

Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski**Kolegium redakcyjne**Rafał Ciechanowski, Krzysztof Dąbrowski,
Maciej S. Sobański**Współpracownicy w kraju**Andrzej S. Bartelski, Stanisław Biela,
Andrzej Danilewicz, Józef Wiesław Dyskant,
Maciej K. Franz, Jarosław Jastrzębski,
Jerzy Lewandowski, Wojciech Mazurek,
Oskar Myszor, Andrzej Nitka,
Grzegorz Nowak, Piotr Nykiel,
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,
Marcin Schiele, Kazimierz Zygałdo**Współpracownicy zagraniczeni**

BELGIA

Leo Van Ginderen

CZECHY

Ota Janeček

FRANCJA

Luc Feron, Gérard Garier,

Jean Guiglini, Marc Saibène

GRECJA

Aris Bilalis

HISZPANIA

Alejandro Anca Alamillo

LITWA

Aleksandr Mitrofanov

NIEMCY

Richard Dybko, Hartmut Ehlers,

Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,

Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer

ROSJA

Siergiej Bałakin, Nikołaj Mitiukow,

Siergiej Patianin, Konstantin Strielbickij

STANY ZJEDNOCZONE. A.P.

Arthur D. Baker III

UKRAINA

Anatolij Odajnik, Władimir Zablockij

WIELKA BRYTANIA

John Jordan, Richard Osborne, Ian Sturton

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” 2016

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

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

Nakład: 1500 egz.

I strona okładki:**Francuski pięciomasztowy bark *France*
krótco po wejściu do służby.****Fot. zbiory Gérarda Gariera****W NUMERZE**Siergiej Bałakin
*Windjammery, część III***2****12**

Curt Borgenstam

*Szwedzki pancernik obrony wybrzeża *Oscar II**Krzysztof Dąbrowski
*Kłęska krążowników***22****27**

Alejandro Anca Alamillo, Nikołaj Mitiukow

*Transportowiec wodnosamolotów *Dedalo*,
część II*Kent R. Crawford,
Nikołaj Mitiukow, Stanisław Mokrousov*W kwestii brytyjsko-włoskiego konfliktu
na Morzu Śródziemnym w okresie II Wojny
Światowej***40****46**

Roman Kochnowski

*Dramatyczny pojedynek w pobliżu
Zatoki Rekina*Jacek Jarosz
*Radzieckie bazy wielorybnicze***54****72**

Stanisław Biela

„Ptaszki” w służbie powojennej, część IIJan Radziemski
*Komsomolec – anatomia katastrofy***82****91**

Hartmut Ehlers

*Miedzynarodowy przegląd floty IFR-2016
– Lustrzane odbicie i prezentacja Indyjskiej
Marynarki Wojennej, część I*Andrzej Nitka
*Kormoran rozpoczął próby morskie***102**



Windjammers

część III

Pięciomasztowe lewiatany

Pięciomasztowych statków z klasycznym ożaglowaniem w światowej historii było raptem 7. Rzecz znamienna, że żadna z tych jednostek nie zakończyła swej historii w stoczni złomowej. Z różnych przyczyn i w rozmaitych okolicznościach wszystkie zatонуły na morzach. I należy się w tym dopatrywać raczej pewnej prawidłowości niż przypadku. O dwóch wspaniałych pięciomasztowcach – *Potosi* i *Preussen* – już mówiłem. Pionierem w budowie takich statków był nie Laeisz, lecz jego francuski konkurent A.D. Bordes. Właśnie do jego towarzystwa żegludowego należy idea zamówienia windjammera z pięcioma masztami, co pozwoliło na zwiększenie powierzchni ożaglowania przy zachowaniu dotychczasowej liczby załogi.

Mówiąc szczerze, właśnie ten ostatni czynnik określił ewolucję żaglowców na przełomie XIX i XX wieku. Dopóki koszt siły roboczej – rąk marynarzy – był relatywnie niewysoki, za idealny żaglowiec uważano trzymasztowy statek z klasycznym ożaglowaniem. Czte-

ry maszty spotykano już na szesnastowiecznych galeonach, podobnie jak i na znacznie późniejszych jednostkach (przykładowo w roku 1801 na francuskim okręcie kaperskim *Invention*, czy amerykańskim kliprze *Great Republic* w 1853). Dopóki podstawowym materiałem wykorzystywanym w budownictwie okrętowym było drewno, istotne zwiększenie długości kadłuba nie było możliwe, wprowadzenie żelaza pozwoliło rozwiązać ten problem. Jak już wspomniano epokę metalowych czteromasztowych windjammerów otworzyła budowa w roku 1875 angielskiego statku *County of Peebles*.

I oto – następny etap. 2 września 1890 z pochylni stoczni D. & W. Henderson Co. w Glasgow spłynął na wodę pierwszy na świecie stalowy pięciomasztowy bark. Zamawiający – armator Bordes nadał mu głośną nazwę *France*, licząc, że statek na równi z wieżą Eiffla stanie się jednym ze słynnych symboli jego kraju.

W chwili wejścia do eksploatacji *France* był największym żaglowcem na świecie. Co prawda, jego pojem-

ność tylko nieznacznie przewyższała czteromasztowe barki (3784 BRT wobec 3396 BRT w przypadku angielskiego *Liverpool* i 3300 BRT francuskiego *Nord*). Główną jednak osobliwością, która stała się sensacją – był nowy typ omasztowania i imponująca powierzchnia żagli (4556 m²).

W konstrukcji kadłuba projektanci wnieśli jedną nowość, która wywołała burzliwe spory. W rejonie śródkręcia zainstalowano balastowo-ładunkowe zbiorniki międzydenne, które mogły pomieścić 1236 t wody. Pozwoliło to na rezygnację z zabierania stałego balastu – piasku, zwykle wykorzystywanego przez statki opływające Kap Horn, co w rezultacie obniżyło koszt przygotowania do załadunku. Brak jednak grodzi we wnętrzu zbiorników pozwalał na swobodne przemieszczanie wody w ich wnętrzu, co w przypadku faloowania nie poprawiało, a wręcz przeciwnie pogarszało stateczność jednostki. Ta ostatnia zdaniem specjalistów była w przypadku *France* była niedostateczna. Ostatecznie w przestrzeni międzydennej złożono balast żeliwny,

zaś zbiorniki zalecano wykorzystywać w miarę możliwości jak najrzadziej.

France wykazał się wspaniałą prędkością. Już w pierwszym rejsie z ładunkiem 5900 t węgla pokonał trasę z Kanału La Manche do Rio de Janeiro w 32 dni, a w roku 1892 do Valparaíso – w 73 dni. Równocześnie jednak zawyżona powierzchnia górnych pięter żagli wzbudzała wśród obsługujących go marynarzy obawę, że przy silnym bocznym wietrze stateczność barku może okazać się niewystarczająca.

27 stycznia 1897 roku pięciomasztowiec tylko cudem uniknął zagłady. Wracający z Chile z ładunkiem saletry statek, stanął na noc na kotwicy w rejonie przylądka Dungeness, by rankiem wykonać ostatnie 35 milowe przejście do Dunkierki. Kapitan barku, pragnąc podkreślić ogromną długość swej jednostki, polecił obok światła na sztagu zapalić również dodatkowe światło rufowe, choć nie przewidywały tego reguły żeglugi. Ta decyzja stała się pechowa, bowiem przechodzący obok angielski krążownik *Blenheim* przyjął te światła za światła dwóch statków rybackich i postanowił przejść między nimi... Słyszcząc krzyki francu-

skich marynarzy, dowódca krążownika gwałtownie przerzucił ster i rozkazał dać „pełną wstecz”. Zderzenia nie udało się jednak uniknąć, ale na szczęście uderzenie okazało się delikatne. Uszkodzony żaglowiec zdołał odholować do portu.

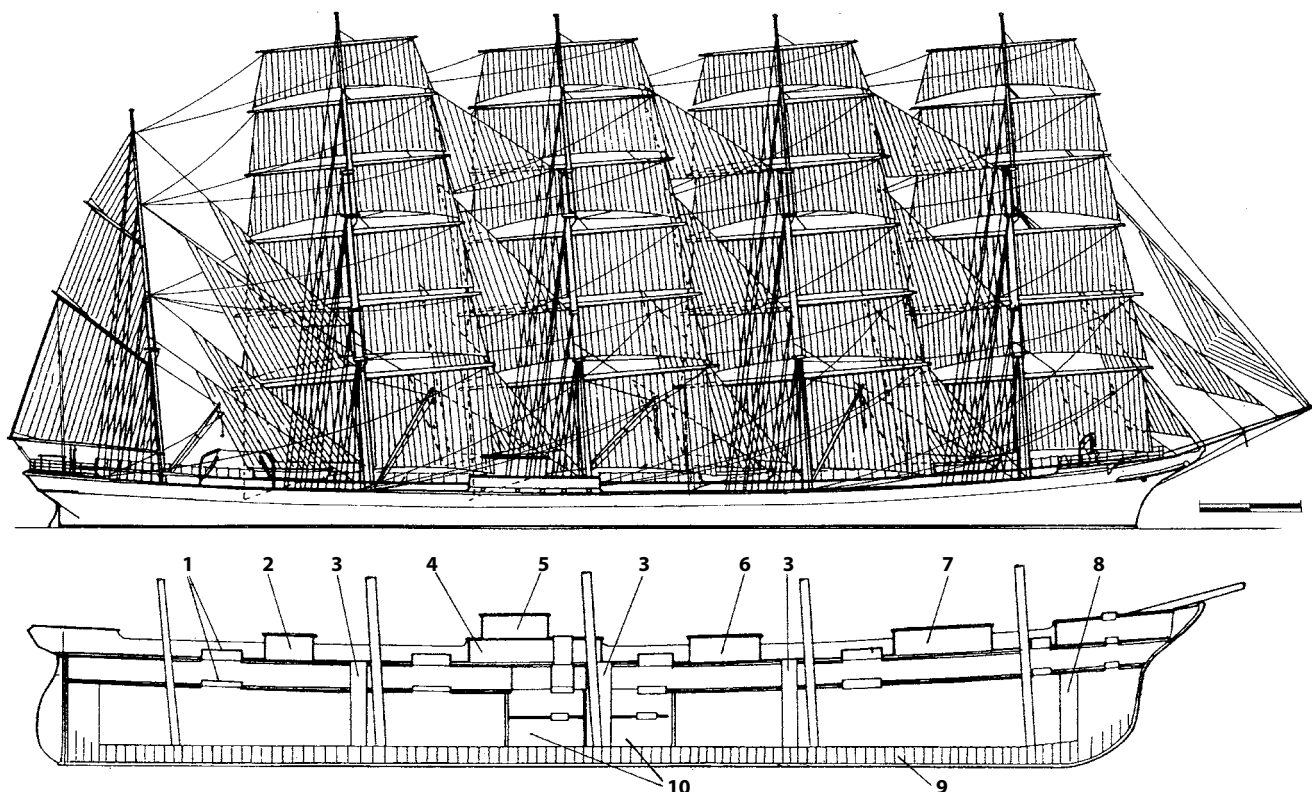
Po remoncie *France* wykonał jeszcze kilka rejsów po saletrę, z których jeden można bez przesady nazwać rekordowym: trasa z Kanału La Manche do Valparaíso została pokonana w 63 dni. Żaden z francuskich windjammerów nie zdołał powtórzyć tego wspaniałego rezultatu.

W swój ostatni rejs bark wyszedł 14 marca 1901 roku. W jego ładowniach znajdowało się 5108 t węgla. Przed statkiem był zwyczajny rejs ku wybrzeżom Chile. 13 maja bark został uderzony przez gwałtowny szkwał (nazywany „pampero”), który położył statek na burtę w przybliżonym miejscu 34°S i 48°W, czyli około 276 mil morskich od południowego krańca wybrzeży Brazylii. Załoga opuściła żaglowiec i została podjęta przez niemiecki bark *Hebe*.

Pałeczkę w budowie pięciomasztowych windjammerów przejął inny znany armator, należący do rodziny

Rickmers z Bremy, specjalizujący się w przewozach ładunków między Europą a Dalekim Wschodem. Zamówienie ponownie zostało ulokowane w Szkocji, tym razem jednak w stoczni Russel w Greenock. Jako wzór przyjęto czteromasztową jednostkę *Peter Rickmers* – największą we flocie Rickmersów i pierwszą ze stosunkiem długości do szerokości 7,5:1, który później stał się normą.

W konstrukcji barku, który otrzymał nazwę *Maria Rickmers* i przejął od Francuzów sławę największej jednostki świata, w dziwny sposób stare łączyło się z nowym. Statek miał 7 pięter żagli (przejęte od kliprów) i składane maszty, w których stengi nie stanowiły całości z kolumnami masztów, lecz były mocowane oddzielnie, podobnie jak na statkach epoki Uszakowa i Nelsona. Z drugiej strony *Maria Rickmers* jako pierwszy z wielomasztowców otrzymała bardzo ważną nowość – pomocniczy silnik parowy do napędu śruby okrętowej. Choć wraz z kotłami i zapasem węgla, zajmował on cały przedział, zmniejszając ładowność statku (ciekawość, że *Maria Rickmers*, która przewyższała *France* pod względem gabarytów



Pięciomasztowy bark *France*:

1 - luki ładunkowe

2 - magazyn

3 - szyby do wypompowywania balastu

4 - środkowa nadbudówka

5 - sterówka

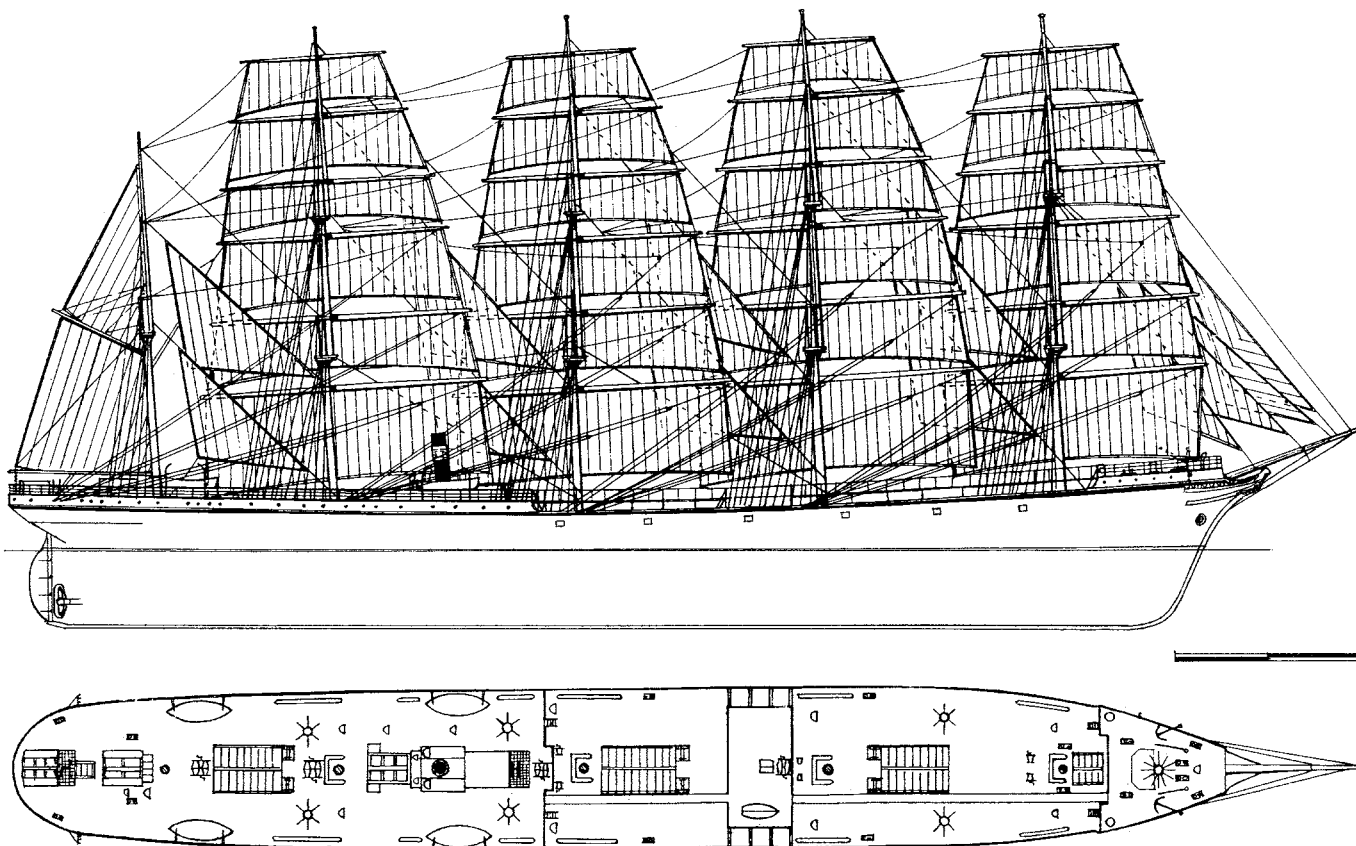
6 - kambuz i pomieszczenie kotła pomocniczego

7 - kubryk

8 - pomieszczenie łańcucha kotwicznego

9 - zbiorniki balastu wodnego

10 - dolne zbiorniki balastowo-ładunkowe

Pięciomasztowy bark *Maria Rickmers*.

i BRT, ustępowała „francuzowi” pod względem DWT i NRT), jednak znacznie ograniczał ryzyko żeglugi w cieśninach i wąskich przejściach, gdzie manewrowanie pod samymi żaglami było nader niebezpieczne.

Powierzchnia żagli *Marii Rickmers* była rekordowa – 5290 m², więcej posiadały jedynie *Preussen* i *France-II*. Jednostka mogłaby uzyskać tytuł najszybszej – już pierwszy rejs z Anglii do Singapuru z ładunkiem węgla zajął wszystkiego 79 dni, to jest o 1/3 mniej niż zakładała „norma”. Większą część trasy windjammer przeszedł pod żaglami, maszynę parową włączano rzadko (czas jej pra-

cy – nieco ponad 10% całego rejsu). Później bark wszedł do Sajgonu. Tam po zabranii ładunku ryżu 14 lipca 1892 roku wyszedł w rejs powrotny. Po 10 dniach *Maria Rickmers* wyszła na ocean, gdzie przepadła na zawsze. Pierwszy rejs okazał się ostatnim, co stało się z ogromnym pięciomasztowym barkiem, nie wiadomo.

Udręczony stratą, szef kompanii żeglugowej R.Z. Rickmers, na długi czas zrezygnował z budowy wielomasztowych gigantów. Dopiero po 14 latach, przekonany sukcesami *Preussen* i *Potosi*, podjął jeszcze jedną próbę stworzenia superwindjammera. Tym razem, statek, nazwany jego imieniem,

zamówił w stoczni w Geestmünde (dziś w obszarze Bremerhaven).

R.C. Rickmers stanowił generalnie zwiększoną wersję *Marii*. Jak na początek XX stulecia bark posiadał nieco archaiczne omasztowanie: jak na swojej poprzedniczce, maszty i stengi nie były „jednolite”, zaś bezan – nie rozcięty. Co prawda zrezygnowano z górnych żagli „kliprowych”, wobec czego mimo większych gabarytów statku, ogólna powierzchnia żagli nieco się zmniejszyła. Parową maszynę zachowano (w odróżnieniu od *Laeisza*, *Rickmers* nie miał wątpliwości co do ich efektywności), jednak przeniesiono do przedziału bliżej dziobu. Teraz była to

Rys. zbiory Siergieja Patianina

| Windjammers pięciomasztowe | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|----------------------|------|------|------|---------------|----------------|--------------|-------------------|---------------|-----------------------------|--------|
| Nazwa | Rok i miejsce budowy | BRT | NRT | DWT | Długość, m | | Szerokość, m | Wysokość burty, m | Zanurzenie, m | Moc silowni pomocniczej, KM | załoga |
| | | | | | Z bukszprytem | Między pionami | | | | | |
| <i>France (I)</i> | 1890 Glasgow | 3784 | 3624 | 6260 | 126,2 | 105,15 | 14,87 | 9,86 | 7,89 | Brak | 42 |
| <i>Maria Rickmers</i> | 1892 Greenock | 3822 | 3344 | 5700 | 134,02 | 112,1 | 14,63 | 8,66 | 7,74 | 750 | 44 |
| <i>Potosi</i> | 1895 Geestmünde | 4026 | 3854 | 6400 | 132,6 | 110,15 | 15,15 | 9,38 | 8,69 | Brak | 41 |
| <i>Preussen</i> | 1902 Geestmünde | 5081 | 4765 | 8000 | 144,75 | 120,8 | 16,33 | 9,9 | 8,26 | Brak | 45 |
| <i>R.C. Rickmers</i> | 1906 Geestmünde | 5548 | 4696 | 8000 | 139,5 | 121,1 | 16,34 | 10,02 | 9,26 | 1000 | 46 |
| <i>France (II)</i> | 1912 Bordeaux | 5633 | 4698 | 8030 | 144,73 | 122,8 | 17,01 | 9,67 | 7,59 | 900 | 46 |
| <i>København</i> | 1921 Leith | 3965 | 3410 | 5200 | 131,04 | 107,86 | 14,93 | 8,7 | 7,32 | 500 | 16+46 |

potężniejsza (i droższa) maszyna parowego rozprężania¹. Na pokładzie znajdowały się także parowe windy do obsługi takielunku, jednak były one zasilane z głównego kotła, wobec czego korzystano z nich nader rzadko.

Latem 1906 roku *R.C. Rickmers* wyszedł w swój „dziewiczy” rejs. Rozpoczął się ona transatlantyckim przeżyciem na trasie Brema – Nowy Jork. W Ameryce przyjął na pokład 6840 t ropy w beczkach, po czym windjammer przeciął Ocean Atlantycki i Indyjski i w ciągu 83 dni pokonał trasę z USA do Sajgonu. Zwykle trasa ta zajmowała żaglowcom 125 dni. Rejs powrotny z Bangkoku do Bremy z ładunkiem 6942 t ryżu w ładowniach znów był rekordowy – o 1/3 mniej od przyjętej normy. Rezultaty te uzyskano w znacznym stopniu dzięki wykorzystaniu maszyny parowej – postawienie przez Rickmersa na połączenie pary i żagli zdało egzamin.

Bark *R.C. Rickmers* niejako rehabilitował idee żaglowych mastodontów, pracując z powodzeniem i przynosząc zysk do początków I wojny światowej. W ramach swej działalności opływał przylądek Horn, docierając do Australii, na Daleki Wschód i pacyficzne wybrzeże USA. Był także jednym z dwóch

pięciomasztowych windjammerów, które odwiedziły Rosję. Wiosną 1914 roku przybył do Władywostoku. Tam przyjął do ładowni 6880 t pszenicy, którą następnie w ciągu 98 dni dostarczył do angielskiego portu Hull – znów trzy razy szybciej niż realizowały to inne żaglowce. Statek ma także rekord Kap Hornu, w roku 1911 pokonał trasę z Taltal do Hamburga w 58 dni.

Wybuch światowego konfliktu zastał *R.C. Rickmers* w brytyjskim porcie Cardiff, gdzie Anglicy zarekwirowali statek swoich przeciwników. 24 września 1914 nazwę zmieniono na *Neet*. Po zmianie bandery pięciomasztowiec przez około 3 lata realizował dalekie rejsy do Indii Zachodnich i Kanady, przewożąc żywność i inne ładunki. Anglicy nie opanowali jednak pełnej głębi kierowania żaglowym monstrem, i w zasadzie każdy rejs wiązał się z bardziej lub mniej poważnymi zdarzeniami nadzwyczajnymi.

Ostatnim rejsiem *Neet* było przejście z wyspy Mauritius do Europy. Bark zmierzał do Hawru z 7500 t cukru w ładowniach. W dniu 27 marca 1917 roku na podejściach do portu przeznaczenia, na południe od przylądka Fastnet statek został storpedowany przez niemiecki okręt podwodny *U 66*. Je-

den z największych i najbardziej udanych windjammerów zginął z rąk swoich dawnych rodaków.

10 lat po tragedii z barkiem *France* do idei pięciomasztowego giganta powrócił również i francuski armator A. D. Bordes. Nowy stalowy kolos miał przyćmić wszystkich swoich poprzedników. Jednostka ponownie otrzymała nazwę *France* choć by uniknąć pomyłki z nieszczęśliwym kolegą po fachu zwali go *France-II*.

Biorąc pod uwagę gabaryty i BRT nowy *France* był i pozostaje po dzień dzisiejszy największym żaglowcem świata². Statek powstawał w rodzimej stoczni – Chantiers de la Gironde w Bordeaux, zaś jego przeznaczeniem nie była obsługa „linii saletzanej”, lecz rejsy do Indochin i francuskiej Polinezji.

France-II zgodnie z prawdą można uznać za wybitny przykład światowego budownictwa okrętowego.

1. Obecność maszyny parowej na niektórych windjammerach utrudnia odpowiedź na pytanie: jaki żaglowiec był największy na świecie? I tak pod względem BRT *R.C. Rickmers* przewyższał *Preussen*, jednak ustępował mu pod względem NRT. Za to względem wyporności – 11 600 t *R.C. Rickmers* był absolutnym rekordzistą.

2. Jak już wspominaliśmy, pod względem wyporności przoduje wśród żaglowców *R.C. Rickmers* pod względem BRT i NRT – amerykański siedmiomasztowy szkuner *Thomas W. Lawson*, a pod względem powierzchni ożaglowania – *Preussen*.

København – kolejny pechowy windjammer, który zginął z całą załogą.

Fot. Public Domain



Znaczna siodłowość pokładu nadawała kadłubowi niezbyt elegancką formę, a równocześnie skrywała jego kolosalne rozmiary. Kształt części podwodnej kadłuba budził zachwyt u zawodowców. Istotne zmiany objęły ozaglowanie i omasztowanie. Francuscy konstruktorzy zrezygnowali z bombramrei, pozostawiając na masztach jedynie po 5 żagli, jednak o zwiększonej powierzchni. W zakresie mechanizacji takielunku ruchomego *France-II* można uznać za bezspornego lidera – w szczególności, ręczne windy brasowe obsługiwały wszystkie bez wyjątku reje. Istniały również windy fałów marsrei i fałów bramrei.

Za przykładem Rickmersa Francuzi zamontowali na swoim windjammerze silnik pomocniczy, była to jednak nie maszyna parowa, lecz 2 silniki diesla, napędzające 2 śruby. Z innych nowinek można wymienić radiostację – w tym czasie na statkach floty handlowej były one uważane za rzadkość, a na żaglowcu towarowym została w ogóle zamontowana po raz pierwszy!

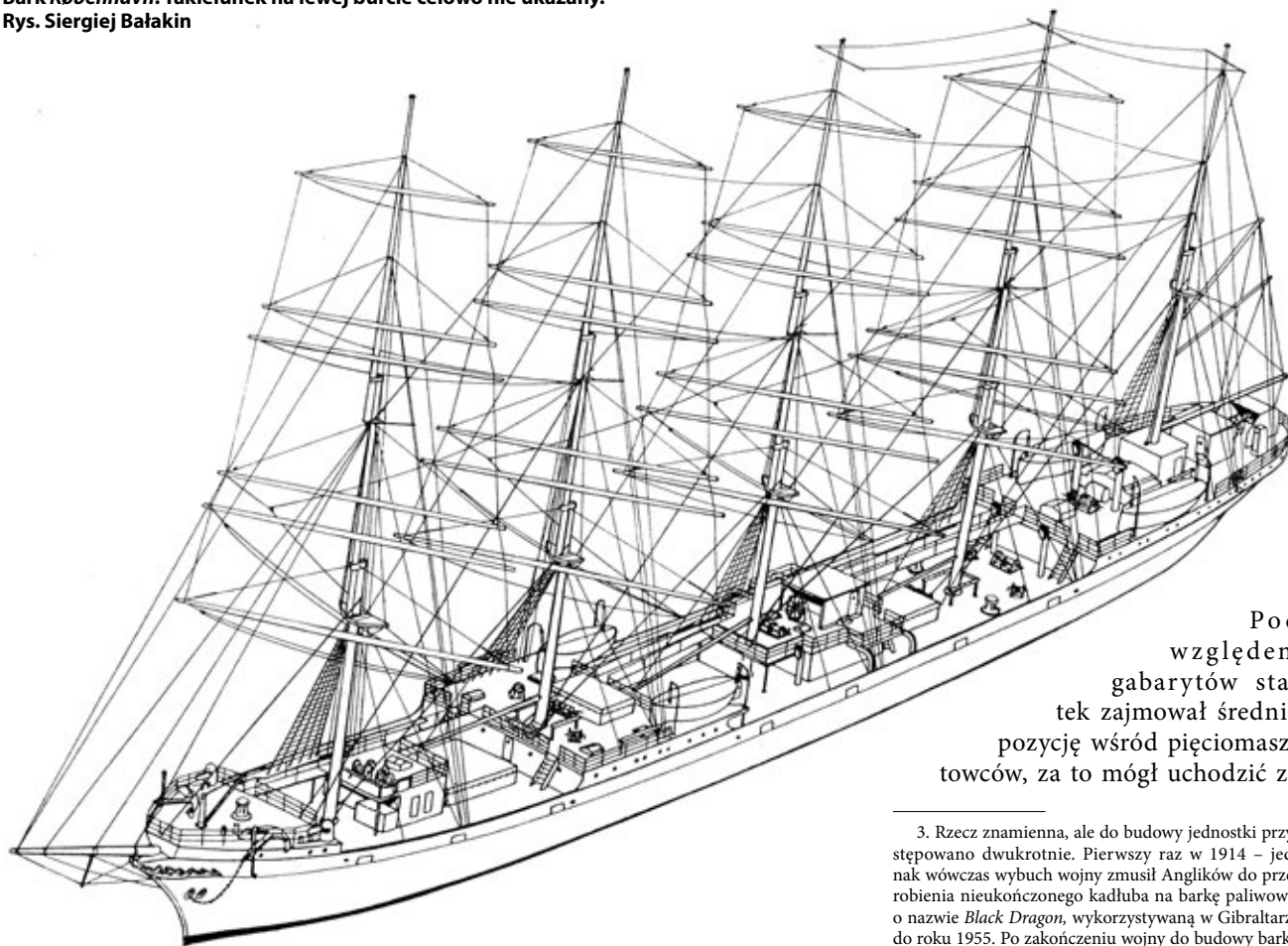
Prawda, budowa statku przeciągnęła się w czasie. *France-II* spłynął na wodę 9 września 1911 roku, jednak w swój pierwszy rejs do Nowej Kaledonii wyszedł dopiero latem 1913-go. Był to jedyny pokojowy rejs statku, rozpoczęta wkrótce wojna zmusiła do zapomnienia o rekordach i wyścigach. W okresie następnych 4 lat bark realizował rejsy transatlantyckie, przez cały czas ryzykując trafieniem torped nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Los okazał się łaskawy dla największego windjammera świata, który w latach wojny nie poniósł żadnych strat.

Firma Bordes'a wznowiła eksploatację barku w roku 1921. Pierwszy powojenny rejs *France* okazał się rejsiem dookoła świata: na początek dostarczył on 7000 t węgla z Anglii do Nowej Zelandii, a następnie z ładunkiem tłuszczu i wełny powrócił do Europy trasą wokół przylądka Horn. Łączny czas przejścia nie rekordowy, choć w „ryczących czterdziestkach” windjammer rozwijał prędkość do 17,5 węzła.

Kolejny rejs okazał się dla żaglowca ostatnim. 5 lutego 1922 roku statek wyszedł z Londynu z ładunkiem drobnicy by po 103 dniach osiągnąć Nową Kaledonię. Później jednostka miała przejść do innego portu wyspy – Po-uembout, gdzie miała przyjąć na pokład 8000 t rudy niklu. Niestety przejście zakończyło się nieszczęściem: 12 lipca w odległości 60 Mm od portu Nouméa statek wszedł na rafę. Zdaniem specjalistów, jednostkę można było uratować, gdyby kapitan i załoga wykazała się większą rozważą. Załoga jednak, podobnie jak to miało miejsce w przypadku pierwszego *France* postanowiła opuścić bark i w szalupach udać się na brzeg. Prac ratowniczych nie podjęto, a w czasie kilku miesięcy oceaniczny przybój zmienił wspaniały statek w kupę metalu.

Ostatni pięciomasztowy bark – *København* został zbudowany przez szkocką stocznnię Ramage & Ferguson na zamówienie duńskiej Kompanii Wschodnio-Azjatyckiej już po zakończeniu I wojny światowej³.

Bark *København*. Takielunek na lewej burcie celowo nie ukazany.
Rys. Siergiej Bałakin



Pod
względem
gabarytów sta-
tek zajmował średnią
pozycję wśród pięciomasz-
towców, za to mógł uchodzić za

3. Rzecz znamienna, ale do budowy jednostki przystępowano dwukrotnie. Pierwszy raz w 1914 – jednak wówczas wybuch wojny zmusił Anglików do przeobrażenia nieukończonego kadłuba na barkę paliwową, o nazwie *Black Dragon*, wykorzystywaną w Gibraltarze do roku 1955. Po zakończeniu wojny do budowy barku *København* przystąpiono ponownie.

jeden z najpiękniejszych windjammerów świata dzięki eleganckim liniom kadłuba i proporcjonalności omaszowania z nieznanie zwiększoną powierzchnią górnych żagli.

Oczywiście, w konstrukcji barku nie brakowało technicznych nowinek. Podobnie jak *France-II*, *København* został wyposażony w silnik dieslowski (co prawda 1, a nie 2). Oba skrzydła śruby o regulowanym skoku można było ustawiać wzdłuż osi statku, co obniżało opór przy ruchu jednostki pod żaglami. Windy takielunkowe posiadały napęd elektryczny. Podstawową osobliwością windjammera był fakt, że pełnił on funkcję nie tylko jednostki transportowej ale i szkolnej. Dla ograniczenia kosztów utrzymania załogi, właściciele planowali przy etatowej załodze 40-45 ludzi, zabierać jeszcze 16-18 kadetów-praktykantów, którym można było nie płacić. Stopniowo, z rejsu na rejs proporcje te ulegały zmianie i w swój ostatni rejs *København* wyszedł mając na pokładzie raptem 16 osób etatowej załogi i 45 kadetów.

Po zakończeniu prób odbiorczych żaglowiec w październiku 1921 roku wyruszył w swój pierwszy daleki – okołoziemski! rejs, który trwał 404 dni. Bark pokonał Atlantyk, opłynął przylądek Horn, odwiedził San Francisco, Honolulu, Władywostok, Dairen i inne porty, poczym powrócił do Europy opływając przylądek Dobrej Nadziei. Później nastąpiły podobne rejsy do Argentyny, Australii, Południowo-Wschodniej Azji... Mając niezłą manewrowość w ruchu na silniku wysokoprężnym *København* stał się jedynym pięciomasztowcem, który pokonał Kanał Sueski i Panamski.

Bark eksploatowano z powodzeniem przez okres 7 lat. Ostatecznie jednak jego kariera zakończyła się tragicznie. 14 grudnia 1928 roku statek wyszedł z Buenos Aires obierając kurs na południowy wschód. Jednostka miał dojechać pod balastem do Australii, tam pobrać ładunek – pszenicę i dostarczyć ją do Europy. 21 grudnia odbył się seans łączności z żaglowcem, po czym *København* zniknął. Co było przyczyną jego zagłady – niespodziewany szkwał, zderzenie z górą lodową czy ogromna „fala-zabójca”, występująca w „rzyćących czterdziestkach” – pozostanie już tajemnicą. Jedynym śladem katastrofy okazało się 7 szkiele-

letów, znalezionych w roku 1932 na pustyni Namib. Po guzikach z kotwicami, ustalono, że byli to kadeci floty handlowej Danii. Oznacza to, że co najmniej jedna szalupa z *København* dotarła do brzegu, jednak wyczerpani marynarze zmarli na pustynnym afrykańskim brzegu z głodu i pragnienia. Jednak pytanie dlaczego zginął ostatni pięciomasztowy gigant i tak pozostaje bez odpowiedzi.

Konkurent z Ameryki

Klasyczne ożaglowanie, doprowadzone do perfekcji na jednostkach XIX stulecia, posiadało jeden poważny niedostatek – wymagało licznej załogi. Aby zwinąć żagle lub tylko zmniejszyć ich powierzchnie (zrefować) w warunkach nadciągającego sztormu, trzeba było posłać marynarzy na górne reje wszystkich masztów od razu. We flocie wojennej nie miało to istotnego znaczenia, jednak na statkach handlowych większa liczebność załogi była dla armatorów niewygodna.

Jedną z dróg zwiększenia rentowności przewoźników morskich było zastosowanie skośnych żagli, zdecydowanie prostszych w eksploatacji. W tych warunkach najwygodniejszym typem statku okazały się znane już od dawna szkunery gaflowe – daleki następca średniowiecznych śródziemnomorskich żaglowców z łacińskim ożaglowaniem. Szkunery jednak były trudne do sterowania przy wietrze od rufy, a poza tym ustępowały statkom z klasycznym ożaglowaniem pod względem prędkości. W związku z tym w Europie były rozpowszechnione jedynie jako niewielkie kabotażowce i jednostki rybackie.

W roku 1830 pojawiły się statki z nowym typem omasztowania – barkentyny lub szkuner-barki. Stanowiły one kompromis między szkunerem a statkiem z prostym, klasycznym ożaglowaniem. Barkentyny pod względem swych właściwości żeglugowych i liczebności załogi znajdowały się niemal dokładnie pośrodku. W roku 1854 w Szkocji została zbudowana pierwsza żelazna trzymasztowa barkentyna *Valetta* (464 BRT), a w 1876 – pierwsza czteromasztowa *Cewan*. W latach 1895-1896 firma Russel z Glasgow wiodowała piękne stalowe czteromasztowe barkentyny *Titania*, *Westfeell*, *Oberon* i *Sound of Goora* (po 1107 BRT),

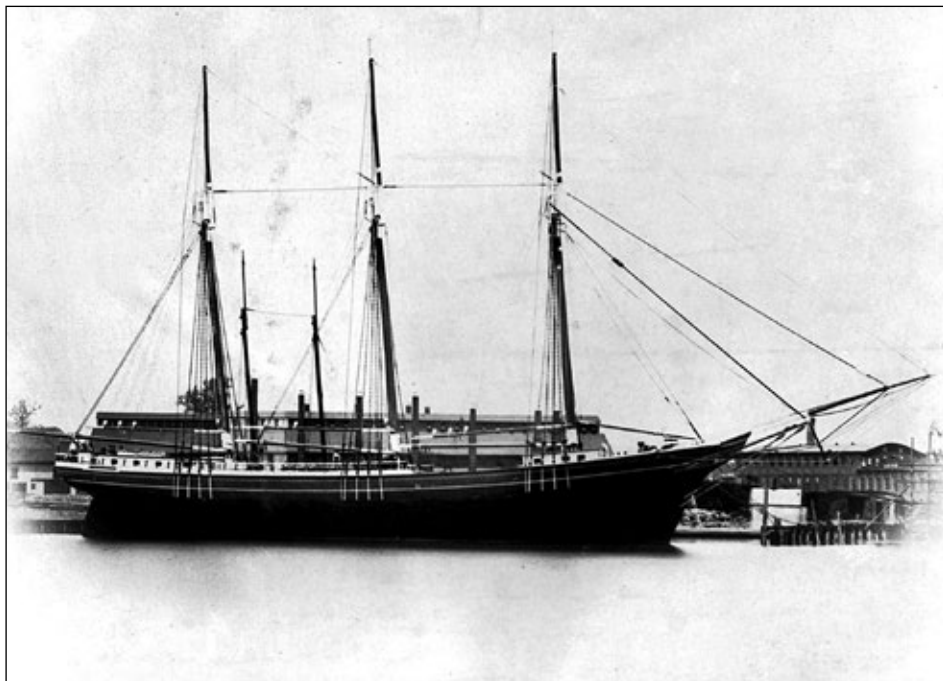
jednak generalnie statki tego typu pozostawały rzadkością na europejskich wodach. Ostatnimi i najefektowniejszymi barkentynami brytyjskiej konstrukcji były czteromasztowe *Mozart* i *Beethoven* (2003 BRT /1904 NRT, długość kadłuba 84,6 m, szerokość 13,1 m). Były one wodowane w roku 1904 w Greenock na zamówienie niemieckiego armatora Schlüter Und Maak. Wyposażono je w parowe windy takie-lunkowe, a ogromne żagle były szyte nie z pionowych, lecz z poziomych płócien. *Mozart* z załogą liczącą 28 osób (z których 12 było uczniami) odbył szereg pomyślnych rejsów „saletrzanych” do Chile. W roku 1921 barkentynę nabył fiński armator Hugo Lundqvist z Wysp Alandzkich i eksploatował z powodzeniem aż do roku 1935 z załogą liczącą 14 osób!

Sytuacja z windjammerami w Ameryce przedstawiała się zupełnie inaczej. Stalowe fregaty i barki, tak rozpowszechnione w Europie, nie cieszyły się tam popularnością. Pierwszy stalowy czteromasztowy bark *Dirigo* zbudowano w USA w 1894. Za nim poszły *Erskine M. Phelps*, *Arthur Sewall*, *Eduard Sewall*, *Cayulani* i jeszcze kolejnych 5 windjammerów, zamówionych przez firmę paliwową Standard Oil. Generalnie amerykańskie jednostki z klasycznym, prostym ożaglowaniem były bardzo nieliczne i w porównaniu z angielskimi czy niemieckimi posiadały nader prymitywną konstrukcję.

Za to prawdziwymi faworytami Amerykanów stały się szkunery. Proste i tanie w eksploatacji, nie wymagające od marynarzy solidnego przygotowania, były budowane na masową skalę, o stopniowo coraz większych gabarytach. Apogeum amerykańskiego budownictwa żaglowców była konstrukcja w roku 1902 siedmiomasztowego stalowego szkunera *Thomas W. Lawson*, który miał stać się konkurentem *Preussen* i największym windjammerem świata.

Najpopularniejszymi żaglowcami Ameryki Północnej były trzymasztowe szkunery. Łącznie jedynie na amerykańskim wybrzeżu atlantyckim w latach między 1870 a 1918 zbudowano ich łącznie 1758 sztuk, w tym prawie połowę w stanie Maine.

Pierwszymi amerykańskimi czteromasztowymi szkunerami stały się 2 jednostki przebudowane z parow-



Amerykański trzymasztowy szkuner John R. Beigen, typ jednostki handlowej najbardziej rozpowszechniony w Ameryce Północnej.

Fot. Library of Congress

ców. Okazały się one jednak nieudane: kształt kadłuba typowy dla parowców przełożył się na niską prędkość i fatalną manewrowość. Pierwszym czteromasztowcem specjalnej budowy był Wiliam L. White o nośności 1450 ton, wodowany w roku 1879 na zamówie-

nie armatora z Massachusetts J. Philipsa. Jednostki tego typu powstawały przez kolejne 40 lat, łącznie w tym okresie z pochylni licznych stoczní atlantyckiego wybrzeża spłynęło 459 czteromasztowych szkunerów. Prawie wszystkie z nich posiadały drewniane

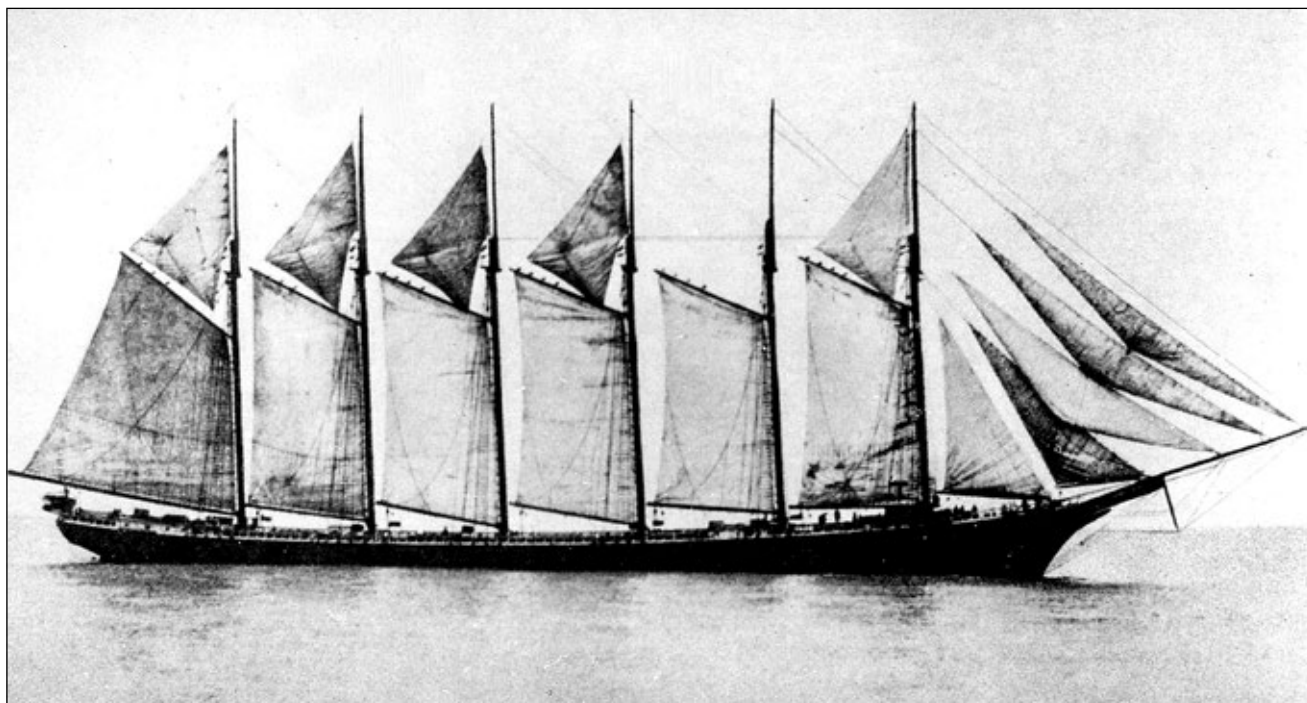
Governor Ames przygotowany do wodowania w dniu 1 grudnia 1888 roku w stoczni Leavitt-Storer Shipyard w Waldeboro (stan Maine). Governor Ames był pierwszym pięciomasztowym szkunerem zbudowanych na Wschodnim Wybrzeżu.

Fot. Public Domain



kadłuby i generalnie nie wyróżniały się nadmiernie okazałymi gabarytami. Za największy wśród nich uważa się *Nordland* (2047 BRT), a za najdłuższy – *Frank E. Palmer* (2014 BRT). Ten ostatni z uwagi na szereg parametrów był w jakimś sensie wzorcowym. Zbudowano go na zlecenie znanego w USA armatora N. Palmera specjalnie do przewozu węgla, wobec czego posiadał on solidny żelazny kadłub z poszyciem o grubości 1,25 cala (32 mm)! W roku 1902 *Frank E. Palmer* staranował i puścił na dno pięciomasztowy szkuner *Arthur Seytz*. Sam żaglowy węglowiec odniósł jedynie nieznaczne uszkodzenia, został wyremontowany, jednak już miesiąc później zatonął w wyniku innej kolizji.

Pierwszym szkunerem z pięcioma masztami był relatywnie niewielki *David Doyce*, zbudowany w 1881 roku do eksploatacji na Wielkich Jeziorach. Prawdziwy „morski” pięciomasztowiec powstał 7 lat później. Był to szkuner *Governor Eims* (1778 BRT). Posiadał on jednak reputa-



Sześciomasztowy szkuner *Wyoming* – największy w historii statek zbudowany z drewna.

Fot. Das Grosse Schiffstypenbuch

cję jednostki nieszczęśliwej, w trakcie swej służby niejednokrotnie wchodził na mieliznę, by ostatecznie ulec rozbiściu u przylądka Hatteras w roku 1910.

Większość amerykańskich pięciomasztowych szkunerów (a do wybuchu I wojny światowej zbudowano ich 17) okazała się nieudana. Największy z nich, *James Palmer*, zbudowany w Bostonie w 1904 roku o pojemności 3128 BRT, również zatonął u przylądka Hatteras w 1920. *Nathaniel T. Palmer* (1898, 2440 BRT) po uszkodzeniach, jakich doznał w roku 1911 w czasie sztormu został opuszczony przez załogę i pozostawiony na oceanie. W maju 1909 na skałach rozbił się *William S. Carnegie*. W marcu 1921 roku w Montevideo spłonął 2628-tonowy *Governor Brooks*...

Grupę sześciomasztowych szkunerów, budowanych w USA w latach 1900-1909, stworzył *George W. Wells*, wodowany w Camden (stan Maine). Był to największy żaglowiec swoich czasów, posiadający około 5000 ton. Generalnie wyróżniał się niezłymi cechami mobilnymi, pewnego razu z pełnym ładunkiem węgla pokonał trasę 518 Mm z prędkością 10 węzłów. Drugim sześciomasztowym szkunierem była *Eleonor E. Persi*. Rzecz znamienna, że w roku 1904 oba pierwsze sześciomasztowce zderzyły się ze sobą, lecz udało je uratować.

Pierwsze sześciomasztowe szkunery, podobnie jak większość pięcio-

masztowych, posiadały drewniane kadłuby. Dopiero w roku 1903 zbudowano stalowy sześciomasztowiec *William S. Douglas*. Kolejnym był *Cuneo*, który okazał się szkunierem „Kaphornowcem”, wysłanym przez armatorów na zachodnie wybrzeże USA trasą wokół przylądka Horn. Jednostka posiadając gorszą w porównaniu z europejskimi „kliprami saletrzanymi” manewrowość i niedostateczną sztywność kadłuba omal nie zatonała. Po osiągnięciu portu przeznaczenia *Cuneo* został przebudowany na parowiec do transportu produktów naftowych.

Dovrefield przebył „trasę” w kierunku odwrotnym. Został zbudowany jako parowy bocznokołowiec, który z czasem przebudowano na barkę, a w latach I wojny światowej na sześciomasztowy szkuner, najdłuższy wśród swoich krewniaków (długość kadłuba – 101,3 m). Statek tonął dwukrotnie, początkowo w rejonie wyspy Staten, jednak został wydobyty i odbudowany, jednak 18 miesięcy później, zmierzając z ładunkiem węgla *Dovrefield* rozbił się w rejonie niesławnego przylądka Hatteras.

Ostatnim sześciomasztowym szkunierem ze zbudowanych na atlantyckim wybrzeżu USA okazał się *Wyoming* – największa w historii drewniana jednostka. Wyporność statku wynosiła 8500 ton, a nośność 5100 ton. Długość kadłuba między pionami – 100,4 m, a wysokość

masztu od stępki – 53,1 m. Łączna powierzchnia 22 żagli – 2743 m². Załoga statku składała się raptem z 17 osób.

Do wybuchu I wojny światowej *Wyoming* przewoził ładunki sypkie między portami wschodniego wybrzeża Ameryki, a następnie został odstawiony do rezerwy. W latach 1920-tych wznowił rejsy, jednak 12 marca 1924 roku zatonął w czasie sztormu wraz z 13 członkami załogi.

Łącznie na atlantyckim wybrzeżu USA zbudowano 10 sześciomasztowych szkunerów i 1 przebudowano z parowca.

Trzeba również na koniec wspomnieć o jeszcze jednym nie pobitym do tej pory rekordzie Amerykanów. W roku 1902 z pochylni firmy Fore River Co. w mieście Quincy spłynął stalowy gigant *Thomas W. Lawson* – jedyna w historii siedmiomasztowa jednostka tej klasy. Idea stworzenia statku należała do armatora Johna Crowley, którego opanowała idea posiadania największego na świecie żaglowca. *Lawson* miał 5218 BRT, a więc o 137 RT więcej niż *Preussen*. Tym samym amerykański super szkuner rzeczywiście pozbawił Laeisa palmy pierwszeństwa i to w dodatku ledwie kilka miesięcy po wejściu do służby niemieckiego pięciomasztowego windjammera.

Thomas W. Lawson przeznaczony był do przewozu węgla. Masywny ka-



Thomas W. Lawson, największy siedmiomasztowy szkuner wszechczasów.

dłub z burtami znacznej wysokości posiadał podwójne dno, a do przestrzeni między dennej (wysokość 1,25 m) można było wprowadzić 1070 t wody w charakterze balastu. Każdy z 7 stalowych masztów o wysokości po 35 m i średnicy 0,97 m, ważył 20 t, a do ich przedłużania służyły drewniane 17-metrowe stengi. Powierzchnia żagli w porównaniu z gabarytami statku-mastodonta wydawała się nie największa – 4093 m², jednak ich całość obsługiwała raptem nie więcej niż drużyna marynarzy z załogi liczącej łącz-

nie 16 osób. Trzeba zaznaczyć, że pracę marynarzy ułatwiał różne mechanizmy. Szkuner nie dysponował mechanicznym napędem pomocniczym, posiadał za to parową maszynkę sterową, parowe windy, system elektryczny, a nawet sieć telefoniczną!

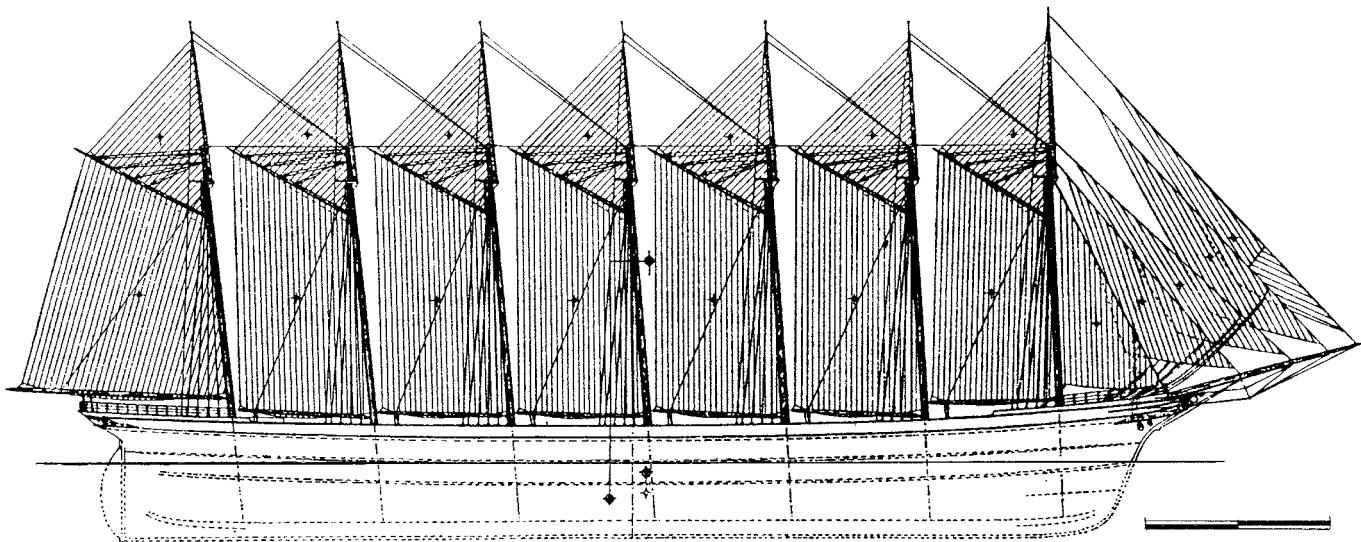
Przy pełnym ładunku zanurzenie *Thomas W. Lawson* wynosiło 9 m, warto zaznaczyć, że w tym czasie w USA był tylko jeden port, zdolny do przyjęcia statku o takim zanurzeniu – Newport-News. Tymczasem pod balastem burty szkunera wznosiły się 14

m nad lustrem wody, co można uznać za swego rodzaju rekord, choć nie bardzo przyjemny: manewrowanie taką gigantyczną stalową machiną pozostawiało wiele do życzenia. Czas niezbędny na zmianę halsu, zgodnie ze słowami kapitana statku Arthura Crowley wynosił „od 10 minut do nieskończoności”.

Gdy *Thomas W. Lawson* wszedł do eksploatacji, jego burty były pomalowane na kolor jasnoszary. Ten elegancki wygląd jednostka miała krótko, szybko wyjaśniło się, że czarny kolor

Siedmiomasztowy szkuner *Thomas W. Lawson*.

Rys. zbiory Siergieja Patianina



| Amerykańskie duże szkunery | | | | |
|------------------------------|-----------------------------|----------------|------|--------------------|
| Nazwa | Rok i miejsce budowy | Liczba masztów | BRT | Wymiary |
| <i>William L. White</i> | 1888 Bath (Maine) | 4 | 996 | 57,9 x 12,2 x 5,3 |
| <i>Marquerite *</i> | 1889 Bath | 4 | 1553 | 71,5 x 14,1 x 6,3 |
| <i>Edwin R. Hunt *</i> | 1892 Bath | 4 | 1132 | 59,9 x 11,9 x 5,9 |
| <i>William H. Clifford *</i> | 1895 Bath | 4 | 1594 | 67,5 x 13,3 x 6,0 |
| <i>Governor Ames</i> | 1888 Waldborough (Maine) | 5 | 1778 | 74,9 x 15,1 x 6,5 |
| <i>Harwood Palmer **</i> | 1904 Waldborough | 5 | 2885 | 92 x 14,1 x 8,5 |
| <i>Edna Hoyt</i> | 1920 Thomaston (Maine) | 5 | 1512 | 68,3 x 12,5 x 6,3 |
| <i>George W. Wells</i> | 1900 Camden (Maine) | 6 | 2970 | 97,3 x 14,8 x 7,0 |
| <i>Edward B. Winslow ***</i> | 1908 Bath | 6 | 3350 | 97,6 x 15,2 x 7,3 |
| <i>Wyoming ****</i> | 1909 Bath | 6 | 3730 | 100,4 x 15,3 x 9,3 |
| <i>Thomas W. Lawson</i> | 1902 Quincy (Massachusetts) | 7 | 5218 | 120,4 x 15,2 x 9,8 |

Uwagi:
 *Zatopione przez niemieckie U-booty: *Marguerite* 4.4.1917, *Edwin R. Hunt* 7.4.1917, *William H. Clifford* 8.9.1917; **Jeden z 13 pięciomasztowych szkunerów firmy H. Palmer, wszystkie były malowane na kolor biały.
 10.7.1917 splonął w porcie Saint Nazaire; *Największy na świecie statek drewniany.

kadłuba zdecydowanie bardziej odpowiada temu, kto przewozi węgiel.

Przez kilka lat szkuner przewoził ładunki sypek między portem Newport-News a Kanadą. W roku 1907 został zafrachtowany przez firmę naftową Sun Oil Company, do rejsów przez Atlantyk. Do ładowni *Lawson* załadowano beczki z 2 003 036 galonami produktów naftowych. W swój pierwszy i ostatni rejs transatlantycki rejs szkuner wyszedł z załogą liczącą 18 ludzi. W rejonie Nowej Funlandii szkuner trafił na gwałtowny sztorm i utracił wszystkie żagle. Omal nie został wyrzucony na skały, lecz na szczęście

wiatr zmienił swój kierunek. Po postawieniu zapasowego kompletu żagli *Thomas W. Lawson* dotarł do brzegów Anglii.

Z powodu kiepskiej pogody nawigację statku prowadzono w oparciu o zliczenia, co spowodowało, że ostatecznie znaleziono się w pobliżu wysp Scilly. Kiepsko sterowny żaglowiec nie mógł dać sobie rady z rozpoczynającym się sztormem i 13 grudnia został wyrzucony na rafę. W wyniku uderzeń wody kadłub szkunera przełamał się w rejonie między 6 a 7 masztem. Pilot i 16 członków załogi zginęło, uratowali się jedynie kapitan i mechanik.

Od roku 1910 przerwano w Stanach Zjednoczonych budowę wielomasztowych szkunerów, jednostki te przeznaczone do żeglugi wzdłuż wybrzeża atlantyckiego przegrały walkę konkurencyjną z parowcami. Co prawda ich historia wcale się nie zakończyła, po 6-7 latach amerykańskich budowniczych okrętowych czekał nowy „żaglowy” boom, jednak spowodowany on był innymi przyczynami, o których jeszcze opowiemy. (ciąg dalszy nastąpi)

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

Pięciomasztowy szkuner *Paul Palmer* w Portsmouth, 1908 rok.

Fot. Library of Congress





Szwedzki pancernik obrony wybrzeża

Oscar II

Na początku XX wieku szwedzka polityka obronna ulegała gwałtownym zmianom. Zgromadzenie parlamentu w roku 1901 i 1902 przegłosowało przejście na system służby wojskowej opartej o pobór, który zastąpił przestarzały system kontraktowy. Sekretarz marynarki wojennej F. W. von Otter podpisał propozycję szeroko rozbudowanych reform szwedzkiej armii i floty. Wydarzenia te przyćmiły dyskusję o sprawach morskich i niejako mimochodem przyznano fundusze na kolejny okręt obrony wybrzeża - *Manligheten*.

Rozpatrywanie przyszłych zadań marynarki wojennej, a co za tym idzie również jej składu, uznano za ważne, dlatego w 1901 r. powołano specjalną komisję. Zajęła się ona nie tylko analizą potrzeb floty w zakresie nowych jednostek, ale również dokładnie przeanalizowała strategiczne podwaliny obrony morskiej. Głównymi zadaniami marynarki wojennej były: a) przeciwstawienie się inwazji od strony morza we współpracy z siłami lądowymi, b) chronienie stolicy i Karlskrony we współpracy z fortami obrony brzegowej, c) ochrona szwedzkiego wybrze-

ża i d) powstrzymanie blokady handlowej i zabezpieczenie szwedzkiej żeglugi handlowej.

Ekspertsi pracujący w komisji nie byli zgodni jaki typ okrętu pancernego zaproponować. Morski wyścig zbrojeń pomiędzy Niemcami i Wielką Brytanią już się zaczął i obie potęgi zbudowały sporo pancerników uzbrojonych w działa 280-305 mm, osiągających prędkość ponad 18 węzłów. Oczywiście faktem było to, że Szwecja nie będzie w stanie zbudować podobnych jednostek, ale dokładne śledzenie rozwoju budownictwa okrętowego w innych krajach opóźniło powstanie ostatecznego raportu przygotowywanego przez komisję.

Zaproponowała ona położenie nacisku na prędkość, a nie kaliber dział przyszłego okrętu pancernego. Szwedzki archipelag posiadał wiele ukrytych baz, z których można było dokonywać szybkich rajdów na siły atakującego przeciwnika. Pod rozważę poddano trzy wersje projektu:

1. Okręt o wyporności 4800 ton, uzbrojony w cztery działa kalibru 210 mm, mogący osiągnąć prędkość 18 w., w cenie 7 762 000 koron szwedzkich.

2. Okręt o wyporności 3950 ton, uzbrojony w dwa działa kalibru 210 mm, mogący osiągnąć prędkość 17 w., w cenie 6 225 800 koron szwedzkich.

3. Okręt o wyporności 4218 ton, uzbrojony w dwa działa kalibru 210 mm, mogący osiągnąć prędkość 18 w., w cenie 6 631 000 koron szwedzkich.

W swej decyzji komisja była jednomyślna. Ostatecznie, przy obiekcjach trzech członków, komisja wybrała najtańszy projekt. Funkcję sekretarza marynarki wojennej pełnił w tym czasie Louis Palander af Vega, który uważał, że prędkość jednostki ma kluczowe znaczenie, dlatego ostatecznie wybrał trzecią wersję projektu. Szwedzki parlament przyznał fundusze na budowę nowego okrętu pancernego wiosną 1903 r.

Wszystkie prace projektowe prowadziła administracja marynarki wojennej, a ostateczny projekt został zatwierdzony 22 maja. Stocznia Lindhomens Mekaniska Verskstad z Göteborga zaoferowała najlepsze warunki, zgadzając się na zbudowanie jednostki za 3 390 000 koron szwedzkich. Kontrakt podpisano 23 września. Decyzja dotycząca nazwy nowej jednostki została

już podjęta wcześniej. Okręt miał nosić nazwę *Oscar II*. Był to pierwszy od 1824 r. (kiedy to odbyła się ceremonia nadania nazwy okrętowi liniowemu *Karl XIV Johan*) przypadek, że okręt szwedzkiej marynarki wojennej miał nosić imię wciąż panującego władcy.

Stocznia Lindhomens Mekaniska Verskstad, znajdująca się w prywatnych rękach, od dawna prowadziła pomyślną współpracę ze szwedzką marynarką wojenną. W 1875 r. zbudowała *Blendę* - pierwszą z serii nowoczesnych kanonierek opartych na jednostkach typu Rendel. W późniejszym okresie stocznia dostarczyła flocie szwedzkiej połowę z jej okrętów pancernych: *Svea* w 1886 r., *Göta* w 1891 r., *Njord* w 1889 r., *Dristiheten* w 1901 r. i *Äran* w 1902 r.

Prace przy budowie *Oscara II* ruszyły wkrótce po podpisaniu kontraktu. Ceremonia wodowania została ustalona na 6 czerwca, a jej ojcem chrzestnym miał być sam król. W międzyczasie zaostriął się konflikt pomiędzy zarządem stoczni a pracownikami zrzeszonymi w związku zawodowym, którzy stanowili połowę siły roboczej zakładu. Zdecydowano, że pracownicy ci nie zostaną wpuszczeni na teren stoczni, ale z realizacją tego zamierzenia zwlekano do 10 czerwca, żeby nie zakłócić ceremonii wodowania. Z powodu konfliktu unijnego pomiędzy Szwecją i Norwegią, który w tym okresie osiągnął punkt krytyczny, król musiał odwołać swój udział w uroczystości, a królowa zabroniła użycia szampana. Pomimo tego, okręt został bez przeszkód zwodowany i czekało go wiele lat służby.

Kadłub

Standardowa wyporność wynosiła 4273 tony, a pełna 4495 ton. Rozkład wagowy przedstawiał się następująco: kadłub 1025 ton (25,8%), pancerz 987 ton (24,8%), artyleria i amunicja 594 tony (14,9%), maszyny, kotły, maszyny pomocnicze 640 ton (16,1%), wyposażenie 648 ton (16,3%), załoga i zapasy 86 ton (2,1%). Do pełnej wyporności wliczało się również 500 ton węgla i 15 ton wody.

Długość kadłuba na linii wodnej wynosiła 95,6 m, a całkowita 97,9 m, szerokość 15,2 m, a zanurzenie 5,3 m. Maksymalne zanurzenie w okolicy śrub napędowych wynosiło 5,56 m. Okręt miał powszechny w tym czasie

wydatny, taranowy dziób oraz krążowniczą rufę. Projekt kadłuba był zbalansowany, z artylerią główną umieszczoną w osi symetrii okrętu, a średnią w podwójnych wieżach usytuowanych po dwie na każdej burcie, w dziobowej i rufowej części nadbudówki. Jednostka, jako jedyny szwedzki okręt obrony wybrzeża, miała trzy kominy.

Maszynownia

Okręt napędzały dwie, czterocyldrowe maszyny parowe potrójnego rozprężania, wyprodukowane przez Motala Mekaniska Verkstad, firmę bezpośrednio związaną z Lindhomens Mekaniska Verskstad. Ich moc projektowa wynosiła 9000 KM. Dziesięć kotłów wodnorurkowych typu Yarrow, umieszczonych w trzech kotłowniach, dostarczało parę pod ciśnieniem 16,5 kG/m². Bunkry mieściły 500 ton węgla. Energię elektryczną o mocy 112 kW dostarczały cztery generatory napędzane maszynami parowymi. Okręt miał dwie trójłopatowe śruby. Zasięg wynosił 1100 mil morskich przy prędkości 17,8 w. i 3550 mil morskich przy 11 w.

Uzbrojenie

Artyleria główna składała się z dwóch dział M/98 o kalibrze 210 mm, o maksymalnym zasięgu 11 000 m i szybkostrzelności wynoszącej 1 strzał na minutę. Artylerię średniego kalibru stanowiło osiem dział 152 mm M/03, umieszczonych w czterech podwójnych wieżach. W późniejszym okresie zarówno działa, jak i wieże tego typu zastosowano na krążowniku pancernym *Fylgia*. Lufy mogły być podnoszone niezależnie od siebie. Szybkostrzelność wynosiła 6-7 strzałów na minutę, a maksymalny zasięg 12 000 m. Zarówno działa głównego, jak i średniego kalibru zostały wyprodukowane przez Boforsa. Ponadto na okręcie zamontowano dziesięć dział 57 mm M/89 B, wyprodukowanych przez firmę Finspång, po pięć na każdej burcie, na poziomie mostka. Dodatkowo trzy 37 mm działa M/98 B mogły wchodzić w skład uzbrojenia szalup dla załóg oddziałów desantowych. Dwie wyrzutnie torped kalibru 457 mm zamontowano poniżej linii wodnej, pod kątem 90° do osi symetrii jednostki. Cztery reflektory o średnicy 90 mm, wyprodukowane przez Schuckerta, zamontowano po

obu burtach między kominami, na dachu stanowiska dowodzenia i na rufowej sterówce.

Opancerzenie

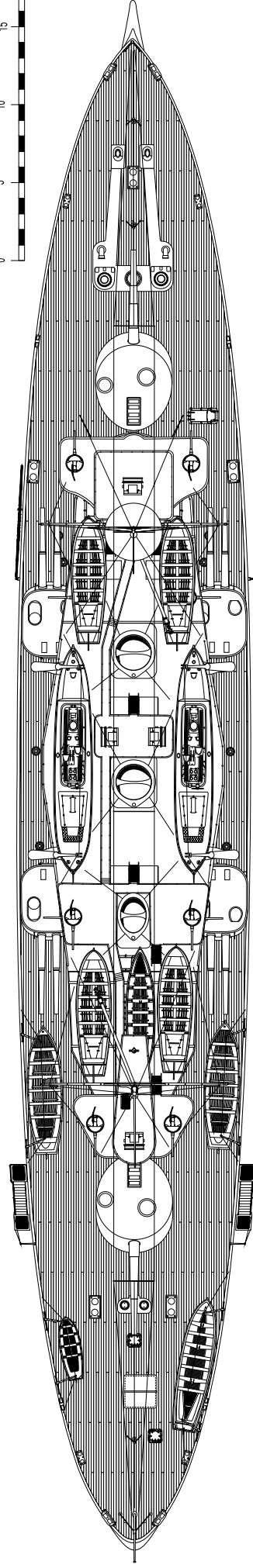
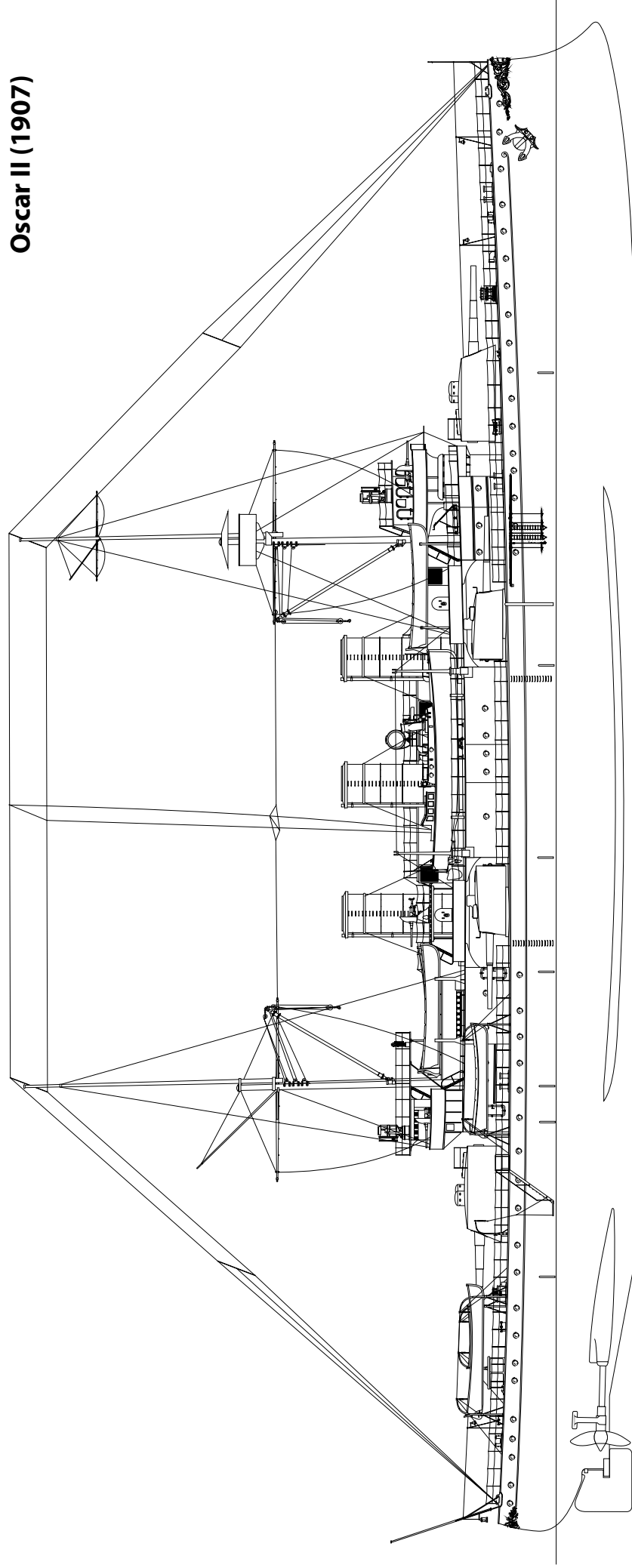
Oprócz opancerzenia wież artyleryjskich, które wyprodukowały zakłady Kruppa w Essen, pancerz został w całości dostarczony przez Schneider & Co., Creusot. Pas pancerny na linii wodnej o długości 67 m i wysokości 1,8 m, miał grubość 150 mm w rejonie śródkręcia, która zmniejszała się stopniowo do 125 mm, by osiągnąć wartość 100 mm na dziobie i rufie. Nad nim znajdowała się pancerna cytadela o długości 23 m i grubości 100 mm, która chroniła wyciągi amunicyjne artylerii średniego kalibru, dział 57 mm oraz przewody kominowe. Barbety dział artylerii głównej ochraniał pancerz o grubości 175 mm, natomiast barbety wież artylerii średniego kalibru pancerz 125-60 mm. Pokład główny pokrywały 22 mm płyty pancerne, na śródkręciu mocowane do 22 mm płyt stalowych. Dziobowe stanowisko dowodzenia chronił 157 mm pancerz, natomiast rufowe 100 mm. Mostek i górny pokład pokrywały 57-10 mm płyty pancerne.

Załoga składała się z 326 osób. Ponadto na okręcie znajdowało się zakwaterowanie dla dziewięciu dodatkowych oficerów sztabu dowódcy floty obrony wybrzeża.

