

**Redaktor naczelny**  
Jarosław Malinowski**Kolegium redakcyjne**Rafał Ciechanowski, Krzysztof Dąbrowski,  
Maciej S. Sobański**Współpracownicy w kraju**Andrzej S. Bartelski, Stanisław Biela,  
Andrzej Danilewicz, Maciej K. Franz,  
Jarosław Jastrzębski, Jerzy Lewandowski,  
Wojciech Mazurek, Oskar Myszor,  
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,  
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,  
Marcin Schiele, Kazimierz Zygałdo**Współpracownicy zagraniczni****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 KramerROSJA  
Siergiej Batakin, 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.drukpol.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2017

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

Nakład: 1500 egz.

**I strona okładki:****Ukraiński patrolowiec *Berdiansk* w ujęciu  
z 10 kwietnia 2017 roku.****Fot. Anatolij Odajnik****W NUMERZE**Siergiej Patianin  
Korwety typu „C”. Część I: typ „Comus”**2****13**

Maciej S. Sobański

Krażownik typu „Bajan”, część III

Krzysztof Dąbrowski  
Zapomniana Bitwa. Druga Bitwa w Zatoce  
Helgolandzkiej**22****31**

Jan Radziemski

Powstanie Floty Robotników i Chłopów.  
Cześć I. Na gruzach Imperialnej FlotyJewhen Pinak  
Torpedowce typów „Chidori” i „Otori”, część I**45****51**

Siergiej Patianin

„Wiatry”, „Poeci” i „Żołnierze” - niszczyciele  
typów „Maestrale”, „Orioni” i „Soldati”, część IVDavid Irving  
Pogrom konwoju PQ-17, część III**66****74**

Hartmut Ehlers

Niszczyciele typu „Fletcher”, część Va

Aleksandr Mitrofanov  
Kosmiczna flota ZSRR i Rosji, część V**89****98**

Krzysztof Dąbrowski

Izraelskie siły podwodne. Trzecia generacja –  
okręty podwodne typu „Gal”Anatolij Odajnik  
Nowe ukraińskie patrolowce**102**



# Korwety typu „C”

## Część I: typ „Comus”

W połowie lat 1870-tych, Admiralicja powzięła dwie kluczowe decyzje, które ukształtowały rozwój okrętów klasy krążowniczej. Po pierwsze, rozmiary okrętów były ściśle ograniczone do połowy wyporności współczesnych im pancerników. Tym samym ostatecznie miejsce fregat zajęły korwety, nie mającej zamkniętej baterii. Po drugie, same korwety podzielono na dwie podklasy. Pierwsza przeznaczona była do służby przy głównych siłach morskich – dla rozpoznawania ruchów wrogich eskadr i udziału w takich operacjach, które wymagają szybkości i gwałtowności ataku. Charakterystyczną cechą tych okrętów miała być niezwykle wysoka jak na tamte czasy prędkość pod parą, do 18 węzłów i duży zapas paliwa przy stosunkowo małej powierzchni żagli. Ucieleśnieniem tych pomysłów były okręty łącznikowe *Iris* i *Mercury*, później przeklasyfikowane na krążowniki 2-klasy.

Drugi typ krążowników przeznaczony był do działania na oceanicznych szlakach i służby w odległych stacjach. Dlatego że stacji węglowych w tych rejonach były jeszcze niewiele, a odległości pomiędzy nimi znaczne, oczywista stała się konieczność utrzymania na tych okrętach rozwiniętego ożaglowania dla pokonania długich przejazdów. Zamówienie na budowę sześciu korwet zostało złożone w 1876 roku. Wszystkie one otrzymały nazwy rozpoczynające się od trzeciej litery alfabetu łacińskiego, dlatego były znane jako typ „C”, lub typ „Comus” – od nazwy prototypu.

Projekt został opracowany przez głównego konstruktora floty Nathaniela Barnaby’ego według założeń poprzedniego typu „Boadicea”. Zachowując klasyczną formę, tym niemniej wprowadzono wiele nowości.

Przed wszystkim, dotyczyło to materiału kadłuba. Korwety typu „C”

były nie tylko pierwszymi jednostkami o wyporności poniżej 3000 t z metalowym kadłubem, ale też pierwszymi, w których poszycie nie wykonano ze zwykłego żelaza, ale ze stali. Pomimo, że stal zaczęto używać jako materiał do budowy okrętów już ćwierć wieku wcześniej, na brytyjskich jednostkach ona praktycznie nie występowała z powodu wysokich kosztów i trudności uzyskania wymaganego składu chemicznego<sup>1</sup>. Dopiero kiedy, dzięki postępowi w metalurgii tak zwana „mięka stal” upowszechniła się w cywilnym przemyśle stoczniowym, Admiralicja zdecydowała się użyć go do budowy korwet typu „C”, ale nie powierzyło jej państwowym stoczniom, ale prywatnej stoczni John Elder w Glasgow, posiadającej rozległe doświadcze-

1. Po raz pierwszy zastosował ją Edvard Rid w latach 1863-1865, przy budowie pancernika *Bellerophon*, na którym wprowadzono stalowe wzdłużne grodzie i łączące pasy.



Nazwa	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby	Sprzedaż na złom
<i>Carysfort</i>	Elder, Govan (Glasgow)	17.8.1876	26.9.1878	15.9.1880	15.12.1899
<i>Champion</i>	Elder, Govan (Glasgow)	17.8.1876	1.7.1878	7.12.1880	23.6.1919
<i>Cleopatra</i>	Elder, Govan (Glasgow)	17.8.1876	1.8.1878	24.8.1880	26.6.1931
<i>Comus</i>	Elder, Govan (Glasgow)	17.8.1876	3.4.1878	23.10.1879	17.5.1904
<i>Conquest</i>	Elder, Govan (Glasgow)	17.8.1876	28.10.1878	18.4.1885	16.3.1899
<i>Curacoa</i>	Elder, Govan (Glasgow)	17.8.1876	18.4.1878	24.2.1880	17.5.1904
<i>Constance</i>	państwowa w Chatham	14.9.1878	9.6.1880	3.10.1882	15.12.1899
<i>Canada</i>	państwowa w Portsmouth	7.7.1879	26.8.1881	1.5.1883	1901
<i>Cordelia</i>	państwowa w Portsmouth	17.7.1879	25.10.1881	25.1.1887	5.7.1904

nia w stalowym budownictwie. Drugą ważną nowością, było zastosowanie po raz pierwszy na małych krążownikach opancerzonego pokładu. Wreszcie, zgodnie z duchem czasu, dziób kończył się kształtem taranowym.

Stępki pod sześć korwet, które otrzymały nazwy *Comus*, *Carysfort*, *Champion*, *Cleopatra*, *Conquest* i *Curacoa*, położono w stocznii Eldera w Govan (przedmieście Glasgow) jednego dnia - 17 sierpnia 1876 r. Po dwóch latach w państwowej stocznii w Chatham położono stępkę pod korwetę *Constance*, a w lipcu 1879 r. w Admiralicji w Portsmouth rozpoczęto budowę jeszcze dwóch *Cordelia* i *Canada*. Tym samym, w sumie zbudowano dziewięć bliźniaczych jednostek, co było najliczniejszą serią śrubowych korwet Royal Navy. Budowa jednej jednostki trwała około dwóch lat, w cała seria została zakończona w latach 1878-1881.

### Opis konstrukcji

#### Kadłub

Charakterystyczną cechą korwet typu „C”, był ich kadłub wykonany przede wszystkim ze stali, z wyjątkiem żelaznych ram i belek. Stal została wytworzona w połowie za pomocą metody Siemens’a, a w połowie metodą Bessemiera oraz posiadała wytrzyma-

łość na rozciąganie od 3,88 do 4,03 t/cm<sup>2</sup>. Stalowa pionowa stępka miała wysokość 571,5 mm i grubość 9,5 mm. Jej dolna krawędź na wspornikach wzmocniona była listwą płaskiej stępki, do którego miedzianymi śrubami na podkładkach przymocowano drewnianą (tekową) stępkę o wysokości 355,6 mm. Z tą drewnianą stępką połączono też fałszyk grubości 102 mm. Oddolne wzmocnienie kadłuba składało się ze stalowych wręg, położonych w odległości 4 stóp (1,22 m), odstęp wynosił 5,5 stóp (1,68 m) wzdłuż całej długości kadłuba. Taranowa dziobnica, ważąca około 10 ton, została odlana z brązu i pokryta od góry stalowymi płytami. Dolną część dziobnicy wzmocniono blokadą śrubami z drewnianą stępką i płytą wspierającą stępkę.

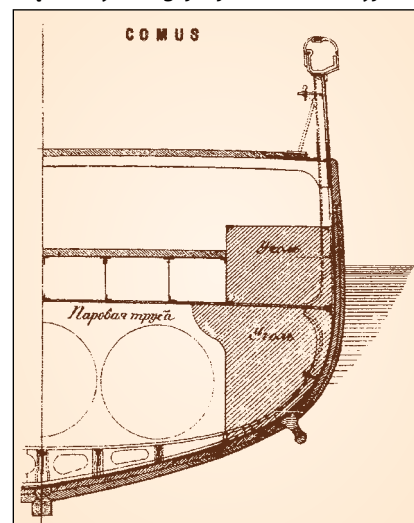
Poszycie w podwodnej części składało się z podwójnej zakładki, a w nadwodnej części - na styk, przy czym na każdym połączeniu z wewnętrznej strony znajdował się jeden wspornik i na każdym z nich podwójny rząd nitów. Grubość poszycia wynosiła od 6,35 do 12,7 mm, za wyjątkiem pasa wzdłuż linii wodnej, który miał grubość 19 mm. Wszystkie okręty pokryto drewnem, a od stępki do 3 stóp (0,9m) powyżej linii wodnej pokrycie było dwuwarstwowe, a dalej poziomu

górnego pokładu - jednowarstwowe. Wewnętrzna warstwa na wszystkich okrętach była dębowa o grubości 3 cali (76 mm), zewnętrzna miała grubość 2,5 cala (63,5 mm), a rodzaj drewna zależał od wyboru stocznii. W podwodnej części na wierzchu drewnianego poszycia było pokrycie miedziane i zasilało żęzy stępki. Pokłady były też pokryte drewnianymi deskami.

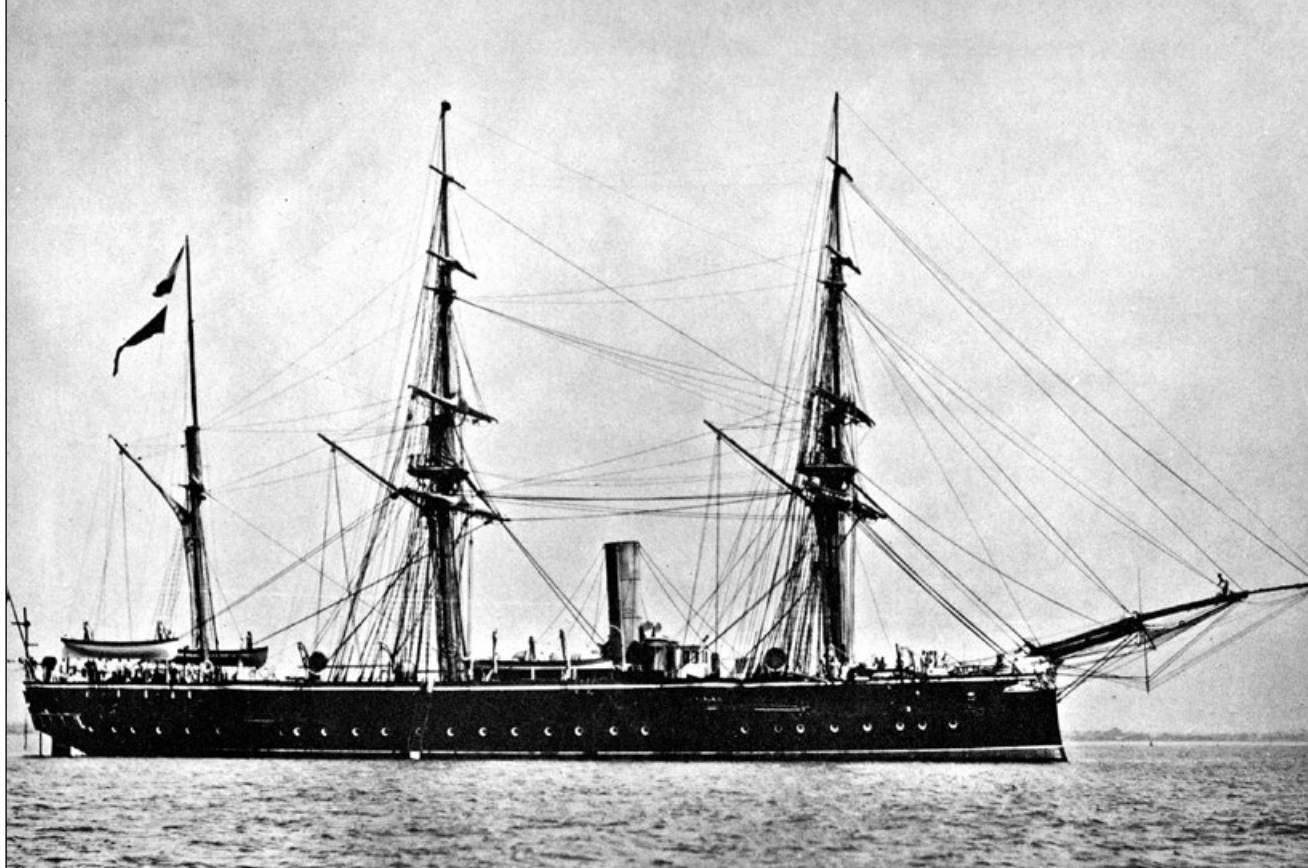
Okręty miały dwa stałe pokłady - górny i dolny, a także zakryty pokład dziobowy i rufowy. Kadłub był podzielony na przedziały sześcioma grodziami wodoszczelnymi, sięgającymi do poziomu górnego pokładu, a trzy grodzie sięgające tylko do dolnego pokładu. Głębokość zanurzenia wynosiła 6,55 m, powierzchnia przekrój owręża 55,74 m<sup>2</sup>.

Korwety typu „C” były pierwszymi jednostkami, mającymi pełny system ochrony, bez pancerza burtowego. Ich pancerz pokładowy miał grubość 1,5 cala (38 mm), ale był uzupełniany burtowymi węglowymi studzienkami, mającymi szerokość około 9 stóp (2,75 m), co przy całkowitym zapeł-

Przekrój poszycia kadłuba *Comus* na śródokręciu. Rys. „Anglijskiej niebronienosnyj flot”



Podstawowe dane techniczne	
Wyporność:	2377-2383 t
Wymiary:	długość 68,58 m; szerokość 13,56 m; zanurzenie dziobowe/rufowe 5,18/5,64 m, maksymalne 5,87 m
Napęd:	1 pozioma maszyna parowa typu compound; 6 jednostronnych kotłów cylindrycznych
Moc:	2300 ihp
Szybkość:	13 węzłów
Zapasy węgla:	normalny – 270 t, pełny – 370 t
Zasięg:	6486 (5,6 w), 3600 (10 w) lub 2150 (13 w) mil
Opancerzenie:	pokład nad maszynownią 38 mm
Uzbrojenie:	2 x 178 mm MLR, 12 x 64-funtowe MLR, (Canada i Cordelia: 10x152 mm BLR), 6 kartaczownic Nordenfelta, 2 wyrzutnie torpedowe
Załoga:	265 ludzi



Korweta *Comus* w burtowym ujęciu w czarnym malowaniu.

Fot. „Wojenne floty i morską sprawocznazja kniżka 1893”

nieniu dawało ekwiwalent 115 mm żelaznej płyty. Pancerz pokładowy rozciągał się w przybliżeniu na 3 stopach poniżej dolnego pokładu, znajdował się na krawędzi linii wodnej i miał długość 100 funtów (30,48 m), przykrywając tylko przedział maszynowni i ładownię. Przestrzeń pomiędzy pancerzem i dolnym pokładem została podzielona na rząd wodoszczelnych przedziałów, co zapewniało okrętowi dodatkową pływerność na wypadek zatopienia burtowych studzienek węglowych lub niższych przedziałów. Górne części niektórych studzienek węglowych wychodziły ponad krawędź dolnego pokładu, służąc jako ławki w kubrykach załogi.

Wszystkie włazy na pokładzie, a także wejścia do maszynowni, kotłowni i ładowni otoczone były podwójnymi żelaznymi grodziami oddalonymi od siebie o dwie stopy. Wreszcie, po obu stronach mostku były małe półkoliste bojowe kioski, które chroniły przed kulami karabinów i pociskami szybkostrzelnych dział. Zawierały one automatyczne i ręczne telegrafy, rury głosowe i wskaźniki, które wykorzystywano w sytuacji bojowej. Podwójny ręczny ster znajdował się na górnym pokładzie w obniżeniu rufy.

Na wyższym pokładzie pod rufą znajdowały się kajuty dowódcy, pierwszego oficera i nawigatora. Pod pokładem dziobowym rozmieszczono

załogowe umywalki i latryny. Dolny pokład zajmowały pomieszczenia mieszkalne załogi, przy czym oficerskie kajuty znajdowały się na rufie obok maszynowni, a młodszych oficerów i podoficerów w części dziobowej. Niewątpliwym osiągnięciem były oddzielny szpital, łaźnia dla marynarzy, okrętowa biblioteka i ulepszona wentylacja pomieszczeń mieszkalnych. Pomimo to, podczas rejsów pod parą na pokładzie mieszkalnym panowała podwyższona temperatura.

Korwety miały pełnorejowe ozagłowanie fregaty. Całkowita powierzchnia żagli wynosiła od 1350 do 1482 m<sup>2</sup>, przy czym powierzchnia kwadratowych żagli na pierwszych jednostkach wynosiła 1279 m<sup>2</sup>. Zapas węgla uzupełniano szybko, zapełniając bunkry od dziobu, na wypadek taranowania. W literaturze pisze się, że ostatnie trzy jednostki nie miały rejoych żagli na bezanmaszcie, ale jest to sprzeczne z dostępnymi fotografiami.

Główny ster - wykonany był z dębu lub teku i mógł być szybko wymieniony. W przypadku uszkodzenia wykorzystywano pomocniczy ster. Na pierwszych siedmiu jednostkach serii został on umieszczony w balaście poniżej wału napędowego. Konstrukcja ta okazała się nieskuteczna, dlatego na *Canada* i *Cordelia* był wbudowany pomocniczy ster w części dziobowej, podobnie jak na niszczycielach, ale nie

okazało się to lepszym rozwiązaniem, dlatego wkrótce zdjęto go z *Canada*.

Układ odwadniania składał się z rurociągu głównego połączanego z odpływami ze wszystkich wodoszczelnych przedziałów kadłuba. Do pompowania wody na każdej korwecie było pięć pomp Downtona.

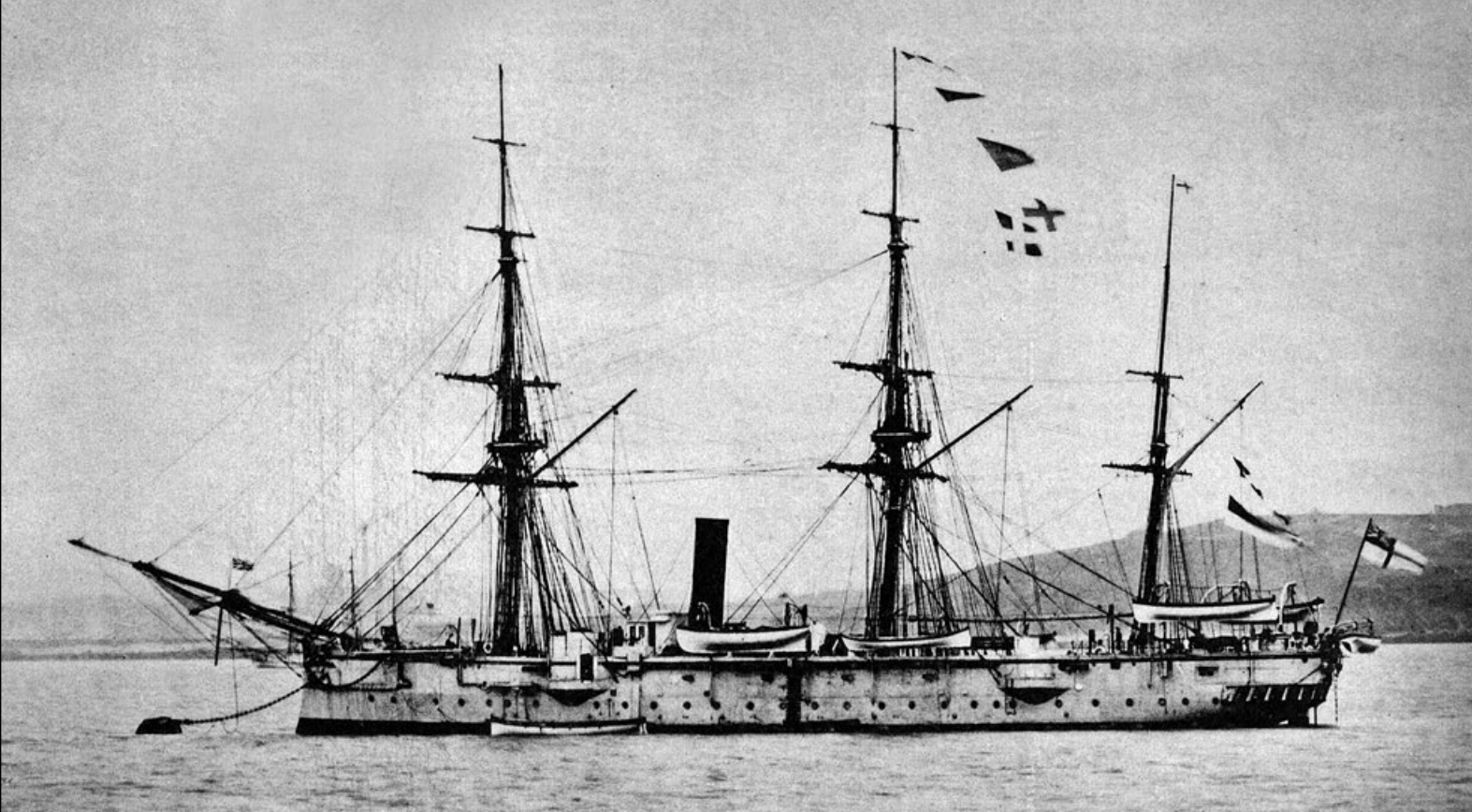
### Maszyny

Pierwszych sześć okrętów było wyposażone w trzycylindrowe maszyny parowe typu compound, osiągające nominalną moc 2300 KM przy ciśnieniu roboczym pary 4,2 kG/cm<sup>2</sup> i 100 obrotach na minutę. Cylinder wysokiego ciśnienia miał średnicę 1168 mm, dwa cylindry niskiego ciśnienia po 1626 mm. Połowa korwet (*Comus*, *Champion*, *Carysfort*) posiadała maszyny wyprodukowane przez stocznię Eldera, dla pozostałych (*Cleopatra*, *Conquest*, *Curacoa*) dostarczyła firma Humphreys Tennant & Co.

Próby morskie wykazały niską jakość maszyn parowych wyprodukowanych

Rozkład mas (projekt)	
Kadłub	1297 t
Maszyny	380 t
Pancerz	130 t
Artyleria	155 t
Węgiel	270 t
Inne ładunki	151 t
Wyporność	2383 t





Bliźniacza korweta *Curacoa* w białym malowaniu, zapewne podczas służby na Morzu Śródziemnym.

Fot. „Wojennyje floty i morskaja sprawocznaja knizka 1893”

wanych przez Eldera - żadna z tych trzech, wyposażonych w nie korwet, nie osiągnęła zakontraktowanej szybkości. I tak prototypowa *Comus* w październiku 1878 roku osiągnęła na mili pomiarowej maksymalną prędkość 13,8 węzłów przy mocy 2406 KM, ale na oficjalnych próbach w sierpniu 1879 roku był w stanie rozwinąć tylko 12,93 węzłów przy 93,5 obrotach na minutę i mocy 2447 KM.

Ostatnie trzy korwety, zbudowane w stocznich państwowych otrzymała czterocylindrowe maszyny parowe typu compound, z których dwa cylindry wysokiego i dwa niskiego ciśnienia ustawione w układzie tandemowym. Średnica cylindrów wysokiego ciśnienia miała po 914 mm, a niskiego po 1626 mm, o skoku 762 mm. Dla *Constance* maszyny zbudowała firma John Penn & Son, dla *Canady* i *Corde-*

*lii* firma J. & G. Rennie. Zgodnie z wynikami prób morskich, *Constance* wykazała na mili pomiarowej 13,787 węzłów, stała się najszybszym okrętem serii, potwierdzając reputację firmy Penn jako najlepszego producenta maszyn.

Każdy z okrętów był wyposażony w sześć jednostronnych dwuprzewodowych kotłów cylindrycznych zlokalizowanych w dwóch kotłowniach. Całkowita powierzchnia ogrzewalna - 624 m<sup>2</sup>, kratownic rusztów - 24,7 m<sup>2</sup>.

Śruba dwuskrzydłowa, o średnicy 5,03 m, usytuowana tradycyjnie i podnoszona na większość okrętów, oprócz *Carysforta* i *Constance*, na których skrzydła rozkładano wzdłuż strumienia, tak aby nie tworzyć oporu podczas rejsu pod żaglami.

Normalny zapas węgla wynosił 270 t, co zapewniało zasięg pływania 2500 mil

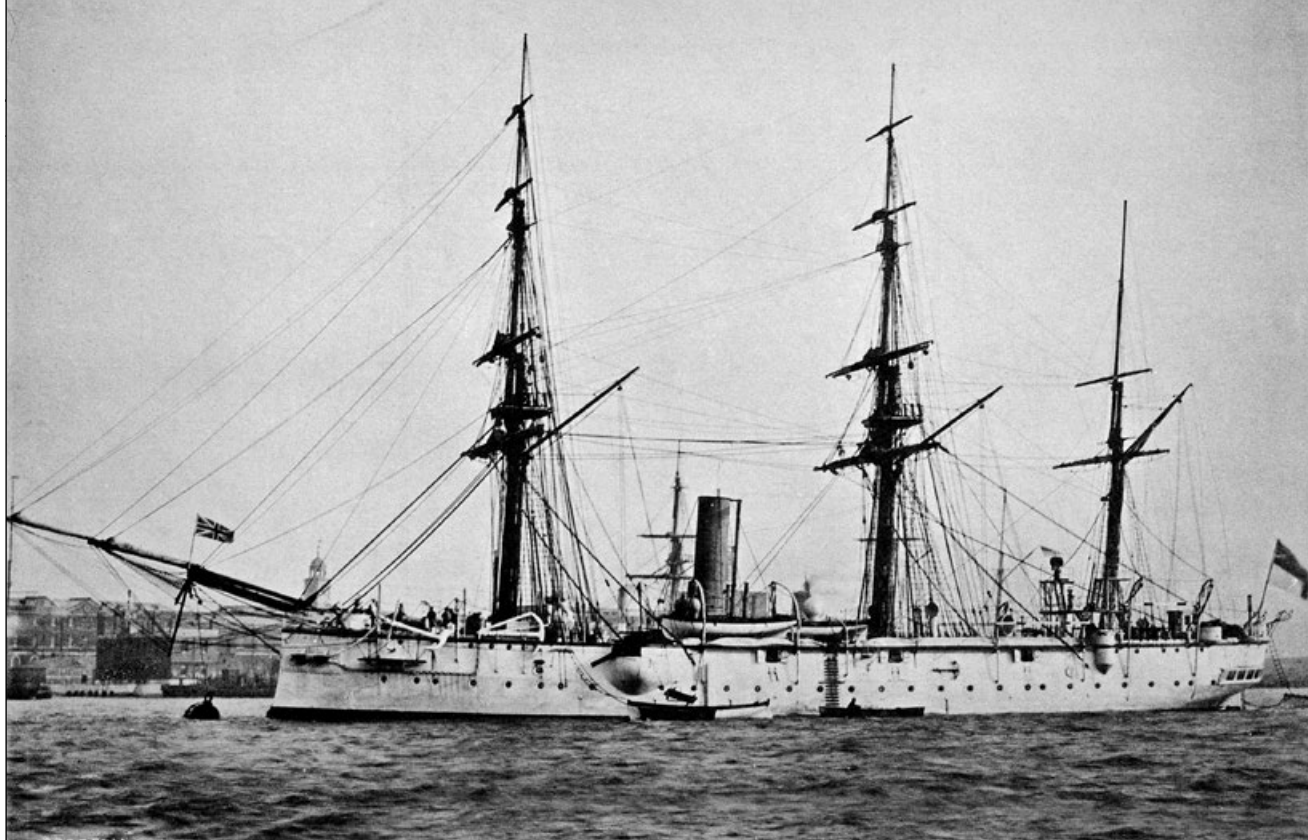
przy prędkości 10 węzłów. Maksymalna pojemność ładowni węglowych wynosiła 370 t, co dawało 2150 mil przy prędkości 13 węzłów, 3600 mil przy prędkości 10 węzłów lub 6486 mil przy prędkości krążowniczej 5,6 węzłów (dane dla *Championa*, uzyskane w 1885 r.).

#### Uzbrojenie

Zgodnie z projektem, korwety typu „C” powinny być uzbrojone w dwa 7-calowe (178 mm) 4,5 tonowe działa i dwanaście 64-funtowych (160 mm) odprzodowych gwintowanych dział na ruchomych podstawach z przednim sworzniem, sześć 10-lufowych kartaczownic Nordenfelta i dwie wyrzutnie torpedowe.

Rozmieszczenie uzbrojenia powieślało układ z poprzednich okrętów (korwety *Rover*, *Boadicea* i inne). Artyleria główna była na górnym pokła-

Wyniki prób morskich			
Nazwa	Maszyna parowa	Moc w ihp	Prędkość w węzłach
<i>Comus</i>	John Elder	2450	12,93
<i>Carysfort</i>	John Elder	2403	12,96
<i>Champion</i>	John Elder	2340	12,84
<i>Cleopatra</i>	Humphrys, Tennant & Co	2610	13,0
<i>Conquest</i>	Humphrys, Tennant & Co	2670	13,0
<i>Curacoa</i>	Humphrys, Tennant & Co	2540	13,0
<i>Constance</i>	John Penn & Son	2590	13,72
<i>Canada</i>	J. & G. Rennie	2430	13,0
<i>Cordelia</i>	J. & G. Rennie	2420	13,0



Korweta *Cordelia*, również w białym malowaniu, ujęcie z lewej burty.

Fot. „Wojenne floty i morską sprawozdania książka 1893”

dzie. 7-calowe działa znajdowały się pod dziobowym i rufowym pokładem. Ustawienie ich otworów strzelniczych pozwalało uzbrojeniu dziobowemu prowadzić ogień w sektorze 103°, a rufowemu 107° wzdłuż każdej burty (w tym odpowiednio 3° i 2° od płaszczyzny średnicy w kierunku przeciwnej burty). Działa 64-funtowe zostały umieszczone wzdłuż burt i miały sektor ostrzału 80°C. Wyrzutnie torpedowe zainstalowano wzdłuż burt na dolnym pokładzie przed przedziałem dziobowej kotłowni.

Jednak budowa okrętów przypadła w okresie kolejnej rewolucji technologicznej w Royal Navy, kiedy odprzodowo gwintowane działa zaczęto masowo zastępować odtylcowymi. Dlatego też zaprojektowany zestaw uzbroje-

nia posiadało tylko siedem pierwszych jednostek.

Budowane jako ostatnie *Canada* i *Cordelia* początkowo były uzbrojone w dziesięć 6-calowych (152 mm) gwintowanych odtylcowych dział Mk II, sześć (*Canada*) lub dziesięć (*Cordelia*) wielolufowych kartaczownic Nordenfelta, dwa lekkie działa desantowe i dwie wyrzutnie torpedowe.

*Carysfort* i *Constance* zachowały oryginalny zestaw uzbrojenia do końca kariery, pozostałe okręty przeobrażano już podczas służby:

- *Comus* w 1885 roku posiadał cztery 6-calowe gwintowane działa odtylcowe i osiem 64-funtowych gładko lufowych, odprzodowych dział, osiem kartaczownic i dwie wyrzutnie torpedowe; a od 1891 r. - dziesięć 6-calo-

wych dział Mk II, osiem kartaczownic, dwie wyrzutnie torpedowe;

- *Champion* od 1887 r. cztery 6-calowe działa Mk III i osiem 5-calowych (127 mm) gwintowanych odtylcowych dział Mk III, cztery 3-funtowe (47 mm) szybkostrzelnych działek Hotchkissa, dwa działka desantowe, sześć kartaczownic i cztery wyrzutnie torped;

- *Cleopatra* od 1888 r. cztery 6-calowe działa Mk III, osiem 5-calowych dział Mk IV, cztery 3-funtowe, sześć kartaczownic, dwie wyrzutnie torped;

- *Curacoa* od 1887 r. cztery 6-calowe działa Mk IV, osiem 5-calowych dział Mk IV, jedno 3-funtowe, dziesięć kartaczownic i dwie wyrzutnie torpedowe;

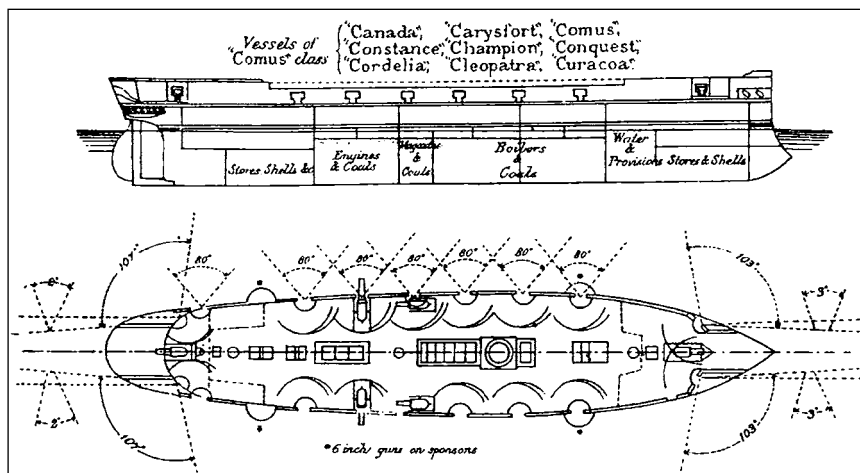
- *Conquest* od 1894 r. dziesięć 6-calowych dział Mk IV, dwa desantowe działa, osiem kartaczownic i dwie wyrzutnie torpedowe.

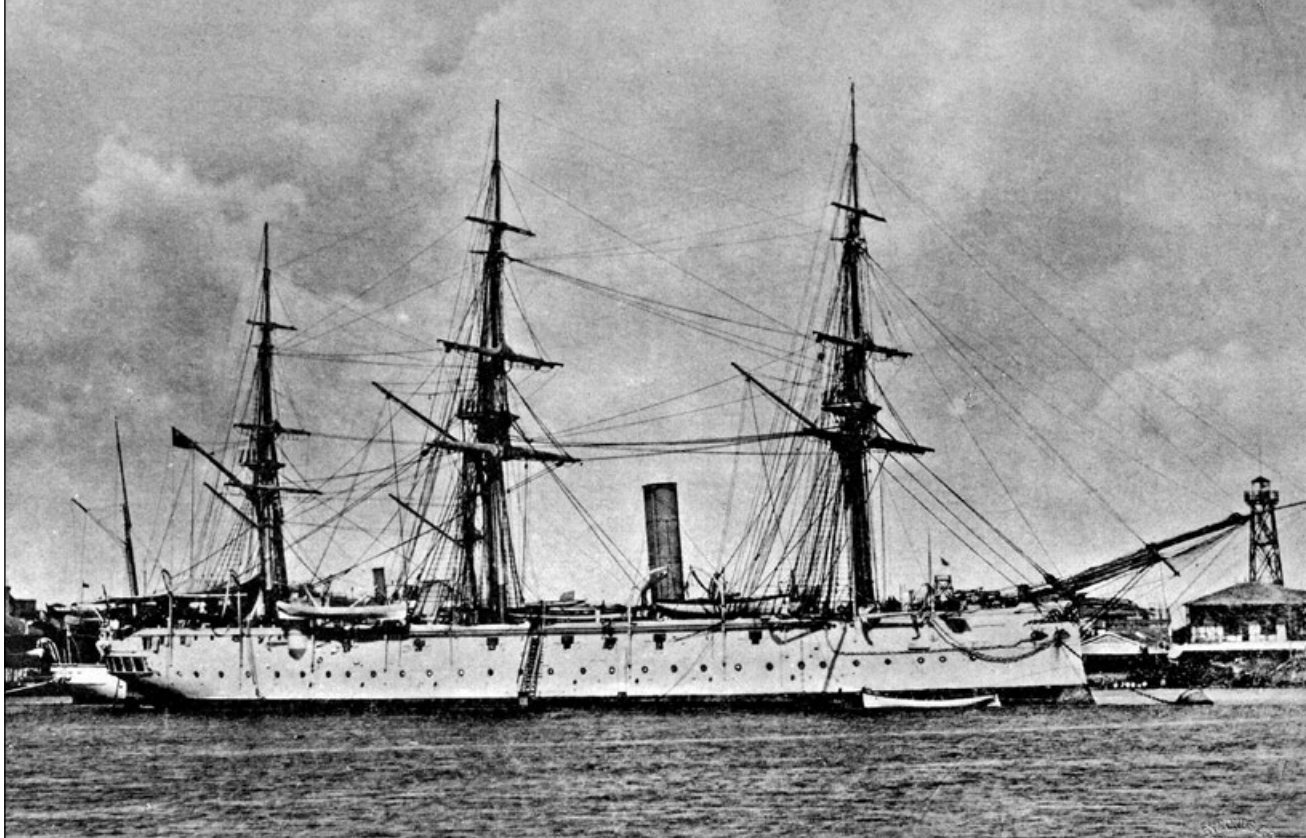
Podczas przeobrażania korwety otrzymały duże sponsony burtowe. Burtowe kioski bojowe zastąpiono jednym, ale bardziej przestronnym, położony w centrum pokładu. Zainstalowano reflektory i znacznie zmieniły się nadbudówki.

### Historia służby

Niestety, dostępne dla autora informacje o służbie korwet typu „C” nie są pełne. Zgodnie ze swoim przeznaczeniem, większość swojej aktywnej służby spędziły na odległych wodach i w zamorskich posiadłościach. Na przykład, prototypowy *Comus*

Przekrój wzdłużny oraz rzut górnego pokładu korwety typu „Comus. Rys. „Brassey 1888”





Tym razem korweta *Carysfort*, ujęcie z prawej burty.

Fot. „Wojennyje floty i morskaja sprawocznaja kniżka 1893”

wszedł do służby w październiku 1879 roku pod dowództwem kapitana Jamesa Easta, a już w grudniu, udał się na wody chińskie. W następnym roku dołączyły do niego *Curacao* i *Champion*.

*Cleopatra* i *Carysfort* rozpoczęły pierwszą kampanię w sierpniu i wrześniu 1880 r., przy czym pierwszy kilka miesięcy spędził na Morzu Śródziemnym, ale w październiku, oba weszły w skład lotnej eskadry kontradmira-

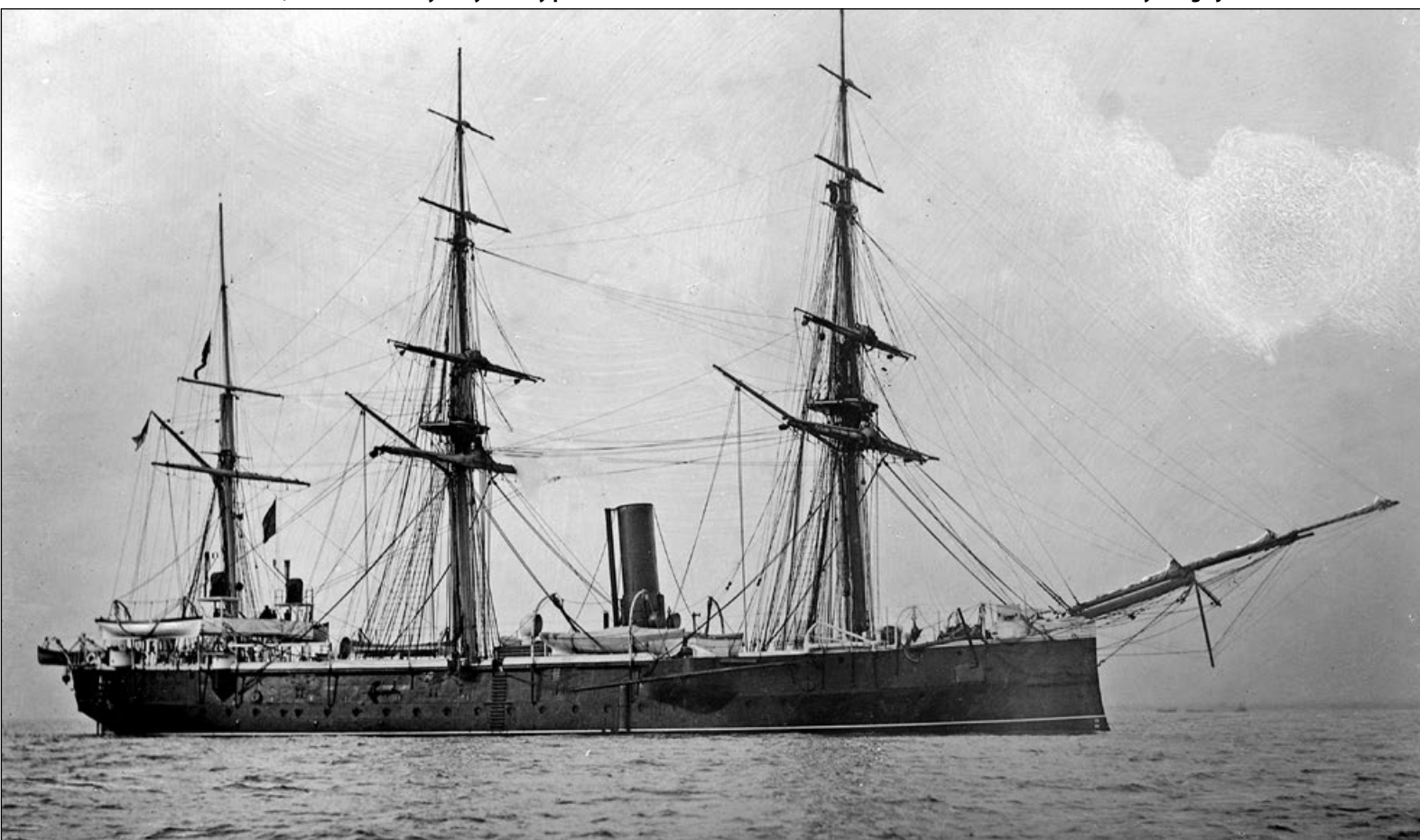
ła Richarda Jamesa Earla Clanwilliama (fregata *Inconstant*, korwety *Bacchante*, *Tourmaline*), wychodzącej w dłuższy zagraniczny rejs. Należy wspomnieć, że *Carysfort* pod dowództwem kapitana Henryka Fryderyka Stephensa przeszedł z eskadrą całą trasę i w październiku 1882 roku powrócił do Anglii. Natomiast *Cleopatra* kapitana Francis Durranta oddzieliła się w Hongkongu na początku 1882 roku

i następne sześć lat spędziła na wodach chińskich.

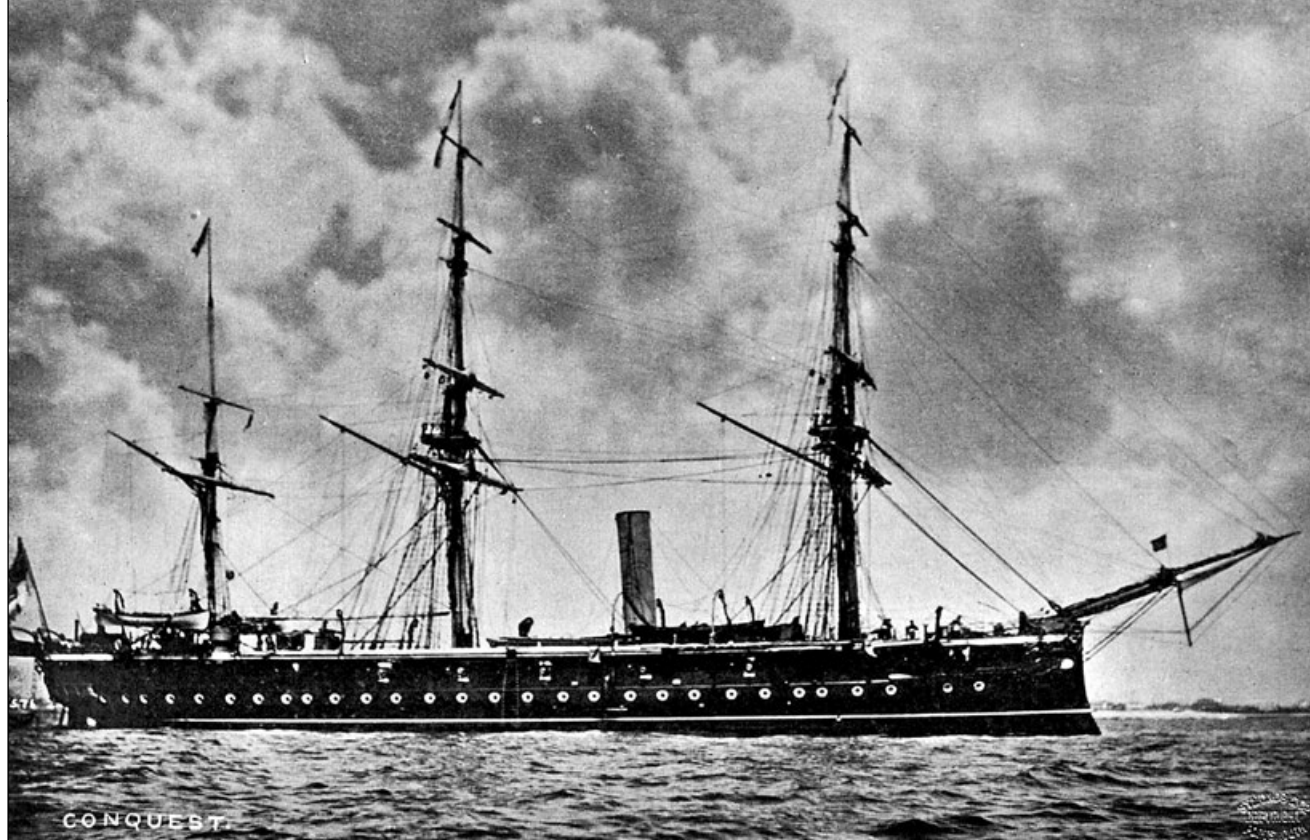
Ogólnie rzecz biorąc, trzeba powiedzieć, że chińska stacja stała się najbardziej popularnym miejscem służby dla korwet typu *Comus*, w różnych latach służyło w niej sześć okrętów tego typu, co w sumie dawało tam około 34 lata służby! Na drugim miejscu w „popularności” była stacja północnoamerykańska, gdzie służył cztery jednost-

Korweta *Cordelia*, dobrze widoczny duży rufowy pomost z dwoma reflektorami.

Fot. zbiory Siergieja Patianina







**Conquest, kolejna korweta typu „Comus”.**

**Fot. „Wojennyje floty i morskaja sprawocznaja kniżka 1893”**

ki o łącznym okresie służby około 27 lat, a za nią stacja pacyficzna (4 okręty, około 23 lata).

Korwety wcześniejszej budowy okresowo powracały z zamorskich stacji do metropolii dla remontu lub przebrojenia. Po okresie aktywnej służby korwety przenoszono do rezerwy, a następnie mogły powracać do służby. Na przykład *Comus* był wycofywany do rezerwy dwa razy, a *Conquest*, *Constance* i *Cordelia* przeszły do rezerwy od razu po zakończeniu budowy, przy czym *Conquest* i *Cordelia*, będące nowoczesnymi jednostkami przeszły przebrojenie już po trzech latach.

*Conquest* został przyjęty do służby w marcu 1885 r. w związku z utworzeniem Eskadry Specjalnej Służby (*Particular Service Squadron*), sformowanej pośpiesznie dla wyprawy na Morze Bałtyckie jako odwet za wtargnięcie wojsk rosyjskich do Afganistanu. W skład eskadry, dowództwo której objął kontradmirał Geoffrey Phipps-Hornby, weszło 12 pancerników (*Minotaur*, *Agincourt*, *Sultan*, *Iron Duke*, *Lord Warden*, *Repulse*, *Devastation*, *Ajax*, *Hotspur*, *Rupert*, *Penelope*), 6 krążowników (*Shannon*, *Mersey*, *Lander*, *Conquest*, *Cormorant*, *Hecla*), 13 kanonierek, 8 uzbrojonych parowców, 16 torpedowców, a także nietypowy torpedowy taranowiec *Polyphemus*.

Na szczęście, do otwartych działań wojennych tym razem nie doszło, a wkrótce *Conquest*, w ślad za swoimi

bliźniakami, udał się do stacji pacyficznej, a następnie służył w Chinach. W 1893 roku wrócił do ojczyzny i został umieszczony w rezerwie, w której znajdował się aż do wycofania. Co ciekawe, został on nawet przebrojony, ale mimo to nie wrócił już więcej do służby.

Natomiast zupełnie oryginalna była kariera korwety *Canady*. Przystąpiwszy do służby 1 maja 1883 r., od razu udała się ona do stacji północnoamerykańskiej, gdzie służyła bez przerwy przez całe 13 lat, a po powrocie do kraju ojczystego w 1896 roku, została natychmiast wycofana ze składu floty, a w następnym roku jako pierwsza spośród dziewięciu jednostek serii poszła na złom.

Rekord innego rodzaju należał do *Constancy* z siedemnastu lat, podczas których korweta znajdowała się w składzie floty, była w kampanii tylko siedem, a pozostałe dziesięć przestała rozbrojona w rezerwie. Jednak taką samą ilość czasu spędziła w rezerwie *Cordelia*.

Ogólnie, statystyki pokazują, że średnia długość czynnej służby dla korwety tego typu wynosiła 12,5 roku. W tym przypadku, najdłużej w kampanii, jakby potwierdzając swoją nazwę była *Champion* (około 19 lat), nieco za nią *Cleopatra* (około 17 lat), a najkrótszy czas służby był u *Constancy* (7 lat) i *Conquesta* (8 lat).

Podobnie jak wiele innych okrętów, którym nie dane było brać udziału w bojowych akcjach, służba korwet

typu „C” nie jest pełna żywych scen, jednak żeby jakoś rozjaśnić raczej nudny opis przedstawię najważniejsze wydarzenia.

We wrześniu 1882 roku, wkrótce po jej przybyciu do stacji pacyficznej, *Comus* dostarczyła generalnego gubernatora Kanady markiza de Lorne i jego żonę, księżną Ludwikę (córkę królowej Wiktorii), z San Francisco do Kolumbii Brytyjskiej, a w grudniu w odwrotnym kierunku. W październiku tego samego roku, korweta pomogła dwóm amerykańskim statkom, będącym w opresji obok wyspy Vancouver, za co jej dowódca, kapitan James East, został nagrodzony przez Prezydenta Stanów Zjednoczonych złotym medalem.

Wyjście w pierwszy rejs *Constance* było naznaczone wielką bójką w Chatham 15 października 1882 roku. Wzięło w nim udział ponad 100 marynarzy służących na *Constance* i kanonierce *Linnet* (również wysyłanej w zagraniczną podróż) z jednej strony i transportowca wojska *Jumna* z drugiej. Wielu jej uczestników zostało aresztowanych przez miejscową policję, którą wspierali stocznioowcy. Wyjście w morze należało odroczyć.

W 1889 roku *Comus* dostarczyła ekspedycję naukową do wybrzeża Afryki Zachodniej, aby zaobserwować całkowite zaćmienie Słońca. W drodze powrotnej na pokładzie okrętu, od nabytej na brzegu dyzenterii, zmarł słynny astronom Stephen Joseph Perry.

Piękna fotografia korwety *Comus* po przebrojeniu w 1891 roku.  
Fot. zbioru Horatio J. Kookaburru





29 czerwca 1891 roku, podczas ćwiczeń artyleryjskich w trakcie rejsu z Fidżi na Noumea, na *Cordellii* eksplodowało jedno z dział, zabijając pięciu i raniąc trzynastu marynarzy. Po tym incydencie, Admiralicja zakazała eksploatacji dział Mk II.

W sierpniu 1891 roku *Champion* pod dowództwem kapitana Fredericka St. Clair wziął udział w lądowaniu wojsk w Valparaiso w celu ochrony ludności cywilnej w związku z rozgorzałą w Chile wojną domową. Międzynarodowy zespół składał się z okrętów Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec i Stanów Zjednoczonych.

26 czerwca 1897 ten sam *Champion* wziął udział w wielkiej paradzie morskiej na redzie Spithead z okazji diamentowego jubileuszu panowania królowej Wiktorii.

W 1887 roku, zgodnie z nową klasyfikacją okrętów Royal Navy korwety typu *Comus* zostały krążownikami 3-ciej klasy, a przyjęte w 1889 roku ustawy o obronie morskiej (*Naval Defence Act*), wprowadzająca *standard dwóch potęg*, dała początek gwałtownego uzupełniania Royal Navy bardziej nowoczesnymi okrętami. Od połowy następnej dekady nastąpiło masowe wycofywanie starych

korwet z aktywnej służby (w tym czasie w kampanii nie było więcej niż cztery jednostki), chociaż niektóre z nich przez pewien czas były używane jako jednostki szkolne lub okręty pomocnicze.

Tak więc *Champion* w latach 1895-1898 służył w składzie eskadry szkolnej, gdzie w latach 1898-1899 zastąpiła ją *Cleopatra*. Podobnie *Curacoa* i ta sama *Cleopatra* odpowiednio w latach 1896-1900 i 1900-1904, służyły jako swego rodzaju obiekty szkoleniowe przy szkole jungów, która znajdowała się na starym krążowniku pancernym *Northampton*. To symboliczne, że ostatnim przedstawicielem tego typu, kończącym kampanię był nie kto inny, tylko prototypowy *Comus*. Najbardziej długowieczne były *Cleopatra* i *Champion*, służące jako pływające koszary odpowiednio do 1931 roku i 1923 roku.

### Krótką kroniką służby

**Comus** – wprowadzona do służby w marcu 1879 r. w Sheerness; służba w stacji chińskiej w latach 1879-1882, służba w pacyficznej stacji w latach 1882-1884, przebrojona w 1885 roku; służba w północnoamerykańskiej stacji w latach 1886-1891, przebrojona w 1891 r.; w rezerwie w latach 1891-1895,

służba w pacyficznej stacji w latach 1895-1898, w rezerwie w 1898 roku, służba w północnoamerykańskiej stacji w latach 1899-1900, w rezerwie w latach 1900-1902, wycofana w 1902 r.; 17 maja 1904 r. sprzedana na złom kompanii Ward, rozebrana w Barrow.

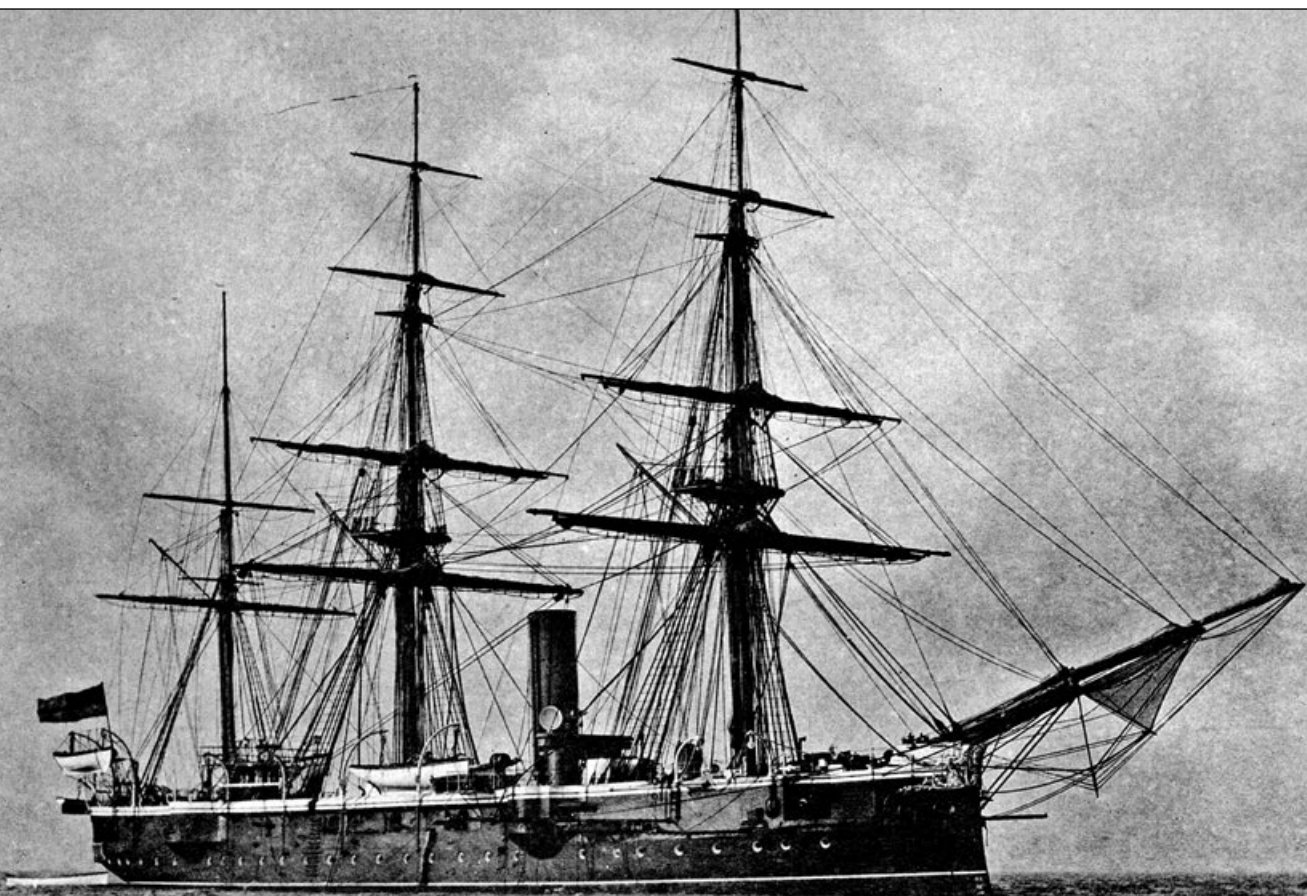
**Curacoa** – oddana do służby w listopadzie 1879 roku w Devonport; służba w chińskiej stacji w latach 1880-1886; przebrojona w 1887 r.; służba w stacji na Przylądku Dobrej Nadziei i w Afryce Zachodniej w latach 1888-1890; służba w australijskiej stacji w latach 1890-1894; samobieżny tender towarzyszący okrętowi szkolnemu *Northampton* (szkoła jungów) w latach 1896-1900; w rezerwie w latach 1900-1902; wycofana w 1902 r.; 17 maja 1904 sprzedana na złom firmie King, rozebrana w Garston.

**Carysfort** – w służbie od marca 1880 r. w Sheerness; służba na Morzu Śródziemnym w latach 1880-1890, z wyjątkiem rejsu w składzie specjalnej eskadry w latach 1880-1882; w rezerwie w latach 1891-1899; wycofana w 1899 r.; 15 grudnia 1899 sprzedana na złom firmie King, rozebrana w Garston.

**Champion** – wprowadzona do służby w marcu 1880 r. w Sheerness, służba w chińskiej stacji w latach 1880-

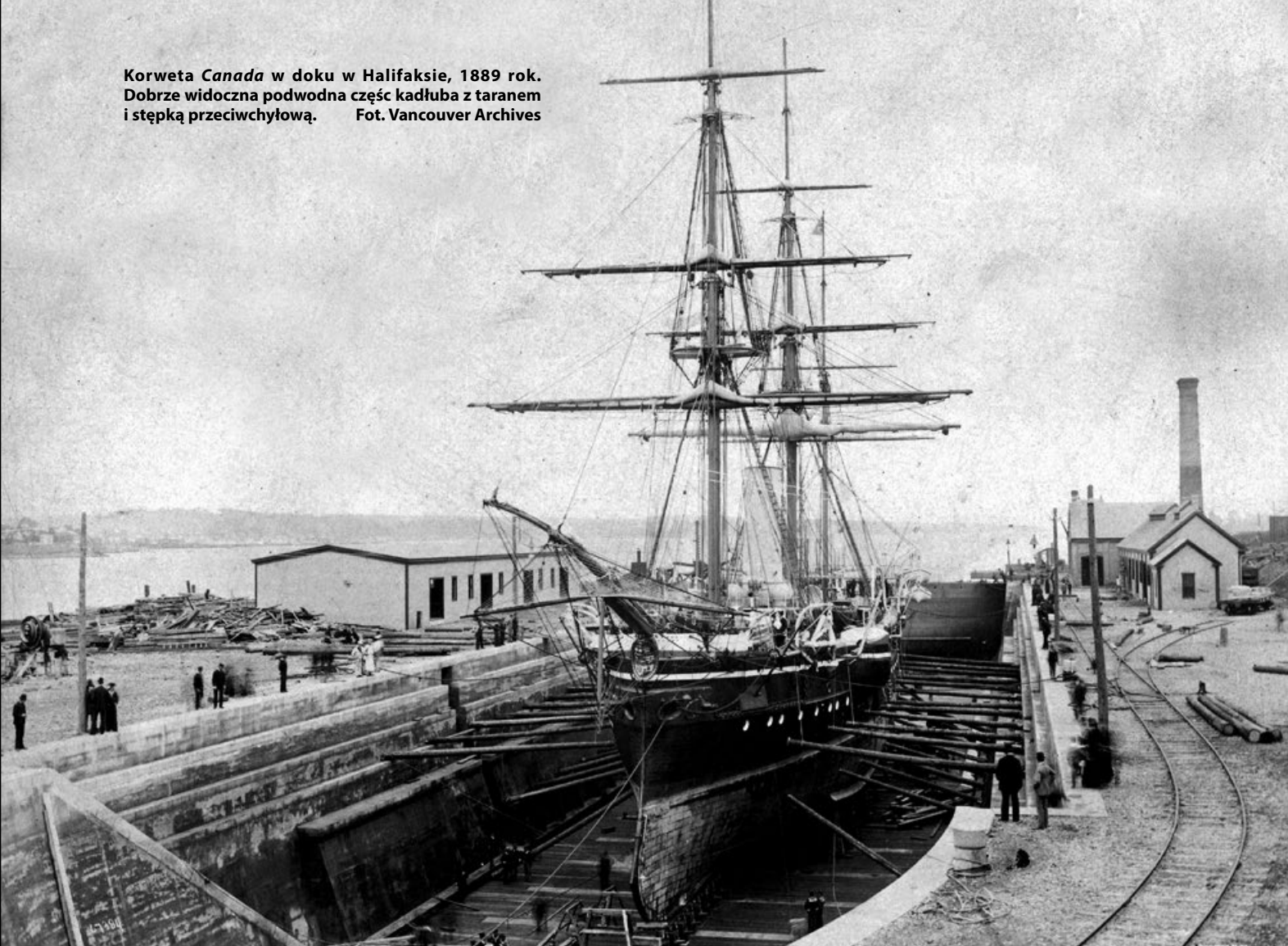
Korweta *Champion* na redzie jednego z portów.

Fot. „Wojennyje floty i morskaja sprawocznaja kniżka 1893”



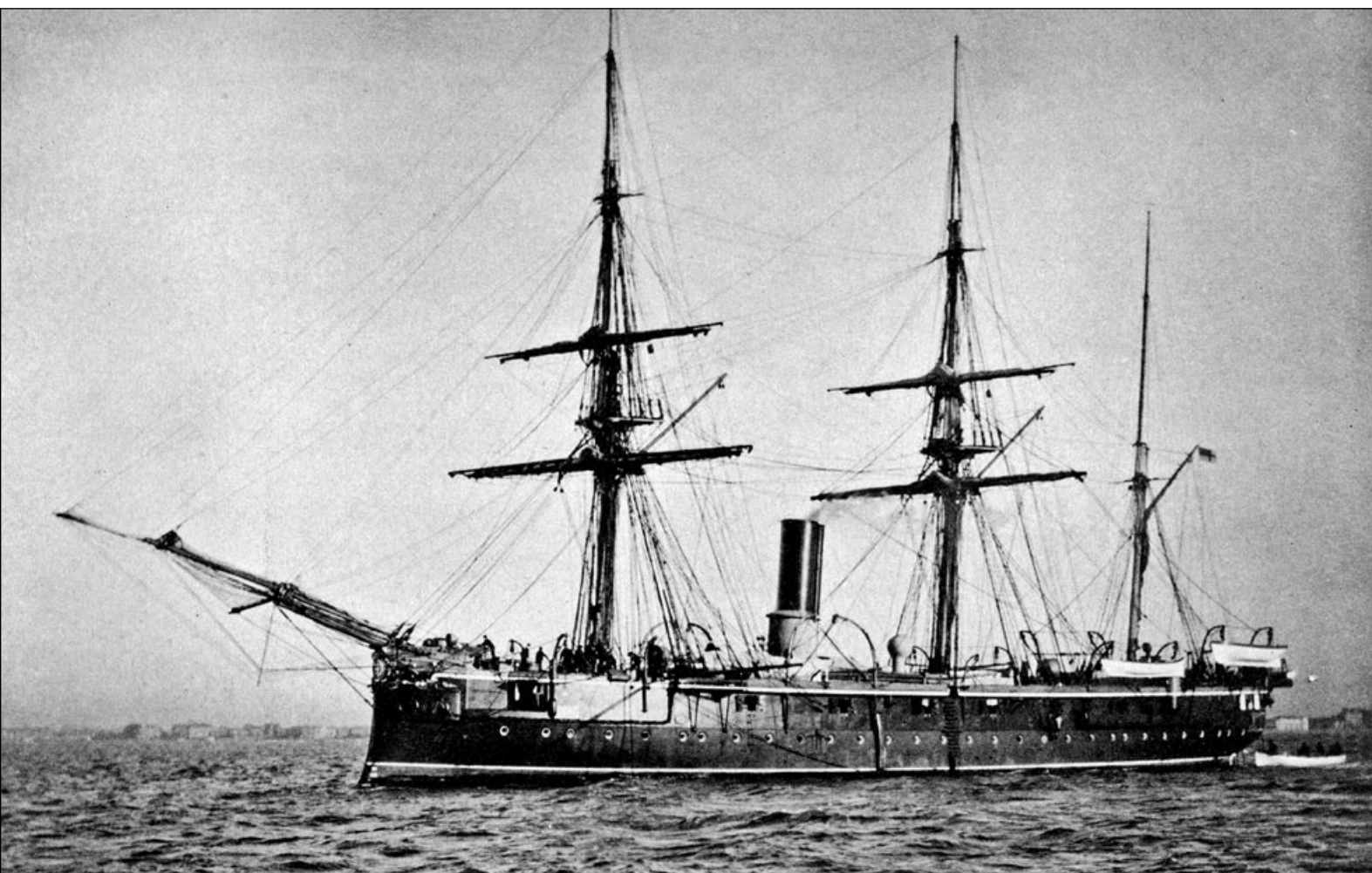


Korweta *Canada* w doku w Halifaksie, 1889 rok.  
Dobrze widoczna podwodna część kadłuba z taranem  
i stępką przeciwczyłową. Fot. Vancouver Archives



Korweta *Constance*.

Fot. „Wojennyje floty i morskaja sprawocznaja knizka 1893”



1887, w 1887 r. przebrojona; służba w pacyficznej stacji w latach 1888-1895, w składzie szkolnej eskadry w latach 1895-1898; w rezerwie w latach 1898-1903; w 1904 r. przeklasyfikowana w pływające koszary (niesamodzielna szkolna baza dla palaczy); w 1915 r. przemianowana na *Old Champion*; 23 czerwca 1919 r. sprzedana na złom firmie Balko, rozebrana w Blyth.

**Cleopatra** – w służbie od września 1880 r. w Devonport; w składzie specjalnej eskadry w latach 1880-1881; służba w chińskiej stacji w latach 1881-1887, przebrojona w 1888 r.; służba w południowoamerykańskiej stacji w latach 1888-1892; służba w północnoamerykańskiej stacji w latach 1892-1895; w rezerwie w latach 1895-1898; w składzie szkolnej eskadry w latach 1898-1899; samodzielny tender towarzyszący okrętowi szkolnemu *Norhampton* w latach 1900-1904; w 1904 r. przeklasyfikowana w pływające koszary, w styczniu 1922 r. przemianowana na *Defiance III*; 26 czerwca 1931 r. sprzedana na złom kompanii Castle, rozebrana w Millbay.

**Conquest** – zakończenie budowy w marcu 1882 r.; w rezerwie w latach 1882-1885; w składzie specjalnej eskadry w 1885 r.; służba w pacyficznej stacji w 1886-1888; służba w chińskiej stacji w latach 1888-1892; w rezerwie w 1893

r., przebrojona w 1894 r.; w rezerwie w latach 1895-1899; wycofany w 1899 r.; 16 marca 1899 r. sprzedana na złom firmie King, rozebrana w Garston.

**Constance** – w rezerwie w 1882 r.; służba w pacyficznej stacji w latach 1882-1889; w rezerwie w latach 1889-1899, wycofana w 1899 r.; 15 grudnia 1899 r. sprzedana na złom firmie King, rozebrana w Garston.

**Canada** – weszła do służby w 1883 r.; służba w północnoamerykańskiej stacji w latach 1883-1896; wycofana w 1896 r.; 10 maja 1897 r. sprzedana na złom firmie Cohen, rozebrana w Blackwall.

**Cordelia** – zakończona budowa w marcu 1884 r.; w rezerwie w latach 1884-1887; służba w chińskiej stacji w latach 1887-1890; służba w australijskiej stacji w latach 1890-1892; w rezerwie w latach 1892-1895; służba w północnoamerykańskiej stacji w latach 1895-1898; w rezerwie w latach 1892-1902; wycofana w 1902 r.; 5 lipca 1904 r. sprzedana na złom.