Próby odbiorcze

Strajk, który wybuchł w stoczni po uniemożliwieniu przez zarząd zakładu wejścia na jej teren pracownikom zrzeszonym w związku zawodowym, spowodował opóźnienie w pracach wykończeniowych i próbach odbiorczych. Pierwsza, oficjalna próba odbyła się 15 grudnia 1906 r. Zgodnie ze specyfikacjami określonymi w kontrakcie, maszyny miały osiągnąć moc 9000 iKM, przy średnim zanurzeniu 5,05 m i prędkości 18 w. przez przynajmniej trzy godziny, przy zużyciu węgla wynoszącym 0,95 kg na godzinę i jednostkę mocy (KM). Próby odbywały się na dystansie 6,02 mili morskiej, pomiędzy latarnią morską Vinga, a niewielkim szkielem Pölsan. Po dwóch godzinach i 50 minutach przerwano je z powodu nadmiernych wibracji prawoburtowej maszyny parowej. Średnia prędkość osiągnięta w czasie trwa-

Oscar II (1907)



Rys. Jerzy Lewandowski

nia próby wyniosła 18,14 w, a zużycie węgla 0,95 kg na godzinę i jednostkę mocy. Kolejne próby odbiorcze odbyły się 3 kwietnia 1907 r. Oprócz faktu, że nie osiągnięto zakontraktowanej prędkości 18 w. (17,95 w. ze względu na niedoświadczonych palaczy), można je było uznać za udane.

Dalsze próby odbyły się wiosną 1907 r., w trakcie których zauważono kilka usterek. Przy oddaniu strzału z dziobowej wieży artylerii głównej, trzeba było zamykać włazy dziobowych wież artylerii średniego kalibru. Podczas strzelania z dziobowych wież artylerii średniego kalibru, przy maksymalnej elewacji, przebywanie w dziobowym stanowisku dowodzenia uważano za niezdrowe z powodu ilości toksycznych gazów powstałych w wyniku spalania ładunku miotającego. Przy strzelaniu z rufowych dział artylerii średniego kalibru, niebezpiecznie było przebywać w rufowym stanowisku dowodzenia przeznaczonym dla sztabu dowódcy floty. Podajniki amunicji dla wież artylerii średniego kalibru nie spełniały oczekiwań, co obniżało szybkostrzelność. Wytknięte problemy zostały skorygowane przed przyjęciem jednostki do służby.

Oscar II na kotwicy z tentami rozpiętymi nad pokładem dziobowym i rufowym. Łodzie okrętowe opuszczone na wodę.

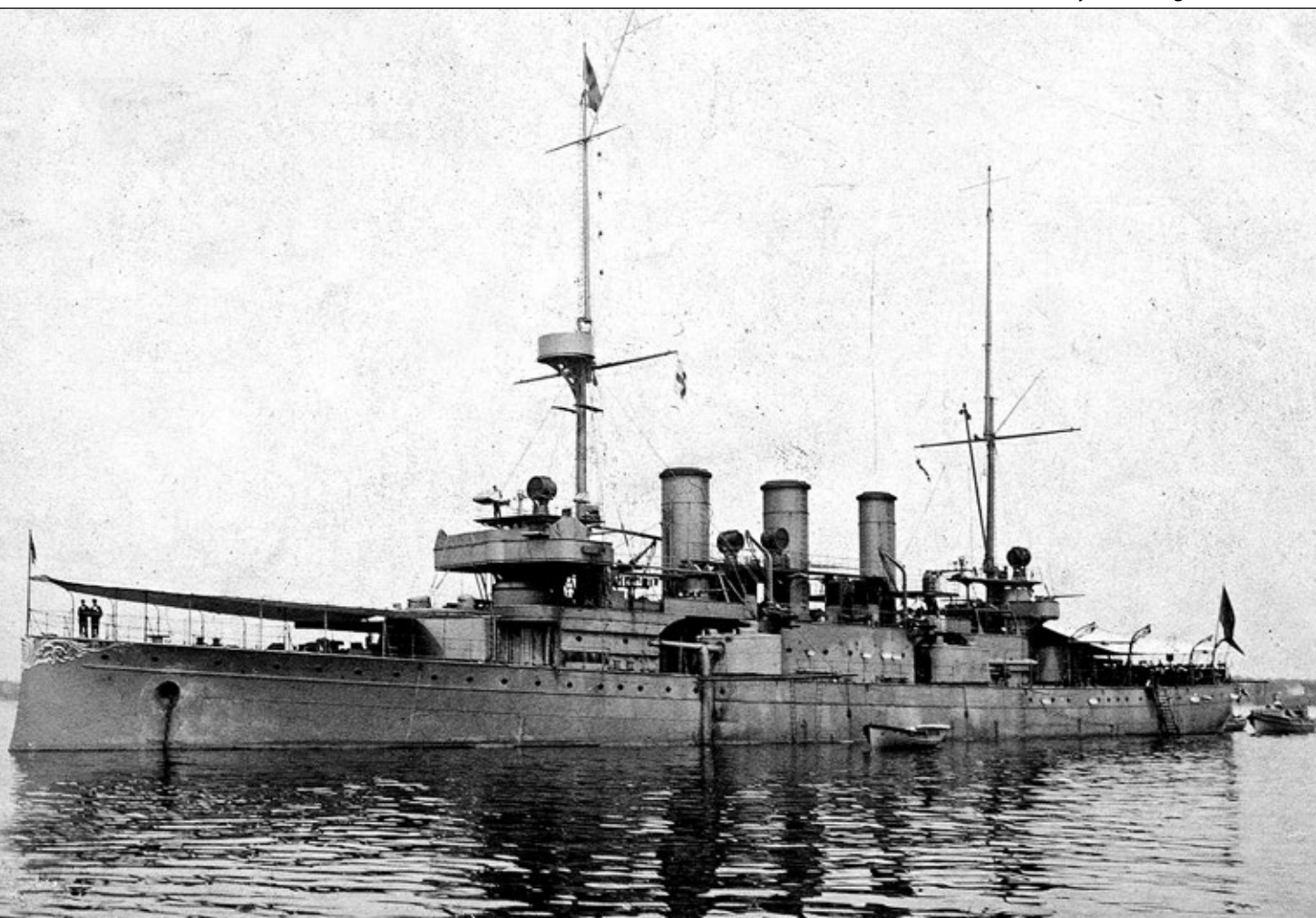
Fot. zbiory Curta Borgenstama

| Dane taktyczno-techniczne po wejściu do służby | |
|--|---|
| Stocznia | Lindholmens Mek. Verkstads AB, Göteborg |
| Wodowanie | 06.06.1905 |
| Wejście do służby | 03.04.1907 |
| Wycofanie ze służby | 24.02.1950 |
| Wyporność | 4273 (standardowa)/4495 (pełna) t |
| Wymiary | 95,6 (na linii wodnej)/97,9 (całkowita) x 15,42 x 5,13 m |
| Napęd | 2 x 4-cyl. pionowe maszyny parowe potrójnego rozprężania, 10 kotłów wodnorurkowych Yarrow, 9000 iKM |
| Prędkość | 18,36 w |
| Opancerzenie | 150 mm (burta) 100 mm (stanowisko dowodzenia) 190 mm (wieże art. głównej - czoło) 135 mm (wieże art. średniej - czoło) 175 mm (rufowe stanowisko dowodzenia) 25-35 mm (pokład) |
| Uzbrojenie | 2 x 210 mm M98 8 x 152 mm M03 10 x 75 mm M89B 3 x 37 mm M98B 4 x 457 mm wt |
| Załoga | 326 335 jako okręt flagowy |

Służba do wybuchu I wojny światowej

Po przyjęciu do służby wiosną 1907 r., jednostka została okrętem flagowym floty obrony wybrzeża. Król Oskar II, będący oddanym maryna-

rzem i oficerem, spędził wraz z małżonką na pokładzie sporo czasu. Latem 1907 r. 1 Dywizjon floty obrony wybrzeża, złożony z okrętów pancernych *Oscar II*, *Tapperheten* i *Thor*, ra-



zem z krążownikiem torpedowym *Örnen*, pod dowództwem kontradmirała Olsena odwiedził Anglię, zawiązując do Cowes i Portsmouth. Następnie *Oscar II* powrócił do Marstrand na zachodnim wybrzeżu Szwecji, gdzie król złożył swój podpis na rufowej wieży artylerii głównej. Był to ostatni raz, kiedy król oglądał nazwany jego imieniem okręt, bowiem zmarł 8 grudnia 1907 r.

Wiosną 1908 r. dywizjon złożony z *Oscara II*, krążownika pancernego *Fylgia* i niszczyciela *Magne* został przygotowany do przewiezienia do kraju przyszłej żony księcia Wilhelma - wielkiej księżnej Marii Pawłowny. Zespołem, który opuścił Sztokholm 29 kwietnia, dowodził komandor porucznik Gustaf Dyrssen. Okręty szwedzkie płynęły do Rewela pod eskortą aż 16 rosyjskich niszczycieli. Ślub księcia Wilhelma i Marii Pawłowny odbył się w Sankt Petersburgu, a po ceremonii para powróciła do Szwecji na pokładzie *Oscara II*.

Wiosną 1909 r. flota obrony wybrzeża ćwiczyła w rejonie Archipelagu Sztokholmskiego. Latem tegoż roku car Rosji odwiedził Szwecję i Wyłynął mu na spotkanie *Oscar II*, dowodzony przez kontradmirała Wilhelma Dyrssena, który eskortował rosyjskie jachty *Sztandart* (Штандарт) i *Połarnaja Zvezda* (Полярная звезда) w drodze do Sztokholmu. Kilka tygodni później *Oscar II*, razem z jednostkami obrony wybrzeża *Manligheten* i *Tapperheten*, krążownikiem torpedowym *Claes Ugglä* odwiedziły leżący na południu Trelleborg. Na pokładzie pancernika płynął król Gustaw V, a celem wizyty była uroczysta inauguracja połączenia promowego pomiędzy Trelleborgiem a Sassnitz, która odbyła się 6 lipca. Następnie *Oscar II* odwiedził Sassnitz, gdzie, na pokładzie jachtu *Hohenzollern*, król spotkał się z cesarzem Niemiec. Cesarz wkrótce odwzajemnił wizytę.

Zimą, na przełomie lat 1909-1910, *Oscar II* odbył swój pierwszy rejs zagraniczny, odwiedzając porty Morza Śródziemnego pod dowództwem komandora porucznika F. Peyrona. W sierpniu 1911 r. jednostka wraz z niszczycielem *Ragnar* przewiozła szwedzką parę królewską z ich letniej rezydencji Solliden na Olandii do Szczecina. Jesienią pancernik wypłynął w kolejny rejs zagraniczny, odwiedzając porty Danii, Nie-

mieć, Holandii, Anglii i atlantyckiego wybrzeża Francji.

Latem 1912 r. szwedzka para królewska odbyła na pokładzie *Oscara II* podróż do położonego w Zatoce Fińskiej Wyborga. W skład szwedzkiego zespołu, dowodzonego przez kontradmirała Wilhelma Dyrssena, wchodziły również okręty obrony wybrzeża *Manligheten*, krążownik *Fylgia* i niszczyciel *Sigurd*. Celem rejsu było spotkanie z carem Rosji i jego rodziną, a na pokładzie pancernika płynął również minister spraw zagranicznych, hrabia Ehrensvärd. Na spotkanie ze szwedzkim zespołem wypłynęły cztery rosyjskie niszczyciele i eskortowały go na kotwiczowisko, gdzie czekały już carskie jachty *Sztandart* (Штандарт), *Połarnaja Zvezda* (Полярная звезда), *Aleksandrja* (Александрия) i *Tsarewna* (Царевна). Na kotwiczowisku znajdował się również rosyjski krążownik pancerny *Bajan*. Następnego dnia *Oscar II* przewiózł parę królewską z powrotem do Sztokholmu, a następnie popłynął do Karlskrony na krótki przegląd.

Jesienią 1912 r. napięcie polityczne w Europie, spowodowane kryzysem bałkańskim, doprowadziło do częściowej mobilizacji szwedzkiej marynarki wojennej. Flota obrony wybrzeża, pod dowództwem kontradmirała Wilhelma Dyrssena, zebrała się Karlskronie. Oprócz flagowego *Oscara II* znalazły się tam również okręty obrony wybrzeża *Manligheten*, *Dristigheten*, *Svea*, *Thule* i *Göta*, krążownik pancerny *Fylgia*, krążowniki torpedowe *Örnen* i *Psilander*, niszczyciele *Wale*, *Vidar*, *Magne* i *Mode* oraz 13 torpedowców 1 klasy. Flota miała operować na wodach południowej części Bałtyku, a jej główną bazą miała być Karlskrona. Po zakończeniu mobilizacji, inspekcji jednostek dokonał król i następca tronu Gustaw Adolf. Zimą prowadzone były ćwiczenia. Gdy napięcie na arenie międzynarodowej, w związku z kryzysem bałkańskim zmalało, szwedzka flota obrony wybrzeża została rozwiązana.

Pomiędzy 1 a 3 czerwca 1913 r. król Gustaw V odwiedził króla Danii Krystiana. Do Kopenhagi dopłynął na pokładzie *Oscara II*. Miesiąc później szwedzka flota obrony wybrzeża w sile 31 jednostek, z *Oscarem II* na czele, popłynęła do Sandhamn na peryferiach Sztokholmu, aby powitać włoską

parę królewską. Jej jacht *Trinacria* był eskortowany przez krążownik pancerny *Amalfi*.

Zimą, na przełomie lat 1913-1914, *Oscar II* pełnił funkcję jednostki flagowej dowódcy floty obrony wybrzeża, kontradmirała Wilhelma Dyrssena. W owym czasie jednostka odbywała ćwiczenia w rejonie Archipelagu Sztokholmskiego. 25 lipca pancernik, wraz z jednostkami obrony wybrzeża *Dristigheten* i *Manligheten* oraz niszczycielami *Munin*, *Hugin*, *Sigurd* i *Ragnar*, eskortował francuski dywizjon złożony z pancerników *France* i *Jean Bart*, który płynął z prezydentem Poincaré do Sztokholmu. Jednostki francuskie zakotwiczyły w pobliżu Trälhavet, natomiast prezydent Poincaré przesiadł się na pokład krążownika *Lavoisier*, który zabrał go do Sztokholmu. Tam doszło do spotkania z królem Gustawem V, a następnie obaj dopłynęli na ląd na pokładzie jachtu wiosłowego *Wasaorden*.

Poza napięciami w stosunkach pomiędzy Norwegią i Szwecją w 1905 r., w rezultacie których doszło do rozwiązania unii pomiędzy oboma krajami, szwedzka flota obrony wybrzeża nie miała okazji do wzięcia udziału w jakichkolwiek działaniach wojennych. Pierwsze dziesięć lat służby *Oscara II* jako okrętu flagowego przebiegło głównie na pełnieniu funkcji reprezentacyjnych. Sytuacja w Europie uległa zaostrzeniu podczas odwiedzin francuskiego prezydenta. Spowodowało to nagłe przerwania wizyty. Flota szwedzka została postawiona w stan najwyższej gotowości, a *Oscar II* pełnił funkcję jednostki flagowej floty obrony wybrzeża do momentu zastąpienia go przez wprowadzony do służby pancernik obrony wybrzeża *Sverige*. W 1916 r. kontradmirał Wilhelm Dyrssen, dowodzący flotą obrony wybrzeża został zastąpiony przez kontradmirała C. A. Ehrensvärda.

I wojna światowa

Flota szwedzka została zmobilizowana natychmiast po wybuchu wojny. Jej głównymi bazami były Sztokholm i Karlskrona, jednak wzdłuż całego wybrzeża stacjonowały siły lokalne, niejednokrotnie złożone z przestarzałych jednostek. Najważniejszym zadaniem floty było monitorowanie wybrzeża i ochrona żegluga. Główny

ciężar wykonywania tych zadań spadł na mniejsze jednostki - niszczyciele i torpedowce.

Oscar II pełnił rolę jednostki flagowej floty obrony wybrzeża do jesieni 1917 r., kiedy zastąpił go świeżo oddany do służby *Sverige*.

Podczas pierwszych lat konfliktu kładziono nacisk na ćwiczenia artyleryjskie i obronę przeciwwawaryjną. W sierpniu 1915 r. na pokładzie *Oscara II* testowano nowy system kontroli ognia artyleryjskiego. Z odległości 4000 m, przy prędkości 4 w., prowadzono celny ogień pośredni do małego szkieru Gråkobb, położonego na południe od Utö. Praktykowano także pływanie z pełną prędkością przez dłuższy okres czasu, używając różnych rodzajów węgla - amerykańskiego, walijskiego i wydobywanego w Newcastle.

W lutym 1918 r. szwedzki rząd zdecydował się na sprowadzenie do kraju szwedzkich obywateli mieszkających w Finlandii, w której wybuchła właśnie wojna domowa. Kanonierka *Svensksund* i dwa małe, wynajęte statki pasażerskie (*Heimdal* 1566 BRT i *Vineta* 719 BRT - oba należące do Rederi AB Svea) wraz z lodołamaczem *Isbrytaren II* odbyły trzy rejsy do Mäntyluoto i z powrotem do Szwecji, przewożąc do kraju 1474 osób (głównie Szwedów).

18 lutego rząd szwedzki zdecydował o wysłaniu sił zbrojnych do ochrony mieszkańców Åland. Tego samego dnia na pokładach *Isbrytaren II* i *Heimdala* popłynęło tam 125 żołnierzy piechoty morskiej. By zapanować nad sytuacją na wyspie potrzeba było więcej oddziałów, dlatego 23 lutego rząd szwedzki zdecydował się na wysłanie dalszych 500 żołnierzy. Pod eskortą kanonierki *Svensksund* przepłynęli oni na wyspę na pokładach parowców *Södra Sverige* 733 BRT, *Luleå* 627 BRT i *Sundsvall* 299 BRT należących do Rederi AB Svea. Niedawno oddany do służby *Sverige* razem z *Oscarem II* zostały również wysłane do Eckerö i Åland. Nadal trwały rozruchy pomiędzy białymi i czerwonymi. 5 marca nadpłynęły niemieckie pancerniki *Westfalen* i *Rheinland* dowodzone przez kontradmirała Meurera z 1200 żołnierzami, którzy wsparli białych. Niemcy i Szwedzi zgodzili się „podzielić” wyspę na czas ewakuacji, która z powodzeniem odbyła się 10 marca. Kontradmiral Meurer odpłynął na pokładzie *Westfalen*, a *Sverige* odpłynął do Szczeci z kompanią wojska na pokładzie. *Oscar II* pozostał rejonie do 23 kwietnia, kiedy to z resztą żołnierzy wrócił do kraju.

Modernizacje

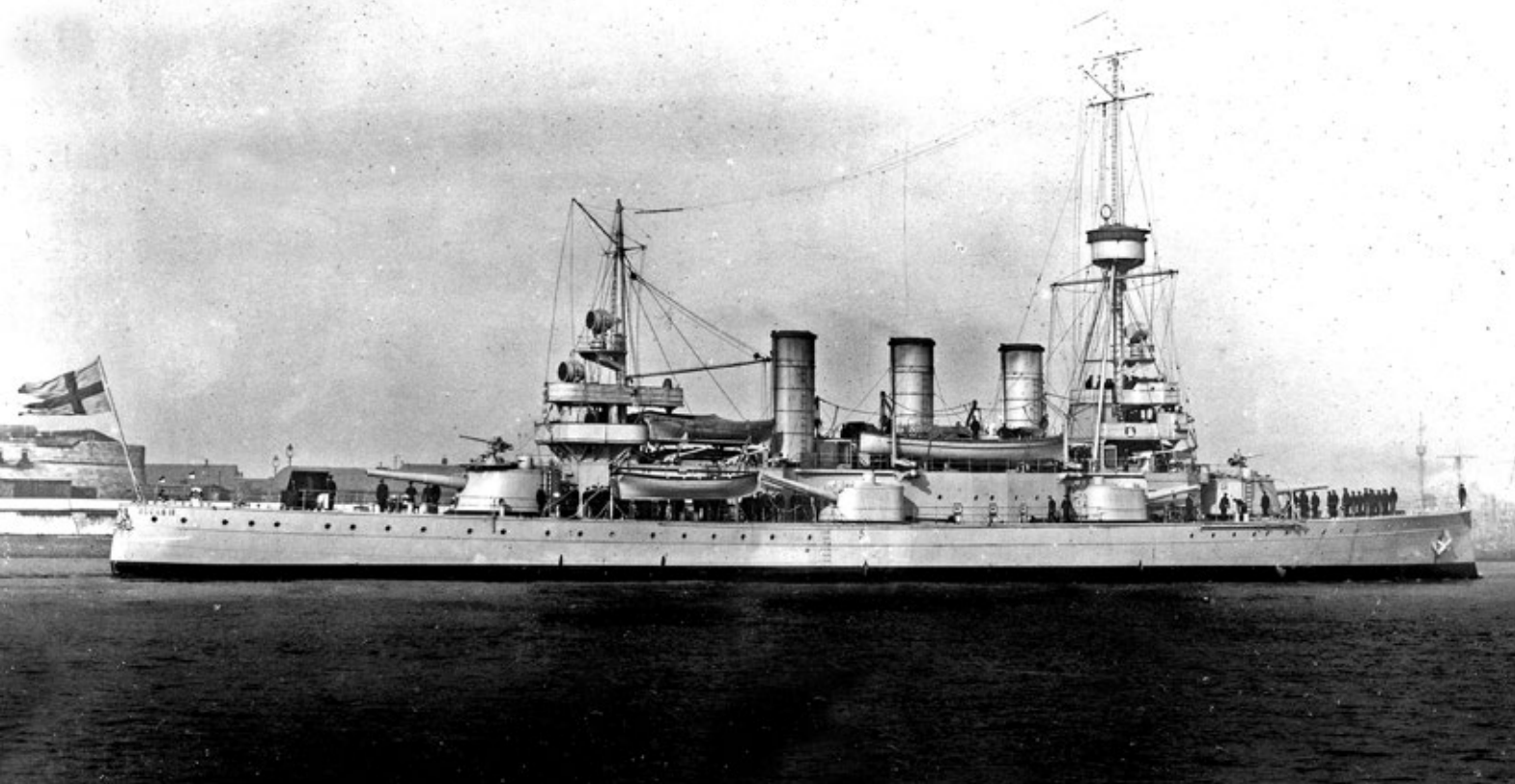
W ciągu swojej długoletniej służby *Oscar II* przeszedł kilka modernizacji. Pierwsza miała miejsce już w latach 1910-1911, kiedy okręt, podobnie jak pozostałe jednostki obrony wybrzeża, otrzymał trójnożny maszt ze stanowiskiem bojowym. Podczas I wojny światowej dwa działa 57 mm zostały zastąpione dwoma działami przeciwlotniczymi M/89 B o tym samym kalibrze. W 1916 r. nadbudówka rozciągająca się nad wieżami artylerii średniej została zredukowana. Dziobowe stanowisko dowodzenia odchudzono, przenosząc mostek i fokmaszt w kierunku rufy, a w 1929 r. skrócono grotmaszt.

Gdy pod koniec lat 30-tych XX w. wzrosło ryzyko wybuchu wojny, *Oscar II* znalazł się w stoczni marynarki wojennej w Karlskronie. Okręt otrzymał nowy system kierowania ogniem, w skład którego wchodziło stanowisko bojowe z dalmierzem na grotmaszcie. Było to wyposażenie pozostałe po podobnej modernizacji, którą przeszedł *Sverige*. Wszystkie działa 57 mm zostały zastąpione działami przeciwlotniczymi - czterema 57 mm M/38, dwoma 25 mm M/32 i dwoma podwójnymi 8 mm M/36. Wymieniono wszystkie dziesięć kotłów, a dwa pierwsze przystosowano do opala-

***Oscar II* z podczas wizyty w Kilonii jako jednostka szkolna w 1929 roku. Po lewej burcie stoi niemiecki pancernik *Elsass*, jeden z kilku w składzie Reichsmarine.**

Fot. zbiory Curta Borgenstama





Oscar II w marcu 1936 roku. Widać skrócony grotmaszt, działa artylerii przeciwlotniczej na dachach wież i antenę radionamiernika na dachu stanowiska bojowego.

Fot. zbiory Curta Borgenstama

nia olejem napędowym. By podnieść wartość bojową jednostki dodano żyrokompas, trały parawanowe, sonar i nowoczesne reflektory. Zdemontowano znajdujące się poniżej linii wodnej wyrzutnie torped, a uzyskaną w ten sposób przestrzeń zagospodarowano dla pomieszczeń kontroli przeciwpożarowej. Zabiegi te zwiększyły wyporność standardową do 4400 ton,

Rufowa wieża dział 210 mm. Na fotografii widać również lufy rufowych dział 57 mm.

a pełną do 4850 ton przy maksymalnym zanurzeniu 5,7 m.

Okres międzywojenny

Po zakończeniu I wojny światowej do służby we flocie szwedzkiej z jednostek nowego typu wszedł jedynie *Sverige*. Pozostałe dwie jednostki - *Drottning Victoria* i *Gustaf V* oddano do służby kolejno w 1921 i w 1922 r.

Zwiększyło to znacznie siłę marynarki wojennej, a siły floty obrony wybrzeża otrzymały nową jednostkę flagową.

We wrześniu 1918 r. *Oscar II* przepłynął do bazy marynarki wojennej w Karlskronie, gdzie został wycofany ze służby i poszedł do kompleksowego remontu. Z wyjątkiem krótkiego okresu służby w zimie, na przełomie lat 1923-

1924, z powodu skromnych wydatków na obronę, okręt pozostał w demobilu do 1929 r.

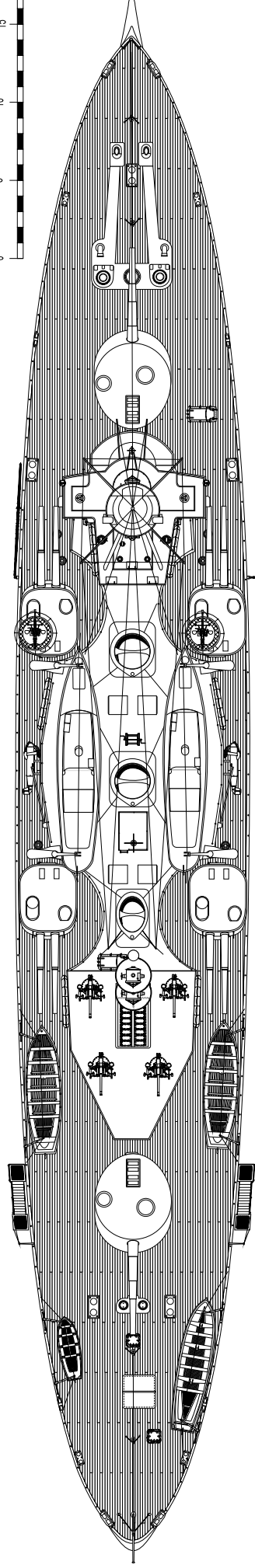
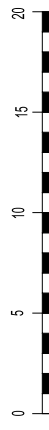
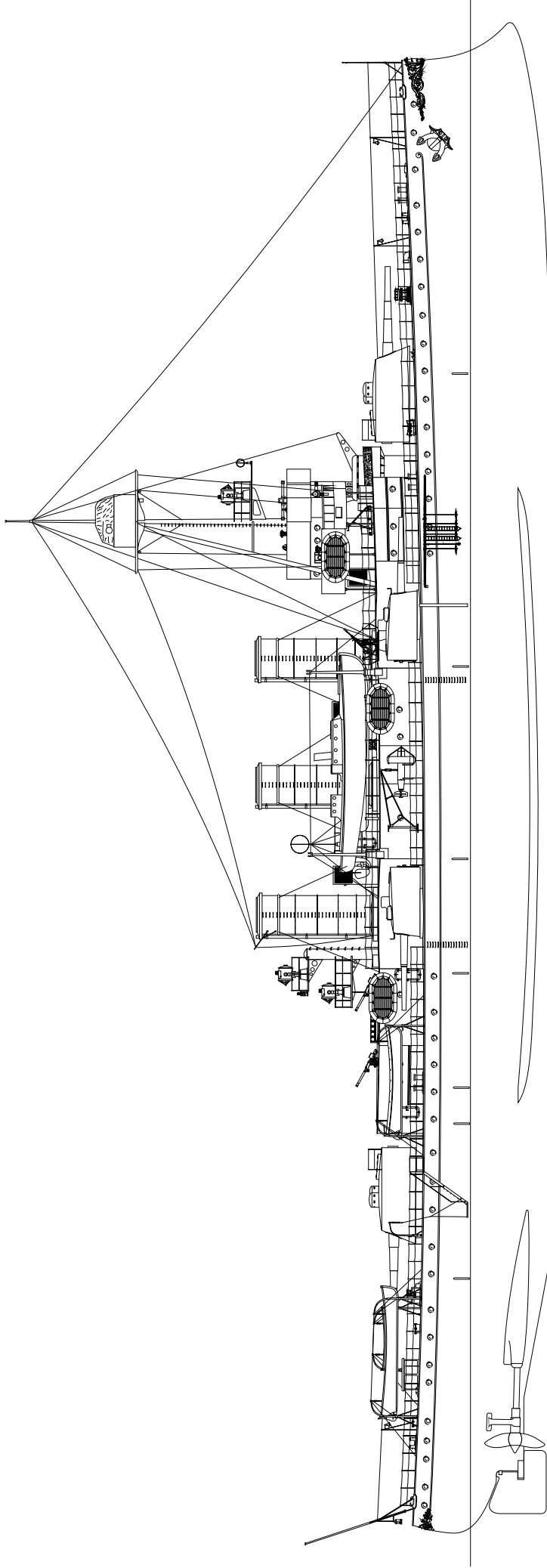
Wtedy wszedł ponownie do służby i został przydzielony do akademii marynarki wojennej. W latach 30-tych XX w., z kadetami na pokładzie, odbył szereg rejsów po obcych wodach (patrz tabela str. 21).

26 czerwca 1930 r. *Oscar II* przywiózł do Reykjavíku na Islandii następcę tronu Gustawa Adolfa, który wziął udział w obchodach 1000-lecia parlamentu - Althing. Na uroczystość przyплыł również duński jacht królewski *Dannebrog*, brytyjski pancernik *Rodney*, dowodzony przez ówczesnego kapitana Andrew Cunninghama oraz francuski krążownik. Ka-

Fot. zbiory Curta Borgenstama



Oscar II (1939)



Rys. Jerzy Lewandowski

Oscar II w Göteborgu 15 lipca 1946 roku. Widać dalmierz na stanowisku bojowym, tratwy ratunkowe na ścianach nadbudówki i antenę radionamiernika przeniesioną na przednią część platformy reflektora.
Fot. Curt S. Ohlsson



pitan Cunningham gościł na pokładzie *Oscara II*, oglądając jak jego załoga przegrywa w regatach łodzi wiosłowych z załogą szwedzkiego okrętu.

II wojna światowa

W momencie wybuchu wojny *Oscar II* przechodził właśnie modernizację. 13 października 1938 r. zdecydowano o ukończeniu tylko niezbędnych napraw, by okręt osiągnął gotowość bojową do 1 kwietnia 1939 r. Jednak prace nie zostały zakończone na czas, a zarządca stoczni określił termin ich zakończenia na 30 października. Opóźnienie spowodowało niedostarczenie na czas łuków zębatych dla dział 210 mm przez firmę AB Bofors. Nawet przy płaconych robotnikom nadgodzinach *Oscar II* wciąż nie był gotowy, by dołączyć do sił morskich w Karlskronie przed połową listopada 1939 r. Większość wojennych lat jednostka spędziła w Karlskronie, oprócz kilku miesięcy w 1941 r. spędzonych w Sztokholmie, oraz latem 1942 i 1943 r., kiedy przydzielono ją do akademii marynarki wojennej.

Ostatnie lata

Po II wojnie światowej *Oscar II* odbył swój ostatni rejs szkoleniowy z podoficerami na pokładzie. Okręt płynął wzdłuż wybrzeża Szwecji, od Strömstad na zachodnim wybrzeżu do Haparanda w Zatoce Botnickiej. W styczniu 1947 r. miała miejsce krótka wizyta w norweskim Larvik, a w drodze powrotnej do Göteborga, 29 stycznia, otrzymano rozkaz udania się do Kopenhagi, by przewieźć do Szwecji ciała szwedzkiego następcy tronu Gustawa Adolfa i jego adiutanta, którzy zginęli w wypadku lotniczym na lotnisku Kastrup.

Oscar II został wycofany ze służby i skreślony z listy jednostek floty 24 lutego 1950 r. W 1952 r. oddano go akademii marynarki wojennej w Berga, gdzie do 11 września 1974 r. pełnił funkcję hulka do ćwiczeń przeciwpożarowych i obrony przeciwwawaryjnej. Jednostkę sprzedano na złom za 850 000 koron szwedzkich firmie Skrot & Avfallsprodukter AB z Göteborga.

Przez 70 lat służby we flocie szwedzkiej *Oscar II* pełnił różne funkcje - jednostki flagowej, okrętu floty obrony wybrzeża, okrętu szkolnego, a ostatecznie hulka szkolnego. Następna generacja okrętów pancernych typu



Ćwiczenia kontroli uszkodzeń na pokładzie *Oscara II* w latach 50-tych XX w.

Fot. zbiory Curta Borgenstama

„Sverige” miała znacznie potężniejszą artylerię i większą prędkość. Okręty te uzbrojone były w działa 28 cm, a napędzały je turbiny parowe o mocy 20 000 KM. Łukę pomiędzy typem „Äran” a „Sverige” z honorem wypełniał samotny *Oscar II*. ●

Tłumaczenie z języka angielskiego Kazimierz Zygałdo

Bibliografia

Hafström, G., (ed): *Kungl Sjökrigsskolan 1867-1942*, J.O. Öberg & Son 1942.
Holmkvist, Å.: *Flottans beredskap 1938-1940*, Allmän-

na Förlaget 1972.

Insulander, P. och Ohlsson C. S.: *Pansarskepp*, CB Marinlitteratur 2001.

Lindholmen 1845-1945. *En minnesskrift*, Oscar Isacson Tryckeri AB 1947.

Stefenson, J., (ed): *Kungl. Sjökrigsskolan 100 år*, P.A. Norstedt & Söner 1967.

Von Eckermann, A.: *Årsberättelse i skeppsbyggeri och maskinväsende 1907*, Tidskrift i Sjöväsendet 1907.

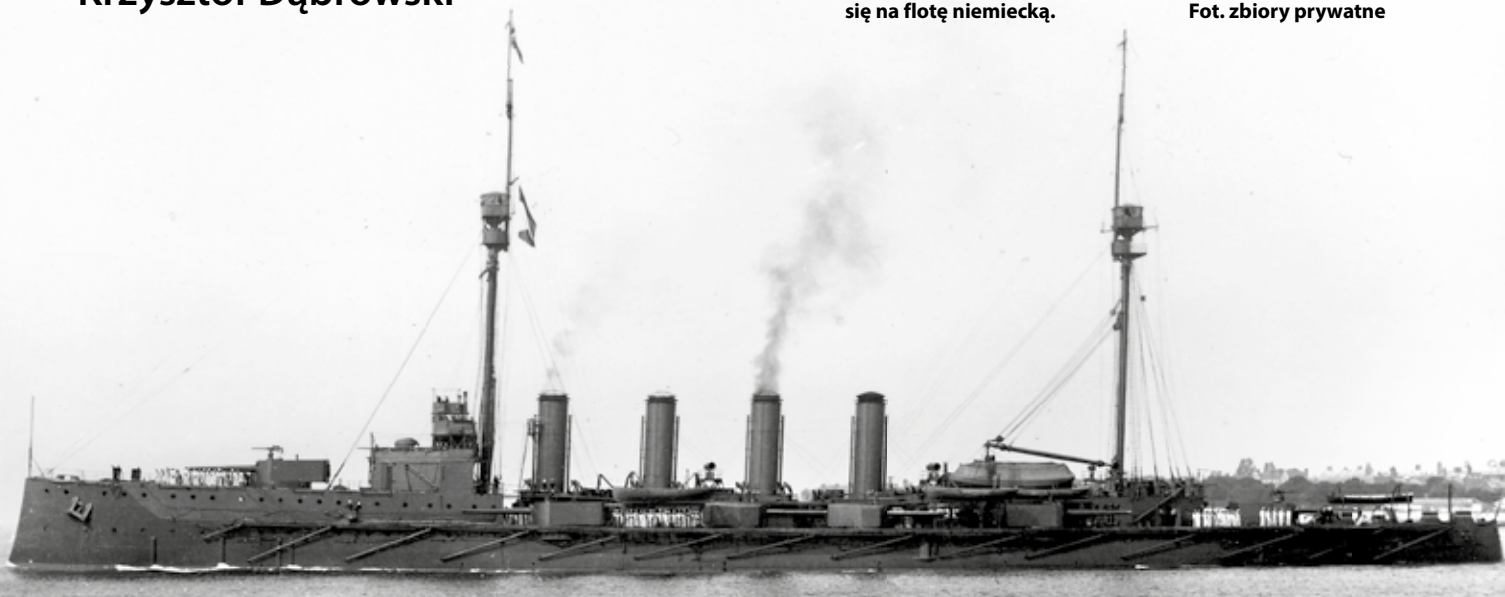
Von Hofsten G. and Waernberg, J.: *Örlogsfartyg*, Forum Navale nr 6 2006.

Von Hofsten, G and Rosenius, F (eds): *Kustflottan, Marinlitteraturföreningen* nr 94 2009.

Westerlund, K-E.: *Svenska örlogsfartyg 1855-1905*, Marinlitteraturföreningen nr. 75 1992.

Rejsy *Oscara II* z kadetami akademii marynarki wojennej w latach 1929-1941

| Rok | Odwiedzone porty | Dowódca |
|---------|---|-----------------|
| 1929 | Kolonia, Vlaardingen, Gibraltar, Barcelona, Porto de Leixoes, Gravesend | KK G Ehrensvärd |
| 1929-30 | A Coruña, Palermo, Aleksandria, Konstantynopol, Pireus, Wenecja, Tulon, Sewilla, Calais | KK Bjurner |
| 1930 | Antwerpia, Lizbona, Reykjavik | KK A Giron |
| 1934 | Schiedam, Lizbona, Swansea, Gravesend, Kilonia | KK von Arbin |
| 1936 | Taarbæk, Vlaardingen, Kadyks, Casablanca, Brest, Cardiff, Belfast, Brema | KK Blix |
| 1939-40 | Szwedzkie wody terytorialne | KK K G Dyrssen |
| 1940-41 | Szwedzkie wody terytorialne | KK Ågren |
| 1943 | Szwedzkie wody terytorialne | Kn Lagerman |



Klęska krążowników

Wstęp

Rezultatem Bitwy Jutlandzkiej była po stronie brytyjskiej utrata 6094 ludzi oraz okrętów o łącznym tonażu 113 300 ton, zaś po stronie niemieckiej liczby te przedstawiały się 2551 osób i 62 300 ton odpowiednio. Dawało to wielokrotnie Niemcom asumpt do twierdzenia, iż „wygrali” bitwę. Jednak nie samym stosunkiem strat mierzone jest zwycięstwo i porażka. Choć Niemcy z całą pewnością bitwy tej nie przegrali, to jednak fakt, że w obliczu głównych sił Grand Fleet musieli ratować się odwrotem i że sytuacja na Morzu Północnym po bitwie ani trochę nie ulegała polepszeniu na korzyść Niemiec, a na koniec też i fakt, że to Grand Fleet szybciej odzyskała gotowość bojową po bitwie aniżeli Hochseeflotte – otóż wszystkie te fakty powodują, że nie można mówić o niemieckim zwycięstwie w Bitwie Jutlandzkiej. Niemniej stwierdzisz to wszystko wskazany na samym początku niekorzystny stosunek strat brytyjskich do strat niemieckich też nadal pozostaje faktem. W dużym stopniu było to efektem spektakularnego końca trzech brytyjskich krążowników liniowych: *Queen Mary*, *Indefatigable* i *Invincible*. Gdy okręty

te uległy zagładzie w wyniku eksplozji ich komór amunicyjnych, to – w zależności od źródła – stracono od 3134 do 3306 ludzi i około 63 000 ton tonażu. Jednak należy również pamiętać, iż do dysproporcji strat między Brytyjczykami a Niemcami w niewielkim stopniu przyczyniła się utrata przez Royal Navy trzech krążowników pancernych – *Defence*, *Black Prince* i *Warrior* o łącznym tonażu circa 41 000 ton wraz z 1831 członkami ich załóg. Właśnie utracie tych trzech okrętów poświęcony jest niniejszy artykuł, przy czym zaznaczyć jeszcze należy, że opisując przedmiotowe zdarzenia założono, iż przebieg Bitwy Jutlandzkiej jest Czytelnikowi w ogólnym zarysie znany.

Aktorzy dramatu

Nim jednak przedstawiony zostanie przebieg wydarzeń wpierw godzi się przedstawić ich uczestników. Wszystkie trzy utracone krążowniki pancerne, to jest *Defence*, *Black Prince* i *Warrior* wchodziły wraz z *Duke of Edinburgh* w skład 1 Eskadry Krążowników (1st Cruiser Squadron). Okręty te, choć należały do kilku różnych typów (klas), to jednak łączyły je wiele cech wspólnych. Jednostki wypierały

po kilkanaście tysięcy ton, a ich napęd stanowiły klasyczne, tłokowe maszyny parowe, które w praktyce pozawalały na rozwinięcie prędkości maksymalnej około 20-21 węzłów (na próbach do 23 w.). Artylerie główną okrętów stanowiło po sześć dział kal. 243 mm (*Defence* cztery) uzupełnianych przez działa kal. 191 mm (*Black Prince* i *Duke of Edinburgh* kal. 152,4 mm) oraz artylerie lekką i wyrzutnie torped. Opisywane jednostki miały też podobne sylwetki kształtowane przez cztery wysokie kominy oraz dwa palowe maszty. Wszystkie zbudowano na początku XX wieku, przy czym najnowszy był *Defence*, który wszedł do służby w 1909 r. Jednak gdy wybuchła „Wielka Wojna” były już przestarzałe, pomimo faktu, że teoretycznie rzecz biorąc miały wówczas od kilku do kilkunastu lat, a więc obiektywnie jeszcze nie były stare. Trzeba w tym miejscu wyjaśnić, że „drednotowa rewolucja” oznaczała nie tylko zasadnicze zmiany jeśli chodzi o okręty liniowe, lecz miała również duży wpływ na okręty innych klas, w tym również krążowniki. Dlatego właśnie wobec jednostek z napędem turbinowy i zuniformizowaną artylerią krążowniki pancerne o napędzie tłokowym i z uzbrojeniem stano-

wiącym istną mozaikę kalibrów były, choć wcale nie stare biorąc pod uwagę lata budowy, to w świetle powyższego przestarzałe. Niemniej, choć dla Royal Navy budowano liczne nowoczesne krążowniki, to jednak były to albo stosunkowo niewielkie jednostki pełniące funkcje rozpoznawcze lub przewodników flotylli albo też krążowniki liniowe nie ustępujące wielkością pancernikom. W praktyce między tymi dwoma skrajnościami brakowało jednostek pośrednich i między innymi dlatego przestarzałe już krążowniki pancerne ciągle znajdowały swoje miejsce w składzie floty – nie inaczej było z okrętami tworzącymi 1 Eskadrę Krążowników.

Dla przebiegu wypadków nie mniejsze znaczenie od okrętów tworzących 1 Eskadrę Krążowników, a może nawet większe, miała osoba jej dowódcy. Mianowicie dowództwo tej jednostki taktyczno-organizacyjnej sprawował kontradmirał Robert Arbuthnot. Ten urodzony w 1864 r. – a więc mający w czasie Bitwy Jutlandzkiej 52 lata – arystokrata był osobowością na tyle nieprzeciętną, że znaną praktycznie w całej Royal Navy. Człowiek ten miał liczne wyróżniające go z pośród reszty innych oficerów RN cechy, z których na mające największe znaczenie wskazać można dwie: zamiłowanie do sportu, szczególnie (choć nie tylko) boks, oraz fanatyczne wręcz oddanie dyscyplinie. Co się tyczy drugiej z wymienionych cech, to miała ona niejako „dwustronny” charakter. Mianowicie Arbuthnot z jednej strony bardzo skrupulatnie wykonywał otrzymane rozkazy, zaś z drugiej strony wymagał równie ścisłego wykonywania swoich, a przy tym potrafił być bardzo surowy względem podkomendnych, którzy jego zdaniem uchybili swym obowiązkom. Jak łatwo można się domyśleć pierwsza z wymienionych cech dawała mu uznanie u przełożonych, a druga wywoływała wręcz przeciwne reakcje u podwładnych. W chwili wybuchu wojny kontradm. Arbuthnot był zastępcą dowódcy 2 Eskadry Liniowej (2nd Battle Squadron). Następnie w styczniu 1915 r. otrzymał dowództwo 1 Eskadry Krążowników, a przyczyna tego było rozluźnienie dyscypliny na wchodzących w jej skład okrętach – kontradm. Arbuthnot wy-

dawał się właściwym człowiekiem, by zmienić ten stan rzeczy. Niekoniecznie tak było, bowiem po pewnym czasie nawet sam dowódca Grand Fleet adm. Jellicoe doszedł do wniosku iż Arbuthnot zbyt wiele wymaga od ludzi, choć zarazem był też przekonany, że gdy dojdzie do bitwy, to będzie on nieoceniony. Kończąc ten wątek powiedzieć można tyle tylko, że niebawem brutalna rzeczywistość miała zweryfikować ten osąd.

Ku bitwie

Długo można by pisać o genezie Bitwy Jutlandzkiej, dość powiedzieć, że gdy nocą z 30 na 31 maja 1916 r. Hochseeflotte wyszła w morze Brytyjczycy powzięli o tym wiadomość dzięki nasłuchowi radiowemu i na spotkanie przeciwnika wyszła Grand Fleet. W prawej przedniej ćwiartce przed brytyjskimi siłami głównymi szła 1 Eskadra Krążowników. Gdy bitwa już trwała i walczyły ze sobą krążowniki liniowe oraz lżejsze okręty antagonistów, Grand Fleet – a ściślej jej składający się z dreadnotów gros – przyjęła szyk torowy (liniowy) podczas gdy krążowniki pancerne miały przejść na jej tył. Manewru tego można było dokonać w dwojaki sposób, a mianowicie albo po wewnętrznej stronie rozwijającej się linii dreadnotów, czyli mówiąc prościej za nią (a tym samym również pod jej osłoną), albo po jej zewnętrznej stronie. Drugie rozwiązanie było bardziej ryzykowne, lecz zarazem dawało szansę na spotkanie z nieprzyjacielem. Kontradm. Arbuthnot wybrał drugi sposób przeprowadzenia manewru odejścia na tyły Grand Fleet, co ponoć zapowiadał jeszcze przed bitwą. W literaturze przedmiotu niejednokrotnie przedstawiane jest to jako przykład nierozsądnej brawury – oto Arbuthnot sportsmen bierze górę nad Arbuthnotem dowódcą. Jednak przy bliższej analizie nie wydaje się to być całkiem słuszne, a by wyjaśnić w czym rzecz trzeba się w tym miejscu zatrzymać, a następnie cofnąć do początkowego okresu wojny.

Stracona okazja

Jak już wspomniano powyżej w początkowym okresie wojny kontradm. Arbuthnot był zastępcą dowódcy 2 Eskadry Liniowej, którą dowodził

wiceadmirał George Warrender. Sam kontradm. Arbuthnot swą flagę podniósł na drednociu *Orion*. Podczas wydarzeń, które przeszły do historii jako „Bombardowanie Scarborough, Hartlepool i Whitby”, czyli niemieckiego wypadu przeciw brzegom Anglii w dniu 16 grudnia 1914 r., z pokładu *Oriona* nawiązano kontakt wzrokowy z nieprzyjacielskimi krążownikami i niszczycielami (torpedowcami). Dowódca *Oriona* kmdr. Frederic Dreyer nakierował wieże drednota na niemiecki krążownik *Stralsund* i domagał się od kontradm. Arbuthnota, by ten zezwolił mu na otwarcie ognia. Jednak kontradm. Arbuthnot kategorycznie zakazał otwierania ognia dopóki stosowny rozkaz nie nadejdzie od dowódcy eskadry. Tymczasem wiceadmirał Warrender takiego rozkazu nie wydał, ograniczając się jedynie do skierowania w pościg za dostrzeżonymi niemieckimi jednostkami trzech krążowników pancernych, co nie przyniosło żadnego konkretnego rezultatu. Tak więc Niemcy zdołali ująć, a po stronie brytyjskiej pozostało uczucie zawodu. Godzi się w tym miejscu zaznaczyć, że w postępowaniu kontradm. Arbuthnota nie było ani śladu „sportsmena”, za to wzorowo zdyscyplinowanego oficera ukazał się w całej pełni. Do swej śmierci kontradm. Arbuthnot tego wydarzenia nie komentował, niemniej kmdr Dreyer uważał, czemu później dał wyraz w swych wspomnieniach, że milczenie to było wymowne. Mianowicie wyciągnąć można wniosek, iż kontradm. Arbuthnot żałował swej decyzji i postanowił, by gdy znów znajdzie się w obliczu wroga podjąć z nim walkę nie czekając na rozkazy. W tym kontekście tragedia brytyjskich krążowników pancernych i powodującą ją postępowanie ich dowódcy wygląda zupełnie inaczej. Ścisłe przestrzegający dyscypliny kontradm. Arbuthnot postanowił dla odmiany z własnej inicjatywy szukać bezpośredniego starcia z przeciwnikiem, lecz los okazał się okrutny i wcale nie potwierdził przysłówia o szczęściu sprzyjającemu odważnym.

Zagłada Defence

Wracając do pamiętnego ostatniego dnia maja 1916 r. – gdy 1 Eskadra Krążowników wykonywała manewr przejścia na koniec szyku brytyjskich sił

głównych oczom kontradm. Arbuthnota ukazał się unieruchomiony niemiecki krążownik lekki *Wiesbaden*¹. Sądzić można, że nauczony wcześniejszym doświadczeniem postanowił nie czekać na rozkaz, który może nigdy nie nadejść i sam ruszył ku przeciwnikowi, tym bardziej, że ów nie tylko nie był groźny, lecz wręcz przeciwnie wydawał się łatwą zdobyczą. Przy tym na słynący ze swego zdyscyplinowania Brytyjczyk tym razem poczynił sobie wyjątkowo nonszalancko. Jego idące z dużą prędkością okręty przecięły kurs nadpływających brytyjskich krążowników liniowych, które zmierzały ku własnym siłom głównym zmuszając je przy tym do gwałtownego zwrotu celem uniknięcia kolizji. Lecz kontradm. Arbuthnot jakby zupełnie na to nie zważał. Zresztą wkrótce potem leżący bezwładnie na falach *Wiesbaden* znalazł się w zasięgu dział jego okrętów i Brytyjczycy oddają do nieruchomego przeciwnika trzy salwy. Jednak wojenne szczęście było tego dnia wyjątkowo zmienne i nagle sytuacja ulega dramatycznej zmianie. Oto zalegający tuman mgły, który dotychczas ograniczał widoczność, podnosi się i zza niego ukazują się nadpływające wielkie okręty nieprzyjaciela – na czele krążowniki liniowe, a za nimi trzon Hochseeflotte.

Wedle kmdr por. von Paschena oficera artyleryjskiego krążownika liniowego *Lützow*, ujrzał on w szklach swych przyrządów optycznych jak to określił „duży okręt, stary angielski krążownik pancerny”. Do jednostki tej oddane zostało pięć salw (Niemcy otwarli ogień z dystansu 7200 m), z czego trzy obramowały cel, po czym nastąpiła eksplozja wrogiego okrętu. Pechowcem tym okazał się *Defence* będący okrętem flagowym 1 Eskadry Krążowników. Jak twierdzili potem naoczni świadkowie wydarzeń brytyjski krążownik otrzymał co najmniej siedem trafień pociskami ciężkiego kalibru po czym nastąpiła eksplozja, która zatopiła jednostkę. Wraz z okrętem zginęli wszyscy znajdujący się na nim tego dnia: 54 oficerów, 845 podoficerów i marynarzy oraz cztery osoby cywilne, a więc łącznie 903 ludzi, w tym kontradm. Robert Arbuthnot. Godzi się przy tym zauważyć, że spektakularny koniec *Defence* nie był li tylko efektem przyniatającej przewagi ogniowej Niemców. Otóż jeszcze na długo przed bitwą kontradm. Arbuthnot nakazał pozostawić otwartymi przesłony zamykające ciągi amunicyjne, gdyż ich każdorazowe otwieranie i zamykanie spowalniało proces dosyłać amunicji do dział. Zdaniem bry-

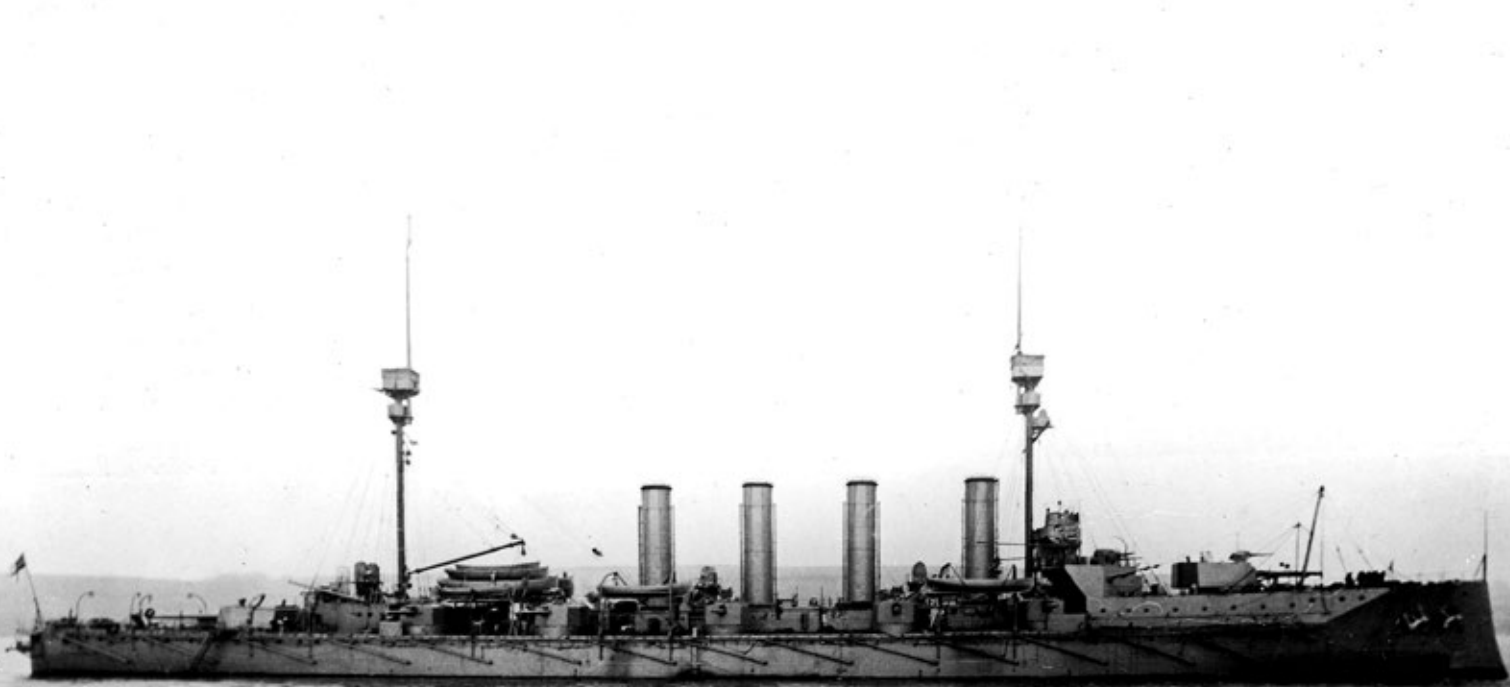
tyjskiego dowódcy związane z tym ryzyko było do przyjęcia. Rzecz jasna w sytuacji, w której znalazł się *Defence* i wobec miażdżącej przewagi nieprzyjaciela okręt i tak byłby zapewne zatopiony, niemniej za całkiem prawdopodobne uznać można, że niekoniecznie musiałyby to nastąpić w wyniku eksplozji komory amunicyjnej – opisany poniżej los krążownika *Warrior* jest potwierdzeniem takiego założenia. Skoro zaś prawdopodobnie nie nastąpiłaby aż tak gwałtowna i szybka zagłada samego okrętu, to zapewne również straty w załodze (choć oczywiście nieuniknione) też nie obejmowałyby wszystkich ludzi. Zaprezentowany wywód rzecz jasna pozostaje do pewnego stopnia w sferze spekulacji, lecz nie jest pozbawiony logiki. Jego konkluzję można krótko zawrzeć w stwierdzeniu, że chęć osiągnięcia zysku w postaci oszczędności czasu przy dosyłaniu amunicji prawdopodobnie doprowadziła do szybkiej utraty okrętu z całą załogą.

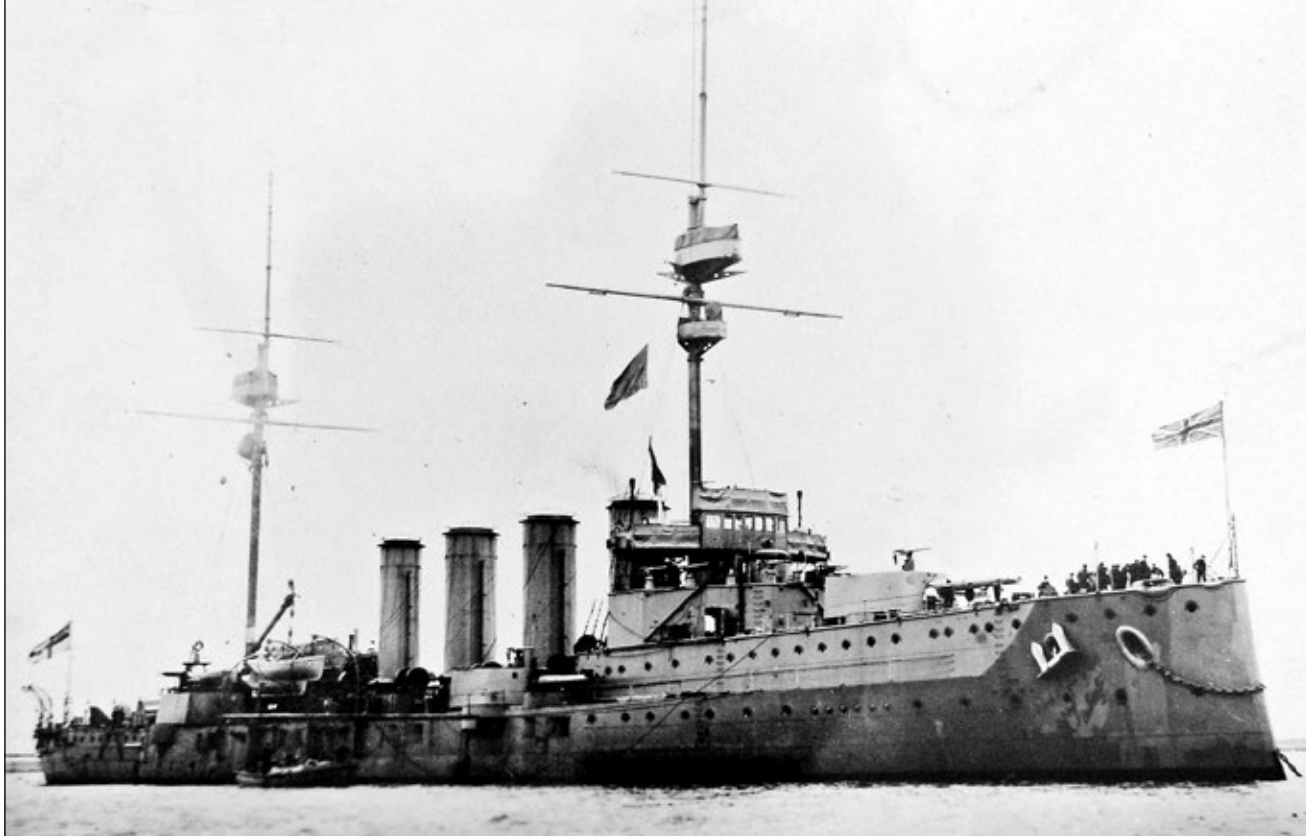
Dramat 1 Eskadry Krążowników nie zakończył się na samym tylko zatopie-

1. *Wiesbaden* został unieruchomiony ogniem brytyjskiego krążownika liniowego *Invincible*, który sam z kolei został zatopiony przez niemieckie krążowniki liniowe. Nic to wszakże nie zmieniło w losie *Wiesbadena*, które też w ostatecznym rozrachunku zatonęło, choć dopiero wiele godzin później.

Krążownik pancerny *Defence* zatopiony przez krążownik liniowy *Lützow*.

Fot. zbiory prywatne





Krażownik pancerny *Black Prince* nie miał szans w starciu z okrętem liniowym *Thüringen*.

Fot. Internet

niu *Defence*. Podczas gdy okręt admirałski ginął wraz z całą załogą również druga jednostka eskadry znalazła się pod ciężkim ogniem. *Warrior*, bo o nim nowa, otrzymał piętnaście trafień pociskami dużego kalibru oraz sześć średniego kalibru. Jedno z trafień okazało się szczególnie pechowe, bowiem pocisk eksplodował we wnętrzu kadłuba okrętu, a jego odłamki przebiły dno jednostki w pobliżu śródki. Tym samym zaczął się napływ wody, którego nie udało się zahamować, co w ostateczności zdecydowało o losie okrętu. Póki co jednak *Warrior* i pozostałe jednostki eskadry miały przysłowiowe „szczęście w nieszczęściu”, oto uwagę Niemców przykuło zupełnie coś innego. Mianowicie wykonujący cyrkulację z powodu zablokowanego steru okręt liniowy *Warspite* skupił na sobie ogień niemieckiej floty². Dzięki temu *Warrior* mimo ciężkich uszkodzeń i strat w załodze obejmujących 71 zabitych i 36 rannych zdołała się wycofać. Później został wzięty na hol przez transportowiec wodnosamolotów *Engadine*, który będzie towarzyszył krążownikowi aż do jego końca.

Wracając jeszcze do zatopionego *Defence*, to wrak okrętu leży na głębokości około 50 m, a jego pozycja to 56°58'N i 05°49'E. Śródokręcie i rufa pozostały względnie całe, natomiast dziób wraz z pomostem, fokmasztem i wieżą „A” uległ prawie całkowitemu zniszczeniu w wyniku eksplo-

zji komory amunicyjnej tejże. Jedyne co się zachowało na dnie morskim, to duży fragment barbety i skrajna część dziobu.

Koniec *Black Prince*

Flagowiec 1 Eskadry Krążowników został zatopiony wraz z jej dowódcą, a kolejna jednostka, *Warrior*, trwale wyeliminowany z walki. Niemniej ocalały się, jeszcze *Duke of Edinburgh* i *Black Prince*. Co się tyczy pierwszego z wymienionych, to krążownik zdołał połączyć się z siłami głównymi Grand Fleet i jak wynika z dostępnych źródeł bez strat przetrwał bitwę. Diamentalnie inaczej potoczyły się losy *Black Prince*. Niewiele wiadomo co działo się z okrętem przez resztę ostatniego dnia maja 1916 roku. Poza nadanym o godz. 20:45 meldunkiem o zauważeniu okrętu podwodnego krążownik zachowywał ciszę radiową. Biorąc jednak pod uwagę dalsze wydarzenia dowódca okrętu musiał podążać kursem równoległym do uchodzącej niemieckiej floty. Krótko przed północą, o godz. 23:35 *Black Prince* starł się z niemieckim pancernikiem *Rheinland*, którego trafił dwoma pociskami kal. 152 mm po czym skrył się w ciemnościach zanim Niemiec zdołał skutecznie odpowiedzieć ogniem. Jednak takiego szczęścia nie można mieć dwa razy. O godz. 01:10, a więc już 1 czerwca, okręt ponownie natknął się na główne siły Hochseeflotte. Z pokładu niemiec-

kiego dreadnota *Thüringen* dostrzeżono w ciemnościach „coś”, co po oświetleniu reflektorami kajzerowskiego okrętu okazało się być krążownikiem *Black Prince* znajdującym się w odległości zaledwie około tysiąca metrów. Dla artylerii okrętowej to żaden dystans i gdy Niemcy otworzyli ogień zwyczajnie nie mogli chybić. *Thüringen* wystrzelił do brytyjskiego krążownika dziesięć pocisków kal. 305 mm, dwadzieścia siedem kal. 150 mm i dwadzieścia cztery kal. 88 mm, a dodatkowo ogień otworzyły też inne niemieckie okręty. W rezultacie *Black Prince* został trafiony co najmniej dwunastoma pociskami ciężkiego kalibru, jak też kilkoma lżejszymi, co uczyniło zeń trawiony ogniem wrak. Jeśli wierzyć niektórym opisom bitwy właśnie dzięki blaskowi płomieni *Black Prince* został dostrzeżony przez brytyjski kontrtorpedowiec *Spitfire* (też zresztą poważnie uszkodzony). Krążownik płonął i miał już nie mieć dwóch środkowych kominów, które zostały odstrzelone względnie przewróciły się. Jakby nie było *Black Prince* niebawem zatonął. Z dostępnych źródeł wynika, że nastąpiła eksplozja rufowej komory amunicyjnej, zapewne w wyniku dotarcia do niej ognia z szalejącego na okręcie pożaru. Wraz z krążownikiem na dno poszła cała za-

2. Mimo poważnych uszkodzeń *Warspite* przetrwał Bitwę Jutlandzką, a podczas II Wojny Światowej uczestniczył w licznych zwycięskich bitwach i innych wojennych operacjach.

łoga, to jest 37 oficerów oraz 820 podoficerów i marynarzy. Wrak okrętu leży na głębokości 50-60 m (według niektórych danych ledwie 46-49 m) na pozycji 56°01'N i 06°09'E. Rufa jest odłamana, co wydaje się potwierdzać eksplozję rufowej komory amunicyjnej, a w kadłubie znajduje się duża wyrwa na śródkręciu³.

Tonie Warrior

Tak, jak opisano powyżej, zasypa-
ne gradem nieprzyjacielskich poci-
sków i rozerwane eksplozjami własnej
amunicyj swój morski „żywot” zakoń-
czyły już krążowniki pancerne *Defen-
ce* i *Black Prince*. Pozostawał jeszcze
ciężko uszkodzony *Warrior*, lecz i jego
los miał się niebawem dopełnić. Rano
1 czerwca 1916 roku napływ wody do
wnętrza kadłuba był taki, że nie ulega-
ło wątpliwości, iż zatonięcie okrętu jest
tylko kwestią czasu. W zaistniałej sy-
tuacji podjęto decyzję o zdjęciu załogi,
wobec czego około godziny ósmej rano
do burty krążownika podszedł holują-
cy go dotychczas transportowiec wod-
nosamolotów *Engadine*. Na jego pokład
przeszło 675 ludzi – ściśle rzecz
ujmując nie wszyscy przeszli, bowiem
ciężko rannych przenoszono. Doszło
przy tym do wypadku. Tytułem wy-
jaśnienia, ze względu na falowanie po-
ziomy pokładów obydwu jednostek

obniżały się lub podnosiły względem
siebie, a burty to stykały to znów roz-
chodziły się. W opisanych warunkach
nie dziwi, że jeden z przenoszonych
rannych wpadł między burty okrętów.
Został jednak uratowany przez po-
rucznika Rutlanda⁴, który za ten wy-
czyn został odznaczony medalem za
uratowanie życia ludzkiego (Albert
Medal for Lifesaving). Wkrótce potem,
około godziny dziewiętej, opuszczo-
ny już przez załogę *Warrior* zatonął.
Wrak krążownika spoczywa na głębo-
kości ponad 60 m na pozycji 57°38'N
i 02°59'E.

Zakończenie

Los jest bezduszny, a późniejsza
ocena działań zależy w dużej mie-
rze od tego, co chciał ślepy traf. Więk-
szość tych dowódców, którzy zasłynęli
„działaniami po nelsonsku”, z samym
Nelsonem włącznie, miała sporo szcze-
ścia. Tak więc jedni przechodzą do hi-
storii jako śmiało działający zwycięzcy,
a drudzy jako awanturniczy przegrani,
zaś o tym, kto w której kategorii
się znajdzie częstokroć decyduje przy-
padek. Konradm. Arbuthnot swym
działaniem zgubił siebie, wielu spośród
swych podwładnych oraz trzy z cze-
rech powierzonych mu okrętów, a do-
datkowo znacząco przyczynił się do
niekorzystnego stosunku strat bry-

tyjskich względem niemieckich w Bi-
twie Jutlandzkiej. Wszystko to sta-
ło się za przyczyną śmiałego działania
bez rozkazu, co w przypadku sukcesu
jest wielce chwalone. Tym razem jed-
nak śmiałe działanie nie zakończyło
się powodzeniem, a wręcz przeciwnie.
Bowiem na wojnie trzeba mieć szcze-
ście, a przynajmniej nie mieć pecha –
konradm. Arbuthnot nie miał szcze-
ścia, za to zwyczajnie miał pecha. ●

Bibliografia

- Bennett Geoffrey (tłum. Kazimierz Szarski): *Jutlandia 1916: bitwa morska* wyd. pol. Warszawa 2010.
Flisowski Zbigniew: *Bitwa jutlandzka 1916*. War-
sza 1994.
Gozdawa-Gołębiowski Jan, Wywerka Prekurat Tade-
usz: *Pierwsza Wojna Światowa na morzu* Warszawa
1994.
Internet oraz materiały ze zbiorów redakcji OW i au-
tora.

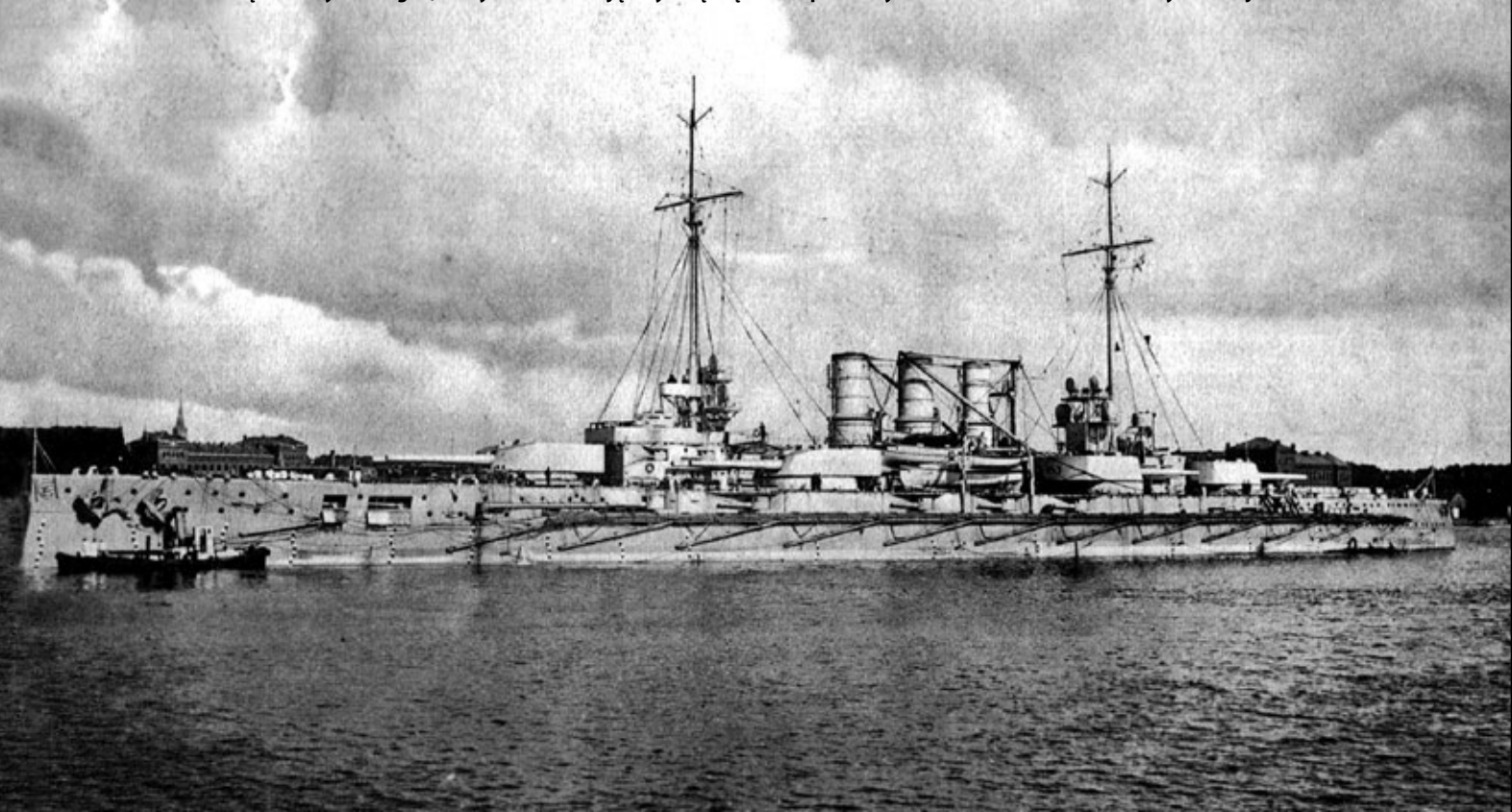
3. Tak przynajmniej wynika ze zobraowania danych
zebranych za pomocą sonaru przez RN. Do wraku kilku-
krotnie schodzili też cywilni nurkowie – zamieszczone
w Internecie opisy tego co widzieli pod wodą zawierają
różne, niekiedy nie wykluczające się, szczegóły. Uczest-
nicy jednej z podmorskich wypraw twierdzą, że kadłub
uległ „wybebeszeniu” skutkiem czego części maszyn etc.
leżą na dnie wokół, wedle duńskich eksploratorów wrak
spoczywa na lewej burcie, a jeszcze inni nurkowie twier-
dzą, że wrak jest częściowo pokryty mulem i licznie po-
zaczepiane są o niego sieci rybackie.