### Wnioski

Brytyjscy naukowcy jednogłośnie nazywali korwety typu „C” całkiem udanymi jednostkami, które wyróżniały się dobrym uzbrojeniem, posiadającymi, dzięki rozwiniętemu żaglowemu takielunkowi, wielki zasięg pływania,

czyniąc je idealnie nadającymi się do służby w zamorskich stacjach. Jednak dobrze dostosowane do wymagań w chwili zakończenia budowy, okręty te były przestarzałe już na początku 1890-tych lat ze względu na upowszechnienie się nie klasyfikowanych w rangach krążowników pancernopokładowych, przewyższających korwety w podstawowych parametrach: sile ognia, opancerzeniu, prędkości pływania. ●

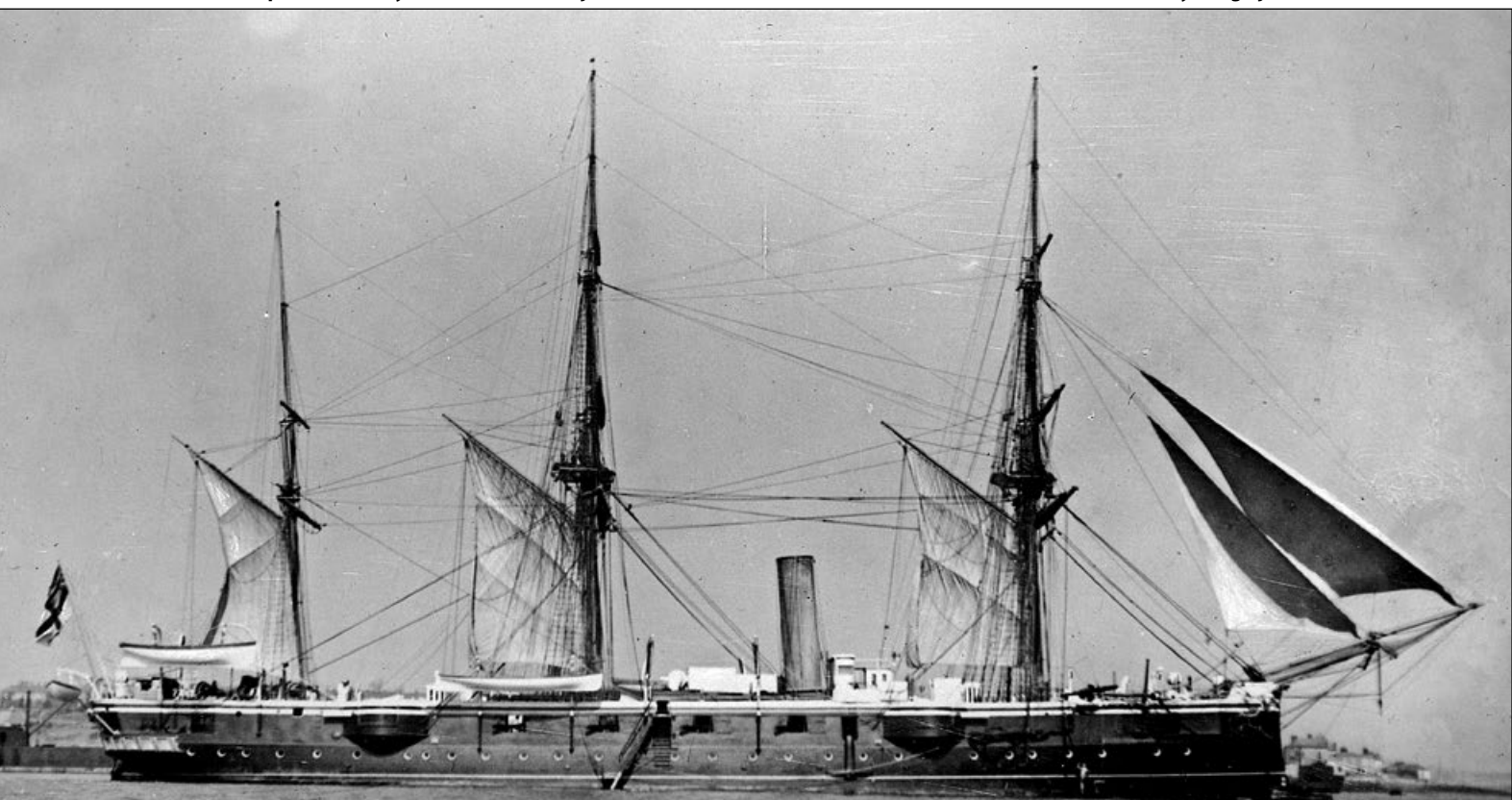
**Tłumaczenie z języka angielskiego**  
**Dariusz Kołodziejczyk**  
**Korekta Marek Supłat**

### Bibliografia

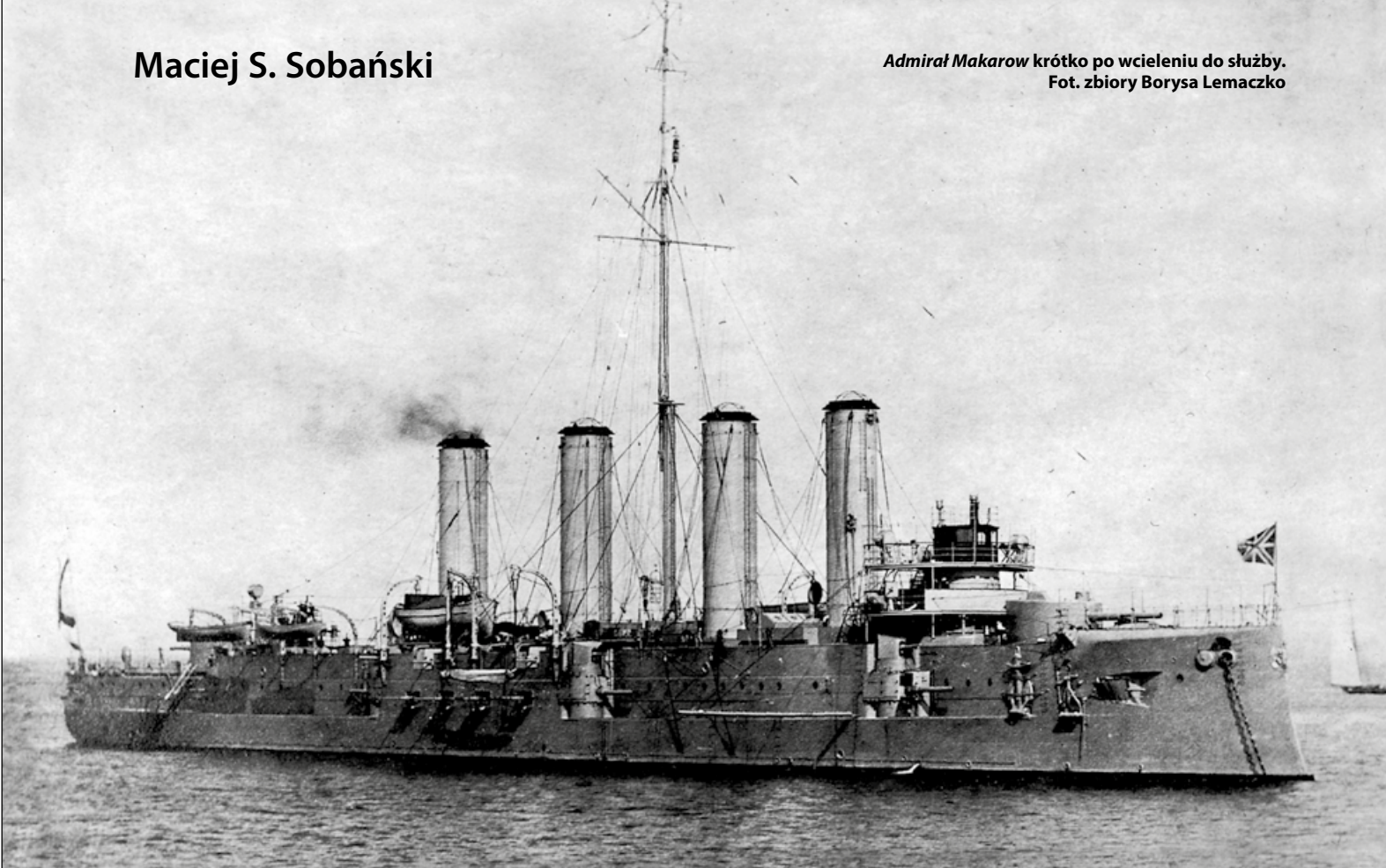
- Mordowin P. - *Anglijskij niebronienosnyj flot*, SPb: Morskoje ministerstwo, 1881  
Brown D. K. - *Warrior to Dreadnought. Warship Development 1861-1906*, London: Chatham Publishing, 2000.  
Brown D. K. - *Seamanship, steam and steel*, „Warship”, Vol. XII, No. 48, 1988  
Conway's *All the World's Fighting Ships 1860-1905*, London: Conway Maritime Press, 1979  
Parkinson R. - *The Late Victorian Navy*, Woodbridge: Boydell Press, 2008  
*Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warships 1815-1905*, London: Conway Maritime Press, 1992  
„Warship International”, 1974, No.4  
Materiały z Internetu.

Korweta *Curacoa* podczas służby na wodach australijskich, lata 1890-1895.

Fot. zbiory Siergieja Patianina







## Krążowniki typu „Bajan” część III

### Służba do wybuchu I wojny światowej

Jako pierwszy z „ulepszonych Bajanów” do portów rosyjskich, a konkretnie Rewla (Tallina) dotarł 29 maja 1908 roku *Admirał Makarow*, na którym jeszcze w tym samym dniu dokonano carskiego przeglądu.

11 lipca krążownik eskortował do Rewla na spotkanie z prezydentem Francji carski jacht *Standart* z Mikołajem II na pokładzie, a następnie w dniach między 27 lipca a 8 sierpnia uczestniczył w manewrach.

W dniu 12 sierpnia 1908 roku okręt wyszedł w swój pierwszy zagraniczny, choć tylko bałtycki rejs do Kopenhagi i Christianii (Oslo) eskortując carski jacht *Polarnaja Zwiezda*, którym podróżowała cesarzowa Maria Fiodorowna.

25 października tego roku *Admirał Makarow* wyruszył w faktyczny rejs zagraniczny na wody Morza Śródziemnego, gdzie 19 listopada dołączył w Bizercie do zespołu szkolnego ze słuchaczami morskich uczelni na pokładzie.

W dniu 15 grudnia do zespołu, obejmującego pancerniki *Sława* i *Cesare-*

*wicz* oraz krążowniki *Bogatyri* i *Admirał Makarow* przebywającego w sycylijskim porcie Augusta, dotarła wiadomość o trzęsieniu ziemi, jakie nawiedziło pobliską Messynę. Zespół natychmiast wyruszył z pomocą mieszkańcom zniszczonego ośrodka. Rosyjscy marynarze, mimo wstrząsów wtórnych, wydobywali poszkodowanych z ruin i udzielali im pierwszej pomocy medycznej, a także karmili ich i poili. *Admirał Makarow* dostarczył na swym pokładzie do Neapolu 400 ciężko rannych, a w drodze powrotnej do Messyny ładunek żywności i medykamentów.

Za udział w tej operacji humanitarnej krążownik, podobnie zresztą jak i pozostałe jednostki rosyjskiego zespołu, został wyróżniony medalem honorowym i dyplomem.

Latem 1909 roku *Admirał Makarow* uczestniczył w morskiej paradzie Royal Navy w Spithead, po czym powrócił na Bałtyk. Zimą 1909/1910 jednostka spędziła w Rewlu, by w lutym 1910 roku przejść do Libawy – oficjalnie Portu Imperatora Aleksandra III, gdzie planowano jej dokowanie i wy-

miany pewnych elementów kadłuba – kingstonów.

Ostatecznie jednak do remontu nie doszło z powodu zaognienia się sytuacji międzynarodowej we wschodniej części basenu Morza Śródziemnego, dokąd 15 marca 1910 roku został skierowany *Admirał Makarow*. Odwiedzając po drodze Plymouth i Algier 7 kwietnia krążownik dotarł do Grecji, gdzie dołączyły do niego kanonierki *Uralec*, *Tieriec* i *Chiwiniec*<sup>56</sup>.

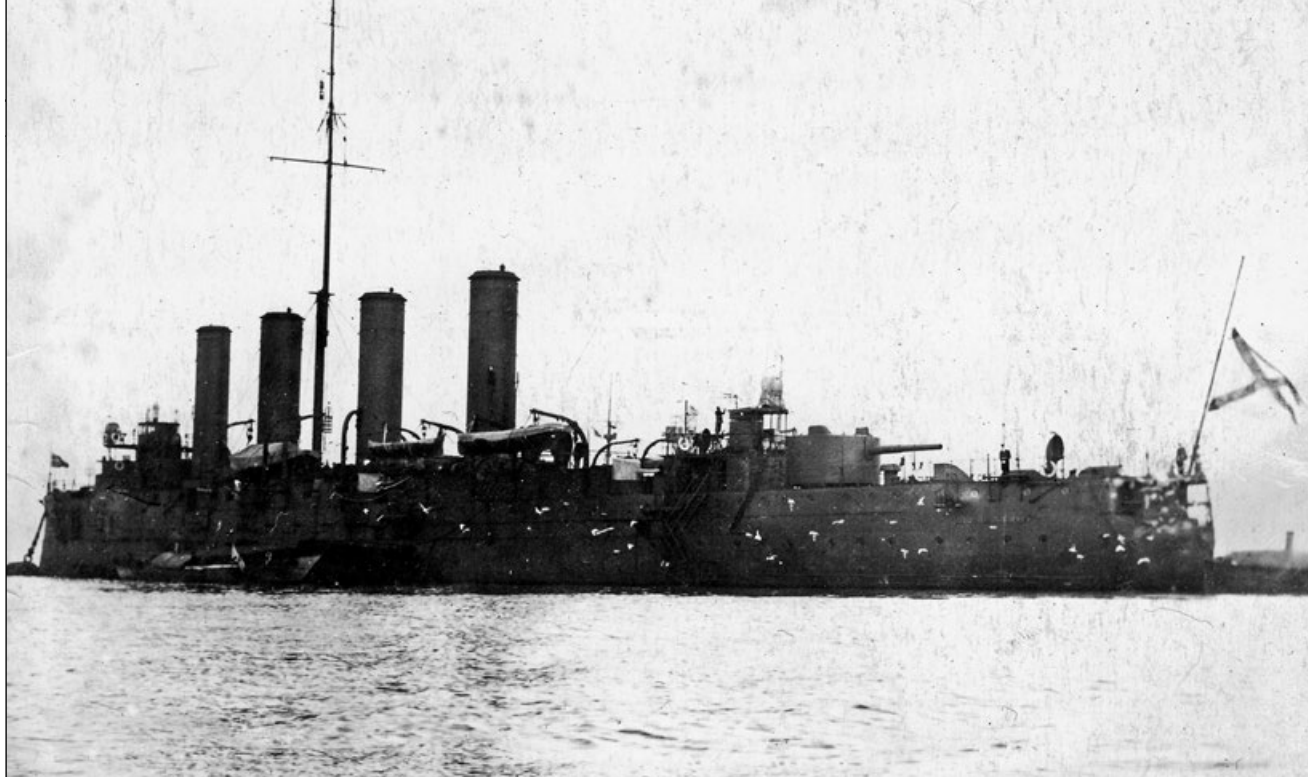
W czerwcu i lipcu jednostka operowała w składzie międzynarodowego zespołu w rejonie Krety i Cypru, by następnie dołączyć do rosyjskiej grupy bałtyckiej kadm. N.S. Mańkowskiego<sup>57</sup>. Zespół ten w sierpniu odwiedził czarnogórski port Bar, po czym stacjonował w Zatoce Suda na Krecie.

Jesienią 1910 roku podjęto decyzję o powrocie jednostki do Rosji. Do Tuluonu dotarła ona wraz z grupą bałtycką, a już 24 września wyruszyła samo-

56. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsera...*

57. były to pancerniki *Sława* oraz krążowniki *Riurik* i *Bogatyri*.





Krażownik *Admirał Makarow* w latach 1908-1910.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko

dzielnie w dalszą podróż do ojczyzny. Biskaje przywitały krążownik, który zachował dobrą dzielność morską, silnym falowaniem, ale był to dopiero początek. Gwałtowny szkwał 30 września zmusił *Admirała Makarowa* do awaryjnego zejścia z kotwicy na redzie Cherbourga. Okręt przeszedł do brytyjskiego Portsmouth, by powrócić do Cherbourga dopiero 5 października, po czym kontynuował rejs do Kronsztadu, który osiągnął 11 października 1910 roku.

Wejście do służby w lutym i lipcu 1911 roku rosyjskich „Bajanów” – *Pał-*

*łada* i *Bajan* (II) pozwoliło na sformowanie Brygady Krążowników Floty Bałtyckiej (formalnie Eskadry Morza Bałtyckiego) w Rewlu (Tallinie), co spowodowało, że większość czasu okręty spędzały na różnorodnych zajęciach szkoleniowo-treningowych.

W czerwcu i lipcu 1911 roku jednostki gościły w Kronsztadzie eskadrę amerykańskich pancerników. W dniach 11-15 września Brygada w składzie Floty Bałtyckiej złożyła wizytę w duńskiej Kopenhadze, a po powrocie do bazy *Admirał Makarow* przeszedł w październiku remont pole-

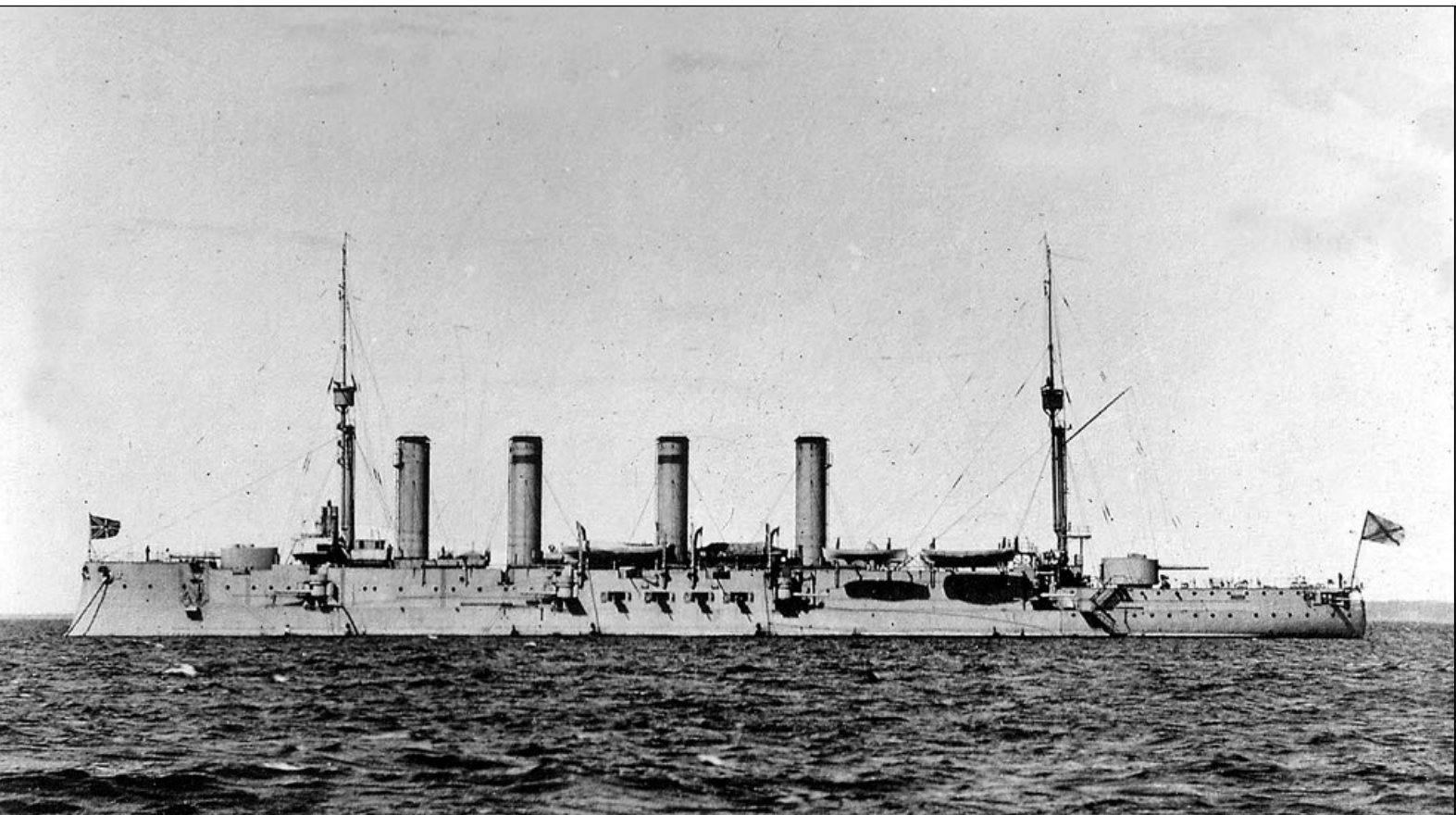
gający na instalacji 2 masztów (dziobowego i rufowego) zamiast dotychczasowego jednego, przez co jego sylwetka stała się podobna do rosyjskich „Bajanów”.

W dniach między 8 a 20 września 1912 roku<sup>58</sup> krążowniki wraz z głównymi siłami Floty Bałtyckiej uczestniczyły w rejsie na trasie Rewel – Portland – Brest- Stavanger – Rewel<sup>59</sup>.

58. źródła internetowe mówią, że miało to miejsce w roku 1913,

59. w skład zespołu wchodziły pancerniki *Paweł I*, *Andriej Pierwozwannyj*, *Sława* i *Cesarewicz* oraz krążowniki Brygady i *Riurik* oraz *Gromoboj*, a także 4 kontrtorpedowce.

Fot. E. Iwanow



W kolejnym roku 1913 jednostki uczestniczyły w rejsie zagranicznym w składzie Brygady Krażowników.

W grudniu 1913 roku dowodzący Flotą Bałtycką adm. N.O. Essen wystąpił z propozycją wyposażenia krażowników w pokładowe wodnosamoloty. W dniu 30 grudnia do roli jednostki eksperymentalnej została wytypowana *Pałłada*, dla której odpowiedni projekt zaczął przygotowywać „Admiraltiejskij zawod”. Ostatecznie jednak nie zdołano projektu wcielić w życie do chwili wybuchu I wojny światowej latem 1914 roku.

### I Wojna Światowa

#### 1914

Niepokoje na Bałkanach związane z czerwcowym zamachem na następcę austro-węgierskiego tronu w Sarajewie doprowadziły do wybuchu międzynarodowego konfliktu zbrojnego, który wnet przekształcił się w wojnę światową, zwaną też ówczesnie „Wielką Wojną”.

W dniu 1 sierpnia 1914 roku Niemcy wypowiedziały wojnę Rosji, co spowodowało, że akwen Bałtyku stał się areną działań militarnych. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że Rosja zdając sobie sprawę z nieuchronności konfliktu, jeszcze przed jego formalnym wybuchem ewakuowała swą bazę w Lipawie, przesuując stacjonujące tam okręty podwodne na pobliski Archipelag Moonsund. Kolejnym rosyjskim

działaniem defensywnym było rozpoczęcie tworzenia, przygotowanej już wcześniej tzw. centralnej pozycji minowo-artyleryjskiej między Porkkala-Udd a Rewlem (Tallinem), blokującej nieprzyjacielowi możliwość dostępu do bądź co bądź wewnętrznych wód Zatoki Fińskiej. Postawione skrycie miny uniemożliwiały Niemcom ewentualne nagłe wtargnięcie na wspomniany akwen, czego zresztą nie raz próbowali.

Wybuch wojny zastał wszystkie 3 „Bajany” w składzie I Brygady Krażowników dowodzonej przez kadm. N.N. Kołomiejcewa w Rewlu. Brygadę uzupełniał jeszcze krażownik pancerny *Gromoboj* i kontrtorpedowiec *Nowik*, a podstawowym zadaniem okrętów był dozór wejścia do Zatoki Fińskiej.

Działania stron miały początkowo jedynie tak naprawdę rozpoznawczy charakter. Wieczorem 12 sierpnia 1914 roku niemiecki zespół kadm. Behringa w składzie krażowniki *Augsburg* i *Magdeburg* oraz kontrtorpedowce *V 26* i *V 186* przeprowadziły wypad w rejon wejścia do Zatoki Fińskiej. Operacja przebiegała początkowo bez zakłóceń, lecz później warunki meteo, w tym przede wszystkim mgła, utrudniały jej prowadzenie, zwłaszcza na niełatwym nawigacyjnie akwenie. Na rezultaty nie trzeba było nawet długo czekać, bowiem 13 sierpnia o godz.

00:34 *Magdeburg*<sup>60</sup>, dowodzony przez K-Kpt. (pol. kmdr ppor.) Habenichta wszedł nieoczekiwanie na przybrzeżną mieliznę przy północno-zachodnim krańcu wyspy Odensholm<sup>61</sup>.

Próby samodzielnego zejścia Niemców z mielizny zakończyły się niepowodzeniem wobec czego dowódca zespołu wysłał krażownikowi na pomoc kontrtorpedowiec *V 26*. Około godz. 02:00 w nocy wydarzenia brzegów Odensholm zostały zaobserwowane przez rosyjskie punkty obserwacyjne, co spowodowało, że dowództwo wysłało na miejsce zdarzenia parę dyżurnych krażowników – *Pałłada* i *Bogatyr*, które wczesnym rankiem dotarły do rejonu katastrofy.

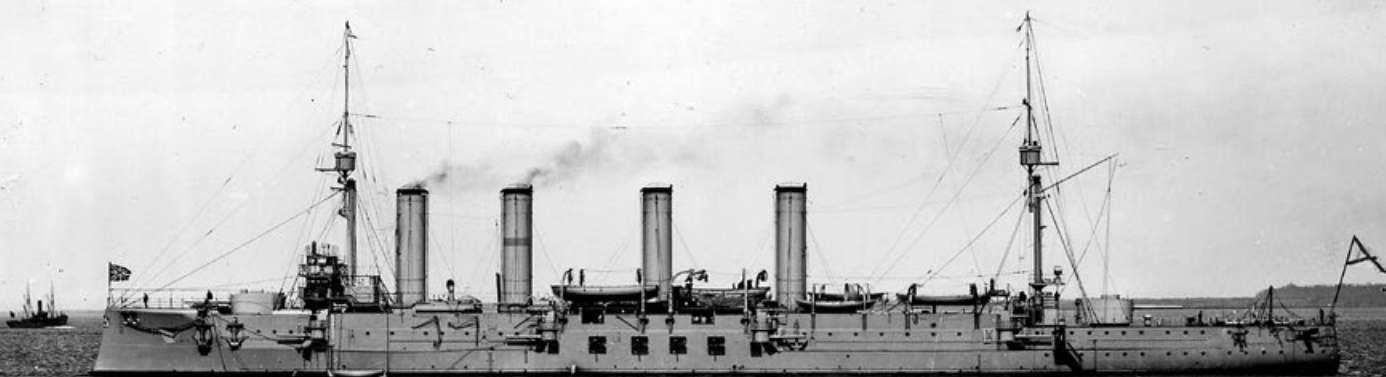
Tymczasem Niemcy wobec braku możliwości ściągnięcia *Magdeburga* z mielizny, wysadzili w powietrze dziobową komorę amunicyjną, przesadzili część załogi na *V 26*, pozostawiając na pokładzie jedynie artylerzystów, zaangażowanych w prowadzenie wymiany ognia z rosyjskimi okrętami. Rosyjski ogień zmusił szybko *V 26* do opuszczenia rejonu starcia. Wynik starcia z rosyjskimi okrętami był z góry prze-

60. *Magdeburg* – lekki krażownik zbud. 1910-1912 Brema; wyp. 4570/5587 t; wym. 138,7 x 13,4 x 5,1 m; turb. par. 29 900 KM, 11 kotłów parowych, pręđ. maks. 27 w., zasięg 5820 Mm/12 w i 900 Mm/25 w; uzbr. 12 x 105 mm, 2 wt kal. 500 mm 120 min; załoga 354 ludzi - wg „Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921”, London 1985.

61. wg Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979.

Krażownik *Admirał Makarow* na rewelskiej redzie, 1913 rok. Widoczne nowe maszty.

Fot. zbiory Witalija Kostriczenki



sądzony i K-Kpt Habenicht poddał uszkodzony krążownik.

Rosyjskie dane określiły straty przeciwnika na 35 zabitych i 17 rannych<sup>62</sup>, natomiast inne mówią o 17 zabitych, 17 rannych, 75 zaginionych oraz 56, w tym dowódca, wziętych do niewoli<sup>63</sup>.

Najważniejszą zdobyczą Rosjan w tym starciu był nawet nie tyle sam krążownik, którego uszkodzenia dyskwalifikowały go od ewentualnej dalszej służby po ściągnięciu z mielizny, lecz wydobyte przez nurków dokumenty usunięte przez Niemców za burtę, wśród których znajdowały się między innymi księgi kodów i szyfry. Okazały się one później nader przydatne dla podkreślenia to wszystkich Aliantów.

Nazajutrz 14 sierpnia osłaniające trałowce *Bajan* i *Admirał Makarow* podjęły wymianę ognia z niemieckim krążownikiem *Augsburg* i kontrtorpedowcem *V 25*, które usiłowały wciągnąć Rosjan, na szczęście bezskutecznie, na pozycję zaczajonego w pobliżu okrętu podwodnego *U 3*.

24 sierpnia *Pałłada* i *Bajan* wykryły w pobliżu Dagerort niemiecki zespół, wobec czego odeszły w kierunku tzw. centralnej pozycji minowo-artyleryjskiej, ostrzeliwane przez krążownik pancerny *Blücher*.

**Krażownik *Pałłada* w początkowym okresie wojny.**

W dniach 14-16 września *Pałłada* wraz z *Riurikiem* pod flagą dowódcy Floty Bałtyckiej wadm. N.O. Essena przeprowadziły rozpoznanie wód Bałtyku aż po rejon Gotlandii, nie napotykając przeciwnika.

Kolejny dozór na wodach Zatoki Fińskiej również nie doprowadził do starcia z flotą przeciwnika. W dniu 27 września około godz. 10:00 niemiecki okręt podwodny *U 26*<sup>64</sup> (d-ca Kpt-Lt (pol. kpt.) v Berckheim) dostrzegł *Admirała Makarowa* kontrolujący żaglowiec odpalił w jego kierunku z odległości 1200 m 2 torpedy, które jednak na szczęście chybiły celu.

Następnego dnia, 28 września 1914 roku powracający do Rewla z dozoru zespół obejmujący *Bajana* i *Pałładę* miał już zdecydowanie mniej szczęścia. Około godz. 11:00 (wg czasu berlińskiego) czołowy z okrętów szyku – *Pałłada* został zaatakowany ponownie przez *U 26*, który tym razem odpalił 1 torpedę z dystansu ledwie 500 m, która trafiła w lewą burtę w rejonie śródokręcia. Eksplozja torpedy spowodowała kolejne 2 lub 3 wybuchy (zapewne komory amunicyjnej i kotłów), w wyniku czego *Pałłada* poszła na dno w bardzo krótkim czasie jedynie 1,5-2 minut w punkcie o współrzędnych 59°36'30"N i 22°49'00"E<sup>65</sup>. Wraz z krą-

żownikiem zginęła cała dowodzona przez kpt. I rangi (pol. kmdr) Siergieja R. Magnusa załoga, licząca 594 ludzi, w tym 29 oficerów i 4 chorążych<sup>66</sup>. Wrak krążownika został odnaleziony w roku 2000 na głębokości 60 m przez fińskich nurków.

Rzecz znamienita, idący za zaatakowanym okrętem *Bajan* nie widząc na wodzie rozbitków szybko wycofał się z miejsca zdarzenia, by uniknąć ewentualnego powtórzenia ataku.

Utrata dużego krążownika wraz z całą załogą wywarła oczywiście wpływ na bieżącą aktywność rosyjskiej marynarki wojennej, choć nadal prowadziła ona aktywne działania bojowe, wśród których na pierwsze miejsce wysunięto operacje minowe. Dla ich prowadzenia obie zachowane jednostki serii (*Bajan* i *Admirał Makarow*) zostały na przełomie listopada i grudnia 1914 roku wyposażone w 2 tory mino-

62. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsery...*

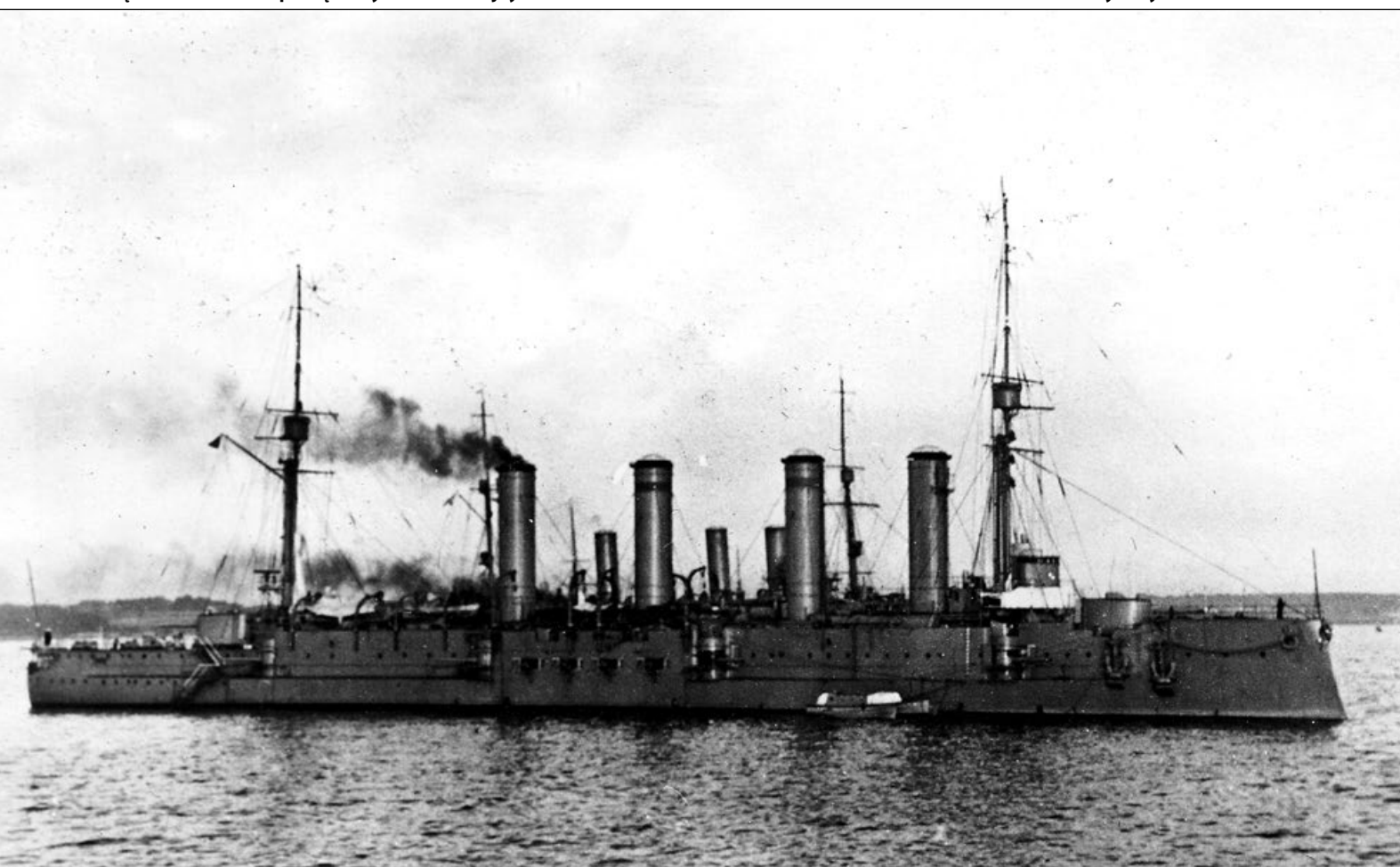
63. wg Kosiarz E., *Pierwsza wojna...*

64. *U 26* – okręt podwodny zbud. 1913 Kilonia; wyp. 669/864 t; wym. 64,7 x 6,3 x 3,5 m; 1800/1200 KM, prędk. maks. 16,7/10,3 w, zasięg 7620 Mm/8 w / 85 Mm/5 w; uzbr. 4 wt kal. 500 mm (2 dziób, 2 rufa, 6 torped); załoga 35 ludzi - wg Rössler E., *Geschichte des Deutschen U-Bootbaus* bd 1 i bd 2, Augsburg 1996.

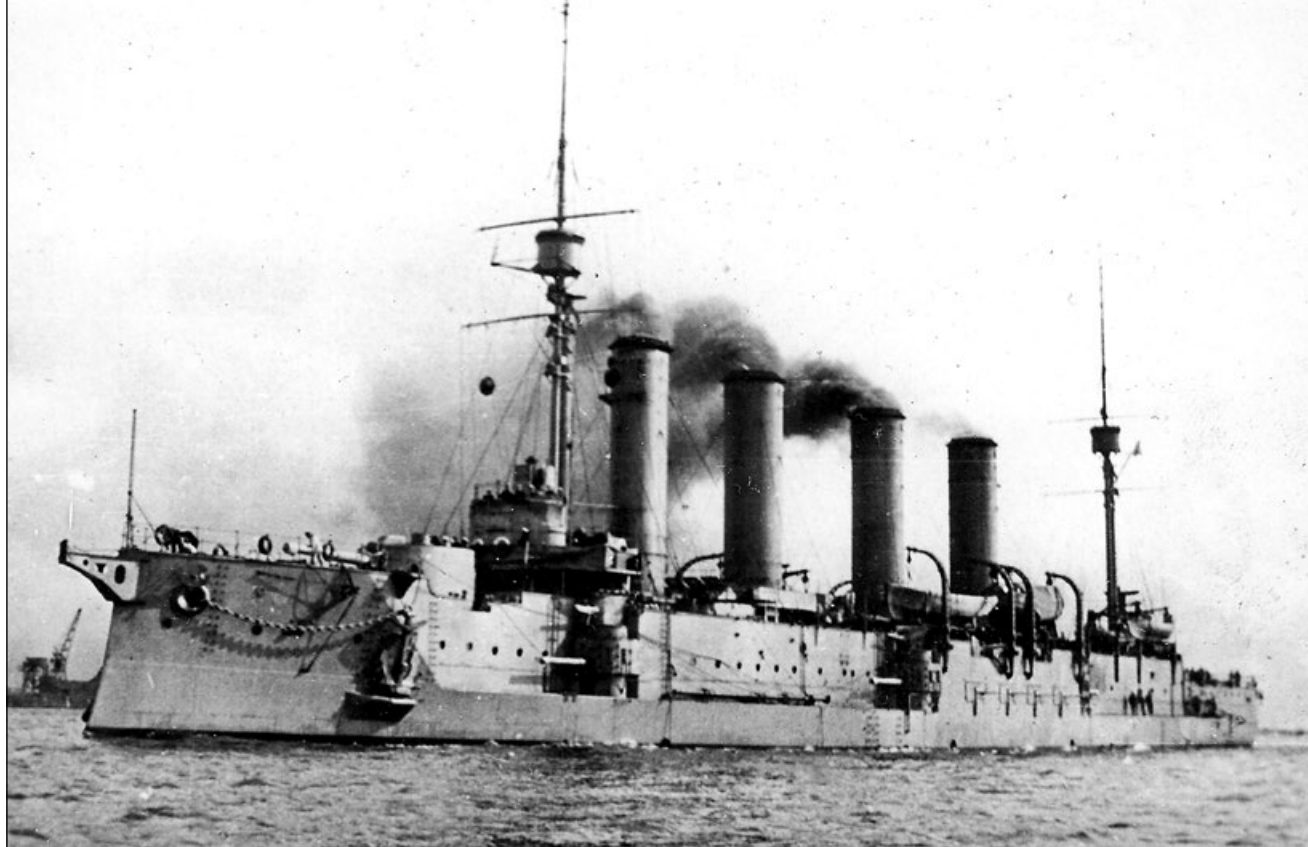
65. Perepeczko A, *U-Booty pierwszej wojny światowej*, Warszawa 2000.

66. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsery...*

**Fot. zbiory Borysa Lemaczko**







Krążownik *Bajan* (II) w latach 1915-1916. Na dziobie widoczny dobudowany specjalny uchwyt służący do mocowania trału przeciwinowego. Fot. zbiory Borysa Lemaczko

we na pokładzie rufowym, umożliwiające transport 144 min kotwicznych, w praktyce jednak tylko 110.

Operacje minowe prowadzone były na podejściach do Zatoki Gdańskiej oraz wodach zachodniego i południowego Bałtyku. W operacji przeprowadzonej 1 grudnia 1914 roku na Zatoce Gdańskiej uczestniczył jedynie *Admirał Makarow*, który postawił 63 lub jak chcą inni 64 miny. *Bajan* nie wziął udziału w tej akcji z powodu awarii siłowni lub załadowania zbyt małego zapasu węgla, jak głosi inna wersja.

W dniach 31 grudnia 1914 - 1 stycznia 1915 roku *Riurik* wraz z *Bajanem* i *Admirałem Makarowem* osłaniały operację minową prowadzoną z krążowników *Oleg* i *Bogatyry* w rejonie wyspy Bornholm oraz z *Rossija* na północ od przylądka Arkona nie napotykać przy tym na przeciwdziałanie przeciwnika.

## 1915

Kolejna operacja minowa, której przeprowadzenie planowano na początek lutego 1915 roku, okazała się bardziej pechowa. Miał w niej uczestniczyć między innymi *Admirał Makarow* ze 100 minami na pokładzie, które zamierzano postawić na podejściach do Zatoki Gdańskiej. Niestety z powodu złych warunków astronomicznych uczestniczący w akcji *Riurik* wszedł na przybrzeżne kamienie w pobliżu Gotlandii, uszkodzając sobie dno, co spo-

wodowało odwołanie całej operacji. Rosyjski zespół zdołał się bezpiecznie wycofać z prędkością 5 węzłów na wody Zatoki Fińskiej i wieczorem 2 lutego osiągnąć Rewel (Tallin)<sup>67</sup>.

W trakcie operacji minowej przeprowadzonej przez kontrtorpedowce w rejonie podejścia do bazy w Lipawie w dniach 24-25 kwietnia 1915 roku oba „Bajany” wraz z krążownikami *Oleg* i *Bogatyry* stanowiły jej ubezpieczenie. W toku tej akcji rosyjskie jednostki prowadziły wymianę ognia z krążownikiem *München* oraz kontrtorpedowcami V 181, V 151 i V 153, nie uzyskując żadnych trafień<sup>68</sup>.

W dniu 19 czerwca 1915 roku I Brygada Krążowników pod flagą kadm. M.K. Bachiriewa na *Admirał Makarow* wyruszyła w morze z zadaniem ostrzeżenia niemieckiej bazy Memel (Kłajpeda). Już w toku tej akcji po otrzymaniu informacji o niemieckim zespole na Bałtyku zrezygnowano z ostrzału bazy kierując się na poszukiwania przeciwnika. O godz. 07:30 Rosjanie zauważyli *Augsburg*, stawiacz min (krążownik minowy) *Albatros* oraz 3 kontrtorpedowce, rozpoczynając z nimi wymianę ognia. Po nieudanym ataku torpedowym gro niemieckich sił odeszło na południe, zaś *Albatros*<sup>69</sup> skierował się ku szwedzkiej wyspie Gotlandia, stając się celem artylerii *Admirała Makarowa* i *Bajana*. O godz. 09:12 poważnie uszkodzona niemiecka jednostka wy-

rzuciła się na przybrzeżne skały w pobliżu półwyspu Östergarn. Wcześniej okręt dosięgło 6 pocisków kal. 203 mm i 20 kal. 152 mm, zabijając 27 i raniąc dalszych 55 członków załogi<sup>70</sup>.

Odchodzące w kierunku wód Zatoki Fińskiej rosyjskie krążowniki około godz. 10:00 dostrzegły niemiecki zespół obejmujący krążownik pancerny *Roon*, krążownik *Lübeck* i 4 kontrtorpedowce, który został wezwany przez *Augsburga*. Jako pierwszy ogień w kierunku nieprzyjaciela otworzył *Bajan*. W wyniku wymiany ognia Rosjanie zdołali zniszczyć antenę radiową na *Roonie*, zaś ze swej strony Niemcy trafili *Bajana* jednym pociskiem kal. 210 mm, uszkodzając odłamkami między innymi drugi komin oraz raniąc 4 lub jak chcą inni tylko 2 marynarzy<sup>71</sup>. Gdy na polu walki pojawił się i podjął działania rosyjski krążownik *Riurik*, Niemcy się wycofali.

W bitwie pod Gotlandią zwanej też bitwą koło Östergarn krążownik *Bajan*, na którym przez pewien czas ciążył ciężar utrzymywania kontaktu bojo-

67. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsera...*

68. wg Winogradow S, Fiedieczkin A, *Bronienosnyje krejser Bajan...*

69. *Albatros* – stawiacz min, zbud. 1907-1908 Brema; wyp. 2208/2506 t; wym. 100,9 x 11,2 x 4,4 m; masz. par. 6600 KM, prędk. maks. 20 w., zasięg ?; uzbr. 2 x 88 mm, 200 min; załoga 208 (237) ludzi – wg „Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921”.

70. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsera...*

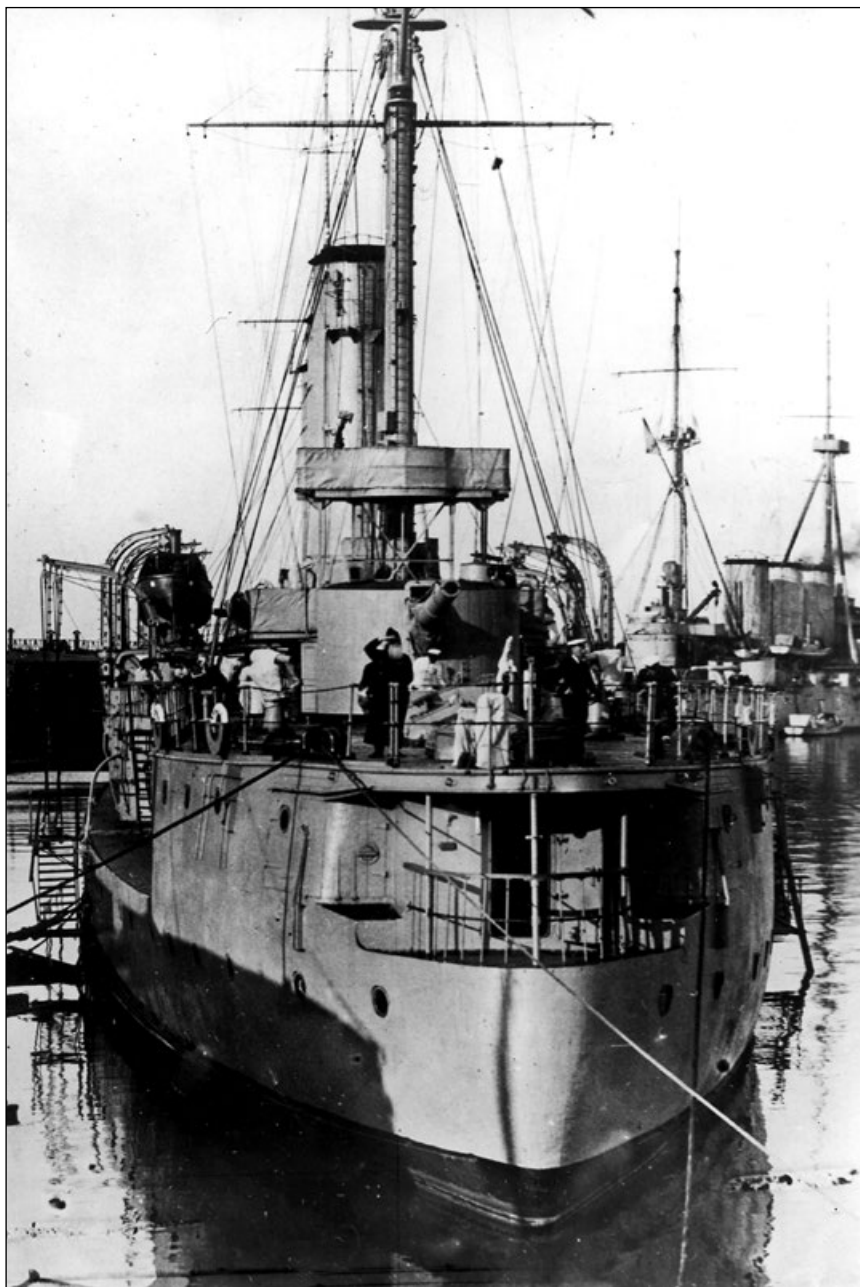
71. wg Kosiarsz E., *Pierwsza wojna światowa...*

wego z nieprzyjacielem (*Admirał Makarow* zdołał już wcześniej zużyć amunicję głównego kalibru), wystrzelił łącznie 80 pocisków kal. 203 mm i 434 kal. 152 mm<sup>72</sup>.

Druga połowa roku 1915 była dla krążowników typu „Bajan” już zdecydowanie spokojniejsza. W dniach 17-18 lipca 1915 roku obie jednostki wraz z I Brygadą Krążowników i dywizjonem kontrtorpedowców zabezpieczał przejście pancernika *Sława* na wody Zatoki Ryskiej trasą wiodącą przez znajdującą się w pobliżu Kurlandii Cieśninę Irbeńską. (wody Cieśniny Moonsund przed pogłębieniem były zbyt płytkie).

**Bajan w ujęciu od rufy, za nim widoczny krążownik pancerny *Riurik*, 1916 rok.**

Fot. Domena Publiczna



W dniach 29-30 października tego roku rosyjski zespół obejmujący również oba „Bajany”, przeprowadził wypad na wody Zatoki Botnickiej, gdzie u wybrzeża Szwecji poszukiwał niemieckich statków uczestniczących w obrocie handlowym. Wykryto wówczas parowiec *Frascati* (1700 BRT), który odprowadzono do Raumu.

Pod koniec roku 1915 Rosjanie ponownie zintensyfikowali swoje działania minowe na Bałtyku. W dniu 29 października zespół krążowników<sup>73</sup> osłaniany przez nowe okręty liniowe *Pietropawłowsk* i *Gangut* oraz kontrtorpedowce postawił w 2 liniach baga-

tela 560 min 40 Mm na południe od Hoburga na Gotlandii.

Dla wzmocnienia tej zapory niemal miesiąc później w dniach 22-24 listopada jednostki I Brygady Krążowników<sup>74</sup> wystawiły w 2 liniach dodatkowych 700 min w odległości 5 Mm na południe od poprzedniej lokalizacji. Eskortę sił minowych stanowiły znów 2 okręty liniowe wraz z kontrtorpedowcami.

## 1916

Sezon zimowy 1915/1916 krążowniki spędziły w bazach nad Zatoką Fińską, które pozostawały w tym okresie pokryte lodem. Po kilku latach powróciła kwestia wzmocnienia uzbrojenia jednostek typu „Bajan”, którą rozważano w zasadzie już przed laty w momencie wejście okrętów do służby. Sprawa sprowadzała się do wzmocnienia głównego uzbrojenia artyleryjskiego do 3 dział kal. 203 mm oraz 12 dział kal. 152 mm. Oba modele dział były pojedyncze. Równocześnie zamierzano usunąć kazamatowe i pokładowe działa kal. 75 mm, które swą bezużyteczność wykazały już na prototypie w trakcie wojny rosyjsko-japońskiej. 22 czerwca 1916 roku zawarto umowę z Rewelskim zakładom firmy Bekker & Ko. na przebrojenie *Admirała Makarowa*, a z Russko-Bałtyjskom sudostroitelnom zakładom w zakresie analogicznych prac na *Bajanie*.

Zapewne w drugiej połowie roku *Bajan* został wyposażony w 2 działa plot. kal. 47 mm (prawdopodobnie Hotchkiss), z których jedno umieszczono między drugim a trzecim kominem oraz na pokładzie rufowym, za wieżą artylerii głównego kalibru.

Generalnie w przeciwieństwie do lat poprzednich w roku 1916 jednostki nie przejawiały nadmiernej aktywności. W czerwcu postawiono je w gotowości do wyjścia w morze dla ewentualnego wsparcia wypadu I Brygady Krążowników przeciwko niemieckim konwojom w rejonie szwedzkiego Norrköping. Ostatecznie jednak udziału w tej operacji nie wzięły.

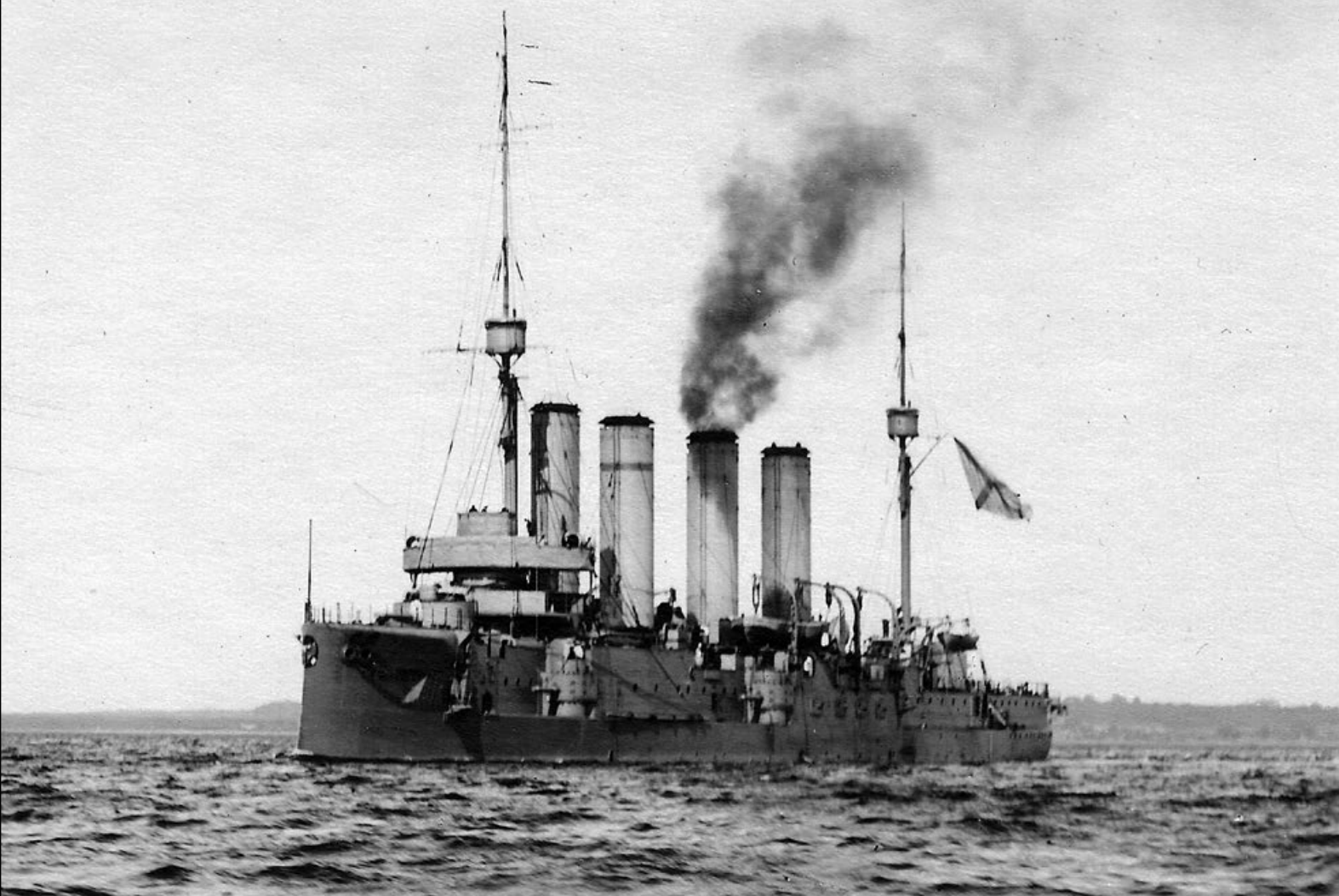
Osiągnięcie przez Niemców rejonu Cieśniny Irbeńskiej stwarzało realne zagrożenie dla rosyjskich sił w Za-

72. wg Winogradow S., Fiedieczkin A., *Bronienosnyj krejser Bajan...*

73. były to *Riurik*, *Bajan*, *Admirał Makarow* i *Oleg*.

74. były to *Riurik*, *Bajan*, *Admirał Makarow*, *Oleg* i *Bogatyr*.





Krażownik *Admirał Makarow* w 1916 roku, krótko przed dozbrojeniem.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko

toce Ryskiej. Dla ich wzmocnienia 12 sierpnia 1916 roku dotarł na te wody trasą przez Cieśninę Moonsund *Bajan*, do którego wkrótce dołączył również *Admirał Makarow*. Służba krążowników na Zatoce Ryskiej polegała na patrolowaniu tego akwenu oraz dość regularnej wymiany ognia, zarówno z usiłującymi się tam dostać trasą przez Irben niemieckimi okrętami jak i lądową artylerią nieprzyjaciela, rozmieszczoną na wybrzeżu Kurlandii. Jednostki wspierały również własne oddziały walczące w obronie tego rejonu. Na „macierzyste” wody Zatoki Fińskiej krążowniki powróciły w październiku tego roku.

*Bajan* wchodził w skład rosyjskiego zespołu który 6 listopada wyruszył z Rewla (Tallina) na przebazowanie do Kronsztadu. W jego składzie znajdował się również pancernik *Andriej Pierwozwannyj* i krążownik *Riurik*. Około godz. 20:15 ten ostatni wszedł na minę postawioną przez niemiecki okręt podwodny UC 27. Poważnemu uszkodzeniu uległa część dziobowa jednostki, a do wnętrza jej kadłuba dostały się setki ton wody powodując zwiększenie zanurzenia o 0,8 m. *Riu-*

*rik* zachował jednak pływalność i po pewnym czasie samodzielnie kontynuował masz z prędkością 6 węzłów do Kronsztadu, który osiągnął 7 listopada wieczorem. Remont powstałych uszkodzeń trwał praktycznie przez cały rok 1917<sup>75</sup> *Bajan*, mimo, że manewrował bezpośrednio obok *Riurika* zdołał szczęśliwie uniknąć uszkodzeń.

#### 1917

W okresie zimy 1916/1917 na *Bajanie* i *Admirał Makarow* zdołano w końcu sfinalizować przebrojenie. Na obu krążownikach na górnym pokładzie, między szybem oświetleniowym maszynowni a tylnym masztem (wregra nr 106) zainstalowano pojedyncze działa kal. 203 mm L/45 na specjalnej kolistej podstawie z tarczą ochronną. Działa pochodziły z krążownika *Gromoboj*, a ich sektor ostrzału wynosił po 100° na lewą i prawą burtę.

Równocześnie na wręgach nr 50-51 oraz nr 77-78 ustawiono po 2 dodatkowe działa kal. 152 mm L/45 systemu Canet<sup>76</sup>. Dwa z tych dział znajdowały się na lewej, a kolejna para na prawej burcie. Sektor ostrzału wynosił po 130° na burtę przy której się znajdo-

wały. We wszystkich działach kal. 152 mm zwiększono do +25° sektor ostrzału w płaszczyźnie pionowej, dzięki czemu wzrosła ich donośność.

Po przebrojeniu zapas amunicji kal. 203 mm wzrósł do 323 pocisków (po 107 na lufę) oraz 1848 kal. 152 mm (po 154 na lufę).

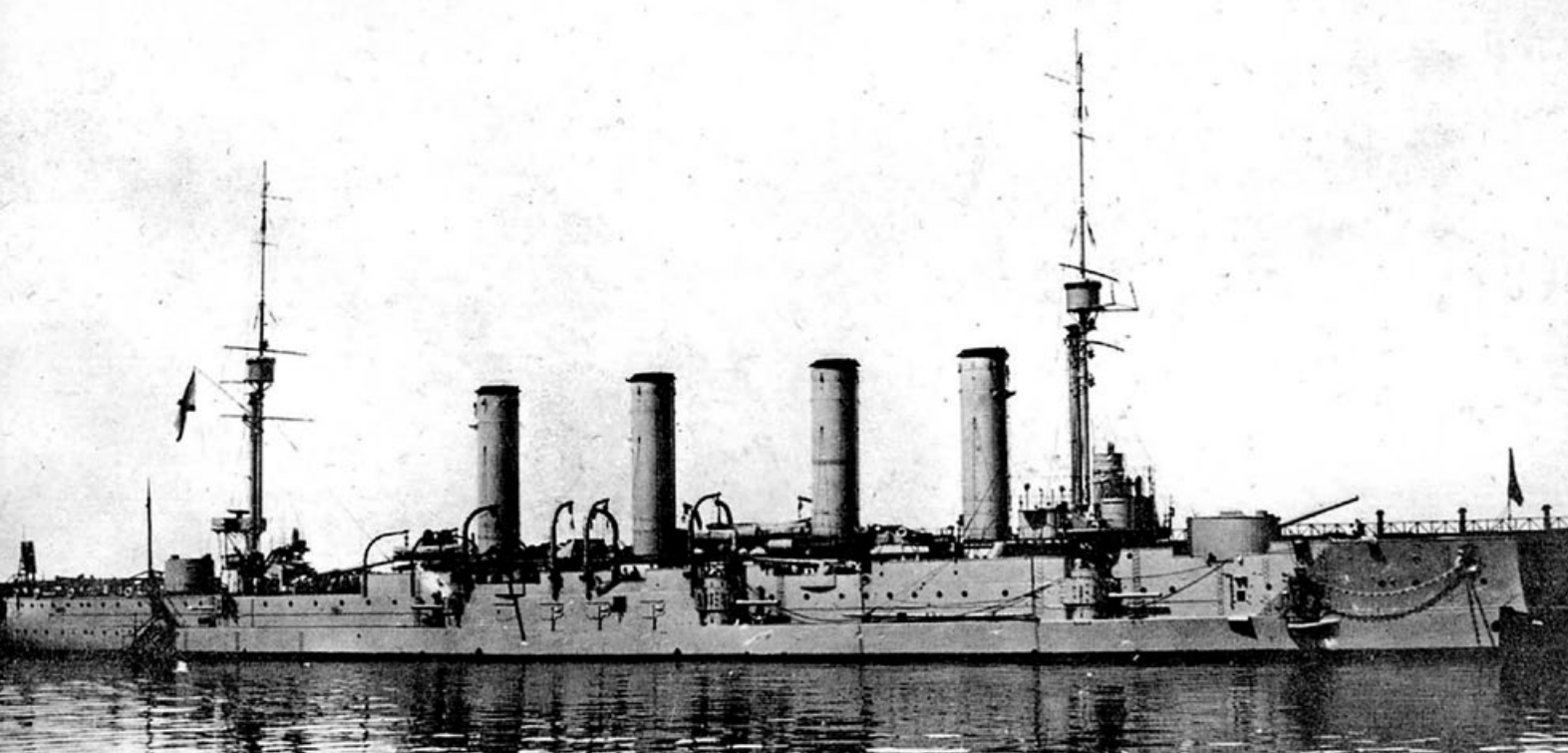
Z okrętów usunięto nieprzydatne już działa kal. 75 mm, choć te z centralnej kazamaty pancерnej miano zdemontować jeszcze w roku 1916, a pozostałe po nich porty zasklepić.

Z uwagi na rosnące zagrożenie krążowników ze strony gwałtownie rozwijającego się lotnictwa, czego okręty miały okazję doświadczyć operując w drugiej połowie 1916 roku na wodach Zatoki Ryskiej, wiosną 1917 na ich pokładach zamontowano po 2 działa lot. kal. 76,2 mm Lender, które umieszczono po bokach rufowej wieży dział głównego kalibru.

Trwające w Rosji od roku 1916, a może i dłużej, niepokoje wewnętrzne, których jedną z aren były również prowadzące działania wojenne siły

75. wg Kosiarsz E., *Pierwsza wojna światowa...*

76. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW., *Broniennyye krejsera...*



Krażownik *Bajan* po przebrojeniu w ujęciu z lat 1916-1917. Widoczne dodatkowe działo kal. 203 mm przed tylnym masztem oraz dwa kal. 152 mm na górnym pokładzie na wysokości drugiego komina. Fot. Andrej Suczkow

zbrojne, doprowadziły w efekcie w początkach 1917 roku do rewolucji gruntownie destabilizującej państwo. Destrukcyjnych skutków rewolucji nie zdołała uniknąć i marynarka wojenna, dla której nosiły one dwojaki charakter. Z jednej strony dotyczyły dyscypliny i morale, czym oddziaływały na sprawność bojową, a z drugiej wpływały na to także w sposób czysto techniczny przez zaopatrzenie i remonty. W dodatku wszystko to w warunkach nadal toczącej się wojny, której przebieg trudno uznać za pomyślny. Co gorsza przeciwnik doskonale orientował się w sytuacji Rosji, łącznie z jej niuansami, i potrafił z tego korzystać.

Główną areną morskich działań, oczywiście poza okrętami podwodnymi, stały się w roku 1917 wody Zatoki Ryskiej wraz z oddzielającymi ją od otwartego Bałtyku Wyspami Moonsundzkimi, których militarne znaczenie doceniały wszystkie strony konfliktu. Biorąc pod uwagę fakt, że proces „rewolucyjnej” destrukcji pogłębiał się z czasem, stan rosyjskiej marynarki wojennej jesienią 1917 roku, gdy Niemcy właśnie zintensyfikowali swe działania ofensywne, był zdecydowanie gorszy niż wiosną.

Początkowo w 1917 roku na Zatoce Ryskiej operował *Admirał Makarow*, którego 22 czerwca wymienił przydzielony tam *Bajan*. Gdy jesienią tego roku Niemcy podjęli działania zmierzające do opanowania posiadających istotne znaczenie Wysp Moonsundzkich, *Admirał Makarow* został 1 paź-

dziernika ponownie przerzucony na ten akwen. W dniach 2 i 3 października rosyjski zespół<sup>77</sup> blokował ogniem artyleryjskim próbę przerwania się Niemców do Zatoki Kassarskiej.

W dniu 4 października *Bajan* pod flagą wadm. M.K. Bachiriewa wziął udział wraz z pancernikami *Sława* i *Grażdanin* (eks- *Cesariewicz*) w starciu określanym jako bitwa w Cieśninie Moonsund. Gdy rosyjski zespół ostrzeliwał niemieckie trałowce próbujące usuwać pola minowe do północnej części Zatoki Ryskiej weszły 2 drednoty – *König* i *Kronprinz*, uzbrojone bagatela każdy w 10 dział kal. 305 mm. W trakcie krótkiej wymiany ognia z rosyjskimi jednostkami, jeden z pocisków kal. 305 mm, wystrzelony przez *König*, trafił *Bajana* między dziobową wieżą głównego kalibru a mostkiem, powodując uszkodzenia i wywołując pożar. W wyniku trafienia zginęło 5 marynarzy, a dalszych 3 zostało rannych, choć inne źródła mówią jedynie o 2 zabitych. Najgorszy był jednak pożar we wnętrzu kadłuba, który spowodował, że z obawy przed eksplozją musiano zatopić dziobowe komory amunicyjne kal. 203 mm i kal. 152 mm. W rezultacie do wnętrza kadłuba dostało się około 1000 t wody, powodując przegłębienie na dziób, sięgające 7,9 m.

*Bajan* zachował pływalność, po czym jako pierwszy w szyku ruszył powoli szlakiem żeglugowym, którego głębokość wynosiła raptem 8 m. Krążownik pokonał trasę samodzielnie bez pomocy holowników, co świadczy

o poziomie kwalifikacji jego nawigatorów i sterników. Po opuszczeniu rejonu Wysp Moonsundzkich *Bajan* skierował się do Helsingforsu (Helsinki), zaś bliźniak *Admirał Makarow* po ewakuacji garnizonu wyspy Moon, do Rewla (Tallina), gdzie oba krążowniki spędziły zimę 1917/1918.

### Rosyjska wojna domowa

Po rewolucji październikowej 1917 roku jednostki trafiły pod kontrolę bolszewików, co podobnie jak w przypadku innych okrętów dawnej carskiej floty, oznaczało w praktyce ich stopniową degradację. Tymczasem 18 lutego 1918 roku wojska niemieckie przeszły do ofensywy, której jednym z celów był Rewel (Tallin). Na tym kierunku Niemców wspierały lokalne formacje estońskie dążące do utworzenia własnego państwa. W tej sytuacji pozbawiony tak naprawdę miejscowego wsparcia zespół floty bolszewickie kierownictwo postanowiło przerzucić do Helsingforsu. Do godz. 18:00 24 lutego 1918 roku na redę Rewla wyszły *Riurik*, *Bajan*, *Oleg* i *Bogatyr*, zaś szyk zamykał *Admirał Makarow* pozostający jeszcze w porcie aż do momentu, gdy na jego terenie pojawili się Niemcy ze swymi lokalnymi sojusznikami. Mimo zimy i sporego zalodzenia jednostki dysponowały mocno zdekompletowanymi załogami, za to na ich pokładach znalazło się około 4 tys. uchodźczych z miasta zwolenników „nowego systemu”.

<sup>77</sup>. były to pancernik *Sława*, krążownik *Admirał Makarow* i kanonierka *Chiwinić*.



Próby zatrzymania ewakuacji Rosjan przez Niemców miały raczej jedynie demonstracyjny charakter i 25 lutego około 15:00 cały zespół ruszył za lodołamaczem *Jermak* do Helsingforsu, co jak się miało okazać nie było wcale prostą operacją. Pokonanie trasy liczącej raptem 50 Mm zajęło zespołowi 2 doby zamiast normalnych kilku godzin. Co więcej niezbędna okazała się pomoc kolejnego lodołamacza *Wołyniec*. Ostatecznie Helsingfors osiągnięto dopiero 27 lutego 1918 roku<sup>78</sup>.

Szybko okazało się jednak, że i baza w Helsingforsie w dłuższej perspektywie nie jest specjalnie bezpieczna. Zgodnie z traktatem pokojowym zawartym w początkach marca 1918 roku w Brześciu n. Bugiem między Cesarstwem Niemiec a Rosją Radziecką wszystkie rosyjskie okręty znajdujące się w portach Finlandii miały je opuścić bądź zostać internowane. Oznaczało to w praktyce konieczność nieuchronnej ewakuacji jeszcze zimą. Obserwując interwencyjne działania niemieckie na obszarze Finlandii oraz wspierającej ich fińskiej armii gen. Mannerheima, strona radziecka podjęła przygotowania do ewakuacji już lutym 1918 roku, bowiem przy okazji trzeba było rozwiązać szereg problemów związanych ze stanem technicznym okrętów, ich zaopatrzeniem i ogromnymi brakami personelu.

Pierwszy zespół ewakuacyjny<sup>79</sup> wyszedł z Helsingfors 12 marca i poruszając się jedynie za dnia osiągnął Kronsztad z pomocą 2 dużych lodołamaczy 17-go tego miesiąca.

Drugi zespół<sup>80</sup>, w którego składzie znalazł się *Bajan*, opuścił bazę 5 kwietnia w asyście 2 niewielkich lodołamaczy i mimo poważnych trudności dotarł do Kronsztadu 10 kwietnia 1918 roku.

Pozostałe okręty i statki opuszczają Finlandię sukcesywnie w ramach trzeciego zespołu, który ze względów organizacyjnych został podzielony na 6 grup zwanych rzutami.

Krążowniki *Admirał Makarow* i *Bogatyr* zostały w dniu 18 marca 1918 roku wprowadzone przez lodołamacz *Jermak* na wody Newy, gdzie zasiliły Morskoje Siły Piotrograda. W przypadku pierwszego z okrętów okazało się to w praktyce końcem jego bojowej

kariery, bowiem zacumowana przy nabrzeżu i obsadzona szkieletową załogą jednostka nigdy już nie wróciła do linii, niszcząc błyskawicznie, stając się tak naprawdę źródłem różnego rodzaju części zamiennych.

Nie inaczej potoczyły się losy *Bajana*, który wraz z *Olegiem* przeszedł samodzielnie do Piotrogradu na przełomie kwietnia i maja 1918 roku. W dniu 16 maja tego roku zdecydowano o odstawieniu obu „Bajanów” do rezerwy w Piotrogradzie z uwagi na ich kiepski stan techniczny i gigantyczne braki kadrowe.

W dniu 13 lipca 1918 roku na pokładzie *Bajana* doszło do zalania wodą wszystkich kotłowni wskutek niedomknięcia zaworu (sabotaż czy lekkomyślność?), co tak naprawdę przesądziło o dalszych losach krążownika. Z pokładu okrętu zdjęto 4 bądź jak chcą inni 8 dział kal. 152 mm<sup>81</sup>, które trafiły do baterii pływających Flotyli Oneskiej.

W roku 1919 w związku z zagrożeniem stolicy przez białogwardyjskie wojska gen. Judenicza, stojący na Nowie *Bajan* miał być baterią artyleryjską do ostrzału południowych podejść do miasta.

Latem 1921 roku *Admirał Makarow* był wykorzystywany jako stacjonarny okręt sztabowy starszego morskogo naczelnika w Piotrogradzie, co nie wpłynęło jednak na dalsze losy jednostki.

Wojna światowa i następujący po niej wieloletni konflikt wewnętrzny doprowadziły do totalnej ruiny Rosji, czego skutkiem był permanentny brak środków na podstawowe nawet potrzeby kraju, z czym przyszło się zmierzyć „nowej władzy”. Jednym z jej działań była masowa wyprzedaż państwowego mienia. W dniu 1 lipca 1922 *Bajan*, a 15 sierpnia tego roku *Admirał Makarow* zostały sprzedane na złom radziecko-niemieckiej firmie Derumetall. Jesienią 1922 krążowniki odholowano do Stettina (Szczecin), gdzie nastąpiła ich kasacja. Rzecz znamienna ze stanu floty jednostki zostały skreślone dopiero 25 listopada 1925 roku<sup>82</sup>.

\* \* \*

Służba rosyjskich krążowników typu „Bajan” nie wyróżniała się niczym szczególnym. O ile jeszcze pro-

totypowy *Bajan*, operujący pod rosyjską banderą raptem 2 lata, był okrętem odpowiadającym poziomem swych technicznych rozwiązań ówczesnemu światowemu standardowi, o tyle nie sposób już tego powiedzieć o jego następach. Obojętnie przy tym czy pochodzących z francuskiej bądź rosyjskiej stoczni. Po prostu cała trójka stanowiła, mimo upływu lat, wierną by nie powiedzieć mechaniczną kopię prototypu, co spowodowało, że delikatnie mówiąc nie można im było zarzucić nowoczesności.

*Pałada* swą wojenną karierę zakończył błyskawicznie, zaś *Admirał Makarow* i *Bajan* (II) przetrwały wojnę, choć ich aktywność od roku 1916 była już zdecydowanie słabsza, a o stanie technicznym najlepiej świadczyć może fakt, że nie zostały włączone do aktywnej służby w „nowej radzieckiej flocie”. ●

## Bibliografia

- „Conway’s All the World’s Fighting Ships 1906-1921”, London 1985.
- Dyskant JW., *Port Artur 1904*, Warszawa 1996.
- Jentschura HG, Jung D, Mickel P, *Die Japonischen Kriegsschiffe 1869-1945*, München 1970.
- Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979.
- Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsera tipa Bajana*, „Morskaja Kollekcija” 3/1997, Moskwa 1997.
- Olender P, *Wojny morskie 1883-1914*, Warszawa 2005.
- Perepeczko A, *U-Booty pierwszej wojny światowej*, Warszawa 2000.
- Rössler E, *Geschichte des Deutschen U-Bootbaus*, bd 1, Augsburg 1996.
- Szirokorad AB, *Korabielnaja artillerija rossijskogo flota 1867-1922*, „Morskaja Kollekcija” 2/ 1997, Moskwa 1997.
- Weyer B, „Taschenbuch der Kriegsflotten 1914”, München 1914.
- Winogradow S, Fiedieczkin A, *Bronienosnyj krejszer Bajana i jego potomki. Od Port Artur do Moonsundu*, Moskwa 2011.
- Internet

78. wg Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa...*

79. były to okręty liniowe *Gangut*, *Pietropawłowski*, *Sewastopol* i *Poltawa*, krążowniki pancerne *Riurik* i *Admirał Makarow* oraz krążownik *Bogatyr*.

80. były to pancerniki *Andriej Pierwozwannyj* i *Riepublika*, krążowniki *Bajan* i *Oleg* oraz 3 okręty podwodne.

81. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsera...*

82. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsera...*



# Zapomniana Bitwa

## Druga Bitwa w Zatoce Helgolandzkiej

### Wstęp

Kształtowana przez podręczniki historii, a nawet niektóre publikacje o historii wojen na morzu świadomość ogółu jest taka, że w czasie I Wojny Światowej miały miejsce tylko cztery bitwy morskie, a mianowicie Coronel, Falklandy, Dogger Bank i Jutlandia (Skagerrak). W przypadku Anglosasów, wynika to zapewne z faktu, że bitew morskich na Bałtyku, Morzu Czarnym i Adriatyku, czyli Gotlandii, Przylądka Sarycz i Cieśliny Otranto nie uznają oni za „prawdziwe” bitwy morskie. Jednak nawet przy takim założeniu trudno zrozumieć, że bitwy w Zatoce Helgolandzkiej często również są pomijane. Godzi się zauważyć, że podczas I Wojny Światowej na Morzu Północnym zarówno pierwsza jak i ostatnia duża bitwa morska między głównymi antagonistami na morzu, to jest Wielką Brytanią i Niemcami, z udziałem pancerników, względnie krążowników liniowych miała miejsce właśnie w Zatoce Helgolandzkiej – były to odpowiednio Pierwsza Bitwa w Zatoce Helgolandzkiej (1914 r.) i Druga Bitwa w Zatoce Helgolandzkiej (1917 r.). Pierwsza z wymienionych bitew jest jeszcze czasem wspominana i opisywana, lecz druga jest niemal zupełnie

ignorowana. Długo by można dywagować nad przyczynami takiego stanu rzeczy i autor ma w tym względzie własne przemyślenia, lecz najlepiej będzie od teorii przejść do praktyki. Konkretnie zaś zmianę wskazanego na samym początku stanu rzeczy można zacząć od tego, by Drugą Bitwę w Zatoce Helgolandzkiej przypomnieć, co też uczyniono poniżej.

### Zadanie – zniszczyć niemieckie siły trałowe

Zatoka Helgolandzka była intensywnie minowana przez cały okres I Wojny Światowej, w samym tylko 1917 r. na jej wodach postawiono 22 148 min morskie. Niemcy stawiali obronne zapory minowe, natomiast Brytyjczycy minowali celem blokowania tych pierwszych. Rzecz jasna Niemcy nie mogli dopuścić do „zakorkowanie” wyjścia na Morze Północne dla własnych sił, szczególnie podwodnych, ani nie mogli pozwolić na odebranie sobie swobody ruchów na wodach praktycznie u własnych wybrzeży. Z tej przyczyny musieli prowadzić zakrojone na szeroką skalę trałowanie, a z kolei trałowce niejednokrotnie będące zmobilizowanymi jednostkami cywilnymi, stanowiły stosunkowo łatwy cel dla przeciwnika.

Mając powyższe na względzie nie dziwi, że okręty Royal Navy raz za razem dokonywały wypadów atakujących niemieckie siły trałowe. W dniu 16 sierpnia 1917 r. zespół brytyjskich niszczycieli zaatakował niemieckie trałowce w pobliżu Wysp Wschodnioafrykańskich uszkadzając trzy jednostki: *M 4*, *M 37* oraz *M 65* (ten ostatni ciężko). Dwa tygodnie później – 1 września – niszczyciele Royal Navy zatopiły na zachód od jutlandzkiego Lyngvig cztery niemieckie trałowce pomocnicze: *Crefeld*, *Heinrich Bruns*, *Rinteln* oraz *Admiral von Schröder*. Działania te, choć uciążliwe, nie mogły jednak w poważny sposób zakłócić niemieckich operacji trałowych. Z tej przyczyny Brytyjczycy zaplanowali akcję na dużą skalę, która przeprowadzona znacznymi siłami miała doprowadzić do unicestwienia niemieckich sił trałowych. Jednak dotychczasowe działania Brytyjczków wzbudziły u Niemców czujność i zaczęli oni przydzielać własnym trałowcom zarówno bliską jak też daleką osłonę, w tym ciężkie okręty ze składu Hochseeflotte, oraz zintensyfikowali rozpoznanie lotnicze tak, by nie dać się zaskoczyć.

Niemniej, gdy po stronie brytyjskiej już zapadła decyzja o przeprowadzeniu operacji przeciwko niemieckim trałow-

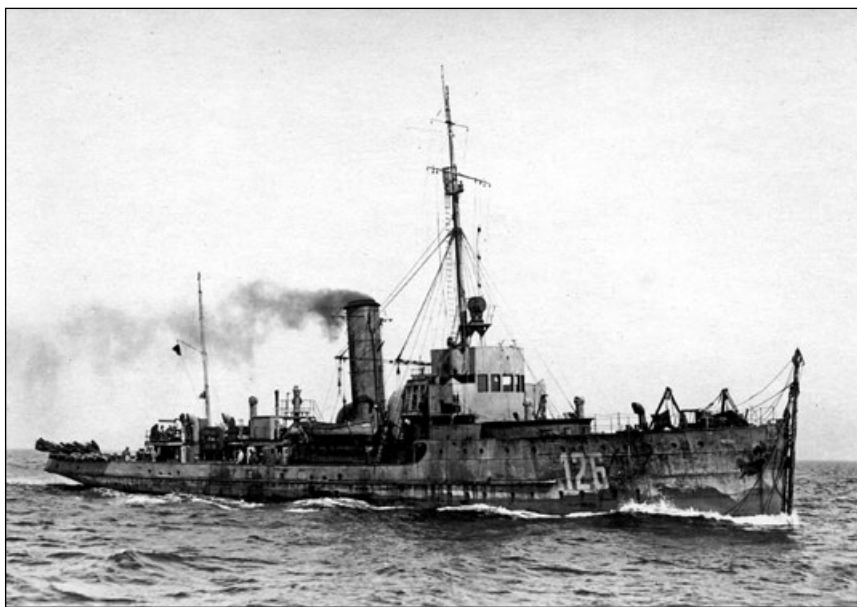


com, to świadomość, iż mają one silną eskortę oznaczała tyle tylko, że zespół okrętów mający wykonać to zadanie musi być jeszcze silniejszy, o czym poniżej. Dodatkowo Brytyjczycy dysponowali atutem w postaci szczegółowych danych o rozmieszczeniu niemieckich zagród minowych w Zatoce Helgolandzkiej (położenie swoich znali z przyczyn oczywistych) oraz wykorzystywanych przez nieprzyjaciela torów wodnych. Jednak, w co aż trudno uwierzyć, dowódcą poszczególnych zespołów Royal Navy mających przeprowadzić akcję podano w tym zakresie tylko bardzo ogólnikowe informacje, co nie pozostało bez wpływu na jej przebieg i rezultaty. Datę operacji wyznaczono na 17 listopada 1917 r. Wieczorem 16 listopada brytyjskie okręty wyszły z baz i niebawem zniknęły w ciemnościach, by wyłonić się z mgły na wodach Zatok Helgolandzkiej rankiem następnego dnia. Nim zostaną przedstawione wydarzenia, które wówczas nastąpiły, warto wprerw zapoznać się z siłami antagonistów.

#### Siły przeciwników

Po stronie brytyjskiej bezpośrednio udział w walce miały wziąć 1st Cruiser Squadron (1-sza eskadra krążowników) w składzie „wielkie krążowniki lekkie” *Courageous* i *Glorious*, którą dowodził Vice Admiral (wiceadm.) T. D. W. Napier, 1st Light Cruiser Squadron (1-sza eskadra krążowników lekkich) w składzie *Caledon*, *Galatea*,

Brytyjski „wielki krążownik lekki” *Courageous* w 1917 roku.



Niemiecki trałowiec M 126 typu „M” na Morzu Północnym. Fot. zbiory Reinharda Kramera

*Royalist* oraz *Inconstant*, którą dowodził Commodore (komodor) W. H. Cowan. Ponadto również dowodzona przez kontradm. E. S. Sinclair’a 6th Light Cruiser Squadron (6-ta eskadra lekkich krążowników) składająca się z krążowników *Cardiff*, *Ceres*, *Calypso* i *Caradoc*. W trakcie bitwy do sił tych dołączył krążownik liniowy *Repulse* pod flagą kontradm. R. F. Phillimore detaszowany ze składu 1st Battle Cruiser Squadron (1-szej eskadry krążowników liniowych). Krążownikom towarzyszyły niszczyciele 13th Destroyer Flotilla (13-tej flotyli niszczycieli) *Ursa*, *Nerissa*, *Urchin*, *Umpire*, *Valentine*, *Vimiera*, *Vanquisher*, *Vehe-*

*ment*, *Vendetta* oraz *Medway*. Wsparcie dla wyszczególnionych sił miała zapewnić wspomniana już 1-sza eskadra krążowników liniowych, która oprócz *Repulse* (jedynie on wziął udział w walce) składała się z następujących okrętów: *Tiger*, *Lion*, *Princess Royal* i *New Zealand*; towarzyszył jej w charakterze eskorty lekki krążownik *Champion* oraz niszczyciele. Na krążowniku liniowym *Lion* swą flagę podniósł wiceadm. W. Pakenham dowodzący całą operacją. Daleką osłonę stanowiły okręty liniowe *Revenge*, *Royal Oak*, *Resolution*, *Emperor of India* oraz *Benbow* należące do 1st Battle Squadron (1-sza eskadra pancern-

Fot. zbiory Adama Daszewskiego







Brytyjski krążownik lekki *Ceres* w ujęciu z lat 20-tych. Identycznie wyglądał *Cardiff*.

Fot. zbiory Adama Daszewskiego

ników) pod dowództwem adm. Ch. Madden'a.

Co się tyczy Niemców, to z racji tego, że były one katalizatorem wydarzeń, w pierwszym z nich należy od sił trałowych. Były to 6 Minensuchhalbflottille (6 półflotylla trałowców) dowodzona przez Kapitänleutnanta (skr. KptLt – pol. kapitan marynarki) d'Ottillé, 2 Hilfsminensuchhalbflottille (2 półflotylla trałowców pomocniczych), dowodzona przez KptLt d R (kpt. mar. rez.) Klose, 4 Hilfsminensuchhalbflottille dowodzona przez KptLt d R Löwe oraz 6 Hilfsminensuchhalbflottille dowodzona przez KptLt d R Wilke. Jednostkom tym towarzyszył dwa przerywacze zagród minowych z IV Sperrbrechergruppe (IV dywizjon przerywaczy zagród) oraz dwa pomocnicze patrolowce. Tym razem krążownik *Caledon* w ujęciu z lat 20-tych. Bliźniak *Calypso* i *Caradoc*.

(Vorpostenboot) *Fritz Reuter* i *Kehdingen*. Bezpośrednią osłonę dla trałowców zapewniała dowodzona przez Konteradmirala (kontradm.) von Reuter'a II Aufklärungsgruppe (II grupa rozpoznawcza) licząca cztery krążowniki: *Frankfurt*, *Königsberg*, *Pillau* oraz *Nürnberg* wraz z 7 Torpedobootsflottille (7 flotyllą torp.) pod dowództwem Fregattenkapitäna (FKpt. – pol. kmdr por.) Cordes, a ściślej niszczyciele (Große Torpedoboote – pol. duże torpedowce) *S 62* i *G 87* wraz z 12 i 14 Torpedoboot-Halbflottille (półflotyllę torp.) odpowiednio w składzie *V 43*, *V 44* i *V 45* oraz *G 92*, *G 93* i *V 83*. Dalekie ubezpieczenie stanowiły okręty liniowe *Kaiserin* i *Kaiser* wydzielone ze składu IV Geschwader (IV eskadry) Hochseeflotte wraz z dwoma torpedowcami eskorty ZOP. Przydzielonymi do osłony sił trałowych pancernikami dowodził Kapitän zur See (KptzS – pol. komandor) Kurt Graßhoff. Niemcy mogli też liczyć na wsparcie dalszych sił w postaci krążowników liniowych *Moltke* i *Hindenburg* jak też innych jednostek. Ponadto na ich korzyść z baz lądowych działało rozpoznanie lotnicze.

Jak z powyższego wynika przewaga z całą pewnością leżała po stronie brytyjskiej. Jednak nie po raz pierwszy okazało się, że posiadanie przewagi i umiejętność jej wykorzystania nie zawsze idą w parze.

Jak z powyższego wynika przewaga z całą pewnością leżała po stronie brytyjskiej. Jednak nie po raz pierwszy okazało się, że posiadanie przewagi i umiejętność jej wykorzystania nie zawsze idą w parze.

### Przebieg bitwy

Rankiem 17 listopada 1917 r. niemieckie poławiacze min wykonywały na wodach Zatoki Helgolandzkiej rutynowe

Fot. zbiory Adama Daszewskiego







**Brytyjski krążownik liniowy *Repulse* w ujęciu z 1917 roku.**

**Fot. zbiory Siegfrieda Breyera**

prace trałowe. Tymczasem niezauważenie zbliżali się Brytyjczycy, bowiem zła widoczność powodowana przez unoszące się nad wodami Morza Północnego opary mgły skryła ich przed niemieckim rozpoznaniem lotniczym. Jednak mimo wszystko pierwsi nieprzyjaciela dostrzegli Niemcy, a konkretnie wachtowi na krążowniku *Pillau* zauważyli dymy z okrętowych kominów, lecz omyłkowo wzięto je za pochodzące z własnych jednostek i nie podniesiono alarmu. Tymczasem o godz. 08:30 Brytyjczycy dostrzegli nieprzyjaciela, a siedem minut później, to jest o godz. 08:37 *Courageous* otworzył ogień. Tym samym bitwa rozpoczęła się.

Do spotkania przeciwników doszło około 65 mil morskich na zachód od

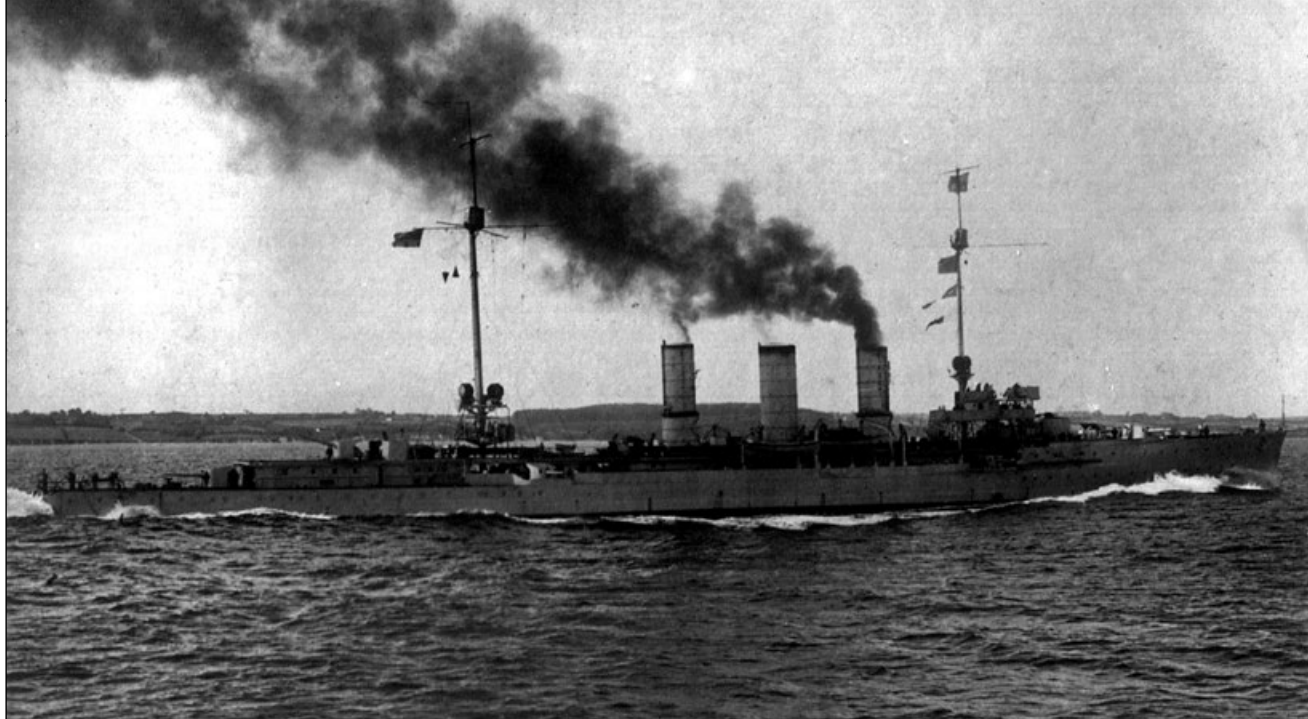
wyspy Sylt. Przeciw niemieckim trałowcom osłanianym przez krążowniki II Aufklärungsgruppe i niszczyciele wystąpiły okręty 1st Cruiser Squadron oraz 1st i 6th Light Cruiser Squadron wraz z towarzyszącymi im niszczycielami (bryt. krążowniki liniowe pozostawały w tyle, zaś pancerniki w ogóle nie zbliżyły się do rejonu walki). Mimo bezsprzecznie trudnej sytuacji – przeciwnik miał zdecydowaną przewagę – Niemcy zachowali zimną krew i działali racjonalnie. Jednostki osłony postawiły zasłonę dymną i wysłały radiogram z wezwaniem o pomoc, natomiast trałowce zaczęły uchodzić biorąc kurs na własne wybrzeże. Jedyntym sukcesem Brytyjczyków w pierwszej fazie starcia było zatopienie pomocni-

czego patrolowca *Kehdingen* (zmobilizowany parowiec rybacki). Jednostka stała na kotwicy wyznaczając tym sposobem granicę trałowanej strefy i dlatego gdy znienacka pojawił się przeciwnik nie miała czasu na podjęcie ucieczki. Brytyjskie niszczyciele przejęły załogę – 64 ludzi – zarazem biorąc ją do niewoli, a samą jednostkę szybko puściły na dno. Według jednej z wersji wydarzeń zatopienie miało bardzo dramatyczny przebieg. Brytyjczycy „rozstrzelali” nieruchomego *Kehdingen*, a jego załoga będąc w beznadziejnej sytuacji ratowała się skacząc do morza pod ogniem wroga. Miało przy tym zginąć 7 Niemców. Pozostałych wyciągnęli z wody i wzięli przy tym do niewoli Brytyjczycy.

**Brytyjski niszczyciel *Vidette* typu „V”. Identycznie wyglądały *Valentine*, *Vimera*, *Vanquisher*, *Vehement* i *Vendetta* biorące udział w bitwie.**

**Fot. zbiory Adama Daszewskiego**





Niemiecki krążownik lekki *Frankfurt*.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza

Dalsze wydarzenia przybrały taki obrót, że jednostki Royal Navy działały w sposób bardzo zachowawczy, bowiem odwagę do śmielszych manewrów odbierał strach przed nierozpoznanymi polami minowymi, a kryjący się w kłębach dymu przeciwnik mógł szykować jakąś niespodziankę. Mimo wszystko o godz. 09:07 wpięrow *Courageous*, a w krótko potem *Glorious* oraz lekkie krążowniki przeszły przez zasłonę dymną zyskując tym samym niezakłócony kontakt wzrokowy z niemieckimi krążownikami (nie na długo jak się niebawem okazało). Po stronie brytyjskiej do akcji weszły również niszczyciele, o godz. 09:20 *Valentine* i *Vanquisher* usiłowały wykonać atak torpedowy, lecz wobec silnego ognia przeciwnika zrezygnowały z jego przeprowadzenia. Udaremniwszy ten zamiar wroga Niemcy sprawnymi manewrami starali uchylić się od kolej-

nych ciosów, a o godz. 09:30, po czym jeszcze raz o 09:45 postawili zasłonę dymną. Rzecz jasna cały czas trwała wymiana ognia, przy czym Niemcy mimo ewidentnej przewagi nieprzyjaciela „odgryzali” się jak mogli skutkiem czego między godz. 09:45-50 aż trzykrotnie trafiony został brytyjski krążownik *Cardiff*. Istotnym wynikiem tej fazy starcia było to, że na tym etapie bitwy mimo bycia stroną zdecydowanie słabszą niemieckie jednostki osłony wykonały swoje zasadnicze zadanie, gdyż umiejętnie stosując manewr, zasłony dymne i wiążąc walką silniejszego przeciwnika umożliwiły własnym trałowcom oddalenie się, a przez to uratowały je przed zniszczeniem.

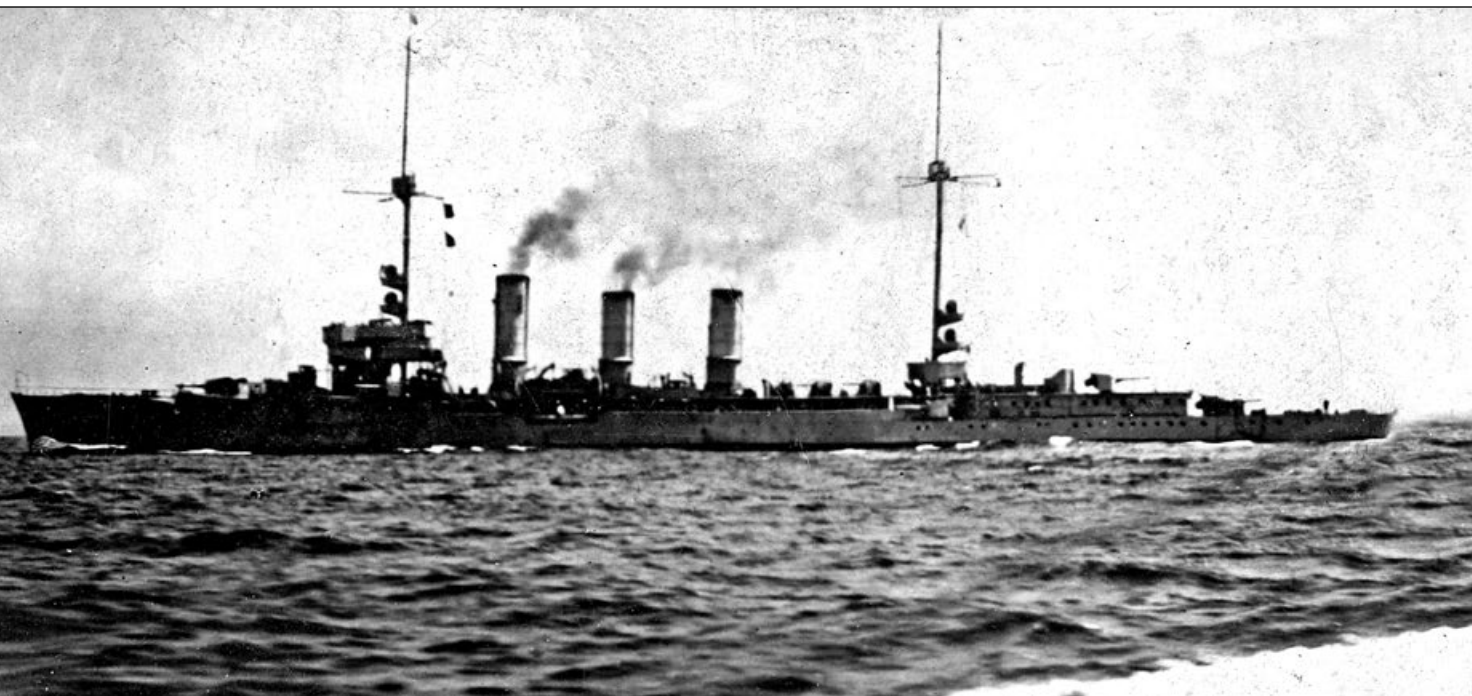
W międzyczasie do walczących już okrętów dołączył krążownik liniowy *Repulse* wraz z towarzyszącymi mu niszczycielami. Ten zespół Royal Navy działał w sposób bardziej zdecydowa-

ny, bowiem jego dowódca Rear Adm. Phillimore całkiem logicznie rozumował, że na wodach gdzie Niemcy manewrują bez obaw z pewnością nie ma min przeciwnika. Niebawem w zasięgu Brytyjczyków ponownie znalazły się niemieckie trałowce. Aby ratować sytuację jednostki osłony jeszcze raz postawiły zasłonę dymną, a następnie pod jej przykryciem atak torpedowy przeprowadziły okręty 14 półflotyli torpedowców, które odpaliły łącznie 6 torped, swoje podwodne pociski wystrzeliły również krążowniki *Königsberg* i *Frankfurt*. Choć ani jedna z torped nie dosięgła celu, to jednak udało się na tyle zaabsorbować Brytyjczyków, że trałowce zdołały oddalić się na bezpieczną odległość.

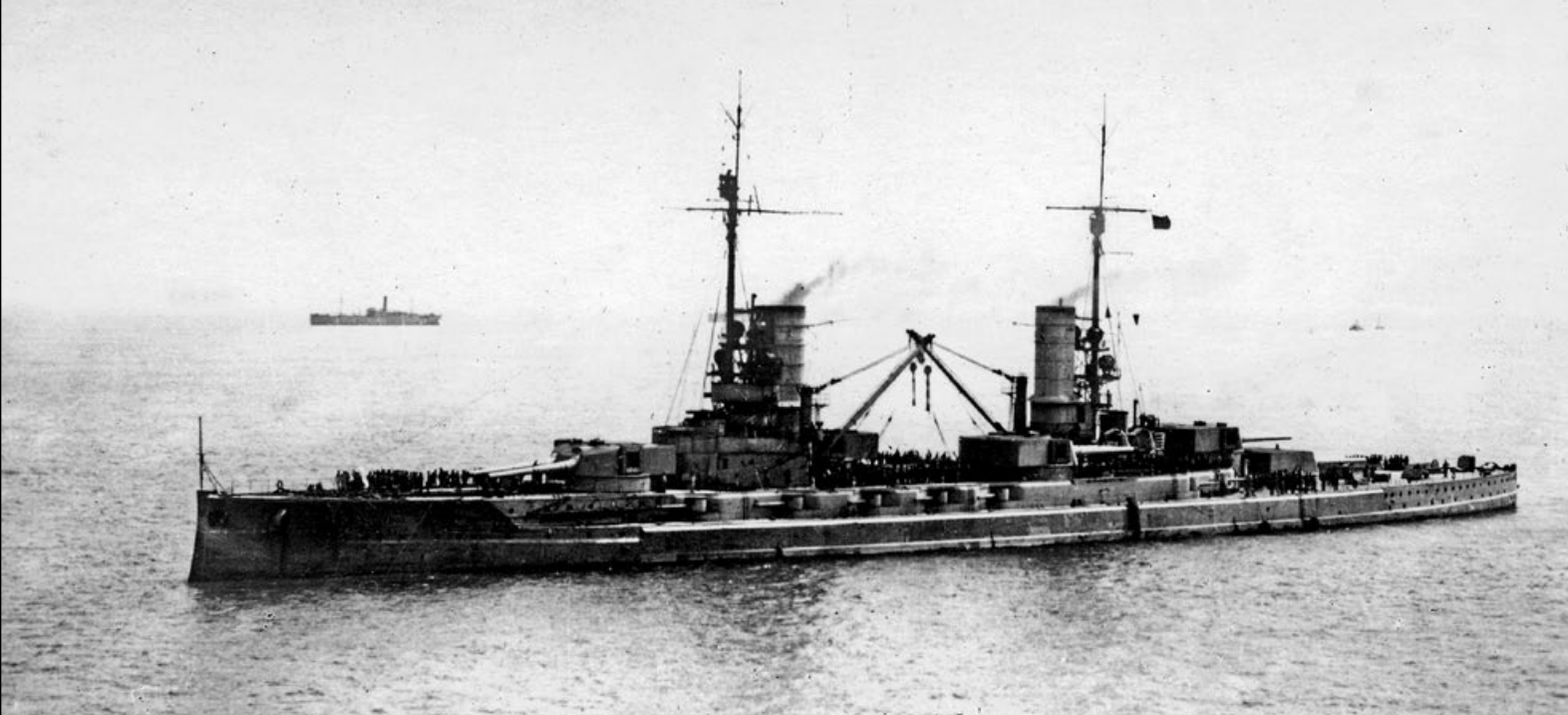
Tak więc brytyjskie działania przeciągały się bez widoków na osiągnięcie ich zasadniczego celu, wobec czego dowodzący całością operacji wice adm.

Niemiecki krążownik lekki *Königsberg* na Morzu Północnym, 1918 rok.

Fot. zbiory Reinharda Kramera







Niemiecki pancernik *Kaiserin* na redzie jednej z baz, lata 1916-1917.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

Pekenhem wydał o godz. 10:00 rozkaz przerwania walki i zebrania się brytyjskich okrętów celem odwrotu, lecz zarówno wadm. Napier jak też kadm. Phillimore najzwyczajniej zignorowali to polecenie. Obydwaj liczyli, że w końcu uda im się wykorzystać posiadaną przewagę i jeśli nie zniszczą trawolców przeciwnika, to być może zadadzą poważne straty siłom ich osłony. Jednak sytuacja Brytyjczyków miała się niebawem skomplikować. Wpierw niszczyciel *Valentine* złożył błędny meldunek o zauważeniu niemieckiego okrętu podwodnego, co spowodowało, że wokół krążownika liniowego *Repulse* celem jego osłony skupiły się pozostałe niszczyciele. Jednak nie to miało stanowić największy problem. Oto bowiem w rejon walki nadciągały nowe siły niemieckie. Koniecznym jest w tym miejscu wyjaśnić, że KptzS Kurt Graßhoff dowodzący okrętami li-

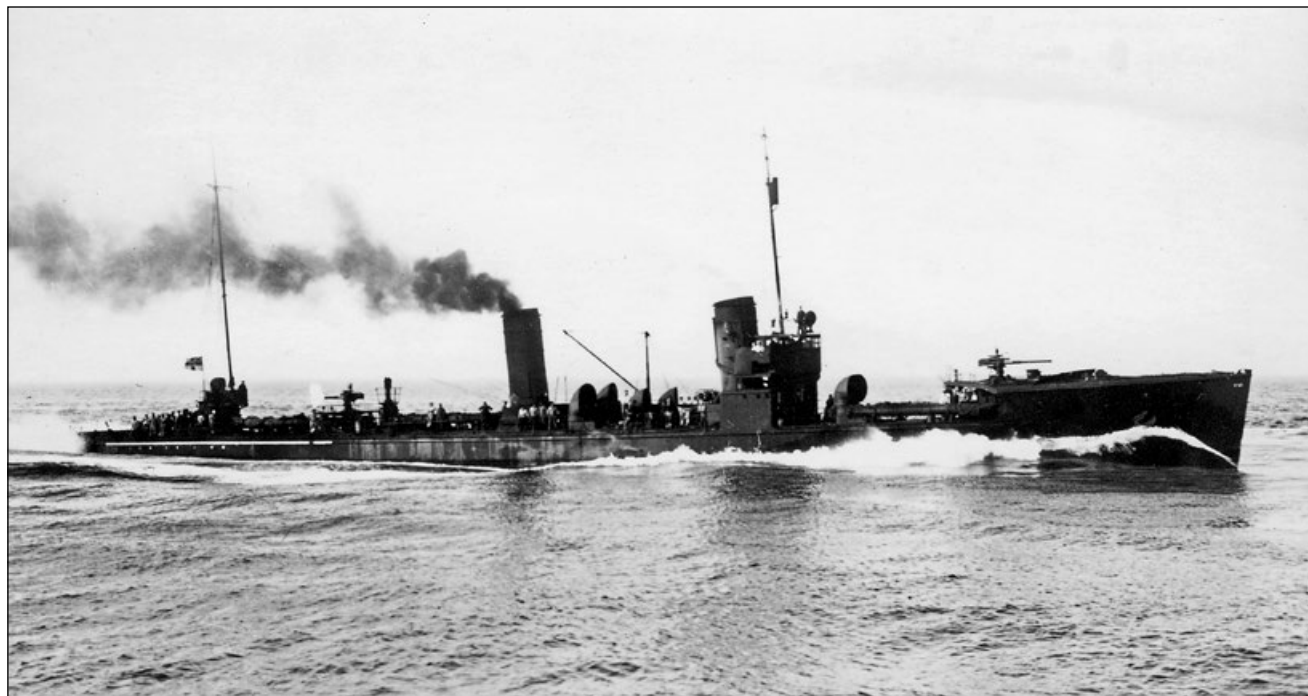
niowymi *Kaiserin* i *Kaiser* spieszył już od dłuższego czasu w rejon walki, ale jego wejście do akcji opóźniło się przez to, że w pierwszym wysłanym przez kontradm. von Reutera radiogramie z wezwaniem o pomoc podano błędną pozycję.

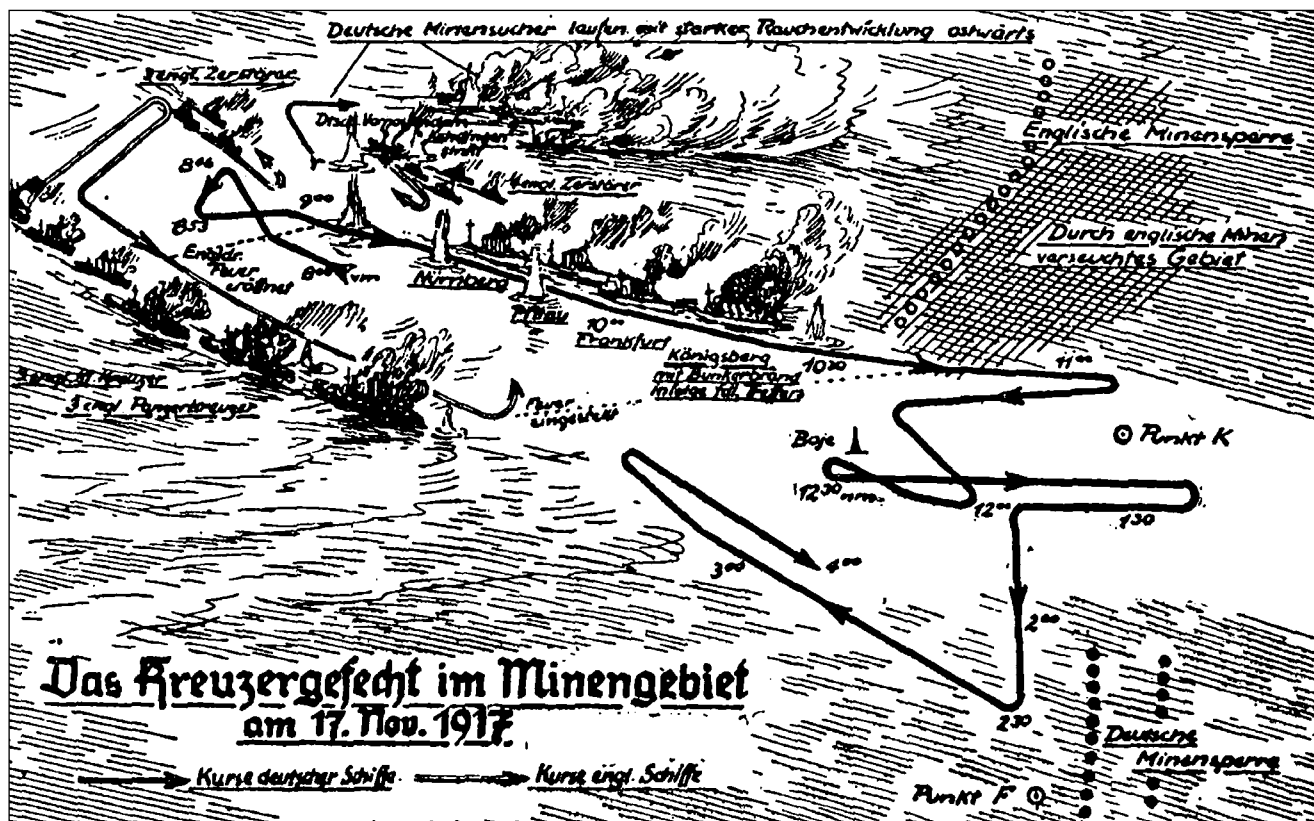
Wreszcie o godz. 10:44 z idącego na czele okrętu liniowego *Kaiserin* dostrzeżono nieprzyjaciela i niemal natychmiast otwarto ogień. Tym samym rozpoczęła się ostatnia faza bitwy. Tak jak wpierw Brytyjczycy nie potrafili wykorzystać swojej przewagi, tak teraz również Niemcy mieli problemy z w pełni skutecznym działaniem. Oto bowiem pancernik *Kaiser* pozostał w tyle za okrętem prowadzącym, zaś na skutek słabej widoczności artylerzystów *Kaiserin* widzieli jedynie brytyjskie lekkie krążowniki i do nich tylko prowadzili ogień. Niemniej już w ósmej salwie uzyskali trafienie – krążownik

*Calypso* został ugodzony w pomost. Należy jednak odnotować, że istnieją wątpliwości, czy istotnie był to pocisk z niemieckiego pancernika, bowiem według niektórych źródeł brytyjski krążownik został trafiony na kilka minut przed tym jak *Kaiserin* otworzył ogień. W każdym razie poległ dowódca okrętu Captain Herbert L. Edwards, wobec czego dowodzenie przejął Lt. Henry C. Clarke. Ponadto godzi się odnotować, że ranny Lt. Cdr. Maurice F. Wilson, który stracił przytomność ponownie podjął swoje obowiązki jak tylko odzyskał świadomość, co przyniosło mu odznaczenie Distinguished Service Order (order za wybitną służbę). Również krążownik *Caledon* został uszkodzony na skutek trafienia niemieckim pociskiem. Warto też odnotować, że wśród Brytyjczyków miał wówczas miejsce przypadek autentycznego heroizmu. Artylerzysta Or-

Niemiecki niszczyciel V 43 w marszu z dużą prędkością.

Fot. zbiory Martina Maassa





Fot. zbiory Jurgena Kleina

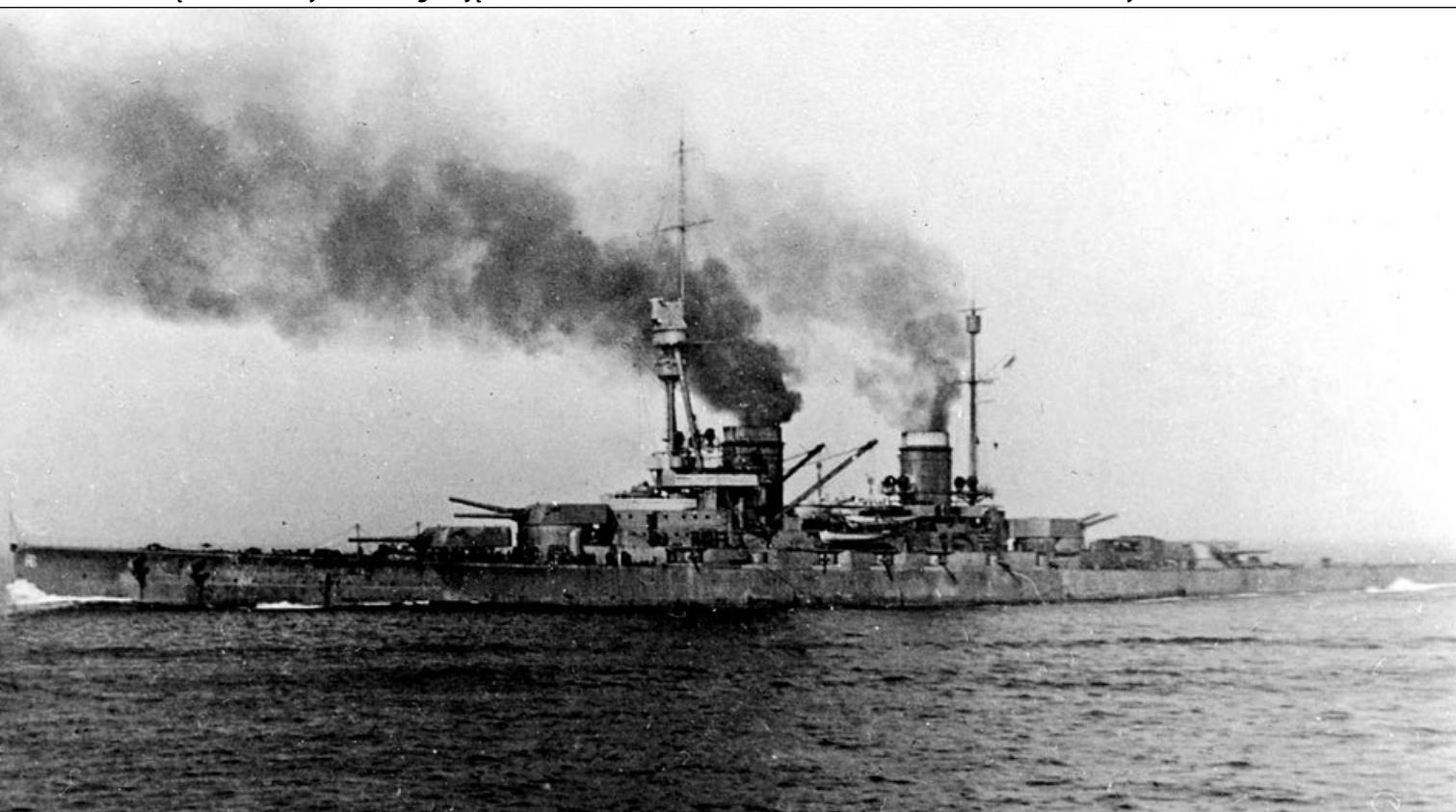
dianry Seaman (marynarz) John Henry Carless został ugodzony odłamkiem w brzuch, lecz mimo bardzo ciężkiej rany, która okazała się śmiertelna, kontynuował działoczniny zachęcając słowem i przykładem resztę marynarzy. W uznaniu okazanego bohaterstwa został pośmiertnie odznaczony Victoria Cross (najwyższe brytyjskie odznaczenie wojskowe). Tymczasem inne

brytyjskie okręty kontynuowały prowadzenie ognia do pozostałych niemieckich jednostek. Poszczęściło się przy tym artylerzystom *Repulse*, którzy o godz. 10:50 ugodzili pojedyńczym ciężkim pociskiem krążownik *Königsberg*. Jak się okazało był to już jeden z ostatnich akordów bitwy.

Mając na względzie wejście do akcji nowych sił niemieckich i perspek-

tywę nadciągnięcia kolejnych, a także wobec faktu, że ani o zniszczeniu sił trałowych przeciwnika – co w istocie było powodem, dla którego całą operację podjęto – ani o zadaniu poważnych strat siłom ich osłony nie mogło być już mowy, Brytyjczycy zdecydowali się na odwrót. Szybkie okręty Royal Navy nie miały problemu z oderwaniem się od przeciwnika. Ze swej strony Niem-

Fot. zbiory Reinharda Kramera







Jeszcze jedno ujęcie krążownika *Königsberg* po otrzymaniu trafienia.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

cy początkowo chcieli ścigać nieprzyjaciela. Do znajdujących się już w rejonie walki pancerników *Kaiserin* i *Kaiser* niebawem dołączyły krążowniki liniowe *Hindenburg* i *Moltke*, co wydawało się zapewniać ku temu wystarczające siły. Wprawdzie Brytyjczyków ubezpieczały okręty liniowe (wykryte w międzyczasie przez niemieckie rozpoznawcze), jednak nie mogły one od razu wspomóc własnych sił lekkich gdyby te zostały zmuszone do podjęcia walki przez ciężkie okręty wroga. Niemniej pościg za szybko uchodzącym przeciwnikiem obiektywnie nie był łatwy, tym bardziej, że skoordynowanie działania własnych sił również natrafiało na trudności u Niemców. Na dodatek widoczność nadal nie była najlepsza i ostatecznie Brytyjczycy zniknęli za horyzontem uchodząc kursem NW. Jeszcze kilkakrotnie ichnie okręty zauważyły niemieckie samoloty rozpoznawcze, lecz nie utrzymały kontaktu wzrokowego na długo. Tym samym bitwa uległa ostatecznemu zakończeniu.

#### Straty walczących stron

Jeśli chodzi o wysokość niemieckich strat w ludziach, to najczęściej podaje się, że II Aufklärungsgruppe, która po stronie niemieckiej niosła podczas bitwy główny ciężar walki, zbiorczo utraciła 21 zabitych, 10 ciężko i 30 lekko rannych, lecz jeśli porównamy te liczby ze stratami dającymi się przypisać poszczególnym niemieckim okrętom

(patrz niżej) wychodzi w zależności od źródła łącznie 19 lub 20 zabitych (w tym jeden zmarły z ran). Do strat tych doliczyć rzecz jasna należy całą wziętą do niewoli załogę pomocniczego patrolowca *Kehdingen* czyli 64 ludzi (mogli być też zabici – vide przebieg bitwy).

Co się tyczy uszkodzeń i strat osobowych poszczególnych okrętów, to krążownik *Frankfurt* otrzymał dwa trafienia pociskami kal. 152 mm w nadbudówki, a jego straty osobowe wyniosły 6 zabitych oraz 17 lub 18 rannych. Krążownik *Königsberg* otrzymał jedno niegroźne trafienie pociskiem średniego kalibru – 152 mm jak można sądzić – które jednak nie wyrządziło poważnych szkód oraz pojedyncze trafienie pociskiem kal. 381 mm wystrzelonym przez *Repulse*, który przebił trzy kominy oraz pokład i eksplodował w jednej z zasobni węglowych. Na okręcie wybuchł pożar, który ugaszono po 30 minutach. Załoga poniosła straty wynoszące 8 zabitych oraz 15 rannych (podawano też 9 zabitych i 12 rannych). Również krążownik *Pillau* został trafiony pojedynczym pociskiem kal. 381 mm, ale wystrzelonym przez *Courageous*, który ugodził w rufowe działo; zginęło 3 członków załogi, a 6 zostało rannych. Krążownik *Nürnberg* wprawdzie nie otrzymał bezpośrednich trafień, ale został zasypany odłamkami pocisków, które rozerwały się w wodzie u jego burt. Odłamki te spowodowały tylko drobne uszkodzenia (najpoważniejszym było zniszczenie jednego z dalmierzy), ale zabiły 1 i rani-

ły 4, a być może nawet 6 ludzi, dodatkowo z pośród rannych jeden zmarł zwiększając straty bezpowrotne załogi okrętu do 2 osób.

Po stronie brytyjskiej od nieprzyjacielskiego ognia uszkodzeniu uległy: krążowniki *Caledon* (trafiony trzykrotnie), którego załoga straciła 5 zabitych marynarzy, krążownik *Calypso*, na pokładzie którego poległo 9 osób, w tym dowódca, a jeszcze jeden członek załogi zmarł z ran zwiększając tym samym straty do 10 ludzi, oraz krążownik *Cardiff*, który bezpowrotnie stracił 7 członków załogi, w tym jednego zmarłego z ran. Brak dokładnych danych odnośnie rannych, można znaleźć informacje, że ogółem brytyjskie okręty miały około 100 zabitych i rannych, więc po odliczeniu poległych rannych musiało być ponad 70 ludzi. Do strat materialnych należy jeszcze dodać to, że na *Courageous* uszkodzeniu uległa również lufa lewej armaty dziobowej wieży artylerii głównego kalibru, a ponadto od podmuchów wystrzałów własnych dział został uszkodzony pokład.

Dane dotyczące zużycia amunicji są niekompletne warto jednak zaznaczyć, że *Courageous* wystrzelił 92 pociski kal. 381 mm oraz 180 pocisków kal. 102 mm uzyskując tylko jedno trafienie pociskiem kal. 381 mm na krążowniku *Pillau*. Dalsze 57 pocisków kal. 381 mm wystrzelił *Glorious* nie uzyskując trafień ponadto wystrzelił również liczne (213?) pociski kal. 102 mm. *Repulse*

wystrzelił 54 pociski kal. 381 mm używając tylko jedno trafienie w *Königsberg*. Dodatkowo brytyjskie lekkie krążowniki wystrzeliły 2519 pocisków kal. 152 mm. Tak więc na łącznie 203 wystrzelone pociski kal. 381 mm osiągnięto tylko dwa trafienia, co daje wynik nieznacznie poniżej 1%, a więc bardzo mierny. Jeszcze gorzej przedstawiał się efekt ognia artylerii średniego kalibru. Liczba wystrzelonych pocisków kal. 102 mm i 152 mm szła w tysiące, a osiągnięto zaledwie 3 trafienia – dwa we *Frankfurt* i jedno w *Königsberg*. Ponadto brytyjskie niszczyciele również wystrzeliły liczne pociski, lecz pomijając „rozstrzelanie” *Kehdingen* brak informacji, by osiągnięły trafienia.

### Konkluzja

Jeśli chodzi o działania brytyjskie, to charakteryzowało je niezdecydowanie i nieumiejętność wykorzystania posiadanej przewagi. Skutkiem tego Brytyjczycy ani nie wykonali zasadniczego zadania w postaci zniszczenia niemieckich sił trałowych, ani nie zdołali zadać poważnych strat siłom je osłaniającym. Główną przyczyną zachowawczego działania Brytyjczyków był brak u dowódców zespołów okrętów wykonujących operację dokładnych informacji o polach minowych na wodach Zatoki

Helgolandzkiej. To z kolei wynikało z trudnego do wytłumaczenia faktu jakim było nie przekazanie im posiadanych przez Admiralicję i dowództwo Grand Fleet danych w tym zakresie. Ponadto nisko należy również ocenić celność prowadzonego ognia, szczególnie biorąc pod uwagę rozchód amunicji, a słaba widoczność jest tu tylko częściowym usprawiedliwieniem. Tak więc Brytyjczycy powrócili bez laurów zwycięstwa, a fakt, że nie utracili ani jednego okrętu, zaś uszkodzenia i straty w ludziach były ograniczone stanowił marną pociechę.

Co się tyczy Niemców, to na wysoką ocenę zasługuje sposób działania kontradm. von Reuter’a. Umiejętnie stosując manewr, zasłony dymne i o wiele skromniejsze w porównaniu z przeciwnikiem możliwości ogniowe uchronił przed zniszczeniem osłaniane trałowce. Poniesione przy tym straty należy w świetle zaistniałej sytuacji uznać za niewielkie. Natomiast surowo został oceniony przez przełożonych KptzS Graßhoff dowodzący pancernikami ubezpieczenia. Jego działania uznano za niewystarczające, został pozbawiony dowodzenia i przeniesiony na inne stanowisko. Wydaje się, że nie było to w całkiem sprawiedliwe, bowiem o ile pozwalają to stwierdzić dostępne źródła późne wejście do

walki niemieckich okrętów liniowych wynikało z przyczyn, które nie leżały po jego stronie. Dodać warto, że starcie umożliwiło Niemcom dokonanie szeregu spostrzeżeń dotyczących najnowszych wówczas brytyjskich okrętów, co znajduje odzwierciedlenie we współczesnej wydarzeniom literaturze przedmiotu. Najkrócej wynik bitwy z punktu widzenia Niemiec można podsumować tak, że fakt, iż z zaistniałej sytuacji wyszli obronną ręką był sam w sobie pewnym sukcesem.

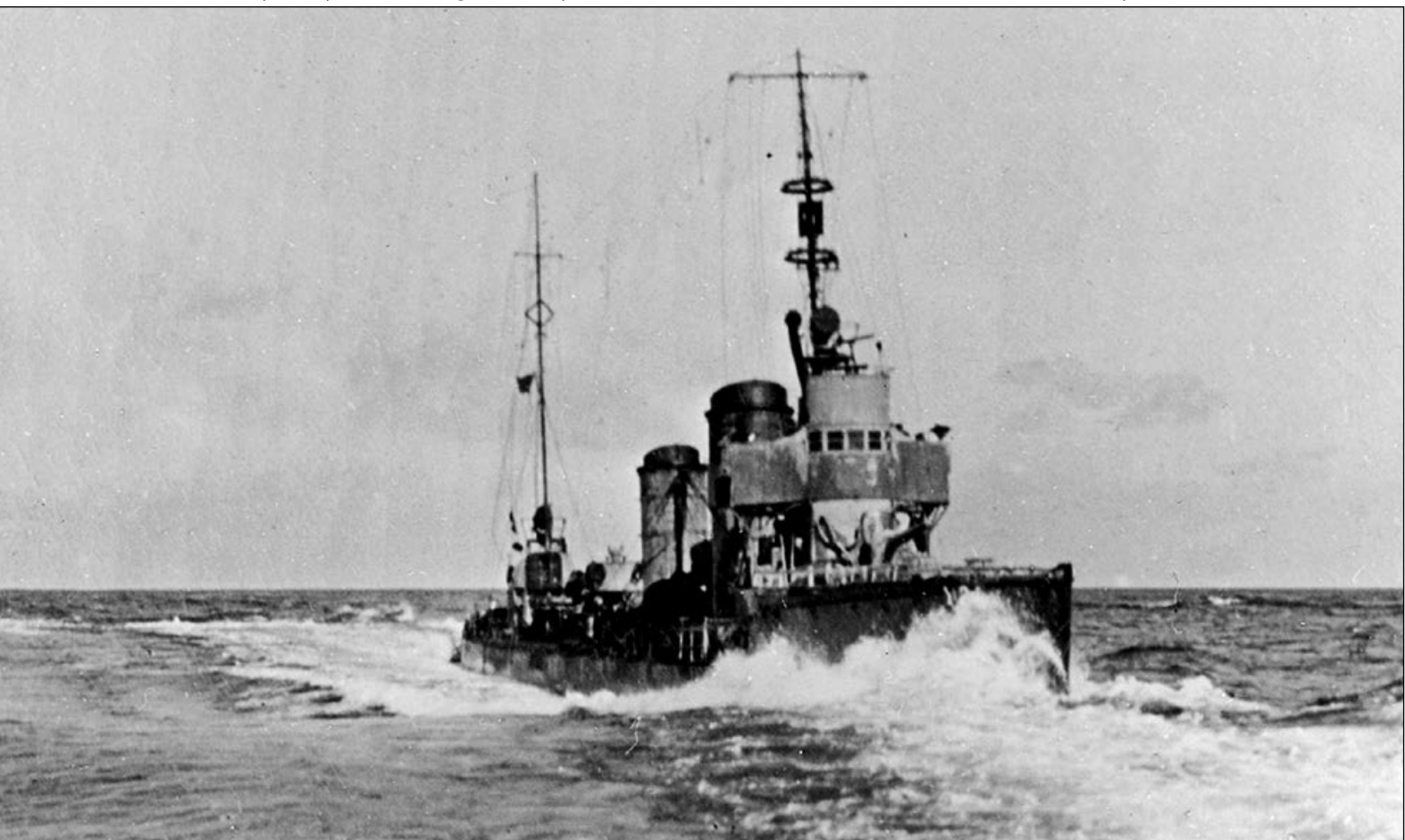
Druga Bitwa w Zatoce Helgolandzkiej nie spowodowała żadnych istotnych zmian w sytuacji strategicznej na Morzu Północnym. Niemniej starcie to było na swój sposób ciekawe i nie pozbawione dramatycznych momentów, a ponadto był to ostatni raz gdy podczas „Wielkiej Wojny” działa pancerników i krążowników liniowych „przemówiły” podczas bitwy morskiej na Morzu Północnym. ●

### Bibliografia

- Gozdawa-Gołębiowski Jan, Wywerka Prekurat Tadeusz, *Pierwsza Wojna Światowa na morzu*, Warszawa 1994.  
Newbolt Henry, *History of the Great War: Naval Operations*, Vol. V Londyn 1931.  
Scheer von Reinhard, *Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg Persönliche Erinnerungen*, Berlin 1920.

Na zakończenie artykułu dynamiczna fotografia niszczyciela G 93.

Fot. zbiory Martina Maassa







# Narodziny Floty Robotników i Chłopów

## Część I. Na gruzach Imperialnej Floty

### Flota Rosji AD 1917

Na początku 1917 roku w jej skład wchodziły floty Morza Bałtyckiego i Czarnego, flotyllę Północnego Oceanu Lodowatego, Kaspijska, Czudzka Flotylla jeziorowa, Amurska Flotylla rzeczna i Flotylla Syberyjska. Wszystkie one liczyły 658 okrętów bojowych i 549 jednostek pomocniczych różnego przeznaczenia. Oprócz tego kończono budowę 56 okrętów, a dalszych 23 znajdowało się na pochylniach. Okręty i statki rozrzucone były nierównomiernie po różnych teatrach: Flota Bałtycka miała około 700 okrętów i jednostek pomocniczych, na Morzu Czarnym stacjonowało około 400, Flotylla Północnego Oceanu Lodowatego – posiadała 90 okrętów, Syberyjska, Amurska i Kaspijska flotylla – liczyły ponad 100 jednostek. Poza okrętami marynarka dysponowała jeszcze artylerią brzegową, lotnictwem, a także wojskami lądowymi. Lotnictwo floty miało 269 samolotów, z których 88 znajdowało się na Bałtyku, 152 – na Morzu Czarnym i 29 – w morskiej szkole lotniczej. Na frontach lądowych walczyły wydzielone przez flotę dwie brygady oraz kilka mniejszych pododdziałów liczące łącznie 7543 marynarzy<sup>1</sup>.

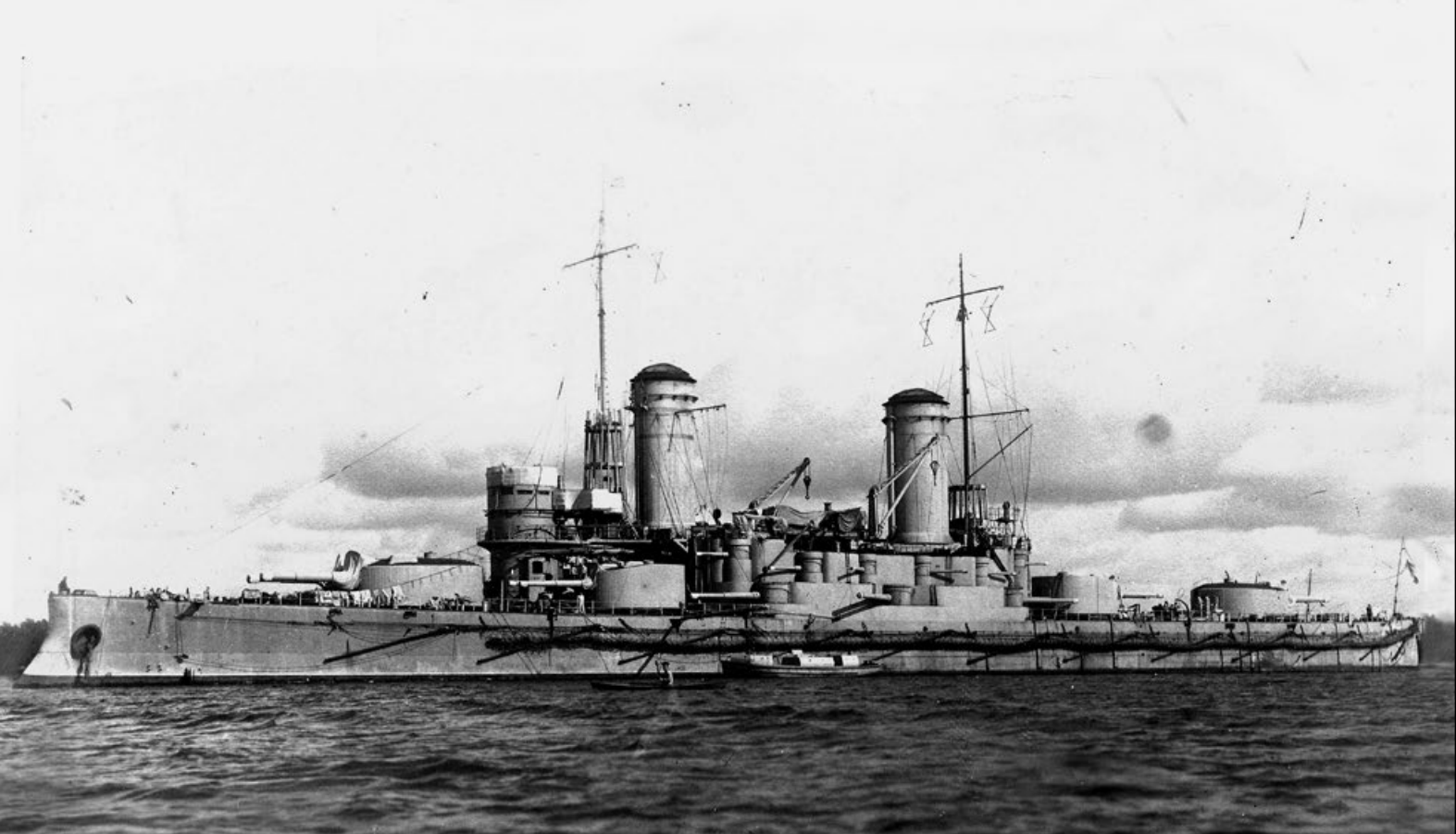
1 stycznia 1917 roku w rosyjskiej flocie służyło 173 admirałów i generałów, 5619 oficerów, 2211 podoficerów specjalistów, 3604 marynarzy nadterminowych, 131 400 podoficerów i marynarzy służby zasadniczej oraz 19 tysięcy ochotników. Oprócz tego dowództwu marynarki operacyjnie podporządkowane były znaczne siły lądowe i garnizony nadmorskich umocnień, łącznie około 160 tysięcy żołnierzy, oficerów i generałów<sup>2</sup>. Jeśli chodzi o skład socjalny floty, to różnił się on zasadniczo od składu socjalnego armii. Wśród żołnierzy ponad 85% stanowili chłopi (odzwierciedlał on skład rosyjskiego społeczeństwa), w ogromnej większości byli to analfabeci. We flocie wyglądało to zupełnie inaczej. Wśród marynarzy 81,3% stanowili piśmienni, 11,2% częściowo piśmienni i tylko 7,42% stanowili analfabeci. Skład socjalny marynarzy także odbiegał od armijnego. 23% z nich to robotnicy, 24% to, robotniko-chłopi jakbyśmy ich dziś nazwali, a 53% pochodziło ze wsi. Przy czym istniały duże różnice pomiędzy poszczególnymi flotami i flotyllami. We Flocie Bałtyckiej marynarze pochodzenia robotniczego i robotniko-chłopskiego

stanowili ponad 51% (piśmienni stanowili prawie 84%), we Flocie Czarnomorskiej współczynnik ten był niższy – 39%, a w flotyllach sięgał 36%. Te wskaźniki tłumaczą w dużej mierze, dlaczego bolszewicka agitacja odniosła taki sukces właśnie wśród marynarzy, a wśród bałtyckich matrosów w szczególności. Korpus oficerski carskiej marynarki rekrutował się głównie spośród szlachty i bogatego mieszczaństwa. Wojna niczego w tej kwestii nie zmieniła. Straty wyniosły bowiem tylko 245 ludzi. Wychowani w duchu tradycji i wiary tylko nieliczni oficerowie poparli reżim bolszewicki.

Najwyższym organem kierowania flotą Rosji było Morskie Ministerstwo, które obejmowało Morski Sztab Generalny, zajmujący się planowaniem strategicznym, Główny Sztab Morski, zajmujący się kadrami floty, sprawami bieżącymi floty i szkoleniem, Morski Komitet Naukowy, główne zarządy: hydrograficzny, sądowniczy, sanitarny itd. Wszystkie te jednostki podlegały

1. N.J. Bieriezowski, S.S. Bieieżnoj, Z.W. Nikolajewa, *Bojewaja Lietopis' Wojenno-Morskogo Flota 1917-1941*. Moskwa 1993, s. 13.

2. Według innych danych personel marynarki w tym okresie liczył 179 341 ludzi w tej liczbie około 9,5 tysiące kadry dowódczej wszystkich szczebli.



**Pancernik Andriy Pervozvannyj w latach 1915-1917.**

**Fot. zbiory Borysa Ajzenberga**

ministrowi. Jego zastępcy byli podporządkowane: główny zarząd budownictwa okrętowego, główny zarząd gospodarczy, zarząd budowlany i inne.

#### **Od rewolucji lutowej/marcowej do przewrotu październikowego**

Wybuch rewolucji w Rosji w marcu 1917 r., w wyniku której obalono cara, wykreował dwa nowe konkurencyjne ośrodki władzy: Rząd Tymczasowy oraz Radę Delegatów Robotniczych i Żołnierskich Piotrogradu. Oba ośrodki władzy od początku usiłowały zdobyć wpływy w siłach zbrojnych. Górą okazała się Piotrogradzka Rada Delegatów Robotniczych i Żołnierskich, która aby przypodobać się żołnierzom i marynarzom wydała 14 marca 1917 roku słynny Rozkaz nr 1, wprowadzający w jednostkach pietrogradzkiego garnizonu komitety wyborcze. Członkowie komitetów mieli być wybrani spośród marynarzy niższego stopnia. Każdy z komitetów miał wydelegować jednego przedstawiciela do Piotrogradzkiej Rady Delegatów, której komitety miały podlegać pod względem politycznym. Rozkaz dawał marynarzom możliwość kwestionowania niemal wszystkich decyzji ich przełożonych. Pierwsze komitety okrętowe powstały na *Aurorze*, która znajdowała się w remoncie w Piotrogradzie (I.III) i na pancerniku *Andriy Pervozvannyj*, który stacjonował

w Helsingforsie (3.III). Mimo iż rozkaz dotyczył garnizonu Piotrogradzkiego wkrótce stosowano go w całej armii i flocie łącznie z jednostkami frontowymi. Skutki rozkazu nie dały na siebie długo czekać. W szybkim tempie postępowała dezorganizacja armii i floty i niemal całkowity upadek dyscypliny. Szerząca się anarchia wśród marynarzy doprowadziła w końcu do samosądów. W Kronsztadzie i Helsingforsie zamordowano wielu wyższych oficerów

floty. W marcu zbuntowani marynarze pozbawili życia m.in. admirała Wirena (gubernatora Kronsztadu), kontradmirałów A. Butakowa (szef sztabu bazy w Kronsztadzie) i N. Rejna (dowódca szkolnego zespołu stawiaczy min) i wielu innych. Po wypadkach kronsztadzkich rozpoczęły się bunty marynarzy w Helsingforsie – głównej bazie Floty Bałtyckiej. Próby opanowania sytuacji podjęte przez dowódcę floty wiceadmirała Niepienina nie dały rezultatu.

**Wystąpienie Aleksandra Kiereńskiego na pancerniku Wola (eks Imperiator Aleksandr III) w 1917 roku. Na dole widoczny admirał Kołczak (oznaczony krzyżykiem).**

**Fot. zbiory Siergieja Patianina**





Wieczorem 16 marca wybuchł bunt na pancernikach *Sława*, *Andriej Pierwozwannyj* i *Impierator Paweł I*. Wkrótce do buntu przyłączyli się marynarze pozostałych okrętów. Buntownicy opanowali bazę w Helsingforsie oraz twierdzę Sveaborg. Wszyscy oficerowie zostali aresztowani i rozbrojeni. Rozpoczęły się samosady. W ich wyniku zamordowano wielu wyższych oficerów, z admirałem Niepieninem na czele<sup>3</sup>.

Fala niepokojów wkrótce dotarła na południe. Mimo starań dowódcy Floty Czarnomorskiej admirała Aleksandra Kołczaka nie udało się utrzymać załóg okrętów w ryzach. Marynarze pancernika *Imperatrica Jekatierina Wielikaja* zażądali wydalenia z okrętu wszystkich oficerów noszących nazwiska pochodzenia niemieckiego, jako zdrajców „rosyjskiej sprawy”. Pierwszym efektem tej demagogicznej i bezmyślnej kampanii stało się samobójstwo osaczonego oficera o nazwisku Fok. Także tutaj rozkaz Nr 1 marynarze przyjęli z aplauzem rozpoczynając nie kończące się wiece<sup>4</sup>. W powołanej w Sewastopolu Radzie Delegatów fotel przewodniczącego objął kapitan 1 rangi Aleksandr Niemitz, któremu nazwisko nie przeszkodziło w karierze i zastąpieniu admirała Kołczaka na stanowisku dowódcy floty.

Ruszyła karuzela stanowisk. Nowym dowódcą Floty Bałtyckiej został wiceadmiral Andriej Maksimow, wybrany podczas wiecu marynarzy 17 marca w Helsingforsie. Ta nowa i niecodzien-

na praktyka nominowania dowódcy została zatwierdzona przez Rząd Tymczasowy. Nowe porządki prowadziły do konfliktów między marynarzami a kadrą oficerską i obniżenia gotowości bojowej floty. Postępująca radykalizacja nastrojów wśród marynarzy została skrzętnie wykorzystana przez bolszewików. W nocy z 11 na 12 maja 1917 r. z inicjatywy bolszewizujących marynarzy utworzono w Helsingforsie Centralny Komitet Floty Bałtyckiej (Centrobałt), na którego czele stanął marynarz Paweł Dybienko. Jedyną władzę jaką uznawał był Zjazd Delegatów Marynarzy Floty Bałtyckiej. Od tej chwili wszelkie rozporządzenia i rozkazy Rządu Tymczasowego oraz dowództwa Floty Bałtyckiej (za wyjątkiem spraw operacyjnych oraz technicznych) musiały zyskać akceptację nowego organu. Siedzibą Centrobałtu stał się były carski jacht *Sztandart*<sup>5</sup>.