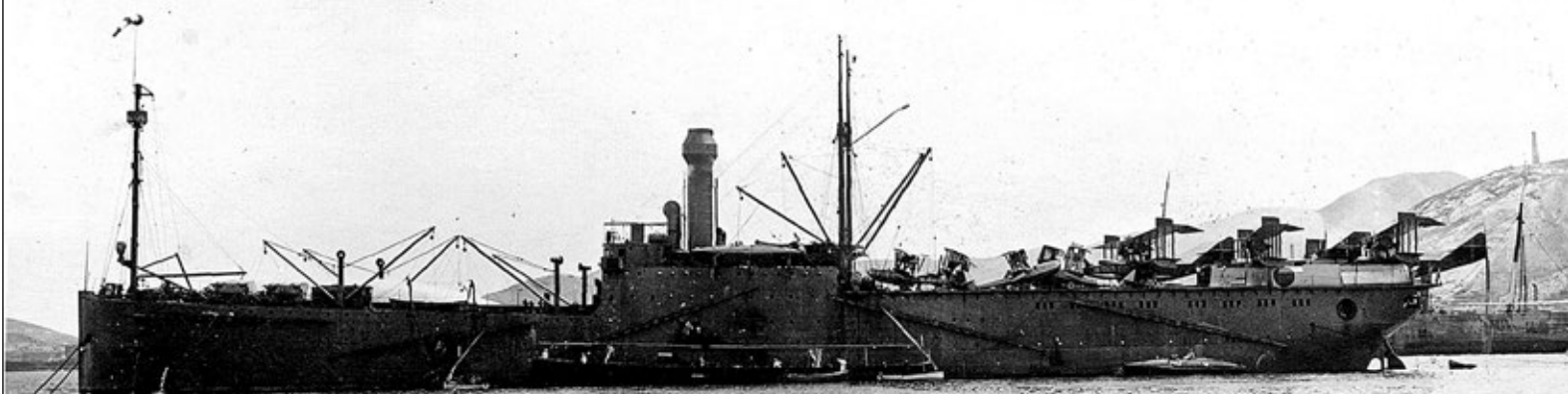
4. Por. Rutland przeprowadził na początku bitwy roz-
poznanie lotnicze. Niestety, choć lot odbył się pomyślnie
(można tak twierdzić nawet mimo awarii samolotu),
a por. Rutland wykazał się przy tym niemałą odwagą, to
jednak nie udało się przekazać zebranych danych.

SUPLEMENT

Niemiecki okręt liniowy *Thüringen*, który rozniósł swoją artylerią krążownik pancerny *Black Prince*.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz





część II

Transportowiec wodnosamolotów *Dedalo*

Pierwsza kampania 1922 roku

Pierwsze wyjście dywizjonu lotnictwa morskiego odbyło się w maju 1922 roku, zaraz po wejściu do służby *Dedalo*. 25 maja w towarzystwie *Audaza*, *H-2* i *H-3* wyszedł z Barcelony do Walencji. W tym pierwszym rejsie na pokładzie *Dedalo* był prawie cały materiałny sprzęt dywizjonu. Na pokładzie były gotowe do lotu trzy latające łodzie Felixtowe F-3, w tym „Medina Giralda”; dwa Macchi-18 i po jednym Savoia-16 i Savoia-16 bis. W hangarze stały trzy Macchi-18, jeszcze jeden Savoia-16 i Savoia-16 bis. One również były w pełni wyposażone do lotu, uzbrojone, ale ze złożonymi skrzydłami, które mogły być przyłączone po dostarczeniu na pokład samolotu. W ładowni znajdowały się dwa kolejne F-3 bez silników i całkowicie zdemonutowane cztery stare Savoia-13, dwa Savoia-16 i trzy Savoia-16 bis oraz Parnall „Panther”. Wszystkie z nich były całkowicie rozebrane, ale w każdym zestawie znajdował się sprawny silnik. Na dziobie były dwa sterowce S.C.A. (S-1 złożony i uzbrojony, i S-2 w hangarze) oraz dwa balony gotowe do użycia. Okręt był tak szczelnie „zapakowany” sprzętem, że zdaniem jednego z pilotów, nie można było przejść pięć metrów, żeby nie musiał obchodzić

złożonego skrzydła, lub jakieś zapakowanej skrzyni.

Na wysokości Sagunto z *Dedalo* spuszczone dwa Macchi i po jednym Savoia-16 i 16-bis, które w towarzystwie sterowca poleciały do Walencji. Po wejściu do portu *Dedalo* znów podniósł je na pokład. Według raportu dowódcy transportu lotniczego komandora podporucznika V. Benitez „*Te ewolucje wywołały niezwykle zainteresowanie mieszkańców Walencji, co dobitnie pokazały ich ciekawość zarówno okrętem jak i lotnictwem morskim. Samo nasze pojawienie się w mieście i codzienne loty spowodowały korzystny nastrój, który można określić tylko jako dumą narodu. Okręt i jego eskorta były zawsze pełne ludzi, a każdy szczerze zazdrościł tym, którzy widzieli coś więcej niż on sam.*”

30-tego zespół okrętów wyszedł w morze, czasowo zawieszając swoje loty. Kolejnym portem na drodze dywizjonu była Kartagena, gdzie okręty pozostały do 26 czerwca. Tutaj *Dedalo* w końcu wszedł do floty jako pełnowartościowa jednostka bojowa, a jego grupa lotnicza przeprowadziła liczne loty szkoleniowe, szkoląc się na przemian z patroli szkoleniowych i bombardowań. Ostatecznie zarówno Macchi-18, Savoia-16 i 16-bis jednak,

a także latające łodzie i Savoia-13 wykonały po kilka lotów bojowych. Ale tym razem nie odbyły się loty sterowca, dlatego że warunki wybrzeża Curra na to nie pozwalały. Po zakończeniu kursu szkolenia bojowego *Dedalo* ze swoją eskortą skierował się do Santa Pola, a potem do Alicante. W obu portach odbyły się także pokazy lotnicze z udziałem sterowca, zawsze wywołując zainteresowanie publiczności. 16 lipca *Dedalo* wrócił do Barcelony, kończąc swój pierwszy praktyczny rejs. Wszystkie systemy okrętu i samolotów pracowały zadowalająco, tak że decyzyjną dowództwa, od 1 sierpnia do 15 listopada *Dedalo* znajdował się w swojej pierwszej bojowej kampanii.

O godzinie 16 30 lipca *Dedalo* podniósł kotwicę i ruszył do Kartageny, gdzie wszedł o godzinie 23 następnego dnia. O dziewiątej rano w dniu 2 sierpnia, ponownie wyszedł w morze, a wieczorem następnego dnia osiągnął Ceutę.

Biorąc pod uwagę doświadczenia szkolnego rejsu, sformowano grupę lotniczą, złożoną z dwóch eskadr. Pierwszą tworzyły Macchi-18, a drugą Savoia (głównie Savoia-16, ale ze względu na brak kompletu także i Savoia-13). Kłopotliwe i niewygodne w obsłudze w wąskich przedziałach *Dedalo* Felixtowe zostały w Barcelonie.



Dwie kolejne fotografie *Dedalo* z czerwca 1922 roku.

Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo

bomb: zapalających i rozpryskowych wszystkich trzech kalibrów.

Warunki pogodowe we wrześniu były znacznie gorsze w sierpniu, jednak cztery razy samoloty dokonały bombardowań przeciwnika (9, 21, 22 i 23). 8 września po raz pierwszy do zbadań marokańskich pozycji w obszarze Alhucemas poleciał sterowiec S-1. Później aeronauci polecili jeszcze trzykrotnie (21, 22 i 23), uzupełniając zwiad bombardowaniem.

1 października *Dedalo* wszedł do Ceuty, wracając z rutynowego rejsu do arsenału w Kar-race. Pięć dni później, w towarzystwie *Cataluña* oraz

Zakładano, że jeśli zaistnieje potrzeba ich wykorzystania, latające łodzie będą mogły przelecieć do wyznaczonego kwadratu samodzielnie i następnie włączyć się do operacji bojowych. W sumie pokładowa grupa lotnicza składała się z 16 wodnosamolotów. Balonowa grupa pozostała w takim składzie, jak przedtem - to jest dwa sterowce i trzy balony.

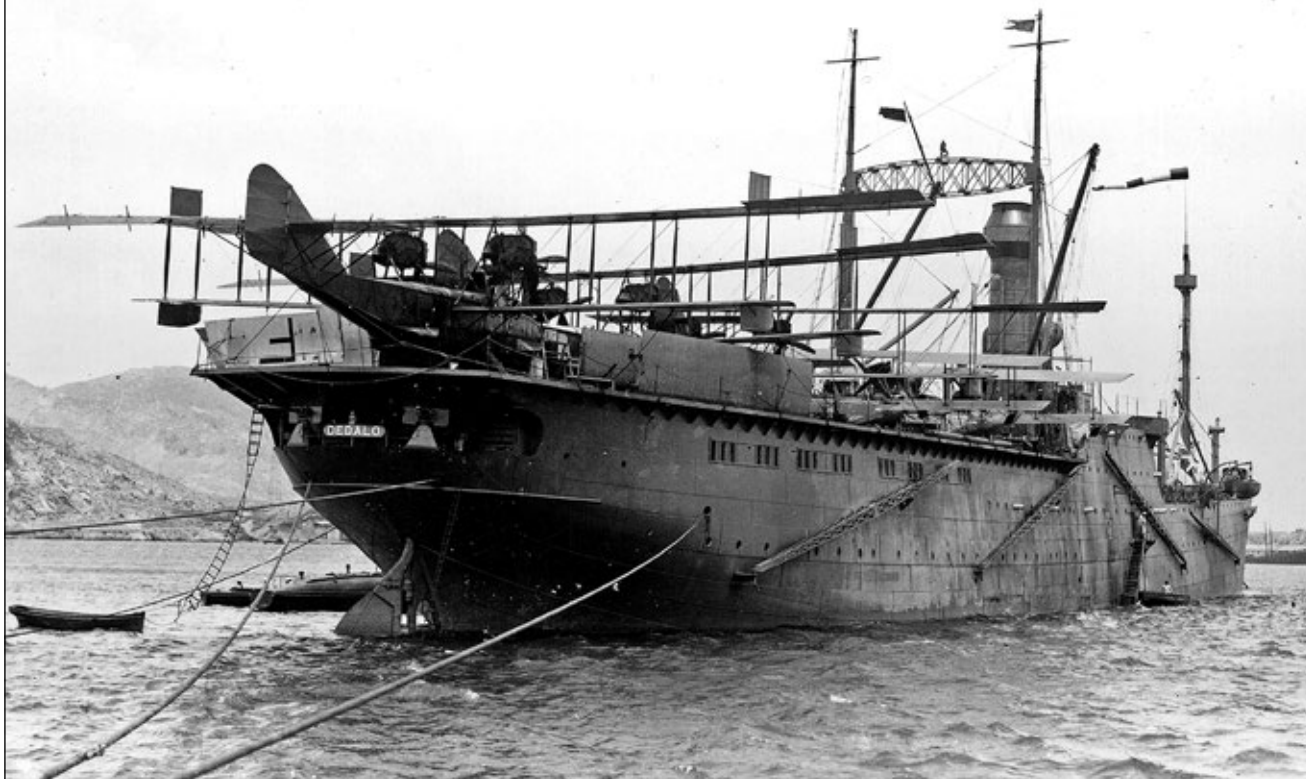
O świcie 6 sierpnia *Dedalo*, *Audaz*, *H2* i *H-3* udały się do Zatoki Alhucemas przyłączając się do eskadry, stając za krążownikiem *Cataluña*. Ten dzień przeszedł do historii lotnictwa morskiego w Hiszpanii. Po tym jak nieprzyjaciel o godzinie 15 otworzył ogień do hiszpańskich okrętów, *Cataluña* i *Dedalo* przeniosły się do obszaru Morro Nuevo. Tutaj, transportowiec lotnictwa spuścił na wodę siedem wodnosamolotów (cztery Macchi-18, dwa Savoia-16, jeden Savoia-13) oraz trzy łodzie w celu ułatwienia pracy pilotów morskich. Jeśli Savoie przeznaczone dla zwyczajnego zwiadu i rozpoznania, to Macchi weszły do historii jako pierwsze samoloty bombardujące stanowiska Marokańczyków. Wykonała je w rejonie plaży Sebadila załoga Macchi-18 w składzie pilota porucznika Francisco Taviel de Andrade i bojowego obserwatora porucznik Julio Guillén. Co ciekawe, zbombardowany obszar, był tym, na którym kilka lat później odbędzie się duży desant hiszpańsko-francuski.

Następnego dnia, około szóstej rano sześć wodnosamolotów znowu poleciało bombardować pozycje wroga, zrzucając łącznie 54 bomb. Pod koniec operacji tego dnia eskadra wraz z *Dedalo* poszedł uzupełnić zapasy i odpocząć w Melilli, wracając do Alhucemas w południe 10 sierpnia. Ponieważ *Dedalo* ze swoim wysokim pokładem był dobrym celem, a obfitość materiałów łatwopalnych i amunicji mogła doprowadzić do jego utraty, na rozkaz dowódcy eskadry, który podniósł swoją flagę na pancerniku *Alfonso XIII*, powinien on wycofać się ze strefy działań wojennych oraz przyłączyć się tylko wtedy, gdy jest to absolutnie konieczne. Wszystkie loty postanowiono przeprowadzać z Ceuty. Realizując rozkaz dowódca *Dedalo* udał się do Melilli, po drodze ostrzeliwując stanowiska Rifenów w okolicy Morro Nuevo, wystrzelając w sumie 20 pocisków ze swoich 105 mm dział.

W dalszej kampanii 1922 roku *Dedalo* bazował w Ceucie, czasami wykonując planowe rejsy do Melilli i Carra-ki dla uzupełnienia swoich rezerw lub napraw, których nie można było wykonać we własnym zakresie. W końcu sierpnia samoloty transportowca lotnictwa wylatywały do zadań bojowych siedem razy (w dniach 11, 12, 15, 24, 25, 26 i 27), latając nad górskimi celami w rejonie Alhucemas oraz w Vélez de la Gomera. Zaledwie w miesiąc lotnicy zrzucili na wroga około czterysta

dwóch kutrów patrolowych patrolo-nych, udał się do rejonu M'Ter, gdzie według danych wywiadu zaobserwowano koncentrację sił przeciwnika. 7 października wodnosamolot *Dedalo* przeprowadził bombardowanie wroga, a w tym czasie sterowiec przeprowadził daleki zwiad. Następne naloty samoloty *Dedalo* „przeprowadziły już w tradycyjny sposób” ze stojącego w rejonie Ceuty okrętu w dniach 10, 12, 13, 14 i 17. Natomiast 20 i 21 października samoloty znów wróciły do pracy nad celami we wschodnim rejonie protektoratu: w pobliżu półwyspu Iris – przylądek Pescadores. Oprócz tego dywizjon był zaangażowany do eskortowania transportowców *Lazaro* i *España-4*. 25 października *Dedalo*, wraz z okrętami dywizjonu wszedł do Alhucemas, gdzie wieczorem następnego dnia sterowiec bombardował pozycje w Sidi Dris, powtarzając operację na następny dzień z udziałem sześciu Macchi.

Tydzień od 1 do 7 listopada spędził *Dedalo* wraz z okrętami dywizjonu na pływaniu do Alicante i Kartaginy, pozostawiając kilka ze swoich samolotów w Maroku. Tak więc pomimo okresowej nieobecności okrętów w protektoracie, lotnicy dziewięć razy (1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11 i 13-tego) wylatywali na bombardowanie Rifenów w rejonie Alhucemas i w jego okolicach. Sam *Dedalo* powrócił do Melilli 8 listopada, ale już 13-tego z powo-



du złej pogody był zmuszony udać się do Chafarinas.

Ponieważ rozpoczął się sezon sztormowy, zdecydowano o powrocie okrętów dywizjonu do metropolii. Więc po odczekaniu na trochę lepszą pogodę, 15 listopada *Dedalo* udał się do Kadyksu, docierając do miejsca przeznaczenia wieczorem następnego dnia.

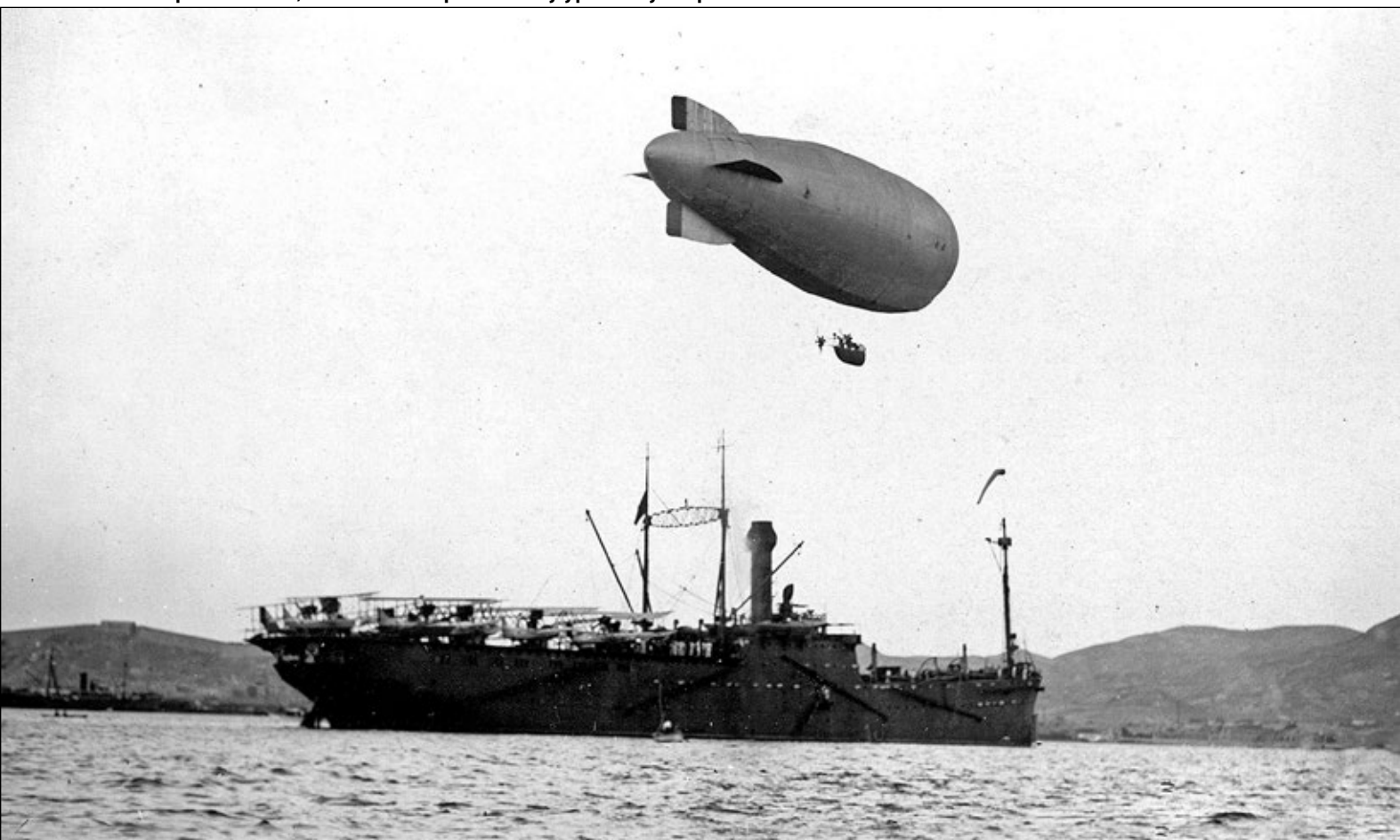
Wymuszony brak aktywności ze względu na warunki pogodowe do-

wództwo postanowiło obrócić na swoją korzyść, przeprowadzając rejs propagandowy po śródziemnomorskich portach Hiszpanii. Dotychczas gazety obszernie wychwalały wojenne wyczyny pilotów wojskowych i aeronautów, a teraz wielu gapiów miało okazję, aby zobaczyć na własne oczy słynnych pilotów i okręt. Więc po drodze z Kadyksu do Barcelony *Dedalo* w towarzystwie torpedowca №

21 zatrzymywał się w Maladze, Almerii, Kartagenie, Alicante, Walencji i Tarragonie. We wszystkich tych portach odbyły się pokazowe loty zarówno wodnosamolotów, jak i sterowca, niezmiennie powodując powszechne zainteresowanie szerokiego grona publiczności. Głównym celem tej kampanii jest przyciągnięcie młodych ludzi do lotnictwa marynarki wojennej, poprzez odbycie ponad pięćdzie-

Listopad 1922 roku, *Dedalo* w Melilli podczas swojej pierwszej kampanii. Nad nim sterowiec S.C.A.

Fot. Manuel R. Gabarrus



sięciu pokazów lotniczych, podczas których załogi wykonały postawione przed nimi zadania z powodzeniem. Już przed wejściem okrętu do Barcelony, wszystkie 50 wakatów studentów zostało wypełnionych.

W końcu dopiero 29 listopada *Dedalo* dotarł do Barcelony, kończąc kampanię 1922 roku. Wszystkie samoloty i sterowce natychmiast przekazano straży przybrzeżnej do ich pełnego przeglądu i rutynowych remontów. Tak zakończyła się pierwsza bojowa kampania *Dedalo*. W ciągu sześciu miesięcy od wejścia okrętu do służby przebył on 6604 mil, spędzając na morzu 65 dni. W czasie wszystkich operacji bojowych zarówno transportowiec lotnictwa, jak i jego grupa lotnicza nie poniosły żadnej poważniejszej straty. Nie było żadnych strat bojowych. Ciekawostką jest fakt, że od czasu zakończenia wojny domowej w Rosji, było to pierwsze działanie lotnictwa morskiego na świecie, a *Dedalo* stał się również jedynym transportowcem lotnictwa uczestniczącym w działaniach bojowych do wybuchu II wojny światowej!

1923 rok

Kampanię następnego 1923 roku dywizjon rozpoczął także od szkoleniowego rejsu dopiero w czerwcu. Powodem było opóźnienie w modernizacji i zmiany dokonane na podstawie doświadczeń poprzedniej kampanii. W marcu *Dedalo* stał w wejściu do portu w Barcelonie, gdzie został on wyposażony w dodatkowe pomieszczenia do obsługi wodnosamolotów, punkt technicznych napraw, sale, hangary itp. Znacznie polepszone wyposażenie warsztatowe: pojawiły się lekkie, przenośne namioty i zadaszenia, hamulce hydrauliczne, elektryczny sprzęt spawalniczy, tokarki, itp.

W przeciwieństwie do marynarzy, szkolenie lotników w tym okresie było dość intensywne. W styczniu rozpoczęły latanie kursanci z drugiego naboru. W przeciwieństwie do pierwszego, gdzie wszyscy baloniarze byli też pilotami samolotów, teraz przeprowadzono podział według specjalizacji.

Wobec braku *Dedalo* aeronauci odbywali praktyki latania balonów na uwięzi używając holowniki transportowca lotniczego. Jeden taki lot pod koniec stycznia, prawie skończył się tragicznie: lina balonu na uwięzi nie-

mał się urwać. Aby nie kusić losu, w tym czasie wstrzymano loty balonów z uzbrojenia *Dedalo*. Szkolenie kursanci zaczęli wykonywać tylko na samobieżnych balonach. Chociaż jeśli wiatr wiał od lądu, musiał wychodzić w morze *Audaz* lub kuter, ale mimo to, uważano te loty za bezpieczniejsze.

Wreszcie, w dniu 17 czerwca, w towarzystwie *Audaza* i kutrów, *Dedalo* na holu *H-3* i *H-4* udał się na Minorki. Grupa lotnicza podczas tego rejsu składała się tylko z dziewięciu Macchi-18 i sterowca *S-1* (przy okazji, nie był on używany w tej kampanii). Po krótkim postoju okrętów w Fornells przybyły one do Mahón, gdzie zakotwiczyły w zatoce Figuera.

Środa 20-tego była pochmurna. Loty rozpoczął „Nasz Don Pedro”. Powieździał zwyczajnie „w drogę” i poleciał w towarzystwie obserwatora podchorążego Servere. Po wylądowaniu samolot skierował się na *Dedalo* i dowódca wydał komunikat o warunkach pogodowych. Miejsce Cardorny zajął młody oficer-kwaternistrz Suárez de Tangil, dla którego był to pierwszy lot. Dość nieoczekiwanie dla wszystkich na wysokości 300 m w rejonie Los Freus samolot zanurkował i uderzył w ziemię. Uderzenie było tak silne, że szczątki samolotu został znalezione więcej niż sto metrów od miejsca uderzenia. Obaj członkowie załogi zginęli. Dzień po tragedii, ciała obu rozbitych pilotów pochowane na cmentarzu w Mahón. Pogrzeb stopniowo przekształcił się w dość liczną procesję. Tragedia miała najbardziej przynębiający wpływ na załogi dywizjonu, ponieważ byli oni pierwszymi ofiarami w ponad dwóch i pół-letniej służbie jednostki. Dlatego okręty 25 czerwca szybko wyszły w morze, bez wykonania pełnego zakresu planowanych ćwiczeń. Częściowo wymuszoną przerwę był w stanie zrekomensować trzydniowy postój w Fornells. Jednak o północy 28-ego, zostawiając za rufą Palmę, okręty pozostawiły tak niegościnne Baleary, by następnego dnia wrócić do Barcelony.

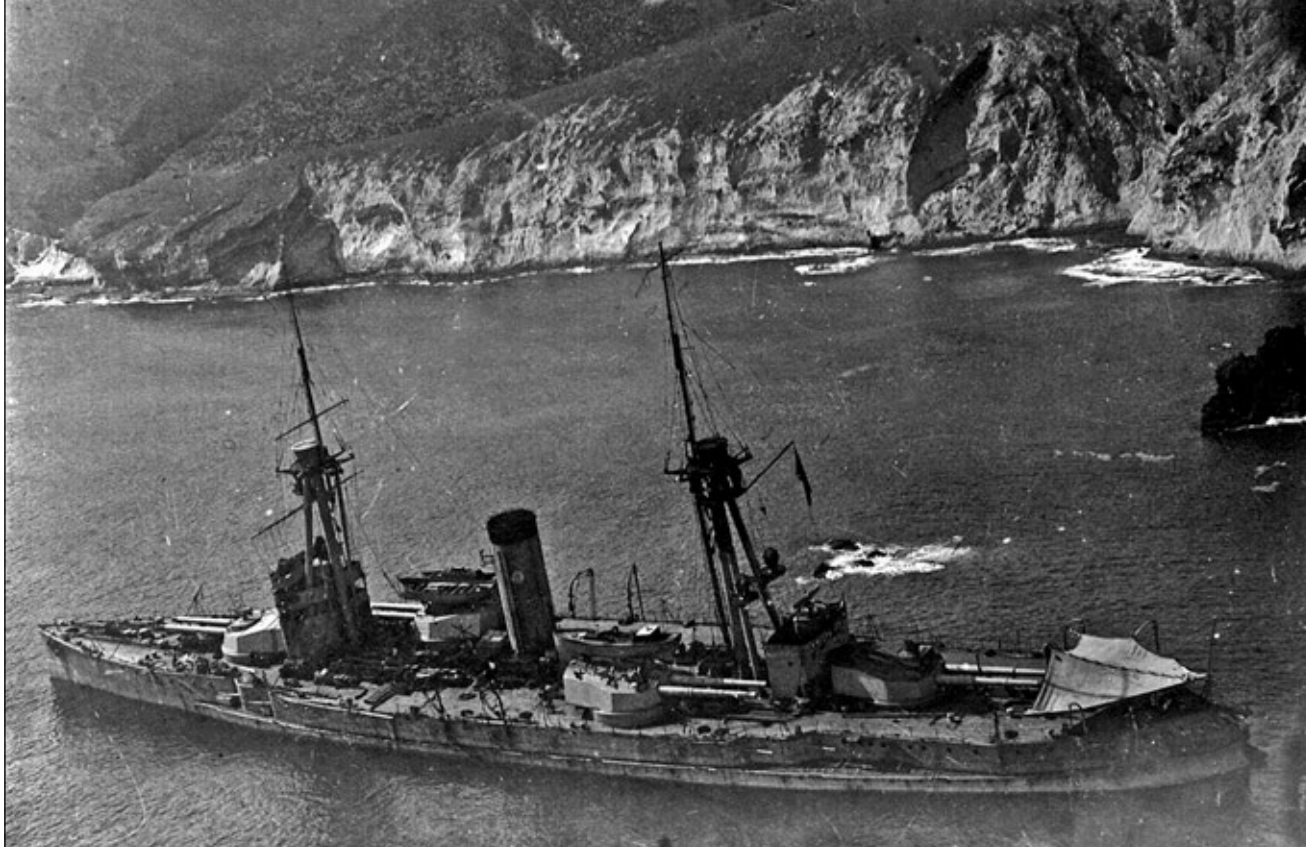
Analiza zdarzenia i wyciąganie wniosków na przyszłość trwało około miesiąca. Dopiero wieczorem 20 lipca dywizjon zostawił Barcelonę z kursem na Minorce. Ponownie odwiedzwszy Fornells i Mahón, okręty wieczorem 23-tego powróciły na redę stolicy Katalonii.

Ale lipiec był udany dla aeronautów. 2 lipca pierwszy poleciał w powietrze *S-2*, pilotowany przez instruktora Leone, porucznika Hilenom i posiadające dwóch kadetów na pokładzie. W kolejnych dniach wykonał on około dziesięciu lotów w różnych warunkach i wykonując różne zadania, w tym z pasażerami na pokładzie. Po powrocie *Dedalo*, 9 sierpnia *S-2* po raz pierwszy z powodzeniem zadokował do transportowca lotnictwa. Od tego dnia, dwa sterowce na uzbrojeniu okrętu nie były przypisane tylko nominalnie.

Następne wyjście w morze odbyło się w połowie sierpnia. Wieczorem, 18-tego *Dedalo* wyszedł z Kartagenu. Jego zadaniem było znalezienie odpowiedniego miejsca w pobliżu Mar Menor dla założenia punktu bazowania sterowców i balonów. Ale zadania nie wykonano, ponieważ już w morzu radiooperatorzy transportowca lotnictwa odebrali rozkaz dowództwa przyjęcia pełnej grupy lotniczej i szybkiego dołączenia do eskadry w Maroku. W jej następstwie *Dedalo* musiał wrócić do Barcelony, doprowadzając swoją grupę powietrza do pełnego składu.

Po gorączkowej pracy, grupa powietrza została zwiększona do sześciu Macchi-18 i czterech Savoia-16 bis i o północy 20 sierpnia *Dedalo*, prowadząc na holu *H-3* i *H-4*, wyszedł w morze. Wieczorem 22-go zespół wszedł do Kartagenu. Tutaj jego uzbrojenie wzmocnił sterowiec *S-2* i balon, i po przyjęciu węgla, okręty poszły pod Melillę, gdzie zarzuciły kotwicę w porcie przeznaczenia w nocy 23-ego. Brak *Audaza* w tym rejsie był spowodowany złym stanem jego konstrukcji, w wyniku czego stary okręt rozpoczął przygotowania do wycofania ze służby. Na jego miejsce do Melilli do uzupełnienia dywizjonu przydzielono torpedowce № 17 i 19.

Dołączenie transportowca lotniczego nastąpiło w dobrym momencie, ponieważ 26 sierpnia flotę hiszpańską spotkało wielkie nieszczęście. W tym dniu, w rejonie przylądka Tres Forcash, wszedł w gęstą mgłę i osiadł na mieliźnie najsilniejszy okręt hiszpański pancernik *España*. Natychmiast na miejsce tragedii przybyło kilka okrętów, próbując zorganizować działania ratownicze oraz ocenić uszkodzenia pancernika. Wśród nich był



Dwie interesujące fotografie lotnicze osiadłego na skałach pancernika *España* wykonane przez lotników *Dedalo* w okresie sierpień-wrzesień 1923 roku. Fot. zbiory Juana B. Rogla

i *Dedalo* wraz ze swoimi dwoma kutrami. W tym samym dniu jak i w następnych, wodnosamoloty i sterowiec transportowca lotniczego rozpoczęły regularne loty nad miejsca tragedii, prowadząc monitoring pancernika i obserwując wroga, aby uniknąć zaskoczenia z strony Kabylów. Często tym lotom towarzyszyły bombardowania lub rozpoznania stanowisk Rifinów. Nocami, aby nie narażać tak

cenny dla floty okręt, *Dedalo* wchodził do zatoki Tramontana. Z powodu trudnych warunków pogodowych w okresie prowadzenia akcji ratunkowej kilka samolotów zostało uszkodzonych w różnym stopniu, ale wszystkie z nich udało się naprawić we własnym zakresie. Kilka dni później, kiedy stało się jasne, że *España* utknął na skałach gruntownie i na dłuższy czas, postanowiono przenieść część

załogi do metropolii. Do tego celu został wybrany *Dedalo* z przestronnymi wnętrzami. W rezultacie, pozostawiając swoje wodnosamoloty w Melilli, wyszedł on 6 września do Almerii, powracając 8-go. W drodze powrotnej przywiózł do Maroka specjalistów w operacjach ratowniczych i niezbędne wyposażenie. W okresie jego nieobecności wodnosamoloty kontynuowały swoje regularne loty, używając



w zastępstwie transportowca lotnictwa pasa wód wokół Melilli lub pobliskiej laguny Mar Chica.

Praktycznie wszystkie główne operacje *Dedalo* kampanii 1923 roku okazały się w jakiś sposób związane z *Espanią*, na przykład S-2 wykonał dwadzieścia lotów o trasy o łącznej długości ponad 30 godzin, wykonując liczne fotografie uszkodzonego drednota. Transportowiec lotnictwa praktycznie znajdował się bezustannie w Melilli lub obok Tres Forkash. Tego samego jednak nie można powiedzieć o jego grupie lotniczej. Jeszcze w sierpniu na rozkaz dowództwa wojsk lądowych Macchi wykonały kilka udanych bombardowań pozycji Rifenów koło Afrau. A na początku września bombardowaniu Macchi-18 i Savoia 16-bis poddano również Bokoy, Nador, przykład Pescadores i M'Ter.

Wśród innych przyczyn, dyktujących obecność *Dedalo* w Tres Forkash były po pierwsze znajdujące się na nim warsztaty z ich wyposażenia i cennymi specjalistami, a po drugie dużo wygodnego, wolnego miejsca, aby pomieścić członków akcji ratowniczej, w tym nurków a także inżynierów i techników personelu włoskich specjalistycznych firm.

Niewielkim urozmaicheniem rutynowych działań ratunkowych były tylko trzy wyjścia w obszarze Almeria - przykład Gata (20, 24 i 30 września). Wszystkie trzy razy *Dedalo* starał się zabezpieczyć przelot pary Felixtowe z Barcelony do Maroka. Ale jeśli pierwsze dwie próby zakończyły się niepowodzeniem ze względu na duże i małe awarie, to 29-30 września przy wsparciu *Dedalo* po raz pierwszy w Hiszpanii odbył trwający dziewięć godzin lot F-3 z załogą poruczników Montis oraz Carranza, na trasie Barcelona - Los Alcazares - Mar Chica.

12 października wybuchł mały pożar, który miał miejsce w kabinie starszego bosmana. Na szczęście, pod dowództwem samego bosmana został on szybko ugaszony, więc tylko nieznacznie uszkodzone poniosły tylko boczne ścianki kabiny.

18 października ponownie *Dedalo* wszedł w rejon przylądka Gata dla zabezpieczenia lotu powrotnego F-3 i 21-ego sam wszedł do Almerii. 22 października, H-3 i H-4 biorąc na hol *Dedalo* opuściły Melillę. Po postoju

w Kartagenie, podczas którego z okrętu wyładowano amunicję, udał się on do Barcelony, gdzie przybył wieczorem 25 października, kończąc w ten sposób bojową kampanię 1923 roku. Podsumowując kampania tego roku była mniej udana dla Dywizjonu Morskiego Lotnictwa. Jak już wspomniano, wiele samolotów zostało uszkodzonych, z których najpoważniejszym było kapotowanie jednego wodnosamolotu w Almerii w dniu 7 września. Na szczęście, strat wśród załóg nie było, a wszelkie szkody zostały naprawione własnymi środkami.

Tymczasem, gdy *Dedalo* był zaangażowany w działalność w Maroku, w Hiszpanii miały miejsce poważne zmiany polityczne. W połowie września w wyniku zdecydowanego ale bezkrwawego przewrotu doszedł do władzy generał Miguel Primo de Rivera, który ustanowił dyktaturę wojskową przy wsparciu króla. Głównym celem generała-dyktatora była konsolidacja gospodarcza i polityczna społeczeństwa w obliczu zewnętrznego wroga. Szybko okazało się, że nie przedstawia on ani w sensie wojskowym, ani ekonomicznym żadnych zmian wobec Rifenów, pozostawiając Hiszpanom kolejny raz zmyć krwią i w obecnym stanie rzeczy, wojskowe rozwiązanie kwestii zostało opóźnione na czas nieokreślony.

W polityce zagranicznej, Primo de Rivera postawił na bliską współpracę z innym dyktatorskim reżimem Morza Śródziemnego - Włochami. Dlatego niemal od razu podjęto próbę negocjacji na najwyższym poziomie. W tym celu na listopad zaplanowano odwiedziny rodziny królewskiej i Primo de Riverę w La Spezia, którą poprzedzono wojennomorską paradą.

Tymczasem dla armii, ta parada, która przyciągnęła prawie całą flotę hiszpańską, miała bardzo negatywne konsekwencje. Już to, że armia toczyła krwawe boje, a flota w tym czasie wyczyniała piruety przed królem. Nic więc dziwnego, że, na przykład, we wspomnieniach Ignacio de Cisneros, podczas wojny domowej, dowódcy republikańskiej sił powietrznych, znalazło się dużo złośliwości wobec pilotów morskich: „Wiedzieliśmy wcześniej, że jeśli zadanie bojowe powierzono naszemu pilotom morskim, to rezerwowa eskadra musiała koniecznie być w po-

wietrzu, żeby wypełnić rozkaz za nich. Zawsze był jakiś powód, który uniemożliwiał im poradzić sobie z zadaniem”.

W połowie listopada, po uzgodnieniu wszystkich szczegółów manewrów, flota hiszpańska skoncentrowała się w Walencji. Oprócz *Dedalo* z nieodstępna parą na holu, weszły tu pancerniki *Jaime I*, *Alfonso XIII*, krążownik *Reina Victoria Eugenia*, cztery okręty podwodne typu „B” i dwa niszczyciele.

Rankiem 16 listopada, kiedy to praktycznie cała grupa powietrzna, w tym sterowce O i S, była w powietrzu, kuter z królem i jego świtą na pokładzie nagle zamiast na *Jaime I* udał się do *Dedalo*. Hiszpański monarcha wyraził chęć spotkania się z Cardoną, który jest już dawno w 1907 roku został wymieniony jako honorowy asystent króla.

Ponieważ ta wizyta była absolutnie niezaplanowana, na pokładzie okrętu Jego Wysokość powitali dowódca komandor podporucznik F. Fernandez w towarzystwie... dwóch osób: kapłana i lekarza. Wszyscy, poczynawszy od „Naszego Don Pedro” i oficera startowego *Dedalo* wisieli w powietrzu! W tej sytuacji doszło do jeszcze jednego niezwykłego momentu, kiedy po wyładowaniu na sterowcu porucznik Gillen podszedł do grupy oficerów, wśród których był król. Próbował zdać tradycyjny raport, kiedy Jego Wysokość zadał zupełnie niespodziewane pytanie: „Gdzie jest twój kudłaty?”, nawiązując do obfitej fryzury Cardony. Na to Gillen natychmiast odpowiedział, że w powietrzu. W tym czasie samoloty nie posiadały jeszcze radia, tak więc na pokładzie trzeba było wyłożyć ustalony sygnał, żeby samoloty natychmiast wróciły na pokład. A w czasie oczekiwania na wyładowanie na pokładzie wszystkich dowodzących dywizjonem oficerów, Don Alfonso postanowił dokładnie obejrzeć okręt w nieformalnej wizytacji. Kolejny ciekawy przypadek zaszedł w kabinie dowodzenia, która była ozdobiona serią karykatur, związanych z lotnictwem morskiego, na przykład łowienia ryb z pokładu sterowca. Po bliższym zapoznaniu się król szybko stwierdził, że jednego rysunku nie rozumie. Na dodatek była to karykatura jego samego, po tym wszystkim był karykaturą samego siebie, dodana dosłownie w ostatniej chwili! W re-

Pluton marynarzy na tle *Dedalo*.

Fot. zbiory J.L. Coello

zultacie obrazek trzeba było wycofać „z podziemia” i ustawić na swoim zwykłym miejscu, ale teraz był on ozdobiony figlarnym podpisem z autografem króla Hiszpanii!

Wreszcie na *Dedalo* wylądował szef i Cardona wszedł na pokład okrętu dla złożenia tradycyjnego raportu, po którym wizyta króla mogłaby ostatecznie przebiegać zgodnie z formalnym protokołem. Jednak zasadniczo cały dialog został zmniejszony do entuzjastycznej wypowiedzi monarchy na temat lotnictwa morskiego. Dopiero z odpłynięciem Don Alfonsa na pokład *Jaime I*, program wizyty kontynuowano zgodnie z pierwotnym planem.

Wieczorem, po zakończeniu wszystkich formalności ustanowionych protokołem z wizytacji poszczególnych okrętów, królewska rodzina wróciła na pokład *Jaime I*, a *Dedalo* zakotwiczył w Los Alfaques. Następnego dnia eskadra pod flagą króla udała się do Włoch. Samoloty i sterowiec *Dedalo* wykonały fantazyjne ewolucje wokół królewskiego orszaku. O godzinie 11 rano cała grupa lotnicza wróciła z powrotem na pokład okrętu, który natychmiast udał się do Barcelony, gdzie

Dedalo dotarł wieczorem tego samego dnia. Podczas drogi radiooperator odebrał radiogram: „Byłem bardzo zadowolony z doskonałego stanu i efektywności naszego lotnictwa morskiego. Życzę pomyślności dla całej załogi. Alfonso, król”.

W Barcelonie *Dedalo* przyjął na pokład wszelkie dostępne do dyspozycji dywizjonu samoloty, z wyjątkiem dwóch niesprawnych - Savoia-16 i Macchi-18, które były w tym czasie odpowiednio w portach Hospitalet oraz Tarragona. Powrót królewskiego konwoju zaplanowano na 1 grudnia, i dlatego kiedy przebywał on do Barcelony, powitano go wszystkimi siłami. Nad królewskim orszakiem przeleciały Macchi-18, Savoia-16, Martiny, Avro, F-3, a także sterowce O i S.

Ale jeszcze przed powrotem do Barcelony, na *Dedalo* dotarły dobre wieści z Brukseli z Pucharu „Gordona Bennetta”. Był to czas gdy pogoda nie sprzyjała aeronautom: podczas zawodów kilka balonów w powietrzu spłonęło na skutek wylądowań atmosferycznych, pięć osób zginęło, a wiele innych zostało rannych. Niemniej jednak, porucznicy Hilen i Sierra w balonie „Hesperio” zajęli czwarte miejsce!

Za ich odwagę, obu aeronautom przyznano Krzyż Zasługi Morskiej pierwszego stopnia z odznaką czerwoną (Cruz del Merito Naval de primera clase con distintivo Rojo).

Kilka dni później, w dniu 6 grudnia, holując H-2, *Dedalo* przeprowadził rejs szkoleniowy do Los Alfaques. Zaplanowano na drodze, zabranie dwóch uszkodzonych w zeszłym miesiącu wodnosamolotów, co wcześniej było niemożliwe do realizacji ze względu na napięty harmonogram rejsów. Podczas tego krótkiego rejsu na pokładową grupę lotniczą przeprowadziła kilka lotów szkoleniowych. Wieczorem 7-ego *Dedalo* wrócił do Barcelony, przekazując obydwu niesprawne samoloty dla remontu brzegowym służbom.

Ostatni rejs *Dedalo* w kampanii 1923 roku rozpoczął 10 grudnia i w trakcie rejsu udało mu się przetrwać gwałtowny sztorm. Na szczęście, oprócz zniszczonych naczyń i zawartości szpitala nie było poważniejszych uszkodzeń. Po krótkim postoju w Palmie, okręt 13-ego udał się do Kartageny, gdzie 17 grudnia stanął w suchym doku.

Powodem remontu nie było zużycie materialne, tylko w tym, że *Dedalo* rozpoczął przygotowania do pierw-

szego dalekiego rejsu. Wcześniej ministerstwo rozpoczęło negocjacje, zakończone przejściem w lutym następnego roku w firmie Supermarine w Southampton 12 bombowców „Scarab” z kombinowanym podwoziem, mogących startować i lądować zarówno na lądzie, jak i na wodzie. Jeżeli dotąd Savoia i Macchi były wciąż na stanie materiałowym uczelni, to nabyte „Scaraby” przekazano do pełnej dyspozycji *Dedalo*. W związku z tym, na wniosek Cardona, zatwierdzonego przez władze, transportowiec lotnictwa powinien przejść dokonać przejścia do Wielkiej Brytanii, gdzie miał odebrać zakupione samoloty.

Tak więc w oczekiwaniu na pierwszy daleki rejs *Dedalo* zakończył drugą kampanię w swojej służbie. Tylko w tym roku przeszedł on 3786 mil po spędzeniu 46 dni na morzu.

Rok 1924

Kampania 1924 roku rozpoczęła się od zmian organizacyjnych. 9 stycznia Don Pedro wysłał telegram do Madrytu, z propozycją, aby wycofać *Audaz* ze składu dywizjonu, ponieważ jego kotły były w bardzo złym stanie i wymagają kosztownych napraw. 11 stycznia otrzymał oficjalny rozkaz, aby usunąć stary okręt ze stanu dywizjonu. Ale zamiast kosztownego remontu, jego dowódca komandorowi podporucznikowi Pascual del Pobil rozkazano zaprowadzić niszczyciel do Kartageny, w której okręt przygotowano do rozebrania i wycofania z listy floty. W połowie czerwca tego samego roku rozbity i wycofany ze służby niszczyciel został wystawiony na aukcji do sprzedaży na złom. To samym rozkazem z 11 stycznia na miejsce wycofanego ze składu dywizjonu *Audaza* wcielono torpedowce № 4 i № 13.

Jeśli chodzi o *Dedalo*, początek roku przeprowadzono planowany remont kotła i maszyn, zakończono próby morskie, po czym popłynął on do Barcelony. Po ukończeniu kursu „przedrejsowego” szkolenia, 12 kwietnia *Dedalo* wszedł do Ferrolu, gdzie po postoju od 17-tego do 22-iego wypłynął w pierwszy zamorski rejs. Choć w wodnosamolotów w oczekiwaniu na dostawę z Anglii nie było na pokładzie, *Dedalo* wziął się do swojego hangaru sterowiec typu S.C.A. Co ciekawe, ponieważ pilotujący go porucznicy Ro-

cha i Núñez, intensywnie przygotowali oni go do pucharu „Gordona Benneta” w 1924 roku, cumowanie na *Dedalo* przeprowadzono po „baloniarsku”, a nie po „sterowcowemu”.

Rejs do Anglii odbył się w trudnych warunkach atmosferycznych, przy gęstej mgle. Początkowo bardzo pomocni byli radiotelegrafiści, którzy dawali namiary na przylądki Lizard i Nilton, więc co kilka godzin, mierząc głębokość *Dedalo* jeszcze szedł do przodu. Wreszcie, po południu 23-ciego, podczas zbliżania się do miejsca przeznaczenia, mgła była tak gęsta, że na głębokości 28 m, w celu uniknięcia katastrofy po prostu zakotwiczone. Dopiero wieczorem 24-ego okręt wreszcie przybył w Southampton.

Jednak w przeciwieństwie do stereotypu brytyjskiej punktualności, Supermarine nie był w stanie wykonać pracy na czas i *Dedalo* musiał stać w porcie, czekając na obiecaną dostawę samolotów. W celu przyspieszenia do Wielkiej Brytanii przybył Cardona, ale wciąż biurokracja trwała prawie trzy miesiące. Wreszcie, w dniu 26 maja na pokład hiszpańskiego okrętu załadowano pierwszy samolot, więc po zaledwie dwóch dniach, zabierając cały zamówiony tuzin, był on w stanie opuścić wody brytyjskie i wziąć kurs na Ceutę, by dołączyć do sił morskich w Afryce Północnej.

I znów w drodze powrotnej, pogoda nie sprzyjała przejściu: pojawił się silny wiatr wywołujący wrażliwe podniecenie, a tym objawom towarzyszyły szkwały. Cała załoga była w tym czasie w ciągłym napięciu, obawiając się, o znajdujący się na pokładzie ładunek, dlatego obniżano prędkość do granic możliwości. Więc dopiero kiedy pogoda się uspokoiła, okręt zarzucił kotwicę w świetle 1 sierpnia w Ceucie.

Dwa dni później, stając zakotwiczony przy plaży Uad Lau *Dedalo* rozpoczął działania bojowe. Tego samego dnia, okręt odwiedził Wysoki Komisarz, wraz z szefem Sił Morskich w Afryce Północnej. Od 3 do 8 sierpnia wodnosamoloty *Dedalo* zbombardowały cele w Beni-Said Said, w dolinach Uad Lau, Coba-darsa i pozycje w Tifaraiun. 5 sierpnia na bombardowanie poleciał też sterowiec S-1 pod kontrolą kadetów Núñez i Rocha.

W nocy 8-ego *Dedalo* dotarł do bunkrowania w Ceucie. Po przyjęciu nie-

zbędnej ilości węgla, wody i żywności, wyszedł on 14 sierpnia w rejon Puente Mayorga, skąd 17-tego powrócił do Ceuty i ponownie rzucił kotwicę w Uad Lau. Stąd, od 17 sierpnia samoloty kilkakrotnie wylatywały ponownie w misjach bojowych. 18-tego i 19-tego na cele w dolinie Uad Lau i Lukus poleciał i sterowiec, który powrócił na *Dedalo* z trzema otworami od kul.

24 sierpnia pogoda gwałtownie się pogorszyła i *Dedalo*, mając na pokładzie wszystkie samoloty, pospieszenie uciekł od niepogody w ujściu rzeki Rio Martín. Stało się jasne, że samoloty zakupione w Wielkiej Brytanii były bardziej odpowiednie do bombardowania wroga. W ferworze entuzjastycznych opinii, nie od razu zwrócono uwagę na fakt, że ze względu na duże rozmiary, Supermarine nie mogły przebywać w hangarze okrętu. Jednak przy dobrej pogodzie, mogły one być spokojnie ustawione na górnym pokładzie, a także na wodzie.

Otrzeźwienie nastąpiło 25 sierpnia. W tym dniu, o ósmym rano wiał silny północno-wschodni i *Dedalo*, w celu uniknięcia wiania od burty został zmuszony do podjęcia wyjścia w morzu. Cały dzień transportowiec lotniczy przeprowadzał skomplikowane manewry, próbując stać dziobem do nawietrznej, chroniąc tym samym stojące na rufie samoloty. Jednak około dziesiątej wieczorem spadło nagle, jeden za drugim kilka szkwałów, które uczyniły prawdziwy pogrom wśród pokładowej grupy lotniczej. Pięć samolotów spadło za burtę (C, K, L, E i G), a dwa (B i F), przewróciło się kilkakrotnie na pokładzie, odnosząc ciężkie uszkodzenia. Choć załoga natychmiast rzuciła się na ratunek dwóm uszkodzonym samolotom i trzech, do których wiatr się nie dobrał, los pięciu samolotów, pływających w wodzie pozostał absolutnie nieodgadnięty.

Cardona natychmiast zwołał naradę oficerów, stawiając na porządku obrad tylko jedno pytanie: czy jest sens, aby wykonywać skomplikowane manewry, aby uratować upadłe do wody maszyny? Jednak w takim przypadku należało znów wystawić burtę pod wiatr, co nieuchronnie musiałyby spowodować nowe straty w grupie lotniczej. A może lepszym sposobem, aby utrzymać ustawienie rufowej części, zmniejszając przyszłe straty do minimum

i machnąć ręką na uszkodzone maszyny? Niemal jednogłośnie zdecydowano, aby spróbować uratować to, co pozostało, pozostawiając zmyte do morzu maszyny własnemu losowi. Incydent po raz kolejny potwierdził, kruchość istniejących samolotów, nawet z najbardziej zaawansowanymi systemami.

W końcu, mocno poobijany okręt, ze swoimi samolotami przybył wieczorem 26-tego do Puente Mayorga. Ten incydent kosztował dowódcę *Dedalo* jego stanowisko. 6 września komandor podporucznik Fernandez przekazał swoje uprawnienia komandorowi podporucznikowi Castro.

Aby nadrobić straty w pierwszej połowie września z Barcelony do Ceuty została pośpiesznie przeniesiona eskadra sześciu Savoia-16 bis pod dowództwem porucznika Montis. Po postojach w Walencji i Almerii, spędzając na przelot trzy dni, samoloty 19 września przybyły do Ceuty. Natychmiast przekazano je do składu grupy lotniczej *Dedalo*, a że w kolejnych operacjach współpracowały one z Supermarine.

We wrześniu operacje lotnicze na niebie nad Marokiem kontynuowano z jeszcze większą intensywnością. Po reorganizacji armii w Afryce Północnej, dowództwo hiszpańskie postanowiło skrócić długość frontu. Teraz głównym zadaniem pilotów było zapewnienie „linii Primo de Rivery” i miasta Xauen. Samoloty lotnictwa morskiego nie tylko bombardowały Marokańczyków, ale także ostrzeliwały ich z broni pokładowej.

13 września do bombardowania pozycji Rifenów w Tiguisas znów poleciał sterowiec. Kiedy w godzinach wieczornych tego samego dnia S-1 wrócił na *Dedalo* z 31 otworami po kulach. Po stracie pięciu samolotów, Hiszpania nie wybaczyłaby straty jeszcze sterowca! Dlatego S-1 musiał być rozbity i został przeznaczony tylko do celów szkoleniowych.

14 września, podczas ewakuacji Tiguisas *Dedalo* ponownie otworzył ogień ze swoich dział 105 mm, wystrzeliwując 34 pociski. Następnego dnia podobnej „obróbce” uległ obszar

M’Ter. Wreszcie 16 września po artyleryjskim ostrzale z głównej artylerii przylądka Iris, *Dedalo* odpłynął na długo wyczekiwany odpoczynek do Ceuty.

Tutaj, jak już wspomniano, 19 września pokładowa grupa lotnicza otrzymała uzupełnienie. A poza tym, skoro *Dedalo* przyplął do teatru działań wojennych z Wielkiej Brytanii, tam czekały na niego jego nieodłączne „łodzie”. H-2 i H-4 przybyły do Ceuty na własnym napędzie, ale zostały silnie dotknięte wiatrem. Dopiero po naprawie, były one wreszcie w stanie rozpocząć obowiązki okrętów łącznikowych dywizjonu. Przez cały czas tę funkcję pełnił przydzielony do dywizjonu torpedowiec № 13 (dowódca – kapitan Alfredo Sartorius Vizconde de Priego).

27 września okręt z powrotem wyszedł w morze. Nowo-stare uzupełnienie lotnicze, razem ze „Scarabami” ponownie poleciało na bombardowanie i rozpoznanie Uad Lau. 29 września okręt powrócił do bazy.

1 października *Dedalo* z dwoma łodziami na holu i torpedowcami № 4

***Dedalo* w morzu, przy burcie jeden z torpedowców asysty.**

Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo



i 13 znów wyszedł w morze. Zadanie otrzymane 2 października, na pozór nie wykazywało żadnych szczególnych trudności. Czterem samolotom w tym dniu postawiono za cel bombardowanie doliny Targa i pozycji Rifienów w Tiguissas. Do tego celu przeznaczono dwie pary Supermarine (numery boczne H i I) i Savoia (numery boczne J i L).

O świcie 2 października cztery samoloty wyleciały. W rejonie Tiguissas Savoia L pilotowany przez podchorążego H. Diaz (Juan Diaz Domínguez) znalazł się pod ostrzałem Kabylów, celem strzałem zdołali przestrzelić przewód paliwowy. Sterując silnikiem pilot zdołał wylądować w morzu w odległości pięciuset metrów od brzegu, będąc pod skoncentrowanym ogniem. Podczas kiedy Diaz próbował naprawiać uszkodzony silnik, podchorąży H. Vara (Jorge Vara Morlan) ostrzeliwał otaczające go marokańskie łodzie z pokładowego karabinu maszynowego. Nierówna walka zakończyła się zwycięstwem w ten rejon torpedowca № 13.

Latający w parze z uszkodzonym samolotem Savoia J, pilotowany przez podchorążego F. Garcia (Felipe García Charro) po prostu wezwał na pomoc torpedowca. Odgoniwszy wroga ogniem, okręt wziął uszkodzony wodnosamolot na hol, ale w tym czasie Vara zmarł z ran, praktycznie wystrzelując całą amunicję, ranny Diaz z drugiej strony, wyzdrowiał i ostatecznie wrócił do latania. Podchorąży Jorge Vara Morlan był pierwszą ofiarą spośród pilotów morskich, poniesioną w trakcie działań wojennych. Za swój wyczyn został pośmiertnie odznaczony Medalem Morza (Medalla Naval individual), to samo odznaczenie otrzymał porucznik Diaz.

4 października lotników spotkała jeszcze jedna nieprzyjemność. W tym dniu, ze względu na trudne warunki atmosferyczne zerwał się hol z kutrami H-2 i H-4. Podczas samodzielnego dryfu oba kutry odniosły liczne uszkodzenia, tak że po osiągnięciu Ceuty musiały je oddać do naprawy. Począwszy od 6 października *Dedalo* z dwoma torpedowcami rozpoczął gorączkowe działania przed Uad Lau i namierzwszy baterie nieprzyjacielskie koło Alhucemas, przerwane 13 października na przejście do Malagi, żeby naprawić najcięższe uszkodzenia H-4, wyremontowanie których przerastało siły Ceuty.

Na wody północnego Maroka okręt powrócił dopiero 9 listopada i od 11 do 15-tego wykonywane niemal ciągle bombardowania Uad Lau, starając się przykryć ewakuację przyczółka i kłuczowych stanowisk w Uad Lau. To była ostatnia poważna operacja po ewakuacji oddzielnych garnizonów hiszpańskich, w związku z odwrotem na „linię Primo de Riveri”, która rozpoczęła się jeszcze w lipcu. Tak więc w połowie listopada wojna w Maroku weszła w nową fazę.

17 listopada operacje naziemne zostały zakończone i *Dedalo*, opuszczając wody afrykańskie, udał się do Malagi. 24-tego wziął na hol H-2 i H-4, i udał się do Kartageny. Oba kutry tym razem zostały w głównej hiszpańskiej bazie floty w basenie Morza Śródziemnego, a *Dedalo* „lżejszy” 26 listopada wszedł do Barcelony, gdzie przycumował następnego dnia w nocy, w ten sposób kończąc kampanię 1924 roku.

Być może to był najtrudniejszy rok dla *Dedalo*. Chociaż przeszedł tylko 4508 mil i spędził na morzu 72 dni, podobnych strat w ludziach i sprzęcie już nie poniósł (w listopadzie rozbiła się jeszcze jedna, prosto odebrana z fabryki Savoia 13-bis, a obaj piloci zginęli).

Kończąc przegląd wydarzeń w 1924 roku należy wymienić również fakt, że w dniu 24 listopada pojawił się królewski dekret o reorganizacji lotnictwa morskiego. Wprowadził on specjalny rodzaj wojsk „Lotnictwo floty wojennej”, podległe bezpośrednio Ministrowi Marynarki (oczywiście z awansem dowódców wszystkich szczebli: dowódca lotnictwa floty wojennej stał się komandorem porucznikiem, jego zastępca – komandorem podporucznikiem). Dywizjon lotnictwa morskiego został rozwiązany. Szkoła Morskiego Lotnictwa w Barcelonie, stała się odrębna od *Dedalo* i morskiego lotnictwa. Do dyspozycji szkoły pozostała barcelońska stacja lotnicza, a także zagwarantowano jej autonomię gospodarczą i administracyjną. Jednakże pozostawiono możliwość przekazywania *Dedalo* do dyspozycji szkoły. W związku z rozwiązaniem dywizjonu i zmianą statutu szkoły, będący na ich stanie krążownik *Rio de la Plata* i ponton *Cocodrilo* wycofano ze służby.

Jednocześnie awansowano o jeden stopień dowódcę *Dedalo*. Z tego powodu 13 grudnia miejsce V. Castro zajął komandor porucznik F. Marquez.

Rok 1925

Kampania w 1925 roku rozpoczęła się dla *Dedalo* rejssem do Kartageny, w celu zaplanowanego remontu. 11 lutego, w związku z tym, opuścił on Barcelonę żeby dwa dni później wejść na wewnętrzną redę Kartageny. 18-tego okręt wprowadzono do doku dla oczyszczenia podwodnej części. Prace dokujące trwały dwa dni, ale z kilku innych powodów zatrzymano *Dedalo* w Kartagenie na kilka miesięcy. Dopiero 11 maja okręt rozpoczął próby morskie i w rejsie miał niewielką awarię na skutek przegrzania się łożysk głównego wału. Po naprawieniu uszkodzeń następnego dnia udał się on do Barcelony, gdzie zakotwiczył w nocy 13 maja.

Do kampanii przystąpił więc *Dedalo* w połowie maja. Z powodu choroby dowódcy okrętu, jego obowiązki czasowo awansowany na ten czas Cardona.

27 maja okręt wyszedł z kursem na Majorkę. Jego zadaniem było zabezpieczenie lotu włoskich sterowców „Esperia” i „Nobile I” z Rzymu do Barcelony. Transportowiec lotniczy pozostawał w stałym kontakcie radiowym ze sterowcami, Rzymem i lotniskiem Prat. W trakcie pobytu w Barcelonie włoskich gości, szkoła zorganizowała powietrzny dyżur na cały okres ich pobytu w Hiszpanii. Po zakończeniu wizyty *Dedalo* 3 czerwca powrócił do Barcelony.

Bezpośrednia kampania bojowa tego roku rozpoczęła się dla *Dedalo* w dniu 8 czerwca, kiedy opuścił Barcelonę i wziął kurs na Cieśninę Gibraltarską. Na trawersie Kartageny rano 10-tego dołączył do niego torpedowiec № 17, przypisany do niego jako okręt łącznikowy. Wieczorem następnego dnia okręty zakotwiczone w Algeciras, podporządkowano czasowo dowódcy eskadry. Formalnie do 6 września *Dedalo* przebywał w Algeciras, ale cały ten czas jego samoloty przeprowadzały szereg praktycznych, bombardujących i pokrewnych zadań.

Nie obyło się bez ofiar: 26 czerwca chorąży Oliag, będący na wachcie, podczas inspekcji okrętu poślizgnął się i wpadł do ładowni, poniósł przy tym śmierć. To była oficjalna wersja wyda-

rzeń, wobec czego pozostawało całkowicie niejasne, dlaczego zmarły został pośmiertnie awansowany na wyższy stopień. Dopiero po prawie osiemdziesięciu latach zniesiono zasłonę tajemnicy z tego incydentu, która pokazała, jak blisko *Dedalo* w tym momencie był bliski zagłady.

I tak, około ósmej wieczorem 26 czerwca okazało się, że przedziurawione jest dno jednego ze zbiorników z benzyną. W zbiorniku w tym czasie było około 12 tysięcy litrów, które zaczęły przeciekać do ładowni, tworząc niebezpieczne opary nasycone benzyną. W tym momencie, każda przypadkowa iskra mgła spowodować zapłon, który mógł spowodować eksplozję znajdujących się w przyległych przedziałach bomby lotniczych.

Załoga okrętu natychmiast rozpoczęła działania ratownicze: obwód elektryczny został zamknięty na rufie okrętu, izolowano od awaryjnego wycieku maszynownię i kotły z tunelu wału, zaczęto gaszenie wszystkich ognisk płomieni ognia na okręcie oraz ewakuowano załogę z części rufowej. Oczywiście, że na okręcie został natychmiast wprowadzony zakaz palenia, a wentylacja w uszkodzonym przedziale pracowała na pełnych obrotach.

O jedenastej wieczorem, chorąży Alberto Oliag, pełniący funkcję kontrolną postanowił sprawdzić komorę przylegającą do uszkodzonego przedziału. Jak się później okazało, przeciekało tam około dwóch tysięcy litrów, w wyniku czego oddychając trującą atmosferę, młody człowiek stracił przytomność. Już nieprzytomny, wpadł do szybu windy, gdzie rozbił sobie czaszkę.

Ogółem sytuacja awaryjna utrzymywała się na okręcie przez kilka dni. Oczywiście, można było zatopić uszkodzone przedziały, ale wówczas doszłoby do dużych strat w znajdującym się tam wyposażeniu. Ale też z tego fatalnego dla *Dedalo* incydentu, starano się wyciągnąć maksymalne korzyści. Podjęto prace i przyjęto nowe ramy organizacyjne dla uniknięcia takich błędów w przyszłości.

Kilka dni po wypadku na *Dedalo* wznowiono zaplanowane loty. W tym czasie na pokładową grupę lotniczą została zreorganizowana na trzy eskadry: Macchi M.18, Savoia S.16 bis i „Scarab”. Na pokład przyjęto sterowiec S-2

i balon na uwięzi, korzyści z ich użycia bojowego uznano za większe niż obawy przed kolejnymi awariami. Ponadto morskie lotnictwo zintensyfikowało wykorzystanie zakupionej we Włoszech, eskadry bombowców Macchi M.24. Jednak ze względu na ich rozmiary, samoloty te zdecydowano nie umieszczać na pokładzie *Dedalo* a transportowiec lotniczy wykorzystywać tylko dla ich dostarczania.

Co ciekawe, wstępny zwiad wykazał obecność u Rifenów lotnictwa! Więc teraz hiszpańscy piloci przygotowywali się do lotniczej konfrontacji. W tym celu, na przykład, szybko przeniesiono do Melilli eskadrę ośmiu myśliwców Nieuport-29. Na szczęście, niepokój okazał się na wyrost - Rifenowie, jak się okazuje, posiadali tylko jeden samolot Dorand AR, który udało się zniszczyć na ziemi w pierwszym dniu operacji.

6 września, na sygnał z okrętu flagowego, cały hiszpański dywizjon zaczął się poruszać, powoli wyłaniać się z Zatok Alhucemas, biorąc kurs w Uad Lau. Tak rozpoczęła się słynną alukemaska operacja desantowa, omówienie której wykracza poza ramy naszej historii. Należy jednak zauważyć, że udział w niej *Dedalo* nie był symboliczny i rozpoczął on akcję bojową najwcześniej z dywizjonu. Już czwartego dnia na trawersie Uad Lau, poza zasięgiem wrogich baterii okręt zastopował i zaczął opuszczać na wodę swoje szalupy i cztery wodnosamoloty. O 16:25 na sygnał z okrętu flagowego samoloty

zaczęły startować. Były to Supermarine z 20 dwudziestofuntowymi bombami i Savoie z 10 dwudziestofuntowymi bombami. Gdy po pewnym czasie samoloty powróciły samoloty, po przeprowadzonych bombardowaniach pozycji wroga w Uad Lau, pomimo licznych dziur po kulach, przygotowane je do drugiego lotu.

Intensywne naloty i prawie cały dywizjon skoncentrowany w Uad Lau, były tylko demonstracją, mającą za zadanie odwrócić uwagę Marokańczyków od strony nadchodzącego lądowania na Morro Nuevo. O północy na *Dedalo* otrzymali telegram z flagowego okrętu rozkaz przybycia o czwartej rano w rejonie nadchodzącego lądowania na trawersie Alhucemas. Tak, że rano, gdy okręt spotkał wszystkich sześć mil na północ od Morro Nuevo, praktycznie w centrum wydarzeń odbywających się według nowego scenariusza. Po licznych przygodach o 11:45 do brzegu dotarły dwie pierwsze barki typu „K”, i wtedy faktycznie rozpoczęła się operacja. *Dedalo* rozpoczął ją wraz ze startem trzech „Scarabów”, przeprowadzających rekonesans i bombardowanie, później zwiększając liczbę samolotów do ośmiu. Przez cały ten czas, jeżeli zezwalała pogoda, wodnosamoloty wisiały nad całym dywizjonem lub nad wrogimi pozycjami w Alekumasie i Morro Nuevo.

9 września, ze względu na fakt, że epicentrum walk oddaliło się od brzegu morza, samoloty *Dedalo* musiały korygować ogień artylerii główne-

Bateria Rifenów w Morro Nuevo.

Fot. Erse





8 września 1925 roku, pierwszy dzień desantu pod Alhucemas. Pierwsze barki typu „K” zatrzymały się w odległości 50 metrów od brzegu. Fot. Erse

go kalibru pancerników. W tym dniu w powietrze wzniosło się pięć Savoia i trzy Supermarine. Pierwsze miały na celu korygowanie ognia, a drugie bombardowały pozycje Kabylów.

Kolejne dwa dni pogoda była nielotna i *Dedalo* spędził je na manewrowaniu przed Alhucemas i Morro Nuevo. A 11 września pilotów czekało zakończenie działań. W tym dniu z Barcelony przyleciały właśnie zakupione we Włoszech bombowce Macchi-24. Eskadrą złożoną z sześciu maszyn dowodził porucznik Taviel de Andrade. W przeciwieństwie do dwóch pierwszych eskadr, które bazowały bezpośrednio na *Dedalo*, baza trzeciej znajdowała się w Mar Chico i transportowiec lotniczy wykorzystywany był wyłącznie dla jej wsparcia, oddany był do dyspozycji dowódcy trzeciej eskadry lotniczej podpułkownika Kindelána.

Pierwszy bojowy lot eskadra odbyła 14 września, bombardując cele na przylądku Quilates i w rejonie Zatok Alhucemas. Później eskadra wylatywała na bojowe zadania regularnie każdego rana, w dzień i wieczorem, aż do 1 listopada, kiedy cały dywizjon wrócił do Barcelony. Zazwyczaj Mac-

chi-24 brały po 40-45 dwunastokilowych bomb, ale w razie potrzeby po wykryciu ważnych celów mogły wziąć po 5 stukilogramowych.

Jeśli chodzi o samego *Dedalo*, to gdy warunki pogodowe nie pozwalały na wykonywanie lotów, był on używany jako zwykły statek, albo wpływał do Mar Chico, gdzie również próbował zorganizować obsługę wylatujących na zadania wodnosamolotów.

16 września *Dedalo* przybył do Melilli, ale ponieważ była ona słabo zabezpieczona od niepogody, musiał udać się do Almerii, gdzie stał zakotwiczony do 19-tego, kiedy powrócił ponownie do Alhucemas i Morro Nuevo. Następnego dnia jego wodnosamoloty bombardowały Tifarautin i szczyt Malmusi. Obie eskadry *Dedalo* brały również udział w swego rodzaju rywalizacji. I tak 20 września Supermarine z załogą złożoną z pilota chorążego Celliera i obserwatora porucznika Núñeza po raz pierwszy wykonany w ciągu dnia trzy loty!

Co ciekawe, w tym okresie, mimo intensywności operacji, broń balonowa była praktycznie nieaktywna, czego nie można powiedzieć o baloniarzach,

przeklasyfikowanych na obserwatorów samolotów. Wreszcie, 22 września, kiedy wzrosła fala, przez co trudno było używać wodnosamolotów (w tym dniu mogły latać tylko większe „Scaraby”), chorąży Carrasco oraz mechanik Bueno po raz pierwszy odważyli się polecieć na dwugodzinne bombardowanie. Nacierającym wojskom bardzo potrzebne było wsparcie ogniowe przeciwko celom w wąwozach i jarach pod górą Malmusi, niedostępnym dla ognia artyleryjskiego dział okrętowych. To dla nich pracował S-2.

Następnego dnia, kiedy fale były jeszcze silniejsze, cała nadzieja skupiła się na baloniarzach. I oni nie zawiedli. Ten sam Carrasco przeprowadził rozpoznanie w obszarze Malmusi, Morro Viejo, Las Palomas oraz La Rocosa, przypadkowo zrzucił na wroga piętnaście bomb. Dlatego, że sterowiec wrócił z licznymi otworami po kulach, mechanicy *Dedalo* rozpoczęli jego naprawę, tak więc następnego dnia nie latał także on.

Loty wznowiono dopiero 29 września. Znowu Savoia-16 bis prowadziły lotnicze rozpoznanie, starając się zidentyfikować miejsca ogniowych

środków Marokańczyków, czasami po ich lokalizacji ostrzeliwując ich ze swojego karabinu maszynowego. Supermariny i Macchi-24 polecały na swoje przypisane bombardowania.

30 września chorąży Carrasco znowu poprowadził na wroga swój szybko naprawiony sterowiec. Wyleciał od siódmej rano, a wrócił o 10:25 z 11 przestrzelinami od kul! Jednak armia znów potrzebowała wsparcia, tak że po pobieżnym przeglądzie, około trzeciej sterowiec poleciał ponownie, powracając po trzech godzinach. Dlatego tym razem Kabylowie jeszcze 36 razy trafili w S-2, i stracił on dużo wodoru. Co gorsza uszkodzeniu uległ silnik i sterowiec trzeba było opuścić nad morzem, stopniowo tracąc wysokość. W rezultacie, S-2 spadł do wody i musiał być odholowany w bezpieczne miejsce, z dala od wybrzeża. Uszkodzony sterowiec jeszcze udało się podnieść na pokład *Dedalo*, ale

po tych wszystkie przypadkach był on już do niczego.

Na tym bojowe operacje aeronautów zakończyły się. Choć na *Dedalo* pozostał wciąż balon na uwięzi, jednak jego stosowanie było zbyt niebezpieczne. Bojowy kapitan Mola starał się latać, aby obserwować i korygować ogień okrętów jeszcze w pierwszym dniu desantu, ale prawdopodobieństwo trafienia artylerią wroga był zbyt wysoki, a następnie obok *Dedalo* stanął źle ustawiony pancernik *Paris* z jego iskrami wylatującymi z komina. Może Hiszpanie byli zbyt ostrożni, ale wypełniony łatwopalnym wodorem balon mógł stanowić realne zagrożenie nie tylko dla siebie, ale dla stojących w pobliżu okrętów.

Dopiero 1 października *Dedalo* mógł ostatecznie opuścić wody Maroka i już o 11 rano następnego dnia rzucił kotwicę w Maladze. Po kilku dniach zasłużonego odpoczynku, okręt 9 paź-

dziernika znów wyszedł w morze, żeby rankiem 12-ego rzucić kotwicę obok mola Poniente na redzie Barcelony. W następnym tygodniu *Dedalo* zdał całe swoje lotnictwo i uzbrojenie lotnicze na ląd do wykrywania uszkodzeń i naprawy bojowych szkód.

Tak zakończyła się czwarta i ostatnia kampania bojowa hiszpańskiego transportowca lotniczego. W tym roku okręt przeszedł 2085 mil i spędził na morzu 50 dni. Biorąc udział w pierwszej od dardanejskiej operacji desantowej, *Dedalo* został do wybuchu II wojny światowej jedynym okrętem lotniczym, który wsparł desant w tak dużym stopniu.