14 czerwca 1917 roku nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy floty, nieudolnego Maksimowa zastąpił kontradmirał Dmitrij Wierdieriewski dowodzący 1. Brygadą Pancerników. Po I ogólnie rosyjskim Zjeździe Rad w końcu czerwca został utworzony Komitet Centralny Floty i Flotyli tzw. Centroflot. Składał się on w przygniatającej większości z mieńszewików i eserowców, toteż tarcia z Centrobałtem nie należały do rzadkości. W lipcu 1917 roku sytuacja zaostrzyła się w związku z ofensywą generała Brusilowa. Początkowe sukcesy ofensywy



Paweł Dybienko, który kierował Centrobałtem.  
Fot. zbiory Siergieja Patianina

wywołały niepokój żołnierzy garnizonu petersburskiego, którzy obawiali się, że zostaną wysłani na front. Hasła wzywające do obalenia rządu padają wiec na podatny grunt. Do zbrojnego wystąpienia żołnierzy i robotników Petersburga, 4 lipca przyłącza się 10 tysięcy kronsztadzkich marynarzy. Na rozkaz ministra wojny i marynarki Aleksandra Kiereńskiego do Piotrogradu skierowano 4 niszczycie-

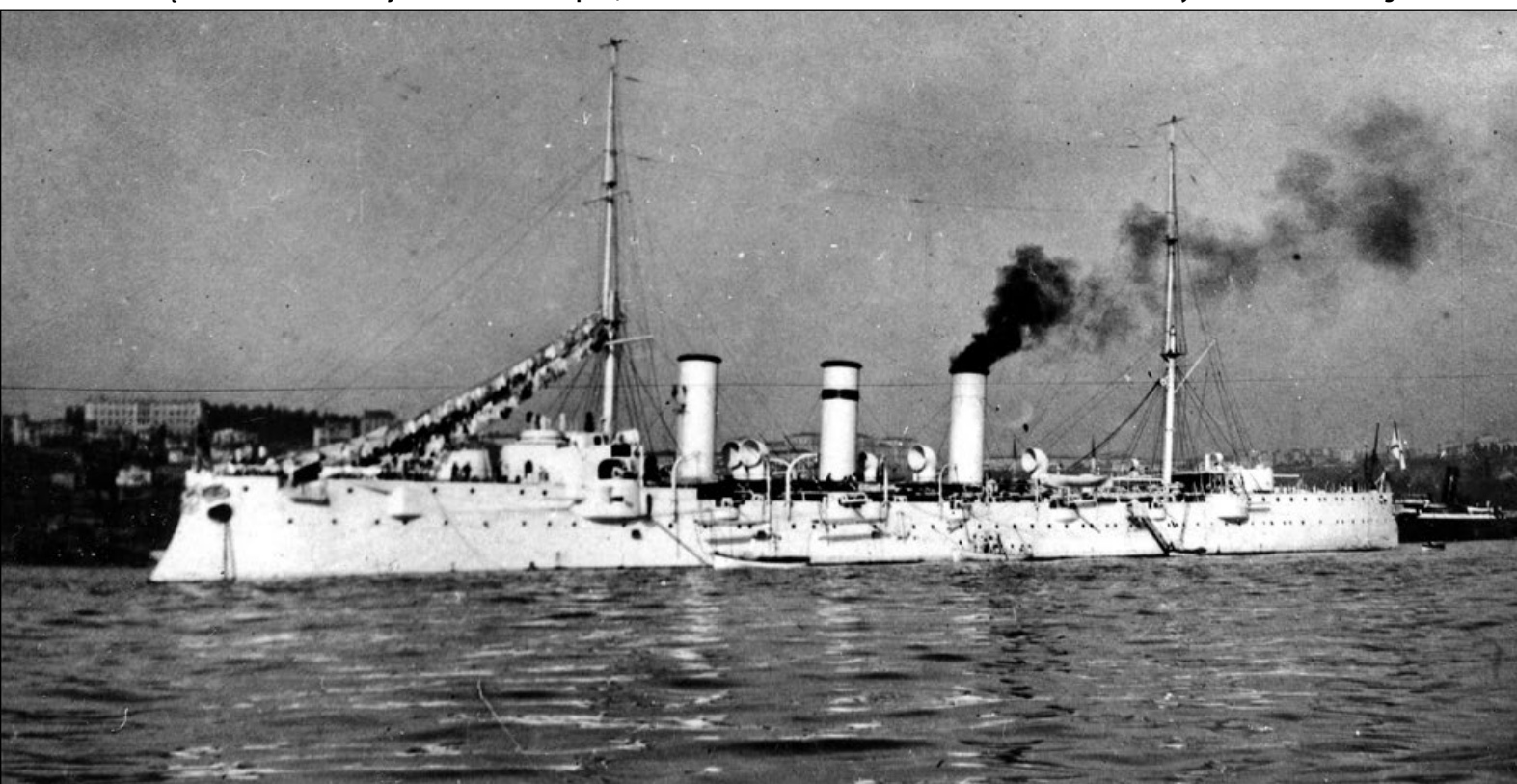
3. M. Herma, *Rosyjska flota wojenna na Bałtyku w latach 1905-1917*. Kraków 2010, s. 427, 431.

4. O. Gonczarow, *Poślednie bitwy Impieratorskiego Flota*. Moskwa 2008, s. 99.

5. op. cit. s. 439.

Krażownik *Pamiat' Merkurija* na redzie Sewastopola, 1917 rok.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego



le (*Pobieditel*, *Zabijaka*, *Grom* i *Orfiej*) z zadaniem wsparcia sił rządowych. Jednocześnie próbowano nie dopuścić do stolicy okrętów ze buntowanymi marynarzami z Helsingforsu i Kronsztadu. Próba mediacji dowódcy floty i szefa Centrobaltu zakończyła się dla obu aresztowaniem. Kiereński 20 lipca wyznaczył dowódcą floty kontradmirała Aleksandra Razwozowa. Dalsza destabilizacja Floty nastąpiła w wyniku nieudanego puczu generała Kornilowa. Na wieść o próbie wojskowego zamachu stanu 10 września na połączonym posiedzeniu Helsingforskiej Rady Delegatów Robotniczych, Żołnierskich i Marynarskich, Centrobaltu oraz przedstawicieli komitetów okrętowych podjęto decyzję o utworzeniu Komitetu Rewolucyjnego (Rewkomu) mającego pełnić rolę naczelnej władzy wykonawczej w Helsingforsie.

Coraz większy wpływ na wydarzenia w Rosji zaczynają wywierać bolszewicy pod wodzą W.I. Lenina. Ten charyzmatyczny przywódca, który przyjechał do Rosji 3 kwietnia z pomocą władz niemieckich, zyskuje coraz więcej zwolenników. Głoszony przez Lenina program był prymitywną demagogią, ale też uwzględniał dwa główne żądania chłopów, stanowiących 85% społeczeństwa: pokoju i ziemi. Pretekstem do przygotowania zbrojnego powstania w Piotrogradzie stał się dla bolszewików desant niemiecki na wyspach archipelagu Moonsundzkiego u wybrzeży Estonii 12 października (29.XI), na wieść o jego przeprowadzeniu przystąpili oni pod hasłem obrony rewolucji do szybkiego rozbudowywania własnej siły zbrojnej – Czerwonej Gwardii pod patronatem L.D. Trockiego (Przewodniczący Rady Delegatów Robotniczych i Żołnierskich Piotrogradu). 12 października utworzono także Komitet Obrony Rewolucji (potem rewolucyjne komitety wojskowe, czyli rewkomy). 23 października W.I. Lenin, wraz z L. Trockim na tajnym posiedzeniu Komitetu Centralnego bolszewików przeforsował rezolucję o powstaniu zbrojnym w stolicy. Kiereński (szef rządu Tymczasowego) nie docenił grożącego niebezpieczeństwa. Bolszewicy zneutralizowali garnizon piotrogrodzki i rozwinęli agitację rewolucyjną. 6 listopada (24.X) siłami Czerwonej Gwardii, zrewoltowanych żołnierzy

i marynarzy (ok. 7000) obsadzili główne punkty w Piotrogradzie. Okręty Floty Bałtyckiej zajęły pozycje na Newie: pancernik *Zarja Swobody* w Kanale Morskim naprzeciwko stacji Ligowo, krążownik *Aurora*, który przybył wprost ze stoczni, stanął razem ze stawiaczem min *Amur* 7 listopada o godz. 03:30 koło mostu Nikołajewskiego, aby w razie potrzeby otworzyć ogień na Pałac Zimowy. Na Newie zakotwiczyły też trałowce *Nr 14* i *Nr 15* oraz statek łącznikowy *Zarnica*. Wcześniej na miejsce akcji przybyły kontrtorpedowce *Samson*, *Zabijaka*, *Diejatielnij*, *Mietkij* oraz krążownik *Oleg* z niszczycielem *Pobieditel*. Ale akcja nie przebiegała tak gładko jak opisuje ją bolszewicka propaganda. Oficerowie niszczycieli oświadczyli załogom, że nie wezmą bezpośredniego udziału w powstaniu. W odpowiedzi na niszczycielu *Diejatielnij* wszyscy oficerowie zostali aresztowani poza dowódcą, któremu udało się ukryć.

Niedługo po północy 7 listopada (według kalendarza rosyjskiego 25 października – stąd nazwa „Rewolucja Październikowa” rozpoczęła obrady Rada Piotrogrodzka. Po burzliwej debacie, przyjęto rezolucję zawierającą apel do żołnierzy i robotników, żeby nie reagowali na prowokacje. Około 02:00 nad ranem oddziały żołnierzy i Gwardii Czerwonej zaczęły zajmować strategiczne punkty w mieście. O 07:00 zajęli centralę telefoniczną przerywając łączność. Kiereński, powiadomiony o tym wyjrzał przez okno Pałacu Zimowego i zobaczył na moście bolszewickich marynarzy. Nie namyślając się wsiadł do auta i popędził na złamanie karku do Gaczkiny na spotkanie wojska. O 14:30 L. Trocki utworzył drugie posiedzenie Rady, ogłaszając, że Rząd Tymczasowy upadł, a Rada przejmuje władzę w państwie, żeby przekazać ją zbierającemu się II Zjazdowi Rad. Ale nie była to prawda. Wieczorem II Zjazd Rad rozpoczął pod przewodnictwem Kamieniewa obrady w Smolnym wśród protestów mienszewików i eserowców przeciwko gwałtownemu rewolucji przez bolszewików. Ślepa salwa z *Aurory* daje sygnał Twierdzy Pietropawłowskiej do rozpoczęcia ostrzału artyleryjskiego Pałacu Zimowego<sup>6</sup>. Na odgłos wystrzałów, w przekonaniu, że bolszewicy rozpoczęli szturm Pałacu Zimowego,

przywódcy demokracji rewolucyjnej opuścili zjazd. Po otrzymaniu wiadomości o aresztowaniu ministrów zostali na zjeździe deputowani proklamowali władzę rad w Rosji, na drugim posiedzeniu 7-8 listopada (25-26 października) II Zjazd Rad zatwierdził projekty Lenina (dekret o pokoju, dekret o ziemi) i powołał pod jego przewodnictwem rząd bolszewicki (Radę Komisarzy Ludowych). Los Rządu Tymczasowego został przesądzony. Obradująca w Pałacu Zimowym pod ochroną żeńskiego batalionu Rada Ministrów została w aresztowana przez bolszewików i odstawiona do twierdzy Pietropawłowskiej. Poza premierem Kiereńskim, który wcześniej umknął.

## Robotniczo-Chłopska Czerwona Flota (RKKF)

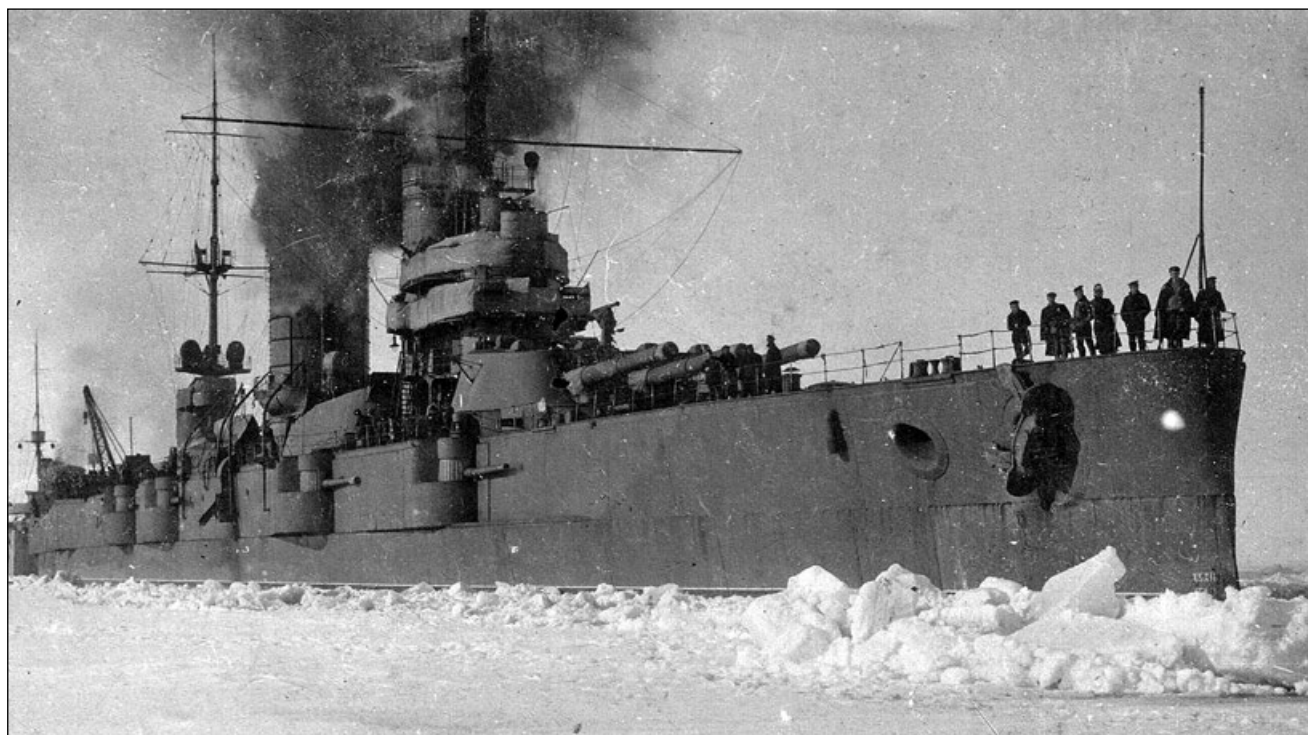
Zaraz po przejściu władzy bolszewicy przystąpili do tworzenia armii „nowego typu”, chociaż wcześniej uważali, iż nie będzie ona potrzebna, wystarczyć miała milicja obywatelska. Teraz zadecydowano, że ma być to armia ochotnicza. 28 stycznia Rada Komisarzy Ludowych wydała dekret o utworzeniu Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej (RKKK). Tworzenie nowej armii łączyło się z demobilizacją starej. Dzień później ogłoszono dekret o powstaniu Robotniczo-Chłopskiej Czerwonej Floty (RKKF). Na podstawie tego dekretu P.E. Dybienko, który wówczas uważał siebie za komisarza ds. morskich, chociaż jego status nie był dokładnie określony, wydał rozkaz o zwolnieniu do cywila całego personelu floty z dniem 1 lutego 1918 r. Jednak demobilizacja na Bałtyku w warunkach pośpiesznego wycofywania okrętów z Rewla i Helsingforsu nie była możliwa. Centrobalt wystąpił z prośbą o wstrzymanie demobilizacji chociaż na 6 miesięcy. Reakcją na pismo był dekret Rady Ludowych Komisarzy o „zatrzymaniu oficerów” z 28 maja 1918 r. we Flocie Czarnomorskiej w służbie pozostało 2294 oficerów i 25028 marynarzy i żołnierzy (wobec 44 735 oficerów i marynarzy, którzy służyli 1 stycznia 1917 r.). Na wielu okrętach załogi zmniejszyły się o połowę. Krążowniki i pododdziały brzegowe niemal całkowicie ukompletowano rekrutami wcielonymi do służby

6. Poza *Aurorą*, żaden inny okręt biorący udział w tym wydarzeniu nie użył swojego uzbrojenia.



Niszczyciel *Pobieditel* i kanonierka *Grozjaszczij* w Helsingforsie po czerwonej banderze, 1918 rok.  
Fot. zbiory Siergieja Patianina





**Drednot *Siewastopol* w Helsingforsie, zima 1917-18.**

**Fot. zbiory Siergieja Patianina**

w 1917 roku. Wcześniej zniesiono stopnie oficerskie, zabroniono także noszenia orderów i odznaczeń oraz wszelkich innych odznak.

Likwidacja starej struktury kierowania carską flotą i tworzenie nowych organów dowodzenia RKKF zaczęła się od razu po październikowym przewrocie. Przez pewien czas funkcjonowała jednak stara organizacja. Morskie Ministerstwo, mimo sabotowania nowej władzy przez dużą część jego urzędników, kontynuowało pracę. Nie mając odpowiedniej kadry do wymiany starej bolszewicy starali się ustanowić nad resortem swoją kontrolę polityczną. Przy Radzie Komisarzy Ludowych utworzono Komitet ds. wojskowych i morskich, kierowany kolegiąlnie przez W.A. Antonowa-Owsiejenkę, P.A. Dybienkę i N.W. Krylenkę. Później skład Komitetu został rozszerzony i zmienił nazwę na Radę Komisarzy Ludowych ds. wojskowych i morskich. W ten sposób tuż po październiku 1917 roku podjęto próbę połączenia resortów obrony i marynarki wojennej.

W dniach 1-8 grudnia obradował w Piotrogradzie I Wszechrosyjski Zjazd marynarzy zwołany przez Rewolucyjny Komitet Wojennomorski. Zjazd przyjął uchwały o likwidacji (Rady Admiralicji) i utworzeniu nowego organu - Rady Ustawodawczej resortu morskiego. Teraz naczel-

nym organem prawodawczym stała się 20-osobowa Sekcja Morska Wsierosyjskiego Centralnego Ispolnitielnogo Komiteta Sowietow = Wszechrosyjskiego Centralnego Komitetu Wykonawczego Rad (WCIK), jej członkowie zostali wybrani przez zjazd. Naczelnym organem kierowniczym pozostawało Kolegium Morskie. Dowództwa flot i flotylli zostały zniesione, a ich funkcje objęły komitety centralne poszczególnych flot i flotylli<sup>7</sup>.

W styczniu 1918 roku W.I. Lenin zatwierdził dekret „Stanowisko o Morskiej Radzie Ustawodawczej”, która stała się organem, przygotowującym najważniejsze decyzje w sprawie floty, które potem zatwierdzał WCIK i Rada Komisarzy Ludowych. Głównym organem wykonawczym, wprowadzającym w życie dekrety i decyzje radzieckiego rządu we flocie stało się Najwyższe Kolegium Morskie, utworzone decyzją Rady Komisarzy Ludowych w listopadzie 1917 r. W jego skład weszli: Ludowy Komisarz ds. wojenno-morskich P.E. Dybienko, kierujący Morskim Ministerstwem M.W. Iwanow i jego pomocnik A.W. Kowalski. Morskie Kolegium, które zaczęło funkcjonować 14 listopada 1917 roku, wydawało rozkazy flocie i resortowi morskiemu, które podpisywane były przez Ludowego Komisarza i kierującego ministerstwem. Końcowym etapem wdra-

żania nowych organów kierowniczych RKKF stanowiło postanowienie radzieckiego rządu z 22 lutego 1918 roku o utworzeniu Ludowego Komisarjatu ds. morskich. Tym postanowieniem Najwyższe Kolegium Morskie przemianowano w Kolegium Ludowego Komisarjatu ds. Morskich, a Radę Ustawodawczą zlikwidowano. Tym samym zakończono proces likwidacji kierowniczych struktur byłej carskiej floty. W strukturze nowego Komisarjatu pozostał z poprzednimi funkcjami Morski Sztab Generalny, Główny Sztab Morski, główne zarządy. Wkrótce Główny Sztab Morski został zlikwidowany, a z jego składu wydzielono zarządy ds. kadry i szkolnictwa wojenno-morskiego.

Pierwszym Komisarzem RKKF został były marynarz Floty Bałtyckiej P.E. Dybienko. Podlegały mu wszystkie floty i flotylle, obrona wybrzeża, morskie zarządy i urzędy, w tym służby tyłowe, uczelnie i szkoły wojenno-morskie, przygotowujące kadry dla czerwonej floty. Z utworzeniem Ludowego Komisarjatu ds. morskich kierowanie siłami morskimi Republiki i wszystkimi służbami w zakresie ich zabezpieczenia wykonywało Kolegium Ludowego Komisarjatu w składzie P.E. Dybienko

7. J. Gozdawa-Golębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*. Warszawa 1997. Wyd. III, s. 422.



(przewodniczący) i czterech członków: I.I. Wachramiejewa, F.F. Raskolnikowa, S.E. Saksa i W.M. Altfatera.

Nowe dowództwo dysponowało na początku 1918 roku potężną flotą okrętów wojennych i pomocniczych. Liczyła ona: 17 okrętów liniowych (w tym 4 drednoty typu „Siewastopol”), 14 krążowników, 1 krążownik pomocniczy, 90 niszczycieli (w tym nowoczesne typu „Nowik”), 22 torpedowce, 43 okręty podwodne, 48 morskich i rzecznych kanonierek, 6 uzbrojonych parowców, 45 stawiaczy min i sieci, 124 trałowce, 13 okrętów dozorowych, 2 pancerniki szkolno-artyleryjskie, 8 transportowców i okrętów baz wodosamolotów, 82 kutry dozorowe i ścigacze okrętów podwodnych, ponad 110 okrętów łącznikowych, ponad 470 jednostek pomocniczych różnego przeznaczenia. Obrona wybrzeża na Bałtyku i Morzu Czarnym liczyła do 420 dział kalibru od 57 do 356 mm. Jednak większość dużych okrętów bojowych była już przestarzała. Ale nie minie rok jak z tej potężnej floty pozostaną nędzne resztki.

W początkowym okresie istnienia w skład RKKF weszły floty Morza Bałtyckiego, Czarnego, flotylli Północnego Oceanu Lodowatego, Syberyjska, Kaspijska, Amurska rzeczna i Czudzka jeziorowa starego formowania, obejmujące taktycznie jednorodne zespoły okrętów. Na początku 1918 roku największą siłę przedstawiała Flota Morza Bałtyckiego (tak do 21.IV.1921 r. brzmiała oficjalna nazwa Floty Bałtyckiej; dowódca – A.A. Rużek, szef sztabu – A.M. Szczastnyj). W jej skład wchodziło 7 okrętów liniowych (w tym 4 drednoty), 9 krążowników, 58 niszczycieli (w tym 16 nowych – typu „Nowik”), 7 torpedowców, 26 okrętów podwodnych i wiele innych mniejszych jednostek. We flocie na dzień 1 lutego 1918 r. służyło 59 260 oficerów i marynarzy.

Bolszewicy zdawali sobie sprawę z trudności w dowodzeniu operacjami morskimi i sprawami rozwoju technicznego floty. Szeregowi marynarze awansowani na wysokie stanowiska byli ignorantami i nie radzili sobie z wieloma kwestiami. Rewolucyjny zapal już nie wystarczał, potrzebne były specjalistyczne kadry. Chcąc nie chcąc trzeba było sięgnąć po oficerów starej carskiej floty. Mimo sporego oporu do

współpracy z nową władzą część oficerów dała się namówić na powrót do służby. Znaleźli się wśród nich zwykli karierowicze i pieczeniarze, ale były też osoby o wysokich kwalifikacjach morskich i moralnych jak choćby A.M. Szczastnyj i S.W. Zarubajew, którzy przyplacili to życiu. Kilku oficerów zrobiło później karierę w WMF ZSRR jak M.W. Wiktorow, J.F. Rall, Ł.A. Galler, S.P. Stawickij, A.P. Szerszow, N.B. Pawłowicz, I.P. Czernyszew, A.W. Sztal i kilku innych.

#### **Pokój brzeski i jego wpływ na dalsze losy RKKF**

Zaraz po przewrocie październikowym w Rosji zaczęła się wojna domowa. Kraj podzielił się na czerwonych i białych, którzy toczyli ze sobą krwawe boje. Sytuacja wojenno-polityczna w Rosji była skomplikowana – państwo rosyjskie nadal znajdowało się w stanie wojny z państwami centralnymi (Niemcami, Austro-Węgrami i Turcją). Masowe dezercje żołnierzy spowodowały upadek frontu. Armie państw centralnych bez większych przeszkód mogły wejść w głąb Rosji na Białoruś do Krajów Bałtyckich i na Ukrainę. W Brześciu Litewskim toczą się negocjacje w sprawie zamrożenia frontu Niemiecko-Rosyjskiego. Niemcy stawiają bolszewikom ultimatum wyznaczające Rosji okres trzech tygodni na poddanie się żądaniom mocarstw centralnych. Aby wyrzucić nacisk na Rosjan, 9 lutego, mocarstwa centralne popisały osobny pokój z Ukrainą, uznając ją za niezależne państwo. W odpowiedzi Lenin polecił powołać w Charkowie Radę złożoną z bolszewików, by zrównoważyć wpływ Rady narodowej w Kijowie.

18 lutego ruszyła ofensywa wojsk niemieckich i austro-węgierskich w kierunku Piotrogradu i Ukrainy. Żołnierze i marynarze rosyjscy poszli w rozsypkę. Lenin wydał słynną odezwę „Socjalistyczne państwo w niebezpieczeństwie”, ale ostatecznie zdecydował się na podpisanie warunków pokoju. Niemiecka ofensywa zostaje zatrzymana na podejściach do Piotrogradu. Cena pokoju jest niezwykle wysoka. Niemcy rościły sobie prawo do Polski, Litwy i części Białorusi. Bolszewicy musieli uznać suwerenność Ukrainy i Finlandii. Rosja musiała odstąpić Batumi i Kars Turcji. Jednostki

floty miały być rozbrojone w jak najkrótszym czasie. 24 lutego, rząd bolszewicki podpisał oficjalnie traktat w Brześciu Litewskim, co nie przeszkadzało mocarstwu centralnym rozpocząć nową ofensywę. Podpisanie pokoju i obecność wojsk niemieckich na terytorium Rosji miały się okazać brzemiennie w skutki.

Lutowa ofensywa wojsk niemieckich zagroziła głównym bazom Floty Bałtyckiej w Rewlu i Helsingforsie (Helsinki). Na polecenie Lenina 17 lutego 1918 roku kolegium Komisariatu Morskiego wydało Centrobałtowi dyrektywę – wyprowadzenia z tych baz wszystkich okrętów. W tym czasie w rewelskiej bazie przebywały 64 okręty, w tej liczbie 5 krążowników, 14 okrętów podwodnych, 2 stawiacze min, 10 trałowców oraz 33 okręty pomocnicze i transportowe. Wiele z nich znajdowało się w remoncie, z rozebranymi maszynami, na wielu stan załóg wynosił zaledwie 30-40% stanu etatowego. 19 lutego, już w drugim dniu niemieckiej ofensywy, port rewelski opuściły pierwsze 2 transportowce z materiałami wojskowymi i 2 okręty podwodne, prowadzone przez lodołamacz *Wołyniec*. 20 lutego do portu wszedł lodołamacz *Jermak* z grupą 82 specjalistów, głównie mechaników i sterników, którzy mieli pomóc w uruchomieniu i wyprowadzeniu części jednostek. 22 lutego lodołamacz *Jermak* wyprowadził z portu drugą grupę okrętów. Rankiem 25 lutego po całonocnej wyteżonej pracy na redzie zewnętrznej stały już krążowniki *Riurik*, *Oleg*, *Bajan* i *Bogatyri*. Kiedy Niemcy zajmowali już miasto jako ostatni port opuścił krążownik *Admirał Makarow*. W porcie pozostały wraki 6 małych okrętów podwodnych zniszczonych, bo ich stan techniczny nie pozwalał na wyjście w morze. Po dwóch dniach i pokonaniu 50 mil 27 lutego okręty i lodołamacze dotarły do Helsingforsu. Po drodze utracono okręt podwodny *Jedynorog* zgnieciony przez zwały lodu. Łącznie uratowano 56 okrętów i statków<sup>8</sup>.

Wkrótce okazało się, że baza w Helsingforsie również jest zagrożona. W Finlandii wybuchło powstanie inspirowane przez bolszewików. W odpowiedzi nastąpiła ofensywa gen. K. Mannerheima. W Helsingforsie zaczął

<sup>8</sup> M. Glock, *Lodowa ucieczka. Ewakuacja z Rewla i Helsingforsu w 1918 roku*. „Okręty” Nr 12/2012, s. 17.

się chaos. Marynarze kradli z okrętów i magazynów co się dało i sprzedawali: paliwo, smary, żywność, meble, rewolwery, karabiny maszynowe, a nawet szalupy okrętowe. Operacja ewakuacji nie była prosta. W portach Finlandii w tym czasie przebywało około 500 okrętów i statków, z tego gros w Helsingforsie. Bezpośrednie przygotowania do ewakuacji rozpoczęto 6 marca. Dowodzący operacją kapitan 1 rangi Aleksiej M. Szczastny postanowił podzielić wszystkie jednostki na trzy zespoły w zależności od ich wielkości. Ewakuacja miała się odbywać kilkoma trasami. Brakowało dostatecznej liczby silnych lodołamaczy. Pierwszy zespół wyszedł z Helsingforsu już 12 marca. W jego składzie znalazły się najcenniejsze jednostki, 4 nowe drednoty (*Gangut*, *Pietropawłowsk*, „*Siewastopol* i *Poltawa*), 2 krążowniki pancerne – *Riurik* i *Admirał Makarow* oraz krążownik *Bogatyř*. Zespołowi torowały drogę 2 duże lodołamacze *Jermak* (10 000 KM) i *Wołyniec* (4500 KM). Lodołamacze z trudem radziły sobie z pokrywą lodową grubości 75-80 cm. Najgorsze były spiętrzone do wysokości 3 m zwalę lodowe. Rejs kontynuowano tylko w dzień, gdyż w nocy groziło im uszkodzenie. 17 marca cały zespół dotarł do Kronsztadu. Pokonanie liczącej 180 mil trasy w normalnych warunkach zajmowało około 10 godzin.

W Helsingforsie obok rosyjskich

okrętów stacjonował również sojuszniczy zespół brytyjskich okrętów podwodnych kmdr. Cromie. W momencie wyjścia pierwszej grupy okrętów, Anglicy, wyprowadzili swoje okręty podwodne w rejon latarni Grohara (Harmaja) i zatopili je (*E-1*, *E-8*, *E-9* i *E-19*). Oprócz tych dużych okrętów zniszczyli kilka małych (*C-26*, *C-27* i *C-35*).

W pierwszej połowie marca Bolszewicy stracili dwa lodołamacze, które przeszły na stronę fińską. 21 i 29 marca dołączyły do nich dwa duże lodołamacze *Tarmo* (2300 t) i *Wołyniec*. Ewakuacja okrętów została więc poważnie utrudniona. W Helsingforsie w ostatnich dniach przed wyjściem w morze zbiegło wielu oficerów, zabierając często pieniądze okrętowe. 3 kwietnia pierwsze oddziały niemieckie wylądowały na półwyspie Hanko. W bazie znajdowało się kilkanaście okrętów i statków. Wysadzono w powietrze okręty podwodne *AG-11*, *AG-12*, *AG-15* i *AG-16*, a także okręt bazę *Aland* i okręt dozorowy *Jastrieb*. Niezwłocznie do admirała Maiera udała się delegacja kilku oficerów i marynarzy. Ten dał bolszewikom czas do 30 marca na opuszczenie bazy w Helsingforsie.

W skład drugiego zespołu początkowo włączono pancerniki *Riespublika*, *Andriej Pierwozwannyj*, stawiacze min *Wołga*, *Liena* i transportowiec *Burlak*. Z powodu pogarszającej się sytuacji lodowej i kłopotów z lodołamaczami

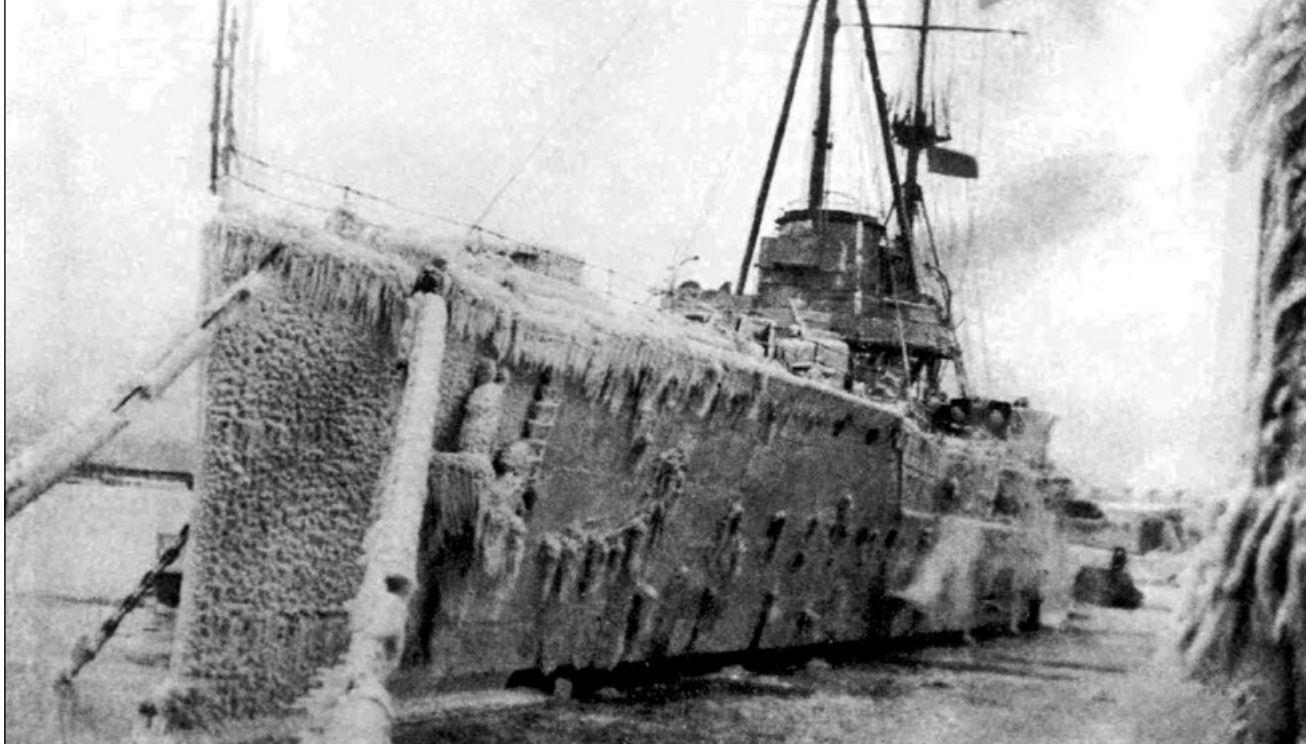
wyjście zespołu trzeba było przełożyć. W pierwszej dekadzie kwietnia udało się zgromadzić zespół lodołamaczy; *Truwor*, *Awans*, *Artillierist*, *Ruslan*, *Smielyj*, *Bojkij*, *Nagren*, *Czernomorski-je Nr 2*, *Nr 3* i *Nr 4*. Były to co prawda jednostki o niewielkiej mocy, ale cóż, dobre i to. Dopiero 5 kwietnia sformowano zespół z dwoma wymienionymi wcześniej pancernikami, krążownikami *Bajan* i *Oleg* oraz okrętami podwodnymi *Tur*, *Tigr* i *Ryś*. Kolumnę poprzedzały dwa niewielkie lodołamacze portowe *Gorod Riewiel* i *Silacz*. Nauczeni smutnym doświadczeniem bolszewicy obsadzili oba lodołamacze uzbrojonymi oddziałami w celu ich ochrony przed uprowadzeniem. Początkowo rejs przebiegał bez zakłóceń, ale już następnego dnia, po pokonaniu 60 mil, w rejonie wyspy Rodskär, lodołamacze okazały się za słabe do sforsowania pokrywy lodowej. Od naporu lodu uszkodzenia odniósł okręt podwodny *Ryś* i musiał wrócić do Helsingforsu. Pozostałe okręty kontynuowały rejs. Krążowniki wzięły na hol okręty *Tigr* i *Tur*. Do przodu wysunął się okręt liniowy *Andriej Pierwozwannyj*, aby zastąpić lodołamacze. Ale i jego wysiłki okazały się bezowocne. Okręty ugrzęzły w lodach na dobre. Na pomoc z Kronsztadu ruszył lodołamacz *Jermak*. Do ochrony przydzielono mu krążownik pancerny *Riurik*, był zbyt cenny by go stracić. Obie jednost-

Niemiecki krążownik lekki *Königsberg* w wejścia do Zatoki Fińskiej, 1918 rok

Fot. zbiory Reinharda Kramera







Krażownik pancerny *Riurik* po lodowym marszu.

Fot. zbiory Siergieja Patianina

ki 8 kwietnia dotarły do uwiecznionego zespołu. 10 kwietnia wszystkie okręty szczęśliwie dotarły do Kronsztadu<sup>9</sup>.

W porcie na ewakuację czekało jeszcze ponad 170 jednostek. A. Szczastny postanowił podzielić je na sześć grup (eszelonów). Taka organizacja pozwalała lepiej dobrać jednostki pod względem wielkości i mocy maszyn, sprawniej nimi dowodzić i lepiej gospodarować ograniczonymi siłami lodołamaczy. Pierwsza część trasy torowały lodołamacze z Helsingforsu, a w drugiej z pomocą szły *Jermak*, *Gorod Riewiel* i *Silacz*, które bazowały w Kronsztadzie. Rankiem 7 kwietnia jedenaście okrętów, głównie podwodnych (*Wiepr*, *Wołk*, *Jersz*, *Zmieja*, *Leopard*, *Pantiera*, *Ryś*, *Ja-*

*guar*) stanowiących pierwszy eszelon trzeciego zespołu wyszły na redę. Drogę miały torować *Ruslan*, statek łącznikowy *Jastrieb*, i silny holownik *Arkona*. Po nocnej przerwie, rejs kontynuowano. O godz. 17:00 dowódca zamykającego szczyk holownika powiadomił dowódcę eszelonu, że jest prześladowany przez lodołamacze *Turmo* i *Wołyniec*, idące pod fińską flagą. Wzbudziło to duży niepokój załóg<sup>10</sup>. W ciągu trzech dni okręty przebyły zaledwie 50 mil. Sytuacja eszelonu z każdą godziną pogarszała się. 13 kwietnia z pomocą pospieszył *Kreczet*, który wyszedł z Helsingforsu 11 kwietnia i dysponujący mocnym kadłubem. 18 kwietnia grupa dotarła do Kronsztadu. Kilka jednostek doznało poważnych

uszkodzeń.

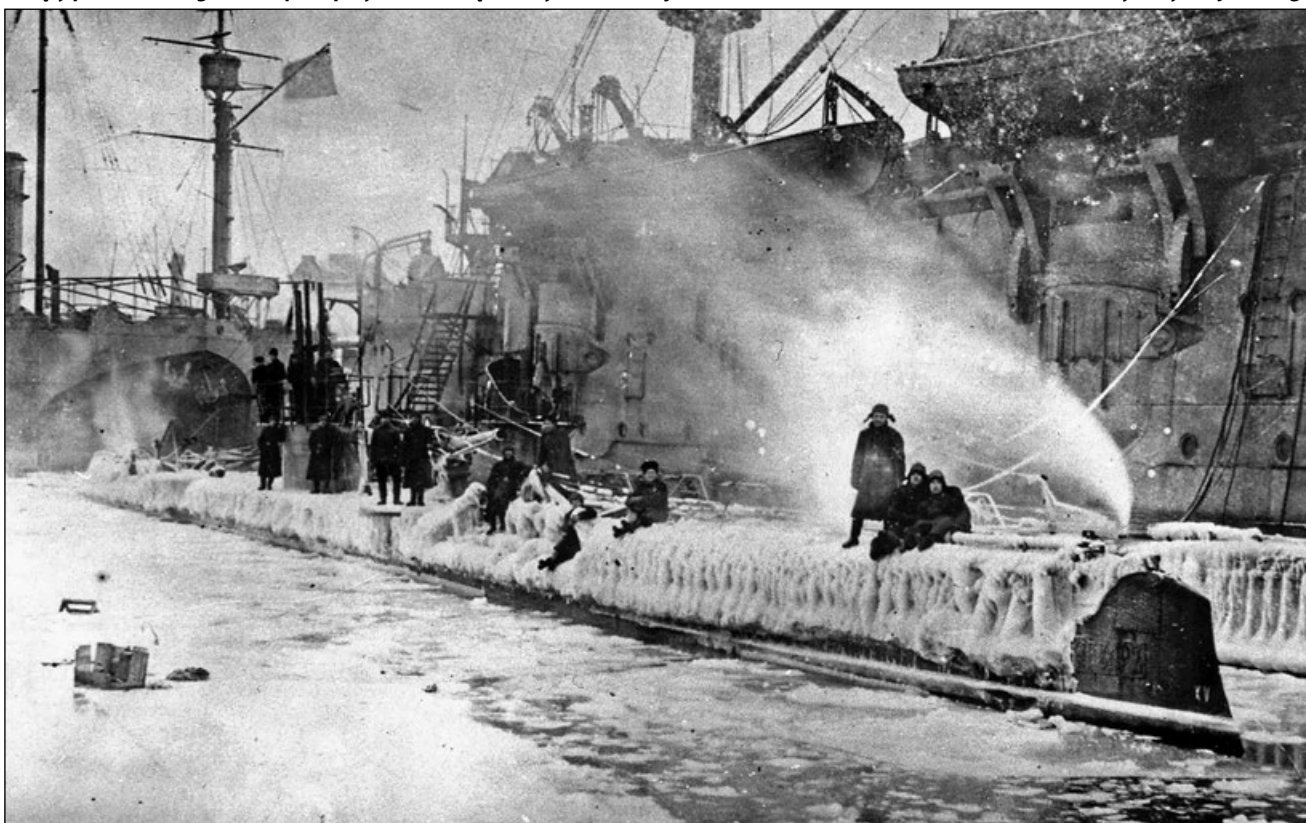
Druga grupa wyruszyła do Kronsztadu 10 kwietnia. Oprócz idących na holu okrętów podwodnych *Kuguar* i *Ugor'* liczyła jeszcze 6 niszczycieli, 2 trałowce, 4 dozorców, stawiacz min *Wołga*, łącznie 27 jednostek. Wyjście tej grupy poprzedziły dramatyczne wydarzenia na lodołamaczu *Awans*. W nocy podczas załadunku węgla zdezerterował kapitan, a część załogi domagała się pieniędzy za dodatkowe prace. Rejs też nie wyglądał najlepiej. Rynna tworzona przez lodołamacze

9. E. Kosiarz, *Biwy na Bałtyku*. Warszawa 1978, s. 526.

10. W.M. Tiurin, I.I. Jakowliw, *Liedowaja odisseja Baltfloty*. Moskwa 1976, s. 78

Okręty podwodne *Jaguar* i *Leopard* przy burcie okrętu-bazy *Pieter Wielikij*, 16 kwietnia 1918 roku.

Fot. zbiory Borysa Ajzenberga



była zbyt wąska dla większości okrętów. Marsz na długie godziny zamierał. W ciągu dnia okręty przebyły tylko 10 mil.

Trzeci, czwarty i piąty eszelon 3 zespołu w niewielkich odstępach czasowych wyszły z Helsingforsu 10 kwietnia. W składzie tych grup znalazło się 30 niszczycieli, 9 trałowców, 5 dozorowców, 2 stawiacze min, 28 transportowców i innych jednostek. Oprócz tego, w tym samym dniu pod wieczór, tworząc oddzielną grupę wyszło z bazy jeszcze 11 mniejszych okrętów i kilkanaście jednostek pomocniczych. Łącznie 10 kwietnia opuściło Helsingfors około 100 okrętów i statków. Ostatni szósty eszelon, wyszedł 11 kwietnia rano. Liczył ponad 40 jednostek, w tej liczbie 12 niszczycieli, okręty podwodne, transportowce, trałowce i dozorowce. Prowadził je przez lody okręt ze wzmocnieniami lodowymi *Kreczet*. Na *Kreczenie* przemieszczał się sztab Floty Bałtyckiej. Eszelon, który wyszedł ostatni z Helsingforsu do Kronsztadu dotarł pierwszy już po trzech dniach żeglugi. Najgorzej miały jednostki idące torem wodnym blisko brzegu tzw. szkiegowym, tam warunki lodowe były najtrudniejsze. Niszczyciel *Bojewoj* został niemal zgnieciony przez lody i cudem się wyrwał z okowów.

Między 2 a 29 maja z Helsingforsu i innych portów Finlandii wróciło do Rosji jeszcze ponad 30 okrętów i statków. Ostatni, 29 maja na redzie Kronsztadu pojawił się okręt szkolny (eks krążownik) *Pamiat' Azowa*. Na jego pokładzie wrócił Zielienoj i jego sztab<sup>11</sup>. Łącznie w rezultacie operacji powróciło 236 jednostek: 6 okrętów liniowych, 5 krążowników, 59 niszczycieli i torpedowców, 12 okrętów podwodnych, 25 dozorowców i trałowców, 5 stawiaczy min, 60 transportowców i jednostek pomocniczych, 28 holowników, 7 lodołamaczy, wiele innych. Najsmutniejsze jest to, że główny autor sukcesu A. Szczęsny zamiast orderów i nagród został w jakiś czas potem rozstrzelany. Stał za tym L.D. Trocki, który sformułował pod jego adresem absurdalny zarzut: chęć zdobycia popularności, by wykorzystać ją przeciwko radzieckiej władzy!!!

## Na rozkaz Lenina

Niemieckie naczelne dowództwo postanowiło zająć Ukrainę aby zapew-

nić Niemcom wyżywienie z powodu alianckiej blokady, dostawy żywności. 15 marca delegacja bolszewicka, obecna w Brześciu Litewskim przyjęła, założenia traktatu narzucone przez państwa centralne, które nakazywały formalne przekazanie Floty Morza Czarnego pod kontrolę niepodległej Republiki Krymskiej (dawna nazwa Republika Taurydzka). Nie czekając na to, 17 marca, oddziały państw centralnych weszły do Nikolajewa gdzie napotkały w stocznicach liczne jednostki w różnym stadium budowy. Były to m.in. krążownik *Demokracja* (eks *Impierator Mikołaj I*), lekkie krążowniki *Admirał Nachimow*, *Admirał Łazariew*, *Admirał Kornilow*, *Admirał Istomin* (typu „Światłana”), niszczyciele *Korfu*, *Lewkas*, *Cerigo*, *Zante* (typu „Nowik”), okręty podwodne AG-22, AG-23, AG-24, AG-25, AG-26, AG-27 oraz wiele barek desantowych typu „Elpidifor”. W związku z panującym chaosem na prośbę ukraińskiej Centralnej Rady Niemcy zaczęli zajmować całe terytorium Ukrainy zbliżając się do Krymu<sup>12</sup>. Po przekroczeniu Perekopu ruszyli na Symferopol. Na wieść o zbliżaniu się Niemców oddziały czerwonych w popłochu wycofywały się do Sewastopola. W związku z groźbą zajęcia bazujących w Sewastopolu okrętów 23 kwietnia 1918 roku Rada Komisarzy Ludowych nakazała przebazowanie do Noworosyjska. Ale teraz rewolucyjni marynarze ze zdziwieniem zauważyli, że dowodzenie flotą to nie bułka z masłem. To trudniejsza sztuka niż zabijanie oficerów i grabienie piwnic z winami. Marynarze-bolszewicy wpadli w panikę, bo nie wiedzieli jak i dokąd uciekać. Po wielogodzinnych wiecech 29 kwietnia uwolniono z więzienia kontradmirała M.P. Sablina i zaproponowano mu dowództwo floty. Admirał przyjął propozycję postawił jednak warunek pełnego podporządkowania się jego rozkazom<sup>13</sup>.

W tym dniu Sewastopol opuściła brygada niszczycieli, którą do Noworosyjska poprowadził starszy lejtnant E.S. Gernet. Zespół liczył 14 niszczycieli: *Kiercz*, *Kaliakrja*, *Pronzitielnyj*, *Pyłkij*, *Gromkij*, *Pospiesznyj*, *Żiwój*, *Lejtnant Szestakow*, *Kapitan-lejtnant Baranow*, *Gadżibej*, *Żarkij*, *Strogij*, *Smietliwyj* i *Striemitielnyj*. Nazajutrz o północy, w zupełnych ciemnościach opuszczają bazę w Sewastopo-

lu dwa drednoty: *Wola* (eks *Impierator Aleksandr III*), *Swobodnaja Rossija* (eks *Imperatrix Jekatierina II*), niszczyciele *Gniewnyj* i *Biespokojnyj*, krążownik pomocniczy *Trojan*, 10 kutrów motorowych, 8 transportowców i 11 holowników. Z okolicznych wzgórz niemiecka artyleria polowa otwiera do nich ogień. W całym zamieszaniu nie było komu otworzyć zapory bonowej. Dopiero kilku oficerów wykorzystując kuter admirałski i szalupę uwalnia eskadrę z pułapki. Niektóre jednostki zostały trafione pociskami ale na szczęście niezbyt groźnie. Jedyne niszczyciel *Gniewnyj* ląduje na brzegu, bo jego załoga maszynowa w panice pomyliła komendy i zamiast „cała wstecz” dała „całą naprzód”. Okrętowi nie udało się zejść na wodę i trzeba go było wysadzić. Reszta okrętów 1 maja dotarła do Noworosyjska i stanęła na wewnętrznej redzie. Na ich pokładach znajdowało się około 3500 marynarzy<sup>14</sup>.

Pozostałe w Sewastopolu jednostki (m.in. 6 starych pancerników, 2 krążowniki) w większości z niepełnymi załogami, miały zostać zatopione. Zamiast tego wciągnęły ukraińskie flagi. Po wkroczeniu Niemców do Sewastopola (1 maja) odpowiedzialny za zniszczenie okrętów kapitan 1 rangi Ostrogradski został mianowany (w nagrodę?) „morskim przedstawicielem Państwa Ukraińskiego”. Była to jednak funkcja wyłącznie dekoracyjna, a 3-4 maja na masztach zdobytych w porcie jednostek powiewały już flagi niemieckie. Wczesnym rankiem 1 maja przed Sewastopolem pojawił się krążownik liniowy *Goeben* (wiceadmirał Hubert von Rebeur-Paschwitz) w towarzystwie tureckiego krążownika *Hamidiye*. Następnego dnia obie jednostki wchodziły do portu, a *Goeben* w lipcu trafia do doku<sup>15</sup>. 13 maja na krążowniku *Prut* (eks turecki *Mecidiye*) podniesiono uroczyste turecką flagę. Potem *Hamidiye* wziął go na hol i odprowa-

11. Aleksandr P. Zielienoj, były admirał floty carskiej na służbie bolszewików, dowodził grupą okrętów i statków, które pozostały jeszcze w Helsingforsie po zajęciu miasta przez Niemców w dniu 30 kwietnia 1918 r.

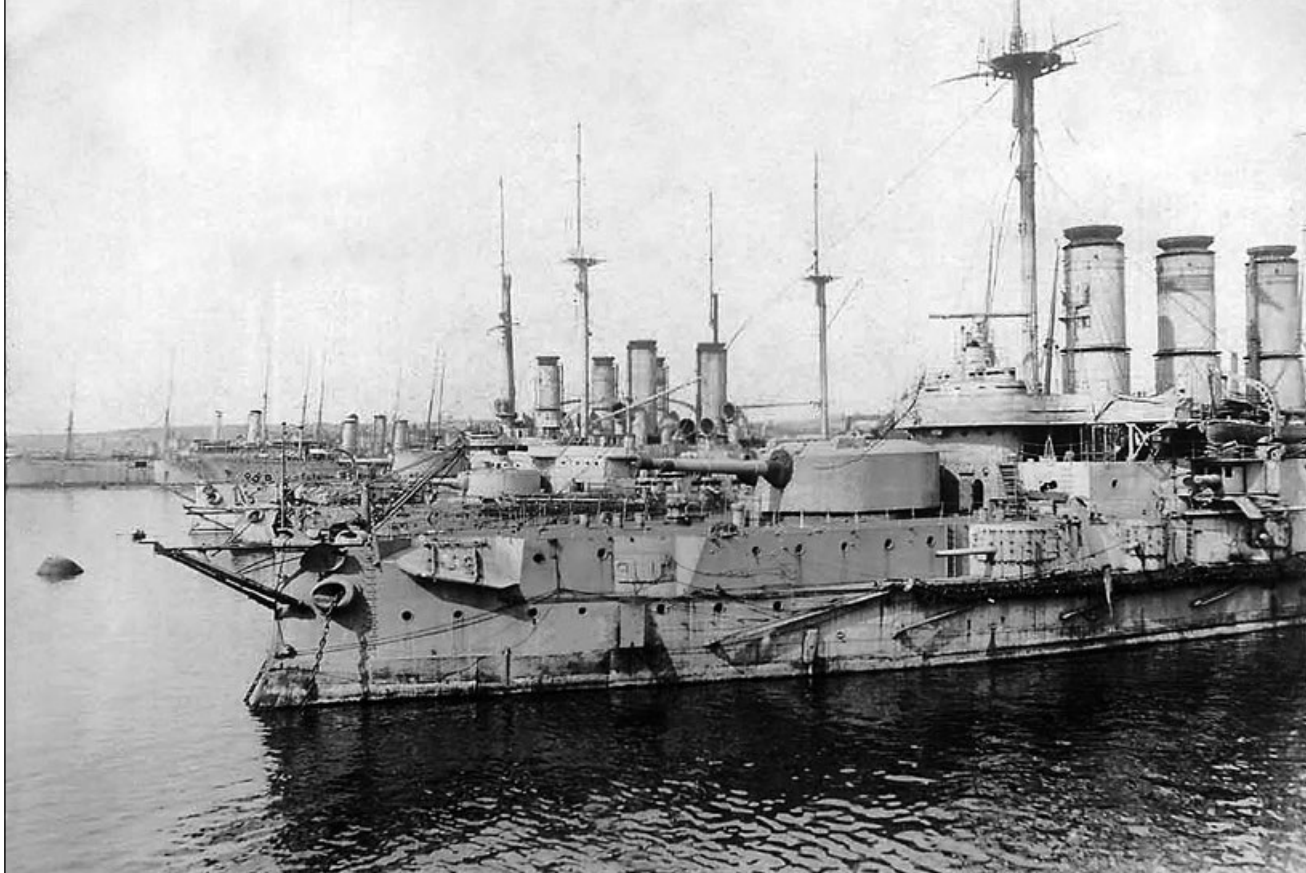
12. Rozczarowani postawą Rady Centralnej Niemcy rozpedzili ją i zastąpili marionetkowym rządem byłego oficera carskiej armii hetmana Pawła Skoropadskiego.

13. G.K. Graf, *Riewolucija i Flot. Baltijskij Flot w 1917-1918 gg.* Moskwa 2011, s. 87.

14. Według: A.B. Szirokorada, *Czernomorskij Flot w triech wojnach i triech riewolucjach.* Moskwa 2007, s. 191.

15. W Turcji nie było tak dużego doku i od 5 lat okręt nie był dokowany.





**Pancernik *Iwan Złatoust* w Sewastopolu, 1918 rok.**

**Fot. zbiory Siergieja Patianina**

dził do Stambułu.

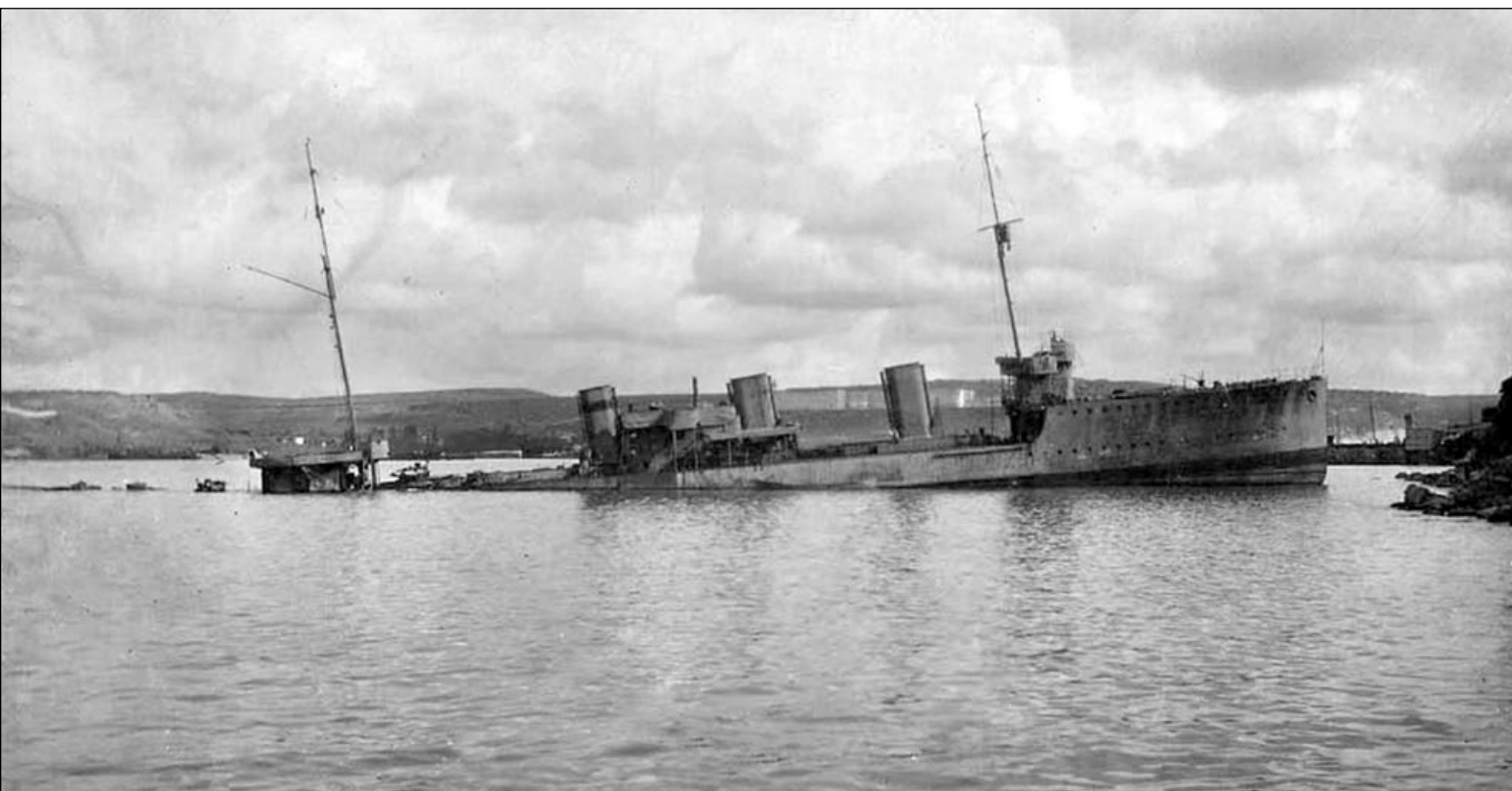
Tymczasem przed załogami okrętów przebywających w Noworosijsku pojawił się dylemat - co dalej? Admirał Sablin odnosił się sceptycznie co do dalszego pobytu w tym porcie. Brakowało przede wszystkim paliwa. Admirał zwracał się też wielokrotnie do Moskwy o dostarczenie zaopatrzenia, broni i amunicji, ale jego depesze pozostawały bez odpowiedzi. W tydzień po przyjeździe do Noworosijska Sablin otrzymał telegram od feldmarszałka Hermanna von Eichhorna z Kijowa z oskarżenia-  
**Niszczyciel *Gniewnyj* na skałach po rozbrojeniu, 1918 rok.**

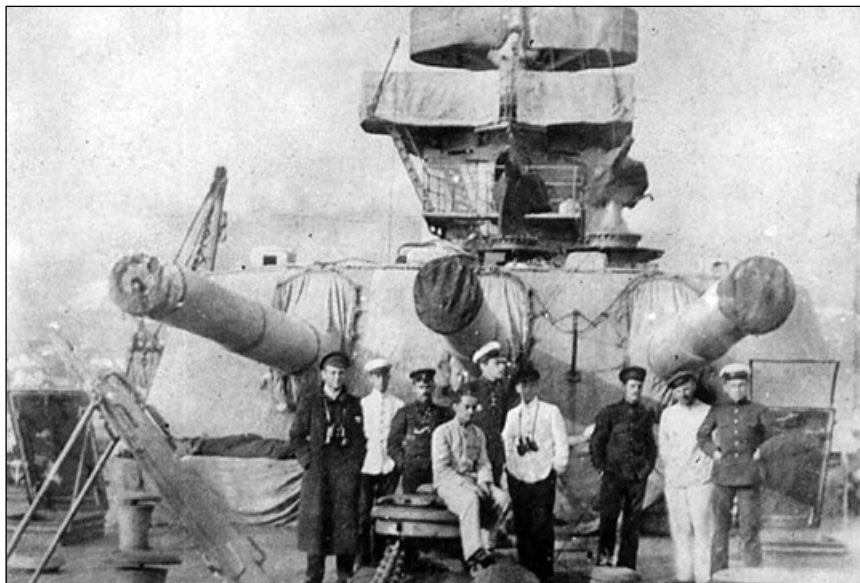
mi o łamanie warunków pokoju brzeskiego i żądaniem powrotu do Sewastopola. Termin ultimatum upływał 19 czerwca. Sablin próbował tłumaczyć się ale nie wpłynęło to na postawę marszałka. Od czasu wymiany telegramów nad Noworosijskiem zaczęły się pojawiać samoloty niemieckie, a przed portem w odległości 50-55 kabli patrolował w położeniu nawodnym UC 23.

Szef Morskiego Sztabu Generalnego E.A. Berens uważał, że okręty należy zniszczyć w Noworosijsku, bo inaczej wpadną w ręce Niemców i Turków.

Lenin wysłał do Noworosijska swojego przedstawiciela członka kolegium Narkomatu ds morskich, byłego marynarza I.I. Wachramiejewa ze ściśle tajną depeszą o treści: „*Widząc beznadziejność położenia, wskazawaną przez wysokie autorytety wojskowe, flotę zniszczyć niezwłocznie*”. Sablin po zapoznaniu się z nią odpowiedział, że chce przyjechać do Moskwy w celu złożenia wyjaśnień. Następnego dnia admirał wyjechał do Moskwy wyznaczając na zastępcę kapitana 1 rangi Aleksandra I. Tichmieniowa. Załogi niemal bez przerwy wie-

**Fot. Centralny Wojenno-Morskiej Muzej**





Rufowa wieża drednota *Swobodnaja Rossija* (eks *Imperiatrica Jekatierina Wielikaja*), 1918 rok.  
Fot. zbiory Siergieja Patianina

cowali. Dużą aktywność wykazywał dowódca niszczyciela *Kiercz* - Władimir F. Kukiel, zwolennik zatopienia okrętów. 10 czerwca Tichmieniew otrzymał kolejną szyfrowaną depeszę od Lenina, w której ten pisał: „Prześlemy do was otwarty telegram – aby wracać do Sewastopola, ale macie obowiązek nie wykonać tego rozkazu, na odwrót należy flotę zniszczyć”. Dla wodza rewolucji los okrętów nie stanowił większego problemu. Interesowało go wyłącznie utrzymanie władzy, za wszelką cenę. Nie chciał jednak prowokować Niemców, dlatego 13 czerwca porozumiał się z nimi w sprawie przyszłości Floty Czarnomorskiej. Jednostki rosyjskie musiały opuścić Noworosyjsk i udać się do Sewastopola. Oficjalnie zgadzał się na wykonanie ultimatum, po cichu zaś planował coś innego. Cynizm polegał na

**Niszczyciel *Kercz* w Jalcie, 1918 rok.**

tym, że cała wina spadała na dowództwo floty. Inny wysłannik Moskwy, bolszewicki przedstawiciel Morskiego Komisarjatu Raskolnikow, znając nastroje oficerów i ich niechęć do zatopienia floty, obawiał się, że trafi ona ostatecznie w ręce białych.

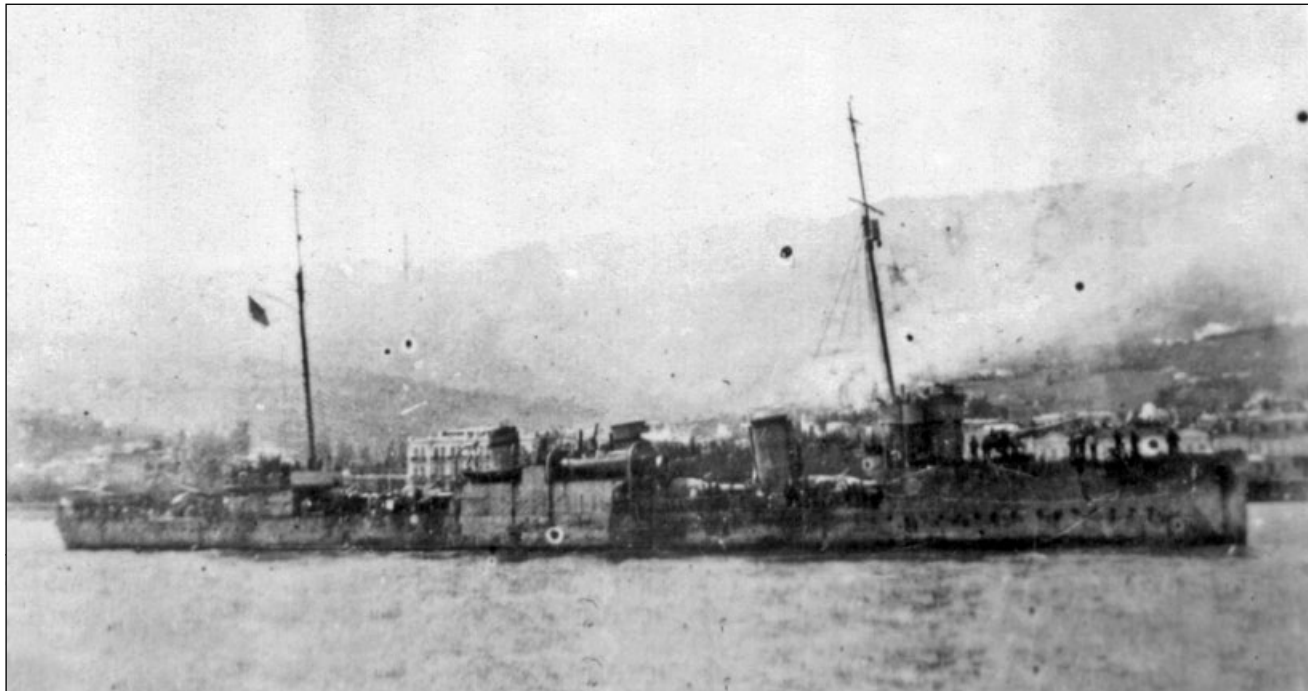
Tichmieniew jak zdecydowana większość oficerów był przeciwny niszczeniu okrętów. Zebrał przedstawicieli załóg i przedstawił im tajne dokumenty otrzymane z Moskwy. Zdania wśród załóg były podzielone. Na licznych mitingach rozgorzała walka między bolszewikami, oficerami, eserami i ukraińskimi nacjonalistami na temat dalszych losów floty. Nadeszła wiadomość o desancie niemieckim w Tamaniu i zbliżaniu się niemieckiego 52. Korpusu, co niweczyło nadzieję na pozostanie w Noworosyjsku. W tym momencie, mora-

le załóg upadło. Następnego dnia do miasta wjechały dwa eszelony czerwonoarmiejców którzy przejęli wszystkie posterunki w mieście i dość prowokacyjnie odnosili się do marynarzy.

Zbliżał się termin upływu ultimatum. 14 czerwca Tichmieniew zawiadomił podwładnych, że są tylko dwa wyjścia albo zatopić okręty, albo wrócić do 19 czerwca do Sewastopola. Ogłoszono referendum. Odbłyło się 16 czerwca, wynik - 450 za zatopieniem, 900 za powrotem, 1000 wstrzymało się. Sprawa wydawała się przesądzona. Główny oponent Tichmieniewa eks st. lejtnant W. F. Kukiel wspomagany przez zastępcę narkoma ds. morskich byłego miczmana Fiedora F. Raskolnikowa rozpoczął kampanię propagandową na rzecz zatopienia okrętów. W efekcie część załóg zmieniła zdanie.

15 czerwca do opuszczenia Noworosyjska szykowały się oba drednoty oraz niszczyciele: *Dierzkij*, *Pospiesznyj*, *Biespokojnyj*, *Żiwój*. Kilka innych niszczycieli wyszło też na redę, chociaż ich załogi co chwilę zmieniały zdanie. Zacięte dyskusje trwały na niszczycielach 3. Dywizjonu, składającego się z niszczycieli tzw. serii uszakowskiej: *Kiercz*, *Kaljakria*, *Gadżibej* i *Fidonisi*. Rej wodził demagog Kukiel. Z niszczycieli wracających do Sewastopola zesłała część załóg. Rano 16-ego oba drednoty, 4 niszczyciele i krążownik pomocniczy *Trojan* podniosły parę. Na pozostałych załogi dalej miały się nie wiedząc co robić. Do niszczycieli stojących przy nabrzeżu podeszły tłumy manifestantów, część załóg zaczęła schodzić na ląd, tłum wtargnął na pokłady i zaczął rozkradać mienie. Aby zapo-

**Fot. zbiory Władimira Zabłockiego**





Jużnaja Buchta Sewastopola pod niemiecką kontrolą, 1918 rok.  
Fot. zbiory Reinharda Kramera



biec dewastacji okrętów *Dierzkij*, *Pospiesznyj* i *Biespokojnyj*, wśród krzyków i złorzeczeń odeszły na redę zewnętrzną. Na niszczycielu *Kiercz* podnoszono transparenty w rodzaju: „*śmierć okrętom idącym do Sewastopola*”, „*Zdraycy, zastanówcie się...*” itp. Część tłumu po pirsie i falochronach dotarła do drednotów. na *Swobodnuju Rosiju* po trapach, których nie zdążono podnieść tłum dostał się na pokład. W wyniku mitingu cała załoga maszynowni odmówiła powrotu do Sewastopola. W związku z takim obrotem spraw Tichminiew wydał rozkaz wymarszu. 18 czerwca za flagowym pancernikiem *Wola* pospieszyły *Pospiesznyj*, *Biespokojnyj*, *Dierzkij*, i *Żywoj*, których załogi były w większości wypadków ukraińskie. *Żywoj* holował porzucony przez załogę *Żarkij*, za nimi podążał *Trojan*, a nieco później dołączył *Pyłkij*. Tłum agitatorów nie dawał jednak za wygraną, kilka kutrów próbowało dogonić okręty a z ich pokładów próbowano jeszcze przekonać marynarzy do pozostania w Noworosyjsku, ale bezskutecznie.