(ciąg dalszy nastąpi)

**Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Dariusz Kołodziejczyk**

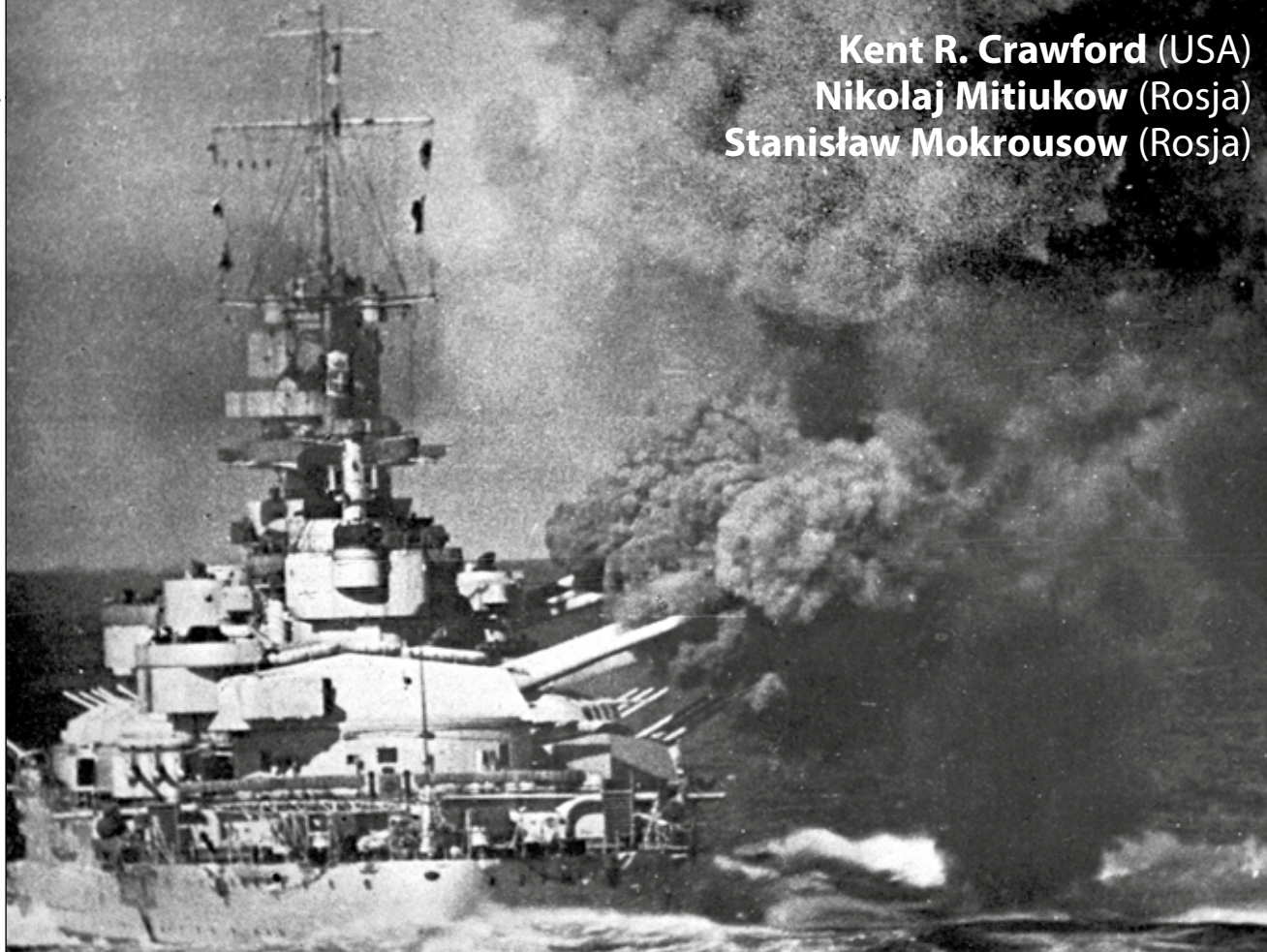
FOTOKOLEKCJA



Baza morska w Kartagenie w ujęciu lotniczym z połowy lat 30-tych.

Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo

Kent R. Crawford (USA)
Nikołaj Mitiukow (Rosja)
Stanisław Mokrousow (Rosja)



W kwestii brytyjsko-włoskiego konfliktu na Morzu Śródziemnym w okresie II Wojny Światowej

Niema wątpliwości, że przyczyna klęski Włoch w konflikcie na Morzu Śródziemnym kryje się w szeroko rozumianej ekonomii. Włoskie badania (Bernotti R., Bragadin MA) wskazują również na woluntaryzm dyktatora Mussoliniego, który przykładowo przejawiał się w formie przeznaczania ogromnych sum na liczebny wzrost potencjału floty, przy czym równoległe praktycznie niemal zapomniano o kwestii szkolenia personelu. W rezultacie 3 lata działań przeciwko relatywnie słabemu przeciwnikowi nie przyniosło Włochom ani jednego znaczącego zwycięstwa, przy czym dla Włochów Morze Śródziemne było głównym teatrem działań, podczas, gdy dla Brytyjczyków miało znaczenie drugorzędne. Wszystkie starcia, z drobnymi odchyleniami, z reguły kończyły się całkowitą klęską lub Włochom udało się wycofać.

Zapoznanie się z pracami włoskiego historyka Marca-Antonio Bragadina budzi jedynie zdumienie. Dlaczego „naj-

większe” zwycięstwo pod Pantellerią doprowadziło do zatopienia brytyjskiego niszczyciela i kilku transportowców, podczas gdyby proporcja sił były odwrotne, to konwój został by zniszczony do ostatniego statku. W bitwie w Zatoce Syrta okręt liniowy nie był w stanie zniszczyć grupy krążowników przeciwlotniczych. Bardzo szybkie włoskie okręty ani razu nie zdołały dopaść wolnych jednostek brytyjskich: rozwijający 40 węzłów. *Bartolomeo Colleoni*, przed prawdopodobnym zniszczeniem uratował jedynie brak zapasu amunicji *Sydney*, który w swe najlepsze dni osiągał jedynie 32 węzły.

Wszystkie te kwestie można rozpatrywać w aspektach wojenno-politycznych oraz wojenno-teoretycznych. Naśladowcze modelowanie daje możliwości rozpatrzenia również trzeciego aspektu – wojenno-technicznego, przykładowo porównując uzbrojenie jednostek. W tym celu należy wybrać 3 podstawowe systemy artyleryjskie, mniej więcej sobie

odpowiadające: 381 mm – podstawowe uzbrojenie okrętów liniowych, 203 mm – ciężkich krążowników i 152 mm – lekkich krążowników. Parametry tych dział, zaczerpnięte z pracy T. Di-Giulian, prezentuje tabela 1.

Z tabeli 1 wynika, że Włosi i Brytyjczycy wykorzystywali pociski o mniej więcej jednakowych właściwościach. Nie ma

Tabela 1. Porównanie podstawowych typów włoskich i brytyjskich dział okrętowych

| Kaliber, mm | Model | Masa pocisku, kg | Prędkość początkowa m/s | Współczynnik kształtu do regulacji roku 43 |
|-------------|------------|------------------|-------------------------|--|
| 152 L/50 | Mk XXIII | 50,8 | 841 | 1,08 |
| 203 L/50 | Mk VIII | 116,1 | 855 | 1,03 |
| 381 L/42 | Mk I | 871,0 | 752 | 1,27 |
| 152 L/53 | Model 1926 | 47,5 | 1000 | 1,09 |
| 203 L/53 | Model 1927 | 125,3 | 955 | 1,09 |
| 381 L/50 | Model 1934 | 885,0 | 850 | 0,89 |

Tabela 2. Porównanie parametrów taktyczno-technicznych dział niszczycieli okresu II wojny światowej

| System | Państwo | Prędkość początkowa, m/s | Masa pocisku, kg | Donośność przy kącie podniesienia, m | Współczynnik kształtu do regulacji Siacchi |
|----------------------|---------------|--------------------------|------------------|--------------------------------------|--|
| 120 L/45 Mk I, Mk II | Wlk. Brytania | 814 | 22,70 | 14 450 (30) | 0,820 |
| 130 L/40 Model 1924 | Francja | 725 | 34,85 | 18 700 (35) | 0,604 |
| 127 L/45 SK C/34 | Niemcy | 830 | 28,00 | 17 400 (30) | 0,664 |
| 120 L/50 Model 1926 | Włochy | 950 | 23,15 | 22 000 (45) | 0,620 |
| 120 L/45 Type 3 | Japonia | 825 | 20,41 | 16 000 (33) | 0,664 |
| 130 L/50 B 13 | ZSRR | 870 | 33,40 | 25 730 (45) | 0,519 |
| 127 L/38 Mk 12 | USA | 762 | 25,04 | 15 300 (35) | 0,728 |

w tym niczego nadzwyczajnego, bowiem brytyjskie wpływy na Włochów były bardzo duże. Do zakończenia I wojny światowej uzbrojenie włoskiej floty stanowiły działa, wykonane na licencji firmy Armstrong, a wszystkie późniejsze modele stanowiły w gruncie rzeczy produkt ich mniejszej lub większej modernizacji.

W rezultacie postępu w metalurgii w okresie międzywojennym udało się zwiększyć ciśnienie w przewodzie lufy z 2500-2700 kG/cm² w czasach I wojny światowej do 4000-5000 kG/cm² w końcu lat 30-tych. W rezultacie, przy identycznym kącie podniesienia lufy identyczny pocisk działa kal. 102 mm zwiększał prędkość początkową z 873 m/s do 1150 m/s, co pozwalało na uzyskanie przyrostu donośności z 84 do 124 kabli. Tym sposobem, nie zwiększając kalibru pojawiła się możliwość istotnej poprawy parametrów dział (Płatonow AW). Z tabeli 2, sporządzonej na podstawie danych T. DiGiulian wynikają podstawowe tendencje rozwoju artylerii w okresie poprzedzającym II wojnę światową.

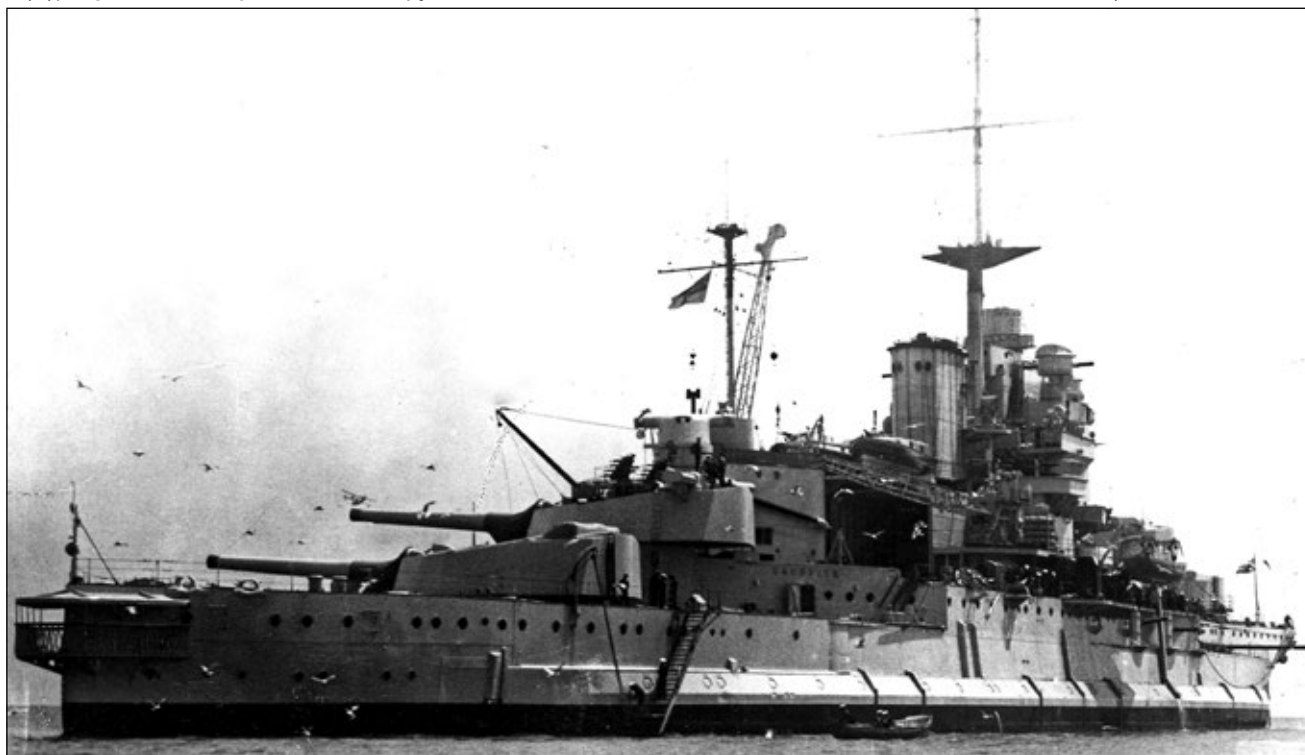
Działem o największej donośności okazało się radzieckie dział kal. 130 mm, podczas, gdy analogiczne amerykańskie znajdowało się dopiero na 6 miejscu, „wyprzedzane” przez włoskie, francuskie, niemieckie i japońskie. Trudno sobie wyobrazić, że amerykański przemysł nie mógł stworzyć

modelu nie ustępującego zagranicznym analogom. Jednak nie postawili przed sobą takiego celu. Wiele wyjaśnia masa pocisku. Można wykorzystać zwiększenie ciśnienia w przewodzie lufy dla zwiększenia prędkości początkowej, co przekłada się na donośność, ale można zwiększyć masę pocisku, a w konsekwencji siłę niszczącą działa. W tym ostatnim przypadku skraca się donośność, za to cięższy pocisk powoduje znacznie poważniejsze uszkodzenia potencjalnego celu.

Zastosowane rozwiązanie w większym lub mniejszym stopniu było uzależnione od narodowej doktryny wojenno-morskiej. I tak pragnienie Francji i Włoch by osiągać znaczną donośność można wyjaśnić specyfiką śródziemnomorskiego Teatru Działań Wojennych (TDW) i przewagą na nim dobrej widoczności. Problem sprowadzał się jednak do tego, że realną donośność ograniczała możliwość optycznej obserwacji upadków własnych pocisków w pobliżu celu. Pojawiające się przed wybuchem II wojny światowej radary nie nadawały się do tego celu z uwagi na znaczny błąd pomiaru. Korygowanie ognia na manewrujące cele za pomocą lotnictwa także nie zostało rozwiązane przez żadne z państw. W rezultacie efektywna donośność ognia w przypadku starcia okrętów liniowych uzbrojonych w działa kal. 381 mm i 406 mm nie przekraczała 30 km. W samej rzeczy w re-

Brytyjski pancernik *Warspite* (381 mm) w ujęciu z 1937 roku.

Fot. zbiory Richarda Osborne'a



aliach morskich starć ta donośność była jeszcze mniejsza, nie wspominając już o walkach niszczycieli. Tym samym, opinie szeregu wojennomorskich teoretyków, w tym także radzieckich, o dalszym zwiększaniu dystansu na jakich odbywać się będą starcia nie znalazły potwierdzenia. Wszystko to doprowadziło do sytuacji, że stworzona przez postęp naukowo-techniczny możliwość wykorzystania artylerii w szeregu krajach była wykorzystywana nieracjonalnie.

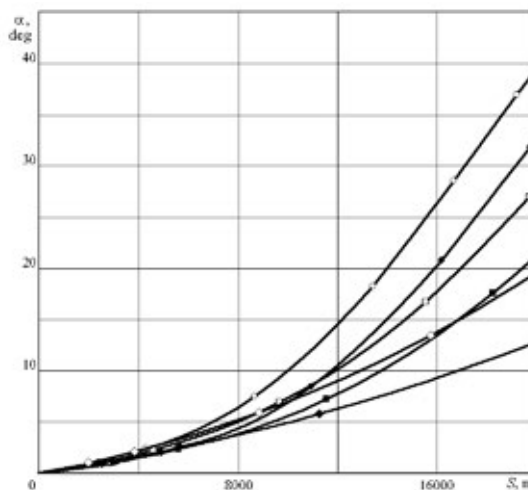
Drugą podstawową różnicą w doktrynach wojenno-morskich, która miała wpływ na konstrukcję sprzętu artyleryjskiego był stopień obawy przed lotnictwem w poszczególnych państwach. I tak w Wielkiej Brytanii, USA i Japonii w latach 1930-tych zrezygnowano z tworzenia dział kalibru mniejszego niż 150 mm, nie przystosowanych do prowadzenia ognia plot. W rezultacie Wielka Brytania posiadała działa plot. kal. 133 mm (132 mm), USA i Japonia – kal. 127 mm, ZSRR i Włochy – kal. 100 mm, a Niemcy kal. 88 mm. Tak drobne różnice kalibru posiadały w rzeczy samej zasadnicze różnice. Po pierwsze, Brytyjczycy, Amerykanie i Japończycy mogli zrezygnować z pośredniego, zgodnie z klasyfikacją czasów I wojny światowej, kalibru do zwalczania okrętów torpedowych (torpedowców i niszczycieli). W rezultacie ich okręty liniowe posiadały zdecydowanie mocniejsze uzbrojenie plot. niż niemiecki *Tirpitz*, włoski *Vitorio Veneto* czy radziecki *Sowietskij Sojuz*. Po drugie, Brytyjczycy, Amerykanie i Japończycy mogli uczynić główny kaliber artyleryjski niszczycieli uniwersalnym. A to oznaczało nową jakość niszczycieli. O ile więc radziecki czy niemiecki niszczyciel ze swoimi automatycznymi działami plot. mógł niszczyć wyłącznie powietrzne cele przelatujące nad nim, to przykładowo amerykański niszczyciel z działami plot. kal. 127 mm mógł zapewniać obronę plot. w promieniu do 10 km. W ten sposób, linia amerykańskich niszczycieli mogła stworzyć swego rodzaju rubież przeciw samolotom, organizując porządek plot., czego wspomniana już niemiecka jednostka nie mogła z zasady uczynić. Tym samym doktryna wojenno-morska odcisnęła swoje piętno na charakterystykach dział, co można najostrzej dostrzec porównując ich brytyjskie i włoskie modele.

Brytyjskie krążowniki, na pierwszym planie lekki *Sheffield* (152 mm), za nim ciężki typu „County” (203 mm). Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

Jak wiadomo, prawdopodobieństwo trafienia z działa celu jest określone przez kąt padania.

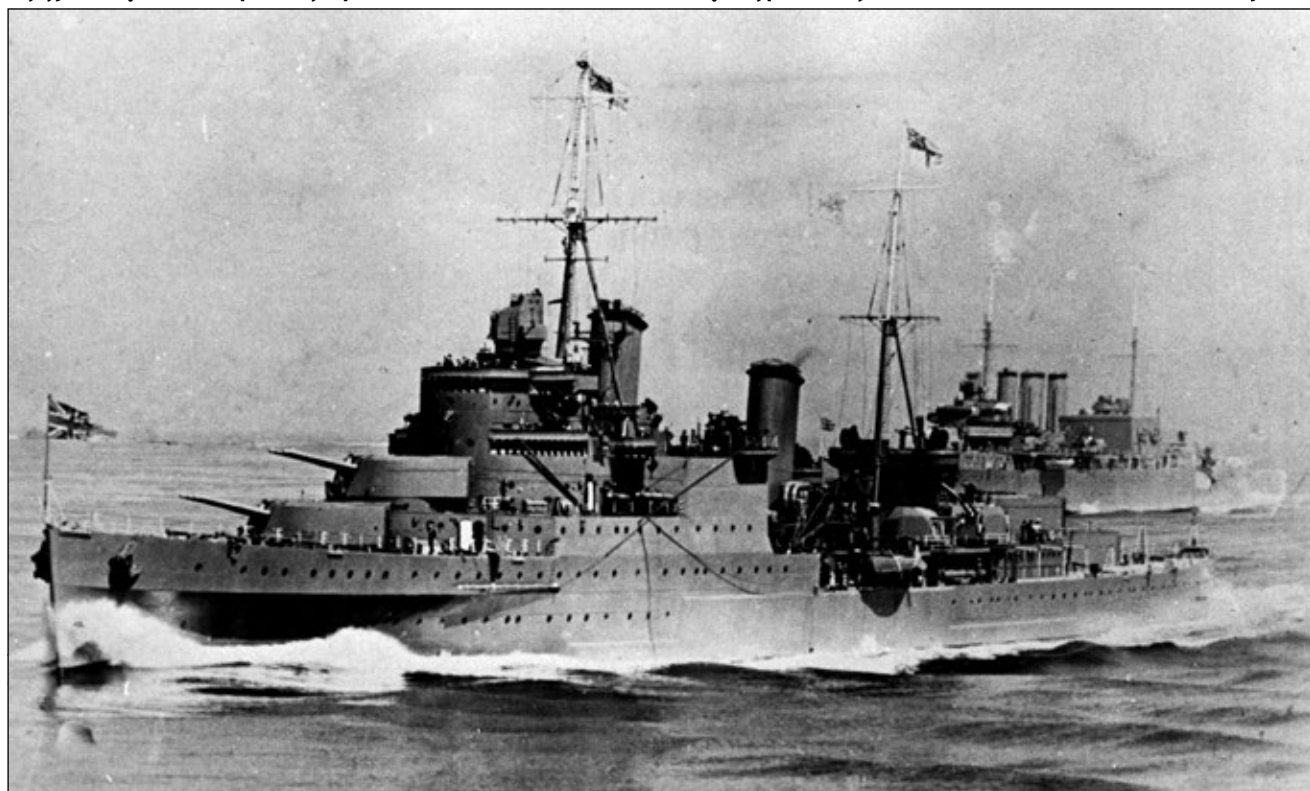
Niebezpieczna przestrzeń = szerokość celu + wysokość celu/tangens kąta padania

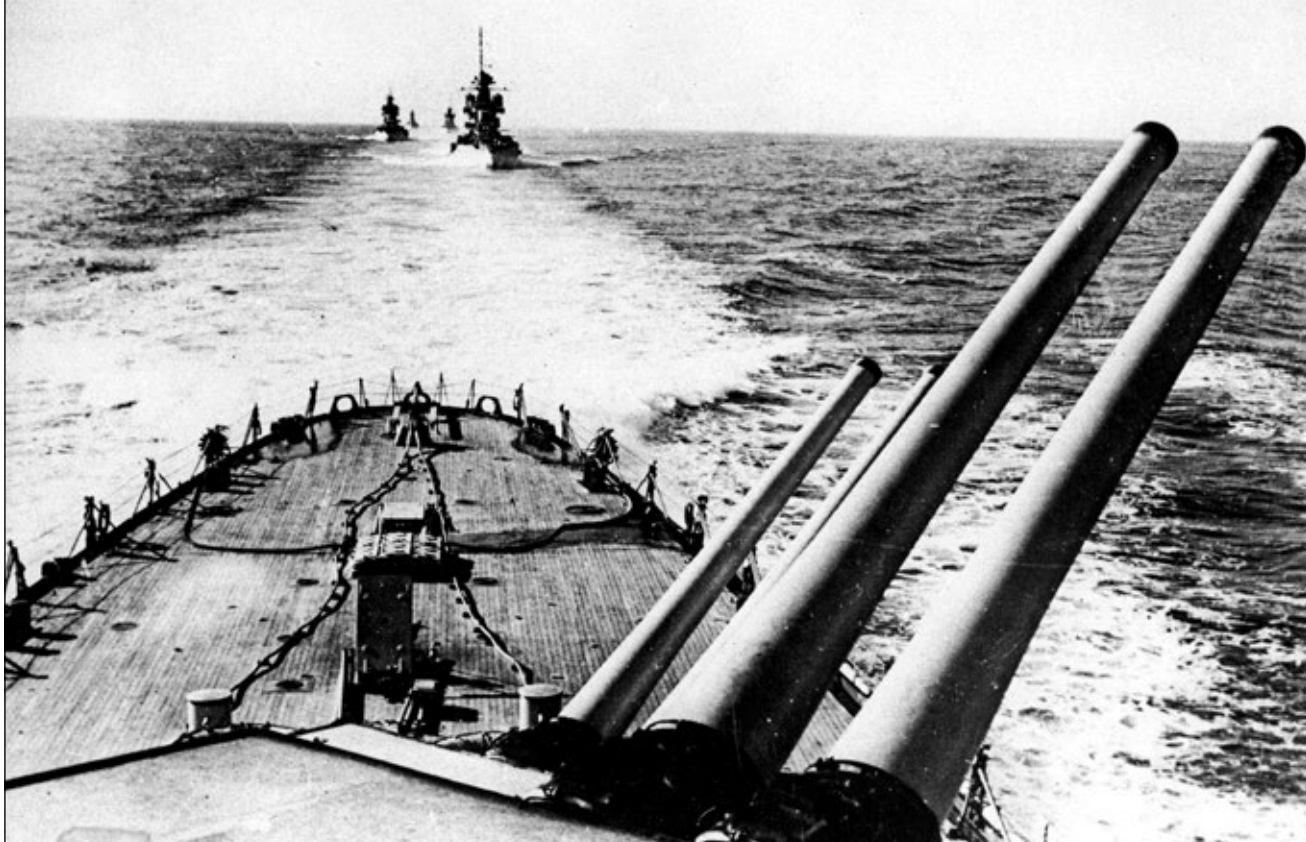
im mniejszy kąt padania, tym wyższe prawdopodobieństwo trafienia celu. Pod względem tego współczynnika podstawowe brytyjskie i włoskie działa były mniej więcej współmierne (porównywalne) (rys. 1). Przy wszystkich dystansach kąt padania włoskich pocisków porównywalnych kalibrów był mniejszy od kąta padania pocisków brytyjskich. Mało tego, przykładowo na odległości do 16 000 m kąt padania włoskiego pocisku 203 mm był mniejszy niż brytyjskiego 381 mm!



Rys. 1. Porównanie kątów padania pocisków (oznaczone okręgiem – 152 mm, kwadratem – 203 mm, rombem – 38 mm, białe oznaczenia dla systemów brytyjskich, czarne dla włoskich)

O ile ograniczyć się wyłącznie do tego porównania, to wychodzi, że włoskie działa były lepsze od brytyjskich i wówczas rezultaty walk stają się jeszcze bardziej paradoksalne. W związku z tym kolejnym krokiem była ocena podstawowych poprawek balistycznych. Metodyka ich otrzymania była następująca. Przykładowo poprawka na kąt przewyższenia: przeprowadza



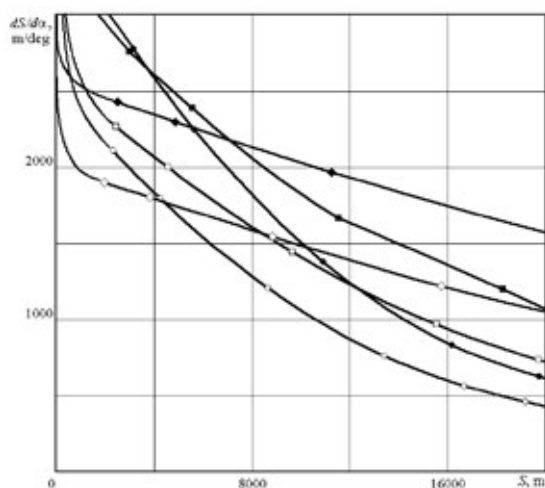


Włoskie krążowniki ciężkie (203 mm) sfotografowane w 1940 roku.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

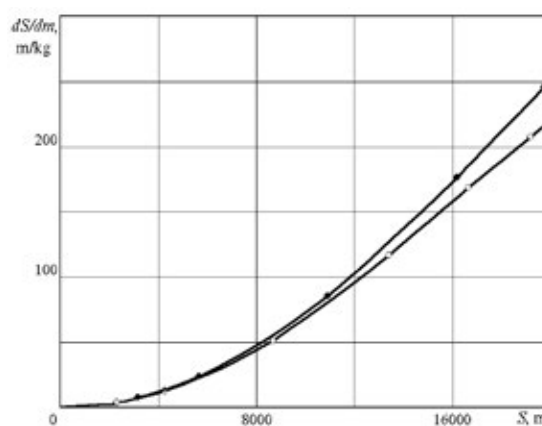
się wariację kąta przewyższenia i określa się znaczenie zmiany przy tym donośności. W ten sposób okazuje się, że na każdy stopień odchylenia kąta przewyższenia pocisk nie dolatuje lub przelatuje ponad celem. Analogicznie postępuje się w przypadku pozostałych poprawek. Jedyne wyjątki stanowią wariacja gęstości i ciśnienia. W tym przypadku wygodniej określić odchylenie donośności na 1% zmieniając gęstość lub ciśnienie. (takie dane znajdują się w Tablicach Strzelań)

1. Poprawka na kąt przewyższenia – wrażliwość działa na kołysanie okrętu (rys. 2). Choć pierwsze przybory kierowania ogniem artyleryjskim pojawiły się właśnie w tym czasie, jednak na okrętach zaczęto je montować dopiero po wojnie. Łańcuch ognia zamykał się, gdy okręt znajdował się na równej stępce, likwidując tym samym skutki kołysania. Przy czym największe różnice między brytyjskimi i włoskimi działami dotyczyły kal. 381 mm, rozrzut włoskich był prawie 1,5-2 razy większy. Oznaczało to, że w przypadku kołysania na morzu (czyli niemal zawsze), Brytyjczycy uzyskują średnio 2 razy więcej trafień niż Włosi.

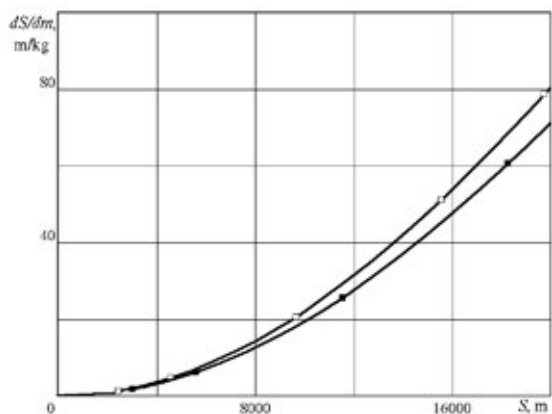


Rys. 2. Poprawka na kąt przewyższenia

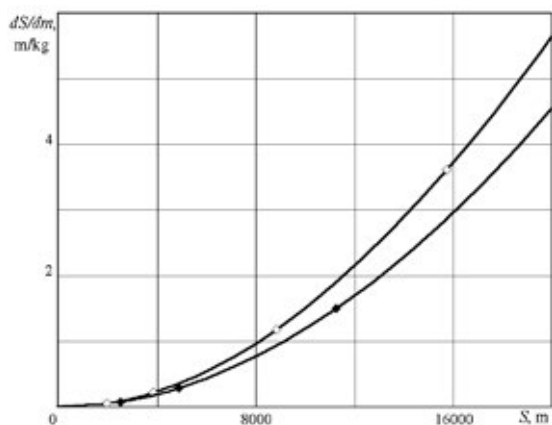
2. Poprawka na masę pocisku – wrażliwość działa na technologię produkcji pocisków (rys. 3, a- c). Jak wiadomo, bardziej rozwinięte procesy technologiczne gwarantują mniejszą tolerancję, a w efekcie niższy rozrzut wahań masy pocisków. W zakresie tej poprawki nie sposób przyznać pierwszeństwo żadnemu z krajów. W przypadku dział kal. 152 mm lepsze były brytyjskie, a dla kal. 203 mm i 381 mm – włoskie. Jak wskazano w pracy Greene J, Massignani A., procesy technologiczne przygotowywania pocisków we Włoszech pozostawiały wiele do życzenia. Generalnie wahania masy brytyjskich pocisków były zdecydowanie mniejsze niż włoskich. Przy czym w warunkach bojowych wspomniana poprawka nie była tak ważna jak pierwsza, bowiem można ją było łatwo korygować używając Tablic Strzelań, a rzeczywista masa pocisku z reguła była oznaczana bezpośrednio na nim. Miało to jednak znaczenie jedynie w przypadku oddawania pojedynczych strzałów. Przy strzelaniu salwami, gdy ważna była szybkostrzelność, nikt nie robił korekt z uwzględnieniem masy każdego pojedynczego pocisku.



Rys. 3 a. Poprawka na masę dla pocisków kal. 152 mm



Rys. 3 b. Poprawka na masę dla pocisków kal. 203 mm

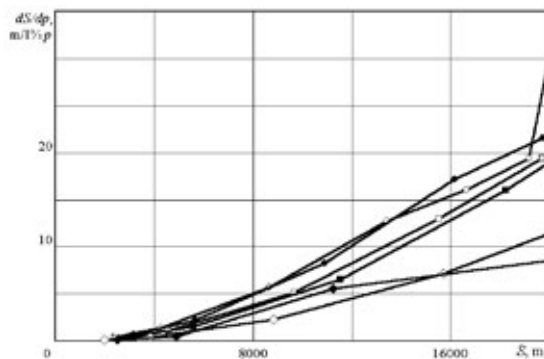


Rys. 3 c. Poprawka na masę dla pocisków kal. 381 mm

3. Poprawka na ciśnienie atmosferyczne (rys. 4). W tym przypadku znów nie sposób przyznać pierwszeństwa żadnemu z krajów. W pewnych przypadkach lepsi są Włosi, a w innych Brytyjczycy. Znaczenie tej poprawki nie jest zbyt duże, bowiem ciśnienie atmosferyczne zmienia się relatywnie wolno, co daje możliwość jego starannego uwzględnienia.

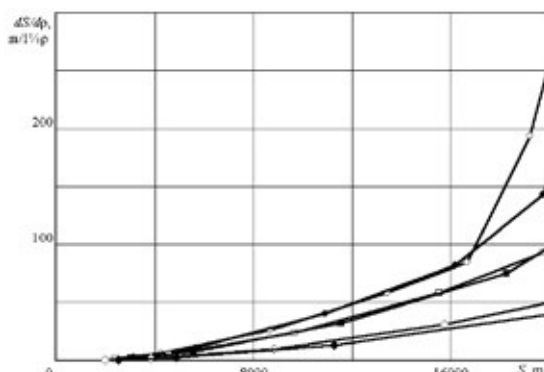
4. Poprawka na gęstość atmosfery (powietrza) pokazuje faktyczną wrażliwość działa na warunki atmosferyczne, bowiem obecność deszczu czy śniegu prowadzi do zwiększenia gęstości powietrza (rys. 5). Tę poprawkę, w odróżnieniu od ciśnienia atmosferycznego, relatywnie trudno uwzględ-

Włoski niszczyciel typu „Navigatori” (120 mm) podczas sztormu, 1940 rok.



Rys. 4. Poprawka na ciśnienie atmosferyczne

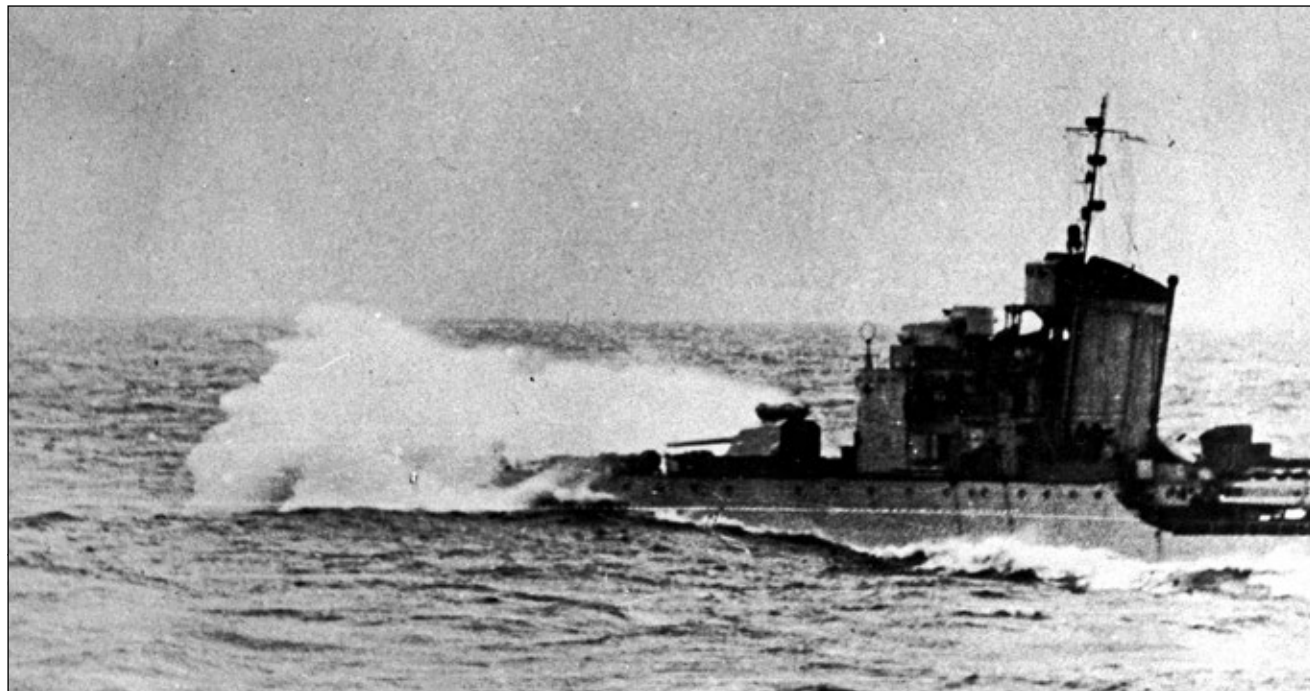
nić, bowiem nagle opady deszczu czy śniegu są dość rozpowszechnione. W zakresie tej poprawki przeciwnicy generalnie sobie odpowiadali.



Rys. 5. Poprawka na gęstość powietrza

5. Poprawka na prędkość początkową pokazuje faktyczną wrażliwość działa na masę ładunku miotającego (czyli ładunek prochu bliższy górnej granicy dopuszczalnego pola prowadził do zwiększenia prędkości początkowej, a dolnej – do jej zmniejszenia) oraz wrażliwość na rozgrzanie lufy, bowiem im dokonano większej liczby wystrzałów z lufy, tym bardziej obniżała się prędkość początkowa (rys. 6). O ile precyzję naprowadzania można łatwo określić używając Tablic Strzelań, o tyle warunki przechowywania ładunków – rzecz trudna do określenia (przykładowo, zawilgocenie ładunków prowadzi do obniżenia prędkości początkowej). Poza tym,

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





Słoneczne niebo nad Maltą. Brytyjski pancernik *Malaya* (381 mm) wpływający do La Valetty, 1937 rok.

Fot. zbiory Richarda Osborne'a

naruszenie warunków przechowywania może prowadzić do zniszczenia bądź na odwrót zespolenia ziaren ładunku prochowego, co także nie pozostaje bez wpływu na prędkość początkową pocisku. Jak wykazują obliczenia poprawka na prędkość początkową u obu przeciwniku mniej więcej jednakowa. Warto jednak uwzględnić na co wskazuje praca AW. Dasziana, że podatność włoskich dział na nagrzewanie stała się jednym z poważnych problemów marynarki wojennej Italii.

Tym sposobem okazuje się, że ewidentną przewagę Brytyjczycy posiadali raptem w zakresie 3 poprawek, ale za to, tych najważniejszych i wspomniana przewaga była znacząca. A to oznacza, że choć kąty padania brytyjskich pocisków były większe, to jednak długie i staranne przygotowanie obsługi ich dział, dawało ten sam procent trafień co u Włochów. Jeśli

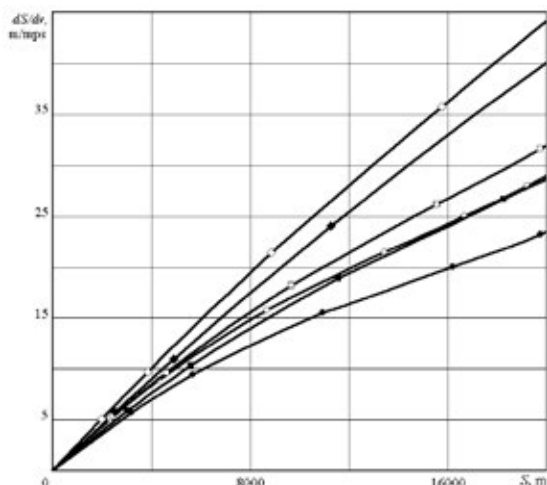
już Brytyjczycy osiągnęli ten procent, to później przy zmienionych warunkach pogodowych i starciu na sztormowym morzu, lub nawet przy niewielkim falowaniu, mieli ogromną przewagę na swymi włoskimi przeciwnikami. To samo można powiedzieć o nagrzaniu luf i wahaniach masy pocisków.

Najciekawszy fakt, że obie strony uwzględniły to rzeczywiste doświadczenie i w toku działań wojennych zarówno Włosi jak i Brytyjczycy zaczęli stosować pociski o mniejszej prędkości początkowej niż przed wybuchem konfliktu. Przy czym średnio to zmniejszenie prędkości wynosiło od 5-10%, ale i więcej. Przykładowo włoskie działa kal. 152 mm obliczone na prędkość początkową 1000 m/s, przeszły w czasie wojny na ładunki miotające dające prędkość początkową 850 m/s. Podobne środki doprowadziły do zwiększenia kąta padania, za to działa stały się mniej wrażliwe na kołysanie okrętu i mniej podatne na nagrzewanie luf, zaś poprawka na masę pocisku uległa obniżeniu. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego Maciej S. Sobański

Bibliografia

- Bernotti R., *Italijskiej wojenno-morskiej floty pri faszistach*, „Citadel” No 10 Istoriceskij almanach – Sankt Petersburg: Citadel, 2002 – s. 69-76.
- Bragadin M.A., *Italijskiej floty wo II wojnie światowej*, Jekaterinburg: Zierkało, 1997 w 2 cz.
- DiGiulian T., *Naval Weapons of the World* reżim dostępu (<http://www.warships1.com/index-weapons.htm> 2002)
- Platonow AW., *Sostojanie wojenno-morskich wooreżenij k naczalu II wojny światowej*, „Citadel” No 10, Istoriceskij almanach – Sankt Petersburg, Citadel, 2002 s. 77-92.
- Greene J., Massignani A., *The Naval War In the Mediterranean, 1940-1943*, London: Chatham Publishing, 1998.
- Daszian AW., *Korabli II wojny światowej. WMS Italii*, „Morskaja kolekcija” – 2003, No 8 s. 32.



Rys. 6. Poprawka na prędkość początkową



Dramatyczny pojedynek w pobliżu Zatoki Rekina

Gdy Wielka Brytania wypowiedziała 3 września 1939 roku wojnę III Rzeszy z pozoru wydawać się mogło, że sytuacja strategiczna Kriegsmarine jest dużo gorsza niż jej cesarskiej poprzedniczki przed ćwierćwieczem. W ciągu jednak niespełna roku sytuacja uległa diametralnej zmianie. Skapitulowała Francja, a do grona sojuszników Berlina dołączyły Włochy Mussoliniego. Regia Marina, cokolwiek by nie mówić o jej duchu bojowym i naczelnym dowództwie skutecznie związała niemałe siły brytyjskie na Morzu Śródziemnym.

Gdy po kampanii norweskiej prowadzenie działań krążowniczych przez duże okręty nawodne nie było chwilowo możliwe (po stratach i uszkodzeniach w jej trakcie) zintensyfikowano działalność korsarskich krążowników pomocniczych. Wielki admirał Erich Raeder i jego sztab postanowili nawiązać do jakże skutecznych doświadczeń *Wolfa* czy *Seeadlera* z czasów poprzedniego światowego konfliktu. Seekriegsleitung nie liczyło na spektakularne sukcesy w zwalczaniu żegluga brytyjskiej na odległych akwenach. Celem korsarzy miało być rozproszenie Royal Navy do ochrony rozległych szlaków komunikacyjnych imperium brytyjskiego, co ułatwić miało regularnym nawodnym okrętom Kriegsmarine

działalność na kluczowym dla Londynu obszarze północnoatlantyckim.

Na przyszłe krążowniki pomocnicze wybierano duże frachtowce o wyporności około 10 000 t, wyposażone w ekonomiczne silniki Diesla, które nie dawały wprawdzie znacznej prędkości (ok. 16-18 w.), ale zapewniały znaczny zasięg działania. Okręty uzbrajano zazwyczaj w 6 dział kalibru 149,1 mm, kilkanaście działek mniejszego kalibru, kilka wyrzutni torped, wodnosamolot niekiedy także mały ścigacz torpedowy. Z pozoru był to potencjał zbliżony do ówczesnych krążowników lekkich. Jednak były to tylko pozory. Działa montowane na tych jednostkach pochodziły z czasów I wojny światowej. Ich zasięg ze względu na ograniczenia kąta podniesienia wynosił niespełna 10 000 m, a na jedną burtę ogień mogły prowadzić tylko 4 działa.

Ponadto krążowniki pomocnicze jako jednostki wolne i stosunkowo duże, a dodatku nieopancerzone stanowiły łatwy i kruchy cel. Spotkanie nie tylko z krążownikiem ale nawet większym niszczycielem nieprzyjaciela mogło się dla korsarza zakończyć fatalnie. Dlatego okręty te nigdy nie atakowały konwojów (nawet tych płynących wyłącznie z przeciwpodwodną eskortą), a jedynie pojedyncze statki alianckie¹.

Taktyka ich działania była prosta. Pod osłoną neutralnej lub nawet alianckiej bandery korsarz zbliżał się do upatrzonego statku, a następnie będąc w bliskiej odległości (2000-3000 m) wywieszał banderę bojową III Rzeszy zmuszając zatrzymaną jednostkę do zastopowania i przyjęcia grupy abordażowej, zakazując jednocześnie używania radia. Postępowanie takie było cokolwiek wątpliwe z punktu widzenia prawa międzynarodowego, należy jednak pamiętać, że Royal Navy stosowała podobne praktyki w I wojnie światowej (Q-Ships, czyli statki pułapki). Można zatem przyjąć, że jeżeli otwarcie ognia, czy nawet groźba użycia broni poprzedzona była wywieszeniem bandery bojowej, prawo międzynarodowe nie zostało drastycznie naruszone.

Niemieckie krążowniki pomocnicze tzw. pierwszej fali były wysyłane w korsarskie rajdy poczynając od wiosny 1940 roku. HSK (niem. Handelsstörkreuzer) *Kormoran* (kryptonim Kriegsmarine Schiff 41, oznaczenie brytyjskie *Raider G*) opuścił Gdynię wychodząc w korsarski rejs 3 grudnia 1940 roku. W „cywilu” był budowany przez stocznnię Germaniawerft w Kilo-

1. R. Forczyk, *German Commerce Raider vs British Cruiser. The Atlantic & Pacific 1941*, Oxford 2010, s. 46.

nii jako frachtowiec *Steiermark* dla towarzystwa żeglugowego z Hamburga HAPAG. Statek ten był stosunkowo duży o wyporności sięgającej 19 900 t. Napęd zapewniały 4 silniki Diesla z elektryczną przekładnią napędu pozwalające rozwinąć maksymalną prędkość do 18 węzłów. Imponujący był jego zasięg wynoszący 84 000 mil morskich przy ekonomicznej prędkości 10 w. Załoga *Kormorana* wynosiła 400 ludzi, w tym 18 oficerów. Uzbrojenie okrętu składało się z 6 dział kalibru 149,1 mm, 2 działek ppanc. Boforsa kalibru 37 mm, 5 działek plot kalibru 20 mm oraz 6 wyrzutni torped kalibru 533 mm. Korsarz wyposażony był ponadto w 2 wodnosamoloty typu Arado 196 oraz mały ścigacz torpedowy LS 3. Ponadto korsarz mógł zabrać ze sobą 400 min².

Dowódcą *Kormorana* został kmdr podporucznik (niem. Korvettenkapitän) od 1 kwietnia 1941 r. komandor porucznik (niem. Fregattenkapitän) Theodor Detmers. Był on (rocznik 1902) najmłodszym wśród dowódców niemieckich krążowników pomocniczych i jedynym który nie miał za sobą służby w Kaiserliche Marine. Często błędnie podawana jest informacja o jego służbie na SMS *Emden*, co ze względu na wiek nie było moż-

liwe. Natomiast jako młody porucznik służył na imienniku tego sławnego krążownika, ale pod banderą Reichsmarine. Uchodził za człowieka bezgranicznie oddanego służbie, przed wybuchem wojny nie miał czasu na założenie rodziny. Po zatopieniu *Kormorana* już w australijskiej niewoli został odznaczony Krzyżem Rycerskim żelaznego Krzyża i awansowany do stopnia pełnego komandora. Repatriowany do kraju w 1947 roku był człowiekiem schorowanym i nie podjął służby w Bundesmarine jak jego nieco starszy kolega, legendarny dowódca HSK *Atlantis* admirał Bernhard Rogge. Do końca życia (zmarł w 1976 roku) prowadził stateczny żywot emeryta, udzielając się w związkach kombatanckich. W latach 50. opublikował swe wspomnienia, wydane niedawno także w Polsce³.

Od stycznia do września 1941 roku zatopił bądź zagarnął 11 statków alianckich. 24 października 1941 roku na Oceanie Indyjskim *Kormoran* spotkał się z zaopatrzeniowcem *Kulmerland* na pokład którego przekazano jeńców z zatopionych statków, pobierając zarazem paliwo, prowiant oraz amunicję. Przy okazji dokonano drobnych remontów i ucharakteryzowano okręt na holen-

derski statek *Straat Malakka*, którego pierwowzór faktycznie pływał na tym akwenie między holenderskimi Indiami Wschodnimi a portugalskim Mozambikiem. Kmdr Detmers zamierzał dotrzeć do wybrzeża australijskiego, postawić miny na podejściach do portów w Perth i Carnarvon na zachodzie i Port Darwin na północy, by następnie przejść na Pacyfik i wokół Przylądka Horn wrócić na Atlantyk. Rejs w kierunku wód australijskich był przedsięwzięciem ryzykownym. Na Dalekim Wschodzie narastało napięcie między Japonią a USA, Wielką Brytanią i Holandią. Brytyjczycy wzmacniali swe bazy w Singapurze oraz Colombo. Z kontynentu australijskiego na wody dalekowschodnie regularnie wysyłano transporty wojska pod eskortą krążowników Royal Navy oraz Royal Australian Navy, m.in. *Cornwall* i *Dorsetshire* oraz *Dragon*, a także *Canberra*, *Sydney* oraz *Perth*⁴.

Kmdr Detmers wiedział o tym z danych wywiadowczych jakie otrzy-

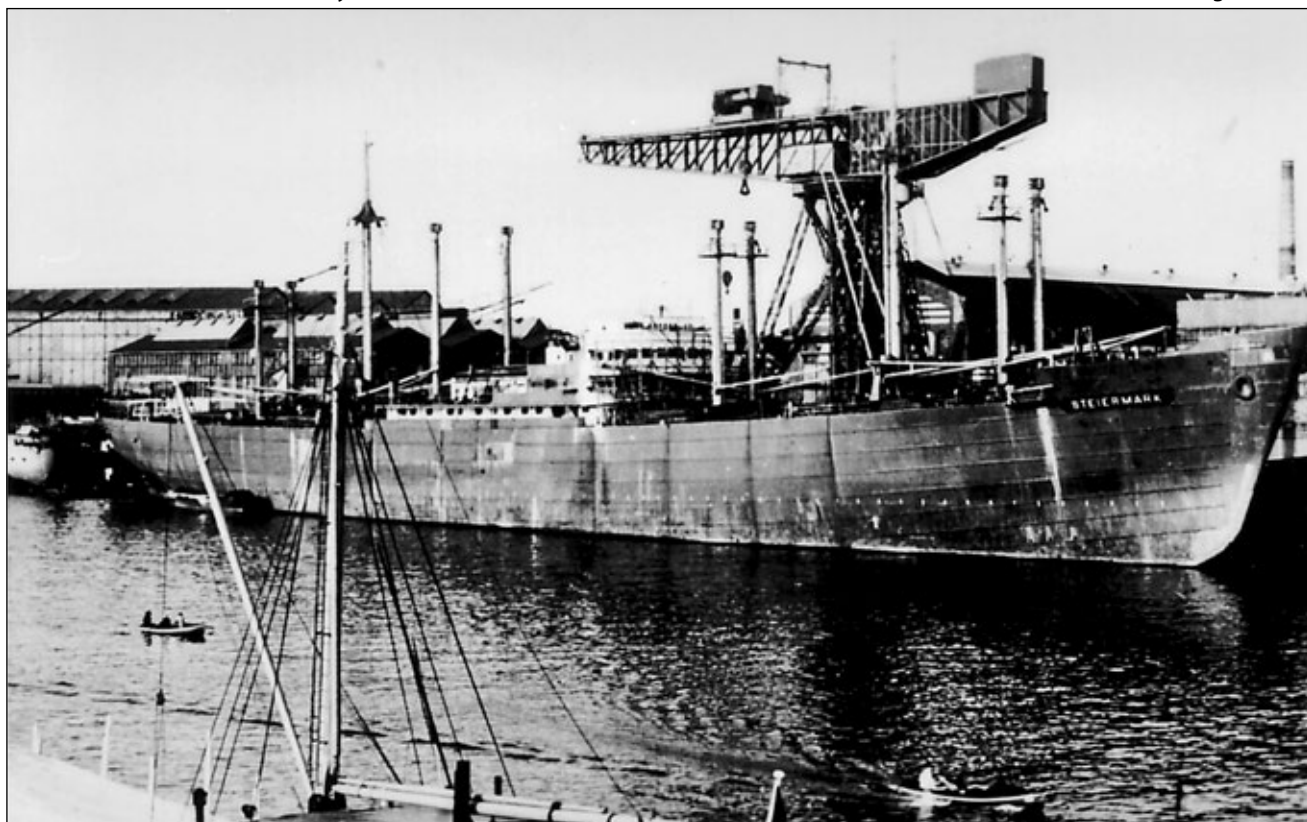
2. Hilfskreuzer *Kormoran*. Drama in der Haifischbucht. Heft Nr. 181. Reihe Schiffe, Menschen Schicksale. Kiel brw., s. 21.

3. T. Detmers, *Krążownik Kormoran*, Gdańsk 2011.

4. B. Winter, *Duell vor Australien. Hilfskreuzer KORMORAN gegen Kreuzer SYDNEY*. Berlin-Bonn-Herford 1994, s. 152 i n.

Drobnicowiec *Steiermark* budowany dla armatora HAPAG.

Fot. Bibliothek für Zeitgeschichte



mał od niemieckiego attaché morskiego w Tokio admirała Paula Wenneckera za pośrednictwem kapitana *Kulmerland*. Należy zatem uznać, że rejs w tym kierunku związany był ze znacznym ryzykiem. Szanse napotkania nieprzyjacielskiego okrętu szybszego i silniejszego od *Kormorana* były znaczne.

19 listopada 1941 r. w niedzielę, niemiecki rajder znajdował się na wysokości Zatoki Rekina ponad 100 mil morskich od australijskiego brzegu idąc kursem 0° czyli prosto na północ. Pod tą szerokością geograficzną była późna wiosna. Pogoda była idealna, widoczność doskonała, morze było spokojne. Na pokładzie okrętu przebywała tylko południowa wachta i kilku korzystających z krótkich urlopów marynarzy opalających się na leżakach. Dochodziła 16 czasu lokalnego, gdy obserwatorzy dostrzegli maszty jednostki nadpływającej od północy. Oficer wachtowy ogłosił alarm, a w zbliżającym się okręcie rozpoznano australijski krążownik lekki typu „Perth”.

W rzeczywistości był to jego bliźniak *Sydney*, okręt który był w owym czasie najsłynniejszą jednostką Royal

Australian Navy. Uczestniczył w walkach z włoską Regia Marina na Morzu Śródziemnym, gdzie wstąpił się zatapiając 19 lipca 1940 roku lekki krążownik *Bartolomeo Colleoni* w bitwie u Przylądka Spatha. Dowodzony przez komandora Johna Augustine Collinsa okręt powrócił do Australii w lutym 1941 roku, uroczyste witany przez Australijczyków. *Sydney* był nowoczesną jednostką o wyporności sięgającej 7000 ton uzbrojonym w 8 dział kalibru 152 mm, 4 działa uniwersalne kalibru 102 mm, 8 wyrzutni torped kalibru 533 mm, posiadający katapultę i 1 wodnosamolot, rozwijający prędkość ponad 32 węzły⁵. Wcielony do służby w 1935 roku krążownik zdecydowanie górował nad *Kormoranem* we wszystkich parametrach. Mógł prowadzić ogień na jedną burtę ze wszystkich 8 dział głównego kalibru, których zasięg był ponad dwukrotnie dłuższy od niemieckiego przeciwnika, a przewaga prędkości była prawie dwukrotna.

Jedynym atutem Niemców było maskowanie. *Kormoran* płynął uhańkowany na holenderski frachtowiec, a na jego maszcie powiewała niderlandzka flaga. Australijski krą-

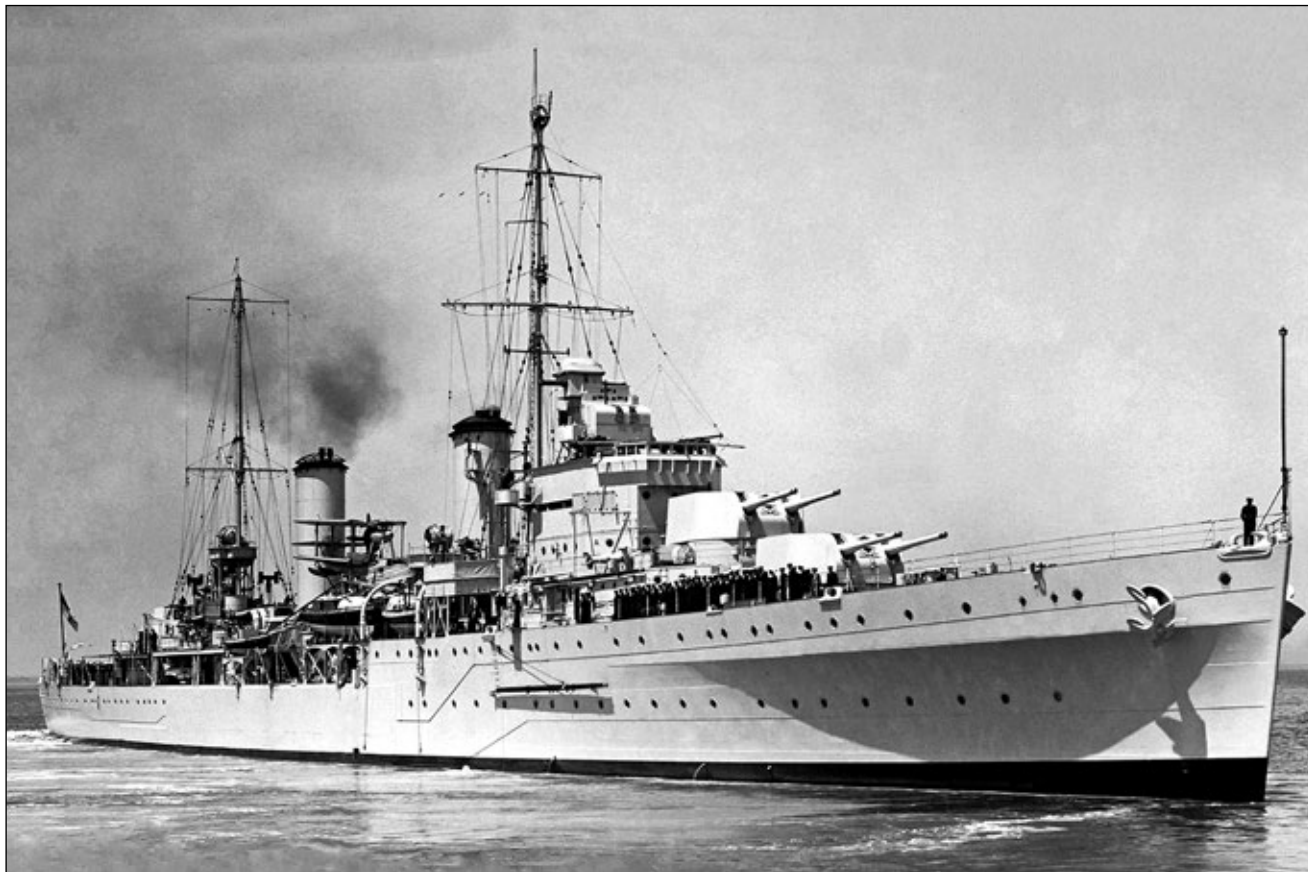
żownik szybko skracał dystans, *Kormoran* w tym czasie ostro zmienił kurs na zachodni a podczas tego manewru doszło do awarii łłka w jednym z silników, czego widocznym skutkiem była chmura czarnego dymu nad kominem. Jak się wydaje – kmdr Detmers popełnił błąd. Pozostając na dotychczasowym kursie być może uniknąłby nadmiernego zainteresowania ze strony australijskiego okrętu. *Straat Malakka* pod którego się podszywał mógł pojawić się w tym rejonie. Zmiana kursu mogła zaintrygować załogę *Sydney* i jego dowódcę. W tym dniu był nim komandor Joseph Burnett, który 15 maja 1941 roku zastąpił awansowanego na stopień komandora J.A. Collinsa.

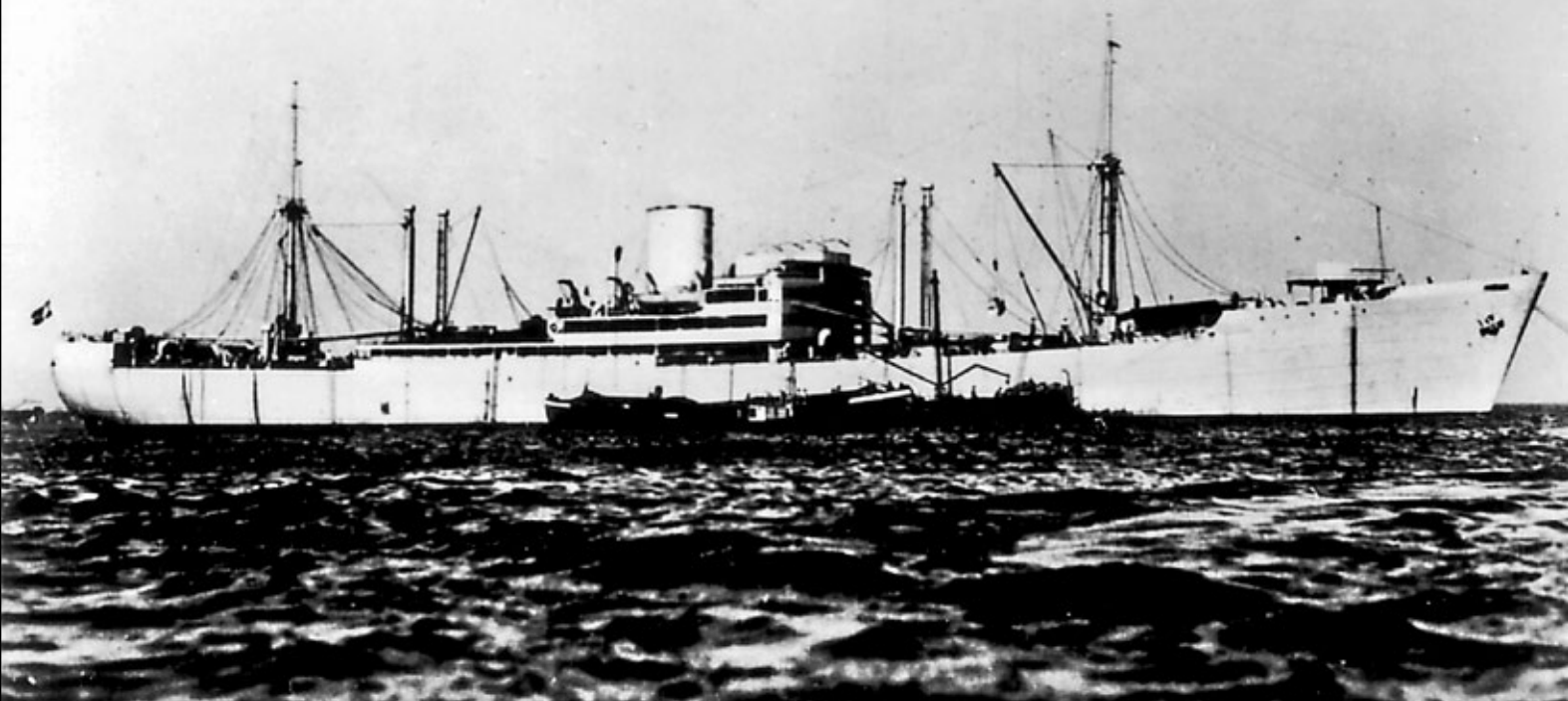
Urodzony w 1899 roku Burnett był absolwentem pierwszego rocznika kadetów Royal Australian Navy wychowanego w Akademii Morskiej w Geelong nad Jervis Bay. W czasie swej kariery większość czasu spędził na stanowiskach sztabowych i wcześniej nigdy samodzielnie nie dowodził najmniejszym nawet okrętem. Nie należy

5. Z. Freivogel, *Brytyjskie krążowniki typu LEANDER*. Tarnowskie Góry 2004, s. 11-15.

Australijski krążownik lekki *Sydney*. Widoczne wieże „A” i „B” artylerii głównej.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena





Kormoran podczas załadunku prowiantu przed korsarskim rejsem.

Fot. Bibliothek für Zeitgeschichte

jednak zapomniac, że na krążowniku nie brakowało doświadczonych oficerów i marynarzy, by wymienić zastępcę dowódcy kmdr. por. Edmunda W. Thurshtona czy I nawigatora kmdr. ppor. Clive'a A.C. Montgomery'ego⁶. Ponadto zanim kmdr Burnett objął stanowisko „pierwszego po Bogu” na *Sydney*, pełnił odpowiedzialną funkcję zastępcy szefa sztabu australijskiej marynarki. Musiał znać szczegóły działań niemieckich rajderów, zwłaszcza w świetle zatopienia najsukuteczniejszego z nich *Pinguina*, dnia 8 maja 1941 roku przez brytyjski krążownik ciężki *Cornwall*. Bliskość wód ojczystrych nie powinna była usypiać czujności Australijczyków. Wiedzano, że niemieckie rajdery operują na Oceanie Indyjskim.

Należy jednak pamiętać, że szczególne starcia obu okrętów są jednostronne, pochodzą bowiem wyłącznie z niemieckich źródeł. Cała załoga *Sydney* zginęła w walce. Dlatego też próbując zrozumieć zachowanie dowódcy australijskiego krążownika i jego załogi skazani jesteśmy wyłącznie na domysły.

Gdy kmdr Detmers zrozumiał, że spotkanie z australijskim okrętem jest nieuniknione ogłosił alarm bojowy. Obsadzono dział i wyrzutnie torped, zamaskowane dla postronnego obserwatora. Na pokładzie widoczni

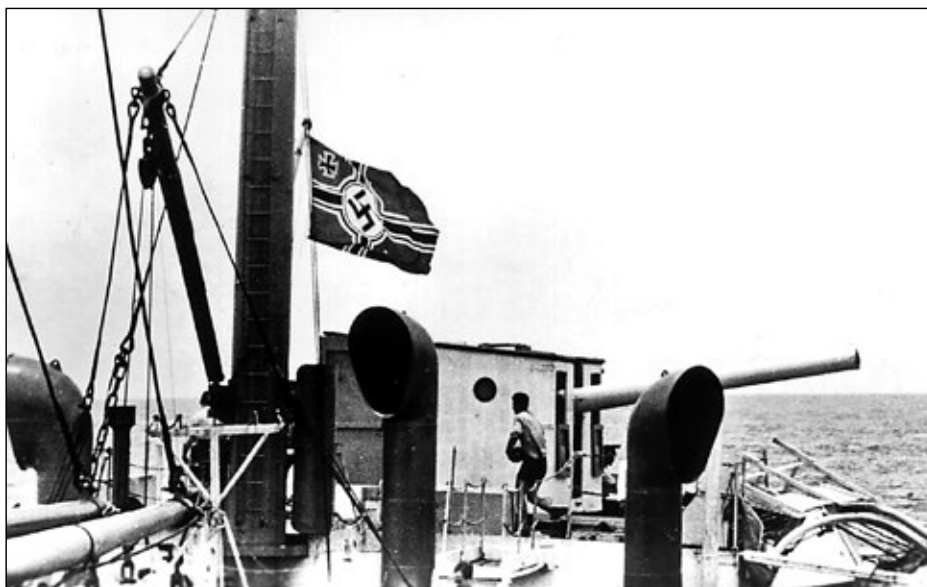
byli nieliczni członkowie załogi, ubrani po cywilnemu jak załoga zwykłego frachtowca. Australijski krążownik szybko skracał dystans plasując się za rufą *Kormorana*, a gdy odległość między nimi spadła do 10 000 metrów, padło rutynowe w takich okolicznościach pytanie o nazwę (ang. „what ship?”). Odpowiedź była opieszala i brzmiała: „*Straat Malakka*”. Zgromadzeni wokół dowódcy oficerowie niemieckiego okrętu doradzili kmdr. Detmersowi aby odpowiadać powoli w dodatku systemem semaforowym. W taki właśnie sposób odpowiadano na kolejne pytania o ładunek (drobnica) i destynację (Batawia). Nigdy się już nie dowiemy czy kmdr Burnett i jego oficerowie dali wiarę tym zapewnieniom, wydaje się, że chyba jednak nie, skoro dalej śledzili napotkany statek. Jak już wspomniano *Kormoran* był największym z niemieckich zamaskowanych korsarzy. Pozostałe jednostki były niemal o połowę mniejsze, toteż można przypuszczać, że Australijczycy (o ile coś podejrzewali) wzięli napotkaną jednostkę za niemieckiego łamacza blokady płynącego do Japonii lub zaopatrzeniowca rajderów. Ale nawet jeżeli to domniemanie byłoby słuszne, powinni zachowywać daleko posuniętą ostrożność, bo statki te również były uzbrojone, choć zdecydowanie słabiej niż krążowniki po-

mocnicze. Kmdr Burnett należał do grona krytyków kmdr Harolda Farncomba, dowódcy ciężkiego krążownika *Canberra*, który w marcu 1941 roku zużył prawie 200 pocisków dział artylerii głównej, strzelając z dużego dystansu, nim posłał na dno niemiecki zaopatrzeniowiec *Coburg*⁷.

Gdyby napotkany statek okazał się łamaczem blokady, należało przypuszczać, że ma na pokładzie cenny, godny przejęcia ładunek. Jeżeli Australijczycy domniemywali, że napotkana jednostka to zaopatrzeniowiec rajderów sprawy komplikowały się jeszcze bardziej. Kmdr Burnett świadom był obciążenia psychicznego jakie spadło na dowódcę *Cornwalla* kmdr Percivala Manwaringa, który wraz z *Pinguinem* posłał na dno ponad stu alianckich jeńców. A. Burnett uchodził za człowieka religijnego o niewzruszonych zasadach moralnych. Domysły te – o ile byłyby słuszne – mogą częściowo tłumaczyć jego postawę. Kmdr Burnett rozpoczął z napotkanym statkiem wojnę nerwów. Przypuszczał, że demonstracja siły, doprowadzi do wywieszenia białej flagi, bądź ułatwi abordaż.

6. T. Frame, *HMAS Sydney. Australia's Greatest Naval Tragedy*, Sydney 2008, s.41-42.

7. www.en.wikipedia.org/wiki/Joseph_Burnett (dostęp 25 maja 2016 r), Por także: www.defence.gov.au/sydneyii/Finalreport/sygnatura 2.140.



Dwa ujęcia dział 150 mm krążownika pomocniczego *Widder* po puszczeniu osłon. Jednak są one dobrze widoczne dopiero z powietrza.
Fot. WZ-Bildienst

Jednak wątpliwości musi budzić kolejna kwestia – dlaczego Burnett nie skorzystał z dwu możliwości jakie miał pod ręką. Mógł – kierując się zasadą wyższej konieczności – złamać obowiązującą go ciszę radiową. Zapytanie skierowane do własnego dowództwa o możliwość przebywania w tym rejonie holenderskiego statku rozwiązałoby wszelkie wątpliwości. A niezależnie od tego powinien wysłać nad podejrzaną jednostkę wodnosamolot. Obserwacja z lotu ptaka ujawniłaby prawdziwe przeznaczenie podejrzanego jednostki. Obawiał się zresztą tego kmdr Detmers, świadomy że działa głównego kalibru na śródkręciu są dla powietrznego obserwatora dość dobrze widoczne. Nawet przeciętnie doświadczony obserwator domyśliłby się z jaką jednostką ma do czynienia⁸.

Australijczycy nadal skracali dystans prowadząc nieustannie demonstrację siły 8 działami głównego kalibru i lewoburtową wyrzutnią torped wymierzonymi w śledzony statek. Na śródkręciu stała spora grupa marynarzy krążownika przypatrująca się napotkanej jednostce, co każe postawić pytanie czy na *Sydney* ogłoszono w ogóle alarm bojowy, podobnie tłoczno było na mostku australijskiego okrętu. Jeżeli niemieckie relacje są prawdziwe, to załoga krążownika raczej nie szykowała się do walki czy nawet abordażu.

Około godziny 17:30 dystans pomiędzy obydwojoma okrętami spadł do około 1000 metrów a krążownik płynął na kursie równoległym do *Kormorana* wystawiając na ostrzał całą lewą burtę.



W pewnym momencie na maszcie *Sydney* pojawił się sygnał złożony z liter „I” oraz „K”, co oznaczało... ostrzeżenie przed silnym sztormem. Trudno ocenić czy nastąpiła pomyłka, czy załoga australijska była dobrze rozbawiona. W ciągu kilku minut krążownik skrócił dystans jeszcze bardziej do około 900 metrów a z jego reflektora alfabetem Morse’a padło zapytanie o tajny kod identyfikacyjny jaki posiadał każdy statek aliancki. Niemcy oczywiście go nie mieli i kmdr Detmers zrozumiał, że nie ma szans na dalsze zwodzenie przeciwnika. Co więcej – obserwatorzy zameldowali, że na krążowniku przygotowywany jest do startu wodnosamolot. Nie było czasu do stracenia. Padł

rozkaz wywieszenia bandery bojowej Kriegsmarine, gdy ta dotarła na szczyt masztu, Niemcy otwarli ogień ze wszystkich dział, także małokalibrowych. Wprawdzie pierwsza salwa 4 dział głównego kalibru rajdera przeniosła, ale druga siedziała w celu. Pancernik australijskiego krążownika (od 25 do 102 mm) nie był na tak bliskim dystansie żadną przeszkodą. Niemieckie małokalibrowe pociski przeciwpancerne trafiły w pomost bojowy zabijając wszystkich gromadzonych tam oficerów i marynarzy demolując zarazem centralę artyleryjską. *Kormoran* wystrzelił też dwie torpedy z których jedna trafiła australijski okręt na wysokości wieży „B” wyłączając ją z akcji. Moment wcześniej celny pocisk dział głównego kalibru korsarza zniszczył wieżę „A”. Dziobowa część głównej artylerii australijskiego krążownika zamilkła po oddaniu zaledwie dwu salw. Jednocześnie broń maszynowa *Kormorana* wycelowana w śródkręcie przeciwnika zmasakrowała załogi nieosłoniętych niczym lewoburtowych dział kalibru 102 mm oraz wyrzutni torped. W płomieniach stanął wodnosamolot oraz katapulta. W ciągu paru chwil *Sydney* stanął w płomieniach od dziobu po rufowy maszt, a nad okrętem nikt nie panował. Jest wysoce prawdopodobne, że zastępca dowódcy krążownika również znajdował się na głównym

8. „Możliwe było ukrycie dalmierza artyleryjskiego i jego obsady przed startem samolotu, ale kamuflaż dział skrytych w lukach ładowni 2 i 4 nie był już tak idealny” - T. Detmers, *Krążownik Kormoran...*, s. 193.