Po odejściu części floty do Sewastopola przystąpiono do zatapiania okrętów na redzie Noworosyjska. Niszczyciele zatopiono na dużej głębokości. *Swobodna Rossija* wyprowadzona na

holu została storpedowana przez niszczyciel *Kiercz* salwą 4 torped. Oprócz tego zatopiono kilka zagranicznych statków, które wojna zastała w tym porcie. Kukiel ze swoim okrętem odpłynął do Tuapse i tam go zatopił. Dziwne zachowanie dowódcy *Kiercza* wynikało z obawy o swoje życie i los załogi. Mieszkańcy Noworosyjska pamiętali o styczniu 1918 r, kiedy jego załoga rozstrzelała ponad 40 oficerów pułku piechoty, grabiła i wszczyniała burdy<sup>16</sup>.

19 czerwca *Wola* z niszczycielami przybyła do Sewastopola. Załogi zeszyły na ląd, a okręty częściowo rozbrojono. Tym samym dołączyły one do pancerników 2. Brygady wiceadmirała Andrieja G. Pokrowskiego<sup>17</sup>. Do początków lipca Niemcy podnieśli flagi na kolejnych rosyjskich okrętach, m. in. na warsztatowcu *Kronsztad* (16 400 t). Krążownik *Pamiat' Merkurija* przekształcili w hulk. Latem do linii wprowadzili niszczyciel *Zorkij* (jako *R-10*), okręt podwodny *Gagara* (*US-4*) oraz 10 mniejszych okrętów. Jednostki te miały niemieckie załogi. 12 października, Niemcy przejmą pancernik *Wola*, kilka niszczycieli, które otrzymają nazwy: *R 01* (eks *Sczastliwyj*), *R 02* (eks *Bystryj*), *R 03* (eks *Gniewnyj*), *R 04* (eks *Lejtenant Zacariennyj*)

i okręty podwodne *Kaszalot*, *Kit*, *Utk*, *Gabara*, *Narwał* i *Krab*. Te okręty nie będą miały nigdy okazji pływać pod banderą niemiecką. W rzeczywistości, jedynie okręt desantowy Nr 410 będzie operacyjnie używany przez Niemców. W czasie okupacji niemieckiej, okręty będące w różnych fazach budowy w Nikolajewie otrzymały nazwy ukraińskie. Okręt liniowy *Impierator Nikolaj I - Swobodna Ukraina*, krążowniki *Admirał Nachimow* i *Admirał Łazariew* odpowiednio: *Hetman Bogdan Chmielnicki* i *Taras Szewczenko*, niszczyciele *Zante*, *Korfu* i *Lewkas* odpowiednio: *Kijów*, „*Hetman Iwan Wigoński*” i *Iwan Sirk*<sup>18</sup>.

Akt zniszczenia Floty Czarnomorskiej dopełnił się. Niemcy nie dysponując załogami dla obsadzenia wszystkich dużych jednostek, 23 października przekażą je flocie ukraińskiej, która przekształci się w 1919 roku po porażce Niemiec w „Ochotniczą Flotę przeciwko bolszewizmowi”.

(ciąg dalszy nastąpi)

16. G.K. Graf, *Riewolucija...*, s. 239.

17. Admirał wybrał służbę u hetmana Skoropadskiego. Po jego upadku został aresztowany ale cudem udało mu się zbiec do Bułgarii a potem do Kairu.

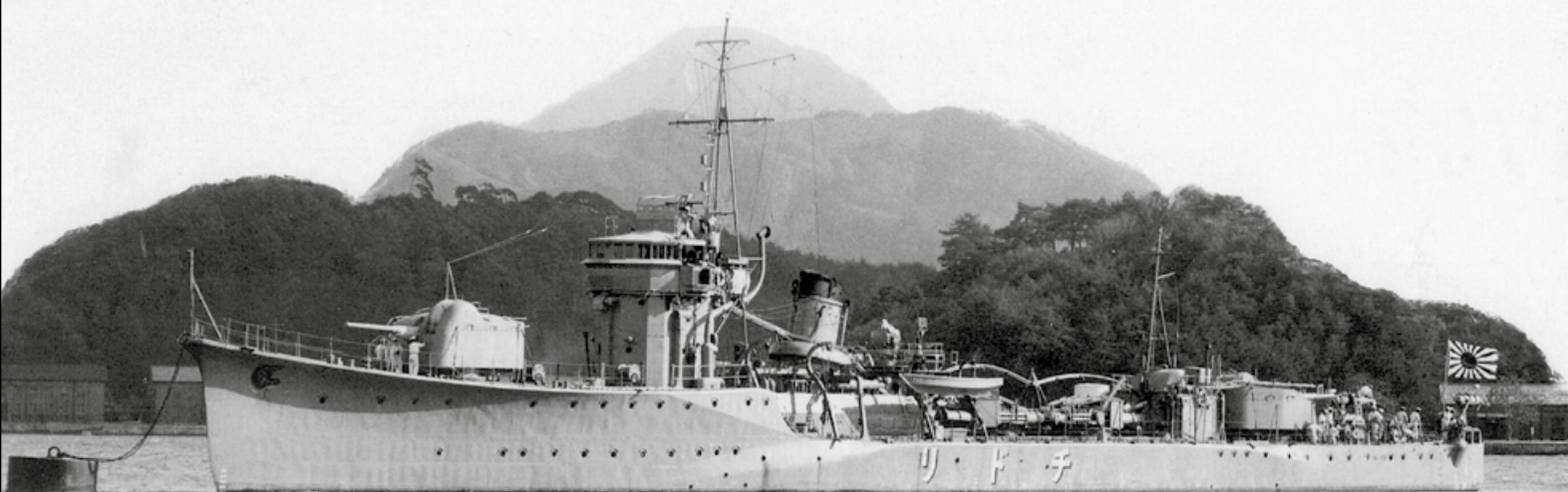
18. E. Stahl, 1918: *La „Flotte Rouge des ouvriers et paysans”*, „*Navires & Histoire*” Nr 10/2002, s. 85

***Wola* (eks *Imperiator Aleksandr III*) po powrocie do Sewastopola.**

**Fot. zbiory Reinharda Kramera**







# Japońskie torpedowce typów „Chidori” i „Otori”

## Japońskie torpedowce lat 1930-tych

Od samego początku współczesnej marynarki wojennej Japonia wiele uwagi poświęcała najnowszym rodzajom uzbrojenia, wśród których znajdowały się torpedy. Dla ich wykorzystania Japońska Cesarska Flota aktywnie budowała (początkowo zagranicą, a później w krajowych stocznich) specjalne jednostki, które były nosicielami tego uzbrojenia – torpedowce.

Z czasem jednak torpedowce ustąpiły rolę głównego nosiciela broni torpedowej, większym (a co zatem idzie dysponującym lepszą dzielnością morską i uzbrojeniem) niszczycielom. W roku 1923 ostatnie torpedowce zostały wycofane ze składu floty, a 15 stycznia 1924 kategoria torpedowców została w ogóle skreślona z oficjalnej klasyfikacji okrętów i jednostek japońskiej floty.

Jednak już w 1931 roku kategoria „torpedowiec” została ponownie włączona do oficjalnej klasyfikacji. Miało to swe polityczne przyczyny. Rzecz w tym, że w 1930 roku Japonia wraz ze Stanami Zjednoczonymi, Imperium Brytyjskim, Francją i Włochami podpisała Londyńskie porozumienie o ograniczeniu i redukcji uzbrojenia morskiego. W uzupełnieniu porozumienia Waszyngtońskiego z roku 1922

porozumienie Londyńskie ograniczało (jedynie dla Japonii, USA i Wielkiej Brytanii) tonaż krążowników, niszczycieli i okrętów podwodnych. Choć te ograniczenia faktycznie tylko utwierdzały dotychczasowy stan rzeczy, radykalni militaryści w Japonii wykorzystali podpisanie porozumienia dla ataku na władze i kierownictwo floty, za pozostawienie kraju bezbronnego wobec zagrożenia anglosaskim atakiem z morza. Przy czym ataki te nie ograniczały się jedynie do słów, zdarzało się, że niewygodni militarystom politycy i oficerowie byli po prostu zabijani. W tej sytuacji Ministerstwo Morskie zmuszone było do zmiany swej polityki. Wcześniejsze zbilansowane programy zastąpiono radykalną budową okrętów w maksymalnych granicach przedziałów, dozwolonych podpisanymi porozumieniami.

Między innymi porozumienie Londyńskie ograniczało tonaż niszczycieli, przy czym Japonia miała jedynie 2/3 tonażu niszczycieli USA i Imperium Brytyjskiego (107 188 t wobec 152 400 t USA i Imperium Brytyjskiego). W porozumieniu była jednak regulacja, zgodnie z którą ograniczenia nie obejmowały okrętów o wyporności standardowej mniejszej niż 600 ton

angielskich (610 t metrycznych). Rozwiązanie to postanowili wykorzystać Japończycy, tworząc projekt okrętu o wyporności 600 t, na którym można było przy minimalnej redukcji rozmieścić uzbrojenie 1000 tonowego niszczyciela II klasy.

Zgodnie z obowiązującą w momencie podpisania porozumienia Londyńskiego klasyfikacją okrętów Japońskiej Floty Cesarskiej z 22 marca 1929 roku, takie jednostki powinny być zaliczane do niszczycieli (*kuchikukan*) III klasy<sup>1</sup>.

Nazwanie tych okrętów oznaczało nie mniej nie więcej jak tylko naruszenie ducha porozumienia Londyńskiego. W tej sytuacji nowa klasyfikacja, zatwierdzona 30 maja 1931 roku, postawiła jedynie dwie klasy niszczycieli (I i II), za to wprowadziła dla okrętów torpedowych o wyporności mniejszej niż 600 t klasę torpedowców (*suriraitai*), nazwa których u marynarzy tych czasów kojarzyła się bezpośrednio z czymś, co warto podkreślić niewielkim i przybliżonym.

Wydawać by się mogło, że jako pierwszym idea stworzenia 600 tonowej jednostki z uzbrojeniem jak na 1000

1. To jest o wyporności standardowej poniżej 600 t, do II klasy zaliczano niszczyciele o wyporności 600-1000 t, a do I klasy powyżej 1000 t.

tonowej wzbudzi wątpliwości wśród inżynierów – projektantów. Jednak wówczas głównym projektantem okrętów japońskiej floty był kadm. (inż. budowy okrętów) Fujimoto Kikuo, prezentujący niechęć do sporów z kierownictwem, a poza tym niewątpliwy talent inżynierski. Zdecydował on wziąć ciężar na barki swoje i swych współpracowników. Można go przy tym zrozumieć, bowiem miał on za sobą już jeden projekt „super okrętu”. Stworzony przez niego niszczyciel *Fubuki* łączący w sobie silne uzbrojenie i wysoką prędkość ze skromną wypornością, wzbudził sensację wśród admirałów zagranicznych flot. Fujimoto uznał, że może pokonać samego siebie – między innymi dzięki wykorzystaniu nowinek technicznych we rodzaju lekkich stopów i spawania elektrycznego, wpływających na zmniejszenie wyporności.

Do rozpoczęcia budowy okrętów trzeba było pokonać jeszcze jedną przeszkodę – Ministerstwo Finansów. Od sloganów militarystów o tym, że japoński naród będzie jadł wodorosty, a zbuduje silną flotę, pieniędzy w skarbie nie przybywało. A światowy kryzys, który silnie uderzył w gospodarkę Japonii, powodował wątpliwym wydatkowanie znacznych sum z budżetu na budownictwo nowych okrętów. W związku z tym początkowy projekt programu budownictwa okrętowego, przewidujący między innymi budowę 12 torpedowców, został odrzucony przez Ministerstwo Finansów. Dopiero w listopadzie 1930 roku, po wielu miesiącach sporów między marynarzami a finansistami, udało się w końcu prze-

głosować budżet na budowę nowych okrętów, który został przyjęty w roku 1931 przez parlament jako I program uzupełnienia floty. W ramach tego programu znalazły się między innymi 4 torpedowce o standardowej wyporności 600 t – przyszłe okręty typu „Chidori”. Jednak przydzielonych na budowę okrętów środków brakowało, wobec czego w procesie projektowania standardową wyporność torpedowców zmniejszono do 535 t.

Próby pierwszych okrętów typu „Chidori” wykazały, że były one silnie przeciążone, posiadały niedostateczną stabilność i zbyt niską prędkość. Generalnie jednak ocena torpedowców była pozytywna i w II programie uzupełnienia floty, przyjętym w roku 1934 znalazło się 16 torpedowców zmodyfikowanego projektu – typu „Otori”. Nagle 12 marca 1934 roku nastąpił „incydent z Tomozuru” (szczegółowo opisany w rozdziale dotyczącym służby tej jednostki), który dobitnie zademonstrował niedostateczną stabilność torpedowców. W rezultacie zrezygnowano z budowy 8 z 16 torpedowców, a pozostałe okręty typu „Otori” budowano już według radykalnie zmodyfikowanego projektu. Zrozumiałe, że oddane już do służby i znajdujące się w fazie wykańczania torpedowce typu „Chidori” trzeba było również odesłać do stoczni celem gruntownej przebudowy.

### Opracowanie projektu. Prace związane z jego ulepszeniem i modernizacją

Opracowanie projektów torpedowców nie było prowadzone przez specjalistów Morskiego Departamentu

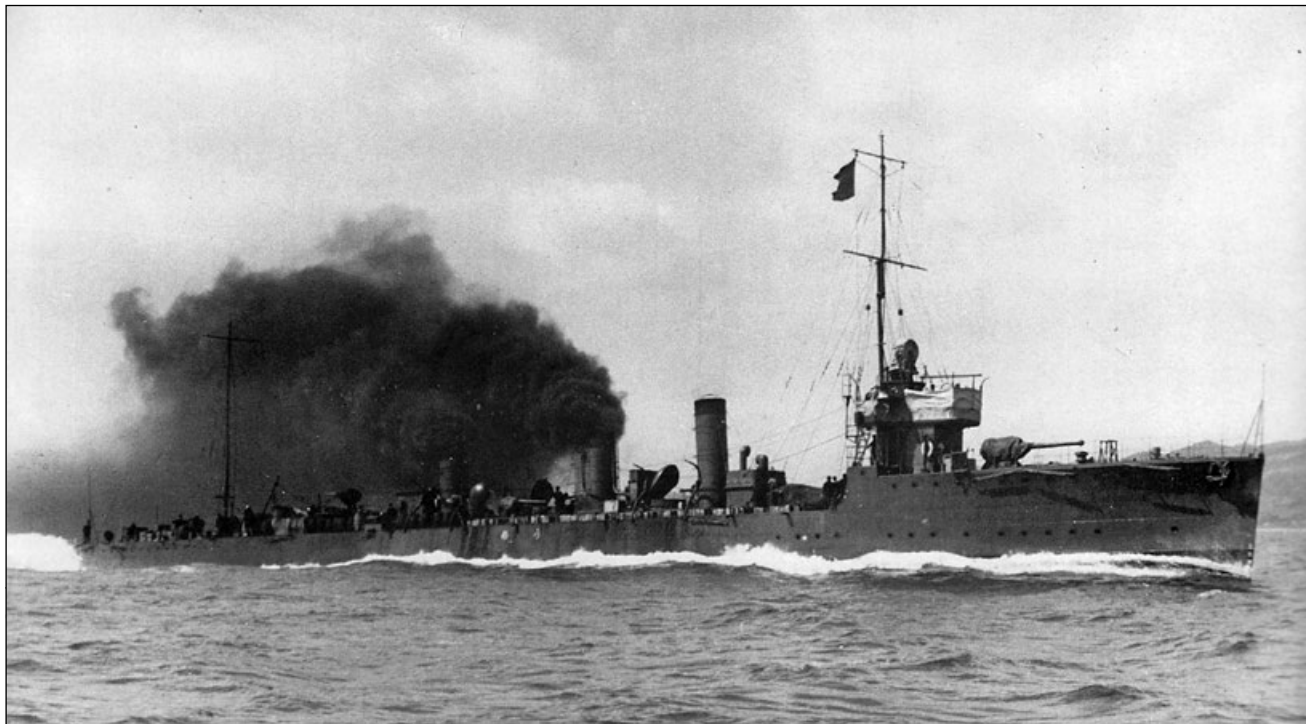
Technicznego w próżni. Projekt torpedowców typu „Chidori” poprzedzały minimum 4 projekty niszczycieli II klasy, powstałe specjalnie jako tańsza alternatywa niszczycieli I klasy. Były to „Sakura” (i ulepszony typ „Kaba”), „Momo” (i ulepszony typ „Hinoki”), „Momi” (i ulepszony typ „Wakatake”) i 1000 tonowy „średni” niszczyciel.

Na jednostkach tej klasy zarówno w czasie pokoju jak i wojny ciążyła masa różnych zadań, pozwalających na oszczędzanie większych niszczycieli I klasy. Ponieważ zaś liczba takich zadań przed japońską flotą w możliwej wojnie na ogromnych przestrzeniach Pacyfiku była duża, wymagano odpowiedniej liczby torpedowców. W warunkach permanentnego braku pieniędzy na rozbudowę floty czynnik ten zmuszał marynarzy do ograniczenia swoich apetytów i zamawiania jednostek o parametrach skromniejszych niż niszczyciele I klasy. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że nawet japońskie niszczyciele II klasy posiadały takie same uzbrojenie jak ich odpowiedniki I klasy, tyle tylko, że w skromniejszym wymiarze, podczas, gdy europejskie niszczyciele II klasy/ torpedowce posiadały w tym czasie uzbrojenie (a niekiedy i wyrzutnie torpedowe) mniejszego kalibru niż ich większe odpowiedniki – niszczyciele I klasy.

Początkowo stare niszczyciele II klasy miały zostać zastąpione przez 32 nowe niszczyciele II klasy, określonymi przez autorów planu jako „średnie”. Jak zwykle jednak, w kasie brakowało pieniędzy i ostateczny projekt programu budownictwa okrętowego z roku 1930

**Niszczyciele 2 klasy *Ume* typu „Kaba” krótko po wcieleniu do służby.**

**Fot. „Ships of the World”**





Podstawowe projektowe parametry niektórych niszczycieli 1 i 2 klasy						
Program	1907 r.		1917 r.		1930 r. (nie zrealizowany)	
Klasa	1	2	1	2	1	2
Typ	„Umikaze”	„Sakura”	„Minekaze”	„Momi”	„duży”	„średni”
Wyporność normalna t	1030	605	1345	850	1650 (?)	1200 (?)
Długość maks., m	98,5	83,6	102,6	85,3		
Szerokość, m	8,5	7,3	9,0	7,9		
Zanurzenie, m	2,7	2,2	2,9	2,4		
Moc maszyn, KM	20 500	9500	38 500	21 500		
Prędkość, w	33,0	30,0	39,0	36,0	36,0	34,0
Zasięg Mm / w	2400/ 15	3600/ 14	3000/ 14	4000/ 14	3500/ 14	
Uzbrojenie:	2 x I-120 mm 5 x I-80 mm 2 x II wt 450 mm	1 x I-120 mm 4 x I-80 mm 2 x II wt 450 mm	4 x I-120 mm 2 x I-65 mm 2 x III wt 533 mm	3 x I-120 mm 2 x I-65 mm 2 x II wt 533 mm	4 x 127 mm 6 wt 610 mm	3 x 127 mm 4 wt 610 mm
Załoga	140	92	148	107		

obejmował tylko 28 takich jednostek. Przy standardowej wyporności 1000 t miały one być uzbrojone w 3 działa kal. 127 mm i 4 wyrzutnie torpedowe kal. 610 mm (wyposażone najpewniej w system szybkiego przeładowania torped) rozwijając prędkość 34 węzłów przy zasięgu 3500 Mm przy 14 węzłach.

W pierwszym rzędzie, Morski Sztab Generalny japońskiej floty przewidywał przyszłe okręty jako pomoc dla „dużych” niszczycieli w czasie decydującego starcia z nieprzyjacielem na wodach przybrzeżnych – w początku lat 1930-tych wody na południe od Wysp Japońskich uważano za jeden z najbardziej prawdopodobnych miejsc decydującej bitwy między głównymi siłami japońskiej i amerykańskiej floty w hipotetycznej japońsko-amerykańskiej wojnie. Za nie mniej ważne zadanie uważano tak zwaną „miejscową obronę” (obrona baz morskich, cieśnin, lokalnej żeglugi, itp.). Poza tym, okręty winny realizować praktycznie całe spektrum zadań pomocniczych, stawianych zwykle przed niszczycielami II klasy: operacje patrolowe i eskortowe, trałowanie, ochronę japońskich interesów w niewielkich portach Chin i tym podobne.

Po podpisaniu porozumienia Londyńskiego z roku 1930, gdy zamiast tych jednostek ograniczających uzgodniony tonaż niszczycieli I klasy, zdecydowano się budować 600 tonowe torpedowce, zadania stawiane przed nowymi okrętami nie uległy zmianie. Co więcej, podstawową ideą postawioną przed projektantami torpedowców typu „Chidori” było „wstawienie” uzbrojenia 1000 tonowego „średniego” niszczyciela poprzedniego programu w 600 tonowy

kadłub. Przy czym, przy całej pewnością oficerów Morskiego Sztabu Generalnego, podnoszących podobne wymagania, kaliber torped trzeba było jednak ograniczyć do 533 mm, prędkość do 30 węzłów, a zasięg do – 3000 Mm przy 14 węzłach. Nawet w tych okolicznościach MSzG dodał uwagę, że warunki zastosowania uzbrojenia na torpedowcach winny być w maksymalnym stopniu zbliżone do niszczycieli.

Nie bacząc na wszelkie wysiłki projektantów, standardowa wyporność pierwszego wariantu projektu bazowego torpedowca, określonego indeksem F-46, przekroczyła 600 t, a projektowa wyporność na próbach sięgnęła 720 t. Wszystko to wpływało bezpośrednio na cenę okrętów, wobec czego MSzG zażądał zredukowania wyporności początkowo o 40 t, a później jeszcze więcej. W rezultacie standardowa wyporność ostatecznej wersji projektu F-46 wynosiła raptem 535 t, a wyporność na próbach udało się zredukować do 615 t. MSzG odmówił jednak zmniejszenia uzbrojenia.

Co więcej, wierząc w wyjątkowość jak by się mogło wydawać parametrów torpedowców typu „Chidori”, kierownictwo floty zechciało otrzymać jeszcze potężniejsze torpedowce. Pierwotnym bazowym projektem drugiej serii torpedowców, który otrzymał indeks F-47 (przyszły projekt *Otori*) były jednostki o standardowej wyporności 600 t, których podstawowe uzbrojenie stanowiły 2 podwójne działa kal. 127 mm (2xII) oraz 2 dwururowe wyrzutnie torpedowe kal. 610 mm. Maksymalna prędkość tych jednostek miała sięgać 34 węzłów, a zasięg wynosić 3000 Mm przy prędkości 16 węzłów. Oznacza-

ło to, że 600 tonowy torpedowiec miał posiadać lepsze parametry niż 1000 tonowy niszczyciel programu 1930!

Jak nietrudno się domysleć, cuda zdarzają się jedynie na papierze, a w rzeczywistości pierwsze torpedowce weszły do służby z 20% przeciążeniem konstrukcyjnym. Przy czym wg niektórych źródeł przeciążenie osiągało po prostu fantastyczne wymiary: na prototypowym okręcie tego typu (*Chidori*) przekroczenie wagi kadłuba w porównaniu z projektem wynosiło, bagatela, 62,525%! Warto zaznaczyć, że przeciążenie dotyczyło wszystkich bez wyjątku elementów wyporności – nawet tym, których waga powinna być dokładnie znana projektantom (przykładowo, uzbrojenie artyleryjskie czy minowo-torpedowe). To zmusza do zastanowienia się czy projektowana wyporność nie była fikcją, na którą musieli się zgodzić projektanci, zdając sobie sprawę, że budowa okrętów o takich parametrach technicznych nie jest możliwa? Tę wersję zdaje się potwierdzać fakt, że arsenał floty w Maizuru, gdzie powstawał prototypowy *Chidori*, meldował Morskiemu Departamentowi Technicznemu (MTD) o znacznym przeciążeniu i nawet proponował wstrzymanie budowy jednostki do momentu aż nie zostaną usunięte mankamenty konstrukcji. Na meldunek nie nastąpiła jednak żadna reakcja, choć sytuacja tego wymagała. Cała „decyzja” w sprawie rozwiązania problemu ograniczyła się do ułożenia 40 t balastu.

Jak by na to nie spojrzeć, jesienią 1933 *Chidori* – pierwszy okręt tego typu – rozpoczął próby morskie. Problemy ze stabilnością ujawniły się

Podstawowe informacje o budowie i służbie okrętów							
Nr okrętu wg pro- gramu	Nazwa	Stocznia	Data				
			położenia stępki	wodowania	wejścia do służby	los	skreślenia z listy floty
Typ „Chidori”							
1	Chidori (千鳥)	arsenał floty Maizuru	13.10.1931	01.04.1933	20.11.1933	† 22.12.1944	10.02.1945
2	Manazuru (真鶴)	„Fujinagata zosen”	22.12.1931	11.07.1933	31.01.1934	† 01.03.1945	20.05.1945
3	Tomozuru (友鶴)	arsenał floty Maizuru	11.11.1932	01.10.1933	24.02.1934	† 24.03.1945	10.05.1945
4	Hatsukari (初雁)	„Fujinagata zosen”	06.04.1933	19.12.1933	15.07.1934	złomowany 1948	03.05.1947
Typ „Otori”							
5	Otori (鴻)	arsenał floty Maizuru	08.11.1934	25.04.1935	10.10.1936	† 12.06.1944	18.07.1944
6	Hiyodori (鶺鴒)	„Ishikawajima zosen”	26.11.1934	25.10.1935	20.12.1936	† 17.11.1944	10.01.1945
7	Hayabusa (隼)	„Yokohama zosen”	19.12.1934	28.10.1935	07.12.1936	† 24.09.1944	10.12.1944
8	Kasasagi (鵲)	„Osaka tekkosho”	04.03.1935	18.10.1935	15.01.1937	† 26.09.1943	01.12.1943
9	Kiji (雉)	„Tama zosen”	24.10.1935	26.01.1937	31.07.1937	złomowany 1957	20.02.1946
10	Kari (雁)	„Mitsubishi” Yokohama	11.05.1936	20.01.1937	20.09.1937	† 16.07.1945	30.09.1945
11	Sagi (鷺)	„Harima zosen”	20.05.1936	30.01.1937	31.07.1937	† 08.11.1944	10.01.1945
12	Hato (鳩)	„Ishikawajima zosen”	28.05.1936	25.01.1937	07.08.1937	† 16.10.1944	10.12.1944
13	Hatsutaka (初鷹)	Nie położono stępki pod jednostki, których budowę anulowano					
14	Aotaka (蒼鷹)						
15	Wakataka (若鷹)						
16	Kumataka (熊鷹)						
17	Yamadori (山鳥)						
18	Mizudori (水鳥)						
19	Umidori (海鳥)						
20	Komadori (駒鳥)						

z całą mocą. Mimo ułożenia balastu, w trakcie pomiaru średnicy cyrkulacji przy prędkości około 22 węzłów (odpowiadającej 8/10 pełnej mocy mechanizmów) przy przełożeniu steru raptem na 15° przechył torpedowca sięgnął 30°, a gdy ster przerzucono na standardowe dla tych prób 35°, jednostka zaczęła się tak przechylać, że próby trzeba było natychmiast przerwać.

Sytuacja była nieszczęsna, lecz jej naprawa możliwa, w przypadku zmniejszenia wysoko rozmieszczonych mas oraz ułożenia balastu w celu poprawy parametrów stabilności, co oczywiście nie stanowiło tajemnicy dla japońskich inżynierów budownictwa okrętowego. Tu jednak swoją opinię miał MSzG. Dowolne zmniejszenie wysoko rozmieszczonych mas sprowadzało się albo do uzbrojenia (mniejszy kaliber, mniejsza liczba luf czy rur torpedowych) względnie do warunków jego lokalizacji (brak tarcz ochronnych, który w sztormowej pogodzie wpływał na warunki działania obsługi), zaś rozmieszczenie dodatkowego balastu wpływało na zwiększenie zanurzenia, ograniczającego dzielność morską i prędkość, które w przypadku przeciążonych okrętów były i tak niższe od planowanych. Wydawać by się mogło, że znaleziono się w zamkniętym

kręgu, jednak projektanci torpedowca byli ludźmi utalentowanymi i znaleźli wyjście z sytuacji. Sprowadziło się ono do zamontowania „bąbli”, które zwiększyły szerokość kadłuba tylko w środkowej jego części i na poziomie linii wodnej. „Bąble” miały eliptyczny kształt i rozciągały się na długości od dziobowej do rufowej nadbudówki oraz od górnego pokładu do mniej więcej 2/3 zanurzenia. Równocześnie zmniejszono powierzchnię steru. Po wykonaniu tych prac w czasie powtórnych prób *Chidori* przy przerzuceniu steru na 35° przy 8/10 mocy maszyn, przechylił się jedynie na 20°, co uznano za normalne.

Wydawać by się mogło, że problem został świetnie rozwiązany. Jednak przy tym inżynierowie i marynarze zignorowali fakt, że próby przeprowadzano przy dobrej pogodzie oraz 2/3 pełnego zapasu paliwa i innych zapasów na pokładzie (tak zwana „wyporność na próbach”), rozmieszczonych rzeczywiście poniżej linii wodnej. Co będzie ze stabilnością w przypadku, gdy paliwo i zapasy zostaną rozchodowane do minimum, a torpedy na górnym pokładzie, pozostaną nienaruszone, nikt się specjalnie nad tym nie zastanawiał lub też nie wyrażał swoich niepokojów zbyt głośno. Poza tym,

zachowanie (dzięki „bąblom”) niewielkiego zanurzenia zwiększyło opór boczny okrętu, co odegrało także swą negatywną rolę w przypadku torpedowca *Tomozuru*, który przewrócił się w czasie manewrów, manewrując przy silnym wietrze. Równocześnie nie zwrócono również uwagi na to, że przy silnym przechyle ponad 40°, efektywność „bąbli” spadała do naprawdę minimalnego poziomu.

Dopiero po katastrofie *Tomozuru* 12 marca 1934 roku stało się jasne, że na kwestię stabilności okrętów należy zwrócić szczególną uwagę – i zrobić to błyskawicznie. Już 2 kwietnia 1934 roku Minister Marynarki adm. Osumi Mineo otrzymał meldunek specjalnej komisji, powołanej do zbadania incydentu, którą kierował adm. i członek Rady Floty<sup>2</sup> Nomura Kitasaburo. Za główną przyczynę katastrofy uznano niedostateczną stabilność okrętu. Najgorsze okazało się jednak to, że torpedowce typu „Chidori” nie były jedynymi okrętami japońskiej floty z niedostateczną stabilnością. Choć z opóźnieniem japońscy admirałowie musieli podjąć radykalne środki w celu zwiększenia stabilności swoich jednostek. Detale tych działań miała okre-

2. Wyższy organ doradczy Japońskiej Floty Cesarskiej.

ślić specjalna komisja pod kierownictwem adm. Kato Kanji, utworzona 5 kwietnia. W jej skład weszli między innymi specjaliści w zakresie projektowania okrętów, tacy jak Hiraga Yuzuru i Fukuda Keiji. Pracując z niezwykłą szybkością, już czerwcem 1934 roku komisja przedłożyła Ministerstwu Marynarki raport, w którym między innymi, po raz pierwszy w japońskiej flocie określono standardowe parametry stabilności dla okrętów bojowych każdej klasy (do tego czasu parametry stabilności rozpatrywano indywidualnie dla każdego projektu), a także zaproponowano podstawowe środki dla zwiększenia stabilności okrętów, które kierownictwo floty zaczęło natychmiast wprowadzać w życie.

Zrozumiałe, że torpedowcom typu „Chidori” poświęcono szczególną uwagę. W trakcie tak zwanych „Pierwszych prac w zakresie ulepszenia” zmieniono skład uzbrojenia pod kątem maksymalnej oszczędności jej masy, zamiast 3 dział kal. 127 mm w ciężkich wieżach artyleryjskich zamontowano 3 działa kal. 120 mm na lekkich pokładowych podstawach z niewielkimi tarczami ochronnymi, usunięto jeden zespół wyrzutni torpedowych oraz wszystkie torpedy zapasowe. Poza tym zmniejszono dziobową nadbudówkę o jedną kondygnację, znacznie skrócono fokmaszt, usunięto solidne rury głosowe. Zdjęto również „bąble”, za to zamontowano 98 tonową stępkę. Wszystko to zapewniło w końcu dostateczną stabilność torpedowcom, skala stabilności torpedowców wzrosła prawie dwukrotnie – z 64,2° do 113,5°.

Później trzeba było także radykalnie zmodyfikować projekt torpedowców typu „Otori”: uzbrojenie zredukowano do 3 dział kal. 120 mm i pojedynczej trzyrurowej wyrzutni torpedowej kal. 533 mm, dzięki czemu znacznie poprawiła się stabilność jednostek. Z uwagi na fakt, że do chwili katastrofy *Tomozuru* nie podjęto jeszcze budowy żadnego z torpedowców serii, projektanci mieli zdecydowanie większe pole manewru by nie stwarzać „super-okrętu”, lecz całkiem niezły torpedowiec o zbilansowanych parametrach.

Rzecz jednak w tym, że nieszczęścia chodzą parami. We wrześniu 1935 roku „Incydent z 4 Flotą” (gdy w czasie dużych manewrów 4 Flota znalazła się w centrum tajfunu) zademon-

strował niedostateczną wytrzymałość kadłubów okrętów nowych typów, będącą między innymi skutkiem radykalnych działań w zakresie obniżenia ich masy, tak by zmieścić się w wyznaczonych limitach wyporności. W rezultacie wszystkie okręty typu „Chidori” i 4 rozpoczęte typu „Otori” (*Otori*, *Kasasagi*, *Hiyodori* i *Hayabusa*, a możliwe, że również na rozpoczętym w październiku 1935 roku *Kiji*) trzeba było podjąć dodatkowe prace w zakresie wzmocnienia kadłubów nitowanymi łącznikami (tak zwane „Drugie prace w zakresie ulepszenia”). Wg niektórych źródeł wymieniono również na grubsze arkusze poszycia burt. Spowodowało to wzrost wyporności i pogorszenie parametrów taktyczno-technicznych, lecz torpedowce stały się w końcu bezpieczne dla swych załóg.

Ostatnią poważną modernizację torpedowce obu typów przeszły już w czasie wojny na Pacyfiku. Wojna wykazała szczególne znaczenie wzmocnienie uzbrojenia plot. i pop jednostek. Torpedowce, co prawda znajdowały się nisko na liście priorytetów japońskiej floty w zakresie wzmocnienia uzbrojenia plot i pop, jednak latem 1944 roku przyszła ich kolejka. Zgodnie z niektórymi źródłami w czerwcu 1944 roku ze wszystkich torpedowców, które dotrwały do tej chwili, zdjęto 1 dział kal. 120 mm No 1 (poza *Tomozuru*, na którym zdjęto je jeszcze w 1943 roku), a także nkm-y kal. 13,2 mm i działa automatyczne kal. 40 mm oraz wyposażenie trałowe. W zamian na okrętach zamontowano automatyczne działa plot. kal. 25 mm (ich liczba sięgała 2 podwójnie sprzężonych i 6 pojedynczych na typie „Chidori”, a 3 podwójnie sprzężone i 5 pojedynczych na typie „Otori”), uzupełniające miotacze bg i powiększono zrzutnie bg. Równocześnie zwiększono zapas bomb głębinowych (do 48 szt. w końcu wojny). Poza tym na torpedowcach zaczęto instalować stacje radiolokacyjne (radary) oraz ulepszać środki poszukiwania okrętów podwodnych.

Badając jednak przebieg służby okrętów w niektórych przypadkach wątpliwość budzi wskazana data modernizacji. Przykładowo, *Chidori* przeszedł w 1944 roku dwa remonty: między 22 marca a 6 kwietnia i 15-25 sierpnia. Zatem, zdaniem autora, czerwiec 1944 – to data podjęcia decy-

zji o modernizacji i/ lub zatwierdzenia jej projektu, zaś faktyczne prace przeprowadzono latem i jesienią 1944 roku przy pierwszych możliwych okolicznościach, związanych z remontami bieżącymi, co minimalizowało czas, na jaki okręty trzeba było wycofać ze służby.

### Koszty okrętów

Zgodnie z I programem uzupełnienia floty, w roku 1931 przyjęta w budżecie cena pojedynczego torpedowca typu „Chidori” wynosiła 2 280 000 jenów – nieco więcej niż połowę ceny za przyjęty w tym samym programie niszczyciel I klasy typu „Hatsuharu” (5 462 500 jenów). Wspomniana wyżej kwota dotycząca torpedowców obejmowała:

- kadłub 438 832 jeny
- siłownia 578 361 jenów
- uzbrojenie 1 228 039 jenów
- koszty administracyjne 34 768 jenów

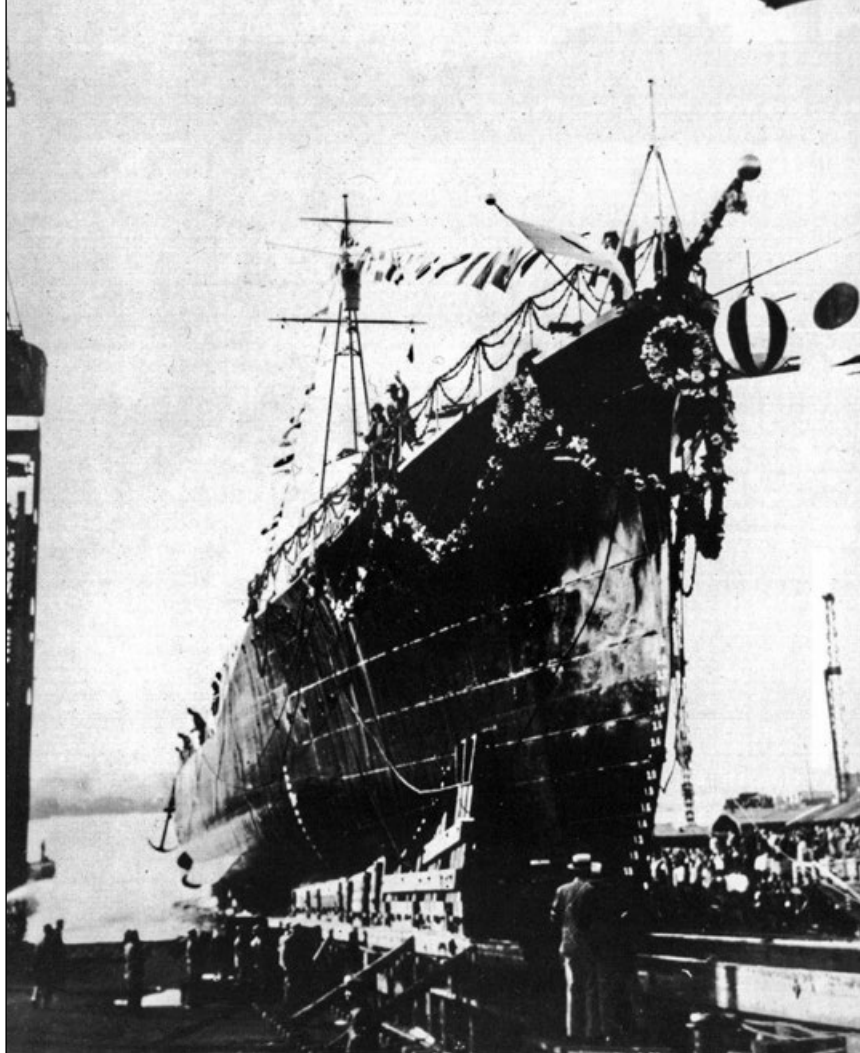
Zamówione w ramach II programu uzupełnienia floty z 1934 roku okręty typu „Otori” kosztowały po 3 000 000 jenów za sztukę, co stanowiło mniej niż połowę ceny za zamówiony równocześnie niszczyciel I klasy typu „Shiratsuyu” (6 762 000 jenów).

Zrozumiałe, że w te kwoty nie obejmowały wydatków poniesionych przez flotę na poprawę stabilności i wytrzymałości kadłubów torpedowców. Możliwe, że właśnie te prace obejmowała część z 24 000 000 jenów przeznaczonych z budżetu na budowę nie rozpoczętych 8 jednostek typu „Otori”.

### Budowa i stocznie

Torpedowce typu „Chidori” były budowane parami w 2 stocznich (arsenale floty w Maizuru i prywatnej stoczni „Fujinagata zosen”, które od dawna specjalizowały się w budowie niszczycieli dla japońskiej floty. Za to z 8 jednostek typu „Otori” jedynie 3 powstawały w wyspecjalizowanych stocznich, budujących niszczyciele (1 w Maizuru i 2 w prywatnej firmie „Fujinagata zosen”), a pozostałe 5 – w stocznich specjalizujących się w budowie statków handlowych. W tym okresie wyspecjalizowane stocznie dysponowały wolnymi pochylniami, zatem działania te były najprawdopodobniej spowodowane chęcią sprawdzenia w praktyce możliwości budowy torpedowców w „cywilnych” stocznich, co mogło by





**Wodowanie torpedowca *Kasasagi* w Osace. Fot. „Syuokai, goei kantei, kaibokan, suiraitei”**

pozwoić na ich masową produkcję w przypadku wojny.

Warto także odnotować duży „rozrzut” w czasie budowy torpedowców. Przy średnim czasie na pochylni wynoszącym dla niszczyciela 12-18 mie-

sięcy, pierwsze torpedowce znajdowały się na pochylni 19-20 miesięcy. Wraz ze wzrostem doświadczenia średni czas budowy okrętów na pochylni wynosił już 9 miesięcy (w tym dla jednostek budowanych w niewyspecja-

lizowanych zakładach), a powstający w Maizuru *Otori* został wodowany po zaledwie 5,5 miesiąca od momentu położenia stępki. Poza tym w przypadku niektórych okrętów trzeba jeszcze doliczyć czas na bieżące prace modernizacyjne, co oznacza, że średni czas budowy torpedowców wynosił od 12 do 23 miesięcy.

#### **Nazwy okrętów**

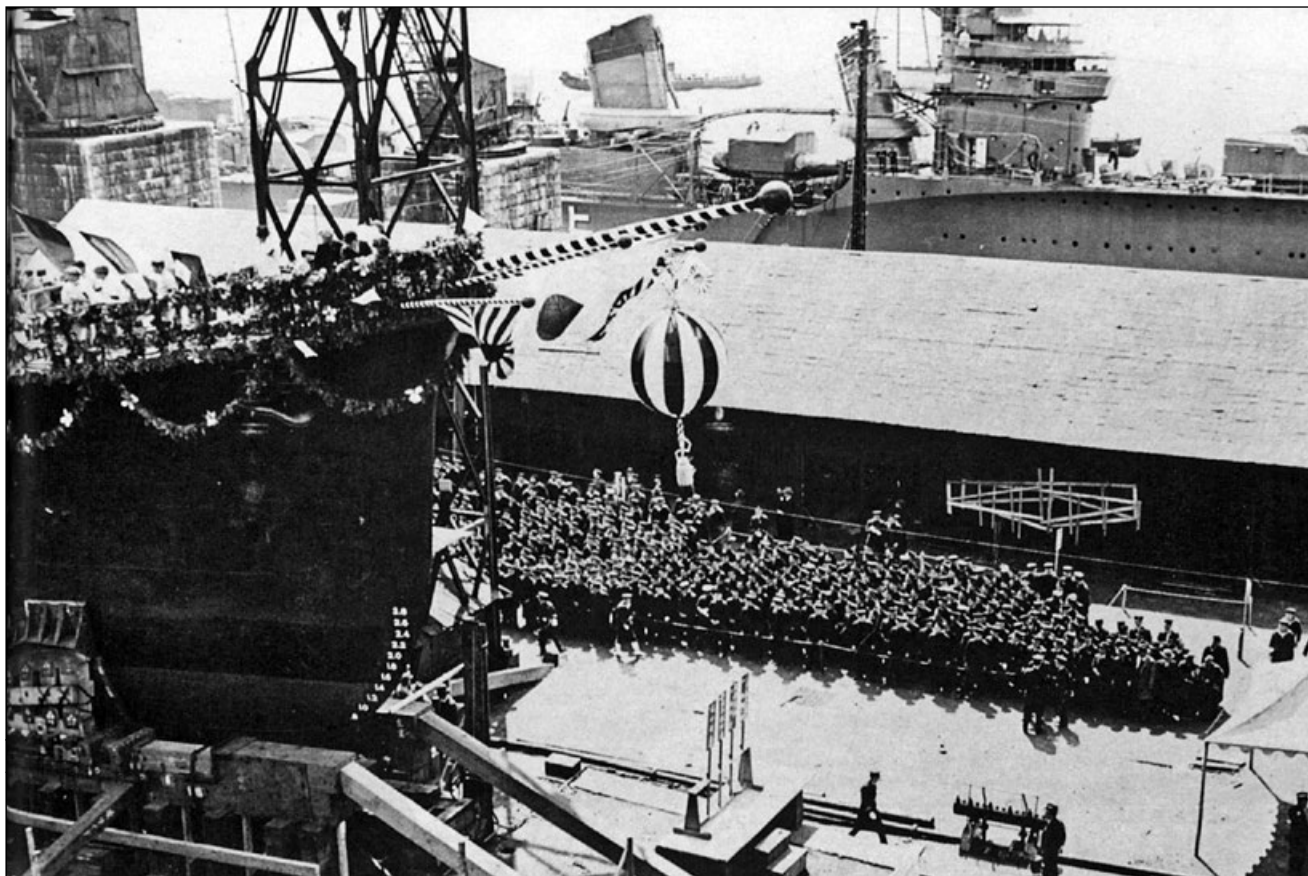
Nowe torpedowce otrzymały nazwy ptaków, podobnie jak ostatnie japońskie jednostki tej klasy zbudowane na przełomie XIX i XX wieku. Warto zauważyć, że zgodnie z praktyką funkcjonującą wówczas w japońskiej flocie, nazwy jednostek mogły być nadawane nie w momencie położenia stępki, lecz później w procesie budowy. Przykładowo *Chidori* otrzymał swą nazwę dopiero 1 sierpnia 1932, a *Tomozuru* – 10 grudnia 1932 roku. Z drugiej strony *Hiyodori* otrzymał swą nazwę na 2 dni przed położeniem stępki, podobnie zresztą nazwy dla torpedowców *No 12* – *No 20* zostały wybrane (o ile nie nadane) jeszcze przed położeniem stępki, do których ostatecznie nie doszło.

(ciąg dalszy nastąpi)

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

**Ceremonia wodowania torpedowca *Chidori* w Maizuru, na drugim planie widoczny niszczyciel *Hibiki*.**

**Fot. „Nihon kuchiku kan shi”**







## „Wiatry”, „Poeci” i „Żołnierze” – niszczyciele typów „Maestrale”, „Oriani” i „Soldati”

### Typ „Soldati” (I seria)

#### Alpino

W czasie całej swej kariery wchodził w skład 11 dywizjonu. W roku 1939 uczestniczył w rejsie eskadry ku brzegom Afryki Północnej i wyspom Dodekanezu.

W pierwszym roku wojny *Alpino* brał udział w starciu koło Punta-Stilo (9 lipca 1940), Teulada (27 listopada 1940) i pod Matapan (28 marca 1941). 15 lipca 1941 r. eskortując jeden z konwojów zaatakował niezidentyfikowany okręt podwodny, a 10 października ratował parowiec *Geno*, poważnie uszkodzony przez nieprzyjacielski samolot torpedowy. W czasie I bitwy w Zatoce Syrta (17 grudnia 1941) *Alpino* wchodził w skład zespołu dalekiego ubezpieczenia adm. Iachino, a w trakcie II bitwy w Zatoce Syrta (22 marca 1942) operował wraz z 3 dywizją krążowników kadm. Parona. W nocy po bitwie *Alpino* otrzymał rozkaz przyścia z pomocą uszkodzonemu niszczycielowi *Lanciere*, z uwagi jednak na silny sztorm poruszał się z niewielką prędkością, wobec czego zdołał uratować jedynie niewielu członków załogi okrętu, który w międzyczasie zatonął.

Wiosną – latem 1942 r. *Alpino* był przydzielony do 8 dywizji krążowni-

ków i bazował w greckim porcie Navarino, okresowo wychodząc by eskortować konwoje, przy czym 3 sierpnia uczestniczył w akcji ratowania rozbitków ocalałych ze statku *Monviso*, storpedowanego przez brytyjski okręt podwodny.

W nocy 19 kwietnia 1943 r. *Alpino*, znajdujący się w porcie handlowym Spezia padł ofiarą nalotu 178 brytyjskich bombowców. Wkrótce po 01:00 niszczyciel dosięgło kilka bomb zapalających i jedna burząca dużego kalibru, w rezultacie czego w części rufowej wybuchł silny pożar, a następnie ogień objął rozlane na powierzchni wody paliwo. O godz. 02:35 niszczyciel osiadł na dnie portu praktycznie na równej stępce. Ponad lustrem wody wystawała górna część mostka i kominy. Z zatopionego okrętu zdemontowano część uzbrojenia i wyposażenia, a sam kadłub wydobyto dopiero 9 kwietnia 1948 r.

*Alpino* został skreślony ze stanu włoskiej floty 10 października 1946 roku.

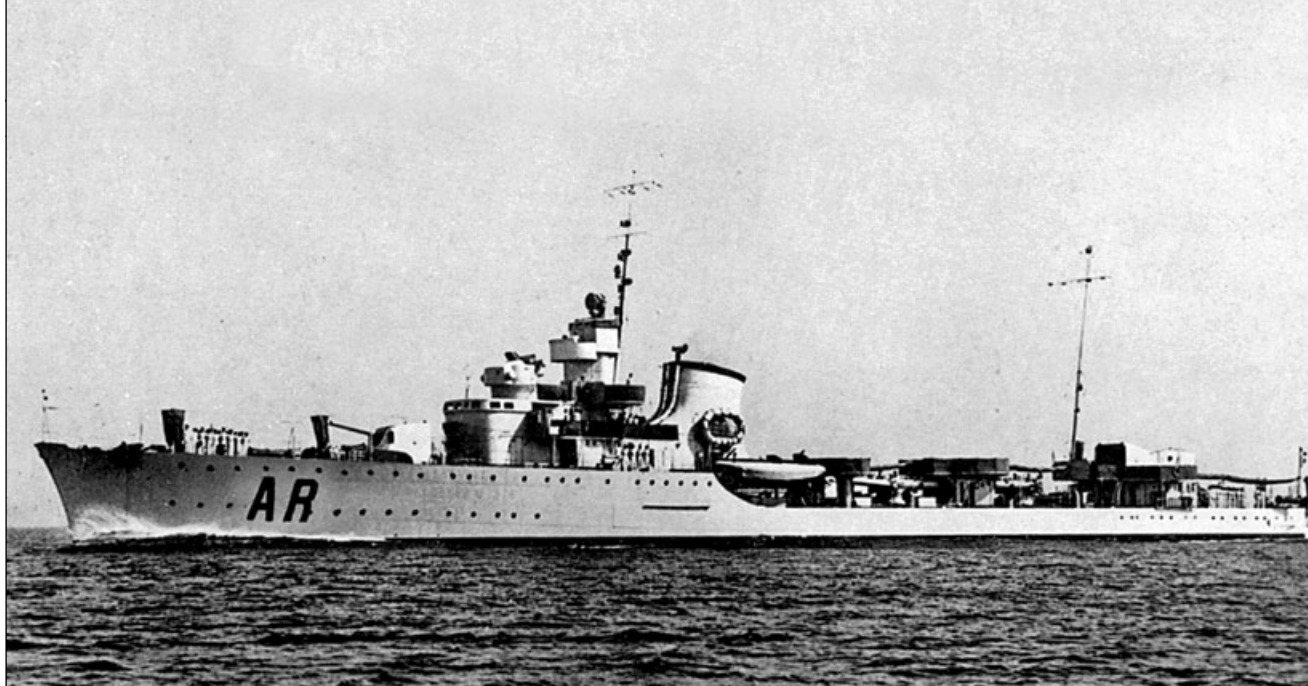
#### Artigliere

Kariera tej jednostki okazała się najkrótszą wśród przedstawicieli serii „Soldati”.

W okresie przedwojennym *Artigliere* prowadził działania typowe dla okre-

su pokojowego, w roku 1939 odbył kilka rejsów na Morze Tyrreńskie, wody Afryki Północnej i w rejonie Dodekanazu. Uczestniczył także w morskiej paradzie na cześć księcia Jugosławii w Zatoce Neapolitańskiej. Jako lider 11 dywizjonu niszczycieli *Artigliere* wziął udział w starciu koło Punta-Stilo 9 lipca 1940 r.

W nocy 11 października 1940 r. 11 dywizjon (*Artigliere*, *Aviere*, *Geniere*, *Camicia Nera*) i 1 dywizjon torpedowców (*Airone*, *Alcione*, *Ariel*) zostały rozwinięte 110 Mm na wschód od Malty, by uderzyć na brytyjski konwój. W nocy około godz. 02:00 *Airone* i *Ariel* zaatakowały bezskutecznie krążownik *Ajax*, który zdołał je zatopić. *Artigliere* podjął walkę o 02:29, odpalając torpedę w kierunku brytyjskiego krążownika, która jednak chybiła celu, wkrótce jednak sam został poważnie uszkodzony. Pierwszy pocisk rozbił mostek niszczyciela. Zginęli lub zostali ranni wszyscy oficerowie jednostki, za wyjątkiem starszego mechanika mjr Mario Giannettini, który sam objął komendę. Drugi pocisk eksplodował na dziobowym dziale, powodując pożar. Kolejne 3 trafienia dosięgły dziobowej maszynowni, a czwarty zniszczył środkowy kocioł. *Artigliere* utracił możliwość ruchu, jednak około



**Artigliere w początkowym okresie wojny.**

**Fot. zbiory Siergieja Patianina**

godz. 05:00 rano został wzięty na hol przez *Camicia Nere*. O świcie jednostka została wykryta przez lotnictwo nieprzyjaciela, a o 08:40, gdy podeszły krążowniki *York*, *Gloucester* i *Liverpool* przerwano holowanie. 12 października 1940 r. o godz. 09:05 *Artigliere* został zatopiony ogniem artyleryjskim i torpedami krążownika *York* w punkcie o współrzędnych 36°30'N, 16°07'E. Wraz z niszczycielem zginęło około 100 członków jego załogi.

Za bohaterstwo okazane w ostatnim boju dowódca okrętu i dywizjonu kmdr

Carlo Margottini i jego zastępcę Corrado del Greco zostali odznaczeni „Złotym medalem za żołnierskie męstwo”.

*Artigliere* został skreślony ze stanu włoskiej floty 10 października 1946 roku.

#### **Ascari**

Okręt wszedł do służby w maju 1939 r., a do wybuchu II wojny światowej zdołał odbyć rejs ku brzegom Afryki Północnej i w rejon Dodekanazu.

W składzie 12 dywizjonu niszczycieli *Ascari* wziął udział w starciach

koło Punto-Stila i przylądka Teulada, w którego trakcie postawił zasłonę dymną przy uszkodzonym niszczycielu *Lanciere*, a następnie odholował go do Cagliari.

9 i 25 stycznia 1941 r. okręt uczestniczył w ostrzale brzegowych umocnień koło Pinkerasi i Pinkerniona na grecko-albańskiej granicy. 25 lutego – zwalczał brytyjski okręt podwodny, który posłał na dno krążownik *Armando Diaz*. 28 marca wziął udział w bitwie pod Matapan, a 17 grudnia w I bitwie w Zatoce Syrta.

23 stycznia 1942 r. *Ascari* wraz z *Aviere* i *Camicia Nere*, uratował 1046 ludzi z liniowca *Victoria*, zatopionego przez brytyjski okręt podwodny. 22 marca uczestniczył w II bitwie w Zatoce Syrta, przeprowadził atak torpedowy i zdołał szczęśliwie uniknąć sztor-mowych uszkodzeń, które dotknęły szereg włoskich niszczycieli w drodze powrotnej.

15 czerwca *Ascari* w składzie 11 dywizjonu (*Oriani* i *Premuda*), wraz z 7 dywizją krążowników kadm. Da Zara wziął udział w bitwie koło Pantelleria, w trakcie której dobił ogniem artyleryjskim transportowiec *Burdwan*.

W trakcie operacji przeciwko konwojowi „Pedestal” („Sierpniowa bitwa konwojowa”) niszczyciel eskortował krążowniki 3 dywizji, a później pomagał krążownikowi *Attendolo*, storpedowanemu przez brytyjski okręt podwodny *P-42*. *Ascari* wziął krążownik na hol, a *Legionario* i *Corsaro* zabezpieczyły jego przejście do Messyny.

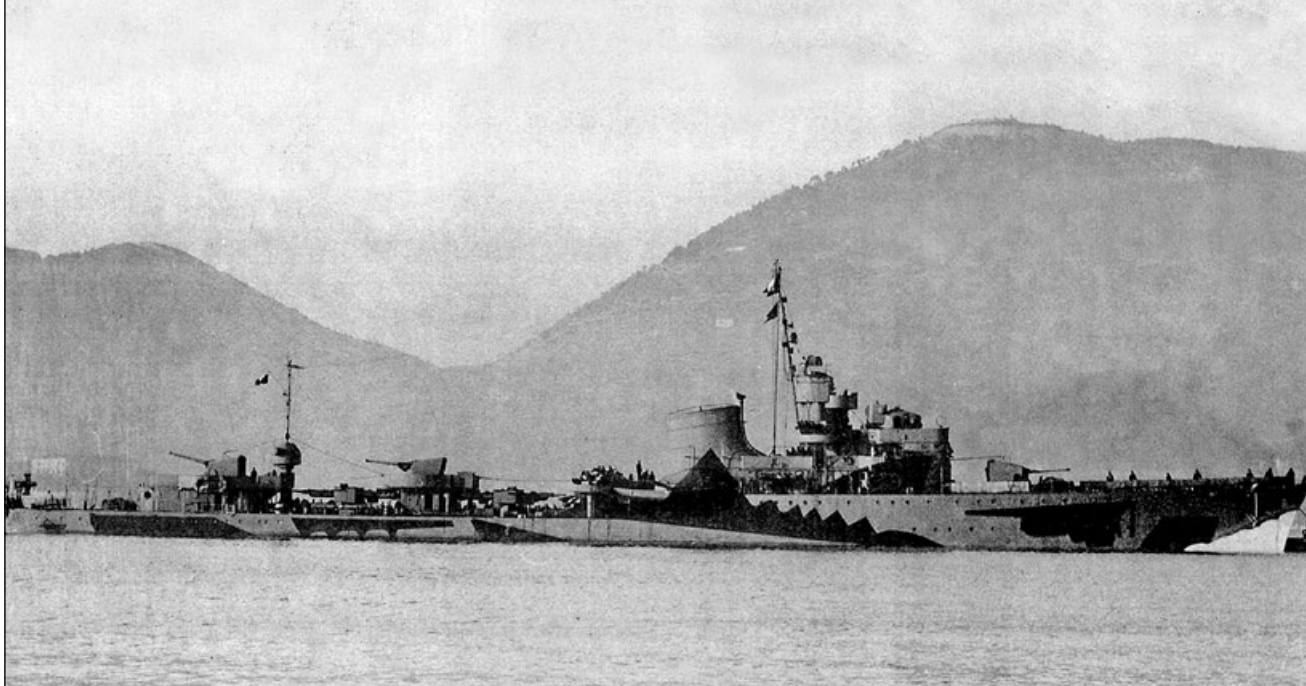
W końcu 1942 r. *Ascari* zapewniał ochronę komunikacji, łączącej Włochy z Libią i Tunezją. 10 października

**Wybuch rufowego magazynu amunicyj na Artigliere.**

**Fot. S. Kuperus**







**Ascari w kamuflażu, 1941 rok.**

**Fot. Ufficio Storico Marina Militare**

konwój eskortowany wspólnie z *Oriani* stał celem intensywnego nalotu. Parowiec *Ticino* został poważnie uszkodzony. *Ascari* próbował wziąć go na hol, lecz wkrótce transportowiec został zatopiony przez okręt podwodny. 15 grudnia wraz z torpedowcem *Oriane*, udzielił pomocy *Antioco*, storpedowanemu przez okręt podwodny.

Wieczorem 23 marca 1943 r. *Ascari* (kmdr por. wyszedł z Palermo do Tunisu, transportując na pokładzie około 350 niemieckich żołnierzy. W nocy dołączył do innej grupy niszczycieli (*Camicia Nera*, *Malocello* i *Pancaldo*). 24 marca o godz. 07:28, około 28 Mm na północ od przylądka Bon, w rejonie środkowej wręgi *Malocello* eksplodowała mina. Niszczyciel od razu przełamał się na pół i zaczął tonąć. *Ascari* podszedł o części rufowej, na której znajdowała się większość ludzi, lecz sam poderwał się dziobem na kolejnej minie. Część kadłuba aż po dziobowe stanowisko artyleryjskie została oderwana, okręt zachowa-

wał jednak pływalność i mógł się samodzielnie poruszać. O 08:45 kadłub *Malocello* skrył się pod wodą. Przez kolejne 5 godzin *Ascari* próbował ratować ocalałych. Około 13:00 przeciążony niszczyciel zaczął ostrożnie, ruchem wstecz, wychodzić z pola minowego, jednak znów trafił na minę. Tym razem eksplozja oderwała rufę aż po rufową nadbudówkę, jednostka utraciła możliwość poruszania się i zaczęła dryfować. O godz. 13:20 nastąpiła trzecia eksplozja w rejonie mostka, po której niszczyciel szybko zatonął. Ze składu załogi ocalało 53 ludzi, w tym 2 oficerów.

*Ascari* został oficjalnie skreślony ze stanu włoskiej floty 18 października 1946 roku.

#### **Aviere**

Przez cały okres swej służby jednostka wchodziła w skład 11 dywizjonu niszczycieli. W okresie przedwojennym uczestniczyła w paradzie morskiej na cześć księcia Jugosławii, a także rej-

sach eskadry ku brzegom Afryki Północnej i w rejon Dodekanazu.

*Aviere* wziął udział w bitwie koło Punta-Stilo, przeprowadzając atak torpedowy na okręty brytyjskie. W trakcie starcia koło Passero 12 października 1940 r. niszczyciel dowodzony przez kmdr por. Carlo Tallarigo atakował krążownik *Ajax*, jednak o 02:16 został trafiony 2 (wg innych źródeł – 3) pociskami kal. 152 mm w część dziobową i rufowe stanowisko dział kal. 120 mm, które zostało zniszczone. Zginęło 8 członków załogi. Okręt dotarł do Augusta eskortowany przez *Geniere*, zaś jego remont trwał do 10 grudnia.

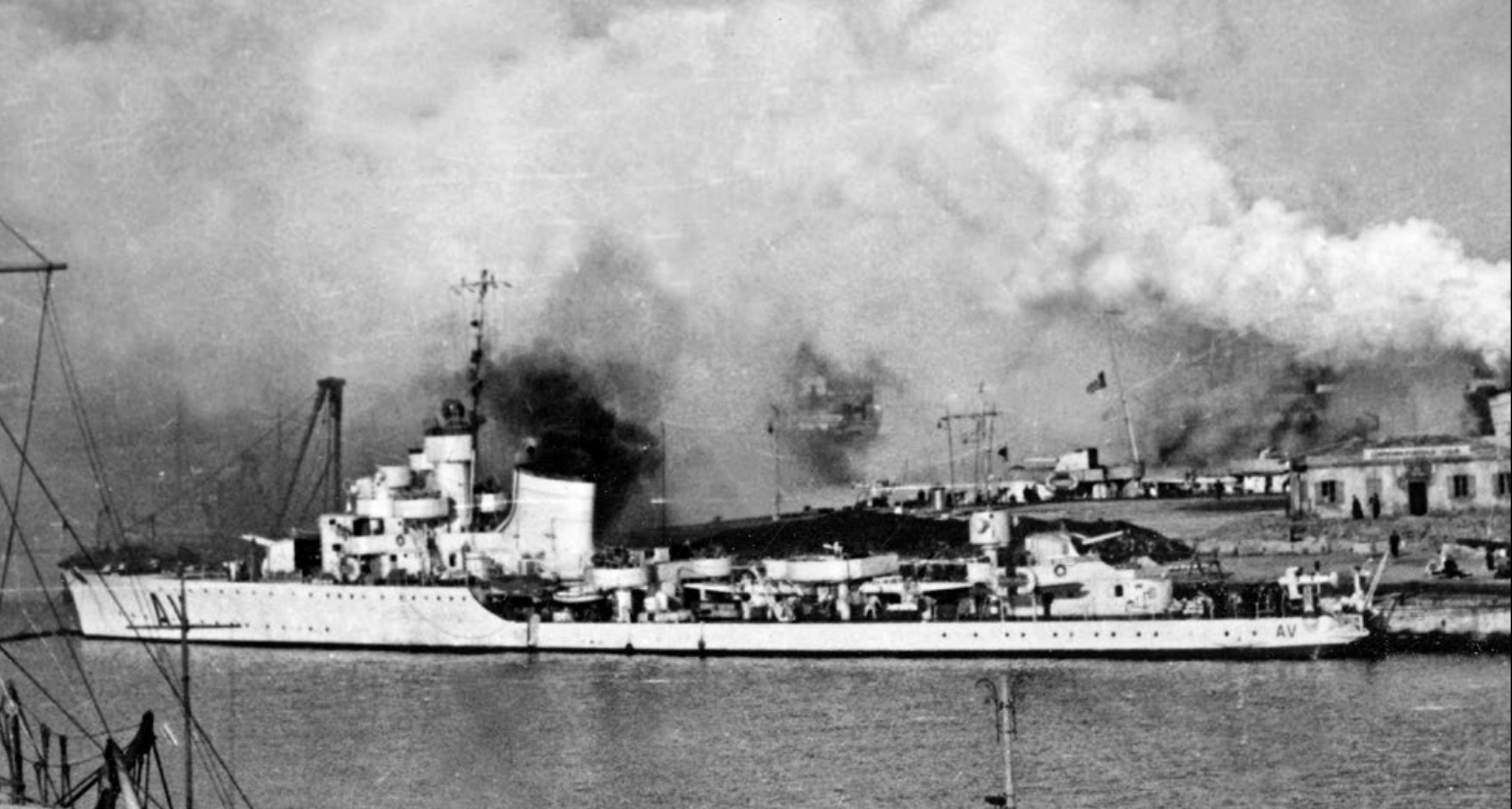
W grudniu 1941 r. okręt wziął udział w I bitwie w Zatoce Syrta, wchodząc wraz z *Camicia Nera* i *Ascari* w skład grupy bliskiego ubezpieczenia konwoju. 22 kwietnia 1942 r. udzielił pomocy liniowcowi *Victoria*, przejmując na pokład część uratowanych, a 2 miesiące później uczestniczył w II bitwie w Zatoce Syrta, w której trakcie zużył 2 torpedy i 84 pociski kal. 120 mm.

**Ascari po wejściu na minę 24 marca 1943 roku, godzina 08:00.**

**Fot. zbiory Erminio Bagnasco**



W trakcie akcji przeciwko konwojowi „Vigorous” *Aviere* działał w składzie sił głównych. 20 lipca eskortując konwój z Messyny na Korfu niszczyciel odparł atak brytyjskiego lotnictwa, strącając 1 z samolotów, choć wielu jego marynarzy odniosło rany. W sierpniu okręt uczestniczył w operacji przeciw konwojowi „Pedestal”, a później do końca roku operował na trasach libijskich.



**Aviere podczas próbnego alarmu przeciwlotniczego w Messynie, styczeń 1941 roku.**

**Fot. zbiory Leo Van Ginderena**

W drugiej połowie 16 grudnia 1942 r. *Aviere* i *Camicia Nera* wyszły z Neapolu do Bizerty, eskortując niemiecki transportowiec *Ankara*. Następnego dnia o godz. 11:15 znajdujący się 40 Mm na północ od Bizerty i poruszający się z prędkością 13 węzłów konwój został zaatakowany przez brytyjski okręt podwodny *Splendid*. Mimo zabezpieczenia z powietrza przez 8 samolotów, okręt podwodny nie miał trudności z podjęciem ataku. *Aviere* został trafiony 2 torpedami, które spowodowały eksplozję komór amu-

nicyjnych i niemal natychmiastowe zatonięcie niszczyciela w punkcie o współrzędnych 38°00'N i 10°05'E. Z liczącej 230 ludzi załogi ocalało jedynie 30 osób.

Dowódca jednostki i 11 dywizjonu kmdr Ignazio Castrogiovani został pośmiertnie odznaczony „Złotym medalem za żołnierskie męstwo”.

#### ***Bersagliere***

Po wejściu do służby niszczyciel uczestniczył w morskiej paradzie na cześć księcia Jugosławii, a także pocho-

dzie eskadry ku brzegom Afryki Północnej i w rejon Dodekanazu.

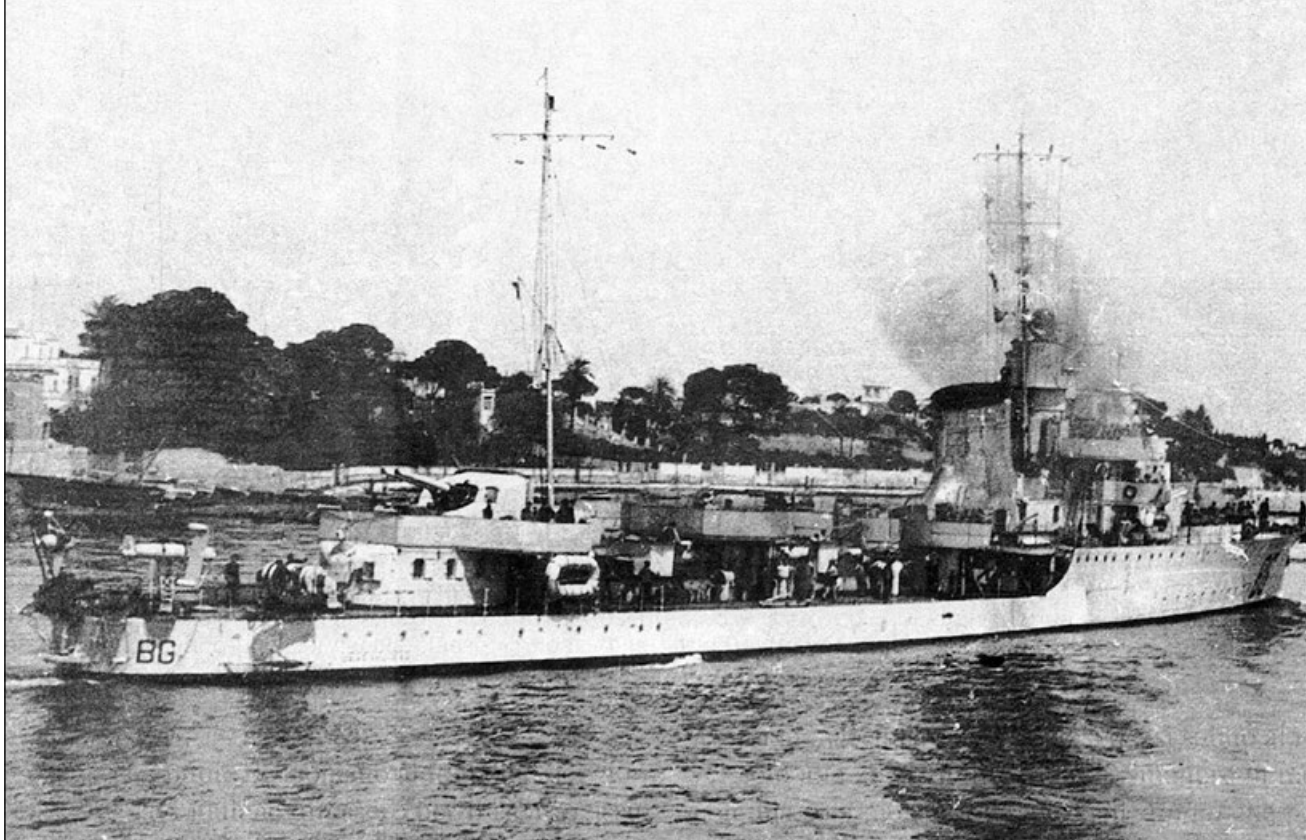
Do wybuchu wojny *Bersagliere* wchodził w skład 13 dywizjonu niszczycieli. Uczestniczył w starciu koło Punta-Stilo 19 lipca 1940 r., Teulada (27 listopada 1940) i bitwie pod Matapan (28 marca 1941).