Kolejne ujęcie krążownika *Sydney* dobrze ukazujące rozmieszczenie uzbrojenia na okręcie.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

stanowisku dowodzenia i podobnie jak inni tam zgromadzeni zginął w pierwszej minucie walki.

Oznacza to, że na *Sydney* nie ogłoszono przed starciem alarmu bojowego. Gdyby tak było, to kmdr por. Thrushton znajdowałby się zgodnie z regulaminem (Kings Regulations) na rufowym stanowisku dowodzenia, a to miejsce w pierwszych chwilach walki uszkodzone nie było. Należy sądzić, że gdyby I oficer tam właśnie był, zapewne czyniłby wszystko, by zmienić kurs i skrócić pole ostrzału z długości do szerokości krążownika. Wystarczyłaby krótka komenda: „ster prawo na burt”. To daje niemal pewność hipotezie, że rufowy pomost nie był obsadzony. Oznaczać to może jedno – załoga australijska nie szykowała się do walki, chodziło jedynie o demonstrację siły.

Czułość zachowały tylko obrazy wież głównego kalibru, które dość szybko otworzyły ogień ale początkowo niezbyt celny, bo ich pociski przeniosły. Już w pierwszych minutach walki została rozbita centrala artyleryjska i działa na dziobie, a sprawne wieże rufowe „X” i „Y” zmuszone były prowadzić ogień według własnych namiarów do bliskiego zresztą i duże-

go celu. Dopiero mniej więcej w 5 minucie walki pociski z australijskiego okrętu trafiły przeciwnika. Zdemolowały one maszynownię *Kormorana*, który wytracił prędkość i stanął. Co gorsza – dla Niemców – w wyniku eksplozji jednego z nich zapaliły się bunkry paliwowe i wybuchł pożar, którego załoga nie była w stanie opanować. Padło też kilka strzałów z dział 102 mm. Jeden z pocisków zabił członka załogi dział nr 3 korsarza, unieruchamiając je i raniąc pozostałych marynarzy z obsługi. Te kilka celnych pocisków przesądziło o losie korsarza, który był przecież mimo posiadanego uzbrojenia tylko przebudowanym statkiem handlowym w nikłym stopniu odpornym na uszkodzenia bojowe, a ponadto nawet te skromne urządzenia przeciwpożarowe jakie posiadał uległy podczas walki uszkodzeniu.

Około godziny 18:25 pojedynek zakończył się. Ostatnie salwy oddane z wież rufowych oraz salwa torpedowa z prawoburtowej wyrzutni (podczas walki *Sydney* wszedł za rufę *Kormorana*) chybiły celu. Przeciwnik szedł w bliskiej odległości od niemieckiego rajdera, ale Niemcy wspominali później, że na jego pokładzie nie było wi-

dać żadnego żywego członka załogi. Krążownik płonął od dziobu po tylni komin (wedle niektórych niemieckich relacji okręt płonął na całej długości) wolno z prędkością zaledwie 5-6 węzłów oddalał się z akwenu walki kursem 145-150°⁹.

Gdy idzie o przyczyny zatonięcia *Sydney* nadal skazani jesteśmy wyłącznie na domysły i hipotezy.

Odkrycie wraku obu jednostek w 2008 roku nieco je tylko zawężyło. Wydaje się mało prawdopodobnym, by przyczyną zatonięcia *Sydney* była eksplozja komór amunicyjnych pocisków głównego kalibru, jakkolwiek eksplozji komór dział 102 mm wykluczyć całkowicie się nie da. Możliwe, że doszło do utraty stateczności wskutek zalania przedziałów maszynowych na śródokręciu. Na lewej burcie szalał w tym miejscu – jak zaobserwowano z *Kormorana*, duży pożar podsycany setkami litrów paliwa lotniczego z rozbitego wodnosamolotu. Gdy idzie o tragiczny los całej załogi *Sydney* również trudno o jednoznaczną odpowiedź. Jeżeli w ogóle komukolwiek udało się opuścić mocno pokiereszowany pokład

9. B. Winter, *Duell vor Australien...*, s. 176 i n.

australijskiego krążownika, to grupa rozbitków nie mogła być duża, w dodatku ludzie ci mogli trafić do wody z licznymi kontuzjami i ranami. Nazwa miejsca tego starcia – Zatoka Rekina – mówi sama za siebie. Nieliczni marynarze, którym udało się opuścić tonący okręt, sami będący w złym stanie psychofizycznym mogli łatwo stać się ofiarami morskich drapieżników, wystarczy w tym miejscu przywołać los rozbitków amerykańskiego krążownika *Indianapolis* niespełna 4 lata później¹⁰. Wykluczyć natomiast należy fantastyczne hipotezy o udziale w walce japońskiego okrętu podwodnego, a nawet jednostki francuskiego rządu Vichy. Równie nieprawdopodobne brzmią wysuwane niekiedy w Australii przypuszczenia, że masakry australijskich marynarzy dokonali członkowie załogi *Kormorana* już z szalup, po opuszczeniu własnego okrętu.

Jest ona o tyle niewiarygodna, że w świetle wyjątkowo zgodnych w tym względzie relacji niemieckich rozbitków próbowali oni desperacko ratować własny okręt, a opuścili go w dużym pośpiechu niemal w ostatniej chwili. Trudno przypuszczać, by w takiej sytuacji brali do szalup niezbędną do popełnienia takiej zbrodni broń i amunicję. Wprawdzie kmdr Detmers już około godziny 19:40 wydał rozkaz opuszczenia okrętu, ale niemieccy marynarze nie mogli go natychmiastowo wykonać. Brakowało zasilania, a szalupy były uszkodzone i należało je przynajmniej prowizorycznie naprawić przed spuszczeniem na wodę, ponadto niektórzy łudzili się nadal, że pożar da się opanować. Niemcy mieli świadomość jakie drapieżniki mogą się wkrótce pojawić w rejonie zatonięcia korsarza. Ewakuacja trwała prawie 4 godziny, a dowódca zszedł z okrętu jako ostatni z żyjących parę minut przed północą z 19 na 20 listopada 1941 roku. Z załogi *Kormorana* uratowało się prawie 80% załogi. Zginęła niemal cała obsada maszynowni rajdera.

Wśród uratowanych również nie brakowało rannych i kontuzjowanych. Trudno doprawdy wyobrazić sobie, by zajęci ratowaniem własnego życia niemieccy marynarze – mogli dopuścić się zarzucanej im przez niektórych zbrodni. Członkowie załogi *Kormorana* którzy przeżyli bitwę, dotarli do au-

stralijskiego brzegu. W niewoli byli wielokrotnie przesłuchiвани w sprawie okoliczności tego dramatycznego pojedynku. Ich zeznania różniły się jedynie w drobnych szczegółach, a ponieważ dotarli na ląd w kilku oddzielnych grupach jest niemożliwe, by uzgodnili między sobą zeznania w tej materii.

Zarówno dowódca *Kormorana* jak i jego podkomendni do końca uważali, że wyłączną przyczyną zatonięcia *Sydney* były uszkodzenia odniesione w starciu z ich okrętem. Według nich w australijski krążownik trafiło 60 do 80 pocisków głównego kalibru 149,1 mm, a zlokalizowanie wraku *Sydney* i przeprowadzone w 2008 roku badania w pełni potwierdziły niemieckie zeznania¹¹.

Nieostrożność, a nawet więcej nonszalanca australijskiego dowódcy po dziś dzień wywołuje spory i kontrowersje. Wielu uczestników tego sporu jak np. kmdr por. Tom Frame z Royal Australian Navy, autor najnowszej „biografii” australijskiego okrętu nie chce przyjąć do wiadomości, że *Sydney* został pokonany przez słabszego przeciwnika w sytuacji w jaką wpędził go własny dowódca¹². Te i inne tego typu próby przedstawienia tego epizodu II wojny światowej na morzu łatwo zrozumieć. Czułym na punkcie honoru Royal Australian Navy autorom ciężko pogodzić się z faktem, że strata *Sydney* obciąża przede wszystkim ich oficera marynarki, który na pewno posiadał sporą wiedzę w interesującym nas temacie. Zwróćmy uwagę raz jeszcze na pewne podstawowe dla całej tej sprawy fakty. Już na przełomie października i listopada 1940 roku sztab australijskiej marynarki dostał uznanie za wysoce wiarygodne informacje, że na Oceanie Indyjskim mogą grasować niemieckie zamaskowane okręty korsarskie. Wnioski wynikające z pojedynku *Cornwall - Pinguin* powinny być oczywiste dla zawodowego oficera marynarki. Zbyt bliskie podejście nawet dobrze uzbrojonego i nowoczesnego krążownika do podejrzanego statku może być wysoce niebezpieczne. Wreszcie australijska marynarka posiadała już pewne własne w tej mierze doświadczenia. Chodzi mianowicie o wspomniane już spotkanie *Canberry* z *Coburgiem*. Kmdr Farncomb,

nota bene kolega kmdr. Burnetta z tego samego rocznika Akademii Morskiej stworzył do niemieckiego zaopatrzeniowca z dalekiego dystansu ogień, gdy ten nie zatrzymał się na jego wyraźne wezwanie. Burnett jako zastępca szefa sztabu marynarki musiał znać w szczegółach ten incydent, jak również wszystkie detale spotkania *Cornwalla* z *Pinguinem*¹³.

Wreszcie australijski dowódca, który sam doświadczenia bojowego nie posiadał, miał w zasięgu ręki na pomoście dowodzonego przez siebie okrętu weteranów walk na morzu wśród oficerów i marynarzy, których opinii mógł w każdej chwili zasięgnąć. Postępowanie kmdr. Burnetta doprawdy trudno zrozumieć i nie zostanie ono już zapewne nigdy w pełni wyjaśnione.

Większość społeczeństwa australijskiego z uznaniem przyjęła odkrycie wraku „Dumy Narodu” („pride of the nation”), jednak dla niektórych członków rodu marynarzy poległych na *Sydney* było to rozdrapywanie ran. Choć kontrowersje wokół przyczyn zatopienia australijskiego krążownika osłabły po odkryciach 2008 roku, to nadal nie wszyscy chcieli przyjąć do wiadomości tego co zbadał batyskaf w głębiach Oceanu Indyjskiego. Różnice zdań dzieliły nawet rodziny poległych¹⁴. Emerytowany komodor Royal Australian Navy Rory Burnett, starszy syn komandora Burnetta odrzucał sugestie jakoby jego ojciec popełnił błędy w czasie spotkania dowodzonego przez niego okrętu z niemieckim rajderem. Odmiennej opinii wyraził jego młodszy brat, również emerytowany oficer marynarki kmdr Patrick Burnett. Innowizyjny na tę okoliczność powiedział:

„Nie sądzę, by było coś podejrzanego w starciu *Sydney - Kormoran*. *Sydney* znajdował się w bardzo kontrowersyjnej pozycji u progu starcia. Było to wynikiem błędu w ocenie sytuacji ze strony mojego ojca, który chyba czuł się zbyt pewnie i sądził, że całkowicie panuje nad sytuacją. *Sydney* był jego pierwszym okrętem którym dowodził,

10. R. Forczyk, *German Commerce Raiders...*, s. 68-69.

11. R. Kochnowski, *Niemieckie działania krążownicze 1939-1942*. Tarnobrzeg 2015, s. 165

12. T. Frame, *HMAS „Sydney”...*, passim

13. P. Hore, „Sydney”. *Cipher and Search. Solving the last Mystery of Second World War*. Annapolis 2009, s. 256.

14. „Sydney Morning Herald” z 18 marca 2008 roku.

a poza tym nie posiadał doświadczenia wojennego”¹⁵.

Co ciekawe ta druga opinia pokrywa się z poglądami komandora Detmersa na ten temat, który do końca życia rozpamiętywał starcie z 19 listopada 1941 roku. Również dla niego zachowanie australijskiego dowódcy pozostało nierozwiązywalną zagadką. Nigdy jednak nie użył wobec dawnego przeciwnika słowa niekompetentny, zwracał natomiast uwagę na brak doświadczenia bojowego kmdr. Burnetta.

Pod koniec 1991 roku w parę tygodni po okrągłej 50 rocznicy bitwy koło Zatoki Rekina z prywatną wizytą do Australii przybyła wdowa po kmdr. Theodorze Detmersie – Ursula Detmers. Choć nie zależało jej na rozgłosie, australijskie media namówiły ją do wypowiedzi na temat wzbudzający na Antypodach żywe zainteresowanie. Pani Detmers podzieliła się z Australijczykami opinią zmarłego małżonka na temat pojedynku *Kormoran* – *Sydney*, wspominając pytanie jakie zadawał sobie do końca życia – dlaczego dowódca australijskiego krążownika podpłynął tak blisko. Do rangi symbolu urósł natomiast jej podarunek dla biblioteki w portowym mieście Carnarvon położonym nad Zatoką Rekina – wspomnienia kmdr Detmersa z jego autografem.



Mauzoleum na wzgórzu Mount Scott upamiętniające krążownik *Sydney* i jego poległą w boju załogę.

Fot. Internet

Najważniejszym elementem australijskiej pamięci o *Sydney* jest wzniezione na wzgórzu Mount Scott w stanie Zachodnia Australia mauzoleum upamiętniające krążownik i jego załogę. Pierwszym elementem jest pomnik samotnej kobiety wpatrzanej w bezkresną dal Oceanu Indyjskiego. Ostatnim – punkt pamięci otwarty w 70 rocznicę tej dramatycznej bitwy – 19 listopada 2011 roku. Został

on uroczystie odsłonięty w obecności rodzi poległych marynarzy i przedstawicieli Royal Australian Navy z jej ówczesnym dowódcą wiceadmirałem Rayem Griggsem na czele. Obecny był również ambasador RFN i niemiecki attaché morski¹⁶. ●

15. Cyt.za: <http://outbackvoices.com/maritime-matters/hmas-sydney-last-fight> (dostęp z 29.02.2012).

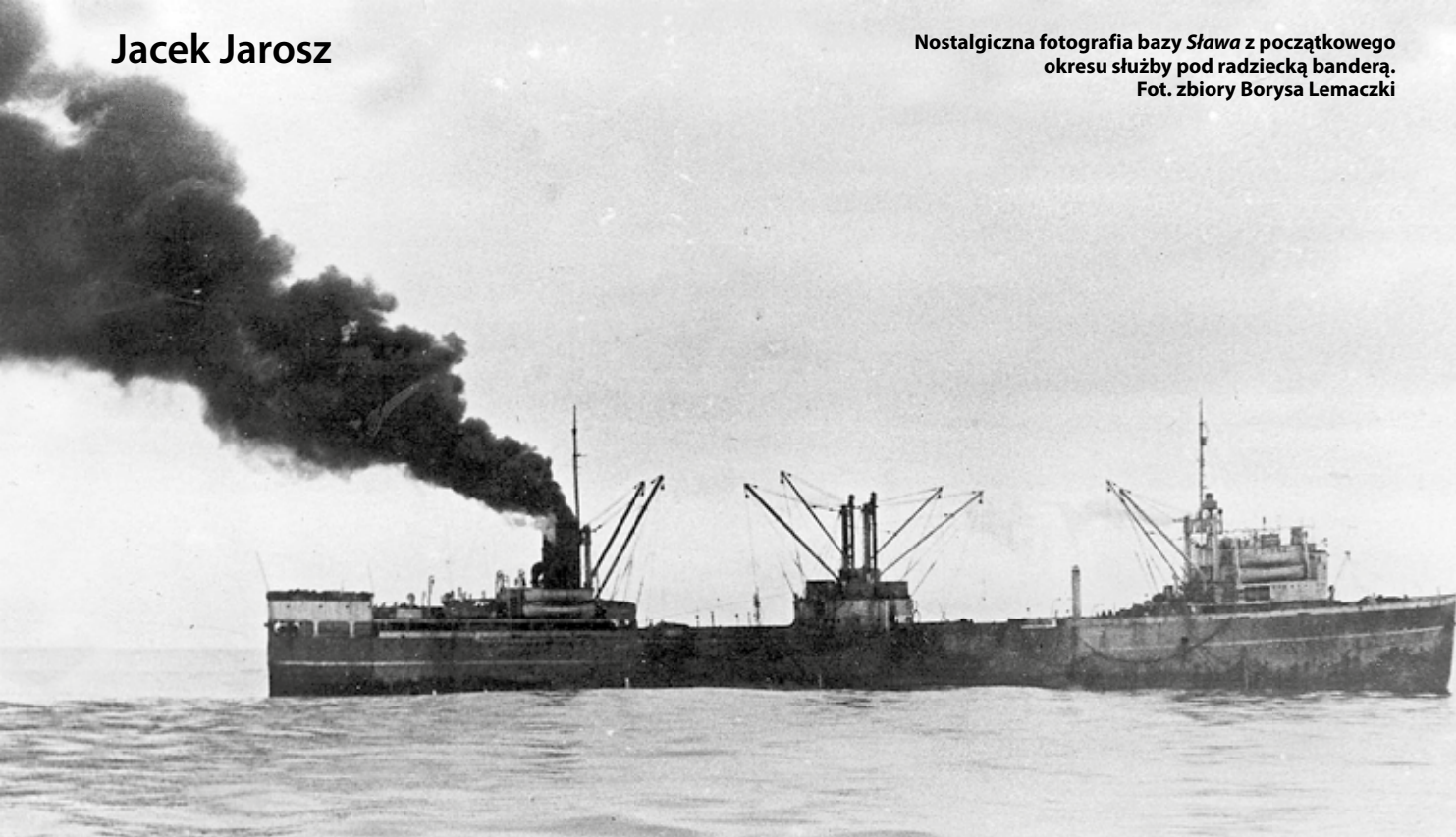
16. „Sydney Morning Herald” z 19 listopada 2011 r.

FOTOKOLEKCJA

Niemiecki zaopatrzeniowiec *Kulmerland* ucharakteryzowany na japoński *Tokyo Maru*.

Fot. WZ-Bilddienst





Radzieckie bazy wielorybnicze

Przemysł wielorybniczy do połowy XX wieku stanowił istotną część światowej gospodarki morskiej. Upolowane i odpowiednio przetworzone walenie były źródłem wielu produktów, szeroko wykorzystywanych w szeregu gałęziach gospodarki, przy czym pod tym względem najcenniejsze były kaszaloty. Z wielorybiego tłuszczu wytapiany był olej, który wykorzystywano między innymi do smarowania maszyn, jako paliwo do lamp¹ oraz jako tłuszcz do produkcji mydła. Innym ważnym produktem był pochodzący z głowy kaszalota spermacet, który w XIX i na początku XX wieku był najlepszym smarem maszynowym i co ciekawe, służył także do smarowania wyrzutni torpedowych na ówczesnych okrętach podwodnych. Spermacet wykorzystywany był również do produkcji między innymi - kredek, plastrów, świec, maści, kremów czy też atramentu. Bardzo cenna – warta tyle złota, ile sama ważyła, była będącą wydzieliną z układu pokarmowego kaszalota ambra, którą szczególnie wykorzystywał przemysł perfumeryjny. Z kolei z wielorybich fiszbin² wytwarzane były między innymi elementy garderoby – gorse-ty, parasole, szczotki, łyżki do butów,

a nawet sprężyny do zegarów. Niezbyt atrakcyjne pod względem smakowym mięso waleni stanowiło jednak cenne źródło białka pod postacią mączki wielorybiej. Zęby kaszalotów wykorzystywane były do produkcji klawiszy do instrumentów czy też do wytwarzania guzików.

Początkowo żaglowe statki wieloryb- nicze przerabiały i magazynowały walenie, które przy pomocy klasycznych harpunów były zabijane z wiosłowych łodzi myśliwskich. W epoce jednostek o napędzie mechanicznym pojawiły się statki łowcze, które polowały z użyciem wyrzeliwanych ze specjalnych działek harpunów, wyposażonych w niewielkie ładunki wybuchowe. Upolowane przez nie walenie były przetwarzane i magazynowane na pokładach wyspecjalizowanych statków-baz wieloryb- niczych. Te ostatnie jednostki zaopatrywały także statki myśliwskie w paliwo i niezbędne zaopatrzenie oraz pełniły funkcję socjalnego zaplecza dla ich załóg.

Pierwsze „nowożytnie” statki-bazy były zwykle przebudowanymi zbiornikow- cami lub liniowcami pasażerskimi, rza- dziej zaś frachtowcami. Jednostki tego rodzaju od początku zaprojektowa- ne do pełnienia swoich funkcji zaczęły wchodzić do eksploatacji od końca lat 20. XX wieku.

W latach 20. i 30. poprzedniego wieku wiodącą rolę na rynku poło- wów wieloryb- niczych odgrywały na- stępujące państwa morskie – Norwe- gia³, Wielka Brytania⁴ oraz Japonia⁵ i Niemcy⁶. Norwegia⁷, Wielka Bry- tania⁸ i Japonia⁹ kontynuowały swo- ją działalność po zakończeniu drugiej wojny światowej. Związek Radziecki, który na niewielką skalę zajmował się wieloryb- nictwem już w okresie mię- dzywojennym, po wojnie szerzej roz- wijał swoją działalność w tej dziedzinie (patrz niżej). Wkrótce do rywalizacji dołączyły także Holandia¹⁰ i Argentyna¹¹. Co ciekawe, w latach 1950-1956 spory udział w przemyśle wieloryb-

1. Najlepszym olejem wykorzystywanym do lamp był olej wytapiany z tłuszczu kaszalotów, który w trakcie spala- nia nie kopał oraz nie wydzieliał nieprzyjemnej woni, co było charakterystyczne dla oleju pochodzącego z innych wie- lorybów.

2. Fiszby są znajdującymi się w jamie gębowej wielorybów płytkami rogowymi w ilości około 150 do 300 sztuk, przy czym każda z nich osiąga długość około trzech do czterech metrów. Służą do filtrowania wchłanianej przez pasz- cze waleni wody morskiej i separowania osadzającego się na nich zooplanktonu, będącego głównym składnikiem po- karmowym wielorybów.

niczym mieli także Niemcy, którzy w zdecydowanej większości stanowili obsadę flotylli wielorybniczej¹², której właścicielem był słynny grecki armator zbiornikowców – Arystoteles S. Onassis¹³. Wszystkie te państwa wykorzystywały klasyczne flotylle wielorybnicze, zwykle składające się ze statku-bazy oraz przeważnie kilkunastu jednostek łowczych.

Pierwsze kroki w kierunku rozwoju radzieckiego przemysłu wielorybniczego nastąpiły w 1923 roku, kiedy to Rosjanie podpisali umowę z norweską firmą wielorybniczą Christensen na utworzenie niewielkiego przedsiębiorstwa wielorybniczego „Wega”. Firma ta prowadziła działalność komercyjną w latach 1925-1926, przy czym na stanie miała statek pełniący funkcję pływającej przetwórci oraz cztery jednostki łowcze. W roku 1925 załoga *Wegi* upolowała 286 wielorybów, a w 1926 – 285. Przedsiębiorstwo zostało rozwiązane w 1928 roku.

W latach 30. XX wieku radziecka flota wielorybnicza posiadała jedną flotyllę o nazwie *Aleut*, przy czym nazwa ta pochodziła od nazwy – co później stało się regułą, jej statku-bazy, który został przebudowany z frachtowca (*Aleut* – eks amerykański *Glen Ridge*). Niedługo po zakończeniu drugiej wojny światowej Rosjanie utworzyli dwie kolejne flotylle wielorybnicze – „Drugą Dalekowschodnią Flotyllę Wielorybniczą” oraz flotyllę „Sława”. Ta pierwsza nie posiadała bazy pływającej, natomiast głównym elementem tej drugiej była pozyskana w ramach reparacji wojennych jednostka od podstaw wybudowana do pełnienia swojej funkcji (*Sława* – eks brytyjski *Empire Venture*, eks niemiecki *Wiking*, eks norweski *Vikingen*).

Na przełomie lat 50. i 60. do eksploatacji weszły trzy kolejne radzieckie flotylle wielorybnicze o nazwach – „Jurij Dołgorukij”, „Sowiecka Ukraina” i „Sowiecka Rossija”. Ta pierwsza jako statek-bazę wykorzystywała przebudowany starszy liniowiec pasażerski, także pozyskany w ramach reparacji wojennych (*Jurij Dołgorukij* – eks niemiecki *Hamburg II*), dwie kolejne zaś posiadały wybudowane od podstaw w ZSRR jednostki typu „Sowiecka Ukraina”, będącymi największymi na świecie statkami tego rodzaju (*Sowiecka Ukraina* i *Sowieck-*

ska Rossija). Na początku lat 60. do eksploatacji weszły dwie ostatnie radzieckie flotylle wielorybnicze – „Wła-

dywostok” i „Dalnij Wostok”, których statkami-bazami były także nowe, wybudowane w stoczni zachodnonie-

3. W tym okresie dziewięciu norweskich armatorów wykorzystywało 17 statków-baz wielorybniczych. Przedsiębiorstwo wielorybnicze Rasmussen Johan & Company (Konow Magnus) z Sandefjordu posiadało pięć takich jednostek. Były to: *Sir James Clark Ross I/1* (od 1923: eks frachtowiec *Mahrona* Brocklebank Line/1905/8224 BRT), *C.A. Larsen* (od 1926: eks zbiornikowiec *San Gregorio* Eagle Oil Transport/1913/13 246 BRT), *Vikingen* (1929/14 772 BRT) oraz bliźniacze - *Sir James Clark Ross II/1* (1930/14 362 BRT) i *Vestfold* (1931/14 547 BRT). Armator Dahl Thor A/S z Sandefjordu miał cztery statki-bazy wielorybnicze: bliźniacze - *Ole Wegger* (od 1928: eks zbiornikowiec *San Lorenzo* Eagle Oil Transport/1914/12 201 BRT) i *Thorshammer* (od 1928: eks zbiornikowiec *San Nazario* Eagle Oil Transport/1914/12 215 BRT), *Solglint* (od 1928: eks liniowiec pasażerski *Stockholm I/1* Svenska Amerika Lijn; od 1915: eks *Potsdam* Holland Amerika Lijn/1899/12 246 BRT) i *Torood* (od 1930: eks kablowiec *Colonia* Telegraph Construction & Maintenance/1902/8133 BRT). Przedsiębiorstwo wielorybnicze Jahre Anders & Company wykorzystywało dwa nowe bliźniacze statki-bazy - *Kosmos* (1929/17 801 BRT) i *Kosmos II* (1931/16 966 BRT). Sześciu armatorów posiadało po jednym statku-bazie wielorybniczej. Były to przedsiębiorstwa: Brunn & von der Lippe z Tonsbergu z jednostką *Pelagos* (od 1929: eks liniowiec pasażerski *Athenic I/1* White Star Line/1901/12 083 BRT), Bugge & Krogh z Tonsbergu - z *Terje Viken* (1936/20 638 BRT), Hviistendahl Yngver z Tonsbergu - ze *Skytteren* (od 1928: eks liniowiec pasażerski *Suevic* White Star Line/1900/12 686 BRT), Knutsen Knut O/A z Haugesundu - z *Suderøy* (od 1929: eks frachtowiec *Balto*; eks *Kim* Johanessen Line/1913/7562 BRT) oraz Melsom & Melsom z Larviku - z *Lancing* (od 1925: eks frachtowiec *Blackwell*; eks *Colanda*; od 1920: eks *Omisk* Dobrowolny Flot; od 1915: eks *Rio Tiete*; eks *Knight Errant*/1898/7866 BRT).

4. Czterech brytyjskich armatorów w tym okresie wykorzystywało dziewięć statków-baz wielorybniczych. Przedsiębiorstwo Salvesen Christian & Company z Leith posiadało sześć jednostek: *Salvestria* (od 1929: eks statek pasażerski *Cardiganshire IV/1* Shire Line/1913/11 938 BRT), *Sourabaya* (od 1929: eks statek pasażerski *Carmarthenshire IV/1* Shire Line/1915/10 107 BRT), bliźniacze - *Southern Princess* (od 1929: eks zbiornikowiec *San Patricio* Eagle Oil Transport/1915/12 156 BRT) i *Southern Empress* (od 1930: eks zbiornikowiec *San Jeronimo* Eagle Oil Transport/1914/12 398 BRT), *New Sevilla* (od 1930: eks statek pasażerski *Runic III/1* White Star Line/1900/13 801 BRT) i *Saluta* (od 1936: eks zbiornikowiec *Southern King*; eks *Moora*; eks *Lothringen*/1906/6261 BRT). Trzech kolejnych armatorów wykorzystywało po jednym statku-bazie. Były to firmy: Hektoria Limited z Londynu - z *Hektorij* (od 1928: eks statek pasażerski *Medic* White Star Line/1899/13 797 BRT), St. Helier Shipowners Limited z Londynu - ze *Svend Foy* (1931/14 795 BRT) oraz należąca do brytyjskiego dominium Afryki Południowej Irwin & Johnson Limited z Kapsztadu - z *Tafelberg* (1930/13 640 BRT).

5. W latach 30. XX wieku trzech japońskich armatorów wykorzystywało sześć statków-baz wielorybniczych. Były to przedsiębiorstwa: Nippon Suisan KK z Tokio z jednostkami - *Tonan Maru I/1* (od 1935: eks zbiornikowiec *Antarctic Maru*; od 1934: eks *Antarctic* Antarctic A/S; od 1934: eks *Opawa* New Zealand Shipping/1909/9866 BRT) oraz bliźniaczki - *Tonan Maru No 2 I/1* (1937/19 425 BRT) i *Tonan Maru No 3* (1938/19 625 BRT), Taiyo Howe KK z Kobe z bliźniaczki - *Nisshin Maru I/1* (1936/16 764 BRT) i *Nisshin Maru No 2 I/1* (1937/17 553 BRT) oraz Kyokuyo Howe KK z Tokio z bazą *Kyokuyo Maru I/1* (1938/17 549 BRT).

6. W latach 30. i na początku lat 40. XX wieku czterech niemieckich armatorów wykorzystywało siedem statków-baz wielorybniczych. Były to przedsiębiorstwa: Hamburger Walfang Kontor GmbH z Hamburga z czterema jednostkami - *Südmeer* (od 1937: eks zbiornikowiec *Sydis* Norske Hvalprodukter; od 1934: eks *Torodd* Dahl Thor; od 1930: eks kablowiec *Colonia* Telegraph Construction & Maintenance/1902/8133 BRT) i *Wikingen* (od 1938: eks *Vikingen* Rasmussen Johan & Company/1929/14 772 BRT) oraz zdobytymi w 1940 roku statkami norweskimi - *C.A. Larsen* (eks Krag Jorgen; od 1927: eks Rasmussen Johan & Company; od 1926: eks zbiornikowiec *San Gregorio* Eagle Oil Transport/1913/13 246 BRT) i *Skytteren* (eks Hviistendahl Yngver; od 1928: eks statek pasażerski *Suevic* White Star Line/1900/12 686 BRT), *Erste Deutsche Walfanggesellschaft* z Hamburga - z jednostką *Jan Wellem* (od 1936: eks statek pasażerski *Württemberg* HAPAG/1921/11 776 BRT), *Rau Walter Walfang AG* z Bremy - z *Walter Rau* (1937/13 752 BRT) oraz *Unitas Deutsche Walfang* z Hamburga - z *Unitas* (1937/21 846 BRT).

7. Po zakończeniu drugiej wojny światowej siedmiu norweskich armatorów wykorzystywało w sumie 11 statków-baz wielorybniczych. Po trzy jednostki posiadały przedsiębiorstwa: Dahl Thor A/S - starszą bazę *Thorshammer* (patrz wyżej) oraz dwie nowsze bliźniacze - *Thorshavet* (1947/19 168 BRT) i *Thorshovdi* (1948/18 361 BRT) i Jahre Anders & Company - *Kosmos III* (1947/18 460 BRT), *Kosmos IV* (od 1946: eks *Walter Rau* Rau Walter Walfang AG/1937/14 0869 BRT) i *Jalinga* (od 1962: eks *Suderøy* Knutsen Knut O/A; od 1929: eks frachtowiec *Balto*; eks *Kim* Johanessen Line/1913/7562 BRT). Armator Brunn & von der Lippe kontynuował swoją działalność przy pomocy dwóch starszych baz - *Pelagos* (patrz wyżej) oraz *Antarctic* (od 1946: eks Hamburger Walfang Kontor; od 1940: eks Krag Jorgen; od 1927: eks Rasmussen Johan & Company; od 1926: eks zbiornikowiec *San Gregorio* Eagle Oil Transport/1913/13 246 BRT). Po jednym statku wykorzystywały przedsiębiorstwa: Knutsen Knut O/A z bazą *Suderøy* (patrz wyżej), Krag Jorgen - z eks niemiecką jednostką *Abraham Larsen* (od 1950: eks *Empire Victory*; od 1945: eks *Unitas* Unitas Deutsche Walfang/1937/21 846 BRT), Melsom & Melsom z nową bazą *Norhval* (1945/13 830 BRT) i Rasmussen Johan & Company z *Sir James Clark Ross I/1* (patrz wyżej).

8. Dwóch armatorów brytyjskich po zakończeniu drugiej wojny światowej kontynuowało swoją działalność przy pomocy czterech statków-baz wielorybniczych. Przedsiębiorstwo Salvesen Christian & Company wykorzystywało trzy jednostki - starszą bazę *Saluta* (patrz wyżej) oraz dwie nowe bliźniacze - *Southern Venturer* (1945/14 493 BRT) i *Southern Harvester* (1946/15 448 BRT), natomiast Hector Whaling Limited posiadało nowy statek *Balaena* (1946/15 795 BRT).

9. Trzech japońskich armatorów po drugiej wojnie światowej kontynuowało swoją działalność przy pomocy dziewięciu statków-baz wielorybniczych. Przedsiębiorstwo Taiyo Howe KK wykorzystywało cztery jednostki - *Nisshin Maru I/1* (1951/16 811 BRT), *Nisshin Maru No 2 I/1* (od 1957: eks *Abraham Larsen* Krag Jorgen; od 1950: eks *Empire Victory*; od 1945: eks *Unitas* Unitas Deutsche Walfang/1937/27 059 BRT), *Nisshin Maru No 3* (od 1961: eks *Kosmos III* Jahre Anders & Company/1947/23 406 BRT) i *Nisshin Maru I/1* (1987/8030 BRT). Armator Kyokuyo Hoge KK eksploatował trzy bazy - *Kyokuyo Maru I/1* (od 1955: eks zbiornikowiec *Tsuruoka* Maru/1945/11 448 BRT), *Kyokuyo Maru No 2* (od 1956: eks *Olympic Challenger* Onassis A.S.; od 1950: eks zbiornikowiec *Herman E. Whiton* Union Sulphur; od 1948: eks *Oregon Trail* US Maritime Commission/1943/16 433 BRT) i *Kyokuyo Maru No 3* (od 1960: eks *Balaena* Hector Whaling Limited/1946/15 715 BRT). Przedsiębiorstwo Nippon Suisan KK wykorzystywało dwa statki - *Tonan Maru I/1* (od 1951: eks *Tonan Maru No 3*/1938/19 625 BRT) i *Tonan Maru No 2 I/1* (od 1957: eks zbiornikowiec *Matsushima Maru*/1951/13 815 BRT).

10. Przedsiębiorstwo wielorybnicze Vinke & Company z Amsterdamu posiadało dwie bazy - *Willem Barendsz I/1* (od 1946: eks zbiornikowiec *Pan Gothia* Pagota A/B/1931/10 725 BRT) i *Willem Barendsz II/1* (1955/26 836 BRT).

11. Argentyński armator Yacimientos Petroliferos Fiscales z Buenos Aires wykorzystywał statek-bazę wielorybniczą *Juan Peron* (1951/24 570 BRT), który w 1955 zmienił nazwę na *Cruz del Sur*.

12. Jednostki tej flotylli pływały pod flagami Panamy i Hondurasu. Składającą się z około 600 ludzi załogę flotylli w około 97% stanowili Niemcy, którzy w znacznej części w okresie międzywojennym pracowali w własnych flotylach wielorybniczych.

13. Przedsiębiorstwo Olympic Whaling Company (Onassis A.S.) posiadało statek-bazę *Olympic Challenger* (od 1950: eks zbiornikowiec *Herman E. Whiton* Union Sulphur; od 1948: eks *Oregon Trail* US Maritime Commission/1943/16 433 BRT). Od roku 1956 jednostka ta służyła w Japonii jako *Kyokuyo Maru 2*.

mieckiej jednostki typu „Władywostok” (*Władywostok* i *Dalnij Wostok*).

Szczyt połowów wielorybów miał swoje miejsce w połowie lat 60. XX wieku i w tym też czasie Związek Radziecki w tej dziedzinie zajmował pierwsze miejsce na świecie (43% produkcji światowej wobec 41% Japonii). W tym okresie na świecie odławiano prawie 70 000 wielorybów rocznie. W kolejnych latach przemysł wielorybny zaczął jednak osiągać coraz słabsze rezultaty. Spadek połowów widać wyraźnie na przykładzie trzech sezonów łowczych radzieckiej floty wielorybnej. W sezonie 1974-1975 upolowała ona w sumie 17 999 waleń, w sezonie 1975-1976 – 14 594, a w sezonie 1976-1977 – 8443¹⁴. Do początku lat 80. ZSRR rozwiązał swoje flotyllę wielorybniczą, a co za tym idzie pozbył się również ich statków-baz oraz jednostek myśliwskich. W latach 1967-1975 zostały skreślone ze służby i sprzedane na złom trzy najstarsze jednostki (*Aleut*, *Sława* i *Jurij Dołgorukij*). Cztery nowsze statki w latach 1980-1984 przebudowano na bazy rybackie (*Sowietskaja Ukraina* i *Sowietskaja Rossija* oraz *Władywostok* i *Dalnij Wostok*), po czym złomowano je w latach 90.

Już po zakończeniu drugiej wojny światowej dało się zauważyć drastyczne zmniejszenie się liczby wielorybów, co spowodowało zdecydowane protesty przeciwko masowemu na nie polowaniu. Dodatkowym czynnikiem były także okrutne sposoby zabijania waleń, szczególnie przy pomocy harpunów z ładunkami wybuchowymi. W listopadzie 1946 roku 42 kraje podpisały Międzynarodową Konwencję w Sprawie Regulacji Wielorybnictwa (ICRW – International Convention for the Regulation of Whaling) oraz powołały Międzynarodową Komisję Wielorybnictwa (IWC – International Whaling Commission), mającą monitorować sytuację w tej dziedzinie przemysłu. W 1986 roku IWC ogłosiła pięcioletnie moratorium na połowy wielorybów, które, pomimo sprzeciwu kilku państw, jest sukcesywnie przedłużane. Od tego też czasu przemysł wielorybny praktycznie zakończył swoją działalność na dużą skalę. Teoretycznie wieloryby mogły być teraz odławiane jedynie do celów naukowych lub też do celów konsumpcyjnych przez ludność terenów, na których połowy

waleń należą do tradycji kulturowej¹⁵. Obecnie zdarzają się jednak nielegalne połowy wielorybów, dokonywane głównie przez Japonię, przeciwko czemu w zdecydowany sposób protestują organizacje ekologiczne.

Flotylla wielorybnicza „Aleut”

Pod koniec lat 20. radzieckie przedsiębiorstwo Kamczackie Towarzystwo Akcyjne (Akcioniernyje Kamczatskoje Obszczestwo) zakupiło w Stanach Zjednoczonych średniej wielkości frachtowiec, który planowano przebudować w jednej z norweskich stocznia na statek-bazę wielorybniczą. Jednak Norwegowie, którzy w przedsięwzięciu tym widzieli dla siebie początki konkurencji ze strony Związku Radzieckiego w dziedzinie wielorybnictwa, zaproponowali za dokonanie powyższej przebudowy zbyt wygórowaną cenę i do sfinalizowania transakcji ostatecznie nie doszło. Statek, który otrzymał nazwę *Aleut*, został przebudowany więc w stoczni radzieckiej. Wkrótce jednostka ta wraz z trzema zakupionymi w Norwegii statkami łowczymi¹⁶ utworzyła pierwszą radziecką flotyllę wielorybniczą o nazwie „Aleut”.

W lecie 1932 roku wyszła ona w swój pierwszy komercyjny rejs na wody dalekowschodnie, gdzie udało się złowić 22 wieloryby. W lutym następnego roku flotylla weszła do Władywostoku, z którego później operowała na wodach północnej części Oceanu Spokojnego. W roku 1933 flotylla „Aleut” złowiła 203 wieloryby, w 1934 – 339, a w 1935 – 487. Flotylla kontynuowała swoją działalność także po zakończeniu drugiej wojny światowej i została rozwiązana dopiero w 1967 roku. Pracowało w niej wielu wybitnych specjalistów, którzy później stanowili kadrę dla kolejnych radzieckich flotylli wielorybnych. Byli to między innymi kapitanowie – A.J. Dudnik, A.D. Poliakow, J.T. Ljulko i W.M. Olejnikow oraz harpunnicy – J.G. Konowałow, A.N. Purgin i F.D. Prokopienko.

Statek-baza wielorybnicza *Aleut*

Należący do armatora US Shipping Board frachtowiec *Glen Rid-*

ge został wybudowany w 1919 roku w amerykańskiej stoczni Standard Shipbuilding Corporation na Shooter's Island (Nowy Jork). Przez Rosjan został zakupiony w 1929 i otrzymał nazwę *Aleut*. Jednostkę tę w latach 1930-1932 na statek-bazę wielorybniczą przebudowała stocznia w Leningradzie. Jej armatorem-operatorem było państwowe przedsiębiorstwo Dalmorzwierprom, a portem macierzystym Władywostok. 27 lipca 1932 jednostka wypłynęła z Leningradu w pierwszą radziecką wyprawę flotylli wielorybnej. Trasa statku wiodła przez Atlantyk i Kanał Panamski. 25 października upolowane zostały dwa pierwsze „radzieckie” wieloryby i dzień ten uznano oficjalnie jako dzień narodzin przemysłu wielorybniczego ZSRR. Po zakończeniu powyższej wyprawy, w lutym 1933 roku *Aleut* po raz pierwszy wszedł do Władywostoku. Statek został skreślony z eksploatacji w 1967 roku, po 35-letniej służbie pod radziecką flagą. Wcześniej stał się głównym bohaterem wydanej w 1936 roku książki B. Zienkowicza – „Dookoła świata za wielorybami”, która również po drugiej wojnie światowej ukazała się w Polsce.

Po przebudowie na bazę wielorybniczą parowiec miał pojemność 5055 BRT oraz wymiary – długość 115 m, szerokość 15,8 m i zanurzenie 8 m. Miał prostą dziobnicę i lekko nawisającą rufę, w której znajdowała się pochylnia (slip) do wyciągania złowionych przez jednostki myśliwskie waleń. Pochylnia ta była jedną z charakterystycznych cech statków-baz wielorybnych, później zaś występowała na bazach rybackich oraz trawlerach-przetwórnich. *Aleut* na śródookręciu miał nadbudówkę, na której, za pomostem nawigacyjnym, znajdował się niewielki prosty komin. Na śródookręciu ulokowana była także siłownia, na którą składały się – kotłownia oraz tuż za nią usytuowana maszyna parowa pracująca na jedną śrubę, co pozwalało na osiąganie prędkości 9,5 w. Statek miał jeden ster płetwowy. Przed rufową pochylnią znajdowała się przetwórnica, przed którą ulokowane były

14. W pierwszym z podanych sezonów upolowano 14 456 dużych i 3543 małych wielorybów, w drugim odpowiednio – 11 560 i 3034, w trzecim natomiast – 4462 i 3981.

15. Chodzi tutaj o Inuitów (wcześniej określanych jako Eskimosi) – grupę rdzennych ludów obszarów arktycznych i subarktycznych, zamieszkujących Grenlandię, Kanadę, Alaskę i Syberię.

16. Były to jednostki myśliwskie o typowo „socjalistycznych” nazwach – *Awangard*, *Trudfront* i *Entuzjast*.

zbiorniki na wytopiony już z tłuszczu olej wielorybi. Na wysokości pomostu nawigacyjnego usytuowane były magazyny na służący do opalania kotłów węgiel, a tuż przed nim znajdowały się – platforma do obrabiania wielorybów oraz piła do cięcia ich kości.

Pomieszczenia liczącej 126 osób załogi usytuowane były w nadbudówce statku. W części dziobowej kadłuba ulokowano kotły do wytapiania wielorybiego tłuszczu, a na samej rufie – magazyn materiałów wybuchowych używanych do harpunów wykorzystywanych na jednostkach myśliwskich. Na dziobie i w tylnej części nadbudówki znajdowały się dwa maszty paltowe z bomami ładunkowymi – pierwszy z trzema, drugi zaś z dwoma. Tuż przed pomostem nawigacyjnym oraz na rufie stały podstawy dla kolejnych bomów ładunkowych – ta pierwsza dla trzech, natomiast druga dla dwóch. *Aleut* miał trzy pary ustawionych po obu stronach nadbudówki łodzi ratunkowych oraz znajdujący się za tylnym masztem na lewej burcie niewielki kuter o nazwie *Aleucik*.

„Druga Dalekowschodnia Flotylla Wielorybnicza”

Druga Dalekowschodnia Flotylla Wielorybnicza została utworzona pod koniec 1946 roku. W jej skład wchodziło 15 jednostek łowczych, którymi były odpowiednio dostosowane do pełnienia swoich funkcji służące w czasie drugiej wojny światowej trałowce. Flotylla nie posiadała własnej bazy pływającej, do swojej dyspozycji miała natomiast trzy nadbrzeżne bazy-kombinaty przetwórcze, które ulokowane zostały na wyspach archipelagu Wysp Kurylskich. Były to bazy o nazwach: „Podgórnij” (wyspa Paramuszir), „Skalistyj” (wyspa Simuszir) i „Kasatka” (wyspa Iturup). Jednostki myśliwskie odławiały wieloryby w rejonie Wysp Kurylskich i dostarczały je do powyższych kombinatów do przetwarzania. Niestety z powodu braku bazy pływającej, obszar operowania statków łowczych był ograniczony. Dowódcą flotylli był kapitan G.W. Wajner, który później pełnił funkcję pierwszego zastępcy flotylli „Sowiecką Rossija”. „Druga Dalekowschodnia Flotylla Wielorybnicza” prowadziła swoją działalność do 1964 roku, kiedy to jej kombinaty nadbrzeżne



Aleut w jednym z portów, lata 50-te.

Fot. grzecznościowo Awiabaza



Aleut z jedną z jednostek myśliwskich, za rufą widoczne upolowane wieloryby.

Fot. grzecznościowo Awiabaza

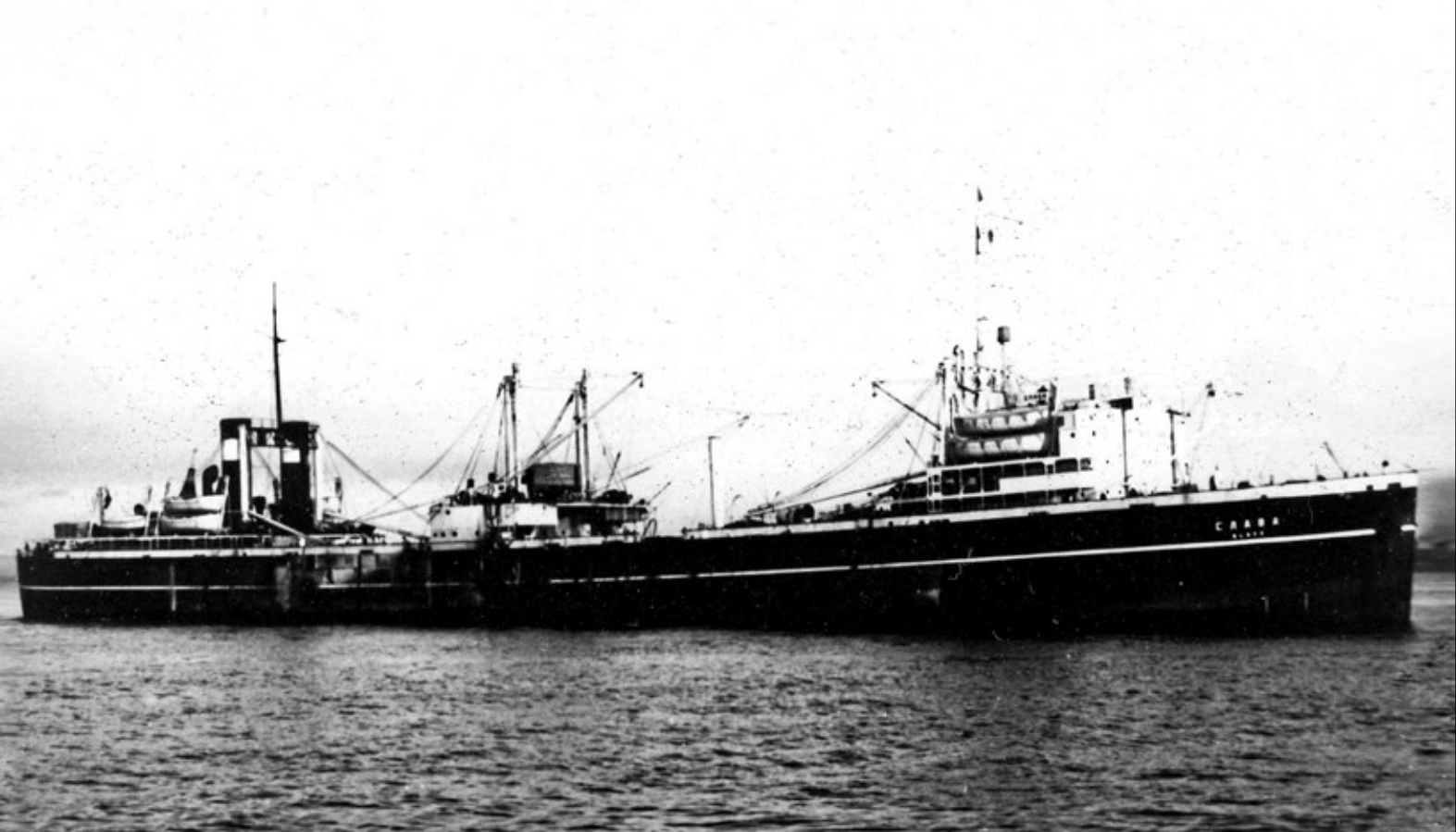
zostały zamknięte, a jednostki łowcze skreślone z eksploatacji. We flotylli pracowało wielu specjalistów, którzy później stanowili trzon kadry radzieckiej floty wielorybniczej. Byli to oprócz wspomnianego wyżej kapitana Wajnera między innymi – N.N. Martynow oraz kobieta-kapitan jednostki łowczej – A.J. Borisow.

Flotylla wielorybnicza „Sława”

Trzecia radziecka flotylla wielorybnicza nosiła nazwę „Sława”. Zo-

stała zorganizowana także w końcu 1946 roku. Jej bazą została Odessa. W skład flotylli, oprócz statku-bazy *Sława*, początkowo wchodziło 18 starych parowych jednostek łowczych. W 1956 roku statki myśliwskie zostały wymienione na 20 nowych jednostek o napędzie diesel-elektrycznym, co zdecydowanie zwiększyło efektywność działań flotylli. W pierwszym rejsie przemysłowym flotyllą dowodził słynny radziecki kapitan-polarnik – W.I. Woronin¹⁷. Następnie, do

17. W.I. Woronin (1890-1952) był dowódcą dwóch słynnych radzieckich statków będących uczestnikami kierowanych przez O.J. Schmidta ekspedycji polarnych w pierwszej połowie lat 30. XX wieku. W roku 1932 Woronin dowodził statkiem *Sibirakow* (od 1915: eks *Bellaventure*/1909/1383 BRT), który jako pierwszy w historii przepłynął Drogę Polarną w rejsie z Morza Białego na Morze Beringa. W następnym roku był kapitanem statku *Czeluskin* (od 1933: eks *Lena*/1933/3607 BRT), który stał się bohaterem słynnej akcji ratunkowej. 10 sierpnia 1933 roku jednostka ta wypłynęła w rejs z Murmańska do Władywostoku poprzez Przejście Północno-Wschodnie. 13 lutego następnego roku *Czeluskin* został zgnieciony przez krę lodową i zatonił, a uczestnicy wyprawy zeszli na lód, skąd do 13 kwietnia zostali uratowani przez radzieckich lotników polarnych.



Sława w początkowym okresie służby pod radziecką banderą.

Fot. zbiory Borysa Lemaczki

roku 1959 jej dowódcą był doświadczony kapitan A.N. Solianik, który później dowodził flotyllą „Sowietskaja Ukraina”. W sezonie 1956-1957 flotylla „Sława” złowiła 3282 wieloryby, z których uzyskano 31 285 t produktów (28 314 t oleju wielorybiego, 1965 t mączki wielorybiej, 500 t mięsa wie-

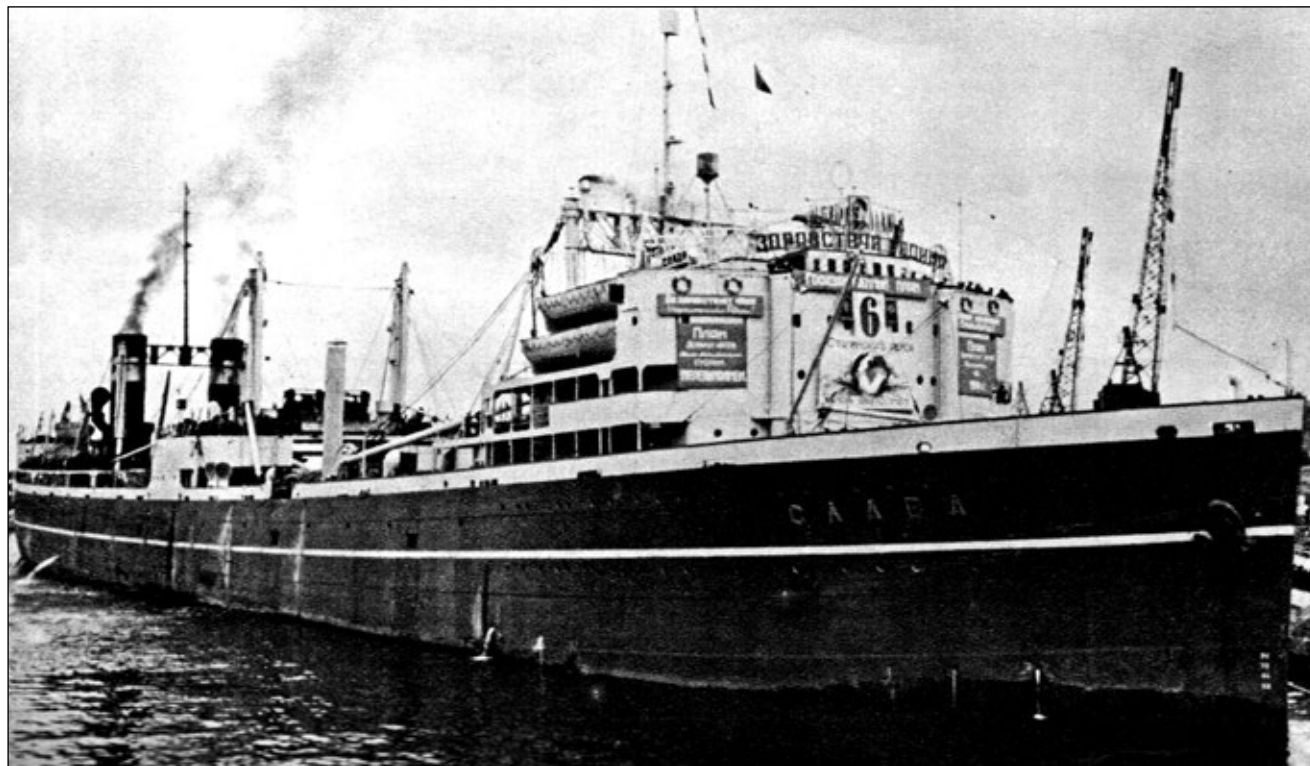
lorybiego i 506 t wątroby wielorybiej). W 1966 flotylla została przebazowana na Daleki Wschód (Władywostok), skąd operowała w północnej części Oceanu Spokojnego. W 1971 roku „Sława” została rozwiązana, a jej jednostki pływające skreślone z eksploatacji i sprzedane na złom.

Statek-baza wielorybnicza Sława

26 września 1946 w Liverpoolu, Związek Radziecki w ramach reparacji wojennych przejął eks-niemiecką dużą bazę wielorybniczą o nazwie *Wiking*. Statek ten został wybudowany w końcu lat 20. dla Norwegii w brytyjskiej stoczni Swan Hunter & Wigham

Sława powracająca do Odessy - macierzystego portu. Duże banery i transparenty obwieszczają o wykonaniu planu połowów, przełom lat 40/50-tych.

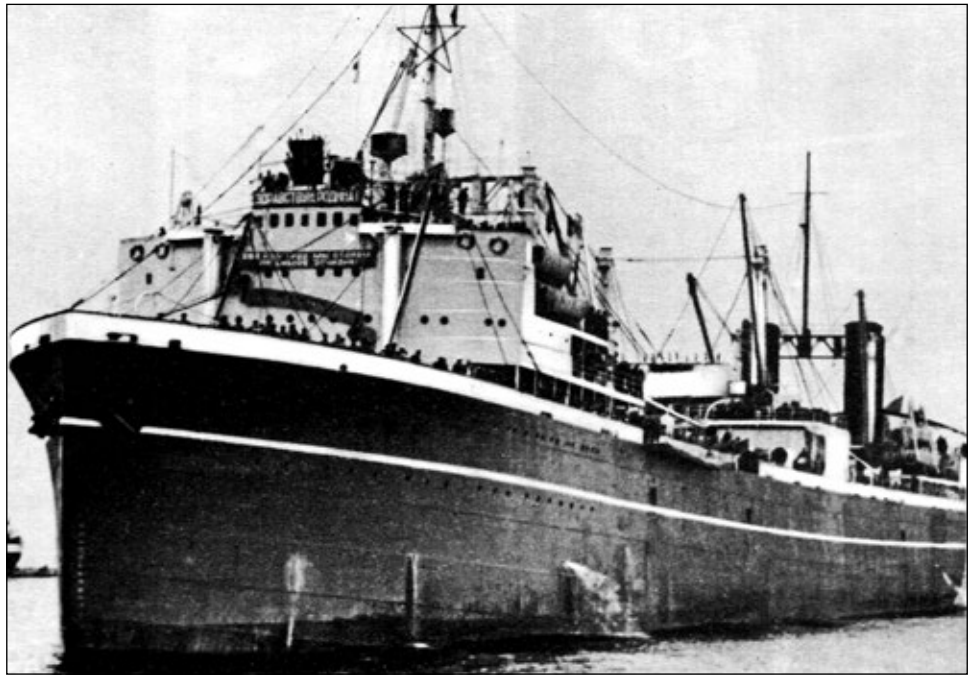
Fot. zbiory Jacka Jarosza



Richardson w Newcastle pod numerem 1377. Armatorem-operatorzem jednostki, która podczas wodowania 6 lipca 1929 roku otrzymała imię *Vikingen* było przedsiębiorstwo wielorybnicze Rasmussen, Johan & Company (Konow Magnus) z Sandefjordu, a jej właścicielem - Viking Corporation. Jednostka została ukończona 1 września 1929 roku. Po prawie dekadzie eksploatacji przez Norwegów zakupiła ją niemieckie przedsiębiorstwo Deutsche Ölmühlen Rohstoffe GmbH (Ölmühlen Walfang Konsortium) z Berlina. Armatorem-operatorzem stało się przedsiębiorstwo Hamburger Walfang-Kontor GmbH z Hamburga. W 1938 roku statek zmienił nazwę na *Wikinger*.

Nie pełnił jednak swojej funkcji pod niemiecką flagą handlową zbyt długo, gdyż już w roku następnym wybuchła druga wojna światowa i jednostka została zarekwirowana przez Kriegsmarine, gdzie początkowo miała służyć w charakterze zbiornikowca. Od 28 czerwca 1940 roku statek pełnił funkcję bazy w stoczni marynarki wojennej w Kilonii, a od 1943 – stacjonował w Rydze. Na początku 1945 roku *Wikinger* brał udział w ewakuacji ludności niemieckiej z terenów Prus Wschodnich¹⁸. 25 marca wypłynął z Gdyni, mając na pokładzie około 700 uchodźców. 8 maja 1945 roku jednostka w Kilonii została opanowana przez Brytyjczyków. Formalnie została przez nich przejęta jako zdobycz wojenna 16 czerwca. 7 sierpnia tego roku otrzymała nazwę *Empire Venture* i do listopada 1945 w kilonńskiej stoczni HDW AG była remontowana i modernizowana. Jej właścicielem było teraz Ministerstwo Transportu Wojennego (Ministry of War Transport)¹⁹.

7 grudnia tego roku statek został jednak w ramach reparacji wojennych przyznany Związkowi Radzieckiemu. Od czerwca do września 1946 roku w Liverpoolu zdjęto z niego za instalowane wcześniej w Ki-



Dwa kolejne ujęcia *Sławy* wykonane w Odessie, lecz tym razem na początku lat 60-tych.

Fot. zbiory Jacka Jarosza

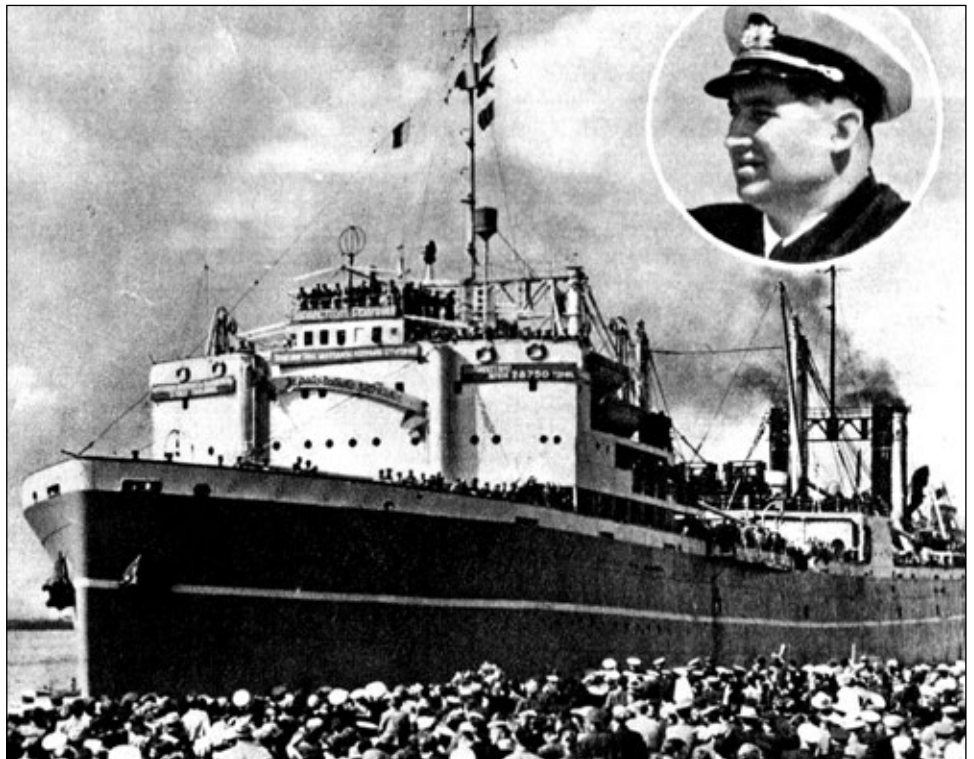
lonii nowe wyposażenie do obróbki wielorybów. 26 września tego roku jednostka została oficjalnie przejęta przez ZSRR i do grudnia prowadzono na niej prace stoczniove, najprawdopodob-

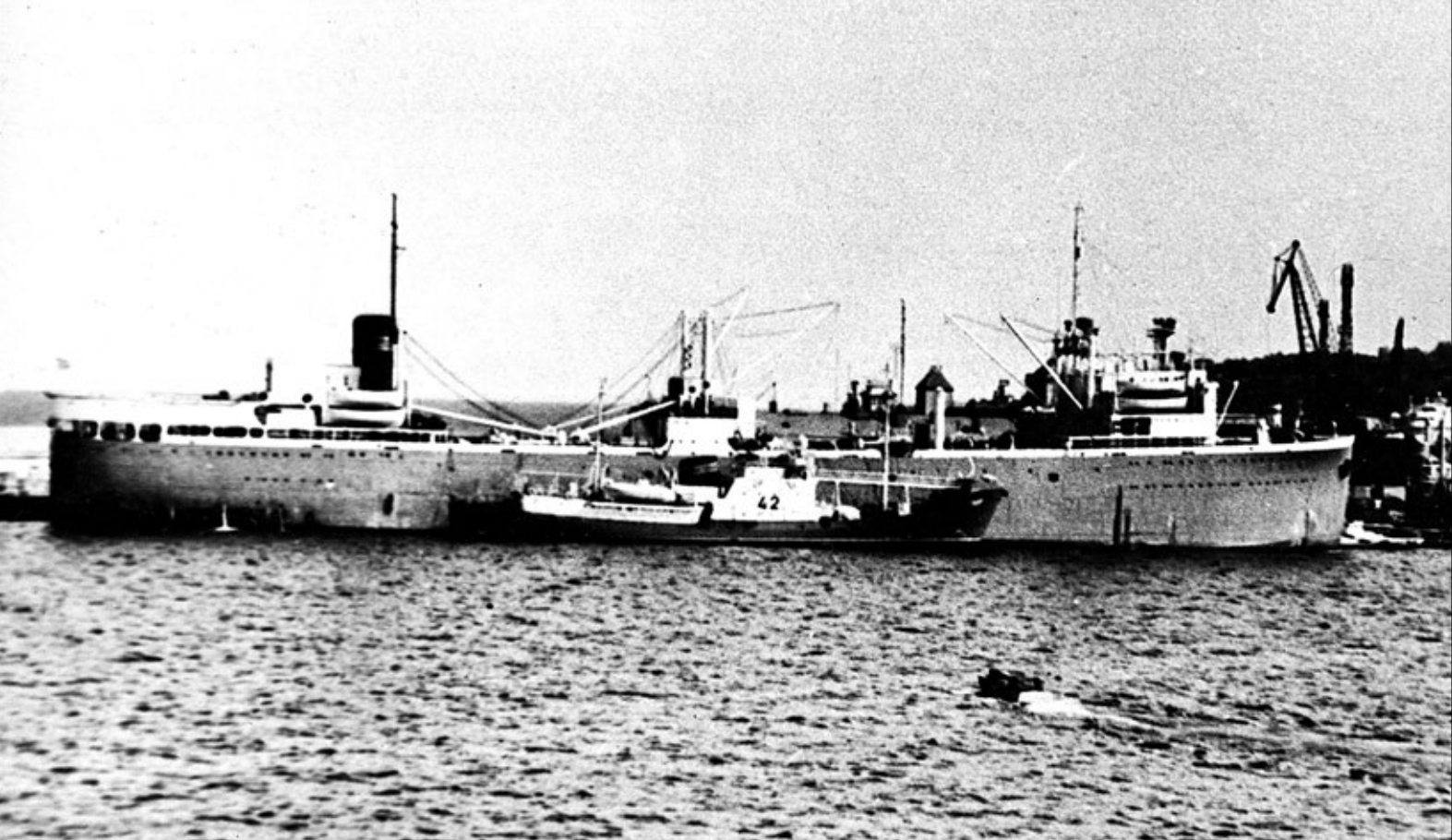
niej również w Liverpoolu. Rosjanie, którzy także planowali ją wykorzystać w przemyśle wielorybniczym, początkowo mieli dla niej przeznaczyć nazwę *Antarktika*²⁰, jednak ostatecznie statek

18. W sumie na przełomie lat 1944-1945 w ewakuacji ludności Prus Wschodnich oprócz okrętów Kriegsmarine uczestniczyło aż 671 cywilnych jednostek o łącznej pojemności 1 686 359 BRT. Wśród tych ostatnich znajdowały się dwa statki będące bohaterami opracowania – *Wikinger* (przyszła *Sława*) i *Hamburg /III/* (przyszły *Jurij Dolgorukij*).

19. Ministerstwo Transportu Wojennego (Ministry of War Transport - MoWT) zostało utworzone 1 maja 1941 roku z połączenia powstałego w 1919 roku Ministerstwa Transportu (Ministry of Transport) i Ministerstwa Żeglugi (Ministry of Shipping). W kwietniu 1946 roku zmieniło nazwę na Ministerstwo Transportu (Ministry of Transport - MoT).

20. Możliwe, iż jednostka przez krótki okres nazwę tę nosiła.





Sława w końcowym okresie swojej owocnej służby, Władywostok, lata 1966-1969. Dobrze widoczny hangar i lądowisko dla śmigłowca na rufie. Przy burcie jedna z jednostek myśliwskich.
Fot. zbiory Anatolija Odajnika

otrzymał imię *Sława*. Jednostka stała się drugim statkiem-bazą radzieckiej floty wielorybniczej i jednocześnie najważniejszym elementem flotylli „Sława”. 22 grudnia 1946 roku statek wypłynął z Liverpoolu w swój pierwszy antarktyczny rejs. Wśród radzieckich wielorybników określany był jako „Kosatka”. Portem macierzystym *Sławy* była Odessa, przy czym w 1966 roku stał się nim Władywostok. Statek został wycofany ze służby w roku 1970, po 24-letniej eksploatacji pod flagą radziecką. W sumie jednak jednostka ta jako baza wielorybnicza pływała przez aż 40 lat (z wyłączeniem okresu wojny), przy czym początkowo nosiła flagi – norweską, niemiecką i brytyjską. W pierwszych miesiącach 1971 roku statek został sprzedany do Japonii i zmienił nazwę na *Fuji Maru*. 13 lipca tego samego roku przekazano go na złom. Rozbiórkę rozpoczęto w październiku w stoczni złomowej w Kaohsiung (Tajwan).

Pojemność statku wynosiła 14 772 BRT i 19 730 DWT, a jego wymiary były następujące: długość całkowita 155,32 m, długość między pionami 149,35 m, szerokość 21,67 m i zanurzenie 10,36 m. Wysokość kadłuba wynosiła 15,88 m. Jednostka miała trzy pokłady. Jej siłownia składała się z dwóch trzycylindrowych maszyn parowych potrójnego rozprężania i czterech ko-

tłów. Miała moc 4300 KM, co pozwalało na osiąganie prędkości 11 w. (maksymalnie 12 w.). Statek miał dwie śruby napędowe i jeden ster płetwowy. Jego zasięg wynosił 17 000 Mm, a zapas paliwa sięgał 2800 t. Załoga składała się z 366 ludzi. *Sława* miała nadbudówkę na dziobie, drugą na śródokręciu, trzecią zaś na rufie. Para stojących obok siebie kominów znajdowała się w przedniej części nadbudówki rufowej.

Statek miał cztery pary podstaw pod bomby ładunkowe. Pierwsza para podstaw znajdowała się tuż przed pomostem nawigacyjnym, przy czym każda z nich przeznaczona była dla jednego bomu. Druga para – także dla pojedynczych bomów, usytuowana była w tylnej części nadbudówki dziobowej. Trzecia para podstaw, z której każda obsługiwała po dwa bomby, znajdowała się na niewielkiej nadbudówce na śródokręciu. Ostatnia para – także dla dwóch bomów dla każdej podstawy, usytuowana była tuż przed obu kominami jednostki. Druga i czwarta podstawy bomów w swoich górnych częściach połączone były kratownicami, na których znajdowały się niewielkie maszty²¹. Z czasem jednostka w części rufowej otrzymała hangar i lądowisko dla śmigłowca. Po obu stronach

nadbudówki dziobowej znajdowały się dwie pary ustawionych nad sobą łodzi ratunkowych. Kolejne cztery pary łodzi usytuowane były – także nad sobą, po obu stronach nadbudówki rufowej. Kadłub *Sławy* był pomalowany na szaro, z dwoma białymi pasami – pierwszym na wysokości kluz kotwicznych, drugim natomiast na nadburciu.

Flotylla wielorybnicza „Jurij Dołgorukij”

Flotylla „Jurij Dołgorukij” została utworzona w lipcu 1960 roku. Składała się z przebudowanego z eks-niemieckiego liniowca pasażerskiego statku-bazy wielorybniczej *Jurij Dołgorukij* oraz 17 jednostek łowczych o napędzie diesel-elektrycznym. Portem macierzystym operującej na wodach antarktycznych flotylli był Kaliningrad. Flotylla została rozwiązana w 1975 roku, a jej jednostki pływające skreślono ze służby. W lipcu 2010 roku, w 50-lecie powstania flotylli „Jurij Dołgorukij”, w Kaliningradzie odbyło się uroczyste spotkanie jej byłych pracowników.

Statek-baza wielorybnicza *Jurij Dołgorukij*

Przyszły *Jurij Dołgorukij* został wybudowany jako statek pasażerski *Hamburg* /II/ w hamburskiej stoczni Blohm

21. Istnieją ilustracje, na których kratownica łączy nie drugą parę podstaw bomów ładunkowych, lecz pierwszą.

& Voss. Należał do liczącej cztery jednostki serii typu „Albert Ballin”²². Mający numer stoczniowy 473 liniowiec został wodowany 14 listopada 1925, a jego ukończenie nastąpiło 27 marca 1926 roku. Statek wszedł do eksploatacji w niemieckim przedsiębiorstwie żegludowym Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) i operował na linii Hamburg-Nowy Jork. Po wejściu do eksploatacji dwukominowy transatlantyk miał pojemność 21 132 BRT i 12 248 NRT oraz wymiary: długość całkowitą 193,50 m, długość na linii wodnej 183,64 m, szerokość na linii wodnej 22,07 m, szerokość całkowitą 24,08 m i zanurzenie 9,98/12,83 m. Pracująca na dwie śruby napędowe siłownia składała się z dwóch turbin parowych Blohm & Voss o mocy 14 000 KM i ośmiu kotłów, co pozwalało na osiągnięcie prędkości marszowej 15,5 w. i maksymalnej 16,5 w. Statek mógł zabierać 1149 pasażerów, z czego 222 w klasie I, 471 w II i 456 w III. Jego załoga składała się z 423 ludzi.

W latach 1929-1930 liniowiec w stoczni Blohm & Voss otrzymał nową siłownię turbinową z czterema kotłami o maksymalnej mocy 29 000 KM, co pozwalało na zwiększenie prędkości do 19,5 w. Po przebudowie jego pojemność zwiększyła się do 21 691 BRT. Kolejna przebudowa, także w stoczni Blohm & Voss, nastąpiła w roku 1933.

Tym razem transatlantyk został przedłużony do 206,50 m (długość całkowita) i 196,77 m (długość na linii wodnej), co spowodowało wzrost prędkości do 21,5 w., a jego pojemność wynosiła teraz 22 117 BRT i 12 109 NRT. *Hamburg* /II/ mógł teraz przewozić 950 pasażerów, z czego 200 w klasie I, 350 w turystycznej i 400 w III. Od 1 stycznia 1940 roku statek został przejęty przez Kriegsmarine z zadaniem pełnienia funkcji bazy 7. Flotylli Okrętów Podwodnych w Kilonii. Od 1 marca 1941 roku służył jako baza 3. Flotylli U-bootów, także w Kilonii. Od 1 października tego roku stacjonował w Gdańsku, gdzie był bazą 6. Flotylli Okrętów Podwodnych. Od czerwca 1943 roku stacjonował w Gdyni (ówczesnym Gotenhafen), gdzie obsługiwał U-booty gdańskiej 8. Flotylli. Na początku 1945 roku wraz z wieloma innymi jednostkami uczestniczył w ewakuacji ludności niemieckiej z obszaru Prus Wschodnich, w trakcie której w trzech rejsach przewiózł 23 057 ludzi.

7 marca tego roku koło Sassnitz, mający na pokładzie około 10 000 ludzi, płynący do Wilhelmshaven statek wszedł na zrzuconą przez brytyjski samolot minę²³ i zatonął na głęboko-

ści około 18 m. 20 września 1949 roku został podniesiony przez Rosjan i po prowizorycznym zabezpieczeniu 15 grudnia przeholowany do Sassnitz. 26 czerwca 1950 roku liniowiec wszedł do Antwerpii, gdzie dokonano podstawowych napraw kadłuba. Od 7 listopada do 20 maja 1951 roku w stoczni VEB Warnow-Werft w Warnemünde przeprowadzono główne naprawy kadłuba. W roku 1955 odbudowywana jako statek pasażerski jednostka zmieniła nazwę na *Jurij Dołgorukij*. Jednak w lipcu tego roku zdecydowano o przerwaniu jej odbudowy jako liniowca pasażerskiego i postanowiono dokonać przebudowy na statek-bazę wielorybniczą.

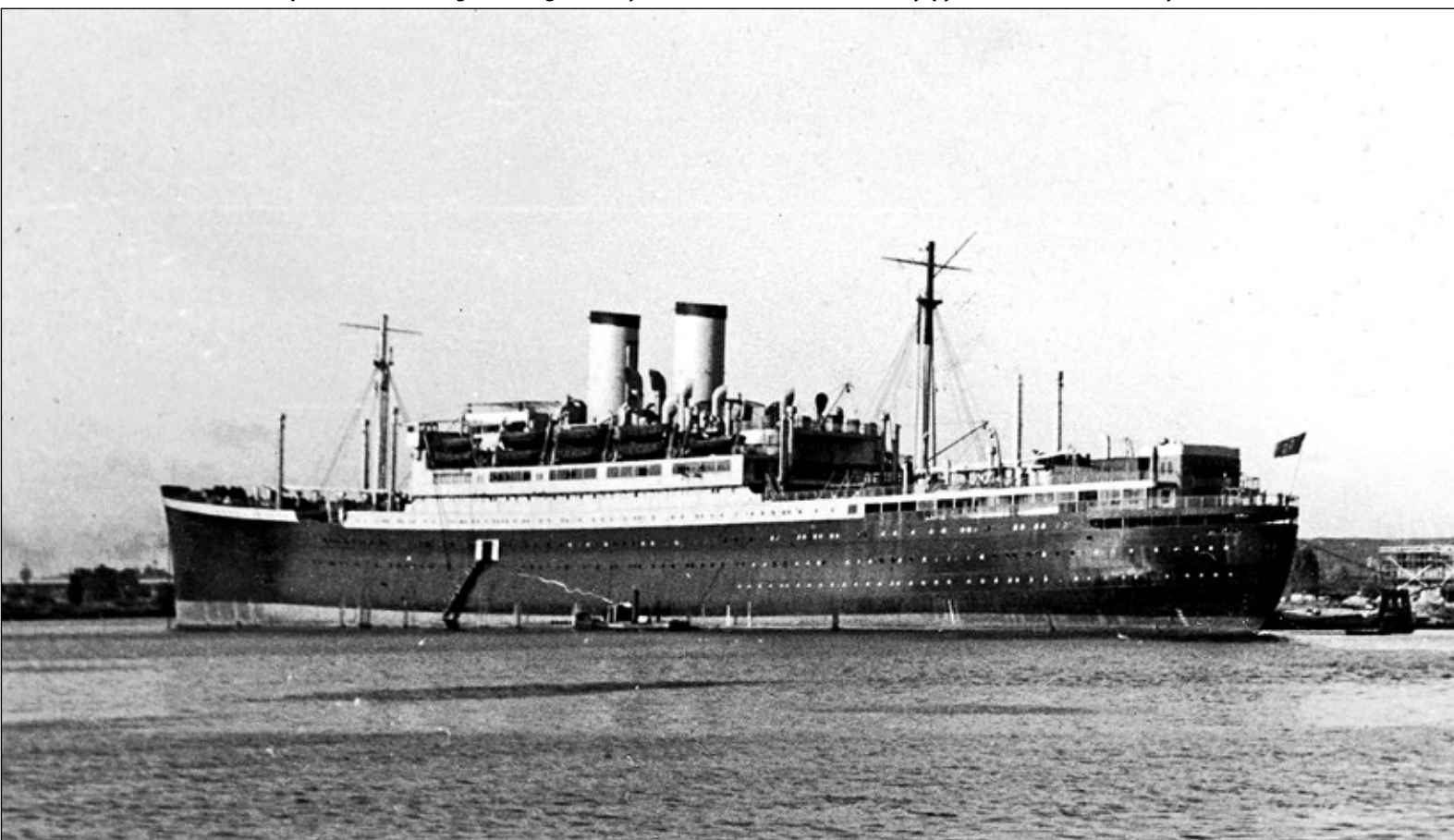
Prowadzona od 1957 do października 1959 roku w Warnemünde przebudowa zakończyła się sukcesem. Od 27 marca do 12 lipca 1960 roku trwały próby morskie „nowej” jednostki. 12 lipca została ona przejęta przez państwowego armatora Minrybchoz (Ministerstwo Rybołówstwa), a jej portem macierzystym stał się Kaliningrad, gdzie dotarła 7 września 1960 roku. W sumie decyzja o przebudowie na bazę wielorybniczą w dużym stopniu już odbudowanego eks-

22. Oprócz *Hamburga* /II/ były to: *Albert Ballin* (1923/20 815 BRT), *Deutschland* /III/ (1923/20 607 BRT) i *New York* (1927/21 455 BRT). *Albert Ballin* w 1935 roku został przemianowany na *Hansa* /II/, a od 1953 aż do czasu złomowania w 1971 służył we flocie pasażerskiej ZSRR pod nazwą *Sowietskij Sojuz*. *Deutschland* /III/ został zatopiony przez samoloty brytyjskie w 1945 roku i złomowany trzy lata później. Także *New York* zatopił aliancki lotnictwo w 1945 roku, a jego wrak złomowano cztery lata później.

23. Według innej wersji jednostka weszła na dwie miny.

Niemiecki statek pasażerski *Hamburg* (II) sfotografowany w 1940 roku w Gdańsku koło wyspy Holm.

Fot. zbiory Reinharda Kramera





Hamburg (II) już pod nazwą *Jurij Dołgorukij* powracający z dokowania w Antwerpii. Do ogrzewania w zimie służył parowóz na górnym pokładzie, widoczny na niniejszej fotografii.
Fot. zbiory Reinharda Kramera

-niemieckiego transatlantyku wydaje się być dość kontrowersyjna. Jednostka ta wraz z eksploatowanym jako statek pasażerski także poniemieckim liniowcem tego samego typu (*Sowietskij Sojuz*) z pewnością w znaczny sposób wzbogaciła by dość ubogą wówczas radziecką flotę pasażerską. Po zaledwie 15-letniej służbie w charakterze bazy wielorybniczej *Jurij Dołgorukij* został

***Jurij Dołgorukij* podczas prac stoczniowych.**

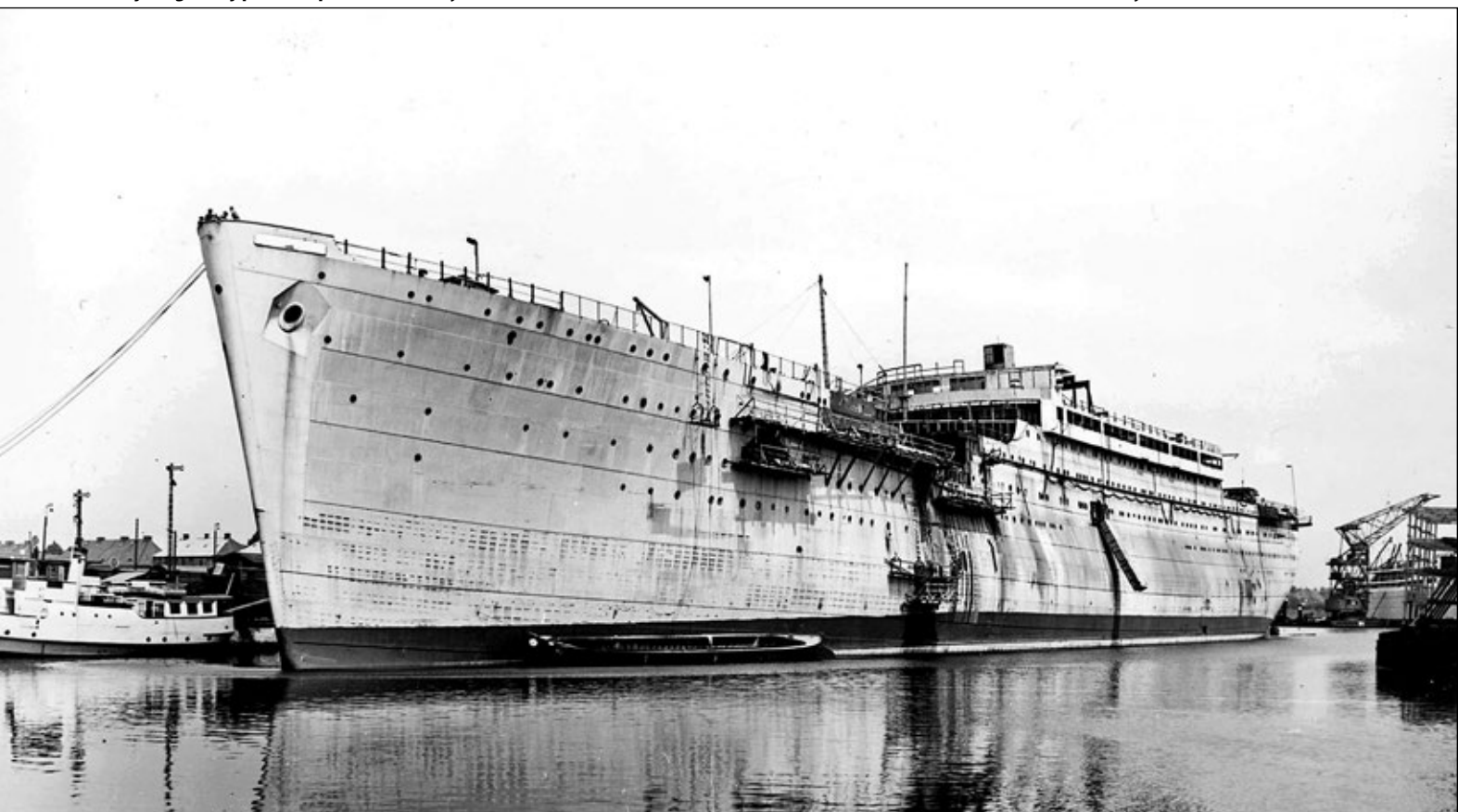
skreślony z eksploatacji 19 maja 1975 roku. Złomowano go dwa lata później w Barcelonie²⁴.

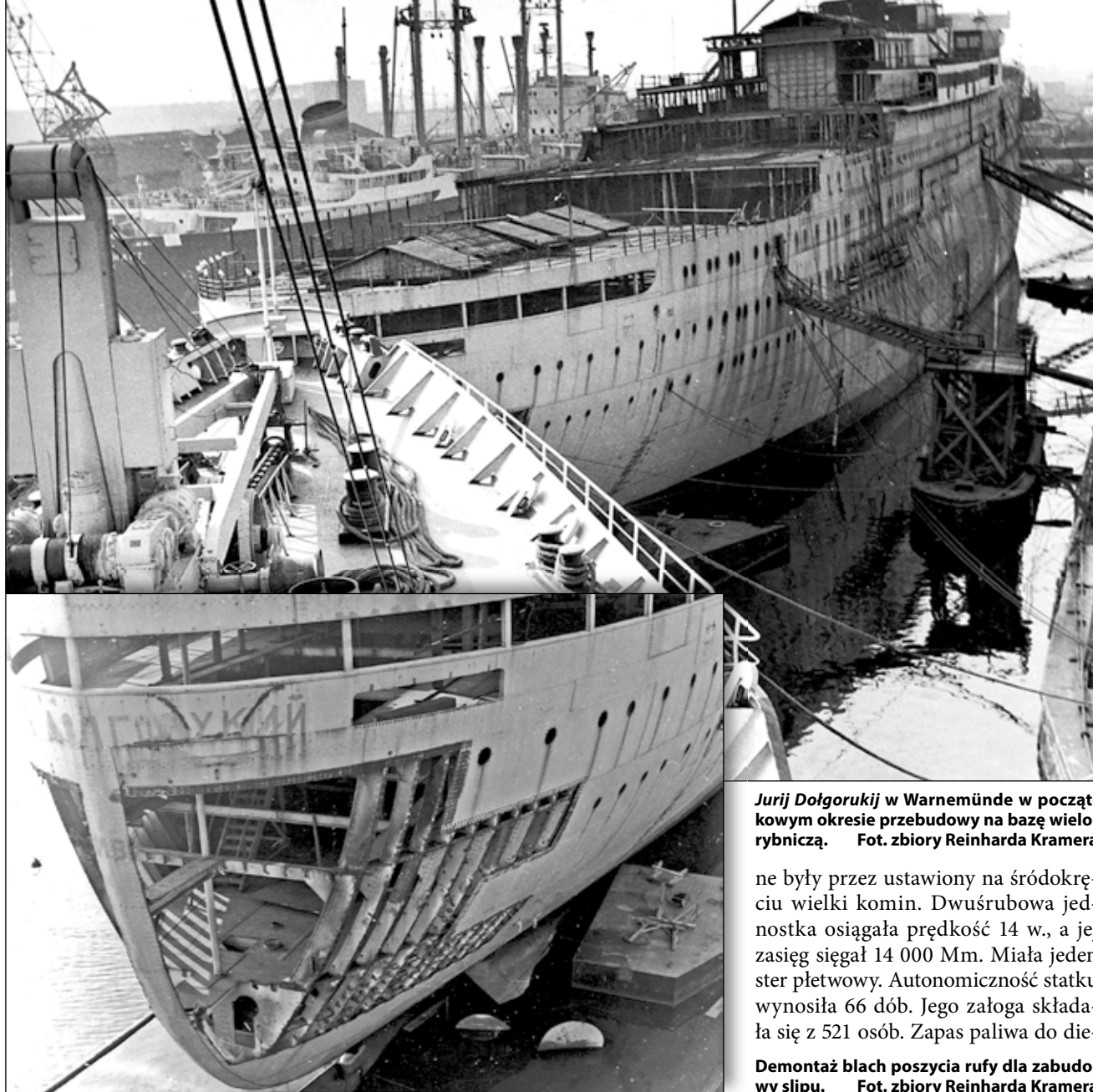
Po przebudowie na bazę wielorybniczą pojemność jednostki wynosiła 25 377 BRT i 16 960 NRT. Wymiary były następujące: długość całkowita 207,40 m, długość na linii

wodnej 195 m, szerokość 24 m i zanurzenie 7,88/12,20 m. Kadłub do głównego pokładu miał wysokość 14,32 m, a do górnego – 19,37 m. *Jurij Dołgorukij* miał siedem pokładów i 11 przedziałów wodoszczelnych. Jego siłownia składała się z dwóch turbin parowych i czterech kotłów, z których spaliny wyprowadza-

24. Wcześniejsze źródła podawały, iż statek został złomowany w Związku Radzieckim.

Fot. zbiory Reinharda Kramera



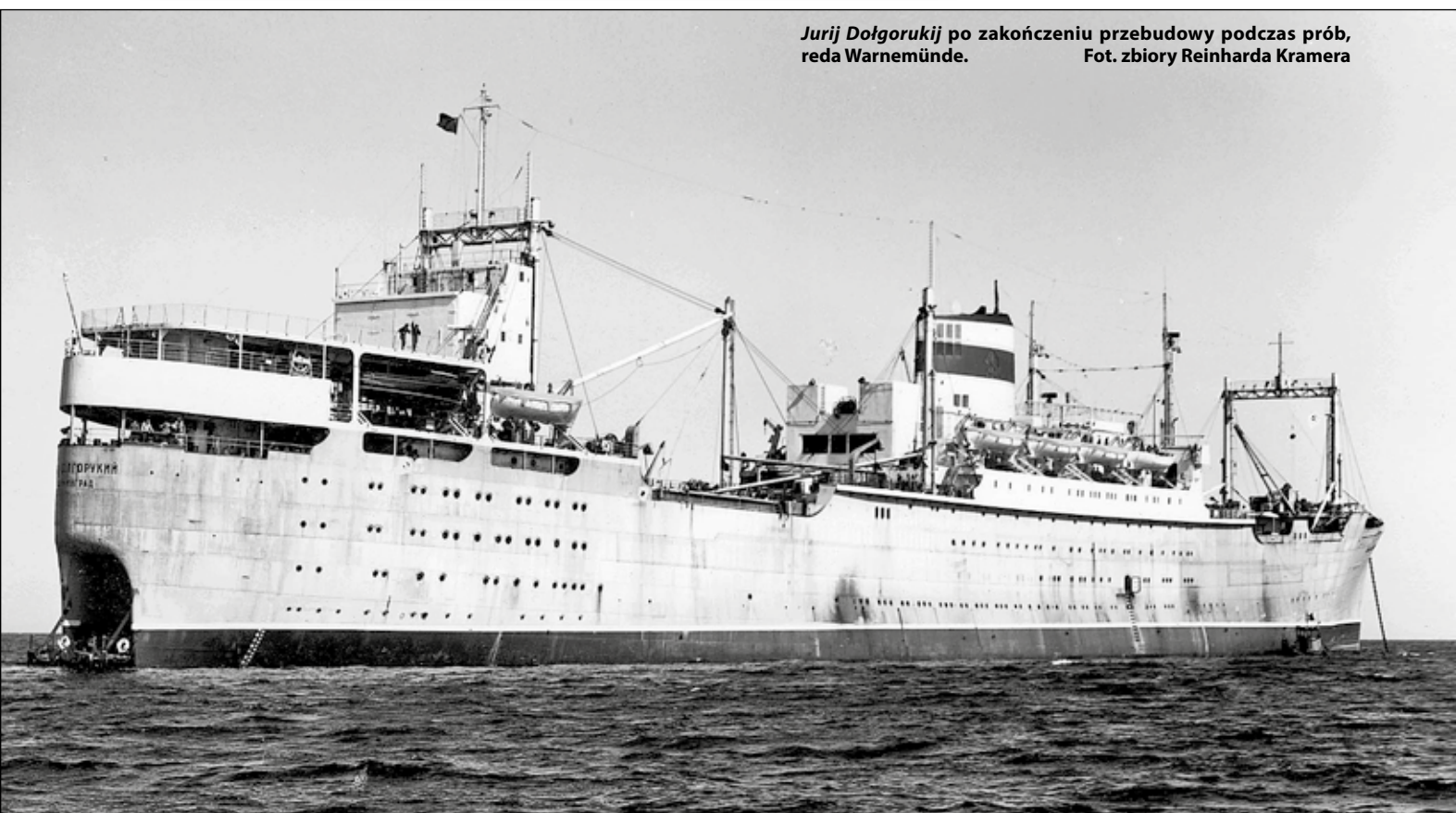


Jurij Dolgorukij w Warnemünde w początkowym okresie przebudowy na bazę wielorybniczą. Fot. zbiory Reinharda Kramera

ne były przez ustawiony na śródokręciu wielki komin. Dwusrubowa jednostka osiągała prędkość 14 w., a jej zasięg sięgał 14 000 Mm. Miała jeden ster płetwowy. Autonomiczność statku wynosiła 66 dob. Jego załoga składała się z 521 osób. Zapas paliwa do die-

Demontaż blach poszycia rufy dla zabudowy slipu. Fot. zbiory Reinharda Kramera

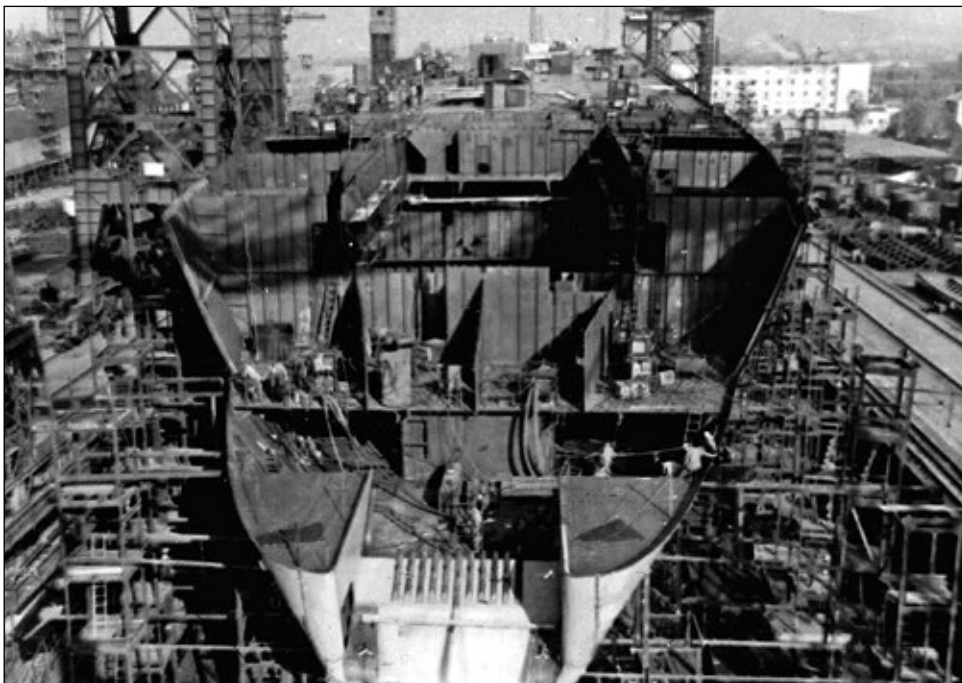
Jurij Dolgorukij po zakończeniu przebudowy podczas prób, reda Warnemünde. Fot. zbiory Reinharda Kramera



sli sięgał 4447 t, zapas paliwa do kotłów przemysłowych (do wytapiania oleju z tłuszczu wielorybiego) 10 168 t, a zapas słodkiej wody 1288 t. Ładownie jednostki mogły pomieścić 13 500 t oleju wielorybiego, 3400 t mączki wielorybiej, 1500 t mięsa wielorybiego i 500 t wątroby wielorybiej.

Statek na śródokręciu miał dużą nadbudówkę z wieńczącym ją kominem oraz na rufie nadbudówkę z hangarem i lądowiskiem dla śmigłowca. Jednostka posiadała cztery pary podstaw bomów ładunkowych. Pierwsza z nich, w której każda obsługiwała po dwa bomby, znajdowała się w części dziobowej statku. Pozostałe trzy pary obsługiwały pojedyncze bomby. Druga usytuowana była przed pomostem nawigacyjnym, trzecia – tuż za nadbudówką na śródokręciu, czwarta natomiast – tuż przed nadbudówką rufową. Pierwsza i czwarta pary podstaw połączone były w górnej części kratownicami, na których znajdowały się niewielkie maszty. Pomiedzy pierwszą i drugą parą podstaw bomów ładunkowych znajdowała się para żurawików. *Jurij Dołgorukij* miał cztery pary ustawionych po obu stronach znajdującej

Jurij Dołgorukij w latach 70-tych. Na lądowisku widoczny śmigłowiec Ka-26.



Sowietskaja Ukraina podczas budowy w Nikołajewie.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

się na śródokręciu nadbudówki łodzi ratunkowych i dwie pary usytuowane po obu stronach nadbudówki rufowej.

Flotylla wielorybnicza „Sowietskaja Ukraina” i „Sowietskaja Rossija”

Flotylla „Sowietskaja Ukraina” do eksploatacji weszła jesienią 1959 roku, a jej bazą była Odessa. Do 1970 roku jej dowódcą był kapitan A.N. Solianik, który wcześniej dowodził flotyllą „Sława”.

Flotylla „Sowietskaja Rossija” miała swoją bazę we Władywostoku, który stał się stolicą radzieckiego przemysłu wielorybniczego. Jej pełny skład osobowy sięgał prawie 1300 ludzi, przy czym na bazie znajdowało się także 15 specjalistów stocznioowych. W skład załóg jednostek pływających flotylli wchodziło wielu weteranów Marynarki Wojennej ZSRR, w tym 15 byłych oficerów-artyleryzystów, którzy teraz mieli

Fot. grzecznościowo Awiabaza



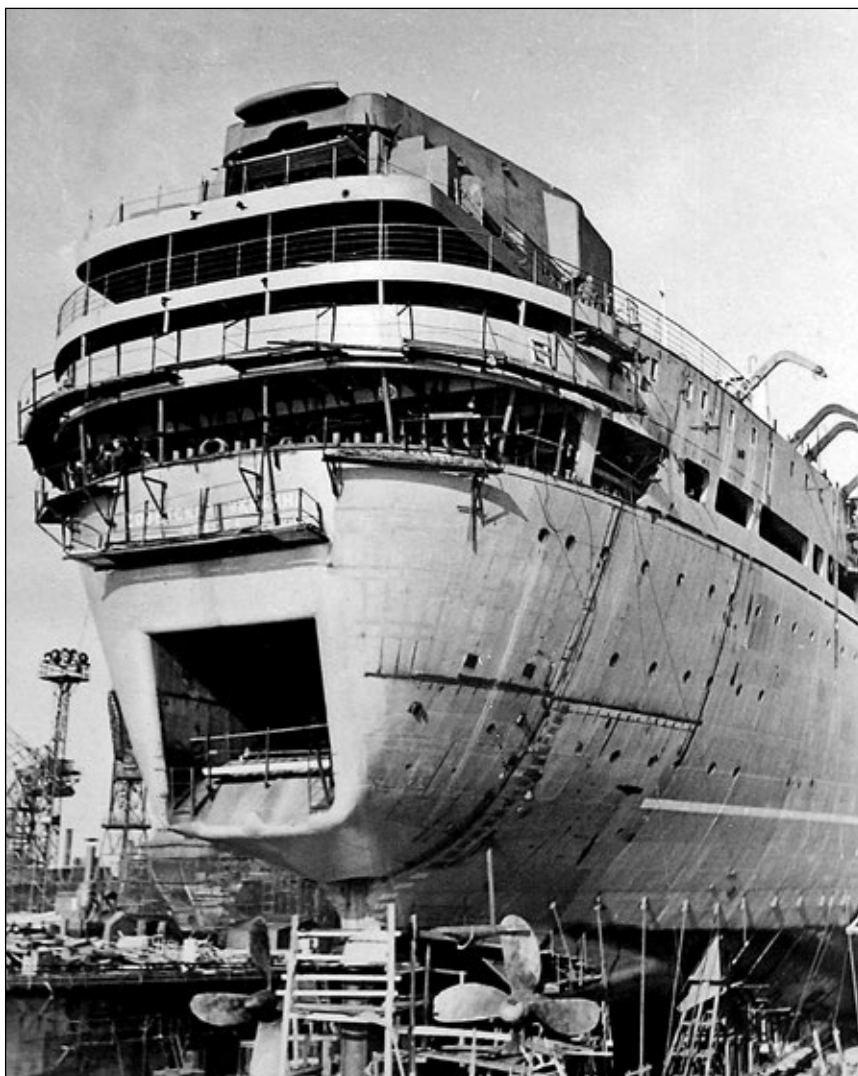
Sowiecka Ukraina podczas końcowego etapu budowy. Widoczna pochylnia do wciągania wielorybów.

Fot. zbiory Włodimira Zabłockiego

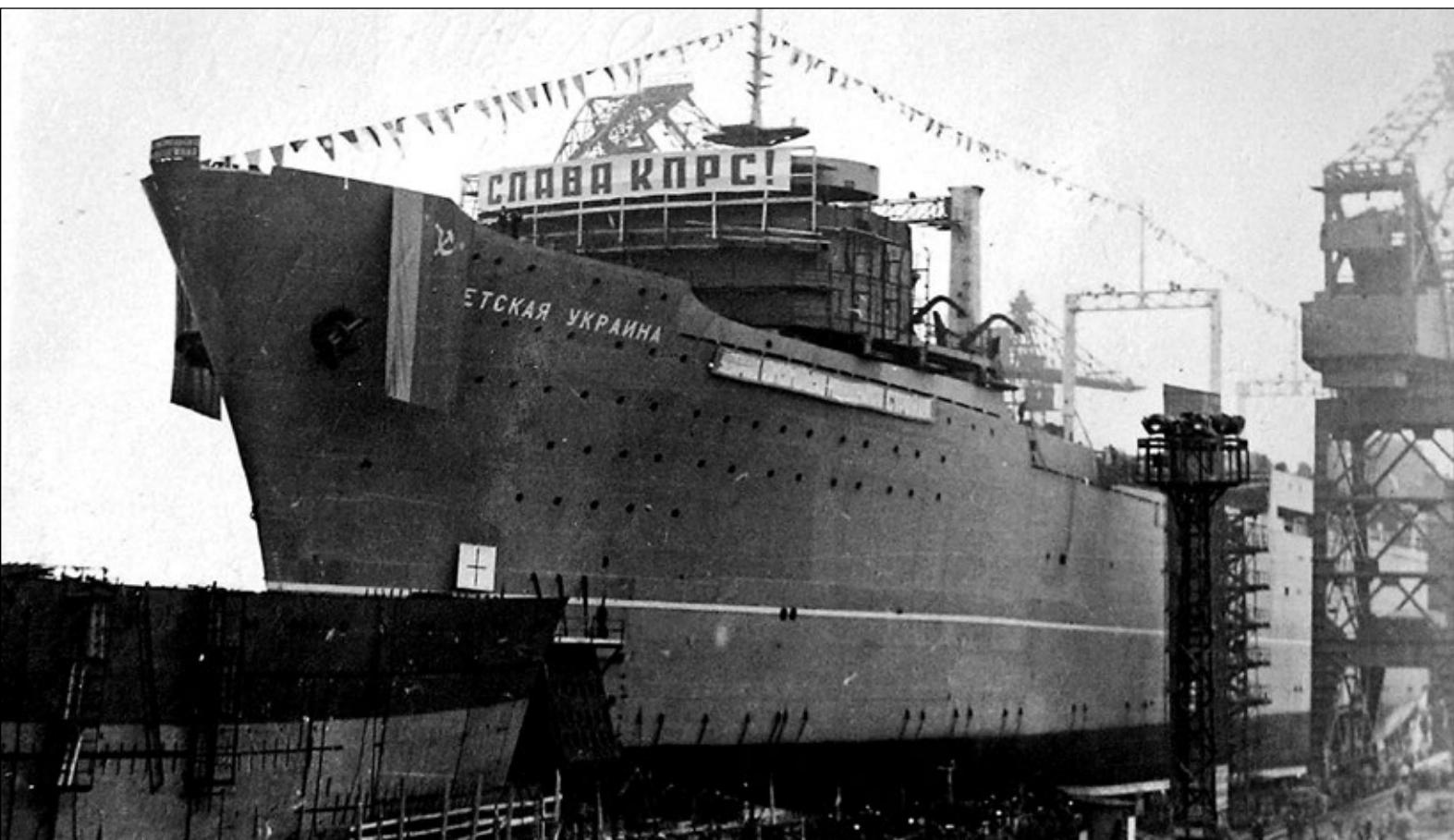
zajmować się „prowadzeniem ognia” z harpunów. Pięcioma najważniejszymi ludźmi w flotyli byli – dowódca, pierwszy zastępca, oficer polityczny, zastępca dowódcy do spraw produkcji i główny mechanik. Dowódcą bazy był jednocześnie kapitan-dyrektor flotyli. Funkcję tę pełnił kapitan H.F. Bujanow, a jego dublerem (jednocześnie pierwszego zastępcy) był G.W. Wajner, który wcześniej dowodził „Drugą Dalekowschodnią Flotyllą Wielorybniczą”.

10 października 1961 roku znajdująca się w niepełnym składzie flotyli „Sowiecka Rossija” (statek-baza plus siedem jednostek łowczych) wypłynęła w swój pierwszy przemysłowy rejs. Przepłynęła cieśniny Bosfor i Dardanele, przeszła przez Morze Śródziemne i przez Cieśninę Gibraltarską. 27 października przepłynęła równik, gdzie odbył się tradycyjny chrzest morski. Następnie poprzez Singapur flotyli dotarła na wody antarktyczne, gdzie „wzięła się do pracy”. W tym samym czasie na wodach tych wieloryby odławiało pięć flotyli japońskich, trzy radzieckie, dwie brytyjskie i jedna norweska. 5 lipca 1962 roku flotyli „Sowiecka Rossija” weszła po raz pierwszy do Władywostoku. W swoim drugim rejsie zawitała

Sowiecka Ukraina krótko przed wodowaniem.



Fot. zbiory Włodimira Zabłockiego





Sowietskaja Ukraina przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

do Montevideo, co stało się wielkim wydarzeniem, gdyż flaga radziecka pojawiła się tam po raz pierwszy od 20 lat.

Obie operujące głównie na wodach antarktycznych flotyle do swojej dyspozycji miały po 21²⁵ nowych jednostek łowczych typu „Mirnyj”. Flotyle wypływały na wody antarktyczne w około

7-miesięczne rejsy. Schemat ich operowania wyglądał następująco – w środku obszaru (akwenu) o rozległości (szerokości) około 200 Mm płynął statek-baza, a jednostki myśliwskie były rozstawione na boki co około 10 Mm.

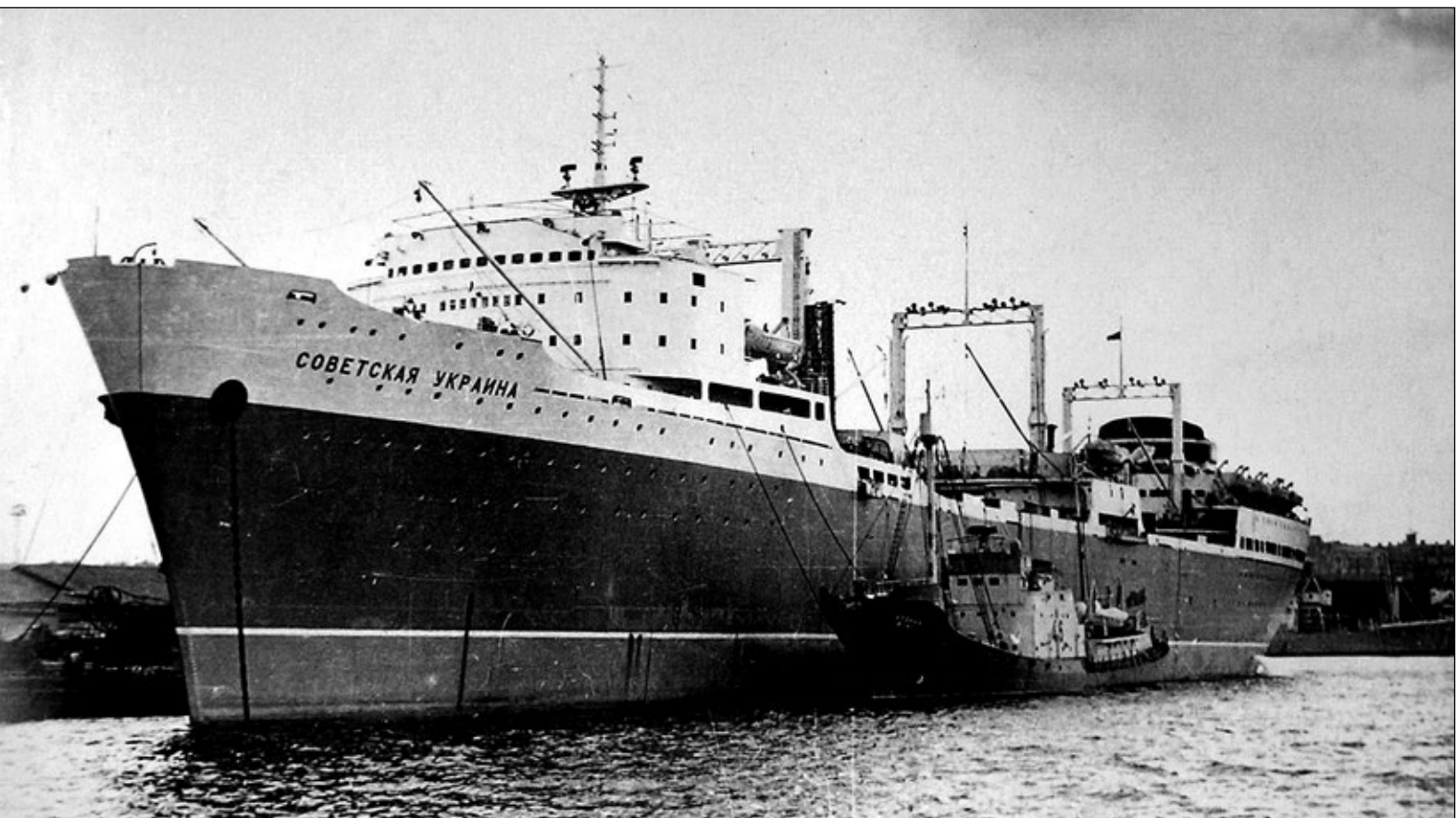
25. 20 jednostek łowczych zajmowało się polowaniem na walenie, natomiast jedna za zadanie miała – rozpoznawanie stad wielorybów, przygotowanie do akcji harpunników oraz badania naukowe.

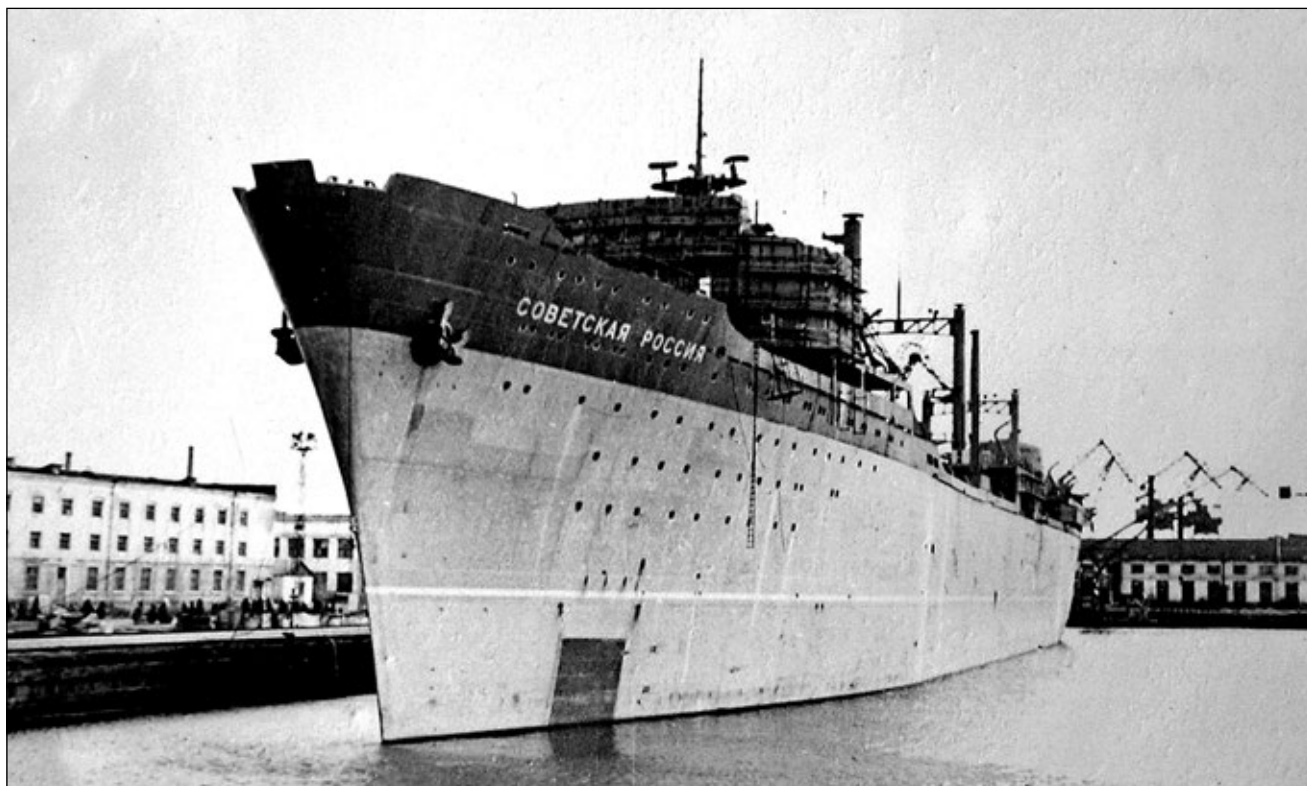
Statki-bazy wielorybnicze
Sowietskaja Ukraina i Sowietskaja Rossija

Sowietskaja Ukraina i Sowietskaja Rossija były największymi statkami-bazami wielorybniczymi na świecie. Zosta-

Sowietskaja Ukraina i jednostka myśliwska Diwnyj.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego





Sowietskaja Rossija po wodowaniu przeholowana została do nabrzeża wyposażeniowego.

Fot. zbiory Włodzimira Zabłockiego

ły wybudowane według projektu CKB Mordpromsud w stoczni im. J.J. Nosenko²⁶ w Nikołajewie (zakład numer 444).

Prototypowa *Sowietskaja Ukraina* budowana według projektu 392 miała numer stocznioowy 575 i została ukończona 30 października 1959 roku. Portem macierzystym jednostki był Ili-

czewsk²⁷, a portami operacyjnymi – Montevideo i Kapsztad. W 1971 roku określany także jako „Kaszalot” statek, za swoje dokonania został odznaczony Orderem Rewolucji Październiko-

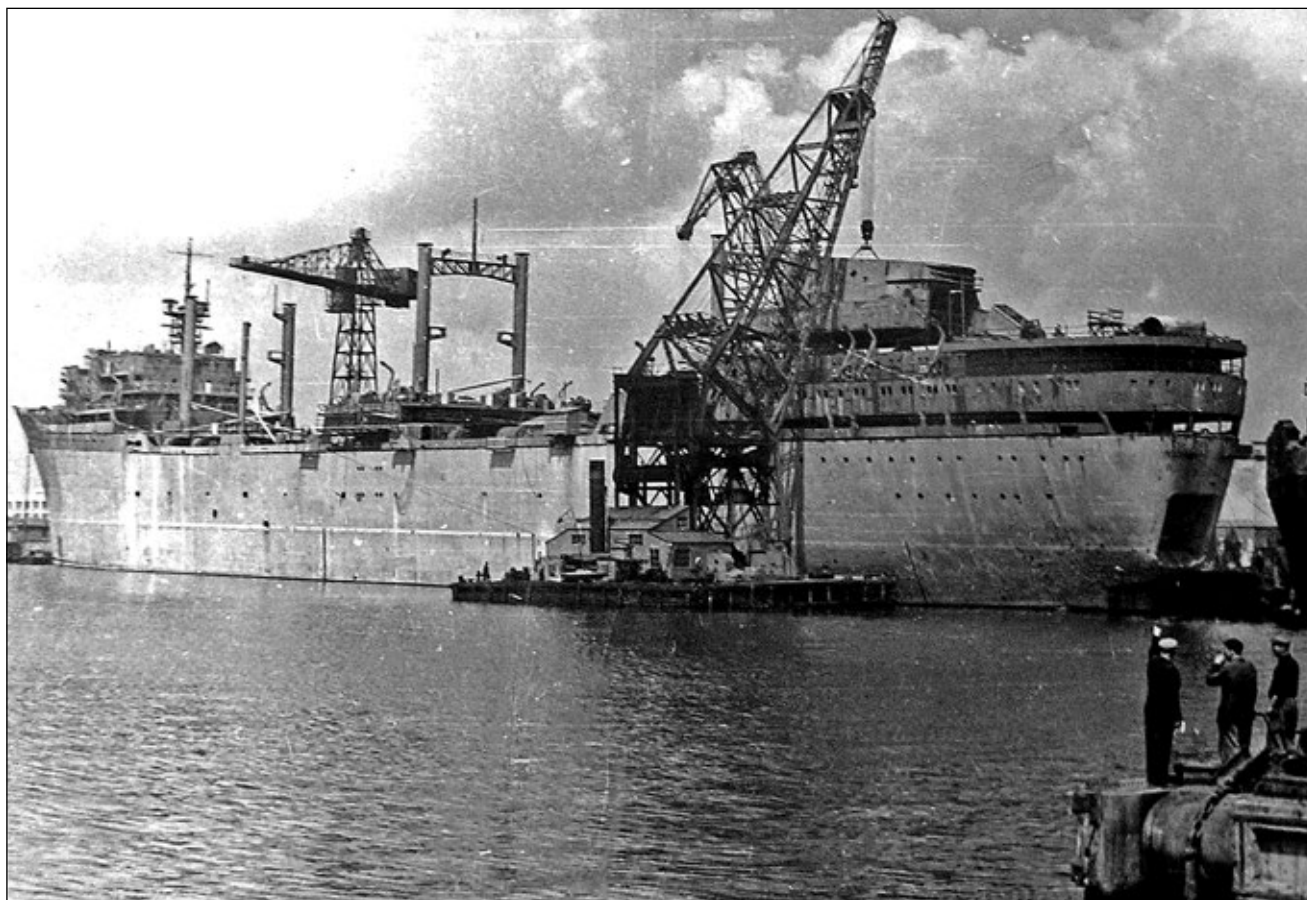
wej. W roku 1980 w Singapurze przebudowano go na statek-bazę rybacką. W tej postaci jednostka zajmowała się podobną działalnością jak baza wielorybnicza, jednak materiałem były teraz

26. Obecna nazwa stoczni – Czernomorski Wierf.

27. Port położony około 20 km na zachód od Odessy. Nadana w 1924 roku dla uczczenia pamięci W.I. Lenina nazwa Iliczewsk zastąpiła wcześniejszą nazwę Bugowo (Buhowi Chutory). 18 lutego 2016 roku została zmieniona na Czarnomorsk.

Montaż komina na *Sowietskoj Rossiji* za pomocą pływającego dźwigu.

Fot. zbiory Włodzimira Zabłockiego





Sowietskaja Rossija przed pierwszymi próbami odbiorczymi.

Testy śmigłowca Mi-4 na platformie lotniczej Sowieckoj Rossiji.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

ryby. Po przebudowie armatorem statku stało się przedsiębiorstwo Azcher-ryba z Iliczewska, a jego pojemność wynosiła 22 891 BRT. W 1991 roku *Sowietskaja Ukraina* podniosła flagę Ukrainy. 31 lipca 1995 roku została sprzedana na złom i następnie rozebrana w Alangu (Indie).

Sowietskaja Rossija była budowana według projektu 392 A pod numerem stoczniovym 501. Stępka została położona 10 października 1959, wodowanie odbyło się 31 października 1960, a ukończenie budowy 11 września 1961 roku. Próby morskie jednostka odbyła na wodach Morza Czarnego. Zakończone powodzeniem próby prędkości statek przeszedł od 11 do 14 września, natomiast kontrola mechanizmów i urządzeń trwała od 15 do 26 tego miesiąca. Pierwszy próbny rejs odbył się od 26 do 28 września. W jego trakcie jednostka przeszła 8-godzinną próbę marszu z pełną prędkością. Przejęcie statku przez armatora nastąpiło 29 września, czyli po 23 miesiącach i 19 dniach od momentu położenia stępki. Jego portem macierzystym został Władywostok. Na jednostkę przeszło ponad 120 doświadczonych pracowników z flotylli „Aleut”, 100 z „Drugiej Dalekowschod-

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego





Sowjetskaja Ukraina sfotografowana w Bosforze, lata 60-te.

niej Flotyli Wielorybniczej” oraz 15 z flotyli „Sowjetskaja Ukraina”. Było to w sumie około 250 specjalistów. W swoim pierwszym rejsie *Sowjetskaja Rossija* miała na pokładzie miał 640 osób. Podczas tego rejsu weszła po raz pierwszy do Singapuru, który został jej portem operacyjnym. W 1980 roku jednostkę także w Singapurze przebudowano na statek-bazę rybacką. Teraz jej armatorem było przedsiębiorstwo Dalryba z Władywostoku, a pojemność wynosiła 22 668 BRT. W roku 1997 statek zmienił nazwę na *Albatros*. Ze służby został skreślony 16 lutego 1999 roku.

Sowjetskaja Ukraina miała pojemność – 33 024 BRT, 17 923 NRT i 26 700 DWT, natomiast *Sowjetskaja Rossija* – 33 154 BRT, 20 084 NRT i 26 700 DWT. Wymiary jednostek były następujące: długość całkowita 217,48 m, długość między pionami 200 m, szerokość 27,93 m i zanurzenie 6,42/10,8 m. Wysokość kadłuba do pokładu głównego wynosiła 13,2 m, natomiast do pokładu górnego – 19,05 m. Statki miały po trzy pokłady i po 12 przedziałów wodoszczelnych. Dwuśrubowe jednostki napędzane były dwoma silnikami wysokoprężnymi Burmeister & Wain o mocy 15 000 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 16 w. Miały po jednym sterze płetwowym. Zasięg statków wynosił 9100 Mm, natomiast ich autonomiczność sięgała 24 dób. Zapas paliwa do diesla wynosił 1990 t, zapas paliwa do kotłów przemysłowych

– 595 t, a zapas słodkiej wody – 2320 t. Załogi składały się z 536²⁸ ludzi.

Jednostki mogły „obrobić” po 75 wielorybów o masie ponad 4000 t na dobę, co pozwalało na uzyskanie około 1000 t oleju wielorybiego i 200 t mączki wielorybiej. Statki posiadały nadbudówki w części dziobowej, na śródokręciu i na rufie. Na dziobowej nadbudówce znajdował się maszt, a przed pomostem nawigacyjnym usytuowana była para bomów ładunkowych. Tuż za nadbudówką dziobową znajdowała się para kratownicowych żurawi.

Jednostki posiadały także po trzy pary podstaw bomów ładunkowych, z których pierwsza usytuowana była za nadbudówką dziobową, za żurawia-

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

mi, druga – na nadbudówce na śródokręciu, trzecia zaś w przedniej części nadbudówki rufowej. Pierwsza i trzecia pary obsługiwały po jednym bomie, druga natomiast – po dwa. Trzecia para podstaw w górnej części połączona była kratownicą, na której znajdował się niewielki maszt. Nadbudówkę rufową wieńczył szeroki i niski komin, ponadto w jej tylnej części znajdował się hangar i lądowisko dla śmigłowca. Bazy typu „Sowjetskaja Ukraina” miały po sześć par łodzi ratunkowych, z czego jedna znajdowała się po obu stronach nadbudówki dziobowej, jedna po obu stronach nadbudówki usytuowanej na

28. Według innej wersji – 585.

Śmigłowiec Mi-1 z Sowietkiej Rossiji, Władywostok.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego





Sowietskaja Rossija w pięknym burtowym ujęciu z lat 60-tych.

śródkreściu oraz trzy po obu stronach komina na nadbudówce rufowej.

Obie jednostki były pierwszymi na świecie bazami wielorybniczymi, które dzięki wysoko specjalistycznym urządzeniom mogły przerobić (utyliзовать) prawie 100% złowionych waleni. W tym samym okresie japońskie statki wielorybnicze uzyskiwały około 75% utylizacji. Jednostki miały po trzy pokłady oraz rufowe pochylnie do wciągania na pokłady upolowanych wielorybów. Na każdej z nich znajdował się

Sowietskaja Rossija, tym razem w ujęciu z lat 70-tych.

szpital okrętowy dla pięciu chorych oraz lekarz. Wśród załóg między innymi znajdowali się – nauczyciel „okrętowej” szkoły zawodowej, KO-wcy (słynni „kulturalni-oświatowcy”), czy też naukowcy. Statki mogły zabierać na swoje pokłady śmigłowce o zasięgu około 360 km, co z pewnością pozwalało na zdecydowane zwiększenie ich „zasięgu widzenia”. Maszyny te jednak były stosunkowo kosztowne i kapryśne pod względem technicznym, toteż nie w każdy rejs były zabierane.

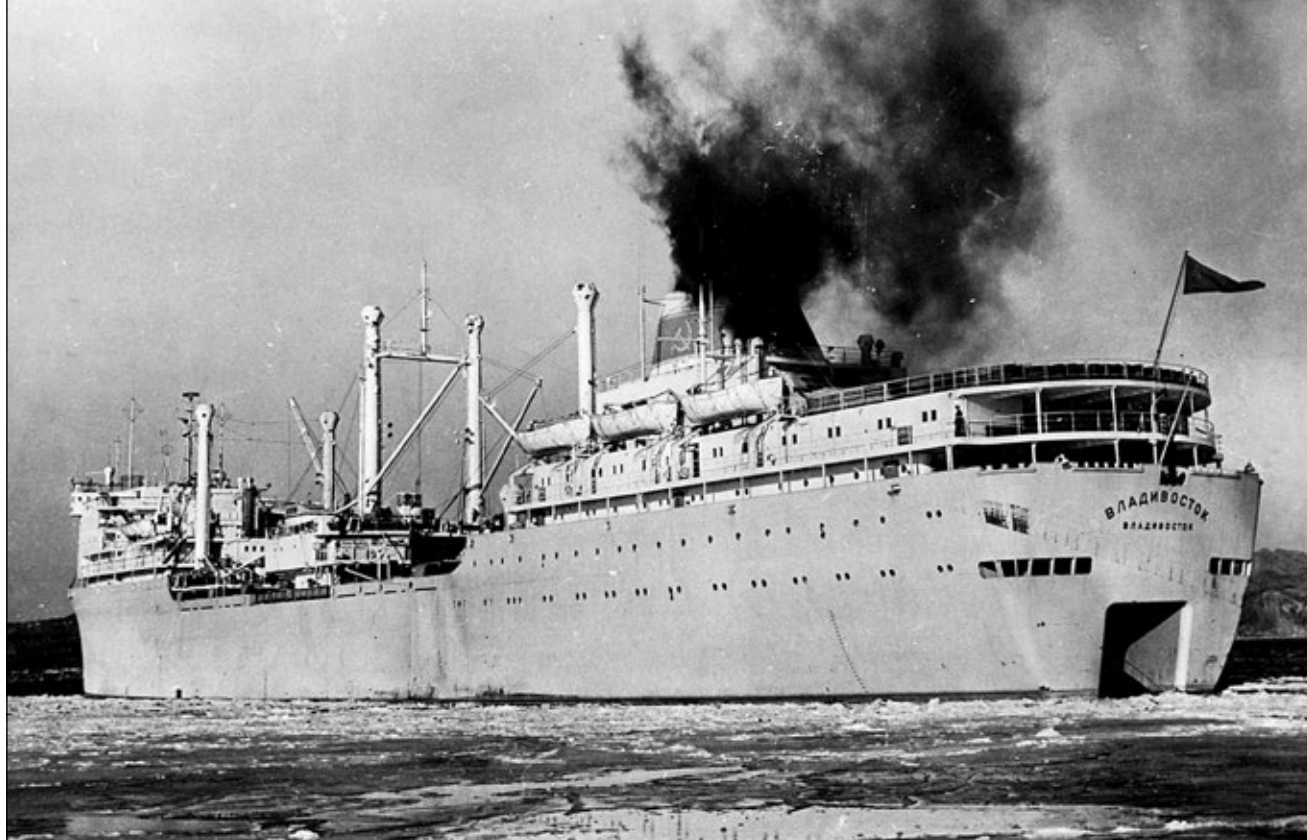
Fot. zbiory Leo Van Ginderena

Flotylle wielorybnicze „Władywostok” i „Dalnij Wostok”

Flotylle „Władywostok” i „Dalnij Wostok” zostały skompletowane w 1963 roku. Każda z nich do swojej dyspozycji miała po statku-bazie wielorybniczej i 12 jednostek łowczych. Obie flotylle operowały w północnej części Oceanu Spokojnego i na Morzu Beringa, a ich bazami był Władywostok. Zostały rozwiązane na początku lat 80., a ich jednostki pływające skreślone z eksploatacji.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena





Władystok sfotografowany w rejonie Kamczatki.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

Statki-bazy wielorybnicze

Władystok i Dalnij Wostok

Obie jednostki zostały wybudowane w zachodnioniemieckiej stoczni Howaldtswerke (HDW) AG w Kilonii według projektu 6819. Ich armatorem było przedsiębiorstwo państwowe Minrybchoz. *Władystok* miał numer budowy 1168, a *Dalnij Wostok* - 1169. Ten pierwszy został ukończony 1 lutego 1963, drugi natomiast 19 czerwca tego samego roku. Oba statki w 1984 roku w Singapurze przebudowano na statki-bazy rybackie. Armatorem *Dalniego Wostoku* jako bazy rybackiej było przedsiębiorstwo Dalryba z Władystoku. *Władystok* został sprzedany na złom 1 grudnia 1995, *Dalnij Wostok* natomiast 2 marca 1998 roku. Ten pierwszy został rozebrany w Chittagongu (Bangladesz), drugi zaś w Alangu.

Władystok miał pojemność - 17 149 BRT, 9203 NRT i 11 500 DWT, natomiast *Dalnij Wostok* - 16 974 BRT, 9141 NRT i 11 500 DWT. Wymiary statków były następujące: długość całkowita 181,88 m, długość między pionami 168 m, szerokość 23,84 m i zanurzenie 7,9/8,95 m. Wysokość kadłuba do pokładu głównego wynosiła 11,4 m, a wysokość do pokładu górnego 16,96 m.

Jednostki miały po trzy pokłady i po 15 przedziałów wodoszczelnych. Napędzane były silnikiem wysokoprężnym Burmeister & Wain o mocy 6250 KM, co pozwalało na osiąganie prędkości 14,3 w. Jednośrubowe stat-

ki miały zasięg dochodzący do 14 000 Mm. Posiadały po jednym sterze pletwowym. Zapas paliwa do diesla sięgał 5661 t, zapas paliwa do kotłów przemysłowych - 3022 t, a zapas słodkiej wody - 1175 t. Jednostki miały po trzy nadbudówki - w części dziobowej, na śródokręciu i na rufie.

Na nadbudówce dziobowej znajdował się maszt, a na rufowej - duży komin, stojący za nim maszt oraz hangar i lądowisko dla śmigłowca. Statki posiadały po cztery pary podstaw dla bomb ładunkowych, z których pierwsza usytuowana była tuż przed pomostem nawigacyjnym, druga - w tylnej części nadbudówki dziobowej, trzecia - na nadbudówce na śródokręciu, czwarta natomiast - tuż przed nadbudówką rufową. Pierwsza, druga i czwarta pary obsługiwały pojedyncze bomby, trzecia zaś - podwójne. Druga para podstaw w górnej części była połączona kratownicą, na której stał niewielki maszt. Tuż przed drugą parą podstaw znajdowała się para żurawików. Bazy typu *Władystok* miały po pięć par łodzi ratunkowych, z czego jedna znajdowała się w tylnej części nadbudówki dziobowej, jedna po obu stronach nadbudówki usytuowanej na śródokręciu, a trzy po obu stronach komina. Załogi jednostek wynosiły po 409 ludzi. ●

Bibliografia

Bock B., Bock K., *Soviet Bloc Merchant Ships*, Annapolis 1981.

Flot rybnej promysliennosti. Sprawocznik tipowych sudow, Leningrad 1972.

Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945 (IV)*, Koblenz 1986.

Iwaszczenko J.W., *Soviet whaling: past history and present impacts*, Lismore 2013.

Jarosz J., *Wielorybnicze statki-bazy* [w: „Morza, Statki i Okręty” 6/1999].

Jarosz J., *Linieowce typu „Albert Ballin” (I)* [w: „Morze, Statki i Okręty” 1/2010].

Jarosz J., *Linieowce typu „Albert Ballin” (II)* [w: „Morze, Statki i Okręty” 2/2010].

Jordan R., *The World's Merchant Fleets 1939*, Londyn 1999.

Kludas A., *Die grossen Passagierschiffe der Welt (II)*, Oldenburg/Hamburg 1973.

Neumann M., Strobel D., *Vom Kutter zum Containerschiff*, Berlin 1981.

Pawłow A.S., *Morskiye suda SSSP 1945-1991 (I)*, Jakułsk 2011.

Pawłow A.S., *Morskiye suda SSSP 1945-1991 (II)*, Jakułsk 2012.

Schön H., *Ostsee'45. Menschen, Schiffe, Schicksale*, Stuttgart 1998.

Talbot-Booth E.C., *Merchant Ships 1959*, Liverpool/Londyn 1959.

Trifonow J.N., *Suda torgowowo flota Germanii, Finlandii i Rumynii pieriedannyje posle wtoroj mirowoj wojny Sowietkomu Sojuzu*, Moskwa 2003.

Internet

Istoriya kitobojnowo promysla/masterom.livejournal.com

Onassis Olympic Challenger Souvenir Catalogue-Lardex/www.lardex.net

The Soviet Whaling Industry, 1970-1977/spo.nmfs.noaa.gov



„Ptaszki” w służbie powojennej

Służba dozorowa 1961-1967

Dowódca MW Rozkazem nr 07.Org. z dnia 21 grudnia 1960 roku w związku z zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego nr 0105/Org. z dnia 21 grudnia 1960 roku w sprawie wydzielania i sformowania grupy Dozorowców, wydzielił i formuje na bazie okrętów typu „Czajka” grupę Dozorowców. Dowódca nakazał sformować grupę Dozorowców według etatu 35/396 o stanie 109 wojskowych. Poleciał również zmienić nazwę jednostki oraz etatu nr 35/364 z dywizjon Dozorowców i Dużych Ścigaczy na dywizjon Ścigaczy. Miejsce postoju i podległość dywizjonu Ścigaczy pozostawił bez zmian¹.

Z dniem 7 stycznia rozpoczęła pracę Komisja Zdawczo-Odbiorcza, powołana Rozkaz Dowódcy MW nr 052/Org. z dnia 29 grudnia 1960 roku w związku z zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego nr 0105/Org. z dnia 21 grudnia 1960 roku w sprawie wyznaczenia komisji zdawczo odbiorczej oraz przebazowania grupy Dozorowców typu „Czajka”². Zakończyła ona prace w dniu 15 stycznia po podpisaniu protokołu zdawczo-odbiorczego.

19 stycznia o godzinie 13:00 nastąpiło uroczyste pożegnanie okrętów przez dowództwo OWRGB kmdr Zygmund Rudomino i kmdr ppor. Zygmunta Dubiela oraz dowództwo dŚ kmdr ppor. Stanisława Tobiasza i kpt. mar. Łałaka.

O godzinie 15:15 odezwały się dzwonki alarmu manewrowego, a po 15 minutach okręty były w morzu i obrały kurs na Świnoujście, by w dniu 20 stycznia o godzinie 13:20 wejść do Bazy w Świnoujściu.

Okręty cumują prawą burtą do nabrzeża, gdzie o 13:30 zostają powitane przez Dowództwo Bazy: kmdr Mieczysław Miernika, kmdr por. H. Kalinowski i kmdr ppor. A. Sitkiewicza oraz załogi okrętów stacjonujących w Świnoujściu. Dowódca Bazy spędza 30 minut na pokładach dozorowców.

Miejscem stałego postoju okrętów grupy Dozorowców w Świnoujściu został Basen Węglowy.

Okrętem dowódcy grupy została Czajka 326. Jej dowódcą a zarazem pierwszym dowódcą grupy Dozorowców Bazy w Świnoujściu był por. mar. Julian Lipski.

Już 9 lutego 1961 roku grupa dozorców jest wizytowana przez szefa Sztabu MW kadm. Ludwik Janczyszyna,

zastępcę dowódcy MW d.s. politycznych kmdr Gereona Grzenie-Romanowskiego i dowódcę Bazy WM w Świnoujściu kmdr. Mieczysława Miernika. Inspekcja zakończyła się wynikiem pozytywnym.

1 lutego odbyło się uroczyste rozpoczęcie roku szkoleniowego, a 31 marca załogi Mewy i Czajki zdały zadanie szkoleniowe S-1. Za wzorowe pełnienie obowiązków 4 marynarzy z Mewy i 6 marynarzy z Czajki rozkazem dowódcy grupy otrzymało tytuł i odznakę Wzorowego Marynarza. Z kolei 11 marca po powrocie do portu Rybitwa zdaje zadania A-2 i ZD-2. Zadanie S-2, zdały 29 czerwca wszystkie dozorowce. Zadanie to obejmowało: strzelania

1. AMW, 3563/76/23, s. 9, Rozkaz nr 07.Org. dowódcy MW w związku z zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego nr 0105/Org. z dnia 21.12.1960 r. w sprawie wydzielania i sformowania Grupy Dozorowców via kpt. mar. Janusz Janik Siły trałowo-minowe Polskiej Marynarki Wojennej od niepodległości do transformacji ustrojowej nie publikowane.

2. AMW, sygn. 3563/76/20, s. 191, Rozkaz dowódcy MW nr 052/Org. z dnia 29.12.1960 r. w związku z zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego nr 0105/Org. z dnia 27.12.1960 r. w sprawie wyznaczenia komisji zdawczo odbiorczej oraz przebazowania Grupy Dozorowców typu Czajka.. Via kpt. mar. Janusz Janik Siły trałowo-minowe Polskiej Marynarki Wojennej od niepodległości do transformacji ustrojowej nie publikowane.

artyleryjski Nr 20; 40; 5 i 60. Ponadto BG-1 (zrzucanie bomb głębinowych przez pojedynczy okręt), W-2, W-3, W-4 (zadania minerskie), OBPmar-2, OBPmar-3 (obrony przed bronią masowego rażenia), ZD-2 i ZD-3 (stawianie zasłony dymnej). *Rybitwa* w dniu 10 marca wychodzi na Zalew Szczeciński by wykonać pomiar prędkości na mili pomiarowej. Okręty często wychodzą w morze ćwicząc manewrowanie, strzelanie, elementy zwalczania okrętów podwodnych, stawiania min, itp.

26 kwietnia grupa Dozorowców odwiedziła polsko-rumuńska delegacja partyjno-rządowa. Na pokładzie *Mewy* odbyła rejs do Szczecina, podczas którego zwiedziła port i stocznię im. A. Warskiego.

Obchody Święta 1 maja rozpoczęła o 08:00 uroczysta zbiórka całego stanu osobowego Jednostki, na której zostały odczytane Rozkazy Dowódców: MW, Bazy oraz grupy. Kolejnych 4 marynarzy z *Mewy*, 1 marynarz z *Czajki* otrzymało odznaki Wzorowego Marynarza. Następnie o godzinie 10:00 załoga wzięła udział w pochodzie idąc wraz z pracownikami P.P.D. i U.R. „Odra”. Natomiast 3 maja gościła na pokładzie *Mewy*, grupę 24 uczestników Pociągu Mazowieckiej Młodzieży.

Ćwiczenia jednostek Floty Bałtyckiej (FB), Volksmarine (VM) oraz MW **Okręty grupy w Basenie Węglowym.**



Okładka kroniki *Mewy*.

Fot. Stanisław Biela

zostały przeprowadzone od 16 do 18 maja w oparciu o Bazę MW w Świnoujściu. Uczestniczą w nich okręty grupy Dozorowców.

W dniu 6 czerwca wszedł do doku dozowiec *Rybitwa* na przegląd części podwodnej kadłuba połączony z jego konserwacją. Prace zostały zakończone i w dniu 12 czerwca *Rybitwa* poszła do Gdyni wraz z pozostałymi dozowcami. Rozkazem dowódcy MW od 13 do 18 czerwca dozowce zostały podporządkowane czasowo WSMW tworzą dywizjon Okrętów Szkolno-Bojowych, którym dowodził kmdr por. Stanisław Zochowski, na *Czajce* a z nim: kpt. mar. J. Duszyński, St. Górny, M. Skąpski, ppor. mar. E. Basiński, podchorążowie: bsmat.: St. Kolera, J. Piętka, Z. Skalski. Na *Mewę* zaokrętowano 6 słuchaczy III roku Wydziału Pokładowego wraz z kierownikiem praktyki kmdr ppor. Sławnym. Natomiast na pokład *Rybitwy* byli zamustrowani: kmdr ppor. M. Głusik, por. mar. R. Kilmercz, Z. Kamiński, Z. Dąbrowski, ppor. mar. St. Dąbrowski, B. Listek oraz podchorążowie: bsmat. Z. Gunter i A. Ciechomski.

Podczas uroczystości otwarcia Dni Morza 24 czerwca *Czajka*, *Mewa* i *Ry-*

Fot. Kronika 8. FOW





Świąteczny obiad w 25 rocznicę wejścia do służby *Rybitwy*.

Fot. Kronika ORP *Rybitwa*

bitwa zacumowały przy Wałach Chrobrego w Szczecinie. W dniu następnym na swoim pokładzie *Czajki*, gościła delegację władz Województwa Szczecińskiego, *Mewa* przyjęła delegację miasta Frankfurt nad Odrą, a *Rybitwę* udostępniono do zwiedzania. Na Dzień MW i zakończenie 2 lipca obchodów Dni Morza w Świnoujściu, zacumowała przy Nabrzeżu Władysława IV. Okręt został udostępniony do zwiedzania.

Również uroczystości obchodzono 25 rocznicę wejścia do służby *Rybitwy*. Przy pięknej słonecznej pogodzie, na pokładach wszystkich dozorców, jej dowódca wydał świąteczny obiad.

Rybitwa 7 lipca wychodzi ze Świnoujścia do Gdyni w której cumuje dnia następnego o godzinie 05:12. Opuściła ją do 12 lipca o godzinie 00:45, zawijając do Ustki o godzinie 10:52. W dniu następnym wychodzi do Kołobrzegu o 09:15 a do Świnoujścia powraca 14 lipca o 22:15.

Na pierwszy rejs nawigacyjno-szkoleniowy z nowej bazy okręty grupy poszły w Cieśniny Duńskie. Ze Świnoujścia wyszły one 16 lipca o godzinie 06:55, a latarnię morską Arkona na wyspie Rugii minęły o 13:00, by 18:00 wejść do Cieśniny Sund, a o 22:00

opuściły ją i weszły na wody Kattegatu. Obeszły od północy wyspę Zelandię i 17 lipca przeszły od 03:00 przeszły przez Wielki Belt, by o 11:00 wejść w Fahmarnbelt i ponownie minąć latarnię morską Arkona o 22:00. Okręty grupy zakończyły rejs 18 lipca o godzinie 04:35 w świnoujskim porcie.

Pobyt w porcie był bardzo krótki i 19 lipca o godzinie okręty 23:45, rzucając cumy i grupa Dozorców bierze kurs na Bornholm. Podczas przejścia wzdłuż brzegów wyspy nastąpiła awaria na *Mewie*. *Rybitwa* wzięła uszkodzony okręt na hol, doprowadzając go do Helu, stąd *Rybitwa* przeszła do Gdyni gdzie zacumowała 21 lipca o 03:50. Okręty 24 lipca z praktykantami WSMW, na pokładzie wyszły z Gdyni w rejs po wodach Zatoki Puckiej i Gdańskiej w celu zapoznania słuchaczy i załóg okrętów z warunkami wchodzenia do portów i przeszkodami nawigacyjnymi, panującymi na tych akwenach. Zespół przeszedł do Jastarni gdzie zacumował o 17:10. Następnego dnia wszedł o godzinie 11:50 do portu helskiego. Słuchacze i załoga zwiedzili stanowiska baterii artylerii stałych. Z Helu okręty przeszły do Nowego Portu, gdzie zacumowały o 10:54 obok Po-

mnika Obrońców Westerplatte. Po złożeniu wieńców odbyło się spotkanie z jego obrońcami. W tym samym dniu okręty weszły do Gdyni, gdzie kierownictwo praktyki i kursanci zeszli z pokładów dozorców. 29 lipca okręty zakończyły okres oddelegowania do dyspozycji WSMW i przeszły do wykonywania codziennych zadań. O godzinie 17:02 opuściły port gdyński i biorąc kurs na Świnoujście. Na wysokości Rozewia, wzrosła siła wiatru, a stan morza osiągał 5-6°. Przy tej pogodzie zespół powrócił do Świnoujścia 30 lipca o 14:48. Następnego dnia załogi zdały w morzu zadanie zespołowe.

Władysław Broniewski zwiedził *Mewę* 15 sierpnia, zapoznał się z historią okrętu i wpisał się do jego kroniki. Załogi okrętów dozorców brały udział w wieczorze autorskim poety. Kolejnym gościem, tym samym dniu, na pokładzie *Mewy*, był Minister Przemysłu Ciężkiego³ CSSR Josef Reitmajer.

W przeddzień 22 rocznicy wybuchu II wojny światowej załogi dozorców wzięły udział w apelu poległych zorganizowanym przez dowództwo Bazy, a z dziobu *Rybitwy* został zrzucony wie-

3. Właściwie Minister Inżynierii, tak nazywało się to ministerstwo w Czechosłowacji.

niec. Równie uroczyste obchodzono 18 rocznicę powstania LWP. Na stadionie WKS „Flota” odbyła się uroczysta zbiórka stanu osobowego Bazy, na której zostały odczytane rozkazy Ministra MON i dowódcy Bazy, a wyróżniającym się w służbie marynarzom nadano odznaki Wzorowego Marynarza.

Remont bieżący w Rybackiej Stoczni Remontowej od 19 do 25 września, przechodzi dozowiec *Rybitwa*. Podczas remontu zostaje wykonana naprawa kotwicy oraz remont kuchni okrętowej.

Podczas obchodów XVIII Rocznic Powstania WP na podstawie rozkazów Ministra ON, Dowódcy MW i Dowódcy Bazy MW w Świnoujściu, dowódca gD por. mar. Julian Lipski został awansowany do stopnia kpt. mar.