27 lipca 1941 r. eskortując libijski konwój, niszczyciel prowadził poszukiwania nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego, który storpedował krążownik *Giuseppe Garibaldi*. 8 października w trakcie eskortowania kon-

**Jeszcze jeszcze jedno ujęcie *Aviere* z Messyny podczas próbnego alarmu, w tle widoczny ciężki krążownik *Trieste*.**

**Fot. Franco Bargoni**





**Bersagliere w Brindisi, 1941 rok.**

**Fot. Franco Bargoni**

woju z Neapolu do Trypolisu, zabrał załogę ze statku *Casaregis* uszkodzonego torpedą lotniczą, a następnie go dobił. 9 listopada eskortując krążowniki 3 dywizji, które stanowiły bliskie ubezpieczenie nieszczęsnego konwoju „Duisburg”, a 21 listopada eskortował ciężki krążownik *Trieste*, uszkodzony trafieniem torpedy lotniczej.

Zamieniając eskortowanie konwojów ze służbą w składzie eskadry *Bersagliere* wziął udział w I (17 grudnia 1941) i II (22 marca 1942) bitwie w Zatoce Syrta. W międzyczasie, 16 lutego,

prowadził poszukiwania okrętu podwodnego, który storpedował niszczyciel *Carabiniere* ze składu eskorty 3 dywizji krążowników.

16 sierpnia 1942 r. *Bersagliere* i *Mitragliere* zostały skierowane z Navarino na pomoc *Lerici*, transportowca, który szedł z Brindisi do Benghazi pod eskortą pary torpedowców i został storpedowany przez nieprzyjacielski okręt podwodny. Z uwagi na silny pożar niemożliwe było holowanie uszkodzonego statku, wobec czego niszczyciele zdjęły z pokładu 270 z 290

członków załogi, po czym zatopiły go ogniem artyleryjskim.

15 listopada 1942 r. *Bersagliere* i *Granatiere* wyszły z Tarentu do Trypolisu, eskortując zbiornikowiec *Giulio Giordani* z 7400 t benzyny, niezbędnie koniecznej północnoafrykańskiemu zgrupowaniu wojsk w przełomowym momencie bitwy pod El-Alamein. Wieczorem 17 listopada konwój stał się celem intensywnego ataku z powietrza, a zbiornikowiec, który dosięgły 2 torpedy zatonął. Niszczycielom przyszło zado-

**Bersagliere w sztormie, 1940 rok.**

**Fot. Alessandro Masignani**





wolić się jedynie uratowaniem większej części jego załogi.

7 stycznia 1943 r. *Bersagliere* (kmdr ppor. Lazzarini) znajdował się przy południowym moło portu Palermo, gdy o godz. 16.25 ogłoszono alarm lotniczy. Nalot amerykańskich bombowców trwał do 17:12. niszczyciel został trafiony 2 ciężkimi bombami lotniczymi, przewrócił się na prawą burtę i szybko zatonął.

Okręt został skreślony z listy floty 18 października 1946 r. Prace wydobywcze rozpoczęły się w listopadzie 1948, jednak z uwagi na silne zniszczenia wraku, zakończono je dopiero po 5 latach w listopadzie 1953 roku.

### ***Camicia Nera (Artigliere)***

Prototypowy niszczyciel typu „Soldati” od chwili wejścia do służby do początków 1943 r. wchodził w skład 11 dywizjonu. W roku 1938 przeszedł z Wenecji do Triestu (straszenie daleko!) z władzami rządowymi na pokładzie, a także odbył 2 rejsy ku brzegom Hiszpanii w związku z toczącą się tam wojną domową. W maju 1939 r. – wraz z 5 „bliźniakami” uczestniczył w morskiej paradzie na cześć księcia Jugosławii, a później w rejsie eskadry ku brzegom Afryki Północnej i w rejon Dodekanezu.

*Camicia Nera* działała aktywnie w latach II wojny światowej, wykonując największą wśród swych „bliźniaków” liczbę wyjść w morze. W 1940 r. okręt pod dowództwem kmdr por. Giovanni Oliva wziął udział w starciu koło

***Camicia Nera* wypływa z Tarentu, 1940 rok.**

Punta-Stila i nocnej bitwie u przylądka Passero (12 października), w której trakcie próbował udzielić pomocy uszkodzonemu niszczycielowi *Artigliere*, jednak wobec pojawienia się brytyjskich krążowników był zmuszony przeciąć hol.

W trakcie roku 1941 aktywność bojowa niszczyciela była związana przede wszystkim z zapewnieniem bezpieczeństwa na północnoafrykańskich liniach komunikacyjnych. 4 sierpnia okręt uczestniczył w udzielaniu pomocy parowcowi *Nita*, który został storpedowany. 22 stycznia 1942 r. *Camicia Nera* eskortował liniowiec pasażerski *Victoria* po wyjściu z Messyny, a gdy został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny – ratował ocalałych. Niszczyciel brał udział w „Czerwcowych” i „Sierpniowych bitwach konwojowych”, eskortując duże okręty nawodne.

19 sierpnia, eskortując wraz z *Aviere*, *Geniere* i 3 torpedowcami, konwój w składzie zbiornikowiec *Pozarica* i niemiecki statek *Dora*, *Camicia Nera* zestrzelił nieprzyjacielski samolot, jednak sam został nieznacznie uszkodzony od bliskich wybuchów bomb i odłamków. Gdy po zakończeniu remontu ponownie wyszedł w morze z konwojem (statki *Manara* i *Ravello*) zestrzelił od razu 3 samoloty przeciwnika, tracąc 4 zabitych członków załogi.

Biorąc udział w bitwie koło ławicy Skerka 2 grudnia 1942 r. *Camicia Nera* dwukrotnie wychodził do ataku na brytyjskie krążowniki, wystrze-

wując bez żadnego rezultatu wszystkie torpedy. Później próbował udzielić pomocy uszkodzonemu transportowcowi *Puccini*, lecz wobec niemożności jego holowania, dobił statek ogniem artyleryjskim. Później przyjął na pokład 158 ludzi z zatopionej jednostki. Za swoje bohaterstwo w walce dowódca okrętu kmdr por. Adriano Foscari został przedstawiony do odznaczenia „Złoty medal za żołnierskie męstwo”.

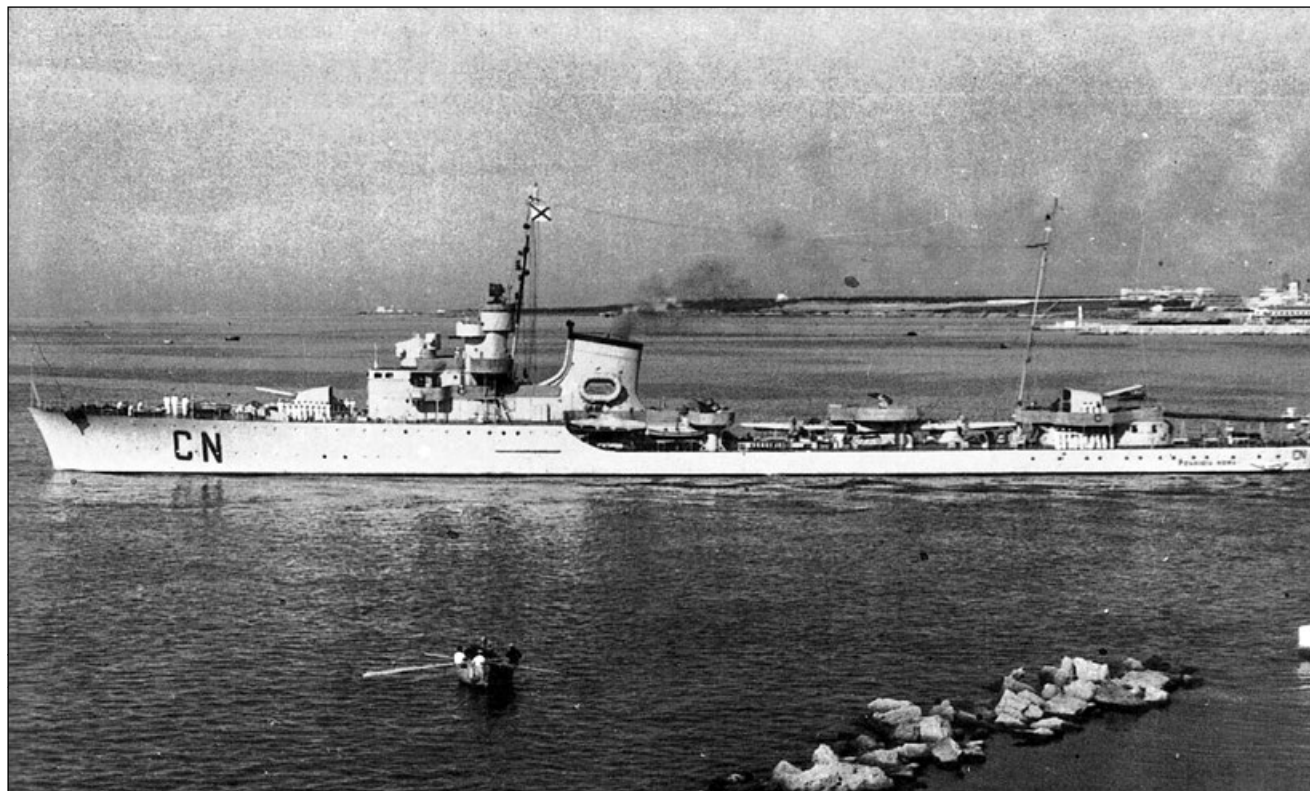
Z dniem 30 lipca 1943 r. niszczyciel otrzymał nową nazwę – *Artigliere*.

Po zawarciu zawieszenia broni z Aliantami okręt w składzie sił głównych przeszedł na Maltę by później eskortować okręty liniowe *Vittorio Veneto* i *Italia* do Aleksandrii, skąd powrócił do Tarentu. W okresie współpracy z Aliantami *Artigliere* wychodził w morze 122 razy – głównie w celu transportu wojsk i ładunków, ale także dwukrotnie ostrzeliwał pozycje niemieckich wojsk na wybrzeżu greckim.

Zgodnie z postanowieniami Konferencji Paryskiej 1947 r. *Artigliere* podlegał przekazaniu Związkowi Radzieckiemu. 14 grudnia 1948 r. okręt został skreślony ze stanu floty i otrzymał reparacyjny numer Z-12.

21 stycznia 1949 r. niszczyciel przybył do Odessy, gdzie po 2 dniach został obsadzony radziecką załogą, a 24 lutego 1949 wszedł w skład Floty Czarnomorskiej pod nazwą *Łowkij*. 30 listopada 1954 r. został wycofany ze składu bojowego floty przebudowany na okręt-cel, a 30 grudnia otrzymał literowo-cyfrowe oznaczenie CL-58.

**Fot. Franco Bargoni**





**Carabiniere w początkowym okresie wojny, 1940 rok.**

**Fot. zbiory Leo Van Ginderena**

W 1955 r. został przebudowany na okręt obserwacji powietrznej, powiadomiania i łączności i 17 października 1957 otrzymał oznaczenie *KWN-11*. 27 marca 1960 roku okręt został skreślony ze stanu floty i przekazany na złom.

#### **Carabiniere**

W okresie przedwojennym niszczyciel działał w składzie eskadry, w początkach 1939 r. przeprowadził rejs ku brzegom Hiszpanii eskortując statki, którymi powracali do kraju włoscy „ochotnicy”.

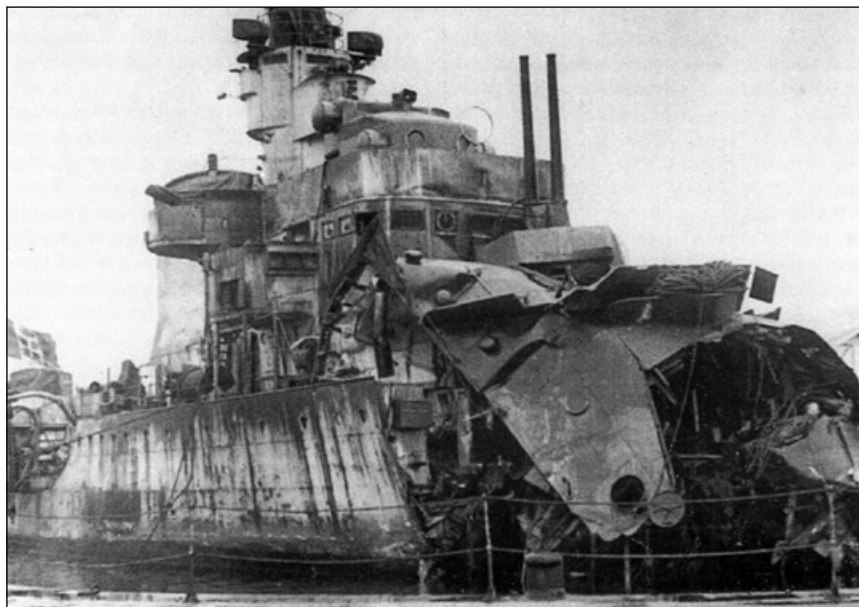
Przed wybuchem II wojny światowej *Carabiniere* wszedł w skład 12 dy-

wizjonu niszczycieli, z którym 9 lipca 1940 r. wziął udział w starciu pod Punta-Stilo, wyrzeliwując wszystkie swe torpedy. 9 stycznia 1941 r. okręt ostrzeliwał cele na wybrzeżu Grecji, 25 stycznia ponownie wspierał ogniem wojska na prawym skrzydle grecko-albańskiego frontu, a 28 marca wziął udział w bitwie morskiej pod Matapan.

21 października 1941 r. niszczyciel został poważnie uszkodzony w wyniku kolizji ze statkiem *Monte Maggiore* w porcie Messyna, jednak po remoncie wziął udział w I bitwie w Zatoce Syrt (17 listopada), a 22 stycznia 1942 w operacji konwojowej „T.18”.

**Carabiniere po storpedowaniu 16 lutego 1942 roku.**

**Fot. zbiory Erminio Bagnasco**



14 lutego 1942 r. *Carabiniere* wyszedł z Tarentu w składzie zespołu, którego celem było przechwycenie idącego na Maltę brytyjskiego konwoju, ten jednak został zawrócony. Wracając do bazy 16 lutego o godz. 13:45 *Carabiniere* został trafiony torpedą z brytyjskiego okrętu podwodnego *P-36* (zdaniem Włochów, torpedy były przeznaczone dla ciężkiego krążownika *Gorizia*, a niszczyciel wziął je na siebie). W rezultacie eksplozji została oderwana część dziobowa aż do stanowiska dział kal. 120 mm. Na szczęście nie ucierpiały grodzie wodoszczelne kadłuba i okręt zachował pływalność. Został wzięty na hol początkowo przez torpedowiec *Dezza*, a następnie holownik *Instancabile* (eks-jugosłowiański *Spasilac*) i następnego dnia o 08:30 dostarczony do Messyny.

Przeprowadzony w doku przegląd wykazał, że siłownia nie została uszkodzona, jednak kiepskie wyposażenie remontowe miejscowej bazy nie pozwalało na dokonanie odpowiedniej naprawy, w związku z czym postanowiono wyposażyć niszczyciel w tymczasowy dziób i przeprowadzić na północ. 3 kwietnia *Carabiniere* opuścił Messynę i przeszedł do Neapolu, a później do stoczni O.T.O w Livorno. Tam okręt otrzymał nowy dziób pochodzący z nieukończonego *Carista*. 1 grudnia 1942 r. odbudowany niszczyciel wyszedł na próby morskie, a 7 stycznia 1943 powrócił do linii.



**Carabiniere w 1948 roku. Nad pomostem widoczny radar LWS.**

**Fot. zbiory Siergieja Patianina**

9 września 1943 r. *Carabiniere* w składzie głównych sił floty wyszedł ze Spezia kierując się na Maltę. Po tym jak niemieckie bombowce zatopiły w zatoce Asinara flagowy okręt liniowy *Roma*, niszczyciel uratował z morza 112 jego rozbitków, jednak został w tyle za eskadrą i dołączył do grupy okrętów kierujących się na Baleary (lekki krążownik *Attilio Regolo*, niszczyciele *Mitragliere*, *Fusiliere*, torpedowce *Orsa*, *Pegaso* i *Impetuoso*). 10 września *Regolo*, *Mitragliere*, *Fusiliere*, *Carabiniere* i *Orsa* zawinęły do portu Mahón na wyspie Minorka, gdzie wieczorem na polecenie władz hiszpańskich zostały rozbrojone.

Internowanie trwało 16 miesięcy. W końcu 1944 r. władze Hiszpanii zezwoliły włoskim okrętom na dołączenie do Aliantów. 15 stycznia 1945 *Carabiniere* przybył do Algieru, a 23-go do Tarentu. Po krótkim remoncie i przygotowaniu bojowym, 8 maja 1945 r., w dniu zakończenia działań zbrojnych w Europie, niszczyciel wyszedł z Tarentu do Suez, by później ruszyć do Colombo i Trincomalee, gdzie dołączył do sił brytyjskich. Tym samym był jedynym włoskim okrętem, uczestniczącym w działaniach przeciw Japonii w końcowym etapie II wojny światowej. Do Tarentu *Carabiniere* powrócił 24 października 1945 r.

*Carabiniere* okazał się jednym z nielicznych niszczycieli, które pozostały w składzie włoskiej floty po zakończeniu wojny. W roku 1946 przeszedł remont kapitalny i w 1947 powrócił do służby. W 1956 r. został przebudowany na szybką fregatę (numer burtowy D551), a w 1958 wycofany ze linii, rozbrojony i przebudowany na jednostkę doświadczalną, wykorzystywaną do prób nowych rodzajów uzbrojenia. 12 stycznia 1960 otrzymał numer burtowy A5314.

1 stycznia 1965 r. *Carabiniere* został skreślony ze stanu floty. Przez kilka lat był wykorzystywany jako baza do treningu płetwonurków w zatoce Variano, jednak później powrócił do portu Spezia, gdzie zatonął w marcu 1978 r. W latach 1978-1979 został na miejscu rozebrany na złom.

**Wpółzatopiony Carabiniere w La Spezia, 1978 rok.**

**Fot. zbiory Leo Van Ginderena**



### **Corazziere**

Przekazany flocie w marcu 1939 r., do momentu wybuchu wojny wziął udział w paradzie morskiej w Zatoce Neapolitańskiej na cześć księcia Jugosławii (11 maja 1939) oraz odbył rejs z Gaeta do Malagi i Barcelony.

W trakcie starcia koło Punto-Stilo 9 lipca 1940 r. *Corazziere* wraz z innymi okrętami 12 dywizjonu (*Lanciere* i *Ascari*) zaatakował nieprzyjacielskie jednostki, odpalając 3 torpedy, jednak bez rezultatu. W czasie bitwy u przylądka Teulada 27 listopada 1940 r. *Corazziere* udzielił pomocy uszkodzone-





**Corazziere w początkowym okresie wojny.**

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

mu *Lanciere* i eskortował go w trakcie holowania do Cagliari.

25 stycznia 1941 niszczyciel uczestniczył w ostrzale greckich pozycji pod Pinkerasi, a miesiąc później, 25 lutego wchodził w skład ubezpieczenia libijskiego konwoju i poszukiwał okrętu podwodnego, który storpedował lekki krążownik *Armando Diaz*. 28 marca wziął udział w Biiwie pod Matapan, zapewniając ochronę uszkodzonego okrętu liniowego *Vittorio Veneto*.

21 listopada, w trakcie dużej operacji konwojowej z udziałem 3 i 8 dywizji krążowników, *Corazziere* aktywnie uczestniczył w odpieraniu ataków lotnictwa przeciwnika (włoskie okręty zestrzeliły ogółem 3 samoloty). Niedługo przed północą, gdy ciężki krążownik *Trieste* został trafiony torpedą brytyjskiego okrętu podwodnego, *Corazziere* i *Carabiniere* zapewniały mu eskortę w drodze do Messyny, gdzie dotarł nazajutrz o 07:30.

16 grudnia 1941 r. niszczyciel wyszedł w morze w składzie zespołu dalekiego ubezpieczenia konwoju „M.42”, by następnego dnia wziąć udział w I bitwie w Zatoce Syrta. Rankiem 18 grudnia, gdy zespół powracał do bazy, niszczyciele 12 i 13 dywizjonu weszły na kontrkurs i o godz. 06:00 *Corazziere* przy dużej prędkości zderzył się z *Gra-*

**Granatiere (na pierwszym planie) Corazziere w doku w Tarancie, podczas usuwania skutków kolizji z 3 lutego 1942 roku.**

Fot. zbiory Sergieja Patianina



*natiere*. Obie jednostki zostały poważnie uszkodzone (u *Corazziere* część dziobowa po kluzie kotwiczne została zmiażdżona, a na *Granatiere* – oderwana aż po nadbudówkę) ponosząc znaczne straty wśród załogi. Zdołały jednak zachować pływalność dzięki czemu ostatecznie je uratowano. *Corazziere* wziął na hol jeden z niszczycieli 10 dywizjonu i doprowadził go na redę Argostoli (wyspa Kefalonia). Później okręt odholowano do Tarentu do remontu, który zakończył się 8 maja 1942 r.

Po powrocie do służby niszczyciel uczestniczył w operacjach konwojowych, eskortowaniu dużych jednostek nawodnych, stawianiu min oraz transporcie ludzi ładunków. 2 sierpnia 1942 r. udzielił pomocy parowcowi *Monviso*, storpedowanemu przez nieprzyjacielski okręt podwodny, którego poszukiwania nie dały żadnych rezultatów. W składzie 11 dywizjonu (*Aviere*, *Geniere*, *Camicia Nera*) uczestniczył w akcji przeciwko konwojowi „Pedestal”. 7 listopada w czasie operacji minowej w Cieśninie Sycylijskiej ubezpieczał lekki krążownik *Attilio Regolo*, który utracił część dziobową w wyniku trafienia torpedą przez brytyjski okręt podwodny P-46.

5 lutego 1946 r. z portu w Tunisie po dostarczeniu tam grupy żołnierzy i oficerów, *Corazziere* zderzył się z niemiecką barką desantową. W rezultacie kolizji doszło do przebicia o długości 12 m w części dziobowej na lewej

burcie. Okręt odholowano na remont do Messyny, gdzie 15 lutego doszło do kolejnych poważnych uszkodzeń w trakcie nalotu lotniczego. Bomby zniszczyły całą część dziobową aż po nadbudówkę, uszkodzona została również siłownia.

Po wstępnym remoncie zapewniającym utrzymanie pływalności, w dniach 1-3 kwietnia *Corazziere* odholowano do Genui celem odbudowy. w kolejnym miesiącu okręt postawiono na dok, gdzie odbudowano część dziobową. Do chwili zawieszenia broni z Aliantami kadłub okrętu został odbudowany, jednak siłownia pozostawała nadal w trakcie prac. Wobec braku możliwości ewakuacji 9 września 1943 niszczyciel został zatopiony przez załogę w basenie portowym „Dell Grazia”.

W styczniu 1944 *Corazziere* został podniesiony przez niemieckich specjalistów i wykorzystywany w charakterze źródła części zamiennych, wkrótce jednak ponownie poszedł na dno. Wg jednych źródeł został zatopiony 4 września 1944 w trakcie nalotu alianckiego lotnictwa, wg innych – w kwietniu 1945 r. przez Niemców w momencie opuszczania miasta.

Oficjalnie *Corazziere* skreślono ze spisu włoskiej floty 23 marca 1947 r. Jego resztki, leżące na dnie z przechyłem na lewą burtę, zostały wydobyte na powierzchnię dopiero w końcu 1953 r., a ostatecznie rozebrane latem następnego roku.

### **Fuciliere**

Przekazany flocie w Ankonie w styczniu 1939 r. *Fuciliere* wszedł w skład 13 dywizjonu niszczycieli i do początku II wojny światowej odbył rejs do zachodniej części Morza Śródziemnego odwiedzając porty hiszpańskie i portugalskie.

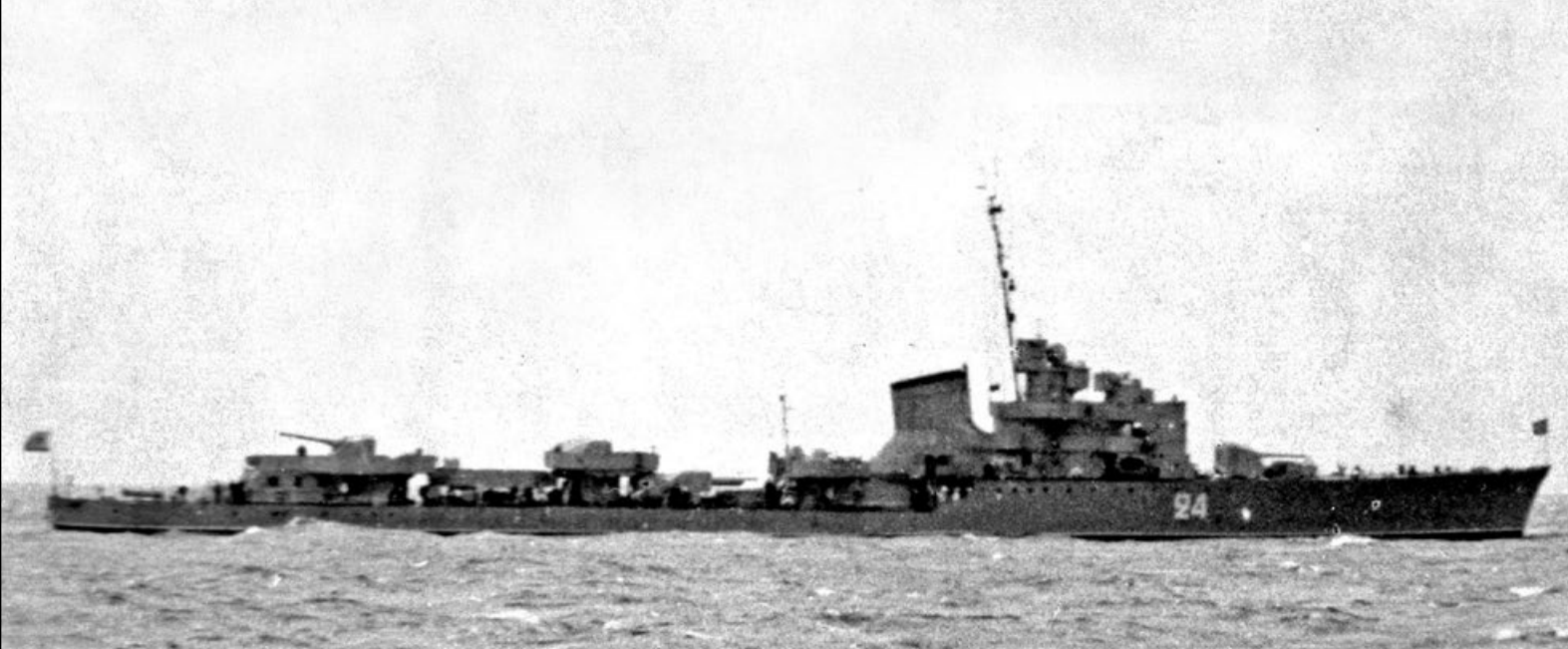
Wziął udział w starciach pod Punta-Stilo, Tuelada i Matapan, 22 kwietnia 1941 r. w Brindisi przyjął na pokład pododdziały „czarnych koszul”, które zajęły wyspę Korčula u wybrzeża Dalmacji. 14 lipca eskortując kolejny konwój do Trypolisu, prowadził poszukiwania nieprzyjacielski okręt podwodny. 21 lipca, eskortując inny konwój z Trapani do Trypolisu, *Fuciliere* udzielił pomocy parowcowi *Brarena*, uszkodzonemu przez nieprzyjacielskie bombowce, gdy nie powiodła się próba jego holowania zdjęto z pokładu ocalałych członków załogi. W trakcie operacji przeprowadzania konwoju „Duisburg” niszczyciel wchodził w skład grupy eskorty krążowników 3 dywizji. 21 listopada, w trakcie kolejnej dużej operacji konwojowej, niszczyciele 13 dywizjonu, w tym *Fuciliere*, eskortowały krążowniki 8 dywizji i wzięły czynny udział w odpieraniu nalotu brytyjskich samolotów torpedowych.

W trakcie I bitwy w Zatoce Syrta 17 grudnia 1941 r. *Fuciliere* wśród innych niszczycieli 10 i 13 dywizjonu, uczestniczył w wymianie ognia z brytyjskimi niszczycielami, próbującymi kontratakować włoską eskadrę.

**Fuciliere z wojskiem na pokładzie w Bizercie, początek 1943 roku.**

**Fot. zbiory Erminio Bagnasco**





Radziecki niszczyciel *Legkij* (eks *Fuciliere*).

Fot. zbiory Włodzimira Zabłockiego

W czasie II bitwy w Zatoce Syrta 22 marca 1942 r., 13 dywizjon niszczycieli operował wspólnie z krążownikami *Gorizia*, *Trento* i *Bande Nere*. Powrót do bazy przebiegał w warunkach silnego sztormu, 23 marca o godz. 03:55 na *Fuciliere* doszło do awarii siłowni, która zmusiła do wyłączenia jednej z turbin, w wyniku czego prędkość okrętu nie przekraczała 12 węzłów. Z uwagi na awarię układu sterowniczego trzeba było przejść na sterowanie ręczne bezpośrednio z przedziału sterowego. Z pomocą *Alpino* uszkodzony niszczyciel dotarł na holu o zmierzchu do Messyny. Po przeprowadzeniu na miejscu prowizorycznego remontu okręt przeszedł do Neapolu, a później do Spezia, gdzie poddano go remontowi trwającemu do 10 sierpnia.

Bezpośrednio po zakończeniu remontu, jednostka wzięła udział w operacji przeciwko konwojowi „Piedestal” („Sierpniowa bitwa konwojowa”), eskortując krążowniki 3 i 7 dywizji.

6 września *Fuciliere* wyszedł z Tarentu w składzie eskorty ważnego konwoju, zmierzającego do Libii. Następnego dnia konwój stał się celem ataku nieprzyjacielskich samolotów torpedowych, które zdołały unieszkodliwić statek *Manara*. 8 września o godz. 02:14 na południe od Krety morską karawanę została zaatakowana przez bombowce B-24 „Liberator”. Jedna z bomb eksplodowała obok kadłuba niszczyciela, powodując poważne uszkodzenia i śmierć 2 członków załogi. Przestała działać rufowa turbina. Po 2 godzinach trzeba było oderwać *Fuciliere* od konwoju. O 19:55 okręt dotarł do portu Sphakia na Krecie, skąd nazajutrz – częściowo o własnym napędzie, częściowo na holu

*Bombardiere* – przeszedł do Navarino. Po drodze jednostka uzupełniała zapasy wody z niszczycieli *Geniere* i *Zeno*.

Remont prowadzony na redzie Navarino siłami pływającego warsztatu trwał do końca miesiąca. 30 września *Fuciliere* przybył do arsenału Spezia celem ukończenia remontu. 23 stycznia 1943 r. niszczyciel rozpoczął próby i 31 powrócił do linii. Działając w składzie 12, a potem 11 dywizjonu, uczestniczył w zaopatrywaniu tunezyjskiego zgrupowania wojsk.

9 września 1943 r. *Fuciliere* w składzie głównych sił wyszedł z Spezia na Malte. Po zniszczeniu flagowego okrętu liniowego *Italia* podniósł z wody 108 ocalałych członków załogi, po czym dołączył do krążownika *Attilio Regolo* i niszczycieli *Carabinieri* oraz *Mitragliere*, wraz z którymi przybył do Port-Mahón na Balearach, gdzie pozostawał internowany do 15 stycznia 1945 r. W styczniu 1944 r. z okrętu zdezerterował starszy mechanik kpt. Alberto Fedele, który zdołał dotrzeć do Północnych Włoch, gdzie kontynuował walkę po stronie Mussoliniego.

23 stycznia 1945 r. niszczyciel powrócił do Tarentu i po remoncie, trwającym całą wiosnę, *Fuciliere* wszedł w skład floty. Po zakończeniu II wojny światowej, z początkiem 1946 r. *Fuciliere* odstawiono do rezerwy w Spezia. Zgodnie z ustaleniami Porozumienia Paryskiego 1947 r. okręt podlegał przekazaniu Związkowi Radzieckiemu. 10 stycznia 1950 r. skreślono go ze stanu floty Włoch i nadano numer reparacyjny Z-20.

1 lutego 1950 r. *Fuciliere* został w Odessie przejęty przez radziecką załogę i 13 lutego 1950 wszedł w skład

Floty Czarnomorskiej pod nazwą *Liegekij*. 30 listopada 1954 r. jednostkę wycofano ze składu bojowego, przebudowując ją na okręt-cel, któremu 30 grudnia nadano oznaczenie CL-57. 21 stycznia 1960 roku skreślono go ze stanu floty i oddano na złom.

### *Geniere*

Przez cały okres swej służby jednostka pozostawała w składzie 11 dywizjonu niszczycieli. W maju 1939 r. okręt uczestniczył w paradzie morskiej na cześć księcia Jugosławii, później wziął udział w rejsie eskadry ku brzegom Afryki Zachodniej i w rejon Dekanezu.

W bitwie pod Punto-Stilo 9 lipca 1940 r. *Geniere* uczestniczył w ataku na brytyjskie okręty, otwierając o 16:20 ogień artyleryjski w kierunku przeciwnika, a o 16:22 odpalił 3 torpedy z których żadna nie dosięgła celu. Po starciu u przylądka Passero 12 października odprowadzał do Augusta „bliźniaczy” *Aviere*, uszkodzony trafieniami pocisków kal. 152 mm.

21 kwietnia 1941 r. w czasie bombardowania artyleryjskiego portu w Trypolisie przez okręty brytyjskiej Floty Śródziemnomorskiej, sam *Geniere* został trafiony pociskiem kal. 152 mm, który na szczęście spowodował jedynie nieznaczne uszkodzenia.

Najbardziej intensywna działalność jednostki przypadła na rok 1942. 22 stycznia, pozostając w ochronie liniowca *Victoria*, odpierał nalot lotnictwa przeciwnika, a później atak okrętu podwodnego – oba bez szczególnego sukcesu.

22 marca, w czasie II bitwy w Zatoce Syrta, *Geniere* i *Scirocco* wyszły na spotkanie z eskadrą adm. Iachi-





*Geniere* w ujęciu z 1940 roku.

Fot. zbiory Siergieja Patianina

no, zostały jednak wstrzymane przez silny sztorm. Na *Geniere* uległy awarii 2 turbogeneratory, prędkość spadła do 14 węzłów (chwilami z biedą sięgała 8 węzłów), a fale zmyły kilku marynarzy. W nocy utracono kontakt ze *Scirocco* i dopiero wieczorem 23 marca niszczyciel mógł z wielkim trudem dotrzeć do Messyny.

W trakcie czerwcowych operacji przeciwkonwojowych niszczyciel znajdował się w składzie sił głównych. Jego udział w operacji ograniczał się do odpierania licznych nalotów lotnictwa przeciwnika. W trakcie operacji przeciwko konwojowi „Pedestal” w sierpniu 1942 r. *Geniere* udzielał pomocy krążownikowi *Bolzano*, uszkodzonego torpedą przez okręt podwodny, a następnie zjął z niego część załogi i dostarczył ją do Messyny.

20 sierpnia *Geniere* i *Aviere*, ochraniające zbiornikowiec *Posarica*, odparły silny atak lotnictwa nieprzyjaciela i doprowadziły „podopiecznego” na Korfu. W trakcie tych działań *Geniere* zestrzelił 3 samoloty tracąc 2 zabitych i 25 rannych członków załogi. W trakcie kolejnej operacji konwojowej, niszczyciel eskortujący transportowce *Manara* i *Sestriere*, odpierając nalot, zestrzelił jeszcze jeden samolot.

1 marca 1943 r. znajdujący się w Palermo okręt trafił na zmasowany nalot amerykańskich bombowców. O godz. 13:30, w czasie ataku pierwszej fali,

5 ciężkich bomb trafiło w suchy dok, gdzie znajdował się *Geniere* i barka desantowa *MZ-741*. Fala eksplozji przebiła stępkę niszczyciela, a także zniszczyła wrota doku. Potok wody przewrócił *MZ-741* i przewrócił *Geniere* na prawą burtę, uderzając silnie o betonową ścianę doku.

W kwietniu 1944 r. resztki okrętu zostały wydobyte i odholowane do Tarentu, gdzie ostatecznie je rozebrano. Ze stanu floty *Geniere* został skreślony

wych *Vittorio Veneto* i *Giulio Cesare*, uczestnicząc w odpieraniu ataków lotniczych. W Biwie pod Matapan również pozostawał w ubezpieczeniu *Vittorio Veneto*.

Jak większość włoskich niszczycieli, poczynając od roku 1941 *Granatiere* brał aktywny udział w ochronie morskich linii komunikacyjnych. 27 lipca zabezpieczał storpedowany krążownik *Garibaldi* i wraz z *Fulmine* prowadził poszukiwania okrętu podwodnego. 10

18 października 1946 roku.

### *Granatiere*

Gdy *Granatiere* wszedł do służby w kwietniu 1939 r. stał się liderem 13 dywizjonu niszczycieli, w którego składzie pozostawał do maja 1943. Do chwili wybuchu II wojny światowej okręt zdołał odbyć rejs ku brzegom Hiszpanii.

W czasie bitwy u Punta-Stilo 13 dywizjon działał wspólnie z 7 eskadrą krążowników nie otwierając ognia. W bitwie u przylądka Teulada zapewniał ubezpieczenie okrętów linio-

Ujęcie wraku *Geniere* w suchym doku w Palermo.

Fot. Franco Bargoni





**Granatiere w Tarencie, 1940 rok.**

Fot. „Ships of the World”

października, w czasie eskortowania konwoju, *Granatiere* i *Alpino* udzieliły pomocy storpedowanemu transportowcowi *Zeno*, a następnego ranka niszczyciel podjął z morza ocalałych rozbitków z *Casaregis*, trafionego również torpedą lotniczą. W trakcie nieudanej operacji przeprowadzenia konwoju „Duisburg” („Beta”) 13 dywizjon pozostawał w ochronie 3 dywizji krążowników. Rankiem 9 listopada, właśnie te niszczyciele uratowały większość rozbitków z zatopionych statków. 21 listopada, ubezpieczając kolejny duży konwój, *Granatiere* towarzyszył krążownikom 7 dywizji i uczestniczył w odpieraniu licznych ataków lotniczych.

17 grudnia 1941 r. *Granatiere* wziął udział w I bitwie w Zatoce Syrta. Wracając do bazy, o godz. 06:00 następnego dnia z powodu błędu w trakcie manewrowania niszczyciel zderzył się ze swym „bliźniakiem” *Corazziere* i został poważnie uszkodzony. Część dziobowa kadłuba włącznie ze stanowiskiem dział kal. 120 mm, została oderwana i niemal natychmiast zatona, zginęło 3, a rannych zostało dalszych 20 członków załogi. Holowanie uszkodzonej jednostki do Navarino utrudniała zła pogoda, a także nieudana próba ataku przez nieprzyjacielski okręt podwodny. Po przeprowadzeniu tymczasowego remontu, *Granatiere* odholowano do Tarentu, gdzie pra-

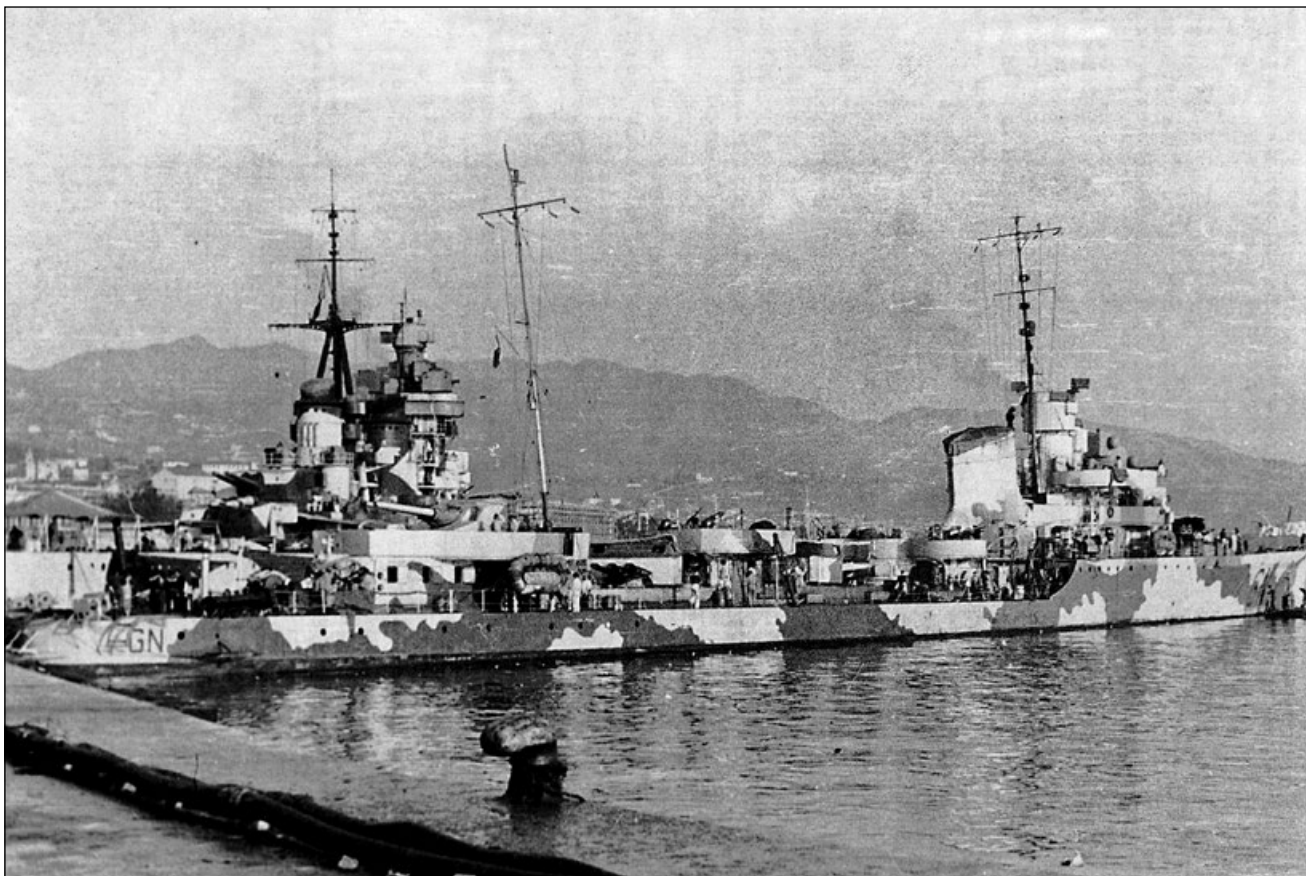
ce kontynuowano, a zakończono je 30 września 1942 r.

W początkach marca 1943 r. niszczyciel wykonał jeden rejs do Tunisu, dostarczając wzmocnienie.

22 marca, znajdujący się w porcie Palermo *Granatiere* padł ofiarą masowego nalotu alianckiego lotnictwa. Odłamki po wybuchach dwóch transportowców z amunicją dosłownie zasypały niszczyciel, powodując poważne uszkodzenia: rozbicie nadbudówki, stanowiska dowodzenia i dalmierzy, dział, zginęło 42 członków załogi, a kolejnych 24 odniosło rany. Po dokonaniu wstępnej naprawy na miejscu, 13 kwietnia *Granatiere* przeszedł do Messyny, a 2 dni później - do Tarentu,

**Granatiere i ciężki krążownik Gorizia w Messynie, jesień 1942 roku.**

Fot. zbiory Erminio Bagnasco



gdzie pozostawał niemal do chwili zawieszenia broni.

Ostatecznie prace zakończono do 15 października 1943 r., zaś późniejsze próby trwały do listopada. Okręt był następnie intensywnie wykorzystywany w działaniach na korzyść alianckiego dowództwa, uczestniczył w eskortowaniu 15 konwojów. W styczniu 1944 r. w Tarencie *Granatiere* przyjął na pokład 2 małe kutry torpedowe i 2 sterowane kutry wybuchowe ze składu Morskich sił specjalnych (*Mariassalto*) i przeszedł do Tobruku, skąd miały zostać dostarczone do Zatoki Suda, zajmowanej przez Niemców. W Tobruku okręt pozostawał do 30 stycznia, gdy ostatecznie zrezygnowano z przeprowadzenia operacji z powodu nieodpowiednich warunków pogodowych.

Mimo tego, niszczyciel niejednokrotnie dostarczał ludzi i ładunki do Afryki Północnej, operował na Morzu Czerwonym, a także zrealizował 7 zadań specjalnych, w tym ostrzał celów na zajętych przez Niemców wybrzeżu. Wypada wspomnieć o udziale w ratowaniu jugosłowiańskiego statku *Kumanov* w Cieśninie Sycylijskiej 27-28 grudnia 1944 r. Warto także wspomnieć, że do *Granatiere* należy rekord wśród włoskich niszczycieli pod względem liczby godzin ruchu w okresie współpracy z Aliantami.

Po trwającym rok remoncie kapitałnym, *Granatiere* w 1947 r. powrócił do linii, wchodząc w skład 1 dywizjonu

niszczycieli, w którym zebrano wszystkie zachowane włoskie okręty tej klasy (*Granatiere*, *Carabinieri*, *Grecalle*).

W okresie od kwietnia 1950 do marca 1952 r. *Granatiere* przeszedł szeroką modernizację, po której został przeklasyfikowany na szybką fregatę (numer burtowy D 550) i pełnił służbę do końca 1955. W początkach następnego roku został odstawiony do rezerwy, a 1 lipca 1958 skreślony ze stanu floty i w 1960 roku oddany na złom.

#### *Lanciere*

Po wejściu do linii *Lanciere* objął funkcję lidera 12 dywizjonu niszczycieli. W 1939 r. uczestniczył w rejsie eskadry ku brzegom Północnej Afryki oraz w rejonie Dodekanazu.

9 lipca 1940 r. zabezpieczał odejście swoich okrętów liniowych w decydującym stadium bitwy pod Punta-Stilo. 12 dywizjon przeprowadził atak na nieprzyjacielskie okręty (16:07-16:45). *Lanciere*, którym dowodził kmdr Carmine D'Arienzo, wystrzelił 3 torpedy w kierunku brytyjskich krążowników, nie osiągając trafień.

W bitwie u przylądka Teulada 27 listopada *Lanciere* okazał się jedynym włoskim okrętem, który został poważnie uszkodzony. 12 dywizjon (*Lanciere*, *Corazziere* i *Ascari*) operował razem z 3 dywizją krążowników (*Trento*, *Trieste* i *Bolzano*), które podjęły walkę z czołowymi brytyjskimi krążownikami. O godz. 12:34 *Lanciere* został

trafiony pociskiem kal. 152 mm z krążownika *Manchester*. Eksplozja w rufowej maszynowni spowodowała jej awarię, ograniczając prędkość na jednej turbinie do 23 węzłów.

O 12:40, gdy niszczyciel znajdował się za rufą krążowników, stawiając zasłonę dymną, został trafiony kolejnymi 2 pociskami kal. 152 mm. Jeden przebił centralną część kadłuba z lewej strony, przebił zbiornik paliwowy i wyszedł przeciwną burtą, nie eksplodując. Trzeci eksplodował na stewie rufowej na poziomie linii wodnej. Przez 11 minut *Lanciere* pozostawał pod ogniem, nie odnosząc na szczęście dalszych uszkodzeń, choć z powodu zanieczyszczenia wodą paliwa utracił czasowo możliwość ruchu. 2 pozostałe niszczyciele postawiły przy nim zasłonę dymną, a następnie *Ascari* wziął go na hol. Wkrótce krążowniki 3 dywizji rozwinęły się i przykrywały uszkodzony niszczyciel ogniem do zachodu słońca, odpierając atak nieprzyjacielskich samolotów pokładowych. Do świtu *Ascari* z *Lanciere* osiągnęły Cagliari.

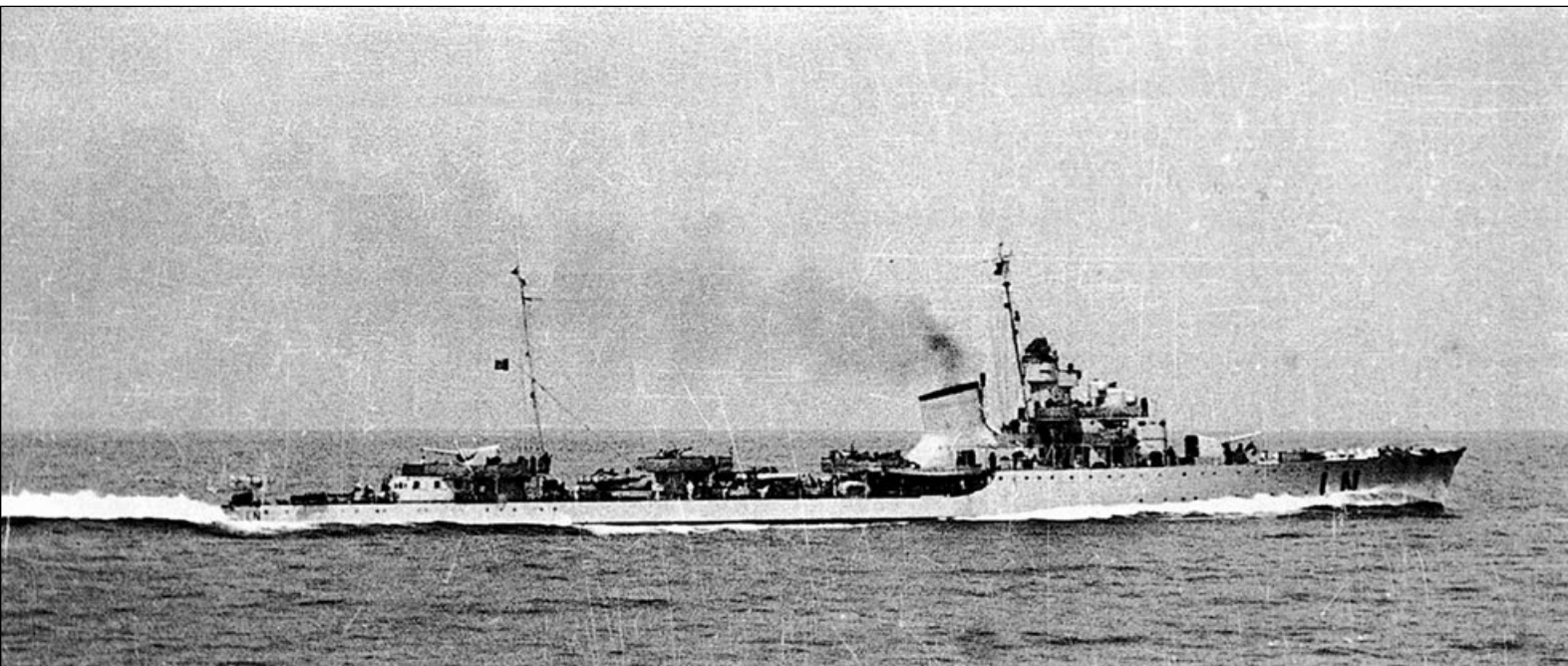
Tam *Lanciere* pozostał przez kilka dni, po czym został odholowany na remont do Genui. Ostatecznie prace naprawcze zakończyły się w kwietniu 1941 r.

Po powrocie do linii, okręt nadal wychodził w składzie eskadry w ramach działań zabezpieczających morską komunikację. Już 24 maja wyszedł eskortować ważny konwój do Libii, a 23-25

Fot. Ufficio Storico Marina Militare







**Lanciere w początkowym okresie wojny, 1940 rok.**

**Fot. Franco Bargoni**

sierpnia udzielał pomocy ciężkiemu krążownikowi *Bolzano*, storpedowanemu przez brytyjski okręt podwodny *Triumph* w Cieśninie Messyńskiej.

22 marca 1942 r. *Lanciere* uczestniczył w II Biwie w Zatoce Syrta. W drodze powrotnej okręt został uszkodzony przez sztorm. O godz. 20:45 musiał zredukować prędkość zrazu do 20, później 18, a ostatecznie 16 węzłów szybko tracąc kontakt z okrętami eskadry. O godz. 23:00 *Lanciere* informował drogą radiową, że utracił zdol-

ność ruchu. O 05:45 dotarł meldunek z *Lanciere*, że przez zerwane luki do pomieszczeń maszynowni dostaje się woda. O 10:07 niszczyciel nadał ostatni radiogram: „*Toniemy, Niech żyją Włochy! Niech żyje król!*” 23 marca o 10:27 okręt zatonął mniej więcej 120 Mm na wschód od Malty (35°35'N i 15°15'E).

Statek szpitalny *Arno*, który operował w rejonie zatonięcia *Lanciere* w dniach 24-25 marca, podjął z morza raptem 16 ludzi, w tym 3 oficerów) ze 190 znajdujących się na pokładzie nisz-

czyciela. Dowódca okrętu kmdr por. Constanzo Casana został pośmiertnie odznaczony „Złotym medalem za żołnierskie męstwo”.

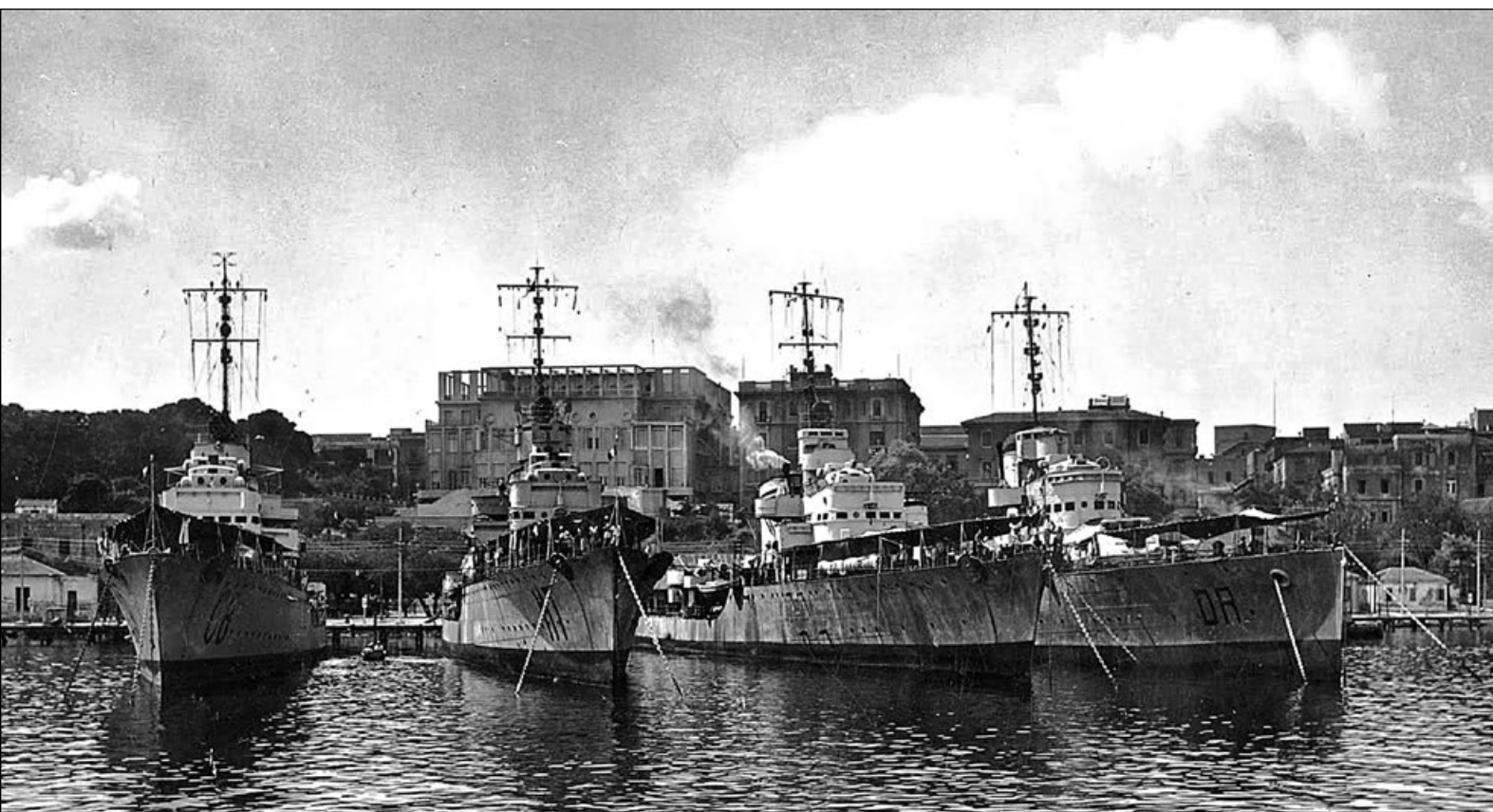
Oficjalnie *Lanciere* został skreślony ze stanu włoskiej floty 18 października 1946 roku.

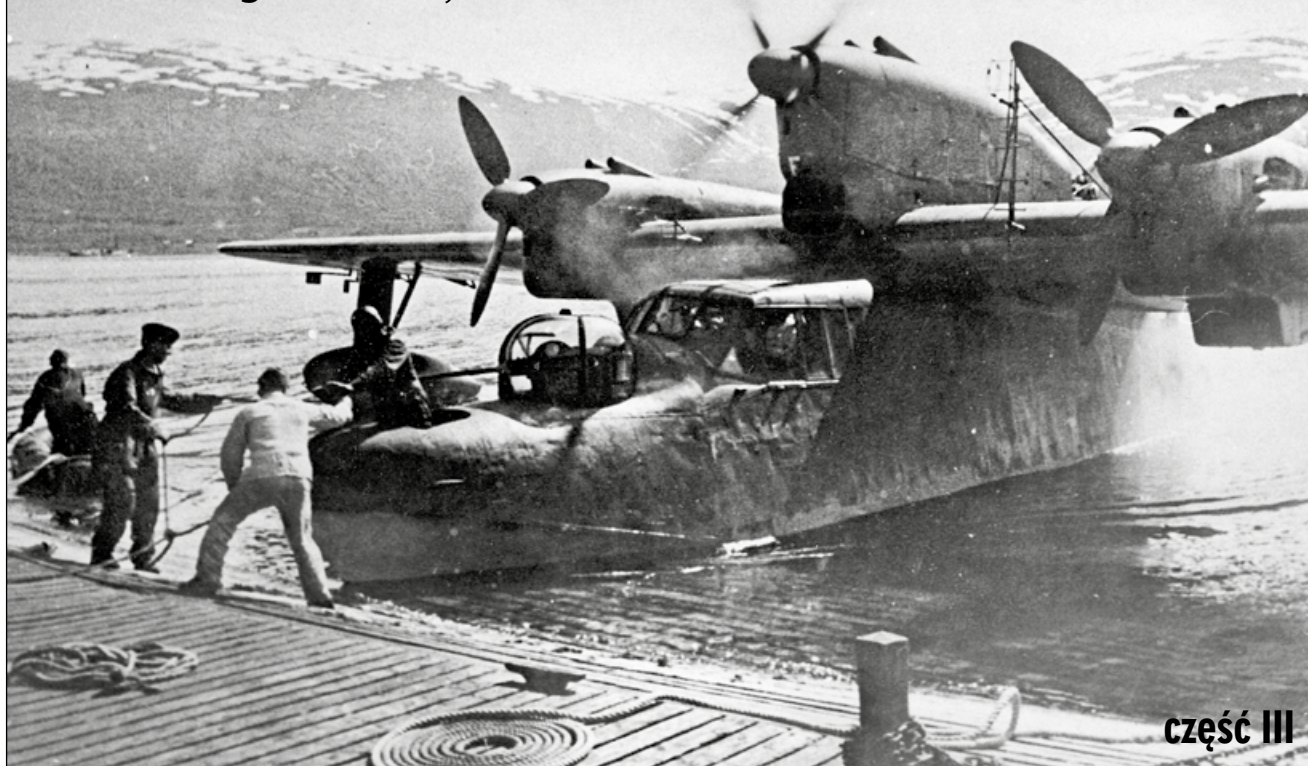
*(ciąg dalszy nastąpi)*

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

**Rodzinna fotografia: niszczyciele *Carabiniere*, *Artigliere*, (eks *Camicia Nera*) i *Nicoloso da Recco* (typ „*Navigatori*”) w Tarencie, sierpień 1947 roku.**

**Fot. zbioru Siergieja Patianina**





Niemieckie łodzie latające BV 138 naprowadzały bombowce i U-booty na wykryte statki konwoju.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

# Pogrom konwoju PQ-17

Około 19:45, po dwóch godzinach forsownej trasy kursem zachodnim, *Lotus* dotarł do miejsca gdzie została zaatakowana *Pozarica*<sup>34</sup>. Od razu było widać, że opuszczony statek, nim został zbombardowany, wszedł głęboko w pole lodowe i utknął tam.

Częściowo przesłaniały go obłoki pary spowijające jego nadbudówki; łodzie ratunkowe statku, w których znajdowała się załoga złożona w większości z Filipińczyków, znajdowały się w pewnej odległości na otwartym morzu.

Nie trwoniąc czasu, Hall przejął na pokład wszystkich 29 ludzi z dwóch szalup, ponaglając swoich marynarzy, by się z tym śpieszyli, ponieważ *Lotus* był zupełnie osamotniony na ogromnej, otwartej przestrzeni lodu i wody<sup>35</sup>. Następnie nakazał artylerzystom zatopić *Pankrafta* ogniem z dział. Gdy tylko „pom-pom” oraz czterocalowe działo *Lotusa* rozpoczęły ostrzeliwanie jednostki, znajdujący się jeszcze w szalupie kapitan skazanego na zagładę statku wydał okrzyk trwogi i szybko skoczył ku sieci ratunkowej. Tymczasem pom-pom wypływał coraz to nowe pociski, które trafiały oddalony zaledwie o kilkaset jardów frachtowiec – *Lotus* skracał ów dystans. Wreszcie nadbudówki *Pankrafta* sta-

nęły w ogniu. Wtedy Jacobson zaczął prosić Halla, by ten nakazał przerwanie ognia – część jego ładunku stanowiło bowiem ponad sto ton materiałów wybuchowych. Korweta oddaliła się więc tak szybko, jak tylko pozwalała moc jej silnika...

*Pankraft* płonął przez 72 godziny, aż wreszcie eksplodował 7 lipca o 06:00 rano: wybuch był tak donośny, że usłyszano go na jednostkach „prywatnego” konwoju Lieutenanta Gradwella, oddlego o wiele mil w kierunku zachodnim<sup>36</sup>. Gdy *Olopana* napotkała stojącego w ogniu *Pankrafta*, ujrzano, że jego puste szalupy zepchnął pomiędzy kry wiejący z południa wiatr [...].

*River Afton* ugodziły trzy torpedy, a statek ów spotkał najtragiczniejszy los.

Po rozproszeniu konwoju, co nastąpiło poprzedniego wieczora o 22:30, statek komodora Dowdinga trzymał się skrupulatnie nowego północno-wschodniego kursu, aż wreszcie napotkał na swej drodze barierę lodową; potem, już w gęstej mgle, szedł po omacku na wschód, kierując się ku wybrzeżom Nowej Ziemi. Nigdy jednak tam nie dotarł. Gdy się przejaśniło, dnia 5 lipca dwie minuty po 22:00, pierwsza torpeda wystrzelona z U-boota Kapitänleutnanta Bielfelda trafiła

ów statek na wysokości maszynowni. Dowódca Niemca dostrzegł przez okular peryskopu niewielki obłok dymu wydobywający się z okolic rufy jednostki, która stopniowo zwolniła, by ostatecznie się zatrzymać – „utrzymuje się jednak na równej ścieżce”. Bielfeld i jego załoga usłyszeli wyraźnie eksplozję, która nastąpiła w 44 sekundy po wystrzeleniu torpedy<sup>37</sup>. Usłyszał go też Captain John Rimington, oficer brytyjskich wojsk lądowych, zabrany z jednej z szalup i wzięty do niewoli na pokład *U 703* pół doby wcześniej. Bielfeld patrzył przez peryskop na ogromne skrzynie, czołgi i samoloty ustawione na pokładzie storpedowanego statku.

Tymczasem na *River Afton* zapanał nieopisany zamęt i chaos. Kapitan jednostki, Harold Charlton, nakazał opuszczenie statku – grupa artylerzystów już zresztą z własnej inicjatywy próbowała spuścić na wodę łódź ratunkową umieszczoną na prawej burcie – szalupę umieszczoną na

34. Raport Armed Guard na *Pankrafcie*.

35. Rozmowa autora z F.A. Leycockiem (oficerem artylerii przeciwlotniczej [pom-pom]) na *Lotusie*, listopad 1962 r.

36. List Gradwella (Ayshire) do SBNO [Senior British Naval Officer] North Russia, 26 lipca.

37. Dziennik broni torpedowej *U-703*.



lewej burcie zniszczył wybuch torpedy. Jednak, ku jego zaskoczeniu, komodor Dowding orzekł, że statek jeszcze może kontynuować samodzielnie żeglugę. Gdy Charlton przypomniał mu, że nie on jest kapitanem, usłyszał w odpowiedzi, że jeśli *River Afton* okazał się tak solidnej budowy, że wytrzymał wybuch torpedy i nic nie wskazuje na to, żeby tonął, na pewno nic złego mu się nie stanie i dopłynie gdzie trzeba – Dowding przekonywał go, że wie, co mówi, ponieważ jest weteranem. Bo też i był komandorem pierwszego konwoju PQ idącego do Rosji.

Dodał jeszcze, iż należałoby wezwać przez radio korwetę, która wzięłaby ich na hol. *River Afton* wraz z ładunkiem wojennym był wart wiele milionów funtów, dlatego też nie powinno się go tak pochopnie opuszczać i pozostawiać Niemcom do zatopienia<sup>38</sup>.

Charlton powtórzył jednak, że nadal jest kapitanem, podczas gdy Dowding nie ma już nic do powiedzenia jako komodor konwoju, bo przecież ten ostatni już nie istnieje. On, Charlton, jako uczestnik dwóch rosyjskich konwojów, potrafi bez pudła orzec, czy statek przetrwa, czy jego los został już przesądzony. Jeśli jednak komodor Dowding chce pomimo wszystko pozostać na pokładzie, to droga wolna – tyle że uczyni to na własną odpowiedzialność.

Tymczasem artylerzyści wraz z członkami załogi statku nieomal zakończyli opuszczanie na wodę łodzi ra-

tunkowej. Inni marynarze zrzucili do morza dwie tratwy, które jednak nie miały natychmiast znieść wodę, tak że nikt nie zdołał zająć na nich miejsca.

Charlton pożegnał się z Dowdingiem i odpłynął od statku w jolce wraz z kilkoma ludźmi. Komodor oraz jego sygnaliści z Royal Navy pozostali na pokładzie powodowani niewątpliwie zamiarem zorganizowania dla niego ratunku. Pozostał wraz z nimi również radiooficer George Garstin, który nieustannie wysyłał komunikaty wzywające pomocy, ponieważ jednak nie uzyskiwał żadnych potwierdzeń odbioru, uznał, że nie usłyszał go nikt.

Kilku oficerów również zignorowało rozkaz opuszczenia jednostki i teraz usiłowało ocalić życie uwięzionej wewnątrz statku obsadzie maszynowni. Eksplozja torpedy nastąpiła bowiem pod linią wodną, właśnie tam. Czwarty mechanik zszedł tam dopiero co, by przejąć wachtę od drugiego mechanika – i właśnie wtedy trafiła torpeda. On sam znalazł się wtedy przy prądnicy: impet wybuchu sprawił, że ciężkie to urządzenie spadło z podstawy wprost na niego, miażdżąc go na miejscu.

W maszynowni, do której coraz szybciej wdzierała się woda leżał bezsilnie z połamanymi nogami drugi mechanik, Południowoafrykańczyk. Starszy mechanik Edward Miller zorganizował natychmiast grupę ratowniczą, by wydobyć go z opresji – towarzyszyli mu pochodzący z Liverpoolu

ochmistrz Percy Grey oraz jego 19-letni pomocnik, kucharz Thomas Waller<sup>39</sup>.

Jednak w tej samej chwili w statek trafiła druga torpeda, znów na wysokości maszynowni; w wyniku eksplozji zginęli wszyscy przebywający tam ludzie. Wybuch przewrócił również szalupę opuszczoną na wodę z prawej burty i znajdujący się na niej artylerzyści zostali wyrzuceni do morza.

Spadająca rozbita wciągarka cumownicza przygniotła i uwięziła nogę Milera, który jednak zdołał się uwolnić z tej nieoczekiwanej pułapki z pomocą innych marynarzy, po czym kontynuował akcję ratunkową, pragnąc za wszelką cenę przyjąć w sukurs drugiemu mechanikowi.

Tymczasem Dowding udał się jeszcze na mostek i zniszczył tajne dokumenty pozostawione przez Charltona; włożył je do specjalnie obciążonego pojemnika i cisnął za burtę. Potem podszedł do skajajtu nad maszynownią, skąd Miller wraz ze swoją sformowaną naprędce grupą ratowniczą próbowali wydostać drugiego mechanika.

Spoczywał on bezwładnie na platformie wentylatora, tuż nad szczeliną w kadłubie, przez którą napływała burzliwym strumieniem zalewająca pomieszczenie woda. Waller przedostał się przez greting na linie, po czym ułożył nieprzytomnego mechanika w nosidle, zamierzając podnieść go w górę i wyciągnąć na pokład. Kontuzjowanego bardzo ostrożnie wydobyli przez greting radiooficer i Dowding, wspomagani przez innych członków załogi. Starszy mechanik ułożył swojego kolegę na noszach, po czym umieścił je na tratwie spoczywającej na głównym pokładzie. Dowding nakazał wszystkim pozostałym na statku ludziom, by byli w pogotowiu i czuwali przy tratwach, zabronił im jednak spuszczać je na wodę aż do chwili gdy statek zacznie tonąć.

Wokół *River Afton* kłębili się tymczasem walczący o życie ludzie – tylko niektórzy z nich mieli na sobie kamizelki ratownicze. Charlton i Lieutenant Cook, oficer w średnim wieku, specjalista w zakresie transportu morskiego oddelegowany do Rosji w ramach przydziału służbowego, krążyli opodal

**Kapitanleutnant Heinz Bielfeld, dowódca U 703, zbiera gratulacje po powrocie do bazy.**  
Fot. Herman Schwabe



38. Rozmowa autora z Haroldem Charltonem, listopad 1962 r. Raport dot. *River Afton*.

39. Rozmowa autora z E.C. Millerem, listopad 1962 r.



statku w jolce, wyciągając z wody tonących ludzi, aż wreszcie ich niewielka łódka wypełniła się do ostatecznych granic.

Bielfelda, który skierował swego U-boota na kurs zachodni, zirytowało jednak to, że jego ofiara nie zaczęła jeszcze tonąć, a przecież od wystrzelenia pierwszej celnej torpedy upłynęło 20 minut. Dlatego też o 22:22 wystrzelił trzecią, celując w prawą burtę; torpeda trafiła i eksplodowała na wysokości piątej ładowni.