Od 20 do 27 listopada oraz od 11 do 18 grudnia *Rybitwa* pełni dozór bojowy graniczny⁴.

W konkursie o miano najlepszego okrętu MW w grupie okrętów III rangi, dozowiec *Mewa* zajął II miejsce. Dowódca MW przyznał dla okrętu: obraz olejny „Na połów” i 4000 zł, a dla dowódcy okrętu aparat fotograficzny Zorka-4.

Rozpoczęcie roku szkoleniowego 1962 odbyło się 2 stycznia na uroczystej zbiórce stanu osobowego Bazy. Odczytany został plan zadań opracowany przez dowództwo Bazy.

Zadanie programowe S-1 załoga *Czajki* zdała 8 marca, a zadanie S-2 28 sierpnia, natomiast załoga *Rybitwy* 24 maja.

Czechosłowacki Minister Przemysłu Ciężkiego Josef Reitmajer (z synami?) podczas rejsu na pokładzie *Mewy*.

Fot. Kronika ORP *Mewa*



Do portu Kołobrzeskiego na okres od 14 do 24 lutego został oddelegowany dozowiec *Rybitwa*. Miał on holować morskie tarcze strzelnicze podczas strzałów 19 baterii artylerii stałej (19BAS) zlokalizowanych w Kołobrzegu⁵. Niestety ze względu na sztormową pogodę zadanie nie zostało wykonane. Załoga wykorzystała czas na zwiedzanie stanowisk 19 BAS i miasta. Kolejne tego typu zadanie *Rybitwa* wykonała 7 i 8 marca holując morską tarczę strzelniczą podczas strzałów 17 BAS z Janogrodu koło Międzyzdrojów. Ponownie 22 i 23 marca okręt wychodzi w morze, by znów holować morską tarczę strzelniczą dla 17 BAS. W okresie od 1 marca do 1 maja załoga prowadziła intensywny trening przygotowujący się do zdawania zadań programowych.

Na pierwszy rejs nawigacyjny w 1962 roku okręty grupy poszły do portów NRD. Dozowce *Mewa* i *Rybitwa* w dniu od 3 maja o godzinie 05:00 wyszły z Bazy MW w Świnoujściu i biorą kurs Sassnitz, gdzie zacumowały tego samego dnia o 10:25. Załogi okrętów zostały serdecznie przyjęte przez dowództwo i marynarzy tamtejszej bazy. Następnego dnia o 04:54 okręty opuściły Sassnitz i przeszły do Warenmünde, gdzie przybyły o 14:28. Tu przebywały do 6 maja. Podczas pobytu zwiedzały port, brały udział w spotkaniu z marynarzami VM oraz wysłuchały koncertu orkiestry wojskowej. Również tam były serdecznie przyjmowane. 6 maja o 07:55 wyszły do portu w Tarnewitz⁶. Tu, między innymi z reprezentacją bazy wygrały mecz piłki siatkowej 2:0 a następnie zwiedziły port Wismar. 7 maja o 08:30 opuściły gościnny port udając się w rejs powrotny do domu. Nie był on łatwy. Na wodach Zatoki Pomorskiej powitała je bardzo gęsta mgła. Zespół poruszał się z minimalną prędkością i wszedł 8 maja do Świnoujścia o godzinie 11:26. Dowódcą rejsu był kpt. mar. Julian Lipski.

W kolejnym rejsie nawigacyjnym wzdłuż polskiego wybrzeża biorą udział wszystkie okręty grupy. Okręty odcumowały 4 września o 08:50 w Świnoujściu i przyszły do Kołobrze-

4. Okręt wykonywał podstawowe zadania okrętu patrolowego WOP. Podnosił wówczas banderę WOP. Dyżury tego typu pełnione były sporadycznie.

5. 19 BAS był zlokalizowany na lewym (orograficznie) brzegu u ujścia rzeki Parsęty.

6. Od 1952 roku bazowały tu okręty 4 Flotylli, a w 1963 roku port przejęła 6 Brygada Graniczna.



Mewa na fotografii ze źródeł NATO-wskich.

gu o godzinie 17:45. W dniu następnym wyszły z Kołobrzegu o godzinie 05:30, by zacumować o 09:30 w porcie Darłowo. Pobyt okrętów w porcie przedłużył się z powodu sztormu do 7 września skąd wyszły o godzinie 05:42 i zacumowały w Ustce o 8:17. Z Ustki wyszły 8 września o 08:00, by wejść do Nowego Portu o 13:45. Załogi zwiedziły Westerplatte, a następnie udały się do Portu Wojennego w Gdyni o 17:00.

Okręty grupy uczestniczą w od 4 do 7 października w morskim ćwicze-

1962 rok – cumująca Rybitwa przy Nabrzeżu Władysława IV.

niu bałtyckich Flot UW pod kryptonimem „Bałtyk”.

Regaty żaglowo-wiosłowe MW odbywały się 12 września na trasie Gdynia–Hel–Gdynia i zostały przerwane przez sztorm. Wiele łodzi zostało wywróconych (w tym łódź z załogą *Czajki*). W akcji ratowniczej wzięła udział *Mewa*.

W Szpitalu MW w Oliwie zmarł w 7 marca, były dowódca Bazy MW w Świnoujściu, w latach 1958–1961, kmrdr Mieczysław Miernik. W pogrzebie brała udział delegacja z grupy Dozorowców: kpt. mar. Julian Lipski, kpt.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

mar. Mirosław Trutkowski, por. mar. Stanisław Karpiński.

Goszczący w Świnoujściu wicepremier Zenon Nowak 26 maja zwiedził *Rybitwę* i zapoznał się z zadaniami oraz warunkami służby na dozorowcu.

Kolejnymi gośćmi okrętu była w dniu 27 lipca grupa profesorów wyższych uczelni - członków PAN.

Od 23 do 25 czerwca *Mewa* wraz z *Rybitwą* cumuje w Szczecinie przy Wałach Chrobrego z okazji Dni Morza. Natomiast 21 lipca w przeddzień święta Odrodzenia Narodowego przy

Fot. z Kroniki ZBZZ koło nr 22 przy KPW Świnoujście



Nabrzeżu Władysława IV w Świnoujściu zacumowały *Czajka* i *Rybitwa*.

Okrety były udostępnione do zwiedzania, a 22 lipca załogi grupy Dozorowców, wraz z pozostałymi załogami okrętów stacjonujących w świnoujskiej Bazie brały udział w uroczystej zbiórce na stadionie WKS „Flota”. Odczytane zostały rozkazy Ministra ON dowódcy MW oraz dowódcy Bazy. Na zakończenie odbyła się defilada.

Na pokładzie *Czajki* 22 lipca zostało przeprowadzone uroczyste ślubowanie harcerzy z Hufca ZHP w Świnoujściu.

Ponownie załogi uczestniczą 12 października zbiórce z okazji Dnia WP na stadionie „Floty”

Remont bieżący w Stoczni MW w Gdyni został przeprowadzony na dozorowcu *Czajka* w okresie od 20 marca do 21 lipca. Podczas remontu zostały naprawione: mechanizmy napędu głównego i pomocniczego. Naprawiony został sprzęt radiolokacyjny a sylwetka okrętu uległa zmianie w związku z przebudową zejściówki dziobowej. Po zakończonym remoncie okręt zacumował 30 lipca przy nabrzeżu w Basenie Węglowym Bazy w Świnoujściu.

Dozorowiec *Rybitwa* był od 11 do 15 maja poddany zabiegowi fumigacji.

Mewa i *Rybitwa* przechodzą 26 października do Stoczni MW w Gdyni na remont bieżący. Niesprzyjające warunki atmosferyczne przeciągnęły go i okręty opuściły stocznię dopiero w kwietniu następnego roku.

Do świnoujskiej Bazy powrócili w dniu 5 kwietnia 1963 po zakończeniu remontu dozorowce *Mewa* i *Rybitwa*. Wyszły one z Gdyni 4 kwietnia o godzinie 16:00, by w dniu następnym zacumować na miejscu stałego postoju w Basenie Węglowym o godzinie 10:10.

Zadanie programowe S-2 *Rybitwa* zdaje 29 czerwca.

Mewa i *Rybitwa* 3 maja 1963 roku o godzinie 05:40 wychodzą w rejs nawigacyjny do portów NRD: Sassnitz, Warnemünde oraz Tarnewitz. Pobytu okrętów w wyżej wymienionych portach były krótkie i trwały jedynie kilka godzin. Do Świnoujścia zespół powrócił w dniu 5 maja o godzinie 02:55.

Ten sam zespół wyszedł w dniu 8 maja do Kołobrzegu w celu zabezpieczenia ćwiczeń lotniczych. 11 maja wraz z *Czajką* okręty przechodzą do Ustki. Na morskim poligonie w rejonie Ustki w dniu 13 maja okręty zalicza-

ją strzelanie nr 30, tj. zwalczanie celów lądowych. Po jego wykonaniu powracają do Świnoujścia 14 maja o godzinie 04:34. Przez następne trzy dni w gD została przeprowadzona inspekcja z Sztabu Głównego MW.

Rybitwa okresowo ubezpieczała zespół kutrów poj. 151 z dywizjonu Kutrów Trałowych oraz kutrów proj. 361 z drugiego dywizjonu Kutrów Trałowych z Helu, które prowadziły trałowanie trałami niekontaktowymi w okresie od 27 kwietnia do 17 czerwca toru wodnego od redy Świnoujście do wyspy Greifswalder Oie⁷.

Ponownie w celu zabezpieczeń ćwiczeń, lotniczych *Rybitwa* wyszła 23 czerwca do Kołobrzegu.

Jak co roku również okręty grupy oddane zostały do dyspozycji WSMW. Przeszły one 26 czerwca do Gdyni gdzie na ich pokłady przyjęto kierownictwo praktyki oraz słuchaczy podchorążych. Podczas praktyki brali oni udział w dniach 29 do 30 rejsie nawigacyjnych do portu szczecińskiego. Kolejny rejs odbyli do 10 do 12 lipca przechodząc przez Wielki Bełt opływając Zelandię powrócili przez Sund na Bałtyk i przeszli do Gdyni. W następnym rejsie od 23 do 26 lipca przeszły z Gdyni do Świnoujścia po drodze wchodząc do Ustki, Darłowa i Kołobrzegu. 26 lipca wychodzą ze Świnoujścia w rejs powrotny do Gdyni, gdzie cumują 29

lipca a kierownictwo i kursanci schodzą z pokładu.

W dniach od 9 do 17 sierpnia dozorowce uczestniczą w morskim epizodzie ćwiczeń wojsk UW „Kwadrat”. Podczas ćwiczeń 14 sierpnia *Rybitwa* utraciła łańcuch i kotwicę na wysokiej sztormowej fali. 16 sierpnia nastąpiła awaria silnika głównego, a podczas wejścia do portu w Darłowie, okręt uderza w falochron, w wyniku którego zostaje uszkodzony kadłub i zagnieciona burta. Uszkodzony okręt powraca do Świnoujścia 19 sierpnia, gdzie zostaje poddany demagnetyzacji. Następnie przechodzi do Stoczni Remontowej w Szczecinie. Tam został dokończony i poddany pracom remontowym, w wyniku, którego zostały naprawiane wszystkie uszkodzenia, w tym również śrub napędowych. Przebywał w stoczni do 10 października.

Okręty grupy 12 października podniosły gałę banderową a załogi wzięły udział w tradycyjnej zbiórce stanu osobowego Bazy na stadionie WKS „Flota” z okazji dnia WP.

Inauguracja roku szkoleniowego 1964 odbyła się 1 stycznia. 3 stycznia na kurs CSSMW w Ustce z załogi *Rybitwy* zostało skierowanych 11 marynarzy, którzy powrócili po skończonym szkoleniu na dozorowiec 22 kwietnia. Kolejnych

7. Wg informacji kmrdr w stanie spoczynku Izidora Gołębińskiego.

Przygotowania do wyjścia w rejon wyspy Greifswalder Oie.

Fot. z kroniki 15.dKTT





Kolejna fotografia ze źródeł NATO-wskich, tym razem przedstawiająca *Rybitwę*.

Fot. zbiory Arthura D. Bakera III

3 marynarzy ubiło do JW 2750, którą była wówczas Flotylla Środków Desantowych. Pomimo tego, 20 marca załoga okrętu zdał zadanie S-1. Załoga *Rybitwy* przez cały maj przeprowadzała ćwiczenia w morzu przygotowujące ją do zdania zadania S-2. Zadanie to zostało przyjęte przez dowódcę grupy 7 sierpnia.

Zmiana na stanowisku zastępcy dowódcy d.s. politycznych nastąpiła 18 stycznia kpt. mar. Mariana Trutkowskiego zastąpił por. mar. Zygmunt Jaworski.

Kolejną zmianą kadrową było przekazanie 8 kwietnia obowiązków dowódcy gD oraz *Czajki* przez kpt. mar. Juliana Lipskiego, por. mar. Eugeniuszowi Wróblowi, równocześnie okrętem flagowym grupy została *Mewa*.

8 kwietnia na pokładzie *Czajki* przebywa 5 osobowa delegacja Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Czechosłowacji.

Z okazji Święta 1 Maja, w Bazie MW odbyła się parada burtowa okrętów, którą odbierał dowódca Bazy wraz z dowódcą świnoujskiej Bazy FB WMF ZSRR. Następnie załogi okrętów przeszły na Stadion WKS „Flota” gdzie odbyła się uroczysta zbiórka pododdziałów Bazy.

Do Szczecina *Rybitwa* przechodzi 20 czerwca, gdzie cumuje przy Wałach Chrobrego. Okręt był udostępniony do zwiedzania. 23 czerwca powraca do Świnoujścia, gdzie w dniu 28 czerwca podnosi gałę banderową z okazji dnia MW. Załoga po odczytaniu okolicznościowych rozkazów udała się tradycyjnie na Stadion WKS „Flota”.

1 lipca okręty grupy przeszły do Gdyni, w celu zaokrętowania podchorążych WSMW, oraz kierownictwa praktyki. Jak co roku odbywają rejsy nawigacyj-

ne wzdłuż polskiego wybrzeża i zawijają do jego portów. Praktyka kończy się 28 sierpnia. Tym razem podchorążowie opuszczają okręty w Świnoujściu.

Do Szczecińskiej Stoczni Remontowej dozorowiec *Rybitwa* przechodzi 2 listopada na remont dokowy połączony z usunięciem drobnych usterek. Prace remontowe zakończono 17 listopada i okręt powrócił do linii.

4 stycznia 1956 roku uroczystą zbiórką i odczytaniem rozkazu dowódcy grupy rozpoczęto kolejny rok szkolenia bojowego.

Na podstawie Zarządzenia szefa Sztabu Generalnego WP z nr 07/Org. z dnia 20 lutego 1965 roku a następnie rozkazu Dowódcy MW nr 027 z dnia 28 kwietnia przeformowano dowództwo Bazy MW w Świnoujściu w 8. Flotyllę Obrony Wybrzeża (8. FOW) wg etatu 35/446.

Po utworzeniu 8 Flotylli Obrony Wybrzeża grupę Dozorowców przemianowano na 28 grupę Dozorowców. W planach mobilizacyjnych (czas „W”) stanowiła ona trzon polskich sił przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych na zachodnim Bałtyku, wspartych przez 16. dywizjon Ścigaczy (16. dŚ), mobilizowany w oparciu o 30. dywizjon Okrętów Pogranicza (30. dOP) z Świnoujścia (JW 3165) wraz z mobilizowanym okrętem bazą⁸. Była to grupa okrętów patrolowych WOP popularnie nazywane opeciakami” w tym: 1 projektu 9 - 303, 3 projektu 902 – o nr burtowych 314, 315, 319⁹. Był to stan po powołaniu 8. FOW. Zarówno plany czasu „W” (mobilizacyjne) podobnie jak przydziały okrętów ulegały zmianie.

Dozorowiec *Rybitwa* 29 marca zdaje zadanie S-1, a jego zadanie S-2 zostało przyjęte 28 maja przez dowódcę grupy.

Na remont silników głównych okręt przechodzi 7 kwietnia do Stoczni „Odra”, który został zakończony 7 maja tegoż roku. Na kolejny remont bieżący *Rybitwa* poszła do Stoczni MW w Gdyni. Rozpoczął się on 30 września.

Po zakończeniu remontu w Stoczni MW, w dniu 26 lutego 1966 roku do Świnoujścia powrócił dozorowiec *Rybitwa*. Zadanie programowe S-1 zdał on 29 marca, a 1 lipca zaliczył zadanie S-2. Natomiast wszystkie strzelania z wynikiem bardzo dobrym zaliczyli artylerzyści w dniu 31 sierpnia.

Ponownie, tym razem do Stoczni Remontowej w Szczecinie w dniu 2 maja na dokowanie i wykonanie drobnych napraw poszła *Rybitwa*. Prace remontowe zostały zakończone 7 maja i okręt powrócił do linii.

11 maja z 12. dTRB na *Rybitwie* stanowisko zastępcy dowódcy okrętu (z.d.o.) zdał por. mar. Stanisław Karpiński. Odszedł on do rezerwy w dniu 15 października na własną prośbę.

W regatach łodzi wiosłowych 8. FOW w dniu 8 sierpnia III miejsce zajęła obsada z *Rybitwy*, a 19 sierpnia wraz z *Mewą* poszły do Gdyni, gdzie brały udział w Mistrzostwach MW łodzi wiosłowo-żaglowych. Na pokładach zabrały ze Świnoujścia łodzie obsad z 12. dTRB. Po zakończeniu mistrzostw okręty 23 sierpnia powróciły do Świnoujścia. W regatach łodzi wiosłowych I miejsce wywalczyła obsada trałowca *Ryś* (nr 611), a VII miejsce z *Mewy* reprezentującej 8. FOW.

Po ukończeniu kursu podchorążych z dniem 30 września w CSSMW w Ust-

8. Robert Rochowicz, *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej*, MSiO nr 4/2002; 1/2003 i 4-5/2003.

9. Wg informacji pisemnej kmr. por. Zenona Twaróga na prośbę autora.

ce na *Rybitwę* powróciło 6 marynarzy. Przebywali oni na nim od 17 czerwca.

12 września załoga zeszła z *Rybitwy*, a od 13 do 16 okręt poddano fumigacji.

Niestety czas zrobił swoje i dalsze utrzymanie ponad 30 letnich okrętów mających za sobą służbę wojenna, stało się nieopłacalne. Były to jeszcze czasy, gdzie do służby wcielano nowe okręty, i nie było problemów z zastąpieniem ich nowymi jednostkami.

Grupą dowodzą kolejno:

10.01.1962 - 08.04.1964 - kpt. mar. Julian Lipski,

08.04.1964 - ??? - kpt. mar. Eugeniusz Wróbel

30.09.1968 - kpt. mar. Izydor Gołębiewski, który dowodzi nią do czasu faktycznego zakończenia prac związanych z likwidacją 28. gD.

„Ptaszki” jako barki koszarowe

Proces wycofywania z linii, dozorowców typu „Czajka”, rozpoczęto od *Rybitwy*. Rozkazem Dowódcy MW nr 078/Org. z dnia 12 grudnia 1966 roku. polecił z dniem 31 grudnia 1966 roku, wycofać okręt ze służby i przekształcić w barkę koszarową BK-3.

1967

W oparciu o Pismo Głównego Inspektora Planowania Techniki - zastępcy szefa Sztabu Generalnego nr 01163 z dnia 9 września 1967 roku

Dowódca MW Rozkazem nr 072/Org. z dnia 10 listopada 1967 roku z dniem 31 grudnia 1967 roku, polecił

BK-2 (eks *Mewa*) ustawiona na półwyspie Kosa.

wycofać ze służby *Czajkę* oraz *Mewę* i przekształcić odpowiednio w barki koszarowe BK-1 i BK-2.

1968

Wycofane *Czajka* i *Mewa*, z dniem 1 stycznia 1968 roku zostały przyjęte na stan 42. Dywizjonu Pomocniczych Jednostek Pływających (42. dPJP) w Świnoujściu i wpisane na jego stan Zarządzeniem szefa Sztabu Głównego MW nr 06/Org. z dnia 15 marca 1968 roku, w sprawie zmian w etatach jednostek MW w związku z zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego nr 08/Org. z dnia 13 stycznia 1968 roku sformowana została grupa Barek Koszarowych typu „Czajka” o stanie 21 ludzi wg etatu 45/451. Jednocześnie Rozkazem nr 07/Org. z dnia 23 marca Dowódca MW nakazał rozformować z ostatnim dniem miesiąca 28. grupę Dozorowców istniejącą według etatu 35/396, tym samym oficjalnie kończąc powojenną służbę „Ptaszków” jako jednostek liniowych.

Po wycofaniu z linii okręty zostały dostosowane do nowej roli, jako barki koszarowe typu „Czajka”. Pozbawione zostały one napędu. Zakwaterowane na nich zostały załogi małych jednostek, co rozwiązuje czasowo problemy koszarowe rozbudowywanej Flotyli do czasu ukończenia budowy nowych budynków administracyjno-koszarowych.

Wycofane i przeznaczone do złomowania w 1977 roku zostały: BK-1 eks *Czajka* i BK-3 eks *Rybitwa*, natomiast BK-2 eks *Mewa* została w 1972 roku wyciągnięta za pomocą dwu cywil-

nych samojedznych dźwigów na ląd. Był to w zasadzie pusty kadłub pozbawiony silników i wyposażenia.

Na wniosek kmdr. Ferdynanda Dwórnika zastępcy dowódcy 8. FOW ds. spraw techniki i zaopatrzenia, miała być ona przeznaczona na stacjonarną bazę szkolenia awaryjno-pożarowego (poligonu). Pracami kierował Edward Zduńczyk.

Została ona ustawiona na półwyspie Kosa w porcie wojennym w Świnoujściu pomiędzy budynkiem szkoleniowym Flotyli (szkolili się w nim również Libijczycy w latach 1975-1977) a bunkrem Stanowiska Dowodzenia Flotyli wykorzystywanym w czasie ćwiczeń zespołów okrętów na morzu.

Plan budowy poligonu nie został zrealizowany i w 1976 roku przystąpiono do cięcia *Mewy* na złom. Na kierownika złomowania wyznaczono kpt. mar. Mariana Kwiatkowskiego. ●

Bibliografia

Archiwalia:

Historia Bazy Marynarki Wojennej Świnoujście, archiwum 8. Flotyli Obrony Wybrzeża.

Kronika ORP Czajka, archiwum 8. Flotyli Obrony Wybrzeża.

Kroniki ORP Mewa – Historia ORP Mewa, archiwum 8. Flotyli Obrony Wybrzeża.

Kroniki ORP Rybitwa, archiwum 8. Flotyli Obrony Wybrzeża.

Kronika Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych Koło nr 22 przy KPW Świnoujście, Komenda Portu wojennego Świnoujście.

Kmdr. por. Czesław Krzynówek, *Wykaz katalog jednostek pływających MW cz. I i II*, Archiwum MW.

Fot. Archiwum 8. FOW





Dwie fotografie ze złomowania BK-2.

Fot. Archiwum 8. FOW

Książki:

Henryk Kula, *Granica Morska PRL 1945-1950*, Wydawnictwo MON 1979.

Marek Soroka, *Polskie Okręty Wojenne 1945-1980*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1986.

Czesław Ciesielski, Walter Pater Jerzy Przybylski, *Polska marynarka Wojenna 1918-1980*, Wydawnictwo Bellona Warszawa 1992.

Mieczysław Serafin, *Polska Marynarka Wojenna 1945-2007. Kronika wydarzeń*, Gdynia 2008.

Artykuły:

Marek Twardowski, *Pod trzema Banderami*, MSiO nr 6/1999.

Marek Twardowski, *Budowa trałowców typu Jaskółka*, MSiO nr 1/1998 i 6/1999.

Robert Rochowicz, *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej*, MSiO nr 4/2002; 1/2003 i 4-5/2003.

Tadeusz W. Fintzel, *Helskie wspominki*, Dział Wspomnień Biuletyn nr 2 wrzesień 2002. Stowarzyszenia Oficerów Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej, oraz informacje pisemne na prośbę autora, Gdynia 13.06.2010.

kmr mgr inż. Mirosław Oniszczyk, *11 dywizjon Ściągaczy*, Przegląd Morski nr 12 z 2006.

kpt. mar. Janusz Janik *13 dywizjon Trałowców*, Przegląd Morski nr 12 z 2006.

Informacje własne:

Kpt. mar. Janusz Janik.

Kmdr. por. Zenon Twaróg.

Internet:

dr Józef Pluciński *Początki garnizonu Polskiej Marynarki Wojennej w Świnoujściu 1946 cz.1*

www.iswinoujscie.pl

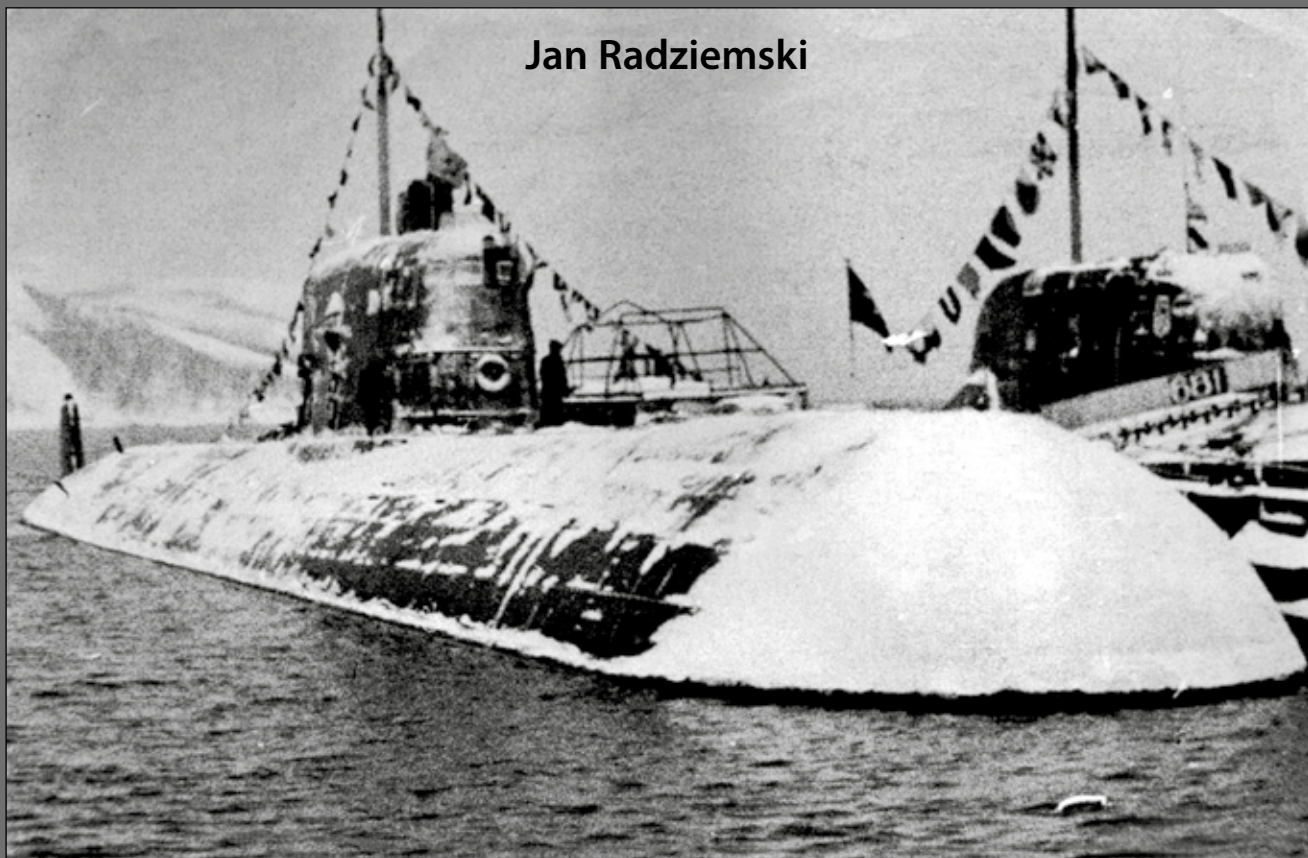
| Organizacja etatowo strukturalna 28. dywizjonu Dozorowców. 1. Dowództwo Dywizjonu | | |
|--|-------------------------|-----------------|
| Stanowisko | Stopień wojskowy | Ilość stanowisk |
| Dowództwo dywizjonu | | |
| Dowódca dywizjonu | Komandor porucznik | 1 |
| Zastępca dowódcy dywizjonu ds. politycznych | Komandor podporucznik | 1 |
| Sekretarz Podstawowej Organizacji Partyjnej | Oficer starszy | 1 |
| Instruktor Związku Młodzieży Polskiej | Oficer starszy | 1 |
| RAZEM | | 4 |
| Oficerowie specjaliści dywizjonu | | |
| Oficer nawigacyjny | Kapitan | 1 |
| Oficer artylerii | Kapitan | 1 |
| Oficer sygnałowy | Kapitan | 1 |
| Oficer mechanik | Komandor podporucznik | 1 |
| Oficer lekarz | kapitan | 1 |
| Oficer intendent | Kapitan | 1 |
| Instruktor chemik | Starszy bosman nadterm. | 1 |
| RAZEM | | 7 |
| Kancelaria dywizjonu | | |
| Kancelista | Starszy bosman nadterm. | 1 |
| Pisarz maszynista | Mat | 1 |
| RAZEM | | 2 |
| Razem w Dowództwie Dywizjonu | | 13 |

| 2. Okręty dywizjonu | | |
|---|-----------------------------|-----------------|
| Stanowisko | Stopień wojskowy | Ilość stanowisk |
| Trzy okręty typu „Czajka” - Dowództwo | | |
| Dowódca okrętu | Kapitan | 3 |
| Zastępca dowódcy okrętu do spraw politycznych | Porucznik | 3 |
| Dowódca działu okrętowego II i III | Porucznik | 3 |
| Dowódca działu okrętowego V | Porucznik | 3 |
| Bosman okrętowy | Starszy bosman nadterminowy | 3 |
| RAZEM | | 15 |
| Dział okrętowy I Nawigacyjny | | |
| Drużyna sterowania | | |
| Dowódca drużyny | Bosmanmat | 3 |
| Sternik | Starszy marynarz | 3 |
| RAZEM | | 6 |
| Dział bojowy II Artyleryjski | | |
| Drużyna artylerzystów | | |
| Dowódca drużyny | Bosmanmat | 3 |
| Starszy artylerzysta | Mat | 3 |
| Artylerzysta | Starszy marynarz | 6 |
| RAZEM | | 12 |
| Drużyna minerów | | |
| Dowódca drużyny | Bosmanmat | 3 |
| miner | Starszy marynarz | 3 |
| RAZEM | | 6 |
| Drużyna sygnalistów | | |
| Dowódca drużyny | Bosmanmat | 3 |
| Sygnalista | Starszy marynarz | 3 |
| RAZEM | | 6 |

| | | |
|--|---------------------|------------|
| Drużyna radiotelegrafistów | | |
| Dowódca drużyny | Bosman nadterminowy | 3 |
| Radiotelegrafista | Starszy marynarz | 3 |
| RAZEM | | 6 |
| Drużyna radiolokacji | | |
| Dowódca drużyny | Bosman nadterminowy | 3 |
| Młodszy operator radiolokacyjny | Starszy marynarz | 3 |
| RAZEM | | 6 |
| Drużyna hydroakustyków | | |
| Dowódca drużyny | Bosman nadterminowy | 3 |
| Młodszy hydroakustyk | Starszy marynarz | 3 |
| RAZEM | | 6 |
| Razem w Dziale Bojowym IV | | 24 |
| Dział bojowy V Elektromechaniczny | | |
| Grupa motorzystów | | |
| Dowódca grupy | Bosman nadterminowy | 3 |
| RAZEM | | 3 |
| Drużyna motorzystów | | |
| Dowódca drużyny | Bosmanmat | 6 |
| Motorzysta | Starszy marynarz | 15 |
| Drenarzysta | Starszy marynarz | 3 |
| RAZEM | | 24 |
| Drużyna elektryków | | |
| Dowódca drużyny | Bosmanmat | 3 |
| Elektryk | Starszy marynarz | 3 |
| RAZEM | | 6 |
| Razem w Dziale Bojowym V | | 33 |
| Służby | | |
| Drużyna intendencka | | |
| Dowódca drużyny | Bosmanmat | 3 |
| Kucharz | Marynarz | 3 |
| Stołowy | Marynarz | 3 |
| RAZEM | | 9 |
| Sanitariusz | Mat | 3 |
| Razem w służbach | | 12 |
| Razem na trzech okrętach | | 108 |
| Razem w Dywizjonie | | 121 |
| Opracował: Janusz Janik na podstawie AMW, sygn. 697/54/2, str. 316-376. | | |

| Organizacja etatowo strukturalna barek koszarowych typu „Czajka” | | |
|---|-------------------------|-----------------|
| Stanowisko | Stopień wojskowy | Ilość stanowisk |
| Dowódca grupy – dowódca barki | Starszy bosman zawodowy | 1 |
| Dowódca barki | Starszy bosman zawodowy | 2 |
| Podoficer gospodarczy | Starszy bosman zawodowy | 2 |
| Motorzysta | Marynarz | 3 |
| Drenarzysta | Marynarz | 3 |
| Elektryk | Marynarz | 3 |
| Kucharz | Marynarz | 3 |
| Pokładowy | Marynarz | 3 |
| RAZEM | | 21 |
| Opracował: Janusz Janik na podstawie: AMW, sygn. 3512/79/4, s. 8. Zarządzenie szefa Sztabu Głównego Marynarki Wojennej nr 06/Org. z dnia 15.03.1968 r. w sprawie zmian w etatach jednostek MW w związku z zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego nr 08/Org. z dnia 13.01.1968 r. w etacie 45/451 i rozwiązaniem Dywizjonu Dozorowców. | | |

Jan Radziemski



Komsomolec – anatomia katastrofy

28 lutego 1989 r. od nabrzeża bazy Zapadnaja Lica na Półwyspie Kolskim odcumował i wyszedł w morze najnowszy atomowy okręt podwodny *Komsomolec*¹. Wszystko na pokładzie było jak zwykle. Tylko na zewnątrz wiał sztormowy wiatr, padał śnieg, ale to normalne zjawiska na Morzu Barentsa. Mimo kapryśnej pogody nastroje załogi były dobre, przecież płynęli na okręcie uważanym za niezatapialny. Tylko dowódca miał lekko zwarzony humor z powodu pożegnania z żoną. Kiedy wyruszał w morze Jewgienij Wanin po wyjściu z domu zawsze odwracał się w stronę żony stojącej w oknie i machał do niej na pożegnanie. Tego dnia, kiedy udawał się w ostatni rejs nie zrobił tego. Żona pomyślała, że jak wróci to dostanie burę, przecież naruszył wieloletnią rodzinną tradycję.

3 kwietnia 1989 r. Morze Grenlandzkie

Mijała 34 doba rejsu. Zgodnie z zadaniem wyznaczonym przez sztab floty okręt śledził amerykański lotniskowiec *America*. Kapitan 1 rangi Jewgienij Wanin pierwszy raz dowodził *Komsomolcem*, był dowódcą drugiej (oznaczonej numerem 604) załogi okrętu. Dlatego m.in. na pokładzie

znajdowali się starsi oficerowie dowództwa w osobach zastępcy dowódcy 6. Dywizji Atomowych OP kapitana 1 rangi Borysa Koljady i szefa oddziału politycznego kapitana 1 rangi Tałanta Burkułakowa. *Komsomolec* miał dwie załogi. Pierwsza, którą dowodził kapitan 1 rangi Jurij Zielenski objęła okręt w 1982 roku. Jewgienij Wanin ze swoją ekipą trafił do dywizji w połowie 1985 r. po 9-miesięcznym przygotowaniu teoretycznym. Jego załoga była mniej doświadczona i mniej opływana. Załoga Nr 604 pomagała w obsłudze K-278 w warunkach brzegowych. Tylko niektórzy członkowie tej załogi wychodzili w morze. Dopiero w 1987 roku objęli okręt i do końca tego roku spędzili w morzu 32 doby zaliczając różnego rodzaju zadania szkoleniowe. W następnym roku przebywali w morzu 24 doby zaliczając kolejne zadania i przygotowując się do służby bojowej.

Służba bojowa (odpowiednik patrolu bojowego U.S. Navy) była w czasie pokoju jedynym rodzajem służby traktowanym na równi z działaniami w warunkach wojennych. Okręt musiał być w każdej chwili gotowy do akcji bojowej, gdyby zaszła taka konieczność. Dlatego na jego pokładzie znajdowały się torpedy z głowicami bojowymi,

w tym dwie specjalne z głowicami jądrowymi. Okręt przez cały czas rejsu zachowywał ciszę radiową. Jedynie o określonych porach odbierał rozkazy z brzegowego stanowiska dowodzenia. Tak na marginesie sam był przecież przewidziany, na wypadek wojny, jako mobilne główne stanowisko dowodzenia strategicznymi siłami podwodnymi floty ZSRR.

7 kwietnia 1989 r. Morze Norweskie

Ten tragiczny – 39 dzień rejsu – na okręcie zaczął się jak zwykle. Część 69-osobowej załogi odpoczywała, na stanowiskach bojowych wachtę pełniła 3 zmiana. O godz. 11:00 nastąpiło określenie pozycji okrętu: 72 równoleżnik, 180 km na południowy-zachód od Wyspy Niedźwiedziej na Morzu Norweskim. Dokonano przeglądu przedziałów. Urag nie było.

O godz. 11:02-11:03 na pulpicie systemu elektroenergetycznego „Onega” zapaliły się lampki alarmu. W centrali pojawia się sygnał o niepokojącym wzroście temperatury w VII przedziale rufowym. Chwilowo nikt się tym nie przejmuje, to efekt prima apriliso-

1. Nazwę *Komsomolec* nadano mu w styczniu 1989 roku. Do tej chwili, jak większość radzieckich okrętów podwodnych, nosił oznaczenie alfa-numeryczne K-278.

wych żartów, kiedy marynarze tu i ówdzie przykładali zapalniczki do czujników temperatury². Ale tym razem to nie żart, na rufie rzeczywiście się pali. Marynarze wolni od służby zerwali się z miejsc. Alarm zastał okręt podwodny płynący z prędkością 8 węzłów na głębokości 386 metrów. W VII przedziale pełnił wachtę tylko jeden człowiek, starszy marynarz Norad Buchnikaszwili. Zgodnie z regulaminem, każdy, kto zauważy pożar ma obowiązek natychmiast zamknąć drzwi wodoszczelne, aby nie dopuścić do rozprzestrzeniania się ognia i przystąpić do gaszenia pożaru posiadanymi środkami. Buchnikaszwili był doświadczonym marynarzem. Przed wyjściem w morze skończył trzeci rok służby. W domu, w rodzinnej gruzińskiej wsi czekali na niego rodzice i kochana dziewczyna. Brał udział we wszystkich rejsach i zawsze pełnił służbę w tym przedziale.

7 kwietnia 1989 r godz. 11:03

Ostatni raz Buchnikaszwili łączył się z centralą o 11:00³. Po jego meldunku w dzienniku wachtowym „*Komsomolca* pojawia się standardowy zapis. *Ster 5 stopni na lewą burtę, kurs 202 stopnie, przedziały przejrzane, uwag nie ma*”. Trzy minuty potem temperatura w tym przedziale osiąga poziom krytyczny 70 stopni. Centrala próbuje wywołać Buchnikaszwili, ale ten nie daje oznak życia. Dowódca podejmuje decyzję uruchomienia w przedziale in-

stalacji ŁOCH (Łodocznaja Objomnaja Chimiczeskaja sistema požarotuszeni-ja). Gaz ten wpuszcza się do przedziałów tylko w skrajnych przypadkach, gdyby marynarz żył, środek gaśniczy (freon) zabiłby go w ciągu kilku sekund. Niestety zastosowanie instalacji nie przynosi żadnego efektu. Temperatura w przedziale wzrasta wkrótce do kilkuset stopni Celsjusza.

Skąd się wziął ogień w przedziale. Komisja badająca później przyczyny katastrofy podejrzewała, że marynarz mógł zapalić papierosa i spowodować pożar. Wystarczyło, że użył zapalniczki, a gazy zebrane w przedziale wybuchły płomieniem. Ale czy doświadczony marynarz mógł się okazać wrogiem siebie samego i swoich kolegów? Inna wersja mówi o awarii któregoś z urządzeń elektrycznych. Tymczasem pożar rozprzestrzenił się z VII do VI przedziału gdzie znajdują się turbina i generator. Służbę w tym przedziale pełnił miczman Władimir Kołotilin. Zameldował centrali, że do przedziału przenikają spaliny i rośnie ciśnienie. O 11:14 złożył drugi meldunek o wycieku oleju. Były to jego ostatnie słowa. Spłonął żywcem.

Wszystkie próby zdławienia pożaru nie dają rezultatu. Mimo zamknięcia grodzi, ogień buszuje we wnętrzu okrętu. Powtarza się sytuacja znana z wcześniejszych awarii radzieckich okrętów podwodnych. Strach przed konsekwencjami determinuje działanie dowódcy okrętu. Wanin jest zdany

wyłącznie na siły załogi. Do bazy jest zbyt daleko.. Najbliżej ma do wybrzeża Norwegii – członka NATO. Wezwanie pomocy międzynarodowej nie wchodzi jednak w grę. Nie można zdradzić, że coś złego dzieje się na pokładzie.

Okręt wypełniał się dymem. Trzeba natychmiast wynurzyć się na powierzchnię. Kapitan Wanin wydaje niezrozumiały rozkaz wyjścia na głębokość 50 metrów, używając tylko turbiny i sterów głębokości. Kiedy znajdowali się na głębokości 157 metrów okręt nagle stracił napęd. W wyniku pożaru uszkodzeniu uległ system smarowania turbiny. Zadziałał system awaryjnej ochrony. Turbina stanęła, okręt został pozbawiony zasilania w energię. Przestała działać łączność wewnętrzna, nie działają stery głębokości. Jedyną szansę na wynurzenie daje szasowanie zbiorników głównego balastu. Rozkaz przedmuchiwanie zbiorników balastowych – z założenia słuszny – okazał się tragiczny w skutkach. Wanin nie przewidział, że nastąpiło rozerwanie rurociągu powietrza wysokiego ciśnienia zbiornika balastowego Nr 10. Sześć ton sprężonego powietrza wtargnęło do przedziału rufowego przyspieszając koniec *Komsomolca*. Łatwo sobie wyobrazić co się stało, kiedy taka masa powietrza zasiłiła ogień. Powietrze pod ciśnieniem zmieszane z produktami spalania zaczęło przenikać do zbiornika oleju maszynowego położonego w sąsiednim VI przedziale. Ciśnienie wyrzuciło olej do wnętrza przedziału rozpylając go po urządzeniach. W ten sposób ogień otrzymał dodatkowy zastrzyk paliwa⁴. Temperatura ognia sięgnęła 1000 stopni! Kadłub nagrzał się tak, że w przestrzeni między kadłubem sztywnym i lekkim tj. 1,5 metrowej, woda wykpiła! Temperatura powoduje rozszczelnienie kadłuba i do wnętrza okrętu zaczyna przenikać woda.

Kapitan I rangi Jewgienij Wanin (z prawej) podczas jednego z rejsów. Fot. „Sowietskij Woin”



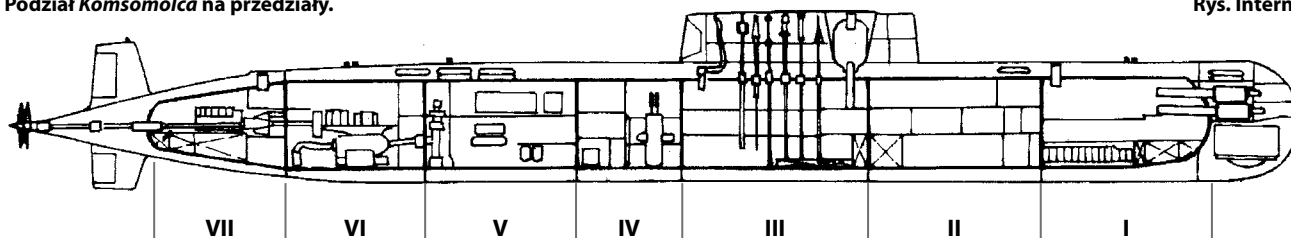
2. W przedziale, w którym wybuchł pożar, czujnik był niesprawny. Załoga ponoć w ogóle go dezaktywowała przed wyjściem w morze, a marynarze mieli sprawdzać wartości na rufie ręcznym czujnikiem. Ten obowiązek zaniedbano – z tragicznym skutkiem. Świadczy to o niskim poziomie dyscypliny na pokładzie okrętu i braku odpowiedzialności.

3. Śledczy mieli poważne wątpliwości co do prawdziwości faktu złożenia meldunku przez Gruzina. Prawdopodobnie nie było go przez pewien czas w przedziale, dlatego zbyt późno zauważył pożar.

4. Należy dodać, że w obu przedziałach zgromadzono wiele pakietów chemicznej regeneracji powietrza, które podczas pożaru wydzielają tlen i praktycznie są nie do ugaszenia.

Podział *Komsomolca* na przedziały.

Rys. Internet

**7 kwietnia 1989 r. godz. 11:16**

Okręt wynurzył się w odległości 180 km od Wyspy Niedźwiedziej i 490 km od wybrzeża Norwegii. Od początku pożaru minęło zaledwie 13 minut. Ogień polyka przedział za przedziałem. Niedbale przeprowadzona hermetyzacja przedziałów powoduje przenikanie do nich dymu i substancji trujących trasami przewodów i rurociągami regeneracji powietrza. Minęło zaledwie kilka minut od momentu wybuchu pożaru, kiedy napływa telefoniczny meldunek o przedarciu się dymu do III i IV przedziału. O 11:21 w tym ostatnim pali się stacja startowa pompy pierwszego obiegu chłodzenia reaktora, o 11:22 – następuje zapalenie się bloku transformatorów wskaźników położenia sterów w III przedziale z następującym pojawieniem się otwartego ognia na pulpicie systemu kierowania sterami. W tym czasie w V przedziale następuje wybuch gorących gazów, przenikających z VI przedziału przez rurociąg systemu odsysania i uszczelniania agregatów pompowych turbin parowych, którego z V przedziału wyłączyć nie można. Z 8 ludzi, znajdujących się w przedziale, 7 doznało poparzeń. W położeniu nawodnym okrętu uruchamia się awaryjna ochrona reaktora, następuje odłączenie podstawowych węzłów elektryczności, okręt przechodzi na zasilenie z baterii akumulatorów. Pada komenda uruchomienia generatora diesla.

O godz. 11:37 kapitan Wanin nadaje do bazy na wszystkich częstotliwościach szyfrogram o zdarzeniu, który o 11:41 odebrano na stanowisku dowodzenia floty w Moskwie, a o 11:44 – na stanowisku dowodzenia Floty Północnej. Ale w wyniku awarii hydrauliki urządzenia antenowe opuściły się pod własnym ciężarem do wnętrza kiosku i sygnał miał ograniczony zasięg. Jak się później okazało sygnał był częściowo zniekształcony i nie można było ustalić z jakiego okrętu pochodził⁵. Tym nie mniej o 11:45 ogłoszono

alarm dla punktów dowodzenia i służb ratunkowych.

7 kwietnia 1989 r. godz. 12:00

Od początku pożaru minęło 57 minut. Przez uszkodzony rurociąg gorące powietrze z VII przedziału trafia do zbiornika balastu głównego na prawej burcie. Szasowanie tego zbiornika prowadzi do przechyłu na lewą burtę. Bez zbadania przyczyny powstania przechyłu dowódca zarządza szasowanie zbiorników lewej burty, co prowadzi do napływu świeżej porcji powietrza pod ciśnieniem do płonących przedziałów.

Wśród załogi wiele osób ma poparzenia. Część marynarzy uległo zatruciu po włączeniu się do systemu SzDA (Szlangowyj Dychatielnyj Apparat) przewodowej instalacji podawania powietrza, w której zamiast zbawczego tlenu znajdował się tlenek węgla – zabójczy gaz. W wyniku tego, w krótkim czasie, zmarło się dwóch marynarzy. Zbyt późno podano komendę, by przełączyć się na indywidualne aparaty oddechowe IDA-59. Nieprzytomni marynarze są wyniesieni przez ekipy awaryjne na pokład okrętu. Lekarz okrętowy robił co mógł aby ich ratować. Dowódca dywizjonu żywotności, kapitan Judin sam osobiście zajmuje się ratowaniem ludzi. Później, komisja badająca przyczyny katastrofy postawi mu zarzut złej organizacji akcji ratunkowej; powinien dowodzić akcją zespołów awaryjnych a nie pomagać poszkodowanym. Ale ci którzy zawdzięczają mu życie, nie mają do niego pretensji. Większości załogi gromadzi się na dziobowej części pokładu oraz w obudowie kiosku. Marynarze są przeświadczeni o rychłym nadejściu pomocy i nie zakładają specjalnych kombinizonów... to kolejny poważny błąd załogi *Komsomolca*.

7 kwietnia 1989 r. godz. 12:19

Ponieważ kapitan Wanin nie otrzymał potwierdzenia odebrania radiogramu, o 12:19 powtórzył sygnał. Tym

razem został odebrany w całości. Wiadomość wzbudziła popłoch. Widmo podwodnego Czarnobyła na Oceanie stało przed oczami admirałów. Nie od razu wiedziano, co robić w takiej sytuacji. Meldunek przekazano Ministrowi Obrony. Trwało właśnie posiedzenie Biura Politycznego partii. Marszałek Dmitrij Jazow zostaje wywołany z posiedzenia. Dostaje polecenie zorientowania się w sytuacji na miejscu. Siły Floty Północnej zostają postawione na nogi i rozpoczynają akcję ratunkową. Ale *Komsomolca* dzieli od radzieckiej granicy 900 km. Rozkaz udania się pełną prędkością w rejon katastrofy otrzymał znajdujący się w odległości 71 Mm okręt hydrograficzny *Kołgujew*. Po 16 minutach z bazy w Siewieromorsku wyszedł holownik ratowniczy *SB-406*, a po kolejnych 6 minutach okręt ratowniczy *Karabach*. W tym też czasie znajdujący się na poligonie krążownik atomowy *Kirow* otrzymał rozkaz natychmiastowego przerwania ćwiczeń i ruszenia na pomoc. Na pokład krążownika śmigłowcem dostarczony 1-szego zastępcę dowódcy Floty Północnej. Planowane przybycie na miejsce katastrofy – godz. 19:00, przy prędkości 25-28 węzłów. O godz. 12:43 w trybie alarmowym startuje samolot Il-38 pilotowany przez majora Giennadija Pietrogradskiego, czas dotarcia na miejsce 2 godziny⁶. Na pokład zabiera odpowiedni sprzętem, tratwy, itp. Z powodu zbyt dużej odległości do miejsca katastrofy (980 km) nie wysłano śmigłowców ani wodnosamolotów, które byłyby bardziej przydatne w ratowaniu rozbitków⁷.

5. Niektóre publikacje podają inną wersję zwołki w odbiorze sygnału. Twierdzą, że winny temu był bałagan panujący w dowództwie. Radiogram leżał jakiś czas na biurku, zanim został przekazany szyfantom do odczytania.

6. Przygotowanie tej maszyny do akcji ratunkowej trwa około 1 godz. i 20 minut, ale załoga uwinęła się w 49 minut. Trzeba było wyladować uzbrojenie i zamiast niego zaopatrzyć samolot w zrzucone kontenery ze sprzętem ratunkowym.

7. Jako powód nie wysłania wodnosamolotów podaje się ich małą prędkość. Poza tym meldunek kapitana Wanina był rzekomo na tyle uspokajający, że nie widziano potrzeby aż takiego pośpiechu!

7 kwietnia 1989 r. godz. 14:20

Minęły 3 godziny i 17 minut od początku pożaru. Załoga II-a nawiązuje łączność z Waninem i otrzymuje od niego dość optymistyczny meldunek. Woda nie postępuje, pożar co prawda trwa, ale zdaniem dowódcy znajduje się pod kontrolą załogi. Wanin nie podejrzewa jednak, że naruszona została hermetyczność przedziałów. Zadaniem mjr. Piotrogradskiego jest naprowadzenie na *Komsomolca* jednostek śpieszących na pomoc.

W tym momencie w kierunku *Komsomolca* podążała pełną mocą baza rybołówstwa *Aleksiej Chłobystow*⁸ z którą dowództwo floty nawiązało łączność o 13:17. Statek miał do miejsca awarii ok. 100 km w warunkach sztormu, tj. około 6 godzin drogi. Kapitan wyciskał z maszyny prędkość jakiej nie osiągał nawet na próbach odbiorczych. W tym samym czasie na miejsce katastrofy rusza znajdujący się w odległości 51 mil trawler *SRT-612*.

Wanin sądził, że sytuacja została opanowana, okręt pozostawał na równej stępce (tak przynajmniej informował dowództwo), większość załogi znajdowała się na górnym pokładzie. Ponownie uruchomiono generator diesla, przechodząc z awaryjnego na rezerwowe zasilanie. Próba ponownego wejścia do VI przedziału nie powiodła się. Podwodnicy byli pewni, że wkrótce nadejdzie pomoc. Okręt wezmą *Komsomolca* na hol i odprowadzą do bazy. Nie wiedzieli, że dowódca nie mówi im prawdy. Część z nich zauważyła zapewne niepokojący widok w części rufowej okrętu, która zanurzała się coraz bardziej. Woda wokół niej gotowała się, ze szpigatów jego zbiorników wydostawała się para a pokrycie anechoiczne odstawało całymi kawałami⁹. Dziwi w tym momencie postawa Koljady, który później mataczył, twierdząc, że zatonięcie okrętu było niespodziewane.

7 kwietnia 1989 r. godz. 14:40

Załoga II-38 widzi *Komsomolca*, leżącego w dryfie z ledwo widocznym przechyłem na prawą burtę. W okolicach VI i VII przedziałów woda kipiała wokół kadłuba, a w niebo unosił się szary dym. W tym mniej więcej czasie dowódca wydaje rozkaz rozpoczęcia wentylacji rufowych przedziałów. To fatalna decyzja. Po upływie 2 go-

dzin od rozpoczęcia wentylacji okręt zatonił. Zgodnie z instrukcją podczas wentylacji przedziałów należy wyłączyć wszelkie media dostarczające wodę, powietrze, przechodzące przez przedział. Ale powietrza nie wyłączono. Dowódca próbuje zlikwidować przechył na prawą burtę. Wysła marynarzy do kolejnych przedziałów. Marynarze meldują, że przedziały są nagrzane do granicy wytrzymałości. Z powodu zadymienia nie mogą widzieć, jak do VII przedziału wdzierają się wody zaburtowe. Piotrogradski z powietrza zauważył, jak dziób okrętu nieco się podniósł. Przekazuje meldunek do sztabu floty.

7 kwietnia 1989 r. godz. 14:50

W tym momencie w powietrzu krąży już trzy radzieckie samoloty. Poza maszyną majora Piotrogradskiego, dwie inne zawieszone pod niebem pomiędzy Wyspą Niedźwiedzią i Murmańskiem retransmitują rozmowy dowódcy *Komsomolca* ze sztabem floty, a także naprowadzają nawodne okręty podążające w rejon katastrofy. Oczekiwany czas przybycia na miejsce pierwszych jednostek ok. godz. 18:00.

7 kwietnia 1989 r. godz. 15:35

Wanin informuje Sztab Floty Północnej o konieczności przysłania holownika, melduje też o trwających pożarach w przedziałach rufowych, nieoczekiwanie prosi o uzupełnienie zapasu freonu. Na koniec podaje nieprawdziwą informację o stracie dwóch ludzi.

Pierwsza fotografia lotnicza płonącego *Komsomolca* wykonana przez załogę samolotu II-38.

**7 kwietnia 1989 r. godz. 16:24**

Od tego momentu wydarzenia zaczęły się rozgrywać w błyskawicznym tempie. Niespodziewanie rozległy się wybuchy z okolic VI i VII przedziału. Rosjanie podejrzewają, że eksplozje mogli spowodować nurkowie bojowi z zagranicznego okrętu podwodnego, który śledził *Komsomolca*. Wersja mało wiarygodna – wręcz absurdalna. Kto odważyłby się wysadzić okręt z bronią jądrową na pokładzie w pobliżu wybrzeża Norwegii – państwa członka NATO.

Z meldunku nadanego przez Wanina o 16:35 wynikało, że sytuacja na okręcie znajduje się pod kontrolą. Nie zauważono przenikania wody do wnętrza kadłuba. Dowódca wyprowadził część załogi, nie zajęta walk o żywotność okrętu na nadbudówkę. Jednak już po 5 minutach sytuacja zdecydowanie pogorszyła się. Załoga II-38 zwróciła uwagę, że *K-278* zaczął osiadać rufą. Nieszczelność kadłuba sztywnego okrętu powoduje jego tonięcie, początkowo wolne, a potem coraz szybsze. Piotrogradski widzi z samolotu jak rufa *Komsomolca* znika pod wodą, a z wody sterczy zadarty dziób okrętu. Wanin wydaje o 16:42 rozkaz – przygotować się do opuszczenia okrętu. Niezatapialny okręt o tytanowym kadłubie pęka w szwach i przyjął już do wnętrza ponad 200 ton wody.

8. Statek baza rybacka typu B-64 zbudowana 1966 r. w Stoczni Gdańskiej im. Lenina.

9. Wykonane później badania pokazały, że jego odwarstwienie może nastąpić w rezultacie destrukcji kleju przy temperaturze 300-400°C, tzn. do takiego poziomu rozgrzał się wówczas kadłub okrętu w tym rejonie.



Ostatnia fotografia z II-38 tonącego *Komsomolca*.

Fot. „Marines & Forces Navales”

7 kwietnia, godz. 16:50

Kapitan Wanin przekazuje do sztabu floty ostatni meldunek o ewakuacji 69? ludzi załogi okrętu. Zaczyna się wodowanie tratw ratunkowych, jednak z powodu słabego wyszkolenia udało się to tylko z jedną tratwą, drugą wiatr i fale rzuciły daleko od okrętu. Marynarze zmęczeni walką z pożarami nie mają siły aby ją odzyskać. Druga tratwa przewróciła się, a marynarze nie byli w stanie przywrócić jej właściwego położenia. Po siedmiu minutach kiosk okrętu do połowy wysokości zanurzył się w wodzie. Widząc co się dzieje z samolotu IŁ-38 zrzucono kontenery zawierające środki ratunkowe, jednak wodowały zbyt daleko, by załoga mogła z nich skorzystać¹⁰.

Na pokładzie pozostał tylko miczman Aleksandr Kopiejka. Czeką na dowódcę i jeszcze pięciu marynarzy, którzy wszyscy znajdowali się wewnątrz okrętu. W tym momencie usłyszano ogromny trzask, pokład kryjąc się pod wodą, zaczął uciekać spod nóg. Po wydaniu załodze polecenia zajęcia miejsc w tratwach, kapitan Wanin powrócił do tonącego okrętu, gdyż kilkoro członków załogi nie usłyszało rozkazu opuszczenia okrętu. Marynarze skaczą do lodowatej wody. Kto był silniejszy, lepiej pływał i miał więcej szczęścia ten dotarł do zbawczej tratwy. Miczman Kopiejka, zgodnie z instrukcją szybko zamknął właz luku, żeby dać możliwość pozostałym skorzystać z kapsuły ratunkowej. Tylko dzięki niej mogli się uratować pozostali wewnątrz kadłuba okrętu. Miczman wpław dotarł do tratwy ratunkowej.

7 kwietnia 1989 r. godz. 17:08

O tej godzinie z przegłębieniem na rufę 70 stopni *Komsomolec* gwałtownie zatonął i spoczął na głębokości 1685 metrów. Na jego pokładzie pozo-

stało 10 członków załogi. 4 już nie żyje. Od początku pożaru minęło 6 godzin i 5 minut. W lodowatej wodzie (temperatura +2°C) Morza Norweskiego znalazło się 59 żywych marynarzy. Poza jednym (Wieriezgowem) nie mając na sobie nawet kamizelek ratunkowych, zatruci dwutlenkiem węgla, często poparzeni mają przed sobą jeszcze wiele minut walki o przetrwanie. Kilku nie umiających pływać szybko utonęło. Tratwa okazała się wybawieniem, ale nie dla wszystkich. Część rozbitków zmyły fale, a wianuszek otaczających ją postaci systematycznie się zmniejszał.

W momencie kiedy *Komsomolec* szedł na dno, wspinający się po trapie ostatni żyjący członkowie załogi w momencie zatopienia, zostali dosłownie zrzuceni w dół, gdy tonący okręt stanął niemal pionowo. Czterech z nich dotarło do kapsuły ratunkowej. Miczman Sliusarenko wciągnięto do kapsuły ostatniego. Wraz z nim do jej wnętrza wlewa się woda. Kiedy zamknęli ciężką (250 kg) pokrywę luku usłyszeli stuk. To jakimś cudem żywy jeszcze Ispienkow desperacko próbował dostać się do wnętrza. Niestety różnica ciśnień nie pozwoliła na otwarcie luku. Kapsuła wypełniona wodą i dymem, razem z okrętem szła na dno. Tylko Sliusarenko i Czernikow zdążyli założyć aparaty oddechowe. To uratowało im życie. Pozostałym z Waninem włącznie to się nie udało. Podwodnicy stracili przytomność z powodu tlenu węgla, którego działanie wielokrotnie wzrasta razem ze wzrostem ciśnienia.

W panujących ciemnościach próbowali „odstrzelić” kapsułę, ale bez powodzenia. Dały znać o sobie braki w wyszkoleniu. Dopiero kiedy opadli na dno, które w tym miejscu było na głębokości ponad 1,5 km kapsuła pod wpływem uderzenia oddzie-

liła się od okrętu. Po chwili gwałtownie wyrzuciło ją na powierzchnię jak korek od szampana. Zajęci ratowaniem ostatniego i pomocą poszkodowanym nie zwrócili uwagi na niezamknięty rygiel górnego luku. Niedokładnie zaryglowana pokrywa pod wpływem strasznego ciśnienia została zerwana, a razem z nią wyrzuciło Czernikowa i Sliusarenkę¹¹. Pierwszy zginął po uderzeniu głową i tylko Sliusarenko ocalał. Kapsułę ratunkową nakryły fale i po kilku sekundach ostatecznie poszła na dno zabierając ze sobą trzech nieprzytomnych: Judina, Krasnobajewa i dowódcę okrętu Wanina¹².

7 kwietnia 1989 r. godz. 17:23

Marynarze z *Komsomolca* już 15 minut znajdowali się w lodowatej wodzie. W górze nad nimi krążył samolot Pie-

10. *Komsomolec* miał na wyposażeniu dwie tratwy ratunkowe na 20-25 ludzi każda, rozmieszczonych w pojemnikach w osłonie kiosku (zapewniały 3 doby pobytu); dwie nadmuchiwane lotnicze łodzie ratunkowe mieszczące 5 ludzi każda, znajdujące się w rufowych przedziałach. Indywidualne wyposażenie podwodnika (specjalny kombinezon, białą wełnianą, aparat oddechow, kamizelki ratunkowe). Przy czym nie można było skorzystać ze środków znajdujących się w przedziałach rufowych.

11. Śledczy podejrzewali, że po wynurzeniu kapsuły Czernikow zwolnił rygiel zapominając o konieczności wyrównania ciśnienia. Tę wersję potwierdziły oględziny kapsuły. Być może dlatego próbowano ją tak nieudolnie podnieść na powierzchnię.

12. Trzeba przypomnieć, że kapsuła obliczona była na 57 ludzi, natomiast etatowa załoga *Komsomolca* liczyła 64 osoby. W ostatni rejs zabrano jeszcze 5 dodatkowych osób. Jak, lub, czy w ogóle, dowództwo floty wyobrażało sobie ratowanie załogi w przypadku opadnięcia okrętu np. na głębokość 800 metrów z całą żyjącą załogą?

Kolejna fotografia z pokładu II-38, tym razem grupy rozbitków.

Fot. „Marines & Forces Navales”



trogradskiego. Wiedzieli, że w temperaturze ok. 4 stopni człowiek może wytrzymać najwyżej 20 minut¹³. Z samolotu zaczęto strzelać rakietą wskazując miejsce katastrofy nadciągającym statkom i okrętom. Dopiero około 18:20 na miejsce tragedii dociera radziecka baza rybacka *Aleksiej Chłobystow*. Do tego czasu marynarze znajdują się w wodzie przeszło 1,5 godziny wbrew wszelkim prawom natury - 30 żywych i 16 martwych. Wśród żywych znajdował się miczman Wiktor Slusarienko, jedyny człowiek na świecie, któremu udało się opuścić okręt podwodny z głębokości ponad 1,5 km. Trzymał się ze wszystkich sił na wodzie. Podczas polarnej nocy został odnaleziony na wzburzonej wodzie i wciągnięty na pokład statku bazy *Aleksiej Chłobystow*. Jeszcze 5 minut i poszedłby na dno. Miał niesamowite szczęście, i to po raz drugi w jednym dniu.

Szybko opuszczone dwa kutry motorowe podejmują 30 marynarzy i wylawiają 16 ciał. Rybacy robią co mogą aby uratować życie wyciągniętych z wody marynarzy. Trzech z nich umiera zanim dotrą do portu. Dlaczego do tego doszło?. Poczuli się lepiej i postanowili zapalić papierosa. Medycy ustalili, że po takim wychłodzeniu i stresie prowadzi to do zapaści kończącej się zgonem. Łączna liczba ofiar zmyka się więc liczbą 42. Statek baza nocą spotyka się z krążownikiem *Kirow*. Marynarzy zostają przetransportowani na krążownik. U drzwi pomieszczenia gdzie zostają zakwaterowani dowództwo stawia wartownika z automatem! Marynarze mają żal, że władze traktują ich jak przestępców. Już w drodze powrot-

nej komisja przystępuje do czynności śledczych. Szuka się kozła ofiarnego na którego można zrzucić winę za katastrofę. Śledztwo rozpoczęte na krążowniku przeciągnęło się na dziesięciolecie.

Dlaczego zatonął *Komsomolec*?

Komisja państwowa, którą powołano już w dniu katastrofy pod przewodnictwem marszałka Dmitrija Jazowa miała wyjaśnić wszelkie okoliczności zdarzenia i ustalić przyczyny zatonięcia okrętu. Licząca 15 członków Komisja powołała osiem sekcji specjalistów uczonych, inżynierów i marynarzy, którzy przeprowadzili dziesiątki eksperymentów, doświadczeń i analiz. Śledztwo zakończyło się 16 kwietnia 1990 r.

Ustalono, że prawdopodobną przyczyną pożaru w VII przedziale mogło być zapalenie się oprzyrządowania elektrycznego w stacji rozruchu pomp systemu sterowania hydrauliki lub w systemie separacji oleju z powodu rozregulowania urządzeń sterowania i ochrony tych systemów. Po zapaleniu się materiałów pędnych pod wpływem wysokiej temperatury dokładnie w kilka minut rozszczelniła się magistrala powietrza wysokiego ciśnienia. Wydo- stające się pod dużym ciśnieniem powietrze zwiększyło intensywność pożaru w przedziale, którego załodze nie udało się stłumić. Wysoka temperatura spowodowała rozhermetyzowanie się szeregu urządzeń VI i VII przedziału i przylegających do nich zbiorników głównego balastu, co doprowadziło do przenikania wody zaburtowej do wnętrza kadłuba i zbiornika balastu głównego okrętu. W rezultacie stracił on

stateczność wzdłużną, i po wyczerpaniu zapasu pływalności, zatonął z dużym trymem na rufę¹⁴.

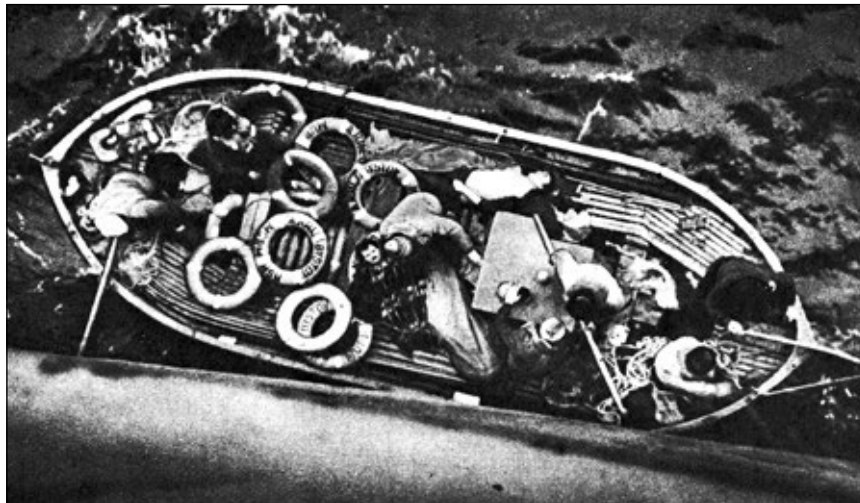
Komisja zwróciła uwagę na specyfikę tej awarii - rzadki przypadek nałożenia się dwóch czynników, charakteryzujących się wysoką intensywnością i szybkim tempem rozwoju pożaru, a dokładnie: wybuch pożaru i szybkie w czasie naruszenie szczelności magistrali powietrza wysokiego ciśnienia. Ten zbieg okoliczności, wymagających zasadniczo odmiennych działań załogi: hermetyzacji przedziałów przy pożarze i rozhermetyzowania ich w przypadku napływu dodatkowego powietrza - istotnie skomplikowało walkę o żywotność okrętu podwodnego.

W trakcie śledztwa komisja ustaliła, że poszczególne wzory urządzeń opracowanych jeszcze w latach 60 i 70 i zastosowanych na *Komsomolcu*, miały niedostateczną niezawodność w sytuacji pożaru i okazały się mało efektywne w warunkach podwyższonego ciśnienia w przedziałach. Komisja podniosła także sprawę niedoskonałości środków ratunkowych. Mówiło się też o błędach w konstrukcji okrętu.

Oceniając działania załogi, komisja zauważyła, że zasadnicze kierunki walki o żywotność były prawidłowe, załoga wykazała męstwo i do końca spełniała swoje obowiązki. Doszło przy tym do błędów, w tym w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi.

Trzeba przy tym dodać, że stopień automatyzacji i co za tym idzie ograniczenie liczby załogi miał także niemały wpływ na powstanie i przebieg awarii. Amerykanie, którzy przecież mieli jeszcze większe możliwości automatyzacji obsługi swoich okrętów, pozostawili mimo to dość liczne załogi, by właśnie w razie awarii okrętu przejść na ręczną obsługę urządzeń. Generalna konkluzja Komisji w spra-

Szalupa z bazy rybackiej *Aleksiej Chłobystow* podczas akcji ratowniczej. Fot. „Sowietskij Woin”



13. Panujące w tym momencie warunki: temperatura wody +5°C, powietrza (+3°C), wiatr do 10 m/s, falowanie morza do 3°B. Według opinii służby medycznej floty, marynarze z zatruciami, zmęczeni fizycznie i psychicznie walką o uratowanie okrętu mogli przeżyć do 25 minut - maksimum - 45 min.

14. Kilku członków komisji reprezentujących konstruktorów nie zgodziło się z ostatecznymi wnioskami komisji. Nie zostały one uwzględnione. Dlatego D.A. Romanow (zastępca gł. konstruktora K-278) opublikował w 1993 roku książkę na temat katastrofy. Jego zdaniem główną przyczyną tragedii był zbyt niski poziom wykształcenia załogi nie przystający do stopnia zaawansowania technicznego okrętu. Prokuratorzy wojskowi przyznali mu w części rację i podważyli obiektywizm komisji państwowej.

wie stanu technicznego *Komsomolca* i przygotowania załogi do służby była taka: okręt wyszedł w rejs sprawny z dobrze wyszkoloną załogą. W ocenie obu tych kwestii, komisja, delikatnie mówiąc, mijała się z prawdą.

Odrębne śledztwo prowadzone przez prokuraturę wojskową w latach 1989-1990 i 1991-1998 ujawniło smutną rzeczywistość. Przede wszystkim prokuratorzy zbadali to, co się działo na pokładzie okrętu przed godz. 11:00, a działo się wiele rzeczy stawiających załogę i jej dowódcę w złym świetle. Już na pół godziny przed ogłoszeniem alarmu napływały wielce niepokojące sygnały. Na pulpity sterowania urządzeń elektroenergetycznych zapalały się lampki sygnalizujące zakłócenia w pracy tych urządzeń. Były kłopoty z nawiązaniem łączności z wachtowymi. Wzrost temperatury do 70 stopni sygnalizowano już wcześniej niż o 11:03. Panował chaos i tracono cenny czas. Zapisy w dzienniku wachtowym zostały prawdopodobnie „skorygowane” w celu uzyskania alibi.

Prace remontowe na okręcie przed jego wyjściem przeprowadzono niedbale i w pośpiechu. Wiele urządzeń i przyrządów pomiarowych było niesprawnych, chociażby czujniki temperatury i analizatory składu powietrza. Poziom dyscypliny załogi pozostawiał wiele do życzenia. Przypadki pijactwa, lekceważenia obowiązków, samowolki nie należały do rzadkości. Do tego załoga była skonfliktowana, czego jednym z objawów była zmiana tuż przed wyjściem w morze zastępy dowódcy okrętu ds. politycznych. Wreszcie poziom wyszkolenia załogi. Wbrew zapewnieniom dowództwa floty i dywizji załoga nie zaliczyła wielu elementów przygotowania bojowego. Inspekcje okrętu wykazały wiele nieprawidłowości. W tej sytuacji wysyłanie okrętu na służbę bojową należy uznać za karygodne. *Komsomolec* powinien zostać w bazie i to na długo. Zapewnienia wielu wysokiej rangi oficerów o doskonałym przygotowaniu załogi do pełnienia służby należy włożyć między bajki.

Wróćmy jednak do Komisji Jazowa. Ogłoszenie wyników jej dochodzenia wywołało niezadowolenie wielu środowisk. Protestowali zarówno konstruktorzy, stocznioowcy, jak i załoga okrętu. Zorganizowano nawet okrą-

gły stół. Jego uczestnikami byli oficerowie-podwodnicy, przedstawiciele przemysłu, rodziny poległych marynarzy. Wyrazili oni niezadowolenie z wyników śledztwa, które według nich nie wykazało wszystkich okoliczności tragedii, jest kompromisem zainteresowanych stron i próbą zatuszowania niewygodnych faktów.

Obok oficjalnej komisji pracowała także niezależna komisja ekspertów kierowana przez wiceadmirala w stanie spoczynku E. Czernowa, byłego dowódcę 1. Flotylli AOP. Niezależni eksperci całą praktycznie winę przypisali załodze *Komsomolca*, a pominieli odpowiedzialność przemysłu za wady konstrukcyjne i zawodność techniki okrętowej. Nie trudno oczywiście przewidzieć reakcję załogi i dowództwa floty. W obronie załogi wystąpił wiceadmiral W.I. Zub – zastępca szefa wyszkolenia bojowego Floty Północnej stwierdził bowiem, iż załoga *Komsomolca* przeciwiczyła wszystkie wymagane elementy przygotowania bojowego. Praktycznie wszyscy oficerowie, podoficerowie i marynarze mieli dostateczne doświadczenie w pływaniu. Potwierdziły to rzekomo liczne kontrole przed wyjściem w morze. Załoga w centrum szkoleniowym i podczas wyjść kontrolnych w morze wykazała wysoki poziom przygotowania. Wtórował mu kapitan Koljada, a wiceadmiral W.W. Zajcew (szef Głównego Zarządu Eksploatacji i Remontu Floty Północnej) przebił ich dodając -:„... załoga zrobiła nawet więcej niż należało oczekiwać w tej sytuacji...”. Wszyscy oni łgali jak z nut mając zapewne świadomość ciężkiej na nich odpowiedzialności za katastrofę.

Cała ta wrzawa przetoczyła się przez media, co samo w sobie stanowiło ewenement. Jeszcze kilka lat przed katastrofą nie byłoby to możliwe. Gorbaczowowska głośność i pierestrojka sprawiły, że sprawa *Komsomolca* odbiła się szero-

kim echem w kraju i na świecie. Opinia publiczna mimo to nie doczekała się jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, kto zawinił. Komisja państwowa ds. wyjaśnienia przyczyn i okoliczności zatonięcia okrętu podwodnego sformułowała jeszcze jeden wniosek Zaproponowała mianowicie podniesienie wraku *Komsomolca*. Według członków komisji oględziny wraku mogłyby dać odpowiedź na wiele pytań związanych z okolicznościami zatonięcia okrętu. Wniosek poparło dowództwo floty i branża stocznioowa.

Eksploatacja wraku

Organizowanie wszystkich prac związanych z podniesieniem okrętu powierzono biurowi morskiej techniki „Rubin”, które zaprojektowało *Komsomolca*. Generalny konstruktor tego biura akademik I.D. Spasskij i jego zespół potrzebowali wielu dodatkowych informacji, m.in. o aktualnym stanie okrętu. Oprócz tego wynikała konieczność pozyskania nowych danych potwierdzających bądź nie, założenia teoretyczne naukowców. Bez eksploracji wraku nie było to możliwe.

Niespełna dwa miesiące po tragedii w maju 1989 roku dokonano pierwszych oględzin wraku. Statek oceanograficzny *Akademik Mstisław Kiełdysz* opuścił na dno pojazd głębokowodny *Mir-1*. *Komsomolca* odnaleziono na głębokości 1685 metrów. Oględziny wraku nie budziły zaniepokojenia. Przeprowadzone badania i pomiary nie wykazały podwyższonej radioaktywności w okolicznych wodach. 21

Widok przodu kiosku *Komsomolca* na fotografii wykonanej z pokładu „Mira”.
Fot. „Marines & Forces Navales”





Statek oceanograficzny *Akademik Mstisław Kiełdysz*.

Fot. Public Domain

maja 1989 roku w trakcie trzeciego zanurzenia aparatu *Mir-1* została odnaleziona kapsuła ratunkowa *Komsomolca*, spoczywająca w odległości 800 metrów od kadłuba okrętu. Oględziny kapsuły pokazały, że leży ona na boku, a górny luk jest otwarty. Po nieudanej próbie podniesienia kapsuły (pękła kevlarowa lina) na powierzchnię spoczęła ona ponownie na dnie. Zarówno metoda jak i samo podniesienie kapsuły były mocno krytykowane przez specjalistów. Wiceadmirał E.D. Czernow, w ogóle uważa, że kapsuła została celowo zatopiona, bo stanowiłaby oczywisty dowód niekompetencji załogi.

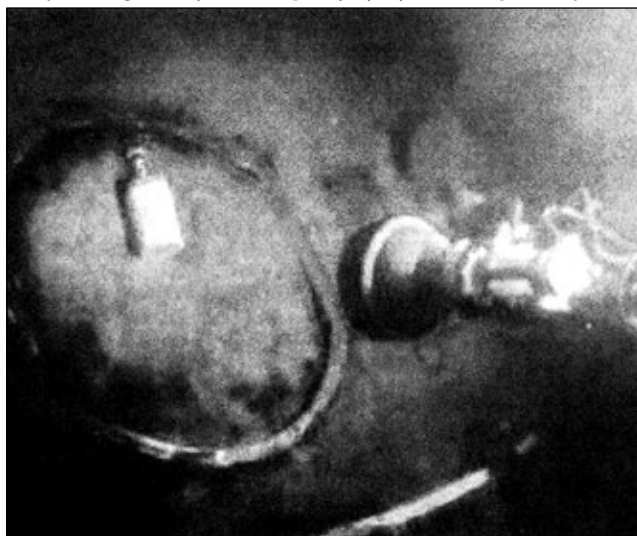
Następna ekspedycja w 1991 roku różniła się od wyprawy z 1989 r. tym,

że była zaplanowana i przygotowana dużo wcześniej. W ekspedycji brali udział naukowcy z Norwegii, Holandii i W. Brytanii, ale bez możliwości zejścia pod wodę i obejrzenia wraku. Okręt oceanograficzny *Akademik Mstisław Kiełdysz* przybył w rejon prac 20 sierpnia 1991 r. wieczorem. W okresie od 23 do 31 sierpnia odbyło się 6 zanurzeń aparatów *Mir-1* i *Mir-2*. Łącznie badacze spędzili pod wodą ponad 66 godzin. Zanurzenia odbywały się parami. Pomiaru sytuacji radiacyjnej wokół wraku nie wskazywały na jakiegokolwiek anomalia. Zarejestrowano 10 godzin materiałów filmowych i 100 fotografii. Rezultaty oględzin pokazały, że pierwszy obieg reaktora jest hermetyczny.

W trakcie oględzin wraku ekspedycja dokonała nieoczekiwanego odkrycia. Ustalono bowiem że kadłub sztywny jest uszkodzony w górnej części I i II przedziału. W rezultacie szczegółowych analiz materiału fotograficznego i filmowego specjaliści wyrazili wątpliwości co do sensu podniesienia okrętu na powierzchnię. Uznali za konieczne dokładne zbadanie stanu kadłuba sztywnego *Komsomolca*. Ostatnie badania pokazały, że uszkodzenia pomiędzy 2 i 8 wręgiem oraz w rejonie magazynu torped są poważniejsze niż dotąd sądzono. Podczas oględzin jeden z aparatów „Mir” dodatkowo wyposażono w miniaturową kamerę, tej właśnie kamerze udało się zagłęb-

Kolejne fotografie: tym razem pokrywy wyrzutni torpedowej i dziobowego steru głębokości.

Fot. „Marines & Forces Navales”



nać w niektóre otwory i szczeliny kadłuba. Stwierdzono, że kadłub sztywny w rejonie dziobowych przedziałów ma uszkodzenia w górnej jego części. Oprócz tego, przypuszczano, że dziobowe pokrywy wyrzutni torped są zamknięte i zachowały szczelność. Teraz udało się tam zajrzeć i ustalić, że pokrywy wyrzutni są w znacznym stopniu otwarte. Udało się też podnieść z dna niektóre przedmioty, w tym zegar okrętowy, którego wskazówki zatrzymały się na godz. 17:23. Charakter uszkodzeń kadłuba sztywnego w I przedziale świadczy o tym, że w dziobowej części okrętu nastąpił wybuch. Położenie przedmiotów na dnie i na pokładzie okrętu wskazuje na to, że wybuch nastąpił, kiedy już leżał na dnie lub uderzył o nie. Przyczyną wybuchu, według specjalistów, była detonacja mieszanki gazów która utworzyła się w I przedziale w wyniku zetknięcia się baterii akumulatorów z morską wodą, która wdarła się do wnętrza podczas tonięcia. Nie jest zrozumiała obecność fragmentów trawu sieciowego, odnalezionych na dnie koło wystających części kadłuba.

Po upływie dziewięciu lat od pamiętnych wydarzeń, w 1998 roku na miejscu katastrofy zanurza się kolejny raz batyskaf *Mir*. Na głębokości 1658 m odnajduje tytanowy wrak leżący na równej stepce, zagłębiony w grunt na 2 metry dziobem i 4,5 m rufą. Podczas tej ekspedycji zauważono brak przyrządów pomiarowych, które ustawiono tam wcześniej. Według strony rosyjskiej zostały one zdjęte bądź odcięte, pozostały tylko ich kotwice. Mogły tego dokonać podwodne aparaty bądź zdalnie sterowane roboty. W ten sposób wykryto nieuprawnione penetrowanie wraku *Komsomolca* przez obce środki podwodne. Oprócz tego wyjaśniło się, że kadłub sztywny na długości około 11 metrów wewnątrz, po prostu rozpadł się od eksplozji, ocalała tylko część kadłuba lekkiego. Wewnątrz części dziobowej zauważono wiele rumowisk uniemożliwiających oględziny wnętrza kadłuba. Torpedy z głowicami atomowymi są połamane w rezultacie wspomnianej eksplozji ale stwierdzenie dokładnego stanu jest niemożliwe. Uszkodzenia kadłuba są na tyle poważne, że uniemożliwiają jego wydobywanie na powierzchnię. Część dziobowa okrętu, w której

znajdują się torpedy z głowicami jądrowymi, została zabezpieczona specjalnym sarkofagiem. Naturalne procesy powodują stopniowe pochłanianie wraku przez osady dennie. W tej sytuacji prowadzone od wielu lat śledztwo w sprawie zatonięcia *Komsomolca* utknęło w martwym punkcie. W tymże roku zostało zamknięte w związku z „nieustaleniem osoby, którą można byłoby postawić przed sądem w charakterze obwinionego” i tego, że „ustalenie prawdziwych przyczyn pożaru i zatonięcia do chwili podniesienia okrętu podwodnego i jego oględzin nie jest możliwe”.

Epilog

12 maja 1989 roku Prezydium Rady Najwyższej ZSRR wydało dekret o odznaczeniu wszystkich członków załogi *Komsomolca* Orderem Czerwonego Sztandaru. Dzień 7 kwietnia – data zatonięcia *Komsomolca* – została ustanowiona w Federacji Rosyjskiej „Dniem pamięci poległych podwodników”. Decyzją Ministra Obrony ZSRR rodzinom i rodzicom poległych marynarzy wypłacono od 400 do 1000 rubli w zależności od liczebności rodziny. Ze środków zebranych przez Flotę Północną, od 2000 do 3500 rubli. Rzuca się w oczy rażąca dysproporcja pomiędzy kwotami wyasygnowanymi z zasobnej kasy państwowej a środkami zgromadzonymi z dobrowolnych datków marynarzy. Oprócz tego, rodzicom marynarzy służby czynnej wypłacono po 1500 rubli za pomogi. Wszystkim członkom rodzin poległych oficerów i miczmanów zabezpieczono mieszkania w miastach, które sami wybrali.

Dalsze losy uratowanych marynarzy ułożyły się różnie. Sześciu oficerów postanowiło kontynuować służbę na okrętach podwodnych. Inni wybrali służbę w jednostkach brzegowych. Konstruktorzy i budowniczowie unikalnego okrętu nie otrzymali oczekiwanych nagród i premii (mieli je odebrać z rąk samego Gorbaczowa w Święto Pracy 1989 roku). Oznaczało to utratę kwot przekraczających kilkukrotnie ich roczne zarobki. Niezatapialny okręt - cud techniki i wielkie osiągnięcie Kraku Rad – poszedł na dno w ciągu zaledwie kilku godzin, grzebiąc wielkie nadzieje na budowę kolejnych super okrętów. Rodzi

się przy tym pytanie, czy nie można było uniknąć tylu ofiar. Odpowiedzi udzielili Norwegowie, którzy byli w stanie dotrzeć na miejsce katastrofy w ciągu 2 godzin. Jednak dowództwo floty taką możliwość wykluczyło wysyłając otwartym tekstem komunikat zabraniający zagranicznym statkom zbliżania się do miejsca tragedii. Nad *Komsomolcem* krążył norweski P-3 „Orion”, ale był tylko biernym obserwatorem tych tragicznych wydarzeń.

Głównodowodzący wojenno morską flotą - admirał floty W.N. Czernawin - wypowiadając się nt. katastrofy *Komsomolca* oświadczył, że najlepszą pamięcią o 42 ofiarach będzie likwidacja awaryjności we flocie. „Tragedia w Morzu Norweskim nie powinna się powtórzyć” – zakończył admirał. Niestety powtórzyła się. ●

Bibliografia

- J.W. Apałkow, *Podwodnyje łodki Sowietского Sojuza 1945-1991 gg.* T.3. Moskwa 2012.
- W. Holicki, *Śmierć „Komsomolca”*. „Morze Statki i Okręty” Nr 3-4/2014.
- D.A. Romanow, *Tragedia podwodnoj łodki „Komsomolec”*. St. Petersburg 1993
- W. Koczerow, *Zdie so mnoj niczego nie słuczilosia*. „Morskoj Sbornik” Nr 3/1990.
- Morskemu Sborniku otweczajut...* „Morskoj Sbornik” Nr 6/1989.
- Zawierszila rabotu prawitielstwennaja komissija*, „Morskoj Sbornik” Nr 6/1990.
- W.S. Koljada, S.A. Dworow, I.W. Kalinin, A.M. Kopiejka, *Pismo ostawszych sia w žiwych czlienow ekipaža pl „Komsomolec”*. „Morskoj Sbornik” Nr 2/1990.
- Tragedia nie dolžna powtoritsia*. „Morskoj Sbornik” Nr 12/1990.
- O. Siergiejew, *Za polčasa do katastrofy. Norwežskoje morie. April 1989-go*. „Morskoj Sbornik” Nr 6/1991.
- W. Samojłow, N. Nosow, *Glubina 1700 m. U borta „Komsomolca”*. „Morskoj Sbornik” Nr 4/1992.
- W. Samojłow, N. Nosow, *Itożi nowoj ekspedicii*. „Morskoj Sbornik” Nr 4/1993
- Reszenije podnieto – specjalnyj sarkofag zakrojet PŁA „Komsomolec”*. „Morskoj Sbornik” Nr 1/1994.
- W. Krapiw, *Tragedia korablja i czest' ekipaža*. „Morskoj Sbornik” Nr 4/1994.
- Problema „Komsomolca” i nowyje tehnologii. „Morskoj Sbornik” Nr 4/1995.
- A. Maljutin, A. Kotow, W. Jeniuszin, W. Plotnikow, W. Sokolow, S. Smirnow, *Otweczat' za skazannoje*. „Morskoj Sbornik” Nr 12/1995.
- N. Kurianczik, *„Komsomolec” – niewostriebowannyj opyt borby za žiwuczešt' Ili kak eto mogło prozoiť*. „Tajfun” Nr 49.
- L. Bielyszew, *Opytnaja podwodna ja łodka projekta 685 „Komsomolec”*. „Morskoj Sbornik” Nr 5/1995.



część I

Międzynarodowy Przegląd Floty IFR-2016

- Lustrzane odbicie i prezentacja Indyjskiej Marynarki Wojennej

Wprowadzenie

W czasie ćwierćwiecza, jakie minęło od początku lat 1990-tych, w których upadek Układu Warszawskiego i definitywny rozpad Związku Radzieckiego stał się faktem – światowa mapa polityczna uległa znaczącym zmianom. Trwająca długie lata „Zimna Wojna” stała się historią i w jej natychmiastowym następstwie wizja pokojowego rozwoju zaczęła wywierać istotny wpływ na wydziały planowania sił morskich. Morski świat już wkrótce zetknął się z nowymi wyzwaniami, które wywierały istotny wpływ na strategię i taktykę podobnie jak Ina zadania czy cele operacyjne.

Innymi słowy, koniec „Zimnej Wojny” drastycznie zmienił zarówno długoterminowe doktryny obronne jak i związane z nimi geograficzne punkty zainteresowania wielu sił zbrojnych. Przykładowo, z europejskiej perspektywy, obrona terytorium (zabezpieczenie przed groźbami wobec terytorium Unii Europejskiej), nie stanowiła już od lat 1990-tych pierwszoplanowego celu. W zamian, nowe zagrożenia – terroryzm, piractwo, niebezpieczeństwo upadków finansowych państw,

- wymagały innych koncepcji operacyjnych. Istotnie wzrosło znaczenie interesu międzynarodowego na takich płaszczyznach jak ochrona granic czy interwencje humanitarne. Te zmiany wywierały wpływ na potrzeby w zakresie potencjału niezbędnego do realizacji przez flotę misji morskich, co oczywiście wpływało na projektowanie i konstrukcję nowych okrętów. W tym samym czasie floty pozostały podstawowym elementem projektów siłowych na świecie, co można łatwo dostrzec w przypadku Stanów Zjednoczonych, Rosji i wielu wyłaniających się azjatyckich potęg regionalnych.

Dla większości światowych flot, trend odejścia od „zimnowojennych” wymogów operacyjnych – szczególnie związanych z ograniczeniem potencjału pływającego – stał się rzeczą oczywistą. Efektem tego była redukcja budżetów obronnych i silny wzrost kosztów jednostkowych nowoczesnych okrętów. Ostatecznie nowe wymogi operacyjne spełniają generalnie jednostki dwóch typów. Są to (I) przybrzeżne jednostki patrolowe (OPV – offshore patrol vessel) oraz (II) wielozadaniowe platformy zaprojektowane

do zabezpieczenia misji wojskowych i bezpieczeństwa, szczególnie na wybrzeżu.

Rozwój narodowych praw morskich poszczególnych państw w następstwie ewolucji Konwencji o Prawie Morskim ONZ (UNCLOS), spowodował, że OPV stały się najszybciej rozwijającym segmentem światowego rynku okrętowego¹. Blisko 25 państw złożyło zamówienia na około 135 OPV, a dalszych 30 państw ma w planach kolejne 275 jednostek tego typu. Poza tym ogólna liczba OPV operujących na świecie wzrosła do ponad 770 okrętów w roku 2014. Azjatyckie floty posiadają w tej mierze najwyższy udział zarówno wśród okrętów czynnej floty jak i tych zamówionych (około 45% w każdym przypadku). Indie i Japonia operują około połową azjatyckich jednostek, podczas, gdy same Indie posiadają ¼ zamówionych w skali świata okrętów typu OPV.

1. Zawarta w 1982, lecz nie przynosząca efektów do listopada 1994, gdy zapis UNCLOS III formalnie wprowadził koncepcję narodowej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej (EEZ – Exclusive Economic Zone). Dała ona państwom wyłączne prawa do zasobów morskich w strefie do 200 Mm od linii brzegowej. Konwencja ta nadawała również bardziej już ograniczone prawa do szelfu kontynentalnego, na którym interesy narodowe mogły być realizowane w pasie do 350 Mm.

Ekspansja liczby tych jednostek nie ogranicza się wcale do nowych konstrukcji. Przykładowo, chęć szybkiego posiadania OPV skłoniła Bangladesz do zawarcia w roku 2015 kontraktu z włoską grupą Fincantieri na modernizację i przebudowę na patrolowce czterech korwet typu „Minerva”, wycofanych ze służby w Marina Militare.

Przewiduje się, że światowe budownictwo okrętowe może oczekiwać nakładów rzędu 800 mld USD na nowe jednostki nawodne i podwodne w dekadzie 2015-2025. Rzecz znamienna, te nakłady mają zostać dokonane w okresie znacznego spadku zainteresowania konstrukcjami cywilnymi. W roku 2015 zaobserwowano spadek w 3 największych stocznich południowokoreańskich i około 70% mniej nowych zamówień w stocznich chińskich w pierwszym półroczu – szereg komentatorów widzi w tym pierwsze efekty nowego kryzysu budownictwa komercyjnego taboru pływającego. I rzeczywiście, rozwój sytuacji w roku 2016 potwierdza tę ocenę. Przykładowo, południowokoreański Hyundai Heavy Industries zmuszony był ponownie zredukować zatrudnienie i zamknąć 20% obiektów grupy. Hanjin Heavy Industries - najstarsza stocznia w tym kraju – musiała wstrzymać budowę statków handlowych w Busan, podczas, gdy w Chinach odnotowano pierwszy przypadek upadłości, związany z Huanqiu Shipbuilding, największej stoczni w Yangzhou (prowincja Jiangsu), założonej w 2005 roku!

Z nowych azjatyckich „światowych graczy” lub regionalnych potęg morskich, którzy pojawili się na scenie geopolitycznej, Chiny i Indie zasługują na specjalną uwagę. Oba państwa mają w zwyczaju łączyć dominację na rozległym obszarze morskim z żądaniami wpływu na środowisko lub nawet presją polityczną. Trudno jest dziś oszacować rezultat wpływu tych działań na przyszłość wspomnianych dwóch państw.

Morskie dziedzictwo i historia Indii

Indyjska morska historia wyprzedza narodziny zachodniej cywilizacji. Sięga ona trzeciego tysiąclecia przed naszą erą, gdy mieszkańcy tak zwanej cywilizacji Doliny Indusu nawiązali handel morski z Mezopotamią. Przyjmuje się, że pierwszy na świecie pływowy dok powstał w Lothal około 2400

lat przed naszą erą w czasie panowania cywilizacji Harappa, niedaleko od obecnego portu Mangrol na wybrzeżu stanu Gudżarat.

Indyjskie statki handlowały z państwami w regionach tak odległych jak Jawa i Sumatra, a wiele wskazuje, że również z innymi na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim. Buddyjski tekst z roku 600 przed naszą erą wspomina także o żegludze na Zatoce Bengalskiej i Oceanie Indyjskim przez marynarzy ze subkontynentu. Przypisy o żywej morskiej aktywności możemy również znaleźć w antycznej rozprawie *Arthaśastra*, wskazującej istnienie admiralicji na dworze cesarza Čandragupty Maurji (340-298 p.n.e.). Także grecki geograf i historyk Strabon (64 p.n.e.-23 n.e. - zmarł w wieku 87 lat) odnotowuje kwitnący morski handel z Indiami w roku 30 p.n.e.

Handel morski i wymiana kulturalna Indii z krajami od zachodniej Azji i Wschodniej Afryki po Południowo-Wschodnią i Wschodnią Azję rozwijał się od czasów starożytnych po średniowiecze. Starożytni Hindusi sporządzali mapy wschodnich wybrzeży Oceanu Indyjskiego sięgając po Birmę, Tajlandię, Kambodżę, Malaje i Chiny, określane jako Suwarnabhumi (‘złote ziemie’), podczas gdy wyspy dzisiejszej Indonezji nazywano Suwarnadwipa (‘złote wyspy’). Od II wieku p.n.e. do XIV wieku n.e., cesarstwa takie jak Paltawa, Čalukja, Čera i Čola posiadały poważne morskie wpływy w regionie.

Przybycie w XV stuleciu Europejczyków współgrało ze spadkiem indyjskiego potencjału i ich wpływów morskich. Jako pierwsi przybyli Portugalczycy, za którymi podążyli Holendrzy, Francuzi, a ostatecznie zwycięscy Brytyjczycy. Zamorinowie z Kalikutu, potężni panowie wybrzeża Malabar (dzisiejsza Kerała), stworzyli jednak siły morskie kierowane przez admirała Kundżali Marakkara i jego następców, które przez prawie stulecie utrzymywały Europejczyków w ryzach. Bardziej na północ, wzdłuż wybrzeża Konkanu, flota Marathów, sformowana w 1660 roku przez króla-wojownika Śiwadźi Maharadźa (1630-1680), także broniła się przed obcymi siłami. Jednym z dowódców tej floty był słynny Kanhodźi Angre (1669-1729), który wielokrotnie zdobywał statki angielskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej

(East India Company) i wymuszał okup za ich zwrot. Wracając do sił morskich Marathów, to dysponowały one trzema morskimi fortami Kulaba², Sindhudurg i Widżajdurg, które były usytuowane między Bombajem a Goa.

Tuladźi Angre, szanowany sukcesor Kanhodźiego, był groźny i wszystkie wysiłki Anglików by pohamować go spełzały na niczym. Tym niemniej, krótkowzroczna indyjska dyplomacja pomogła Anglikom zlikwidować Tuladźiego i w konsekwencji 14 lutego 1756 roku nadszedł koniec floty Marathów. W tym dniu skapitulował fort Widżajdurg, gdzie mieściło się dowództwo floty. Z potencjałem morskim indyjskich państw, który systematycznie się obniżał, ekspansja Europejczyków na Oceanie Indyjskim, okazała się możliwa.

Jednakże, żegluga i budownictwo okrętowe, morskie i rzeczne, rozkwitało w czasie panowania Wielkich Mogołów w różnych częściach Indii. Jest wiele dowodów potwierdzających wysoki standard technologii budownictwa okrętowego w indyjskich stocznich, gdzie powstał szereg najlepszych jednostek żaglowych dla EIC i Royal Navy. Ich mocna konstrukcja, z wykorzystaniem drewna tekowego z Malabaru, przeważała nad najmocniejszymi brytyjskimi dębami i wiązami.

Okręty liniowe z uzbrojeniem do 84 dział były np. budowane w stoczni w Bombaju, a jeden z nich, HMS *Asia*, pełnił służbę jako flagowiec Sir Edwarda Cordingtona w bitwie pod Navarino w roku 1827. Stocznia w Bombaju powstała w roku 1735 i działa po dzień dzisiejszy jako Mumbai Naval Dockyard.

Innym dobrze znanym wytworem tej stoczni, wodowanym 18 października 1817 roku, jest 46 działowa fregata żaglowa HMS *Trincomalee*, później przemianowana na *Foudroyant*, dziś najstarszy okręt wojenny na wodzie, zacumowany w National Museum w Hartlepool. Innymi, zbudowanymi w Indiach okrętami, które zasilły Royal Navy były HMS *Hindustan* (1795), HMS *Camel* (1806), HMS *Ceylon* (1808), HMS *Minden* (1810) czy HMS *Cornwallis* (74 działa, 1813).

Geneza tego, co znamy dziś jako Indian Navy związana jest z decyzją IC o zbudowaniu dla ochrony swego han-

2. Dziś Colaba, przedmieście Mumbai.

dlu portu i miejsca remontu floty we wsi Suwali w pobliżu Suratu. Pierwsze jednostki tej floty, noszącej nazwę Honourable East India Company's Marine, przybyły w początkach września 1612 roku. W roku 1668 towarzystwo stało się odpowiedzialne za obronę Bombaju, a jego flota została w 1686 nazwana Bombay Marine. Taka nazwa funkcjonowała do 1830, gdy zmieniono ją na His Majesty's Indian Navy. Flota uczestniczyła w wojnie opiumowej 1840, kampanii birmańskiej 1852 oraz opanowaniu Basry w 1853 roku. Od roku 1866 ponownie figurowała jako Bombay Marine, by w 1877 stać się Her Majesty's Indian Marine. Siły te były podzielone na dwie jednostki, Eastern Division w Kalkucie i Western Division w Bombaju. Kolejna zmiana nazwy nastąpiła w 1892, na Royal Indian Marine, posiadającą na stanie ponad 50 różnych jednostek.

W czasie I wojny światowej RIM pełniła głównie funkcje transportową dla sił ekspedycyjnych Armii Indyjskiej we Francji i Mezopotamii, realizowała również zadania trałowe dla zapewnienia funkcjonowania portów w Adenie i Bombaju oraz służbę patrolową na tak ważnych wodach jak rzeki Tygrys i Eufrat oraz delta Szatt al-Arab.

W roku 1934 Royal Indian Marine przekształcono w Royal Indian Navy (RIN) z okrętami, których nazwy posiadały od tej chwili prefiks HMIS (His Majesty's Indian Ship). Okręty RIN podniosły tę samą banderę i znak okrętowy jak okręty Royal Navy, lecz używały flagi Indii Brytyjskich jako proporcy dziobowego. W roku 1939 na stanie

sił było osiem jednostek. Były to eskortowce *Clive*, *Cornwallis*, *Hindustan*, *Indus* i *Lawrence*, patrolowiec *Pathan*, jednostka hydrograficzna *Investigator* oraz trałowiec *Madras*. W czasie II wojny światowej RIN pokazał się z dobrej strony, uwzględniając alianckie lądowanie na Sycylii w 1943 oraz zatopienie niemieckiego okrętu podwodnego *U 198* w pobliżu Seszeli przez eskortowy ślup *Godavari* w dniu 12 sierpnia 1944 roku. Wojna ze swej natury stanowiła o poważnym wzroście floty RIN, która, w momencie jej zakończenia liczyła 117 okrętów różnej wielkości oraz posiadała 30 000 personel. Jednak stan floty redukowano niemal natychmiast. W roku 1946 na stanie floty pozostało jedynie 5 fregat, 4 korwety, 12 eskortowych ślupów i 15 ślupów trałowych, nie uwzględniając jednostek mniejszych i pomocniczych. Były jedynie 32 jednostki czynne i personel liczący 11 000 marynarzy i oficerów. Funkcje dowódcze pełnili oficerowie ściągnięci z Royal Navy.

W roku 1946 odnotowano bunt marynarzy znany jako „bunt Royal Indian Navy”. Rozpoczął się on 18 lutego jako strajk na pokładach okrętów w bazach brzegowych Bombaju w proteście przeciwko warunkom służby, a w szczególności zakwaterowania i wyżywienia, ale także złemu traktowaniu marynarzy. Rewolta szybko ogarnęła całe Indie Brytyjskie. Około 30 okrętów, czyli niemal cała czynna flota, 20 baz brzegowych i ponad 10 000 ludzi uczestniczyło w wydarzeniach, które zakończyły się 23 lutego 1946 roku.

Wspomniemy tu jedno ze zdarzeń: eskortowy ślup HMIS *Hindustan*, po

przejściu pod kontrolę buntowników pod Karaczi, zatrzymał się na Wyspie Manora, na której znajdowały się trzy obiekty brzegowe. Brytyjskie oddziały stanęły do obrony wyspy 21 lutego, gdy *Hindustan* został ostrzelany w trakcie wymiany ognia przez pododdział brytyjskiej Royal Artillery. Ślup odniósł poważne uszkodzenia nadbudówki i straty w ludziach.

Półtora roku później, w sierpniu 1947 zgodnie z Indian Independence Act, Indie Brytyjskie zostały podzielone na dwa dominia – Indie i Pakistan. Ten ostatni składał się z dwóch części, Pakistanu Zachodniego (obecny Pakistan) oraz Wschodniego (od 1971 niepodległy Bangladesz). Archipelagi Andamanów i Nikobarów stały się częścią Indii, choć były plany by jedna z wysp trafiła do Pakistanu jako swego rodzaju punkt etapowy między Wschodnią a Zachodnią częścią kraju, a pozostałe do brytyjskich wówczas Malajów.

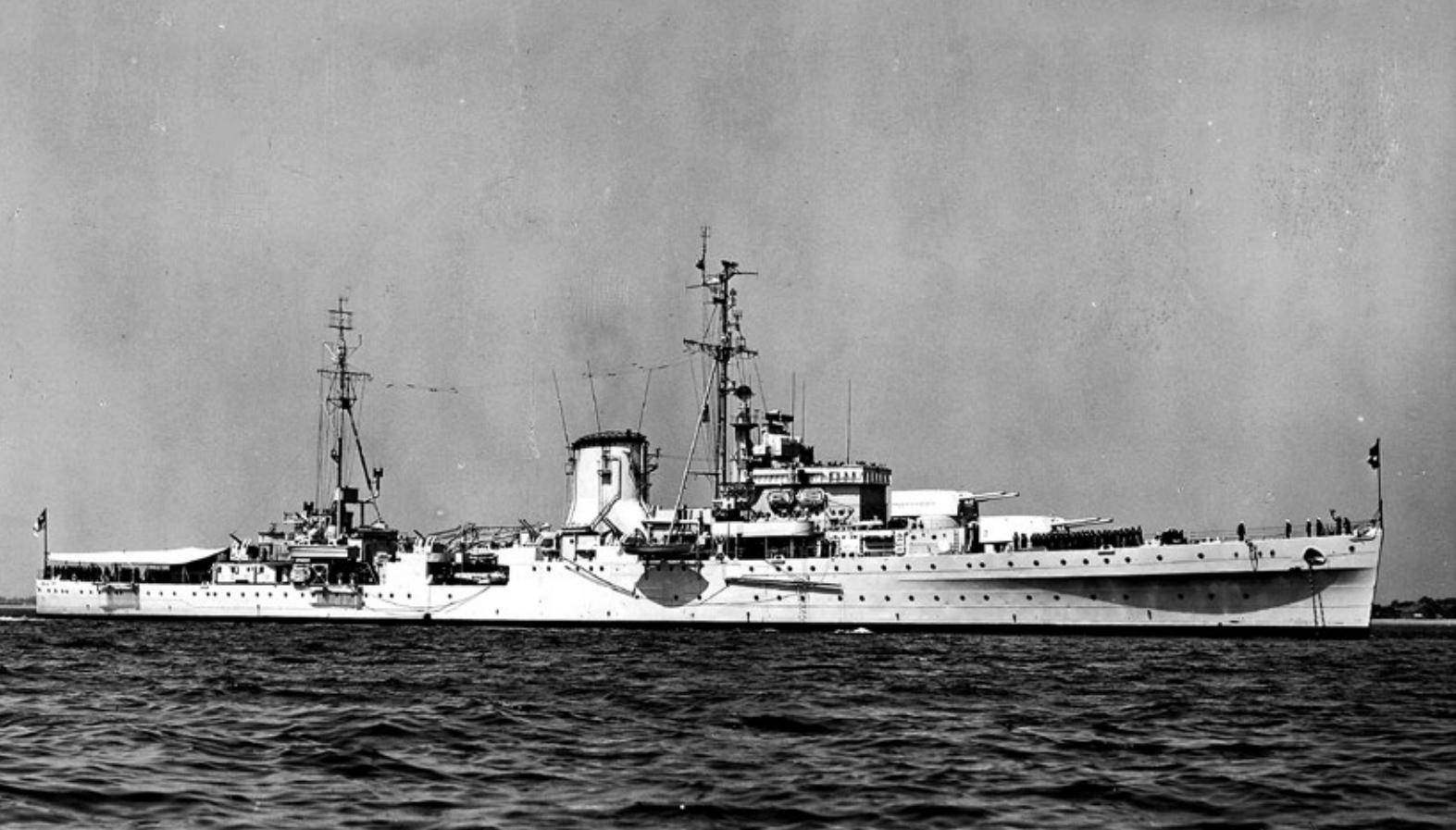
Siły zbrojne zostały podzielone w proporcji 2:1. Następujące jednostki trafiły do nowej Royal Pakistan Navy, dysponującej 155 oficerami i 2000 marynarzy: fregaty *Godavari* i *Narbada*, *Danush* (eks-*Deveron*) i *Nadder*, wspomniany *Hindustan*, trawler *Baroda* i *Rampur*, trałowce floty *Greenock*, *Kathijawar* (eks-*Hartlepool*), trałowce motorowe *MMS 129* i *MMS 131* oraz w końcu kutry motorowe *HDML 1261*, *1262*, *1263* i *1266*. Nowe nazwy pakistańskich okrętów poprzedzał prefiks HMPS.

Indie, w tym również RIN, przystąpiły w październiku 1947 do krótkiej wojny z Pakistanem o Kaszmir, która zakończyła się w listopadzie 1948. Co

Ślup *Kistna* typu „Black Swan”, jeden z pierwszych okrętów marynarki indyjskiej, luty 1948 roku.

Fot. zbioru Hartmuta Ehlersa





Pierwszym dużym okrętem artyleryjskim był lekki krążownik *Delhi* (eks *Achilles*), czerwiec 1953 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

ciekawe, po zmianach brytyjscy oficerowie pozostawali w służbie armii, floty i lotnictwa obu stron. Nie było jednak wrogich morskich starć.

Wkrótce po konflikcie kaszmirskim, 26 stycznia 1950 prefiks Royal został odrzucony, bowiem Indie kontynuowały swój rozwój już jako republika. Do roku 1954 Indian Navy uczyniła pewien postęp, i liczyła 1 krążownik (plus kolejny przechodzący przebudowę po przejęciu), 3 niszczyciele, 3 niszczyciele eskorto-

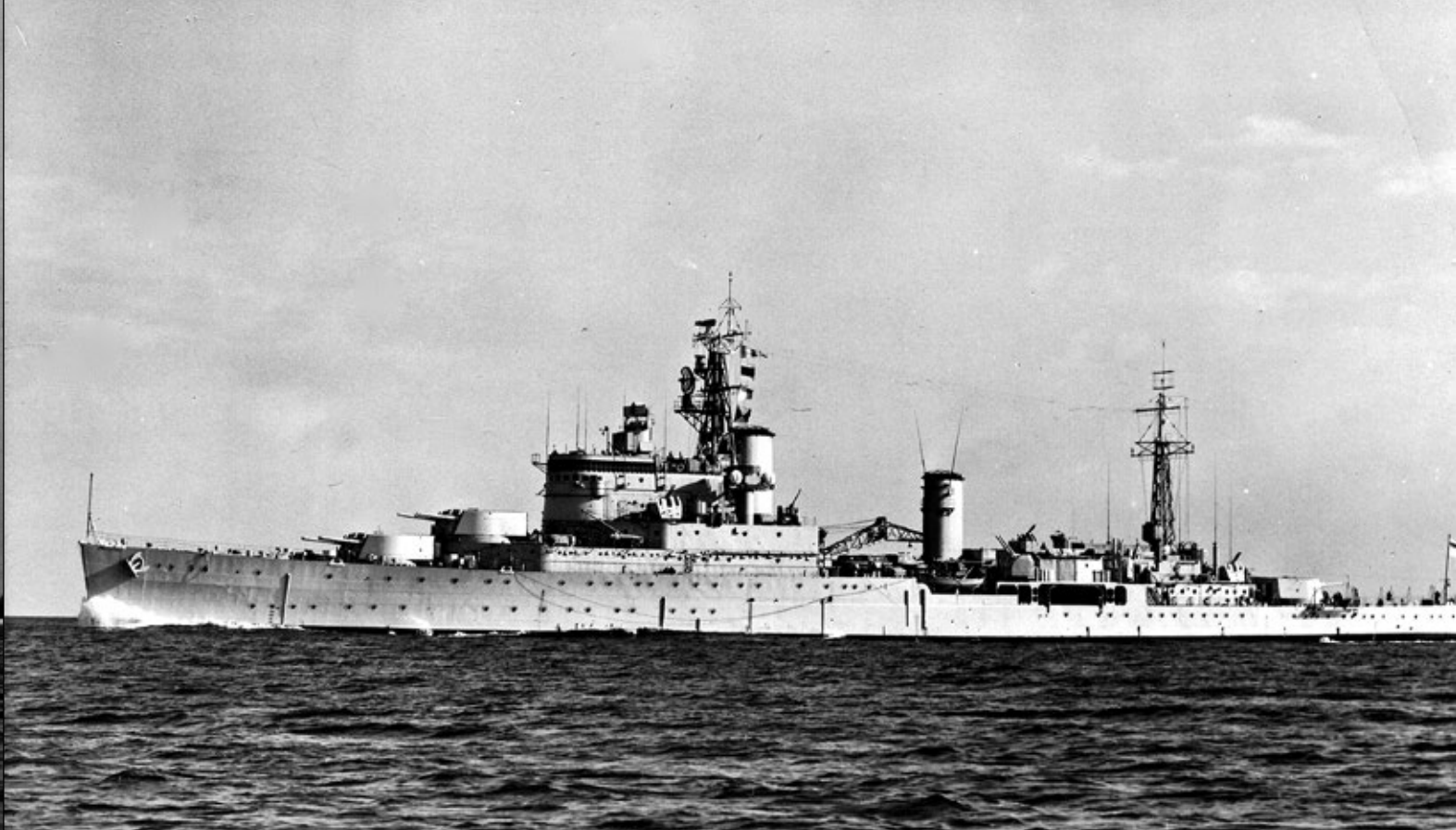
we, 4 fregaty, 1 fregata szkolna, 1 jednostka hydrograficzna (dawna fregata), 6 trałowców floty, 3 trałowce motorowe, 4 kutry motorowe, 1 okręt desantowy i 7 barek desantowych do przewozu czołgów, 1 zbiornikowiec floty, 2 jednostki paliwowe oraz holownik oceaniczny. Personel floty liczył 700 oficerów i 7000 marynarzy, dysponując 6 bazami brzegowymi. Dowództwo floty nadal jednak pozostawało w rękach brytyjskich oficerów morskich.

Pierwszy raz rzeczywistą stroną walczącą Indian Navy stała się w roku 1961 w trakcie operacji *Vijay*, czyli „wyzwolenia” Indii Portugalskich. Uzyskanie przez Indie niepodległości w roku 1947 nie zmieniło postawy Portugalii, która nadal utrzymywała pod swym panowaniem Goa, Daman i Diu, Dadra i Nagar Haveli. Również Francuzi zachowywali „swoje” Indie, na czele z kolonią Pondicherry. Narastający opór przeciw panowaniu kolonialnemu doprowadził w lipcu 1954,

Niszczyciel eskortowy *Godavari* (eks *Bedale*, eks *Ślązak*) typu „Hunt II” na Malcie, wrzesień 1953 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Lekki krążownik Mysore (eks Nigeria) typu „Colony”, październik 1957 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

ponad siedem lat po uzyskaniu przez Indie niepodległości, do wyzwolenia Dadra przez lokalne ruchy. Nagar Haveli zrzucił portugalski reżim w sierpniu 1954 roku. Portugalczycy nie podjęli żadnych działań zmierzających do odbicia wspomnianych enklaw.

Iskrą, która wywołała działania w celu wyzwolenia Goa było ostrzelanie przez Portugalczyków w dniu 24 listopada 1961 pasażerskiego parowca *Sabarmati*, w rezultacie czego ranny został główny mechanik, a zginął jeden

z pasażerów. Portugalczycy obawiali się, że parowiec przewozi oddziały wojskowe w celu opanowania Anjidiv, taktycznie ważnej wyspy na południe od Goa. Sprawa stała na obradach indyjskiego parlamentu, który podjął decyzję o akcji zbrojnej nie tylko w celu opanowania Anjidiv, ale całego okupowanego przez Portugalię terytorium tak szybko jak tylko jest to możliwe.

Portugalczycy dysponowali 4 fregatami do patrolowania wód kolonialnych, były to *Afonso de Albuquerque*

i *Bartolomeu Dias* (oba uzbr. 4 x 120 mm, 21 węzłów, w służbie od 1935), *Joao de Lisboa* (uzbr. 2 x 120 mm, 16,5 węzła, w służbie od 1932) i *Goncalves Zarco* (uzbr. 3 x 120 mm, 16,5 węzła, w służbie od 1933). Służbę pełniły również 3 małe patrolowce – kutry inspekcyjne (*Lanchas de Fiscalizacao Pequenas, LFP*). Do akcji przeciw Goa skierowano 4 zespoły okrętów: składającą się z 5 okrętów Grupę Akcji Nawodnej z krążownikiem *INS Mysore*, Grupę Lotniczą obejmującą 5 okrętów

Niszczyciel Ranjit (eks Redoubt) w porcie La Valetta, maj 1953 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



z lotniskowcem INS *Vikrant*, Grupę Trałową i Grupę Wsparcia.

Rankiem 18 grudnia 1961, Grupa Akcji Nawodnej starła się z *Afonso de Albuquerque*, który kotwiczył w zatoce Mormugao z zadaniem wsparcia ogniowego obrony portu i zapewnienia stałej łączności radiowej z Lizboną.

O 09:00 3 indyjskie fregaty z INS *Betwa* zajęły stanowisko w rejonie portu. O 12:00, po otrzymaniu zgody z Kwaterą Główną, INS *Betwa* i INS *Beas* weszły do portu Goa i otwały ogień do *Afonso de Albuquerque*. W odpowiedzi Portugalczycy podnieśli kotwicę i ruszyli ku nieprzyjacielowi, odpowiadając ogniem.

O 12:35 po otrzymaniu kilku trafień *Afonso* wykonał zwrot o 180° i ruszył ku plaży Bambolin. O 12:50 po uzyskaniu kilku trafień w obie indyjskie jednostki, z uwagi na własne poważne uszkodzenia wydano jednak na Portugalczycy rozkaz „Opuścić okręt”. Zbędna już załoga drogę ku brzegowi odbyła pod ciężkim ogniem. O 13:10 reszta załogi przeszła na plażę po pozostaniu ognia na pokładzie. Straty *Afonso de Albuquerque* w trakcie akcji wynosiły 5 zabitych i 13 rannych. Wiadomo niewiele, że okręt po zmianie nazwy przez Indyjską Marynarkę Wojenną na *Sarasvati* pozostał ze szkieletową na mieliźnie w pobliżu Dona Paula do roku 1962, gdy został odholowany do Bombaju do kasacji. Dwa z trzech małych patrolowców zostały przez Portugalczyców utracone. *Sirius* został za-

topiony przez własną załogę w Goa, podczas gdy *Vega* w Diu zatonął po heroicznej walce z indyjskim samolotem „Vampire”, w trakcie której z 8 osobowej załogi zginęło 3 członków, w tym dowódca, a rannych zostało dalszych 2.

Następną akcją bojową IN był udział w gorzkiej 17-dniowej Indyjsko-Pakistańskiej wojnie roku 1965. Pozostawał on jednak nieznaczny. Zespół operacyjny Pakistan Navy składający się z krążownika *Babur* i niszczycieli *Badr*, *Khaibar*, *Alamgir*, *Jahangir*, *Tippu Sultan* i *Shahjahan* przeprowadził 7 września bombardowanie celów w rejonie Dwarka, indyjskiego miasta nadbrzeżnego, 200 Mm na południe od Karachi, wystrzeliwując z każdej jednostki po 50 pocisków. Głównym celem operacji było zniszczenie stacji radarowej w Dwarka, którego jednak nie zdołano zrealizować. Odpowiedź ze strony indyjskiej była raczej nieznaczna kilka jednostek zostało skierowanych do rejonu by zapobiec ewentualnym późniejszym podobnym pakistańskim akcjom. Pakistańska Marynarka Wojenna po dziś dzień utrzymuje, że ograniczona indyjska aktywność była konsekwencją patrolowania akwenu przez okręt podwodny *Ghazi*. Pakistan błędnie utrzymuje także, że INS *Brahmaputra*, jedna z trzech nowych fregat plot. typu 15 (brytyjski typ „Leopard”) została zatopiona.

Źródłem kolejnej konfrontacji między tymi państwami, było samostanowienie w roku 1971 Pakistanu

Wschodniego (Bangladesz) spod represyjnej polityki przywódców Pakistanu Zachodniego, którzy odmawiali tej części kraju autonomii. Miały w tym swój udział znaczne, bo liczące 80 000 uczestników bengalskie siły powstańcze, zwane Mukti Bahini, wspierane przez Indie.

Wojna z Pakistanem udowodniła, że z właściwym kierownictwem, indyjskie siły mogą wykorzystać okazję. W końcu dzięki okolicznościom zdołano wykazać indyjską przewagę w sile ludzkiej, wyposażeniu, poziomie wyszkolenia, podobnie jak i morale³. W związku z tym Indian Navy odgrywała istotną rolę.

Pierwszą akcją indyjskiej floty było bombardowanie portu Karachi 4 grudnia 1971 (operacja „Trident”) w drugim dniu wojny. W trakcie tej operacji kutry raketowe typu „Osa” – *Nirghat* i *Nipat* zatopiły trałowiec *Muhafiz* i niszczyciel *Khaibar*, podczas gdy niszczyciel *Shahjahan* został tak poważnie uszkodzony, że został wycofany ze służby^{4,5}. Dwa dni później fałszywy alarm o indyjskim okręcie doprowadził do ataku Pakistańskich Sił Powietrznych na PNS *Zulfiqar*,

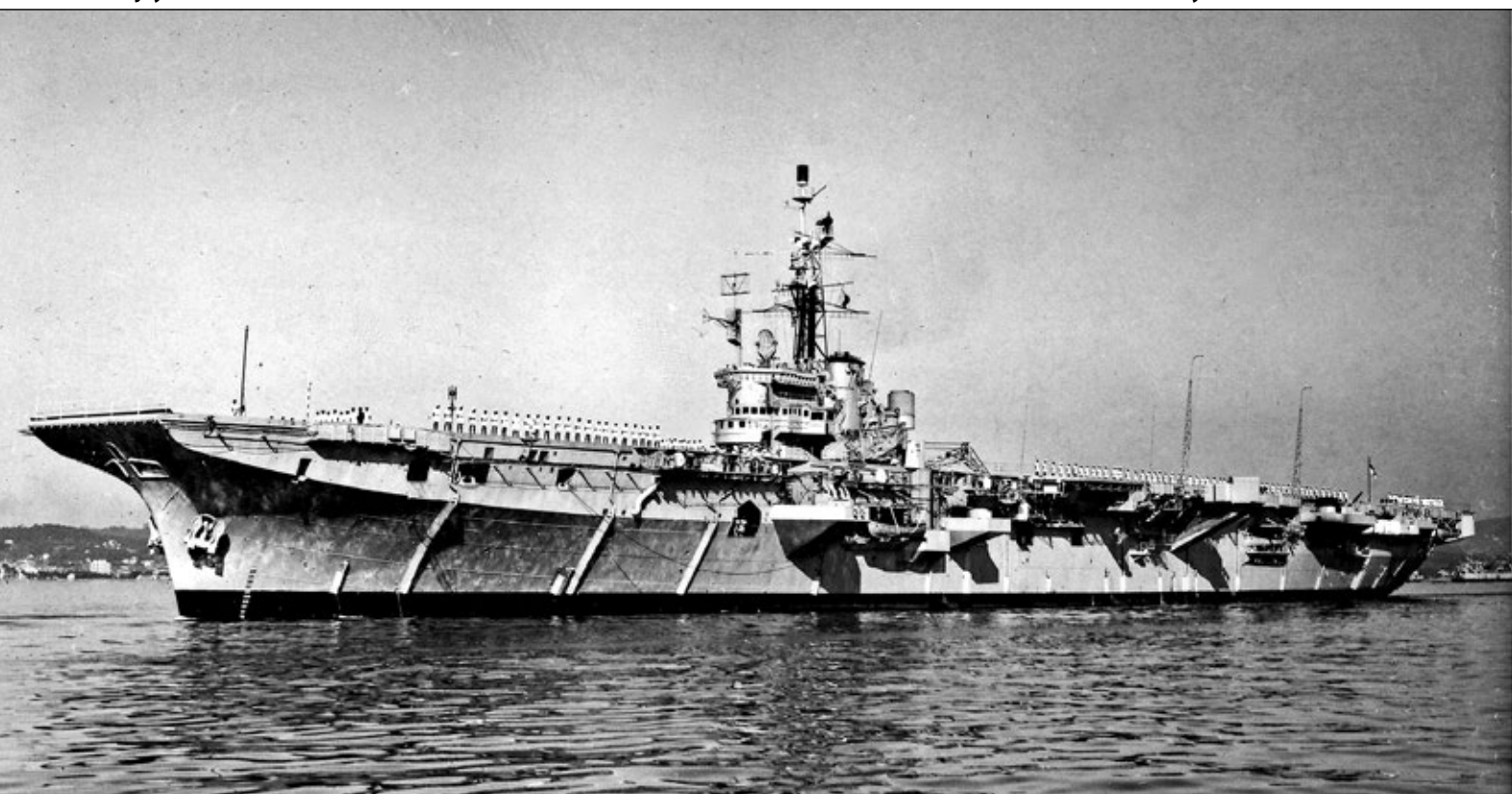
3. Szereg marynarzy służb technicznych Pakistan Navy opuściło ważne stanowiska, a inni byli AWOL (nieobecni bez zezwolenia), to znaczy zbiegli. Inni bengalscy marynarze zdezerterowali w Tulonie z *Mangro*, najnowszego pakistańskiego okrętu podwodnego typu „Daphne”, w trakcie jego rejsu do ojczyzny.

4. Totalne uszkodzenie, eliminujące ze służby.

5. Uwaga: to może mieć znaczenie, że dzień 4 grudnia został uczyniony świętem IN.

Lotniskowiec *Vikrant* (eks *Hercules*) w ujęciu z 18 sierpnia 1961 roku. Spoczywał na nim główny ciężar walki z flotą pakistańską podczas wojny 1971 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Pechowa fregata *Khukri* typu „Blackwood” w ujęciu z września 1958 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

fregatę przebudowaną na jednostkę hydrograficzną, który spowodował znaczne szkody.

W trakcie operacji „Python” w dniu 8 grudnia znów przeciw Karachi, w ogniu stanął skład pali płynnych, a kuter raketowy typu „Osa” – INS *Veer* zniszczył zbiornikowiec floty PNS *Dacca*. Równoczesne zatopienie statków handlowych *Gulf Star* i *Harmattan* wyłączyło, port Karachi z eksploatacji, czyniąc go nieużytecznym.

W dniu 9 grudnia tragedia dotknęła po raz pierwszy Indyjską Marynarkę Wojenną. 1200-tonowa fregata INS *Khukri* stanowiła część Zespołu Operacyjnego Zachodniej Floty, który polował na Morzu Arabskim na nieprzyjacielskie okręty podwodne. Gdy załoga przysłuchiwała się nadawanym przez głośniki informacjom Radio All India o godz. 08:50 *Khuri* został trafiony przez więcej niż jedną francuską torpedę typu E-5, wystrzeloną przez niedawno pozyskany przez Pakistan okręt

podwodny *Hangor* (dowódca cdr [pol. kmdr por.] A. Tasnim) typu „Daphné”. Miało to miejsce 40 Mm od Diu.

W tym momencie *Khuri* poruszał się z prędkością jedynie 12 węzłów. Oficer elektryk sprawdzał wówczas działanie nowego zestawu sonaru typu 170/174. Wiadomo, że dowódca fregaty Cpt. (pol. kmdr) Mahendra Nath Mulla, nie był zwolennikiem niskiej prędkości, preferował zygzakowanie dla uniknięcia okrętów podwodnych, zgodził się jednak na prośbę młodego oficera.

18 oficerów oraz 176 podoficerów i marynarzy poszło na dno z okrętem, który zatonął w ciągu kilku minut, a 6 oficerów i 61 marynarzy zdołano uratować. Cpt. Mulla, który osobiście uratował szereg niedoświadczonych młodych marynarzy po wydaniu rozkazu „Opuścić okręt”, zginął wraz ze swą jednostką, zgodnie z uświęconą tradycją, siedząc na krześle na mostku.

Na wschodnim teatrze działań wojennych, podobny dramat dotknął Pa-

kistan. W nocy z 3/4 grudnia okręt podwodny *Ghazi* oceanicznego typu „Tench” poszedł na dno ze wszystkimi na pokładzie w rejonie Visakhapatnam. Wkrótce po północy bardzo głośna eksplozja była słyszana w budynkach w pobliżu plaży. W pobliżu nie było żadnego okrętu, więc około godzinę później 2 jednostki IN wyszło z portu na rozpoznanie. Wywiad Indyjskiej Marynarki Wojennej przyjął, że okręt podwodny zmierzał do Zatoki Bengalskiej z zamiarem podejsia i zaatakowania lotniskowca INS *Vikrant*. Bezpośrednia przyczyna zatonięcia *Ghazi* pozostaje nieznana.

Podczas gdy elementy wchodzące w skład Eastern Fleet skutecznie blokowały porty Wschodniego Pakistanu, lotniskowiec *Vikrant* był zaangażowany atakowanie wrogich lotnisk i portów na tym obszarze. Samoloty „Seahawk” z jego Squadron 300 wykonały łącznie w ciągu 14 dni 123 loty, które przyniosły skutki w postaci zniszczeń w Cox’s

W roku 1971 floty Indii i Pakistanu prezentowały się następująco:

| | Flota Indii | | | | Flota Pakistanu | | |
|-----------------------------|-------------|-----------|------------|-------|-----------------|-----------|-------|
| | Zachodnia | Wschodnia | Południowa | Razem | Zachodnia | Wschodnia | Razem |
| Lotniskowce | | 1 | | 1 | | | |
| Krażowniki | 1 | 1 | | 2 | 1 | | 1 |
| Niszczyciele | 1 | 2 | | 3 | 5 | | 5 |
| Niszczyciele eskort. | 1 | | 2 | 3 | | | |
| Fregaty | 11 | 5 | | 16 | 2 | | 2 |
| Kanonierki (słupy) | 2 | | | 2 | 2 | 4 | 6 |
| Okręty podwodne | 2 | 1 | | 3 | 3 | 1 | 4 |
| Kutry raketowe | 8 | | | 8 | | | |
| Kutry torpedowe | | | | 6 | | | |
| Patrolowce | | | | 15 | 3 | 3 | 6 |
| Okręty desantowe | | 3 | | 3 | | | |
| Trałowce | | | | 9 | | | 8 |
| Jednostki hydrograficzne | | | | 4 | | | 1 |
| Jednostki szkolne | 1 | | 1 | 2 | | | |
| Jednostki pomoc. | | | | 6 | | | 3 |
| Jednostki obsługi/holowniki | | | | 10 | | | 4 |



Fregata *Dunagiri* typu „Leander” zbudowana na brytyjskiej licencji w indyjskiej stoczni.

Fot. Ralph Edwards

Bazar, Chittagong i Chulna, oraz zatopienia pakistańskich patrolowców brytyjskiej budowy *Jessore* (P 141), *Comilla* (P 142) oraz *Sylhet* (P 143).

Po roku 1971 aktywność Indian Navy obejmowała między innymi: operację „Lal Dora” w 1983, w której trakcie Indie zabezpieczały polityczną stabilność wyspy Mauritius oraz pozostawanie tego kraju w indyjskiej orbicie wpływów, operację „Flowers are Blooming” na Seszelach w 1986, operację „Poomalai”, a następnie operację „Pawan” na Sri Lance (Cejlon) w latach 1987-1991 oraz operację „Cactus” dla zapobieżenia zamachowi stanu na Malediwach w 1988.

Siły IN uczestniczyły także w pierwszej akcji zamorskiej między grudniem 1992 a październikiem 1993 – operacji „Muffet” dla wsparcia sił ONZ działających w Somalii. Działania te były

kontynuowane w ramach operacji „Shield” i „Bolster” w 1994, tym razem zabezpieczających wyprowadzenie oddziałów z Somalii. W czasie Wojny Kargilskiej w 1999 flota przeprowadziła operację „Talwar”, zaś w 2006 w ramach operacji „Sukoon” ewakuowała z Libanu ponad 2000 obywateli Indii i innych państw.

We wielkiej flocie, strategia morska i taktyka, podobnie jak polityka zagraniczna ulega ciągłym zmianom. Nie dziwi więc, że w latach 1980-tych flota rozpatrywała kwestię napędu nuklearnego okrętów jako cel przyszłości. Realizując ten zamiar zawarto w połowie lat 80-tych kontrakt na dzierżawę celach szkoleniowych atomowego okrętu podwodnego K-43 projektu 670 (Charlie). Jednostka weszła do służby jako INS *Chakra* (S-71) w dniu 5 stycznia

1988 we Władywostoku. Był to pierwszy krok ku dzisiejszej Indyjskiej Marynarce Wojennej, który pozwolił na projektowanie i budowę tak skomplikowanych technicznie okrętów takich jak lotniskowce czy atomowe okręty podwodne – nosiciele strategicznych pocisków rakietowych.

Dzisiejsza Indyjska Marynarka Wojenna

Dzisiejsza Marynarka Wojenna Indii jest dobrze zbilansowaną i zwartą siłą działającą na trzech płaszczyznach, zdolną do efektywnego zabezpieczenia narodowych interesów kraju. Operacyjna i administracyjną kontrolę nad Flotą sprawuje z zintegrowanej kwatery głównej Ministerstwa Obrony w New Delhi Szef Sztabu Morskiego (Chief of Naval Staff – CNS). Korzysta przy tym z pomocy vice Szefa Sztabu

Niszczyciel rakietowy *Rajput*, tutaj jeszcze po radziecką nazwą stoczniową *Nadieżnyj*, podczas prób w 1979 roku. Fot. Witalij Kostriczenko





Zaopatrzeniowiec *Shakti* i lotniskowiec *Viraat* (eks *Hermes*), 6 listopada 1997 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers

Morskiego (Vice Chief of Naval Staff – VCNS) oraz 3 innych wysokich oficerów Sztabu – z-cy Szefa Sztabu Morskiego (Deputy Chief of Naval Staff – DCNS), szefa personelu (Chief of Personnel – COP) oraz kwatermistrza (Chief of Material – SOM).

Marynarka Wojenna Indii jest podzielona na 3 dowództwa, każde na czele z oficerem flagowym (Flag Officer Commanding –in-Chief):

- Zachodnie Dowództwo Morskie, Mumbai,
- Wschodnie Dowództwo Morskie, Visakhapatnam,
- Południowe Dowództwo Morskie, Kochi.

Zachodnie i Wschodnie Dowództwo są zespołami operacyjnymi, które sprawują nadzór nad działaniami na Morzu Arabskim i w Zatoce Bengalskiej. Południowe Dowództwo na charakter dowództwa szkoleniowego floty, które zarządza 31 ośrodkami szkoleniowymi rozrzuconymi na całym terytorium Indii. W roku 2015 personel liczył 58 350 ludzi (w tym 8700 oficerów), włączając w to 5000 personel lotnictwa morskiego oraz 2000 piechoty morskiej.

Ostrze Indyjskiej Marynarki Wojennej składa się z Zachodniej Floty w Mumbai i Wschodniej Floty w Visakhapatnam. Poza flotami funkcjonują jeszcze flotyle bazujące w Mumbai, Vi-

sakhapatnam i Port Blair (Andamany), które zapewniają lokalną morską obronę w poszczególnych rejonach. Okręty bazują również w innych portach na zachodnim i wschodnim wybrzeżu oraz terytoriach archipelagów zapewniając stałą obecność marynarki wojennej na obszarach ważnych z punktu widzenia interesu narodowego.

Nowa baza morska została utworzona w Karwar w pobliżu Goa. Pierwsza faza jej działalności rozpoczęła się 31 maja 2005, a operacyjna 15 grudnia tego roku, gdy udostępniono nabrzeża dla 11 dużych i 10 małych jednostek. Faza 2A (lata 2012-2019) zakłada rozbudowę infrastruktury nabrzeży

Niszczyciel rakietowy *Ranvir* typu „Kashin-mod” podczas Międzynarodowego Przeglądu Floty w Visakhapatnam, 9 lutego 2016 roku. Uwagę zwraca nowe uzbrojenie i radary.

Fot. © Hartmut Ehlers





Korweta rakietowa *Kadmat* typu „Kamorta”, Visakhapatnam 6 lutego 2016 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers

pozwalającej na bazowanie 32 dużych okrętów, w tym lotniskowców oraz budowę bazy dla lotnictwa morskiego z pasem startowym o długości 1830 m. W fazie 2B zakłada się zwiększenie pojemności bazy dla 50 dużych jednostek. Planowana jest również budowa

innej nowej bazy na wschodnim wybrzeżu, 50 km na wschód od Visakhapatnam, co ogłoszono w roku 2006.

Każde z dowództw dysponuje oficerami (NOIC) odpowiedzialnymi za lokalną obronę morską portów znajdujących się pod ich jurysdykcją.

Obrona Andamanów i Nikobarów stanowi przedmiot wspólnego działania 3 rodzajów sił zbrojnych, koordynowanych przez Kwaterę Główną Dowództwa Andamanów i Nikobarów w Port Blair w osobie głównodowodzącego. Stanowi to jedyny przykład unifikacji w indyjskich siłach obronnych. Lokalna Obrona Morska archipelagu Lakshadweep podlega NOIC Lakshadweep z niewielką bazą na wyspie Minicoy.

Całkowicie nowym dowództwem jest Dowództwo Sił Piechoty Morskiej (MCF), utworzone w roku 1987. Siły znane jako MARCOS, bazują w 3 regionalnych dowództwach. Siły te są szkolone do działań antyterrorystycznych, z wykorzystaniem do tego celu różnych typów pośrednich jednostek wsparcia (Intermediate Support Vessel – ISV), dostarczonych w latach 2013-2014.

Flagowy Oficer Lotnictwa Morskiego (Flag Officer Naval Aviation – FONA) w Goa, odpowiada za nadzór nad sprawami dotyczącymi lotnictwa morskiego z jego 8 bazami, 20 dywizjonami i 240 maszynami latającymi. Flagowy Oficer Okrętów Podwodnych (Flag Officer Submarines – FOSM) z siedzibą w kwaterze głównej w New Delhi wraz ze swym pomocnikiem (Assistant CNS (Submarines) odpowiada za nadzór nad wszelkimi kwestiami związanymi z jednostkami podwodnymi.

Do remontów i bieżących napraw jednostek nawodnych i podwodnych Marynarka Wojenna Indii posiada 2 główne stocznie, zlokalizowane w Mumbai

W początkach roku 2016, czasu Międzynarodowego Przeglądu Floty IFR-2016 Indyjską Marynarkę Wojenną tworzyły poniższe jednostki (w nawiasie projektowane):

| | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Lotniskowce | 2 czynne, 1 w budowie, (1) |
| Strategiczne okręty podwodne | 2 w budowie (1) |
| Okręty podwodne SSN | 1 czynny |
| Patrolowe okręty podwodne | 13 czynnych, 6 w budowie (6) |
| Niszczyciele | 10 czynnych, 2 + 3 w budowie |
| Fregaty | 15 czynnych, (10) |
| Korwety | 26 czynnych, 2 w budowie (8) |
| Patrolowce (OPV) | 26 czynnych, 9 w budowie (16) |
| Małe patrolowce (PB) | ok. 75 czynnych, ok. 55 w budowie |
| LPD | 1 czynny, (4) |
| LST | 5 czynnych |
| LSM/ LCU | 10 czynnych, 8 w budowie |
| LCM / LCVP | 22 czynne |
| Trałowce | 7 czynnych |
| Wykrywacze min | 8 w budowie |
| Okręty hydrograficzne i badawcze | 10 czynnych, 6 w budowie |
| Jednostki szkolne | 4 czynne, 2 w budowie |
| Jednostki wsparcia floty | (4) |
| Zbiornikowce floty | 4 czynne |
| Zbiornikowce przybrzeżne i stoczniowe | 7 czynnych |
| Zbiornikowce wody | 2 czynne |
| Transportowce | 3 czynne |
| Jednostki ratownicze/ nurkowe | 1 czynna |
| Jednostki próbné | 1 czynna |
| Holowniki oceaniczne | 1 czynny |
| Drobne jednostki pomocnicze | ponad 6 czynnych |
| Holowniki przybrzeżne i portowe | ponad 24 czynne |
| Tendry mieszkalne | 5 czynnych |
| Drobne jednostki stoczniowe | ponad 5 czynnych |



Duży zaopatrzeniowiec floty *Shakti*, Visakhapatnam 6 lutego 2016 roku

Fot. © Hartmut Ehlers

i Visakhapatnam. Mniejsze stocznie remontowe mieszczą się w Kochi i Port Blair, główne zaplecze naprawcze i remontowe lotnictwa znajduje się w Kochi i Goa. Podstawowe wsparcie kwaterymistrzowskie zapewnia dobrze zorganizowana sieć magazynów wyposażenia (WED), magazynów uzbrojenia morskiego (NAD) oraz magazynów zaopatrzenia morskiego (NSD).

Nie było by również złe zwrócić w tym miejscu uwagi na Indyjską Straż Wybrzeża (Indian Coast Guard

– ICG), którą utworzono na podstawie decyzji Parlamentu w dniu 18 sierpnia 1978. Formacja ta, która zaczęła służbę z fregatami IN – *Kirpan* i *Kuthar* oraz ścigaczami okrętów podwodnych (SDB) *Pamban*, *Panaji*, *Panvel*, *Pulicat* oraz *Puri* poczyniła ogromny i szybki postęp w minionych latach. Aktualnie ICG, jest czwartą co do wielkości strażą wybrzeża na świecie z siłami na poziomie 220 jednostek pływających wspieranych przez ponad 80 samolotów i śmigłowców.

Rozległa linia brzegowa Indii została podzielona między 4 regiony straży Wybrzeża: zachodni, Wschodni, Andamany i Nikobary oraz Północno Zachodni, z dowództwami odpowiednio w Mumbai, Chennai, Port Blair i Gandhinagar. Personel liczy około 1000 oficerów i 6000 kontraktowych funkcjonariuszy.

(ciąg dalszy nastąpi)

**Tłumaczenie z języka angielskiego
Maciej S. Sobański**

SUPLEMENT

Kadłub rosyjskiego lodołamacza atomowego *Arktika* (proj. 22220) po wodowaniu 16 czerwca 2016 roku.

Fot. grzecznościowo Awiabaza





Kormoran rozpoczął próby morskie

13 lipca br. Stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. w Gdańsku po raz pierwszy opuścił nowy polski niszczyciel min ORP *Kormoran* (601). Tym samym rozpoczął on etap prób morskich, które rozpoczęły się z dwutygodniowym opóźnieniem, jako że według planów miały się one zacząć do końca czerwca br.

W pierwszym etapie testów morskich prowadzonych na wodach Zatoeki Gdańskiej, wszechstronnym próbą poddany został układ napędowy okrętu, który jako pierwszy w naszej flocie napędzana jest przy pomocy pędników cykloidalnych Voith. Sprawdzone działanie siłowni głównej i pomocniczej, a także zdolności manewrowe jednostki. W kolejnych tygodniach jednostka ta będzie wielokrotnie wychodziła w morze w celu sprawdzenia funkcjonowania poszczególnych urządzeń i systemów okrętowych.

Budowa tego okrętu o numerze stoczniovym 258/1, realizowana jest w ramach programu *Kormoran II* przez konsorcjum w którym poza stoczną Remontową Shipbuilding wchodzi Stocznia Marynarki Wojennej w upadłości likwidacyjnej w Gdyni oraz OBR Centrum Techniki Morskiej S.A., również z siedzibą w Gdyni.

Kontrakt między konsorcjum a Inspektorem Uzbrojenia na realizację pracy rozwojowej dotyczącej zaprojektowania i budowy prototypowego niszczyciela min o wartości ok. 1,2 mld PLN, został podpisany 23 września 2013 r. Uroczyste cięcie pierwszych blach pod jego budowę nastąpiło 25 kwietnia 2014 r., położenie stępki odbyło się równo w rok od podpisania kontraktu, zaś wodowanie i chrzest 4 września 2015 r. Według aktualnych planów odbiorcy ma zostać przekazany do 30 listopada

br. Umowa zawiera również opcję na budowę dwóch jednostek seryjnych, które mogą wejść do służby w latach 2019 i 2022 pod warunkiem, że próby odbiorcze zakończą się pomyślnie.

Niszczyciel min *Kormoran* został zbudowany z importowanej z Francji stali amagnetycznej. Wyporność okrętu wynosi ok. 850 t, wymiary 58,50 x 10,30 x 2,70 m, prędkość maksymalna 16 w., a zasięg 2500 Mm.

Napędzany jest on przez 2 silniki wysokoprężne MTU 8V369TE74L przy pomocy dwóch pędników cykloidalnych Voith Turbo 21 GH/160, które odpowiadają również za sterowanie jednostką.

Uzbrojenie obejmuje zdwojoną armatę ZS-23-MR Wróbel II kal. 23 mm, 3 wkm kal. 12,7 mm. Jego załoga liczy ma 45 marynarzy + 6 miejsc dodatkowych. ●



Kormoran udający się na swoje pierwsze próby morskie.

Fot. Andrzej Nitka



OKRETY WOJENNE

numer specjalny **58**

www.okretywojenne.pl

Krażownikki jednaki

część I

Oskar Myzior

Nieszczęśliwy krążownik z Toskanii

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

Gérard Garier (Francja)

Krażownik pancerny Jeanne d'Arc

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

Maciej S. Sobalski

Krażownikki Chile przełomu XIX i XX stulecia

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

Zvonimir Freiliger (Niemcy)

Krażownik pancerny Sankt Georg

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

Krzysztof Dąbrowski

Blücher - ostatni krążownik pancerny, pierwszy krążownik liniowy, czy też protoplasta krążowników ciężkich?

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

Aris Bilalis (Grecja)

Krażownik pancernopokładowy Elli

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

Siergiej Patianin (Rosja)

Krażownik-stawiacz min Adventure

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

W 1901, powrócił do portu w Genewie... (text continues with details of the ship's history and its fate during the war).

Krażownikki jednaki, część I

POD NASZYM PATRONATEM

Maciej Franz

Burza nad Morzem Śródziemnym, tom 1, Wojna się rozpoczyna.

Druga wojna na Morzu Śródziemnym była jedną z najbardziej dramatycznych i zaciętych rozgrywek w walkach morskich w latach 1939-1945. Prezentowane opracowanie jest pierwszym z pięciu tomów opowieści i bohaterstwa i waleczności marynarzy wszystkich państw, których okręty i statki stanęły do walki na tym akwenie. Na powstała syntezę złożyły się unikalne materiały źródłowe z archiwów kilku krajów Europy i Stanów Zjednoczonych Ameryki, bogata literatura, czy materiał ikonograficzny. Łącznie ponad 3000 stron tekstu, ponad 1000 zdjęć, prawie 50 map i schematów starć morskich.

O wojnie na Morzu Śródziemnym przez lata przemawiała głównie literatura anglosaska. Autorzy brytyjscy, czy amerykańscy zdawali utrwalic jedynie słuszny obraz kolejnych, dramatycznych starć morskich. Od kilkunastu lat coraz głośniej o tej wojnie mówią opracowania autorów włoskich. W powstałej książce starano się dać głos zarówno jednemu, jak i drugiemu, tak by obraz przedstawianych wydarzeń był jak najbardziej bliski temu jakim był naprawdę.

W tomie Wojna się rozpoczyna odnajdujemy analizy stanu przygotowań flot wojennych Włoch, Francji, Wielkiej Brytanii, Grecji, Jugosławii i Turcji i koncepcji ich użycia. Przedstawiony został śródziemnomorski teatr działań wojennych, a także pierwsze miesiące walk. Już w ich toku doszło do kilku znaczących starć jak bitwy o Przylądka Stilo czy Przylądka Spada, ale jeszcze bardzo ujawniło się jak bardzo przedwojenne plany nie mają żadnego znaczenia w zderzeniu z rzeczywistością. Klęska Francji w wojnie z Niemcami i Włochami przyczyniła się do gwałtownej zmiany sytuacji na Morzu Śródziemnym, a w konsekwencji agresji floty brytyjskiej na flotę francuską. Royal Navy i Marine Nationale miały się ze sobą zetrzeć nie tylko pod Oranem, ale również z czasem na wodach syryjsko-libańskich. Ukoronowaniem tego tomu stało się omówienie walk w rejonie Morza Czerwonego, dotąd rzadko odnajdujących swoje miejsce na kartach historii.

Format: 17x24 cm, stron 422, oprawa: twarda, foliowana, cena: 70 zł