Thomas Waller, dzielny młody pomocnik ochmistrza, który pozostał jeszcze w maszynowni po uratowaniu drugiego mechanika, zginął na miejscu. Pokrywy lukowe ładowni oraz skrzynie z ładunkiem zostały gwałtownie wyrzucone w powietrze, jednocześnie dał się słyszeć potężny łoskot wody napływającej kaskadami do ładowni. Dowding krzyknął, żeby zsunąć do wody ostatnie tratwy: on sam wszedł do niewielkiej tratwy, w której znajdowali się już ranny mechanik, ochmistrz i jeden z marynarzy. Czuli wyraźnie jak statek przechyla się na prawą burtę, nieoczekiwanie jednak zaczął zanurzać się rufą.

Ich tratwa przesuwiała się po pokładzie zalewanym teraz przez wodę, zderzając się z bomami i pokrywami luków wypychanymi gwałtownie ciśnieniem napierającego z dołu powietrza. Giniący statek uniósł się dziobem, a potem jął zsuwać się rufą w odmęty. Zalewały ich spływające z nadbudówek strumienie wody – zdjęty przeobrażeniem komodor patrzył jak wali się wprost na nich fokmaszt, jednak tratwa, której wszyscy kurczowo się trzymali, ześlizgnęła się do morza. Statek się zanurzał, spadający fokmaszt zahaczył o tratwę i wyrzucił ją. Dowding, ranny mechanik i pozostali znaleźli się w lodowatej wodzie.

Morze było teraz puste, wyjąwszy jolkę, pływające wokół resztki statku oraz ludzi, chwytających się desperacko belek i tratw. Dowding dotarł wpływ do ich własnej tratwy i wciągnął na nią kontuzjowanego mechanika – bardziej już umarłego niż żywego – oraz dwóch młodych towarzyszy niedoli.

Dostrzegł pływającą opodal inną tratwę, na której znajdowało się około dziesięciu rozbitków, oraz jeszcze inną, mniejszą – znaleźli na niej ratu-

nek trzech radiooficerowie i jeden marynarz. „W pewnej odległości” płynęła jolka, na której był Charlton; nieco dalej dryfowała przewrócona do góry dnem łódź ratunkowa, której trzymało się sześciu ludzi. Charlton przyhylał do nich małą tratwę do której wszyscy się wspięli. Wszelkie jednak próby odwrócenia szalupy zakończyły się niepowodzeniem. Na tratwach nie było kompasów ani jakiegokolwiek żywności, a na wszystkie pięć tratw przypadały zaledwie cztery wiosła łopatkowe. Na oczach Charltona na zatłoczonej jolce zmarł palacz. On sam zsunął jego zwłoki do morza mamrocząc przy tym „Idź pył do pyłu, a proch do prochu”<sup>40</sup> – tylko to pamiętał z religijnego rytuału towarzyszącego pochówkom morskim.

U 703 na krótko się zatrzymał. Jeden z niemieckich oficerów zapytał rozbitków na tratwie o nazwę statku i ładunek; posługując się dobrą angielszczyzną, oświadczył, iż bardzo mu przykro, że musieli ich zatopić; wyraził też żal, że nie mogą zabrać nikogo z nich do U-boota. Wręczył Anglikom pokazowych rozmiarów pięto kielbasy i pojemnik ze słodką wodą, po czym poradził mi, by skierowali się na północ – od Nowej Ziemi dzieliło ich bowiem 200 mil. „Bez wiosła to byłaby ciężka sprawa” – wspominał po latach Dowding. Tymczasem U-703, nie zanurzając się, popłynął w poszukiwaniu kolejnej ofiary i wkrótce zniknął w oddali. Oddalony o kilkaset jardów od łódki Charltona komodor Dowding odnalazł na swojej tratwie kilka niewielkich bojek dymnych; odciął je składanym nożem i otworzył. Buchnęły kłęby rudawo-brunatnego dymu, zaległy jednak płasko, wcale nie unosząc się na przejrzystą, lodowatą wodą. Wydawało się, że dla wszystkich nadszedł kres<sup>41, 42</sup>.

\* \* \*

Dziesięć minut po tym gdy trzecia torpeda trafiła *River Afton*, William Joyce<sup>43</sup> przekazał z Niemiec pierwsze szczegóły dotyczące arktycznej bitwy konwojowej. Swoją audycję zakończył szyderstwem – są pewne pytania, stwierdził, które Rosjanie powinni sobie zadać, dotyczące brytyjskich i amerykańskich obietnic dostarczania pomocy wojskowej, mianowicie:

„Jaka ilość zaopatrzenia wojennego przekazywanego Rosji zostanie osta-

tecznie dostarczona do radzieckich portów?

Zważywszy na słowa p. Lytteltona i p. Churchilla wypowiedziane w Izbie Gmin, a dotyczące brytyjskiej polityki przedkładania ilości nad jakość tego zaopatrzenia, jaka jego ilość, która w ogóle trafi do Rosjan będzie warta wyładunku ze statków?

Kiedy zmaterializuje się w Europie drugi front?<sup>44</sup>.

\* \* \*

Tego samego dnia, o 18:30, pół godziny po nadejściu pierwszego mel-dunku o wyjściu w morze niemiec-

40. Fraza z angikańskiego modlitewnika *The Book of Common Prayer* (przyp. tłum.).

41. Ostatni armator *River Afton*, Hunting & Son Ltd, poinformował autora, iż według jego wiedzy, zaistniała „pewna różnica zdań” między Charltonem a Dowdingiem i właśnie z tej przyczyny ów pierwszy nie znajdował uznania w oczach komodora. Za udział w następnym konwoju, płynącym do Anglii, QP-14, Dowding otrzymał komandorię Orderu Imperium Brytyjskiego (CBE – Commander of the British Empire) – wtedy jednak ponownie znalazł się na tratwie jako rozbitek („London Gazette”, 13 X 1942 r.). Charlton otrzymał Krzyż za Wybitną Służbę w grudniu 1944 r. („Lloyd’s List”, 20 XII 1944 r.). Miller, Grey i Garstin (radiooficer) otrzymali nadany im przez towarzystwo Lloyd War Medal for Bravery at Sea (Medal Wojenny za Dzielność Okazaną na Morzu) („Lloyd’s List”, 7 X 1942 r. i 31 VIII 1943 r.).

42. Rozmowa autora z komodorem J.C.K. Dowdingiem, listopad 1962 r.

43. Od tłumacza: chodzi o Williama Joyce’a (1908–1946), niemieckiego propagandystę wojennego, Irlandczyka z pochodzenia, znanego jako „lord Haw-Haw”, zapewne od sposobu mówienia, malpującego rzekomo manierę artykulacji brytyjskich wyższych klas. Był on obywatелем amerykańskim, jednak nigdy nie naturalizował się w Wlk. Brytanii. Początkowo był zastępcą sir Oswalda Mosleya w British Union of Fascists, ale w 1937 r. założył własną partię, British National Socialist League, już otwarcie prohitlerowską. By uniknąć internowania wyjechał do Rzeszy posługując się uzyskanym nielegalnie paszportem. Jego pogadanki radiowe były w Anglii powszechnie słuchane. Po wojnie skazany na śmierć i powieszony, choć ów brytyjski sąd budzi do dziś kontrowersje.

44. Pogadanka radiowa w języku angielskim wygłoszona przez Williama Joyce’a dnia 5 lipca o 22:30 przed mikrofonem rozgłosił we Wrocławiu. W papierach niezującego już Lt Gen sir N. M. Mason-Macfarlane’a, szefa brytyjskiej misji wojskowej w Moskwie, znajduje się jego relacja dotycząca opinii i komentarzy Rosjan do dotyczących materiałów jakie otrzymywali: „Reakcje rosyjskie były takie jakich można było się spodziewać. Bodaż słowa wdzięczności dla nas za koszmarnie straty jakie ponosiły nasze północne konwoje. Wprost przeciwnie, dostarczane przez nas materiały zostały poddane ostrej krytyce, zaś podczas luncheonu dla dziennikarzy ów osławiony Ilia Erenburg oświadczył, że on sam wolałby, żebyśmy dostarczali mniej materiałów, ale za to lepszej jakości. [...] Na domiar złego, gdy pierwsza partia czołgów Valentine i Matilda została wysłana drogą morską do Archangielska, na miejscu okazało się, że zostały w nich rozsadzone bloki cylindrów, ponieważ nie zadbano o opróżnienie chłodnic przed arktycznym rejsiem tych maszyn. Na dobitkę, sprzętarki we wszystkich Matildach przedstawiały działania w niskich temperaturach. Trudno było jednak znaleźć kontrargumenty na komentarze Rosjan dotyczące stosunku mocy do masy silników naszych czołgów; tego, że mają one zbyt wąskie gąsienice, jak również niewielkiej przydatności dwufuntowych armat w jakie były wyposażone”. Według Mason-Macfarlane’a, w zamian za pomoc otrzymywaną od Zachodu od Rosjan powinno się żądać wyraźniejszych zobowiązań politycznych.

kich okrętów nawodnych, Admiralicja przekazała admirałowi Johnowi Toveyowi, że Niemcy dostrzegli zespół okrętów Home Fleet płynący kursem wschodnim: w tej sytuacji zapewne nie zechcą, by ich jednostki zapuszczały się tak daleko na wschód, na obszar, na którym znajdzie się niebawem konwój, gdyż byłoby to mimo wszystko niepotrzebne ryzyko. Tovey, który otrzymał tę depeszę około 19:00 uznał, iż jego okręty powinny utrzymać dotychczasowy kurs południowo-zachodni, by niszczyciele mogły uzupełnić paliwo. Niemniej jednak nakazał zmienić przejściowo kurs na wschodni – w wypadku gdyby zostali dostrzeżeni przez niemiecki samolot zwiadowczy<sup>45</sup>. Tymczasem jednak zespół krążowników i niszczycieli Hamiltona został dostrzeżony przez pilota focke-wulfa; on sam otrzymał potem depeszę z Admiralicji, w której poinformowano go, że pozycja jego okrętów została bardzo precyzyjnie określona i przekazana do nieprzyjacielskiego dowództwa – o godzinie 18:30 Hamilton nakazał więc przerwać ciszę radiową i podał Toveyowi skład swego zespołu<sup>46</sup>.

Dopiero teraz Tovey dowiedział się, że wszystkie niszczyciele należące do eskorty Broome'a płyną w zespole Hamiltona oraz że niektóre z nich dysponowały jeszcze ponad 75% paliwa.

Około godziny 20:00 Admiralicja przekazała jednostkom eskorty naj-

nowszy, posępny w swojej wymowie, komunikat:

*„Atak nieprzyjacielskich sił nawodnych przewidziany najprawdopodobniej w nocy z 5 na 6 lipca, albo jutro rano, 6 lipca. Atak może nastąpić 0650 w kierunku od Nordkapu”<sup>47</sup>.*

Wkrótce jednak nadeszła informacja, że dowódca rosyjskiego okrętu podwodnego K-21 zameldował jako-by storpedował *Tirpitz*a. Zażądano zatem, by na poszukiwania niemieckiego pancernika wysłano dwa dywizjony RAF-u; o 21:06 z Admiralicji wysłano do Toveya pilną depeszę, by ocenił, czy w wypadku gdyby *Tirpitz* został istotnie uszkodzony, nie stanowiłby on atrakcyjnego celu dla samolotów torpedowych, które mogłyby wystartować z jego lotniskowca *Victorious*, po zakończeniu uzupełniania paliwa przez niszczyciele.

Jednak Tovey miał duże wątpliwości. Uznał, że nie ma praktycznie możliwości zaatakowania „uszkodzonego” pancernika; *Tirpitz* mógł przecież powrócić do swej kryjówki mając osłonę w postaci myśliwców krótkiego zasięgu; na dobitkę Niemcy dysponowali przecież na północy aż w nadmiarze junkersami 88, które szybko rozprawiłyby się z samolotami torpedowymi Albacore wysłanymi w celu zaatakowania Niemca na tym odcinku jego drogi powrotnej kiedy to nie będzie jeszcze dysponować osłoną powietrzną.

W każdym razie trudno było z góry zakładać, że *Tirpitz* powróci bezpiecznie do bazy, zwłaszcza jeśli rzeczywiście został uszkodzony przez K-21 – jeśli Niemcy nie zapewnią mu wcześniej takiej osłony; ponadto niemiecki zwiad lotniczy będzie musiał wcześniej się upewnić, czy nie nadciągają okręty Home Fleet.

Z perspektywy czasu można wprawdzie kwestionować te decyzje, których podłożem było przecenienie możliwości niemieckiego lotnictwa w zakresie eskortowania jednostek nawodnych jak również prowadzenia działań zwiadowczych – należy jednak uznać za słuszny ostatni argument Toveya, mianowicie, że jego okręt flagowy *Duke of York* nie dysponował wystarczającą ilością paliwa, by uczestniczyć w takiej operacji; ponadto Tovey nie chciał rozpraszać swoich sił przed działaniami, które miałyby być prowadzone tak blisko od nieprzyjacielskich baz lądowych. W każdym razie, jak obecnie nam wiadomo, cały niemiecki zespół zawrócił tamtej nocy, około 22:00, we kierunku Narwiku – a wszystkie okręty, w tym również nie uszkodzony *Tirpitz*, stanęły bezpiecznie na kotwicy wczesnym rankiem 6 lipca.

Do godziny 01:45 pierwsze dwa dywizjony RAF-u nie natrafiły oczy-

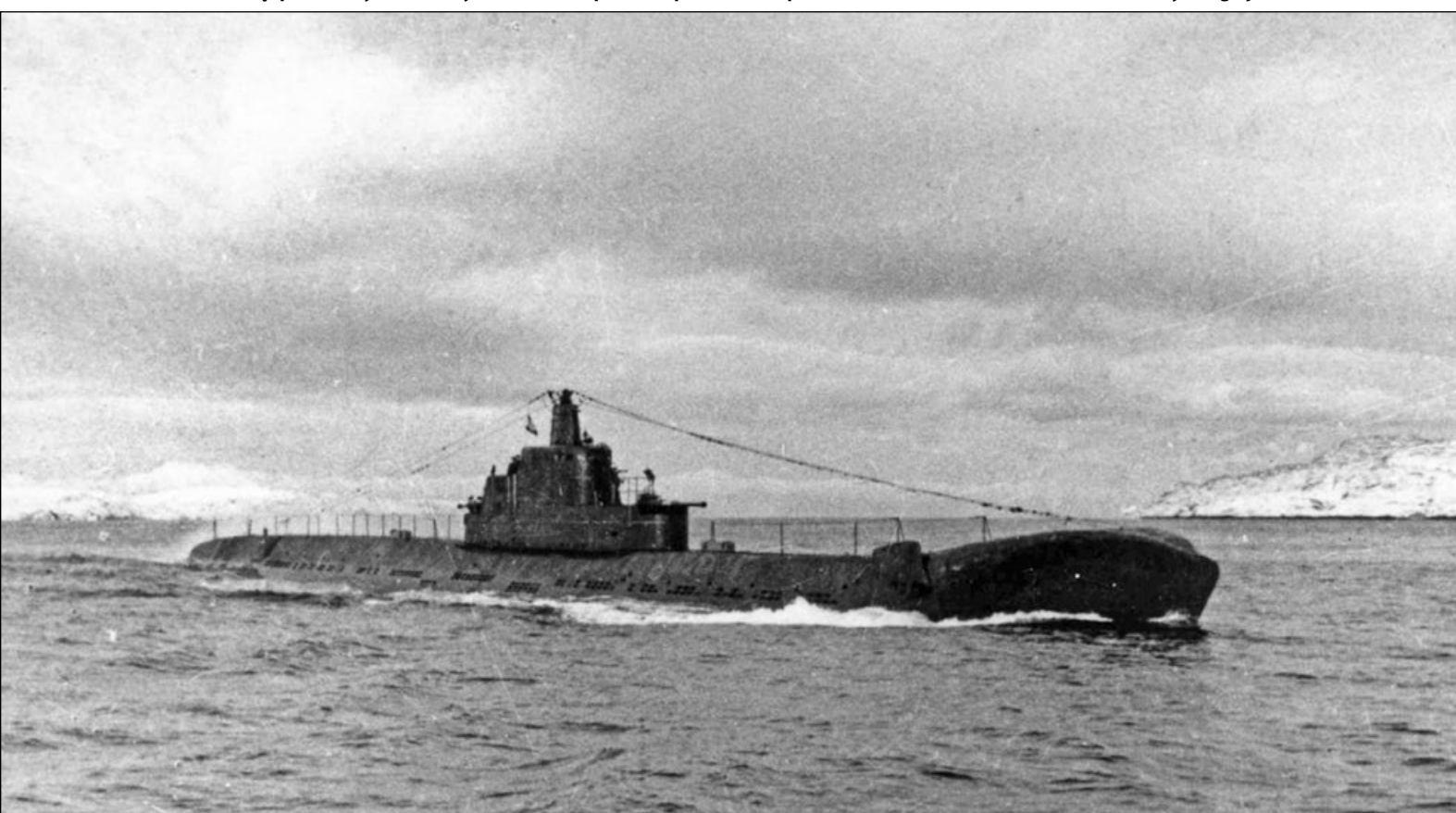
45. Raport Toveya.

46. Końcowy raport Hamiltona.

47. G. Winn, *op. cit.*, s. 99.

**Radziecki okręt podwodny K-21, który rzekomo storpedował pancernik *Tirpitz*.**

**Fot. zbiory Siergieja Patianina**



wiście na żaden ślad rzekomo uszkodzonego *Tirpitz*, lecz natychmiast wysłano w ten sam rejon kolejną grupę, polecając pilotom kontynuować poszukiwania. Tymczasem jednak w *Seekriegsleitung*, którego stacje nasłuchowe przechwyciły i odszyfrowały radiogramy wysyłane do dowódców tych dywizjonów, nijak nie pojmowano, dlaczego brytyjskie samoloty mają odnaleźć jakiś nie wymieniony z nazwy i uszkodzony „pancernik”, ponieważ niemieckie okręty zostały przecież odwołane nim zdążyły wkroczyć do akcji ciężkie jednostki Royal Navy. Ostatecznie uznano, że nieprzyjaciel na pewno usiłuje zlokalizować ów ciężki krążownik „uszkodzony”, czy też nawet „zatopiony” przez Niemców w wyniku nalotu bombowego przeprowadzonego 4 lipca wieczorem – i na tym poprzestano<sup>48, 49</sup>.

Zespół krążowników Hamiltona otrzymał informację, że *Tirpitz* mógł zostać uszkodzony, i że istnieje możliwość, by tuż po 22:00 wystartowały na jego poszukiwanie samoloty z lotniskowca *Victorious*; Hamilton uznał, że *London* i *Norfolk* mogą być użyteczne dla Toveya jako źródło uzupełnienia paliwa przez jego niszczyciele – nakazał, by pobieranie bunkra rozpoczęły *Somali* i *Fury*, podczas gdy *USS Wainwright* czerpał go z *Norfolka*<sup>50</sup>. To był na razie jedyny użytek do jakiego je przeznaczono<sup>51</sup>.

Bez względu na to, czy rzekomo uszkodzony *Tirpitz* zmierzał teraz powoli opodal arktycznych wybrzeży Norwegii, czy też była to informacja fałszywa, Admiralicja była pewna jednego – dysponowała trzema bardzo precyzyjnymi i niezależnymi meldunkami rozpoznania lotniczego o dostrzeżeniu nieprzyjacielskich okrętów nawodnych, między innymi przynajmniej dwóch pancerników, idących kursem północno-wschodnim 65° ku Morzu Barentsa, dokąd kierowały się najprawdopodobniej po to, by o wczesnych godzinach porannych posyłać na dno jeden po drugim pozostałe z rozproszonego konwoju statki handlowe.

Jaka mogła być zatem przyczyna odwołania niemieckiej operacji? Dysponując lepszym aniżeli przeciwnik rozpoznaniem lotniczym, Niemcy wiedzieli już, że zespół Toveya oraz krążowniki szły kursem zachodnim, oddalone o setki mil, i że płynącym

w rozproszeniu statkom handlowym towarzyszą nadal co najwyżej korwety.

O godzinie 02:30 wysłano radiogramy do admirała Bevana, brytyjskiego starszego *naval-officera* w północnej Rosji, oraz do admirała Milesa w Moskwie, jak również do Captaina G.O. Maunda, SBNO w Archangielsku. Zawierały one ostrzeżenie, iż bezbronne frachtowce zostaną zaatakowane przez niemieckie siły nawodne; nakazano, by przygotowano się do poszukiwań rozbitków, angażując w tym celu wszelkie siły i środki dostępne w północnej Rosji, w tym latające łodzie „*Catalina*” nie uczestniczące w poszukiwaniu nieprzyjaciela i śledzeniu jego ruchów<sup>52</sup>.

Jednocześnie z Admiralicji wysłano chyba najbardziej rozpaczliwą depezę w tej wojnie, skierowaną do dowódców jednostek eskortujących dotychczas konwój PQ-17, nadal – jak sądzono – osłaniających przynajmniej niektóre z idących w rozproszeniu frachtowców:

*NADZWYCZAJ PILNE. W ciągu kilku najbliższych godzin nastąpi prawdopodobnie atak nieprzyjacielskich sił nawodnych. Waszą najważniejszą powinnością jest uniknąć zniszczenia, po to by, gdy nieprzyjaciel się wycofa, powrócić na obszar ataku i podjąć z morza rozbitków*<sup>53</sup>.

Kwadrans później Londyn podjął ostateczną próbę, by oddalić zbliżającą się najwyraźniej tragedię: o 02:45 Tovey otrzymał radiogram, w którym polecono mu, by rozważył następujący wariant postępowania: otóż miałby on skierować swój zespół na wschód, skoro bowiem nie można inaczej przeciwdziałać niemieckiemu atakowi, to przynajmniej można by spróbować zagrozić przeciwnikowi odcięciem od norweskich wybrzeży, pod warunkiem wszakże, że warunki pogodowe będą na tyle korzystne, żeby Brytyjczków dostrzegł nieprzyjacielski samolot zwiadowczy. Jednak admirał odmówił: niebo było nadal bardzo zachmurzone, a widoczność słaba.

Jednakże o 06:45 nakazał swoim jednostkom zmienić kurs na północno-wschodni, a wkrótce potem polecił, by do jego zespołu dołączyły jednostki Hamiltona. O godzinie 07:45 sponad gęsto zalegających chmur dosłyszano odgłosy silnika niemieckiej maszyny. Tovey próbował zwrócić uwagę pilota na swoje okręty, nakazując artylerii przeciwlotniczej otworzyć ogień

i podrywając w powietrze myśliwce – wszystko po to, by podniebny obserwator zawiadomił swoje dowództwo, że dostrzegł brytyjskie jednostki idące kursem wschodnim. Z samolotu, który zresztą wkrótce odleciał, nie przekazano żadnych meldunków.

O godzinie 10:00 w odległości 15 mil od wyspy Jan Mayen dostrzeżono zespół Hamiltona; o godzinie 10:40, przy nieustannie wiejącym mokrym wietrze, dołączył on do grupy Toveya.

Po czterech godzinach bezowocnego rejsu kursem północno-wschodnim – przez cały czas pogoda nie sprzyjała niemieckiemu zwiadowi lotniczemu – admirał Tovey nakazał ponownie jednostkom Home Fleet zmienić kurs. Brytyjskie okręty, podobnie jak wcześniej niemieckie, powracały do bazy<sup>54</sup>.

\* \* \*

48. Najwyraźniej poinformowano o wszystkim Hitlera. Podczas rozmowy z Ribbentropem oraz pewnym zagranicznym dyplomatą (ambasadorem Gerede) dotyczącej konwoju PQ-17, powrócił on do kwestii rzekomego zatopienia przez Rosjan *Tirpitz*. „Pewien rosyjski porucznik miał podobno oświadczyć, że widział na własne oczy ów tonący okręt. Ponieważ jednak *Tirpitz*, cały i zdrowy, zakotwiczył bezpiecznie w norweskim fiordzie, zaś on sam [Hitler] rozważał nawet możliwość zaproszenia na jego pokład zagranicznych dziennikarzy, rzeczonemu porucznikowi na pewno kłamał, albo też zatopiony został pancernik brytyjski; ta ostatnia hipoteza mogła być o tyle prawdopodobna, że niemieckie służby nasłuchowe przejęły depeze radiowe Anglików zawierające pilne żądania podania informacji, gdzie znajduje się „brytyjski pancernik”. Protokół o sygn. Füh. 24/42, sporządzony przez ambasadora Schmidta, archiwum niemieckiego ministerstwa spraw zagranicznych.

Dnia 11 lipca o godz. 19:00 krajowe rozgłoszenie niemieckie nadały komentarze utrzymane w podobnym tonie. „Podczas gdy rząd brytyjski zajęty jest liczeniem statków, które – spośród 38 jednostek jakie wyruszyły w rejs konwoju – dotarły do portów przeznaczenia, byłoby warto, gdyby panowie Anglicy sprawdzili, czy zgadza im się liczba anglo-amerykańskich okrętów eskorty, ciężkich krążowników i pancerników”, ponieważ za informacją podaną przez Rosjan kryje się tak naprawdę tylko to, że ofiarą ich torped padł pancernik płynący pod banderą ich sprzymierzeńców.

49. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*.

50. Końcowy raport Hamiltona, sprawozdanie z naraż dowódcy i oficerów *USS Washington* oraz dziennik działań bojowych admirała Giffena, dowódcy Task Force 99.

51. Dnia 8 lipca dowódca *Norfolka*, Captain Bel-lars skierował do Hamiltona następujące słowa: „Muszę przyznać, że zaskoczyło mnie to, iż *Wainwright* pobierał paliwo aż dwukrotnie. Rozważamy teraz, czy nie usunąć ostatniej litery „k” z nazwy naszego okrętu, tak, by pozostało tylko *Norfol* – byłaby to bowiem typowa nazwa pomocniczego zbiornikowca floty.

52. Depesza DOD(H) do Pierwszego Lorda Admiralicji, przeznaczona dla SBNO w północnej Rosji, SBNO w Archangielsku, admirała Milesa oraz do dowódcy Home Fleet, wysłana 6 lipca o godz. 02:31. Podobny radiogram cytuje G. Winn, *op. cit.*, s. 106.

53. Depesza DOD(H) o klauzuli „Nadzwyczaj pilne i ściśle tajne” przeznaczona dla Pierwszego Lorda Admiralicji, przeznaczona dla dowódców jednostek eskortujących konwój PQ-17, przekazana również do SBNO w północnej Rosji, SBNO w Archangielsku oraz dowódcy Home Fleet, wysłana 6 lipca o 2.30. Por. G. Winn, *op. cit.*, s. 102.

54. Raport Toveya. Końcowy raport Hamiltona.



Jak się okazało, nie na wszystkich brytyjskich jednostkach należących do eskorty konwoju dysponowano książkami kodowymi niezbędnymi do odczytywania depesz Admiralicji, między innymi tę, która nakazywała ich dowódcom „uniknąć zniszczenia”<sup>55</sup>. Niektóre okręty szły zatem w pełnej nieświadomości.

Nie dotyczyło to jednak jednostek przeciwlotniczych: oficerowie i załoga *Pozariki* oraz dwóch eskortujących ją korwet uznali, że ich koniec jest już prawdopodobnie bardzo bliski. Od bezpiecznych wód Cieśniny Matoczkina dzieliło ich jeszcze ponad 200 mil, lecz nie można było zwiększyć prędkości. Po odebraniu radiogramu z Admiralicji z informacją, że atak niemieckich sił nawodnych nastąpi najprawdopodobniej najbliższej nocy lub wczesnym świtem – mającego siłę rażenia bomb lotniczej – Captain Lawford zwołał w kabinie nawigacyjnej porucznika.

Wszyscy jej uczestnicy uznali, że obecnie nie jest już możliwe, by dopłynąć bezpośrednim kursem do Archangielska. Jedyną szansą ocalenia stało się w tej sytuacji dotarcie do najbliższego lądu, a być może nawet ewakuowanie na ów ląd ludzi, sprzętu i pozostałych jeszcze zapasów żywności. Potem należałoby kontynuować marsz „w najlepszym stylu *Shackletona*”. Lawford powrócił na mostek, nakazał przywołać po kolei każdą z korwet i przekazał ich dowódcom przez megafon swoje propozycje. Podał kurs, jakim powinni teraz pójść – z szybkością 14 węzłów, bo co najwyżej taką mogli rozwinąć.

Wreszcie poinformował o swoich zamiarach podoficerów i marynarzy: wszystkie trzy jednostki miały popłynąć dalej szykiem torowym, bo mogło to wprowadzić w błąd nieprzyjacielskich obserwatorów lotniczych: patrząc przez obłoki mgły, mogliby oni uznać, że okręty są częścią jakiegoś większego zespołu.

Oto radiogram wysłany z *Pozariki* do dowódcy *La Malouine*:

„Należy oczekiwać, że nieprzyjaciel zaatakuje jutro, 6 lipca, wczesnym rankiem. Gdy najdziemy się w zasięgu dział jego ciężkich okrętów, stawimy im czoła i będziemy strzelali dopóki wystarczy nam amunicji. Proponuję, by nie pełniący wacht poszli spać i pojechali się z Bogiem. Lecz z Bożą pomocą przetrwamy”<sup>56</sup>.

Każdy na tym okręcie myślał tylko o jednym: kiedy dostrzegą nieprzyjaciela? Oficerowie korwety wiedzieli doskonale, że ich jedyne czterocalowe działo posłuży wyłącznie do robienia hałasu – do czasu aż niemieckie pociski poślą ich na dno; nie czuli przy tym trwogi, po prostu trawiła ich wściekłość, że pozostali na morzu samotni i opuszczeni przez wszystkich.

Po otrzymaniu radiogramu z Admiralicji, Lieutenant Caradus na *La Malouine* napisał w swoim prywatnym dzienniku nadzwyczaj przejmujące słowa:

„Zdaniem Pierwszego i moim, ta depesza dopełniła miary. Pójdziemy pod topór jeśli nie zdążymy dotrzeć do Matoczkina – zatopią nas w pobliżu Nowej Ziemi albo na Morzu Barentsa. Z *Pozariki* przekazano staremu informację przez głośnik i teraz już wiadomo prawie na pewno, że nadszedł koniec. Wszyscy zapadli w milczenie. Petter siedzi w kabinie radio, pilnuje, żeby przyjęto i odczytano każdą depeszę – wszystko, co mogłoby dać nam jakieś wskazówki. Jestem śmiertelnie znużony i zimno mi, choć mamy w kabinie grzejnik elektryczny. Piszę te słowa, mając przed sobą cztery godziny snu”.

Nim jednak ułożył się na koi, ujrzał, że w kambuzie siedzi jeden z podoficerów i pilnie studiuje Stary Testament. Na posterunku alarmowym podoficer ów zajmował się dostarczaniem amunicji; co należało do najbardziej niewdzięcznych zajęć na jednostce. „Rozmawiałem z nim przez kilka minut. Powiedział mi, że jeśli taka jest wola Boża, to on sam gotów jest na śmierć. Spocząłem na koi i zacząłem się modlić. Zasnąłem z nadzieją w sercu na to że jeśliby coś się stało, to niechby to nastąpiło gdy będę spał”. Jak nadmieniał, informacje jakimi dysponowano w Admiralicji są nader „luźne”<sup>57</sup>.

Słońce wzeszło o godzinie 04:00, lecz znajdowali się w strefie polarnej, więc nie było wcześniej żadnej nocy. Zastępca bosmana wezwał go na wachtę; był wyczerpany i mocno przerażony. „[Statek] nadal idzie na 150 obr. Poszedłem na mostek, ciekawy, co też takiego nadeszło w ostatniej depeszy – a może w ogóle nic nie nadeszło. Po drodze ujrzałem grupę około 12 ludzi, przytulonych do podstawy komina, byli w kamizelkach ratunkowych, a na głowach mieli hełmy: w naszej sytuacji śmieszny



Lieutenant James Caradus z *La Malouine*.  
Fot. grzecznościowo James Caradus

to doprawdy i groteskowy widok”. Według najnowszych informacji, niemieckie niszczyciele znajdowały się w odległości zaledwie 160 mil, ich zaś dzieliło od Cieśniny Matoczkina ponad 180 mil, który to dystans, przy szybkości jaką mogli rozwinąć, pokonaliby w 12 godzin.

\* \* \*

Tymczasem daleko za nimi korweta *Lotus*, którą dowodził Lieutenant Hall, powracała z pełną szybkością kursem wschodnim po wyratowaniu rozbitków z *Pankrafta*. Obserwator zameldował, że dostrzegł ponad linią horyzontu „wysokie słupy dymu”, zupełnie jakby płonął tam jakiś statek. Ponieważ nie zboczyliby zbyt daleko z kursu, Hall postanowił zbliżyć się i sprawdzić.

Gdy znaleźli się w pobliżu, słupy dymu jakby nagle zmaleły, aż wreszcie niemal zupełnie szczęły – jak się okazało, były to niewielkie pękate kłęby gęstego brunatnego dymu wydzielanego przez boje dymne, które komodor Dowding odpalił kilka godzin wcześniej opodal swojej tratwy. Gdyby nie

55. Rozmowa autora z Leo Gradwellem (Ayshire), marzec 1963 r. On sam dowiedział się o wysłaniu takich depesz dopiero wtedy gdy pokazano mu je w Archangielsku.

56. Zbiór depesz Caradusa (*La Malouine*).

57. Dziennik Caradusa, 5-6 lipca.



Krążownik ciężki *London*, okręt flagowy kontradmirała Hamiltona.

Fot. zbiory Johna Mabera

osobliwe właściwości arktycznego powietrza, sprzyjającego powstawaniu fatamorgan i miraży, które pozornie powiększyło wątle sygnały dymne, rozbitkowie z *River Afton* na pewno nie przeżyliby kilku następnych godzin. Już i tak byli w opłakanym stanie. Po zatonięciu statku komodor Dowding, steward i chłopiec kabinowy przez trzy godziny dzielili miejsce na pływaku ratunkowym Carleya, a nieliczni członkowie załogi siedzieli lub na wpół leżeli na tratwach i w niewielkiej jolce. Przebywając ostatnie kilkadziesiąt jardów, korweta przedzierała się przez wodę, w której pływały szczątki oraz ludzkie ciała<sup>58</sup>.

Gdy do burty *Lotusa* zbliżyła się mała jolka, w której znajdował się także Harold Charlton, okazało się, że rozbitkowie są najwyraźniej zbyt wyczerpani, żeby dosięgnąć sieci ratunkowej. Dwóch znajdujących się na dziobie łódki mężczyźni niemal zniechęciło – byli to ciężko ranny drugi mechanik, na którego głowie tkwiła przekrzywiona czapka, oraz oficer starający się opiekować pierwszym nieszczęśliwym. Gdy jolka znalazła się jeszcze bliżej korwety, marynarze na jej pokładzie ujrzeli, jak ów oficer mówi coś do rannego, który jednak nie odpowiadał. Następnie zaczął opróżniać mu kieszenie, z palca zdjął sygnet, po czym wspiął się po siatce na okręt, pozostawiając drugiego mechanika w łódce. Z ponurą miną zapytał, czy ktoś z załogi korwety mógłby przenieść ciało tamtego na pokład, po to, by wyprawić zmarłemu przyzwoity pogrzeb morski. Hall nakazał jednak swoim ludziom, by zostawili ciało na łódce i odpłynęli, uznał bowiem, że jeśli jakiś U-boot zatopił *Aftona*, naj-

prawdopodobniej krąży w pobliżu, czyhając na tych, którzy zechcą się zatrzymać, by uratować rozbitków – by posłać ich na dno torpedą.

Spośród 59 oficerów i marynarzy znajdujących się na pokładzie *River Afton*, zginęło 23, w tym wszyscy artylerzyści. Ich los podzielili obaj oficerowie sztabowi z Royal Navy Dowdinga<sup>59</sup>.

Dzień 5 lipca był dla konwoju PQ-17 dniem rzezi. Około północy dowódca U 703 wysłał do Narwiku radiogram następującej treści: „AC 3568, zatopiony *River Afton*, 5479 t. Ładunek samoloty i czołgi. Trzy torpedy”. Uzupełnił ów meldunek informacją, że nadal ma w zbiornikach 75 metrów sześciennych paliwa do diesla, dlatego też może jeszcze przez jakiś czas prowadzić poszukiwania kolejnych ofiar.

Mniej więcej w tym samym czasie wyszedł z Narwiku U 408 z pełnymi zbiornikami i załogą palającą żądzą walki. Zatopienie przez Kapitanleutnanta Bielfelda statku *River Afton* powiększyło do sześciu liczbę jednostek zatopionych tego dnia przez U-booty ze grupowania „Diabeł lodowy”.

Schmundt wyraził się z uznaniem o znacznie lepszym niż niegdyś współdziałaniu Luftwaffe i okrętów podwodnych, wyjąwszy oczywiście godny pożałowania atak junkersa na U 334<sup>60</sup>.

Z meldunku jaki napłynął do jego sztabu dnia 6 lipca rankiem wynikało, że ocalałe z pogromu statki są rozproszone na rozległej przestrzeni, i to daleko na wschód od południka 40 stopni. Tuż po północy z samolotu zwiadowczego nadesłano radiogram zawierający informację o dwóch frachtowcach i dwóch prawdopodobnie „niszczycielach” zmierzających kur-

sem niemal wschodnim, wprost ku Nowej Ziemi i przypuszczalnie Cieśninie Matoczek; mogły to być okręt przeciwlotniczy *Palomares* oraz te statki handlowe, które były w stanie rozwinąć taką szybkość jak tamten. To, iż jednostki te zboczyły tak daleko na wschód, najwyraźniej potwierdziło – według Schmunda – informacje przekazane Niemcom przez kapitana *Carltona*, mianowicie, że punktem docelowym konwoju był Archangielsk. „Jeśli tak – uznał Schmundt – to nasze okręty podwodne nadal mają szansę na przeprowadzenie udanych ataków”.

O wczesnych godzinach porannych Dowództwo Grupy Marynarki „Północ” poinformowało Schmunda, że zaplanowało nakazanie dowódcom U-bootów, by szli śladem konwoju aż do około 80 mil od wybrzeży rosyjskich: następnie miały zawrócić i popłynąć wzdłuż trasy konwoju tak długo, na ile pozwoliłyby zapasy paliwa, dobijając torpedami i ogniem artyleryjskim napotkane po drodze uszkodzone statki oraz maruderów. Schmundt i jego sztabowcy zaakceptowali tę koncepcję działań.

Tuż przed 06:00 U-bootom przekazano nocny meldunek obserwacyjny. Schmundt polecił tym dowódcom, którzy nie zaatakowali żadnych jednostek, by podjęli przeszukiwanie obszaru pomiędzy południkami 42 i 48 stopni, gdy zaś osiągną szerokość geograficzną 70 stopni – by zawrócili. Polecił również, by U 355 dowodzony przez Kapi-

58. Rozmowa autora z E.A. Leycockiem, listopad 1962 r. Raport komodora Dowdinga. Raport Armed Guard na Pankracie.

59. Trzech członków załogi *River Afton* zginęło jeszcze później, gdy trałowiec *Leda* został zatopiony podczas rejsu konwoju powrotnego QP-14.

60. Dziennik działań bojowych sztabu Schmunda. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*.

tänleutnanta Güntera La Baume przekazał meldunek pogodowy, po czym podał do informacji wszystkich U-boatów: „«Concord» odwołany”.

\* \* \*

Jak pamiętamy, zespół krążowników Hamiltona dołączył wczesnym rankiem do grupy okrętów Toveya.

Zrazu ten ostatni skierował jego jednostki do Islandii, jednak kilka godzin później *London* (na którego pokładzie znajdował się Hamilton) otrzymał polecenie by wraz z jednostkami Home Fleet popłynął do Scapa Flow: do Islandii podążyły pozostałe okręty.

Przed ostatecznym rozstaniem admirał Hamilton przekazał na trzy pozostałe krążowniki radiogram zawierający jego własną opinię – ponieważ nadal nie nadchodziły żadne wyjaśnienia z Whitehallu – dotyczącą przyczyn, które spowodowały, że sprawy najwyraźniej nie ułożyły się tak jak planowano. Początkowo nawet zamierzał zwrócić się do załóg tych okrętów w formie osobistej – tak bardzo leżała mu bowiem na sercu kwestia morale – zreflektował się jednak i przekazał dowódcom co następuje: oto ich zespół przez cały czas „prowadził działania otrzymując rozkazy od zwierzchności” – od zwierzchności, która, jak sugerował, dysponowała pełną wiedzą na temat bieżących faktów, wydarzeń i sytuacji.

„Wycofaliśmy się – gdy już opuściliśmy konwój – z dużą prędkością po to, by uniknąć kontaktu z przeważającymi siłami nieprzyjaciela.

Wbrew jednak naszym kalkulacjom przeciwnik skierował w morze wszystkie swoje ciężkie okręty, wspomagane przez samoloty startujące z baz nadbrzeżnych w czasie i w miejscu, kiedy to prowadzenie działań obronnych przez nasze ciężkie jednostki było niemożliwe ponieważ nie dysponowaliśmy takim lotnictwem”<sup>61</sup>.

Captain Bellars odpowiedział z *Norfolka* co następuje: „Mam nadzieję, że następnym razem będziemy mieli więcej szczęścia”<sup>62</sup>. Dowódca amerykańskiego krążownika *Wichita* przekazał w odpowiedzi takie oto słowa:

„Była to dla nas przyjemność i honor działać pod Pańskim dowództwem”<sup>63</sup>.

Oto co Hamilton odpowiedział Bellarsowi: „Przykro mi, że nie możemy spotkać się osobiście i przedyskutować pewnych spraw. Teraz, gdy patrzę na nie z szerszej perspektywy, jestem zupełnie pewien, że konwój PQ-18 popłynie bezpiecznie”<sup>64</sup>. Na amerykańskie zaś okręty przekazał taki oto sygnał:



Generał Hans-Jürgen Stumpff dekoruje lotników zasłużonych w zniszczeniu statków konwoju. Fot. Benno Wundshammer

„Żałuję, że nie pozwolono nam na bitwę. Być może PQ-18 da nam lepszą ku temu sposobność. Jak dotychczas wydaje mi się, że obecny konwój poniósł niewielkie straty”<sup>65</sup>. ●

**Tłumaczenie z języka angielskiego  
Bartłomiej Zborski**

61. Depesza C.S. One (Hamiltona) do *Norfolka*, *Wichity* i *Tuscaloosy* wysłana o 21:47 dnia 6 lipca. Również załącznik do listu Hamiltona do Toveya, 6 lipca. Jej tekst znajduje się także w dzienniku działań bojowych krążownika *Wichita*.

62. Depesza z *Norfolka* do C.S. One otrzymana 6 lipca o 22:36.

63. Depesza z *Wichity* do C.S. One otrzymane 6 lipca o 22:40.

64. Depesza od C.S. One do *Norfolka* wysłana 6 lipca o 22:40.

65. Depesza od C.S. One do *Wichity*, *Tuscaloosy*, CD 8 (Captain Moon), *Wainwrighta* i *Rowana*, wysłana 6 lipca o 22:44.

## FOTOKOLEKCJA

Turecki niszczyciel *Kocatepe*, prawdopodobnie po rewii w Spithead w 1937 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena







część Va

# Niszczyciele typu „Fletcher”

## 5. Lista okrętów oraz historia służby

### DD 649 *Albert W. Grant*

- 1942-12-30 — Położenie stępki w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa (autoryzacja 1941-12-23)
- • 1943-05-29 — Wodowanie w Charleston NY, Charleston, Południowa Karolina
- 1943-11-24 — Wprowadzenie do służby w Charleston; włączenie w skład Floty Pacyfiku, służba osłonowa, dozoru i wsparcia ogniowego podczas lądowań w Hollandii 21-24 kwietnia, rajd na Truk-Satawan-Ponape 29 kwietnia - 1 maja, lądowanie na Saipan 15 stycznia-29 lipca, zajęcie Tinian 24-29 lipca, zajęcie południowych Wysp Palau 6 września-14 października oraz inwazja na Leyte 17-30 października 1944
- 1944-10-25 — Wczesnym rankiem wzięcie udziału w Bitwie w Cieśninie Surigao. Pomiędzy 4 marca i 4 lipca wystrzelenie pierwszej salwy torped i otrzymanie pierwszego trafienia, a później w ciągu kilku kolejnych minut szereg następnych trafień. O 04:20 bezwładne dryfowanie na wodzie po 20-krotnym trafieniu – straty: 35 zabitych i 94 rannych. Załódze udało się zachować pływalność i 05:15 bliźniacze niszczyciele *Newcomb* (DD-586) oraz *Richard P. Leary* (DD-664) przybyły dla asysty

Okręt został przeholowany na kotwiczowisku w Zatoce Leyte dla prowizorycznego usunięcia uszkodzeń, następnie przez Pearl Harbor przeszedł do stoczni marynarki Mare Island

- 1945-03-01 — Wyjście z Mare Island i przejście na Filipiny, gdzie był jednostką eskortową generała MacArthur'a podczas jego rejsu na Filipiny na pokładzie krążownika *Boise* (CL-47). Od 7 czerwca do 9 lipca asystował podczas lądowań w zatoce Brunei i Balikpapan na Borneo
- 1945-12-02 — Przybycie do Seattle, przejście przeglądu przeddezaktywacyjnego
- 1946-07-16 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego

- 1971-04-14 — Skreślenie z listy floty (7 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)
- 1972-05-30 — Sprzedaż na złom Levin Metals Corp. z San Jose, Kalifornia

### DD 650 *Caperton*

- 1943-01-11 — Położenie stępki w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine (autoryzacja 1941-12-23)
- 1943-05-22 — Wodowanie w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine
- 1943-06-30 — Wprowadzenie do służby; 8 października wyjście z Bostonu do Pearl Harbor
- 1943-11-06 — Przybycie do Pearl Harbor; po dostarczeniu materiałów wybuchowych na Funafuti, Wyspy Ellice 28-29 listopada, do 8 stycznia 1944 patrolowanie wód Wysp Gilberta, a później dołączenie do TF 58, z którymi uczestniczył w bombardowaniu Kwajalein 30 stycznia oraz uderzeniach powietrznych na Truk i Saipan w lutym

W marcu działania w archipelagach wysp Emirau, Palau, Yap, Woleai i Ulithi, w kwietniu Truk oraz po raz kolejny Satawan i Ponape

- 1944-06-06 — Odejście z Majuro dla wzięcia udziału w operacji na Marianach z kulinacją w Bitwie na Morzu Filipińskim 19 i 20 czerwca. W lipcu operował na Marianach, a później na wysuniętych akwenach do połowy 1945
- 1945-06-29 — Dołączenie do TF 38 w ostatnich uderzeniach powietrznych na Macierzyste Wyspy Japońskie do zakończenia wojny. Po kilku miesiącach służby w siłach okupacyjnych w Tokio powrót na wschodnie wybrzeże USA
- 1946-07-06 — Wycofanie ze służby w stoczni marynarki w Charleston i przeniesienie do rezerwy
- 1951-04-06 — Rozkaz ponownego przywrócenia do służby
- 1951-04-27 — Ponowne wprowadzenie do służby; nowa baza macierzysta – Newport, Rhode Island, do końca 1952

służba na wodach lokalnych później odejście do Europy północnej gdzie uczestniczył w operacjach NATO

- 1953-04-27 — Wyjście z Newport ku Kanałowi Panamskiemu i na Daleki Wschód, 2 czerwca przybycie do Yokosuka, w Japonii gdzie pełnił służbę w TF 77 i TF 95. Po operacjach u wybrzeży Korei, 9 października wyszedł na Filipiny, a później przez Singapur, Kolombo, Suez, Cannes i Lizbonę, zamykając krąg wokółziemski, 21 maja 1954 zawinął do Newport, Rhode Island

- 1957-01-21 — Wyjście z Newport na turę służby w składzie 6 Floty na Morzu Śródziemnym. Następnie udział w operacji NATO „Strikeback”. Działania u Wschodniego Wybrzeża, Karaibach oraz Morzu Śródziemnym kontynuowana do 1959

- 1960-04-27 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Norfolk, Wirginia oraz wejście do morskiej bazy obsługi okrętów nieaktywnych w Filadelfii, Pensylwania (10 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ, 1 za służbę koreańską)

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty i przekazanie przypuszczalnie amerykańskiej administracji żeglugi – MARAD

- 1975-1982 — Demontaż głównych zespołów, w tym kompletnego, pięciowyrzutniowego zespołu wyrzutni torpedowych przekazanego do renowacji w Filadelfii z przeznaczeniem dla bliźniaczego niszczyciela *Kidd* (DD-661), który był widziany jako okręt-muzeum w Baton Rouge, Luizjana

- 1983 (circa) — Zatopienie jako jednostki-celu koło Puerto Rico

#### DD 651 *Cogswell*

- 1943-02-01 — Położenie stępki w Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-06-05 — Wodowanie w Bath Iron Works Corp., Bath, Me.

- 1943-08-17 — Wprowadzenie do służby; 9 grudnia przybycie do Pearl Harbor dołączenie do TF 58 – udział w operacji przeciwko Wyspom Marshalla, służba w tej operacji od 16 stycznia do 12 lutego 1944. W drodze na Majuro bombardowanie także wyspy Gugewe. Udział w osłonie rajdów lotników na Truk 16 i 17 stycznia, baz na Marianach 21 i 22 lutego, podczas zapewniania osłony powietrznej w czasie zajmowania wyspy Emirau od 20 do 25 marca oraz w rajdach na wyspy Palau, Yap i Woleai od 30 marca do 1 kwietnia

- 1944-04-06 — Powrót na Majuro; uczestnictwo w lądowaniach koło Hollandii od 21 do 24 kwietnia oraz rajdach powietrznych na Truk, Satawan i Ponape. Do 5 kwietnia udział w kilku operacjach, rajd na Chichi Jima, podczas którego uczestniczył w ostrzale artyleryjskim i zatopieniu kilku jednostek z konwoju japońskiego.

Ponownie w morzu po uzupełnieniu zaopatrzenia na Eniwetok 11-30 sierpnia 1944, osłona rajdów powietrznych. Przybycie na Okinawę 27 maja 1945. Do 26 czerwca pełnienie służby okrętu dozoru radiolokacyjnego

- 1945-08-27 — Przybycie do Sagami Wan i wejście na Zatokę Tokijską – 2 września udział w ceremonii kapitulacji

- 1945-12-05 — Wyjście z Yokosuka do San Diego, Bostonu i Charleston, Południowa Karolina

- 1946-04-30 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Charleston, Południowa Karolina

- 1951-01-07 — Ponowne wprowadzenie do służby we Flocie Atlantyku z bazą w Newport, Rhode Island, służba w Europie Północnej i na Morzu Śródziemnym do lutego 1953.

Wyjście z Newport 10 sierpnia 1953 – przejście do Korei i Cieśniny Tajwańskiej. Przejście na zachód, przez Kanał Sueski zakończenie rejsu dookoła świata 10 marca 1954

- 1954-12-15 — Przybycie do San Diego dołączenie do Floty Pacyfiku

- 1969-10-01 — Wycofanie ze służby, skreślenie z listy floty amerykańskiej (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ); sprzedaż Turcji

#### DD 652 *Ingersoll*

- 1943-02-18 — Położenie stępki w Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-06-28 — Wodowanie w Bath Iron Works Corp., Bath, Me.

- 1943-08-31 — Wprowadzenie do służby w Boston Navy Yard; po rejsach zgrywających załogę odejście 29 listopada na Pacyfik, 21 grudnia przybycie do Pearl Harbour dołączenie do TF 58 dla udziału w inwazji na Wyspy Marshalla. 16 stycznia 1944 odejście z Południową Grupą Bombardowania i 30 stycznia 1944 rozpoczęcie bombardowania przygotowującego desant na Kwajalein

W kolejnych miesiącach aktywny koło Truk, Marianów, wysp Palau, Hollandii, Ponape i Peleliu; na początku października dołączenie do TF 38, udział w bitwach w Zatoce Leyte i u Przylądka Engano

- 1945-01-20 — Demonstracja siły na Morzu Południowocchińskim, uderzenia na Indochiny, Hainan oraz wybrzeża chińskie; 1 lutego *Ingersoll* odchodzi do Pearl Harbour, przybycie 7 lutego później przejście do San Pedro i zawinięcie tam 15 lutego 1945

- 1945-04-18 — Odejście do Pearl Harbor po usunięciu uszkodzeń bitewnych i wymianie załogi; 2 maja wyjście z Pearl Harbor przejście na Ulithi, aktywna służba na wodach Okinawy w maju i czerwcu

- 1945-07-01 — Ponowne dołączenie do TF 38 jako osłona i okręt wsparcia; po zakończeniu wojny pozostaje w Japonii dla wspomagania demilitaryzacji baz japońskich, 5 grudnia odejście do Stanów Zjednoczonych. Przybycie do Bostonu 17 stycznia 1946 oraz ostatecznie zawinięcie do Charleston, Południowa Karolina 4 kwietnia 1946

- 1946-07-19 — Wycofanie ze służby w Charleston; włączenie w skład Floty Rezerwowej Atlantyku

- 1951-05-04 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston; działania operacyjne wzdłuż wybrzeża Atlantyku oraz Karaibach do 26 sierpnia 1952 – czasu odejścia na Morze Śródziemne dla dołączenia do 6 Floty. 10 lutego 1953 powrót do Newport, Rhode Island

- 1953-09-14 — Przybycie do Yokosuka, Japonia, rozpoczęcie operacji z TF 77 na wodach koreańskich. Odejście później na zachód, przejście przez Kanał Sueski 13 lutego 1954, zakończenie rejsu dookoła świata w Fall River, Massachusetts 18 marca 1954

- 1954-11-30 — Odejście na Pacyfik, przybycie do San Diego 15 grudnia i odejście 4 stycznia 1955 dla dołączenia do 7 Floty. Powrót do San Diego 19 stycznia 1955, ponowna służba w składzie 7 Floty od stycznia do kwietnia 1956. Do sierpnia uczestnictwo w szkoleniach, później od 27 sierpnia do 8 grudnia remont w San Francisco, podczas którego zamontowano nowy system kierowania uzbrojeniem przeciwpodwodnym

- 1957-04-16 — Wyjście w rejs na zachodni Pacyfik, kilka kolejnych takich oddelegowań do 1962

- 1962-07-18 — Przybycie do San Diego po zakończeniu służby w Wietnamie Południowym, a podczas kubańskiego kryzysu raketowego od października służba w Strefie Kanału. Powrót na Daleki Wschód w październiku 1963, wiosną 1964 podjęcie operacji na wodach San Diego, 5 lutego 1965 zakończenie przeglądu stocznioowego, 9 stycznia 1965 odejście do Wietnamu Południowego skąd powrócił 23 listopada 1965.

- 1966-11-05 — Ponowne oddelegowanie do Wietnamu – powrót do kraju wiosną 1967

- 1970-01-20 — Wycofanie ze służby w San Diego i skreślenie z listy floty (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ); wykorzystywanie jako jednostki-celu na raketowym akwenie ćwiczebnym Point Mugu, Kalifornia

- 1974-05-19 — Zatopiony jako cel ogniem artyleryjskim 10 mil na północ od wyspy Santa Catalina, Kalifornia

### **DD 653 Knapp**

- 1943-03-08 — Położenie stępki w Bath Iron Works w Bath, Maine (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-07-10 — Wodowanie w Bath Iron Works w Bath, Maine

- 1943-09-16 — Wprowadzenie do służby w Bostonie; po rejsach zgrzywających załogę na wodach Bermudów, 26 listopada odejście z Bostonu, 21 grudnia zawinięcie do Pearl Harbor

- 1944-01-16 — Odejście do Pearl Harbor z lotniskowcami TF 58 – uczestnictwo w inwazji na Wyspy Marshalla. W następnych miesiącach aktywna służba na Kwajalein, Truk, Espiritu Santo, Wyspach Emirau, Palau, Yap i Woleai do 1 kwietnia oraz Satawan, Ponape i Truk do końca kwietnia

Po pobraniu zaopatrzenia na Majuro w maju, *Knapp* osłania lotniskowce na Saipan, bierze udział w Bitwie na Morzu Filipińskim 19 czerwca, a także jest aktywny na wodach Palau i Yap jak również na Ulithi, Iwo Jima i Chichi Jima. Następnie przegląd na Eniwetok od 11 do 30 sierpnia 1944.

- 1944-08-30 — Odejście z Eniwetok dla wzięcia udziału w inwazji na wyspy Palau, we wrześniu i październiku zadania osłonowe na Peleliu, Filipinach, Okinawie, Formozie oraz Luzon jak również podczas Bitwy w Cieśninie Surigao. Powrót na Ulithi 30 października 1944, 2 dni później odejście na Filipiny. Od 25 listopada do połowy stycznia 1945 *Knapp* osłania uderzenia powietrzne na Luzon, Indochiny Francuskie oraz miasta na wybrzeżu Chin

- 1945-01-30 — Odejście na Zachodnie Wybrzeże, przybycie 20 lutego na przegląd, 23 kwietnia wyjście na Zachodni Pacyfik, 27 maja 1945 przybycie na Okinawę. Służba w roli okrętu dozoru radiolokacyjnego do 26 czerwca. Trzy dni później dołączenie do lotniskowców TF 39 – udział w ostatnich rajdach na Macierzyste Wyspy Japońskie. Po zakończeniu działań wojennych wspomaganie demilitaryzacji baz miniaturowych okrętów podwodnych oraz łodzi samobójczych

Odejście do kraju 5 grudnia, przybycie do San Diego 21 grudnia, do Bostonu 17 stycznia 1946, skąd odejście do Charleston, Południowa Karolina 2 kwietnia.

- 1946-07-05 — Wycofanie ze służby w Charleston, Południowa Karolina wcielenie do rezerwy

- 1951-05-03 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston, działania operacyjne z Newport, Rhode Island, 13

września przejście do Charleston dla montażu nowoczesnego wyposażenia. W kolejnych latach rejsy do Europy Północnej i na Morze Śródziemne (luty 1952, listopad 1952/styczeń 1953), rejs dookoła świata z udziałem w wojnie koreańskiej (sierpień 1953-marzec 1954), następnie dwie tury rejsów na Daleki Wschód 1955 i 1956

- 1956-05-31 — Powrót do San Diego operacje wzdłuż wybrzeża Kalifornii do czasu wejścia do stoczni marynarki Long Beach 4 września

- 1957-03-04 — Wycofanie ze służby w Long Beach NSY, Kalifornia, przydzielenie do Rezerwowej Floty Pacyfiku

- 1972-03-06 — Skreślenie z listy floty (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ); przed 1968 do rezerwy w Bremerton

- 1973-08-27 — Sprzedaż na złom Zidell Explorations Inc. w Portland, Oregon; pomost i armata przeciwlotnicza jako eksponaty w Columbia River Maritime Museum w Astorii, Oregon

### **DD 654 Bearss**

- 1942-07-14 — Położenie stępki w Gulf Shipbuilding Corp. w Chickasaw, Alabama (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-07-25 — Wodowanie w Gulf SB Corp. w Chickasaw, Alabama

- 1944-04-12 — Wprowadzenie do służby w Mobile, Alabama; na początku lipca dołączenie do składu Floty Pacyfiku

- 1944-08-09 — Przybycie do Adak, Alaska i do końca wojny służba w TF 92 i TF 94 w patrolach przeciwko żegludze i bombardowaniach wysp Kurylek, jak również patrolowaniu Morza Ochockiego

- 1945-09-08 — Przybycie do Ominato, Honsiu i do czasu powrotu do kraju patrolowanie wzdłuż południowego Hokkaido

- 1945-12-22 — Przybycie do Charleston Naval Shipyard w Charleston, Południowa Karolina, 12 lipca 1946 status okrętu rezerwowego w czynnej służbie

- 1947-01-31 — Wycofanie ze służby przeniesienie do rezerwy w Charleston Naval Shipyard

- 1951-09-07 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston Naval Shipyard, dołączenie do 322 Dywizjonu, 32 Eskadry Niszczycieli, Floty Atlantyku. W ciągu pierwszych trzech lat odbył dwa rejsy na Morze Śródziemne i jeden na Daleki Wschód (kwiecień-październik 1954), który poprowadził go dookoła świata

- 1963-12-30 — Wycofanie ze służby w Portsmouth, Wirginia; zacementowanie w Philadelphia Navy Yard

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty (gwiazda bojowa za służbę w II WŚ)

- 1976-04-14 — Sprzedany na złom Union Metals & Alloys z Nowego Jorku, Nowy Jork

### **DD 655 John Hood**

- 1942-10-12 — Położenie stępki w Gulf Shipbuilding Corp. w Chickasaw, Alabama (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-10-25 — Wodowanie w Gulf SB Corp. w Chickasaw, Alabama

- 1944-06-07 — Wprowadzenie do służby w Alabama State Docks w Mobile, Alabama; po orejsach zgrzywających załogę, 21 sierpnia 1944 odejście na Pacyfik, 6 września przybycie do Mare Island

- 1944-09-18 — Przybycie do Adak, Alaska i dołączenie do 57 Eskadry Niszczycieli TF 92. Całą służbę wojenną spędził





**John Hood (DD-655) w 1945 roku.**

**Fot. zbiory A.D. Bakera III**

na północnym Pacyfiku, uczestniczył w 9 wypadach przeciwko Kuryłom i 5 operacjach na Morzu Ochockim. W listopadzie 1944 brał udział w bombardowaniu japońskiej bazy w Matsuwie

- 1945-06-25 — Podczas patrolowania Morza Ochockiego napotkanie nieprzyjacielskiego konwoju wiozącego ostatnie wsparcie dla ciężko doświadczonych garnizonów japońskich, asystowanie przy zatopieniu frachtowca i przypuszczalnie w zatopieniu innego

- 1945-08-11 — Uczestniczenie wraz z zespołem operacyjnym w jednej z ostatnich operacji morskiej wojny zniszczenie kolejnego konwoju nieprzyjacielskiego. 31 sierpnia odejście z Adak do zadań związanych z okupacją północnej Japonii; 18 listopada odejście na wody ojczyste, 22 grudnia 1945 zawinięcie do Charleston, Południowa Karolina.

- 1946-07-03 — Wycofanie ze służby, przeniesienie do rezerwy w Charleston Naval Shipyard

- 1951-08-03 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston Naval Shipyard, przeprowadzenie modernizacji oraz wyjście z Norfolk 29 czerwca 1952 w rejs dookoła świata wyłącznie ze służbą w Korei. Powrót 6 lutego 1954, przez ostatnie pięć lat aktywnej służby głównie na Morzu Śródziemnym i rejsach szkolnych podchorążych

- 1964-06-30 — Wycofanie ze służby

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty (gwiazda bojowa za służbę w II WŚ)

- 1975-11-01 — Wystawienie do sprzedaży na złom przez Defense Reutilization and Marketing Service

- 1976-04-12 — Sprzedany na złom Luria Bros. & Co. z Filadelfii

#### **DD 656 Van Valkenburgh**

- 1942-11-15 — Położenie stępki w Gulf Shipbuilding Gulf Shipbuilding Corp. w Chickasaw, Alabama (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-12-19 — Wodowanie w Gulf SB Corp. w Chickasaw, Alabama

- 1944-08-02 — Wprowadzenie do służby w Alabama State Docks w Mobile; 7 sierpnia odebranie przez powracający z prób artyleryjskich niszczyciel wezwania o pomoc nadanego przez uszkodzony holownik Armii LT-18, który holował trzy barki załadowane amunicją. Asystowanie jednostce do czasu przybycia pomocy, 8 sierpnia powrót do Mobile skąd 20 sierpnia odejście na Bermudy

- 1944-10-22 — Zakończenie rejsów zgrywających załogę i szkolenia, spotkanie z nowym lekkim krążownikiem *Wilkes Barre* (CL-41) na Hampton Roads. W Balboa dołączenie do obydwu okrętów *Mannert L. Abele* (DD-733) i kontynuowanie przez całą trójkę rejsu do San Diego skąd eskortowała konwój transportowców wojska na Wyspy Hawajskie, 17 listopada 1944 zawinięcie jednostek do Pearl Harbor

- 1945-01-27 — Wyjście z Pearl Harbor na zachodni Pacyfik, uczestnictwo w operacjach na Saipan na Marianach, Iwo Jima na Wyspach Volcano, a od 19 lutego przez tydzień prowadzenie działań osłonowych, eskortowych i bombardowań wybrzeża Iwo Jimy

- 1945-04-01 — Symulowanie przez niszczyciel, wchodzący w skład TG 51.2 oraz zespołu operacyjnego atakującego południowe plaże Okinawy, lądowania w celu zmylenia japońskich obrońców co do rzeczywistego miejsca lądowania po zachodniej stronie wyspy

Spotkanie się jednak z umiarkowanym przeciwdziałaniem lotniczym. Trafienie przez kamikaze okrętu desantowego czołgów *LST-884* załadowanego amunicją i przewożącego oddział piechoty morskiej. Pozostawanie przez niszczyciel przez 8 godzin przy *LST*, który ostatecznie dotarł na holu na *Kerma Retto*

21 kwietnia, udzielenie przez niszczyciel pomocy drugiej ofierze kamikaze, *LCS-15*, z którego podjął i zaopatrzył kilkunastu rozbitków

- 1945-04-28 — Asystowanie *Daly* (DD-519), który stał się także ofiarą kamikaze, przekazanie na jego pokład lekarza i sanitariusza

- 1945-05-17 — Udzielanie przez niszczyciel pomocy kolejnej ofierze kamikaze kiedy bliźniaczy *Douglas H. Fox* (DD-779) został trafiony w przednią wieżę artyleryjską oraz w ostatnią rufową. Dalej ciągle koło Okinawy, gdzie 29 maja został trafiony przez kamikaze niszczyciel *Shubrik* (DD-639) typu „Gleaves”

- 1945-09-07 — Wyjście z Buckner Bay w towarzystwie *Anthony* (DD-515), *Wadsworth* (DD-516), *Beale* (DD-471) i *Ammen* (DD-527) jako osłona lotniskowców *Chenango* (CVE-28), *Suwanee* (CVE-80) i *Cape Gloucester* (CVE-109) oraz lekkiego krążownika *Birmingham* (CL-62) dla podjęcia służby w siłach okupacyjnych Japonii

- 1945-11-17 — Wyjście z Sasebo, 6 grudnia zawinięcie do San Diego i przejście do Charleston, Południowa Karolina, przybycie tam 22 grudnia 1944

- 1946-04-12 — Wycofanie ze służby w Charleston, Południowa Karolina i wcielenie do rezerwy

- 1951-03-08 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston, Południowa Karolina po wydaniu rozkazu o reaktywacji 31 sierpnia 1950, 2 maja wyjście z Norfolk, 17 czerwca zawinięcie do Yokosuka. Służba w Korei i na Dalekim Wschodzie, w połowie października 1952 przegląd w Subic Bay, następnie kontynuacja rejsu dookoła świata przez Kanał Sueski, 12 grudnia 1952 zawinięcie do Norfolk, Wirginia

W sierpniu 1953 przeniesienie do rezerwy w Norfolk, ciągle jednak ze statusem w służbie. Pod koniec tego samego miesiąca przeholowanie do Filadelfii

- 1954-02-26 — Wycofanie ze służby w Filadelfii, Pensylwania, pozostawanie w rezerwie przez następnych 13 lat

- 1967-02-28 — Wypożyczenie Turcji i formalne przekazanie Marynarce Tureckiej

- 1967-08-02 — Po remoncie, wprowadzenie do służby w Marynarce Tureckiej jako TCG *İzmir* (D 341)

- 1973-02-01 — Skreślenie z listy floty amerykańskiej (3 gwiazdy bojowe za służbę w II WŚ, 1 za służbę Wojnie Korejskiej)

- 1973-02-15 — Zwrócenie Stanom Zjednoczonym; bezpośrednio po tym sprzedaż Turcji w ramach programu Foreign Military Sales (FMS)

### DD 657 *Charles J. Badger*

- 1942-09-24 — Położenie stępki w Bethlehem Steel Co., SB Div. na Staten Island w Nowym Jorku, Nowy Jork (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-04-03 — Wodowanie w Bethlehem Steel Co., SB Div. na Staten Island w Nowym Jorku, Nowy Jork

- 1943-07-23 — Wprowadzenie do służby; 30 listopada zawinięcie do San Francisco, wejście do służby na Pacyfiku, 17 grudnia przybycie do Adak – służba patrolowa i eskortowa do sierpnia 1944

- 1944-08-08 — Wyjście na Manus, dołączenie do eskorty konwoju i 14 października wyjście na Filipiny. Udział w operacjach desantowych na Dulag, Leyte i Zatoce Huon na Nowej Gwinei, od 27 grudnia ponowne wyjście – udział w lądowaniu w Zatoce Lingayen

- 1945-01-08 — Wejście do Zatoki Lingayen, atak kamikaze na siły desantowe. Uszkodzenie lotniskowca eskortowego

*Kitkun Bay* (CVE-71), który trzy dni później *Charles J. Badger* eskortował do Zatoki San Pedro. 29 stycznia udział w osłonie lądowania wojsk na wybrzeżu Zambale na północy Bataan

- 1945-03-26 — Przybycie na Kerama Retto dla osłony lądowania, później, 7 kwietnia dołączenie do sił kierujących się na północ na spotkanie ostatnich japońskich sił morskich: pancernika *Yamato* z krążownikiem i 8 niszczycielami. Wszystkie okręty japońskie, z wyjątkiem 4 niszczycieli zostały zatopione przez samoloty z lotniskowców, zanim nawodne siły amerykańskie mogły zaangażować się w walkę

- 1945-04-09 — Zaatakowanie przez 5,5 m łódź samobójczą koło Okinawy, która zrzuciła w pobliżu jego burty bombę głębinową i odpłynęła. Wyłączenie przez eksplozję z ruchu maszyn oraz spowodowanie silnego napływu wody. Po prowizorycznym usunięciu uszkodzeń przeszedł na remont do Bremerton, Waszyngton, zawinięcie tam 1 sierpnia

- 1946-05-21 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Long Beach, Kalifornia

- 1951-09-10 — Ponowne wprowadzenie do służby, w lutym 1952 przybycie do nowej bazy macierzystej Newport, Rhode Island. W ciągu kolejnych lat złożenie wizyty w Portsmouth, Anglia, w czerwcu-lipcu 1953; odbycie rejsu dookoła świata wyłącznie ze służbą w Korei, Japonii oraz cieśninie Tajwańskiej od 7 grudnia 1953 do 17 lipca 1954

Na początku 1956 oraz pod koniec 1956 i na początku 1957 odbycie dwóch tur służby w składzie 6 Floty na Morzu Śródziemnym

- 1957-12-20 — Wycofanie ze służby w Boston Navy Yard, w Bostonie, Massachusetts; zacumowanie w South Boston Naval Annex.

- 1974-02-01 — Skreślenie z listy floty (5 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1974-05-10 — Sprzedaż (Security Assistance Program) Chile dla wykorzystania przez Marynarkę Chilijską jako kuszarki oraz rezerwuaru części zamiennych dla niszczycieli eks-*Rooks* i eks-*Wadleigh*. Później złomowanie

### DD 658 *Colahan*

- 1942-10-24 — Położenie stępki w Bethlehem Steel Co., SB Div. na Staten Island w Nowym Jorku, Nowy Jork (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-05-03 — Wodowanie w Bethlehem Steel Co., SB Div. na Staten Island w Nowym Jorku, Nowy Jork

- 1943-08-23 — Wprowadzenie do służby; 11 grudnia 1943 zawinięcie do Pearl Harbor, wejście do służby na Pacyfiku

- 1944-01-19 — Wyjście w morze z TF 52 dla wzięcia udziału w inwazji na Wyspy Marshalla oraz 31 stycznia osłona *Mississippi* (BB-41) podczas bombardowania wysp Enubuj i Kwajalein

- 1944-05-31 — Wyjście po przeglądzie z Pearl Harbor, ponowne dołączenie do 5 Floty, działania na Guam 12 lipca do 15 sierpnia, podczas inwazji na południowe wyspy Palau 29 sierpnia do 28 września, później osłona TF 38 do czasu przejścia na przegląd na Ulithi pod koniec grudnia

- 1944-12-30 — Służba w roli okrętu dozoru radiolokacyjnego podczas rajdów 3 Floty na Formozę, Luzon, do Zatoki Camranh, Hongkongu i Hainan do 22 stycznia 1945, od 10 do 24 lutego u wybrzeży Tokio i Iwo Jima, a od 14 marca do 1 kwietnia osłona uderzeń powietrznych TF 58 na Kiusiu i Okinawę

- 1945-04-29 — Udzielanie pomocy niszczycielowi *Hazelwood* (DD-531), uratowanie niemal 140 rozbitków po ataku kamika-

ze, 13 stycznia ponowne dołączenie do TF 38, udział w ostatnich wielkich rajdach powietrznych na Macierzyste Wyspy Japońskie

- 1945-08-27 — Wejście na Sagami Wan i do 3 września służba jako jednostka dozoru wejścia do Zatoki Tokijskiej. Odejście do San Diego 31 października 1945

- 1946-06-14 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego przydzielenie do 12 Dystryktu Marynarki Wojennej dla wykorzystania w roli jednostki szkolnej dla rezerwistów

- 1950-12-16 — Ponowne wprowadzenie do służby w San Diego, 20 sierpnia 1951 wyjście z San Francisco do służby w wojnie Koreańskiej w składzie 7 Floty, powrót na zachodnie wybrzeże 10 marca 1952

- 1952-11-01 — Wyjście z San Diego, służba w Korei, patrolowanie wód Tajwanu, szkolenie na wodach Okinawy, powrót 1 czerwca 1953. W latach 1954, 1955, 1956 i 1957 służba na Dalekim Wschodzie w składzie 7 Floty. Od 1958 do połowy 1966 szkolenie rezerwistów Marynarki Wojennej

- 1966-08-01 — Wycofanie ze służby i skreślenie z listy floty (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ; 5 gwiazd bojowych za służbę w Wojnie Koreańskiej)

- 1966-12-18 — Celowe zatopienie przez samolot 40 mil na południe od wyspy San Clemente, Kalifornia

#### **DD 659 *Dashiell***

- 1942-10-01 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-02-06 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-03-20 — Wprowadzenie do służby; po rejsach zgrywających załogę, 24 lipca 1943 zawinięcie do Pearl Harbor dołączenie do zespołów operacyjnych przeprowadzających rajdy na wyspy: Marcus 31 sierpnia-1 września, Tarawa 18-20 września i Wake 5-6 października

Przybycie na Efate, Nowe Hebridy, przygotowania do inwazji na Wyspy Gilberta, 20 listopada wejście na lagunę Tarawa jako jeden z pierwszych okrętów

- 1944-03-16 — Przybycie na Guadalcanal, skąd przejście na bombardowanie Kavieng, Nowa Irlandia, 20 marca. Następnie wsparcie ogniowe inwazji na Nową Gwineę 6 kwietnia 13 maja oraz Guam 20-26 lipca

- 1944-09-18 — Przybycie na Morotai dla osłony transportowców podczas lądowania oraz wsparcie lądowania 1 października. Dołączenie do Północnych Sił Uderzeniowych w początkowej fazie lądowania w Zatoce San Pedro na Leyte 20 października, odejście na Nową Gwineę dla konwojowania wojska i zaopatrzenia na Leyte 24 listopada do 9 grudnia. Następnie, od 12 grudnia osłona operacji, w których od 15 grudnia *Dashiell* był okrętem flagowym sił desantowych podczas lądowania na Mindoro, po trafieniu poprzedniej jednostki flagowej przez kamikaze 13 grudnia

- 1945-01-09 — Przybycie do Zatoki Lingayen na Luzonie, udział w operacji desantowej, na początku marca dołączenie do zespołów szybkich lotniskowców 5 Floty dla wzięcia udziału w rajdach na Japonię i Okinawę w ramach przygotowania inwazji na Okinawę. Od 1 do 14 kwietnia osłona przez *Dashiell* operacji desantowej, 14 kwietnia uszkodzenie koło Okinawy przez bliski wybuch bomby

Po usunięciu uszkodzeń na Ulithi, 17 maja dołączenie do 3 Floty i kontynuacja działań operacyjnych do sierpnia

- 1945-09-06 — Wyjście z Zatoki Tokijskiej do Pearl Harbor, a później do Charleston, Południowa Karolina, zawinięcie tam 21 października

- 1946-03-30 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Charleston, Południowa Karolina

- 1951-05-03 — Ponowne wprowadzenie do służby; przebazowanie do Newport, 26 sierpnia 1952 wyjście do Europy Północnej na ćwiczenia NATO. 27 kwietnia 1953 wyjście w rejs dookoła świata, włącznie z udziałem w wojnie Koreańskiej oraz służbą patrolową w Cieśninie Tajwańskiej, 4 grudnia powrót do Filadelfii

Pomiędzy 1954 i 1959 odbycie czterech tur służby w składzie 6 Floty na Morzu Śródziemnym.

- 1960-04-29 — Wycofanie ze służby i włączenie do rezerwy

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty (10 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1975-09-21 — Sprzedaż na złom North American Smelting z Wilmington, Delaware

#### **DD 660 *Bullard***

- 1942-10-16 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-02-28 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-04-09 — Wprowadzenie do służby; po krótkim operowaniu wzdłuż wschodniego wybrzeża i na Karaibach odejście na Pacyfik, 29 sierpnia 1943 przybycie do Pearl Harbor

Z wyjątkiem podróży do Kalifornii (10 września 1944-18 lutego 1945) ciągle operowanie na wysuniętych akwenach, służba dozoru lotniczego, patrolowa oraz dozoru radiolokacyjnego

Udział w rajdzie na Wyspę Wake 5-6 października 1943, uderzeniu na Rabaul 11 listopada, inwazji na Tarawa 19 listopada - 1 grudnia, okupacji atoli Kwajalein i Majuro 22 stycznia - marzec 1944, lądowaniu na Wyspach Admiralicji 30 marca - 13 kwietnia, Hollandii 16 kwietnia - 4 maja, zajęciu Saipan i Guam 10 stycznia - 17 sierpnia 1944, oraz operacji na Okinawie 15 marca - 31 maja 1945

- 1945-04-11 — Uszkodzenie przez kamikaze. Wykonanie remontu na Okinawie, 31 maja odejście na Leyte. Wyjście z Zatoki Leyte 1 lipca, następnie udział w rajdach 3 Floty przeciwko Japonii 10 lipca - 15 sierpnia

- 1945-11-10 — Po zakończeniu udziału w siłach okupacyjnych odejście do San Pedro, Kalifornia. Zawinięcie tam 3 grudnia

- 1946-12-20 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego

- 1972-12-01 — Skreślenie z listy floty (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1973-12-03 — Sprzedaż na złom American Ship Dismantlers Inc. z Portland, Oregon

#### **DD 661 *Kidd***

- 1942-10-16 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-02-28 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-04-23 — Wprowadzenie do służby; po rejsach zgrywających załogę w Casco, Maine, operowanie na Atlantyku i Karaibach do czasu odejścia w sierpniu 1943 na Pacyfik w towarzystwie pancerników *South Dakota* (BB-57) i *Alabama* (BB-60), 17 września zawinięcie do Pearl Harbor





*Kidd (DD-661) na pięknej fotografii lotniczej z marca 1951 roku.*

Fot. U.S. Navy

- 1943-09-29 — Wyjście w eskorcie lotniskowców ku Wyspie Wake dla przeprowadzenia ataków 5 października i powrót do Pearl Harbor 11 października 1943

Połowa października – wyjście w siłach uderzeniowych w celu zaatakowania Rabaul i wsparcia lądowania na Bougainville. Następnie osłona lotniskowców koło Tarawa podczas inwazji na Wyspy Gilberta od 19 do 23 listopada i powrót do Pearl Harbor 9 grudnia 1943

- 1944-01-11 — Wyjście na Funafuti, zawinięcie 19 stycznia. Podczas inwazji na Wyspy Marshalla, 29 stycznia - 8 lutego, osłona ciężkich okrętów i bombardowania Roi i Wotje, a 26 lutego przybycie na Kwajalein. Następnie, od 20 marca do 14 kwietnia osłona budowy pasa startowego na Emirau, od 16 kwietnia do 7 maja wsparcie Aitape i Hollandia, od 10 czerwca do 8 lipca udział w kampanii na Marianach, a od 8 lipca do 10 sierpnia przedinwazyjne „zmiękczenie” obrony Guam. Ze względu na konieczność przeglądu odejście do Pearl Harbour, zawinięcie 26 sierpnia 1944

- 1944-09-15 — Wyjście w morze, 25 września zawinięcie na Eniwetok i 3 października przybycie do Manus, dołączenie do floty przygotowującej się do inwazji na Filipiny, 20 października wejście do Zatoki Leyte

9 grudnia wyjście z Zatoki Humboldta, Nowa Gwinea do stoczni marynarki Mare Island, wejście 24 grudnia

- 1945-02-19 — Wyjście w morze dla dołączenia do TF 58 przed inwazją na Okinawę. Podczas służby dozorowej 11 kwietnia 1945, *Kidd* oraz jego dywizjon tworzony przez *Bullard*, *Black* i *Chauncey* odparły trzy ataki powietrzne. Później tego dnia *Kidd* został trafiony przez kamikaze, zabitych 38 członków załogi i rannych 55. Wejście na Ulithi dla prowizorycznego remontu, odejście 2 maja i 25 maja zawinięcie do stoczni marynarki Hunter's Point

- 1945-08-01 — Wyjście w morze do Pearl Harbor, 24 września 1945 powrót do San Diego na dezaktywację.

- 1946-12-10 — Wycofanie ze służby w San Diego włączenie w skład Rezerwowej Floty Pacyfiku.

- 1951-03-28 — Ponowne wprowadzenie do służby, 18 stycznia wyjście na Zachodni Pacyfik, 15 lipca 1951 zawinięcie do Yokosuki. Dołączenie do TF 77 – służba w Korei w składzie 152 Eskadry Niszczycieli, 6 lutego 1952 powrót do San Diego. Ponowne odejście do Korei 8 września, powrót do San Diego na przegląd 20 marca 1953. Zakończenie przeglądu, 20 kwietnia przejście do Long Beach. Następnego dnia staranowanie *Kidda* przez szwedzki frachtowiec *Hainan*. Konieczność postępu remontowego niszczyciela do 11 maja 1953

Od końca 1953 do końca 1959 odbywał rejsy na Zachodni Pacyfik naprzemiennie z operacjami na Zachodnim Wybrzeżu. 29 marca 1958 odwiedził w Sydney w Australii, a później patrolowanie Cieśniny Tajwańskiej

- 1960-01-05 — Wyjście w morze na Wschodnie Wybrzeże, 25 stycznia przybycie do Filadelfii skąd odbywanie rejsów szkolnych z rezerwistami marynarki wojennej oraz udział w siłach operacyjnych floty podczas kryzysu berlińskiego 1961

- 1962-02-05 — Zawinięcie do Norfolk i dołączenie do zespołu operacyjnego „Alfa” na ćwiczenia przeciwpodwodne. 24 kwietnia przydzielenie do Morskiej Szkoły Niszczycieli w Newport, a 1 lipca 1962 ponowne podjęcie szkolenia rezerwistów marynarki

- 1964-06-19 — Wycofanie ze służby w Filadelfii i włączenie w skład Floty Rezerwowej Atlantyku

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty (4 gwiazdy bojowe za służbę w II WŚ, 4 gwiazdy za służbę w Korei)

- 1974-12-02 — Podarowanie do pełnienia roli pływającego muzeum

- 1982-05-23 — Przybycie na holu do Baton Rouge, Luizjana

- 1983-08-27 — Otwarcie jako okrętu-muzeum w Baton Rouge, Luizjana

- 1986-01-14 — Przyznanie statusu Narodowego Pomnika Historii (National Historic Landmark)

#### **DD 662 *Bennion***

- 1943-03-19 — Położenie stępki w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts (autoryzacja 1941-12-23)

• 1943-07-04 — Wodowanie w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts

• 1943-12-14 — Wprowadzenie do służby; 3 marca 1944 wyjście z Filadelfii na Pacyfik w eskorcie lekkiego lotniskowca *Bataan* (CVL-29)

• 1944-05-29 — Wyjście z Pearl Harbor na zachód w celu pełnienia służby kierowania myśliwców i dozoru radiolokacyjnego podczas zajmowania Saipan 15 stycznia - 24 lipca, okupacji Tinian 24 lipca - 2 sierpnia, okupacji wysp Palau 2-29 września, inwazji na Leyte 18 października - 18 listopada podczas, której lekkie uszkodzenie przez baterię artylerii nadbrzeżnej, lądowania na Mindoro 13-17 grudnia 1944, lądowania w Zatoce Lingayen 7-20 stycznia 1945, inwazji na Iwo Jima 18 lutego - 12 marca, zajęcia Okinawy 26 marca - 8 czerwca podczas, której lekkie jego uszkodzenia spowodował bliski upadek kamikaze oraz rajdów 3 Floty przeciwko Japonii 18-29 lipca 1945

• 1945-10-27 — Przybycie do stoczni marynarki Puget Sound w Bremerton, Waszyngton

• 1946-06-20 — Wycofanie ze służby, przeniesienie do rezerwy w Long Beach, Kalifornia

• 1971-04-15 — Skreślenie z listy floty (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

• 1973-05-30 — Sprzedaż na złom Metals Corp. z Richmond, Kalifornia

#### **DD 663 Heywood L. Edwards**

• 1943-07-44 — Położenie stępki w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts (autoryzacja 1941-12-23)

• 1943-10-06 — Wodowanie w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts

• 1944-01-26 — Wprowadzenie do służby w stoczni marynarki w Bostonie; 25 lutego rozpoczęcie rejsów zgrzywających załogę na wodach Bermudów, 16 kwietnia wyjście z Bostonu i 8 maja przybycie do Pearl Harbor

• 1944-05-29 — Wyjście z Pearl Harbor wraz z TF 52 na Mariany jako jednostka osłonna zespołu transportowców

• 1944-06-15 — Służba patrolowa podczas rozpoczęcia lądowania na Saipan, także zapewnienie wsparcia ogniowego 21-30 stycznia; 2 lipca dołączenie do krążownika *Montpelier* (CL-57) podczas bombardowania Tinian, 6 lipca powrót do wsparcia Saipan, uratowanie 44 żołnierzy piechoty morskiej odciętych od linii amerykańskich i otoczonych na plaży, kontynuacja wsparcia sił atakujących Saipan do czasu odejścia z Marianów 30 lipca na Eniwetok

• 1944-08-18 — Wyjście na szkolenie w prowadzeniu operacji desantowej koło wyspy Florida; 6 września odejście ku zachodnim Karolinom gdzie 15 września odniesienie sukcesu - zniszczenie magazynu amunicji oraz zatopienie 14 barek załadowanych amunicją, zapobieżenie w ten sposób lądowaniu niemal 650 żołnierzy japońskich

• 1944-10-01 — Przybycie na Manus, Wyspy Admiralicji, 12 października odejście na Leyte gdzie udział w bombardowaniu 18-20 października oraz wsparcie ogniowe lądowania 20 października, udział w Bitwie w Cieśninie Surigao 25 października gdzie wraz z niszczycielami *Bennion* i *Leutze* uzyskał dwa trafienia torpedowe japońskiego pancernika *Yamashiro*

Pozostawanie na akwenu inwazji do 25 listopada, w Manus 29 listopada - 15 grudnia dla wypoczynku załogi i przeglądu, przybycie do Zatoki Lingayen 6 stycznia 1945, osłona lądowania 9 stycznia, 22 stycznia odejście na Ulithi

Uczestnictwo w przygotowaniach do lądowania na Iwo Jima 12-14 lutego oraz prowadzenie wsparcia ogniowego Iwo Jima 19-27 lutego, następnie odejście na Saipan, a później przejście na Ulithi. Wyjście z Ulithi 21 marca, osłona podwodnych zespołów rozminowania (Underwater Demolition Team - UDT) przed lądowaniem na Okinawie 30 marca, następnego dnia dołączenie do zespołu bombardującego rejonu desantu, 18 maja wyłączenie z walki baterii artylerii nadbrzeżnej, która ostrzeliwała stojący na mieliźnie bliźniaczy *Longshaw* oraz kontynuacja wsparcia ogniowego i dozoru radiolokacyjnego koło Okinawy do 28 lipca kiedy to odejście do Zatoki Leyte

• 1945-08-02 — Odejście z Leyte na Saipan i Eniwetok oraz 29 sierpnia ponowne wyjście do Japonii dla osłony okupacji Ominato, która rozpoczęła się 6 września. 22 października wyjście z tego portu do kraju przez Pearl Harbor, 10 listopada 1945 przybycie do Seattle

• 1946-07-01 — Wycofanie ze służby w San Diego i włączenie do bazującej w Long Beach Grupy Rezerwowej Floty Pacyfiku

• 1959-03-10 — Wydzierżawienie Japonii w ramach programu wsparcia wojskowego (Military Assistance Program - MAP) oraz wprowadzenie tego samego dnia do służby w Japońskich Morskich Siłach Samoobrony jako JDS *Ariake* (DD-183) w Long Beach, Kalifornia

• 1974-03-10 — Zwrócenie przez Japonię amerykańskiej Marynarcze Wojennej; uznanie jego modernizacji za nieekonomiczną.

• 1974-03-18 — Skreślenie z listy floty (7 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

#### **DD 664 Richard P. Leary**

• 1943-07-04 — Położenie stępki w Boston Navy Yard, Boston, Massachusetts (autoryzacja 1941-12-23)

• 1943-10-06 — Wodowanie w Boston Navy Yard, Boston, Massachusetts

• 1944-02-23 — Wprowadzenie do służby w stoczni marynarki w Bostonie; po zakończeniu rejsów zgrzywających załogę koło Bermudów odejście do Pearl Harbor. Po zakończeniu służby eskortowej na Eniwetok i Saipan w lipcu wspieranie lądowania na Peleliu 15 września oraz Leyte 20 października. Podczas Bitwy w Cieśninie Surigao 25 października wystrzelenie torped, zestrzelenie samolotu oraz osłona uszkodzonego niszczyciela *Albert W. Grant* (DD-649)

1 listopada 1944 uratowanie 70 rozbitków z *Abner Read* (DD-526), prowadzenie wsparcia ogniowego lądowania w Zatoce Lingayen 9 stycznia 1945, udział w lądowaniach na Iwo Jima 19 lutego oraz na Okinawie 1 kwietnia. Nocą z 6 na 7 kwietnia eskortowanie uszkodzonego niszczyciela *Morris* (DD-417) na Kerama Retto

Następnie jego przydzielenie w sierpniu do Adak, Alaska, a później odejście do Japonii i przybycie do Ominato 8 września. 30 września odejście z Japonii ku San Diego

• 1946-12-10 — Wycofanie ze służby w San Diego i włączenie do bazującej w Long Beach Grupy Rezerwowej Floty Pacyfiku

• 1959-03-10 — Wydzierżawienie Japonii w ramach programu wsparcia wojskowego (Military Assistance Program - MAP) oraz wprowadzenie tego samego dnia do służby w Japońskich Morskich Siłach Samoobrony jako JDS *Yugure* (DD-184) w Long Beach, Kalifornia

- 1974-03-10 — Zwrócenie przez Japonię amerykańskiej Marynarce Wojennej; uznanie jego modernizacji za nieekonomiczną

- 1974-03-18 — Skreślenie z listy floty (6 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

### **DD 665 Bryant**

- 1942-12-30 — Położenie stępki w Charleston Navy Yard w Charleston, Południowa Karolina (autoryzacja 1941-12-23)

- 1943-05-29 — Wodowanie w Charleston Navy Yard w Charleston, Południowa Karolina

- 1943-12-04 — Wprowadzenie do służby w stoczni marynarki w Charleston; 28 marca 1944 przybycie na Pacyfik i podczas kolejnych 14 miesięcy udział w zajęciu Saipan i Tinian 15 stycznia - 2 sierpnia 1944, Bitwie na Morzu Filipińskim 19-20 stycznia, zajęciu południowych wysp Palau i Ulithi 6-29 września, wsparciu operacji trałowania i operacji desantowych na wyspy Dinagat i Leyte 14 października 1944 - 2 stycznia 1945 podczas, których odniesienie lekkich uszkodzeń, rany jednego marynarza, 22 grudnia upadek kamikaze 25 m od jego prawej burty, Bitwa w Cieśninie Surigao 24-25 października 1944, udział w lądowaniach w Zatoce Lingayen 2-21 stycznia 1945, inwazji na Iwo Jima 14 lutego - 9 marca oraz operacji na Okinawie 21 marca - 28 kwietnia

- 1945-04-13 — Zaatakowanie przez 6 kamikaze, z których jeden przenoszący bombę, uderzył w lewą stronę jego pomostu, powodując poważne uszkodzenia. Zginęło 28 ludzi, 8 zostało uznanych za zaginionych i 33 rannych

W czerwcu powrót do kraju i do września 1945 przejście remontu w United Engineering Co. Ltd. w Alameda, Kalifornia

- 1945-09-20 — Po zakończonych niepowodzeniem próbach morskich u wybrzeża Kalifornii uznanie za niezdatny do służby i 27 września 1945 wejście do San Diego

- 1946-07-09 — Przeniesienie do rezerwy w San Diego, ale pozostawienie w służbie

- 1947-01-15 — Wycofanie ze służby pozostającego w rezerwie w San Diego.

- 1968-06-30 — Skreślenie z listy floty (7 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1969-08-24 — Wykorzystanie jako celu koło wyspy San Clemente, Kalifornia

- 1976-04 — Sprzedaż na złom Luria Bros. & Co., Inc. z Cleveland, Ohio

- 1976-07 — Złomowanie

### **DD 666 Black**

- 1942-11-14 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1934-03-27)

- 1943-03-28 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-05-21 — Wprowadzenie do służby w stoczni marynarki na Brooklynie w Nowym Jorku; 15 listopada 1943 przybycie do Pearl Harbor. Do 22 stycznia 1944 pełnienie służby osłonowej u wejścia do laguny Tarawa, wzięcie udziału w pierwszej akcji bojowej podczas inwazji na atol Majuro na wyspach Marshalla, 25 stycznia - 8 lutego, później aktywność podczas lądowania koło Aitape i Hollandii, Nowa Gwinea, 22 kwietnia - 7 maja, inwazji na Saipan 11 czerwca - 4 lipca, zajęcia Guam 21 lipca - 10 sierpnia oraz operacji na Leyte 20-21

października i 13-14 listopada 1944. Następnie powrót do San Francisco na przegląd, który trwał do lutego 1945

- 1945-03-13 — Przybycie na Ulithi, dołączenie do TF 58. Wzięcie udziału w rajdach 5 i 3 Floty dla wsparcia operacji na Okinawie od 17 marca do 30 maja oraz operacjach przeciwko Japonii, 10 lipca - 15 sierpnia, do końca wojny. Pozostawienie na wodach japońskich do 1 września, kiedy jako jednostka TF 72 odszedł do Inchon w Korei

- 1945-11-10 — Wyjście z Tsingtao, Chiny do Stanów Zjednoczonych, po przybyciu rozpoczęcie dezaktywacji.

- 1946-08-05 — Wycofanie ze służby w San Pedro w Los Angeles, Kalifornia

- 1951-07-18 — Ponowne wprowadzenie do służby w Long Beach, Kalifornia i wcielenie do Floty Atlantyku.

- 1953-01-10 — Odejście z Norfolk na Pacyfik przez Kanał Panamski w rejs dookoła świata, przybycie do Korei 4 marca. Odejście przez Kanał Sueski do Norfolk, zawinięcie tam 6 sierpnia 1954

- 1955-01-26 — Przybycie do Long Beach po przydzieleniu do Floty Pacyfiku

- 1969-09-21 — Wycofanie ze służby

- 1969-09-26 — Skreślenie z listy floty (6 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ, 2 gwiazdy bojowe za służbę w Korei)

- 1971-02-17 — Sprzedaż na złom Chou's Iron & Steel Co. w Kaoshiung, Tajwan

### **DD 667 Chauncey**

- 1942-11-14 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-33-28 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-05-31 — Wprowadzenie do służby; 28 września wyjście z Norfolk, 19 września wejście do Pearl Harbor. Przydzielenie do osłony zespołu szybkich lotniskowców podczas serii ataków powietrznych na wyspę Wake 5 i 6 października 1943. Przybycie na Espiritu Santo 5 listopada, odejście 3 dni później dla wzięcia udziału w rajdzie na Rabaul 11 listopada; udział w przygotowaniu operacji desantowych na Tarawa 20 listopada oraz podczas w rajdach na Kwajalein i Wotje 4 grudnia 1943

- 1944-01-22 — Odejście z Funafuti w osłonie lotniskowców eskortowych w drodze na Majuro, uderzenie 30 stycznia, osłona lądowania na Aitape 22 kwietnia oraz ataków powietrznych na Nową Gwineę do 12 maja. 8 czerwca przybycie na Kwajalein na końcowe przygotowania operacji na Marianach, osłona lotniskowców podczas przedinwazyjnych rajdach na Saipan 13 i 14 czerwca, jak również operacji desantowej 15 czerwca. Od 9 lipca rozpoczęcie udziału w bombardowaniu Guam przed lądowaniami 21 lipca 1944

- 1944-08-10 — Odejście z Guam na Eniwetok i przegląd w Pearl Harbor; 14 października wyjście na Leyte, zapewnianie bliskiej osłony podczas lądowania na Leyte 20 października, dwa dni później wyjście w eskorcie nierozładowanych transportowców do Manus, następnie w listopadzie dwie podróże w eskorcie okrętów na Leyte i Palau

Po przeglądzie i szkoleniu na Zachodnim Wybrzeżu do końca lutego 1945 powrót do Pearl Harbor i przejście na Ulithi. Przydzielenie do TF 58. 14 marca wyjście w morze - prowadzenie uderzeń na lotniska Kiusiu, żegluga na Morzu Wewnętrznym oraz Kobe i Kure



Nadejście odwetu 19 marca, kiedy to lotnictwo japońskie przeprowadziło rajd bombowy, podczas którego ciężko uszkodzony został lotniskowiec *Franklin* (CV-13). Skierowanie *Chauncey* do jego wsparcia, a później zabezpieczenia podczas holowania. Następnie kontynuacja wsparcia sił lądowych oraz zadania osłonowe na wodach Okinawy. 29 maja odejście na przegląd i uzupełnienie zaopatrzenia do Zatoki San Pedro na Filipinach. Później dołączenie do TF 38, z którymi wzięcie udziału w ostatnich rajdach na Japonię

Po wojnie pozostawanie na Dalekim Wschodzie, realizacja zadań związanych z okupacją Japonii. 11 listopada opuszczenie Tsingtao, Chiny i odejście na Zachodnie Wybrzeże

- 1945-12-19 — Wycofanie ze służby wcielenie do rezerwy w San Diego

- 1950-07-18 — Ponowne wprowadzenie do służby; 1 listopada dołączenie do Floty Atlantyku. Działania operacyjne z Norfolk, Wirginia. 10 stycznia 1953 wyjście w morze na zachodnie wybrzeże – pierwszy etap rejsu dookoła świata. Po dotarciu do Sasebo, Japonia, od 11 lutego osłona lotniskowców TF 77 w Korei podczas ostatnich miesięcy poprzedzających zawarcie rozejmu. W czerwcu wyjście powrót przez Hongkong, Singapur, Colombo, Aden, Ateny, Neapol, Cannes i Gibraltar, zawinięcie do Norfolku 6 sierpnia 1953

- 1954-05-14 — Wycofanie ze służby.

- 1972-10-01 — Skreślenie z listy floty (7 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ, 2 za służbę w Korei)

- 1974-01-02 — Sprzedaż na złom Southern Scrap Material Co. z Nowego Orleanu

#### **DD 668 Clarence K. Bronson**

- 1942-12-09 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-04-18 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-06-11 — Wprowadzenie do służby; 21 listopada zawinięcie do Pearl Harbor na szkolenie końcowe, dołączenie do TF 58 w styczniu 1944. Osłona tego zespołu podczas uderzeń wspierających lądowanie na Kwajalein oraz ataków na Truk, Saipan i Guam w lutym, 15 marca wyjście z Espiritu Santo dla osłony lotniskowców wspierających lądowanie w Archipelagu Bismarcka od 19 do 25 marca. Wraz z Task Group 36.1 ponowny udział wraz z TF 38 w uderzeniach na Palau, Yap i Woleai

Pod koniec kwietnia 1944 udział w osłonie lądowań na Nowej Gwinei oraz powrót do rajdu na Truk 29-30 kwietnia. W maju dokowanie na Majuro, 6 czerwca ponowne wyjście wraz z TF 58 – udział w operacji na Marianach. Udział w osłonie przedinwazyjnej operacji powietrznej na Saipan, Rota, Tinian i Guam, później osłona lotniskowców w Bitwie na Morzu Filipińskim 19 i 20 czerwca, następnie aktywny w Bitwie w Zatoce Leyte 23-26 października, a poza tym operowanie jako wsparcie inwazji na Guam w lipcu i zajęciu wysp Palau we wrześniu 1944

W listopadzie i grudniu osłona uderzeń powietrznych lądowań na Mindoro, a w styczniu 1945 w atakach przeprowadzonych przez jego zespół na Formozę, Luzon, Nansei Shoto i porty chińskie, w lutym uczestnictwo w uderzeniach na Tokio, a 3-29 marca zapewnianie wsparcia ogniowego oraz prowadzenie patroli przeciwpodwodnych koło Iwo Jimy. Na początku kwietnia odejście na przegląd na Zachodnie Wybrzeże

- 1945-07-09 — Powrót do Pearl Harbor na szkolenie, 2 sierpnia wyjście w morze w celu uczestnictwa 6 dni później w bombardowaniu wyspy Wake. 27 sierpnia wejście na Sagami Wan, pełnienie służby w siłach okupacyjnych do 5 grudnia, kiedy to odejście do kraju. Po postojach w San Diego i Nowym Jorku, 12 kwietnia 1946 zawinięcie do Charleston

- 1946-07-16 — Wycofanie ze służby w Charleston, Południowa Karolina i przeniesienie do rezerwy

- 1951-06-07 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston, Południowa Karolina; nowa baza macierzysta Newport, Rhode Island

- 1953-05-18 — Odejście do Korei i 3 lipca dołączenie do TF 77; 10 listopada rozpoczęcie ostatniego etapu rejsu dookoła świata przez Hongkong, Aden, Gibraltar, Bermudy, itp., zawinięcie do bazy macierzystej 15 stycznia 1954. Przez następne cztery lata udział w szkoleniach i operacjach na wodach lokalnych wraz z 2 rejsami na Morze Śródziemne w 1955 i 1957, oddelegowaniach na Północny Atlantyk oraz pełnienie roli jednostki szkolnej mechaników okrętowych

W 1958 jako jednostka doświadczalna przydzielona do Laboratorium Echologii Podwodnej, a w 1959 odbycie kilku rejsów z rezerwistami marynarki wzdłuż Wschodniego Wybrzeża oraz na Karaibach od Charleston, Południowa Karolina, do nowej bazy macierzystej w Mayport, Floryda

- 1960-04-11 — Przeniesienie do rezerwy bez wycofywania z czynnej służby w Orange, Teksas

- 1960-06-29 — Wycofanie ze służby

- 1967-01-14 — Przekazanie Turcji w ramach dzierżawy

- 1967-05-12 — Wprowadzenie do służby we flocie tureckiej jako TCG *İstanbul* (D340)

- 1973-02-01 — Skreślenie z listy floty (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ, jedna za służbę w Korei) oraz sprzedaż Turcji

#### **DD 669 Cotten**

- 1943-02-08 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-06-12 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-07-24 — Wprowadzenie do służby; 9 października odejście z Norfolk, 31 października przybycie do Pearl Harbor – dołączenie do 5 Floty. Wyjście wraz z tymi siłami 10 listopada, uczestnictwo w inwazji na wyspy Gilberta

Powrót do Pearl Harbor 7 stycznia 1944, 16 stycznia wyjście wraz z TF 58 dla wsparcia uderzeń powietrznych na Wyspy Marshalla 29 i 30 stycznia. Bazując na Majuro udział w rajdzie na Truk 16 i 17 lutego, wsparciu w lądowaniu na wyspie Emirau oraz osłonie lotniskowców podczas wykonywania uderzeń powietrznych na wyspy Palau, Yap, Ulithi i Woleai pomiędzy 30 marca i 1 kwietnia. Następnie dołączenie do operacji na wodach Hollandii 21-24 kwietnia oraz uderzeń powietrznych na Truk, Satawan i Ponape 29 kwietnia - 1 maja

Po krótkim przeglądzie w Pearl Harbor ponowne dołączenie do TF 58 i udział w inwazji na Mariany. Osłona lotniskowców podczas uderzeń powietrznych na Saipan, 17 czerwca zatopienie sampana, aktywny w Bitwie na Morzu Filipińskim 19 i 20 czerwca oraz w osłonie uderzeń powietrznych na Guam, Palau, Yap, Ulithi i wyspy Bonin

- 1944-08-30 — Odejście z Eniwetok, dla wzięcia udziału w rajdach neutralizujących bazy japońskie na Filipinach pod-

czas inwazji na Karoliny, osłanianie uderzeń TF 38 na Okinawę, północny Luzon i Formozę 10-14 października, aktywny udział w Bitwie w Cieśninie Surigao 24, 25 i 26 października. Po Bitwie dołączenie do pościgu za wycofującymi się siłami japońskimi

- 1944-12-30 — Wyjście w morze dla wsparcia inwazji na Luzon poprzez osłonę uderzeń na Formozę, Luzon 6-7 stycznia, Zatokę Camranh, Indochiny, Hongkong i Canton oraz Nansei Shoto. Operowanie także na wodach Honsiu, Iwo Jima i Okinawy do końca marca 1945. Przejście na zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych na przegląd i szkolenie. Powrót na Pacyfik, udział w rajdzie na wyspę Wake 6 sierpnia 1945. Kotwiczenie w Zatoce Tokijskiej 3 września, pozostawanie w składzie sił okupacyjnych w Japonii do 3 grudnia, kiedy to odejście do kraju. Przybycie do San Diego 22 grudnia 1944 oraz Nowego Jorku 17 stycznia 1946

- 1946-07-15 — Wycofanie ze służby, wcielenie do rezerwy w Charleston, Południowa Karolina

- 1951-07-03 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston, Południowa Karolina, nowa baza macierzysta Newport, Rhode Island

- 1953-05-18 — Wyjście w morze na Zachodni Pacyfik, podczas którego patrolowanie u wybrzeży Korei. Odejście z Japonii na zachód dla zamknięcia pętli wokółziemskiej. Przybycie do kraju 15 stycznia 1954. Następnie rejs na Morze Śródziemne w składzie 6 Floty 28 lipca - 28 listopada 1955

- 1957-01-04 — Wyjście z Newport na nowy akwen operacyjny pomiędzy Massawa i Adenem, Capetown i Freetown, powrót 1 lipca 1957. Następnie kolejny rejs na Morze Śródziemne 3 września - 27 listopada 1957 oraz od marca do listopada 1959 ostatni rejs na Morze Śródziemne, Czerwone i do Zatoki Perskiej

- 1960-05-02 — Wycofanie ze służby w Norfolk, Wirginia oraz wcielenie do rezerwy

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ oraz jedna za służbę w Korei)

- 1975-07-31 — Sprzedaż na złom Consolidated Steel Corp. z Brownsville, Texas

### DD 670 *Dortch*

- 1943-03-02 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-06-20 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-08-07 — Wprowadzenie do służby; podczas października i listopada operowanie na Trinidadzie w roli okrętu zabezpieczającego operacje lotnicze oraz eskortie lotniskowca *Langley* (CVL-27)

- 1943-12-03 — Odejście z Norfolk w osłonie nowowprowadzonego do służby lotniskowca *Intrepid* (CV-11), przybycie do Pearl Harbor 28 grudnia. Udział w osłonie TF 58 na Wyspach Marshalla od 29 stycznia 1944, uczestnictwo w pierwszym rajdzie na Truk 16 i 17 lutego oraz na Mariany 23 lutego, w marcu na Emirau, a od 30 marca do 1 kwietnia w rajdach na wyspy Palau, Yap, Ulithi i Woleai. Później w operacji na Nowej Gwinei koło Hollandii 21/22 kwietnia i ponownie w rajdzie na Truk 29 kwietnia - 1 maja

Kontynuacja zadań osłonowych TF 58 podczas zajmowania i okupacji Saipan, Bitwy na Morzu Filipińskim oraz inwazji na Guam. Następnie w składzie 5 Floty udział w rajdach na wyspy Bonin 4 i 5 sierpnia 1944. Później powrót do osłony lądowania na Peleliu, Wyspy Palau, 15 września. Pozostawanie w składzie osłony lotniskowców podczas rajdów na Nansei Shoto, Formozę, Luzon oraz wybrzeże chińskie dla neutralizacji baz japońskich w ramach przygotowań do inwazji na Filipiny, a także wraz z lotniskowcami w Bitwie w Zatoce Leyte, 24-25 października

- 1945-02-10 — Działania w linii rozpoznania przed TF 58 podczas uderzenia na akwenie Zatoki Tokijskiej 16 i 17 lutego.

**Cotten (DD-669) na redzie Nowego Jorku, 14 sierpnia 1943 roku. Fotografia dobrze ukazuje rozmieszczenie uzbrojenia na okręcie w tym okresie. Fot. NH&HC**



Następnego dnia wraz z *Clarence K. Bronson* (DD-668) zaatakowanie i poważne uszkodzenie nieprzyjacielskiej jednostki dozorowej. Podczas akcji, odniesienie na *Dortch* ran przez 14 członków załogi

W dniu 19 osłona lądowania u wybrzeży Iwo Jima, 25 lutego ponowne dołączenie do lotniskowców podczas rajdu na Tokio, 1 marca osłona misji uderzeniowej oraz rozpoznania fotograficznego na Okinawie. Później powrót do służby na akwenu Iwo Jima, 29 marca odejście na zachodnie wybrzeże na przegład, przybycie do San Francisco 21 kwietnia 1945.

- 1945-07-09 — W drodze na Guam, 8 sierpnia bombardowanie Wyspy Wake. 27 sierpnia wejście na wody Zatoki Tokijskiej i służba w siłach okupujących Japonię do czasu odejścia do Stanów Zjednoczonych 5 grudnia 1945

- 1946-07-19 — Wycofanie ze służby, wcielenie do rezerwy w Charleston, Południowa Karolina

- 1951-05-04 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston, Południowa Karolina i przydzielenie do Floty Atlantyku, działania operacyjne z bazy w Newport, Rhode Island. W sierpniu 1952 uczestnictwo w operacji NATO „Mainbrace” na wodach Norwegii i Danii, powrót do Newport 9 października

- 1953-04-27 — Wyjście na Pacyfik i do października operowanie w składzie TF 77 na wodach koreańskich. Odejście na zachód w ramach rejsu dookoła świata, powrót do Newport w grudniu. W latach 1954/55 i 1957 służba w składzie 6 Floty na Morzu Śródziemnym, później powrót do zwykłych zadań

- 1957-12-13 — Wycofanie ze służby wcielenie do rezerwy w Filadelfii, Pensylwania

- 1961-08-16 — Wypożyczony Argentynie

- 1961-08-19 — Wprowadzony do służby w Marynarce Argentyny jako *ARA Espora* (D-21)

- 1974-11 — Zakończenie służby w Marynarce Argentyny; dezaktywacja

- 1975-09-01 — Skreślenie z listy floty amerykańskiej (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ, jedna za służbę w Korei) i sprzedaż Argentynie

- 1977 — Wycofanie ze służby i skreślenie z listy floty argentyńskiej; sprzedaż Aranta S.A. (przypuszczalnie 1978) na złom

- 1979-2 — Przekazanie na złom Aranta S.A.

#### DD 671 *Gatling*

- 1943-03-03 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-06-20 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-08-19 — Wprowadzenie do służby w New York Navy Yard; po rejsach zgrywających załogę oraz początkowym okresie służby eskortowej i szkoleniowej, 3 grudnia wyjście z Norfolk w eskorcie lotniskowca *Intrepid* do San Francisco, przybycie tam 22 grudnia. Następnego dnia odejście do Pearl Harbor

- 1944-01-16 — Wyjście wraz z TF 58 dla wsparcia nadchodzącej inwazji na Wyspy Marshalla; później ciągła służba w zespołach szybkich lotniskowców, w akcji podczas uderzeń na Truk oraz Mariany (luty), Emirau (marzec) oraz archipelagu Palau - kwiecień. Następnie Hollandia, Wakde, Sawar, Sarne, Aitape, zatoki Tanahmerah i Humboldta 21 do 26 kwietnia oraz Truk ponownie pod koniec kwietnia 1944. Wsparcie przez *Gatling* inwazji i okupacji Marianów 10 czerwca - 5 lipca oraz aktywność podczas Bitwy na Morzu Filipińskim 19 i 20 lipca 1944

Do końca tego miesiąca ponowne uderzenie przez zespoły lotniskowców na Palau oraz Yap i Ulithi, na początku sierpnia zapewnianie wsparcia ogniowego podczas uderzenia na wyspy Bonin oraz we wrześniu ponowna osłona uderzenia lotniskowców na cele położone na Filipinach. W październiku wzięcie udziału w uderzeniu na Okinawę - 10-tego oraz na Formozę, Luzon i wyspy Visayan od 11-tego do 23-tego

- 1944-10-24 — Po zbombardowaniu i zatopieniu przez nieprzyjaciela lekkiego lotniskowca *Princeton* (CVL-23) w Bitwie na Morzu Sibuyan, uratowanie z niego przez *Gatling* ponad 300 rozbitków, których przewiózł na Ulithi. Następnie ponowne dołączenie do zespołów lotniskowców, z którymi w listopadzie i grudniu uczestnictwo w uderzeniach na Filipiny

29 grudnia 1944 wyjście w morze z zespołem operacyjnym dla przeprowadzenia uderzeń na Formozę i Luzon w styczniu 1945. W lutym uczestnictwo w pierwszych atakach na Tokio i Honsiu. Przybycie 18 kwietnia do San Francisco, podczas kolejnych dwóch miesięcy przejście przegładu i remontu

Po zakończeniu remontu i szkolenia zgrywającego załogę, eskortowanie *New Jersey* (BB-62) i *Biloxi* (CL-80) na Eniwetok, w drodze bombardowanie wyspy Wake. Kontynuacja eskortowania pancernika, 9 sierpnia przybycie na Guam. Po kapitulacji, skierowanie *Gatling* do Japonii w eskorcie transportowców wojska, i 3 września 1945 wejście na wody Zatoki Tokijskiej jako jednostki Morskich Sił Okupacyjnych Sprzymierzonych

- 1946-07-16 — Wycofanie ze służby w Charleston, Południowa Karolina, wcielenie do Atlantyckiej Floty Rezerwowej

- 1951-06-04 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston, Południowa Karolina; do sierpnia 1952 działania u wybrzeży atlantyckich, po czym wejście do stoczni marynarki w Filadelfii na modernizację

Pod koniec 1952 wyjście z Newport w rejs na wody europejskie w ramach Operacji „Mainbrace”, a później w uczestnictwo w karaibskiej Operacji „Springboard”

- 1953-06-03 — Przybycie do Tokio i dołączenie do TF 77, wsparcie amerykańskich sił w Korei. Później odbycie rejsu dookoła świata z zawinięciem do Manili, Sajgonu, Singapuru, Colombo oraz po przejściu Kanału Sueskiego do Francji i Portugalii. Powrót do Filadelfii pod koniec lata 1953

Po remoncie i szkoleniu na wodach Nowej Anglii wyjście do Portugalii, Francji i Włoch, a później przejście przez Kanał Panamski i przybycie 7 października 1955 do Guayaquil w Ekwadorze. Podczas następnych czterech lat wizyty w Hiszpanii, Grecji, Turcji, Libanie, Francji, Anglii, Kuby, Puerto Rico oraz na końcu w Iranie i Pakistanie. Następnie 11 października 1959 powrót do Newport, Rhode Island

- 1960-05-02 — Wycofanie ze służby w Norfolk, Wirginia i wcielenie do Atlantyckiej Floty Rezerwowej

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ i jedna za służbę w Korei)

- 1977-02-22 — Sprzedaż na złom Union Minerals & Alloy Corp. z Nowego Jorku, Nowy Jork

#### DD 672 *Healy*

- 1943-03-04 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-07-04 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-09-03 — Wprowadzenie do służby w New York Navy Yard; po okresie rejsów zgrywających załogę i służby na



wodach lokalnych odejście na Pacyfik, przybycie do San Francisco 4 grudnia i Pearl Harbor 11 grudnia 1943

- 1944-01-16 — Wyjście w morze – uczestnictwo w zajęciu Wysp Marshalla, następnie udział w neutralizacji Truk 17-18 lutego oraz wsparcie uderzeń na Saipan, Tinian i Guam w końcu lutego. Kolejne tygodnie – osłona lotniskowców podczas uderzeń na Wyspy Palau 30 marca, Yap i Ulithi następnego dnia, a Woleai 1 kwietnia, później powrót na Majuro

- 1944-04-14 — Ponowne wyjście w morze, udział w osłonie *Enterprise* (CV-6) podczas uderzeń na Nową Gwineę, operacji lądowania w Zatoce Tanahmerah oraz wsparcie kolejnego rajdu na Truk 29-30 kwietnia, powrót na Majuro 4 maja 1944

Odejście z Majuro 6 czerwca – udział w inwazji na Mariany jako jednostka osłonowa 11-12 oraz 19-21 czerwca, przybycie na Eniwetok 9 lipca. Po ponownym wyjściu w morze 17 lipca, zespół lotniskowców *Healy’a* prowadził powtarzalne ataki na Guam, a następnie 25 lipca wykonał uderzenie na Palau. Wraz z TF 58 osłaniał uderzenia na wyspy Bonin i Volcano 4-5 sierpnia, później zespoły atakowały wyspy Bonin, Palau oraz cele na Filipinach od końca sierpnia do 17 września

- 1944-09-21 — Powrót na Manus z zespołem lotniskowców i odejście na Ulithi dla sformowania wielkiego zespołu operacyjnego do działań na Zachodnim Pacyfiku. Spotkanie się w morzu składającego się z 17 lotniskowców zespołu i przeprowadzenie uderzenia na Okinawę 10 października, a później ciężkie 3-dniowe uderzenie powietrzne na Formozę. 19 października prowadzenie przez *Healy* działań osłonowych w trakcie ataków powietrznych na instalacje położone na Filipinach

- 1944-10-24 — Dołączenie do TG 38.3 koło Luzonu, następnego dnia przeprowadzenie serii ataków przez lotniskowce osłanianie przez *Healy* oraz inne jednostki nawodne na zespół lotniskowców japońskich admirała Ozawy, które próbowały przeciwdziałać flocie amerykańskiej. Zatopienie 4 lotniskowców japońskich przez samoloty amerykańskie

Następne uderzenia 5 listopada skierowane były przeciwko lotniskom na Luzonie oraz żegludze w Zatoce Manilskiej. Kontynuowanie operacji do 2 grudnia i powtórzenie 14-16 grudnia. Po przejściu strasznego tajfunu 18 grudnia, w wyniku którego zatoniły niszczyciele *Hull*, *Monaghan* i *Spence*, poszukiwanie przez *Healy* ich rozbitków po czym 24 grudnia 1944 powrót na Ulithi

Powrót na Filipiny TG 38.3, która wyszła w morze 30 grudnia, później do 8 stycznia 1945 atakowanie Formozy i Luzonu. Następnie skierowanie zespołu na Morze Południowochińskie ponowne ataki na Formozę, Zatokę Camranh, Sajgon, Hongkong i Hainan. Zanim 21 stycznia 1945 zespół został wycofany zatopił ponad 130 000 ts jednostek nieprzyjaciela

- 1945-02-19 — Osłona lotniskowców podczas inwazji na Iwo Jima i następujących po niej atakach na bazy na Macierzystych Wyspach Japońskich 4-27 marca. W końcu marca eskortowanie transportowca *Thuban* (AKA-19) przez Saipan i Eniwetok do Pearl Harbor, przybycie tam 4 kwietnia. Następnie odejście na remont do Zatoki San Francisco, przybycie tam 23 kwietnia

- 1945-06-20 — Wyjście w morze do strefy działań wojennych, 2 sierpnia opuszczenie akwenów Hawajów, wraz z pancernikiem *New Jersey* oraz innymi jednostkami przejście na Zachodni Pacyfik, przybycie na Guam 11 sierpnia. Przejście na Iwo Jima, otrzymanie informacji o kapitulacji sił japońskich. Krótka służba w roli jednostki kontroli portu w Zatoce Tokijskiej, 5 września odejście z pasażerami do Stanów Zjednoczonych

Wyokrętowanie pasażerów w San Diego, 21 grudnia 1945 odejście do Nowego Jorku, zawinięcie tam 17 stycznia 1946. Następnie przejście do Charleston, Południowa Karolina

- 1946-07-11 — Wycofanie ze służby w Charleston, Południowa Karolina i wcielenie do rezerwy

- 1951-08-03 — Ponowne wprowadzenie do służby w Charleston, Południowa Karolina; po rejsach zgrywających załogę uczestnictwo w szkoleniach obrony przeciwpodwodnej, przeciwlotniczej oraz działań osłonowych. 29 stycznia 1953 odejście w rejs dookoła świata włącznie z patrolowaniem wybrzeża Korei. Powrót do Norfolk 6 lutego 1954

Dołączenie do 6 Floty w 1955, wyjście 5 listopada na Morze Śródziemne, gdzie pozostawanie do 26 lutego 1956, kiedy to powrót do Norfolk. Następnie rejs szkolny z podchorążymi marynarki do Europy Północnej; powrót do Annapolis 31 lipca 1956. Następnie wzięcie udziału w operacjach na wodach lokalnych, spędzenie miesiąc w roli okrętu szkolnego Szkoły Morskiego Uzbrojenia Minowego w Yorktown, Wirginia. 19 marca 1957 zawinięcie do Norfolk. Następnie przebazowanie do Filadelfii, Pensylwania

- 1958-03-11 — Wycofanie ze służby w Filadelfii i ponowne wcielenie do rezerwy

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1976-04-12 — Sprzedaż na złom Luria Bros. & Co. Inc. z Filadelfii, Pensylwania

### DD 673 *Hickox*

- 1943-03-12 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-07-04 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-09-10 — Wprowadzenie do służby; po rejsach zgrywających załogę, 21 listopada opuszczenie Norfolk i zawinięcie do Pearl Harbor 12 grudnia. Dołączenie do TF 58, 16 stycznia 1944 wyjście w morze dla wzięcia udziału w pierwszych rajdach przeciwko lotniskom na Wyspach Marshalla. W ciągu kolejnych tygodni osłanianie rajdów na Truk, Wyspy Marshalla i Nową Gwineę

- 1944-04-01 — Zniszczenie przez *Hickox* operujący wraz z *Hunt* (DD-674) dwóch małych frachtowców japońskich koło wyspy Woleai. Na początku czerwca osłanianie lotniskowców wykonujących pierwsze uderzenia na wyspy Wake i Saipan, 13 czerwca zatopienie na Marianach małej jednostki dozоровej, a 19 czerwca dołączenie do sił biorących udział w Bitwie na Morzu Filipińskim. Podczas dwudniowych zmagani powietrznych flota japońska straciła 395 (92%) samolotów swych lotniskowców, 31 (72%) wodnopłatowców oraz około 50 maszyn bazowania lądowego. Do końca lata operowanie z TF 58 w osłonie lotniskowców prowadzących uderzenia na Iwo Jima i Guam

- 1944-09-11 — Dołączenie do 3 Floty dla osłony lotniskowców; po rajdach na Okinawę i Formozę 12-13 października, powrót wody filipińskiej dla wzięcia udziału w Bitwie w Zatoce Leyte. W czterech jej oddzielnych starciach 24-26 października 1944 Japończycy stracili 3 pancerniki, 10 krążowników, 4 lotniskowce, 9 niszczycieli oraz okręt podwodny. Operowanie *Hickox* z 3 Flotą do 7 listopada

- 1944-11-14 — Dołączenie do lotniskowców, eskortowanie ich w operacjach na Filipinach oraz wsparcie lądowania na Mindanao 11 grudnia



Hunt (DD-674) w marszu z dużą prędkością, 25 kwietnia 1959 roku.

Fot. U.S. Navy

- 1945-02-01 — Ponowne dołączenie do TF 58, 16 lutego osłona lotniskowców podczas pierwszego rajdu na Tokio od czasów słynnego rajdu Halsey'a-Doolittle'a w kwietniu 1942. Kontynuowanie przez *Hickox* wsparcia lotniskowców do początków wiosny. 19 marca poważne uszkodzenie lotniskowca *Franklin* (CV-13) przez samoloty nieprzyjacielskie. Skierowanie *Hickox* do ratowania jego załogi. Po podniesieniu z wody niemal 70 osób niszczyciel operowanie bezpośrednio pod płonąca rufą lotniskowca uratowanie 18 osób z okrętu oraz 3 kolejnych z wody. Doprowadzenie lotniskowca 24 marca na Ulithi i 5 kwietnia odejście dla wspierania sił na Okinawie

- 1945-05-29 — Wycofanie z działań operacyjnych i odejście na Guam, później odejście do kraju przez San Pedro i Pearl Harbor. 6 lipca przybycie do San Francisco na przegląd, pozostawanie tam do początku września

- 1946-12-10 — Wycofanie ze służby w San Diego i wcielenie do rezerwy

- 1951-05-19 — Ponowne wprowadzenie do służby; 13 października przybycie do Newport, Rhode Island dołączenie do Floty Atlantyku. 6 września, w składzie 20 Eskadry Niszczycieli wraz z innymi okrętami, rozpoczęcie rejsu dookoła świata, podczas którego udział w turze służby w TF 77 w Korei, zapewnianie wsparcia artyleryjskiego. Powrót wraz z pozostałymi okrętami do Newport w kwietniu 1953. Następnie, wykonywanie różnych zadań do 30 sierpnia 1957, kiedy po raz ostatni powrócił do Newport. Dwa tygodnie później przejście do Filadelfii, Pensylwania

- 1957-12-20 — Wycofanie ze służby w Filadelfii i wcielenie do rezerwy

- 1968-11-15 — wypożyczenie Korei Południowej oraz następnego dnia formalne wprowadzenie do służby we flocie południowokoreańskiej jako ROKS *Pusan* [wymawiane także jako *Busan*] (DD-93)

- 1975-06-02 — Skreślenie z listy floty amerykańskiej i sprzedaż Korei Południowej (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ, 2 za służbę w Korei)

#### DD 674 Hunt

- 1943-03-31 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-08-01 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey.

- 1943-09-22 — Wprowadzenie do służby w Nowym Jorku, Nowy Jork; po rejsach zgrywających załogę, 2 grudnia wyjście z Norfolk na Pacyfik. 24 grudnia 1943 wejście do Pearl Harbor i dołączenie do Zespołu Szybkich Lotniskowców TF 58 jako element osłony przeciwpodwodnej zespołu lotniskowców *Essex* (CV-9), *Intrepid* (CV-11) i *Cabot* (CVL-28)

- 1944-01-16 — Wyjście wraz z TF 58 dla wsparcia inwazji na Wyspy Marshalla. 29 stycznia rozpoczęcie przez samoloty z TF 58 uderzenia na wyspę Roi w atolu Kwajalein. Następnego dnia dołączenie przez niszczyciel do pancerników *South Dakota* (BB-52), *North Carolina* (BB-55) i *Alabama* (BB-60) ostrzeliwujących cele na północnych plażach wysp Roi i Namur; 5 lutego 1944 wraz z *Essex* wejście po zaopatrzenie na dopiero co zdobytą lagunę Majuro

- 1944-02-12 — Wyjście z większością TF 58 na Truk gdzie okręty przybyły 17 lutego. Rozpoczęcie systematycznego niszczenia japońskich okrętów i samolotów na tym obszarze. Trafienie przez siły amerykańskie 2 lekkich krążowników, 4 niszczycieli, 3 krążowników pomocniczych, 6 jednostek pomocniczych innych klas, 137 091 ton jednostek handlowych oraz zniszczenie lub uszkodzenie pomiędzy, 250 a 275 samolotów.

Uczestnictwo w kolejnej dużej akcji wsparciu pierwszego, dużego uderzenia powietrznego na Peleliu 20 marca, poprzedzającym zniszczenie w towarzystwie *Hickox* (DD-673) 1 kwietnia koło Woleai dwóch, 38-metrowych frachtowców wykorzystywanych jako jednostki patrolowe. Wsparcie rajdu na wyspę Wake 24 maja, uderzeń powietrznych przeciwko Marianom 11-15 czerwca oraz począwszy od 19 czerwca obecność w pierwszych dniach Bitwy na Morzu Filipińskim

- 1944-08-30 — Wyjście z Pearl Harbor jako element osłony *New Jersey* oraz dołączenie do zespołu lotniskowca *Bun-*

ker Hill koło Wysp Admiralicji 6 września i wzięcie udziału w operacji uderzeniowej na południowe wyspy Palau

Towarzyszenie lotniskowcom operującym u wybrzeży północnego Luzonu podczas lądowania na Leyte 20 października, następnie do końca roku kontynuacja służby jednostki osłaniającej uderzenia lotniskowców przeciwko Formozie i obszarom zajęтым przez Japończyków na Filipinach

- 1945-02-16 — Osłona zespołu lotniskowców podczas dwudniowych ciężkich zmagani na akwenie w Zatoce Tokijskiej, później wsparcie lądowania na Iwo Jima 19-22 lutego. 18 marca spotkanie z lotniskowcem *Franklin* (CV-13) koło Wysp Ryukyu. Następnego dnia zrzućenie przez pojedynczy samolot nieprzyjacielski dwóch bomby na lotniskowiec, który stanął w ogniu. Zbliżenie się przez *Hunt* do płonącego lotniskowca i uratowanie 429 rozbitków. Przewiezienie rozbitków na brzeg, 5 kwietnia powrót do działań na Ryukyu

- 1945-04-08 — Podjęcie służby jednostki dozoru radiolokacyjnego koło Okinawy. 14 kwietnia uderzenie w jego pokład przez kamikaze, który ściął maszt główny i rozerwał przedni komin. Dla usunięcia uszkodzeń odejście niszczyciela 30 maja z wysp Ryukyu do Zatoki Leyte

- 1945-06-10 — Wyjście do Stanów Zjednoczonych i 6 lipca 1945 przybycie na przegład stoczniowy do San Francisco

- 1945-12-15 — Wycofanie ze służby w San Diego i wcielenie do rezerwy

- 1951-10-31 — Ponowne wprowadzenie do służby w San Diego; wyjście 14 lutego 1952 i przybycie do Newport, Rhode Island 3 marca 1952

- 1954-06-01 — Wyjście do Yokosuka i zawinięcie tam 7 lipca. 21 października wyjście z Sasebo, Japonia w drugi etap rejsu dookoła świata przez Hongkong, Singapur, Kanał Sueski i Neapol. 12 grudnia przejście przez Cieśninę Gibraltarską, powrót do Newport 18 grudnia 1954

W kolejnych latach – rejs na Morze Śródziemne 1956/57, wizyta w Rio de Janeiro oraz rejs szkolny z podchorążymi w 1957, rejs na Karaiby w 1958, a także inne typowe działania operacyjne związane z walką przeciwpodwodną, konwojowaniem oraz ćwiczeniami bojowymi w oparciu o bazę w Newport

- 1963-12-30 — Wycofanie ze służby w Filadelfii i wcielenie w skład Rezerwowej Floty Atlantyku

- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty

- 1975-08-14 — Sprzedaż na złom Consolidated Steel Corp. w Brownsville, Teksas

## DD 675 *Lewis Hancock*

- 1943-03-31 — Położenie stępki w Federal Shipbuilding & Dry Dock Co. w Kearny, New Jersey (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-08-01 — Wodowanie w Federal SB & DD Co. w Kearny, New Jersey

- 1943-09-29 — Wprowadzenie do służby; po rejsach zgrywających załogę, 6 grudnia wyjście w towarzystwie *Langley* (CVL-27) z Nowego Jorku na Pacyfik. Przybycie do Pearl Harbor w dzień Bożego Narodzenia i dołączenie do TF 58

- 1944-01-16 — Odejście wraz z TG 58.2 dla wzięcia udziału w inwazji na Wyspy Marshalla i powrót na Majuro 4 lutego. Udział w składzie zespołu operacyjnego w pierwszym uderzeniu na japońską bazę morską na Truk 16 i 17 lutego. Podczas tej operacji zniszczenie kilku japońskich okrętów, niemal 200 000 ton żeglugi handlowej oraz około 275 samolotów

- 1944-03-15 — Wyjście wraz z TG 58.2 na 5-miesięczne

operowanie na wysuniętych rubieżach, w tym: uderzenie na Palau pod koniec marca, zajęcie Hollandii w kwietniu, uderzenie na obszar Marcus-Wake w maju, zmniejszanie obrony Saipan, Tinian, Guam i innych wysp mariańskich począwszy od 11 czerwca oraz bombardowanie Saipan 13-tego

Następnie Bitwa na Morzu Filipińskim trwająca 19 i 20 czerwca, potem operacje na Marianach w lipcu rajdy na wyspy Bonin i Palau, później rajdy na pasy startowe na Filipinach, Okinawie i Formozie. Operowanie jako okręt dozorowy w Bitwie w Zatoce Leyte - asystowanie przy zatopieniu japońskiego niszczyciela

- 1945-02 — Dołączenie do 5 Floty, uczestnictwo w serii rajdów przeciwko Macierzystym Wyspom Japońskim, uderzenia na Tokio 16 i 25 lutego oraz rejon Kobe-Osaka 19 marca 1945.

- 1945-05-10 — Odejście do Stanów Zjednoczonych i zawinięcie do San Francisco 6 lipca. Przegład dokowy do 30 sierpnia, 7 września 1945 przejście do San Diego na dezaktywację

- 1946-01-10 — Wycofanie ze służby w San Diego i wcielenie do rezerwy

- 1951-05-19 — Ponowne wprowadzenie do służby w Long Beach, Kalifornia. 11 października odejście z San Diego na Wschodnie Wybrzeże, 27 października 1951 przybycie na modernizację do Newport, Rhode Island

- 1952-09-06 — Wyjście z Newport i 20 października zawinięcie do Yokosuka. Po dodatkowym szkoleniu, na początku grudnia wejście na wody koreańskie. Po krótkiej służbie na wschodnim wybrzeżu Korei, 18 grudnia 1952 przebazowanie na koreańskie wybrzeże zachodnie, na którym do końca roku prowadzenie operacji z brytyjskim lotniskowcem *Glory* (R 62). W styczniu 1953 odejście z Zatoki Tokijskiej do Newport przez Azję Południowowschodnią, Środkowy Wschód, Kanał Sueski i Morze Śródziemne, itp. Zamknięcie pętli wokółziemskiej przed powrotem do kraju

Rozpoczęcie serii operacji wzdłuż Wschodniego Wybrzeża oraz oddelegowań do Europy. Od października 1953 przez 4 miesiące operował na wodach europejskich, odejście do kraju 24 stycznia 1954 i operowanie wzdłuż wybrzeża Atlantyku do czasu ponownego oddelegowania do Europy w maju 1955. Przez 4 miesiące operowanie z brytyjską Home Fleet oraz Marynarą hiszpańską

- 1956-04-15 — Wyjście z Newport w ślad za rosnącym napięciem na Środkowych Wschodzie, 9 maja przejście przez Kanał Sueski i operacje na Morzu Czerwonym i w Zatoce Perskiej, 14 sierpnia 1956 powrót do kraju

- 1957-05-06 — Wyjście z Newport, odejście na wschód na ćwiczenia 6 Floty i 5-tygodniowe operowania na Morzu Czerwonym, w Zatoce Adenkiej oraz Oceanie Indyjskim. 31 sierpnia zakończenie ostatniego rejsu zagranicznego w Newport

- 1957-12-18 — Wycofanie ze służby w Filadelfii po przybyciu tam 24 września i wcielenie do Floty Rezerwowej Atlantyku

- 1967-08-01 — Po modernizacji przekazanie Brazylii i tego samego dnia wprowadzenie do służby w Marynarce Wojennej Brazylii jako CT *Piauí* (D-31)

- 1973-03-15 — Skreślenie z listy floty amerykańskiej (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ, 2 za służbę w Korei)

- 1973-04-11 — Sprzedaż przez Marynarkę amerykańską Brazylii

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego  
Jarosław Palasek





część V

# Kosmiczna flota ZSRR i Rosji

## *Kosmonawt Władimir Komarow*

W tym czasie, kiedy rozpoczynało się projektowanie statku badawczego *Kosmonawt Władimir Komarow* (projekt 1917 „Sirius”, główny projektant A.E. Michajłow), flota kosmiczna składała się z kilku statków, które mogły wykonywać jedynie najprostsze czynności, aby monitorować kosmiczne loty. Tymczasem szybkie tempo rozwoju radzieckiego programu kosmicznego, charakterystyczne dla lat 60-tych, wymagało rozwiązania powtarzających się problemów ekspansji przez nowe statki. Koniecznością stał się statek typu uniwersalnego, który mógł całkowicie zastąpić stacjonarny punkt pomiarowy, współpracujący z orbitalnymi i międzyplanetarnymi obiektami kosmicznymi w dowolnym punkcie światowego oceanu. Postanowiono stworzyć statek badawczy na bazie statku do przewozu ładunków suchych *Gieniczewsk* (typu „Bieżica”, projekt 595), który po wybudowaniu w chersońskiej stoczni w 1966 roku wykonał tylko jeden rejs na Kubę. W styczniu 1967 roku statek zacumował przy nabrzeżu w leningradzkiej stoczni. Na zaprojektowanie i przebudowę statku przeznaczono sześć mie-

sięcy. W kwietniu 1967 roku, statek otrzymał nazwę pilota-kosmonauty ZSRR Władimira Komarowa. Musiano ponownie wyposażić statek tak, żeby na nim można było rozmieścić złożone wielkogabarytowe radio-techniczne systemy, które do tego czasu instalowano tylko na naziemnych punktach pomiarowych, oraz stworzyć dogodne warunki do pracy i życia 240 członków załogi oraz ekspedycji.

Przede wszystkim, trzeba było zainstalować dwie osmiometrowe paraboliczne anteny na dwuosiowych oporopowrotnych łożyskach. W tym celu potrzebna była hydrostabilizacyjna platforma, zdolna do utrzymania poziomego położenia z dokładnością do 15 minut przy prędkości wiatru 20 m/s i stanie morza do sześciu stopni. Do dyspozycji projektantów był platforma do stabilizacji artylerii, która mogłaby zapewnić wymaganą dokładność tylko w przypadku braku wiatru. Rozwiązanie zostało znalezione w zastosowaniu radiowych sferycznych ukryć, które chroniły łożyska antenowe i oporopowrotne łożyska nie tylko przed wiatrem, ale również przed deszczem, śniegiem, bryzą słonej morskiej wody i innymi. Wysoka dokładność wyma-

gana przez anteny, wymagała znacznego zwiększenia sztywności kadłuba statku.

Wymagana liczba laboratoriów, biurowych i mieszkalnych pomieszczeń nie pasowała do wymiarów istniejącego kadłuba. Dlatego projektanci zwiększyli wysokość burty o 2,5 metra, zabudowując zupełnie nową dziobową i rufową nadbudówkę. To rozwiązało problem układ statku, ale znacznie pogorszyła się jego stabilność, to było nie do zaakceptowania z punktu widzenia bezpieczeństwa pływania i skomplikowało stabilizację anten. Trzeba było zwiększyć szerokość statku w jego środkowej części o 2,7 m za pomocą dodatkowych burtowych przedziałów. Aby osiągnąć szacowany zakres systemu nakazowo-pomiarowego włączono wzmacniacze parametryczne, chłodzone ciekłym azotem, dla uzyskania którego, zainstalowano kriogeniczną instalację na statku. Po raz pierwszy urządzenie zostało wykorzystane w celu uwzględnienia kołysania w pomiarach prędkości promieniowej.

Podczas budowy statku badawczego *Kosmonawt Władimir Komarow* po raz pierwszy zastosowano system ochrony załogi przed falami radiowy-



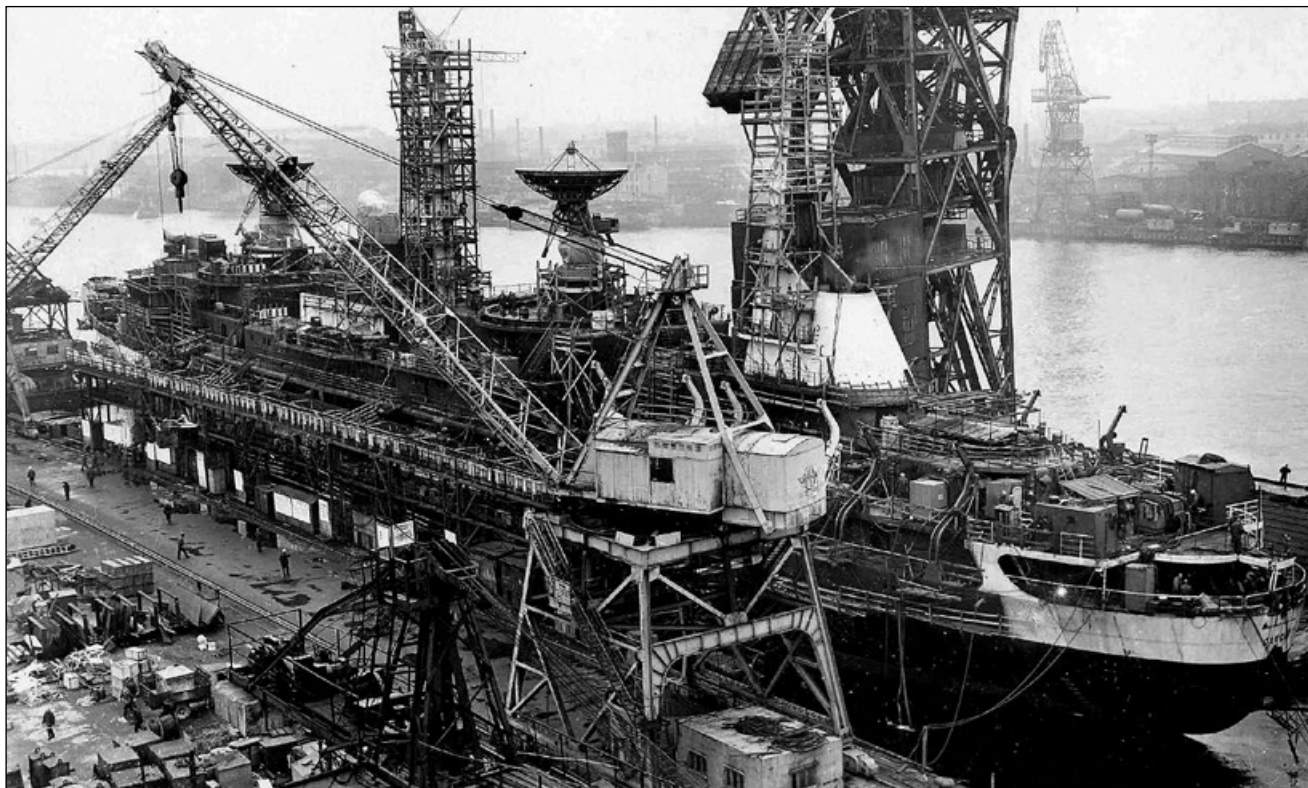
Trzy ciekawe, w kolejności chronologicznej, ujęcia z przebudowy frachtowca *Gieniczewsk* dla kosmicznej floty w Stoczni Bałtyckiej w Leningradzie.  
Fot. grzecznościowo Awiabaza

mi potężnych pokładowych nadajników. Wprowadzono sygnalizację alarmującą o pracy urządzeń nadawczych w celu ochrony personelu przed promieniowaniem z potężnych nadajników radiowych, ekranowano pomieszczenia użytkowe, umieszczono sygnalizację alarmową we wszystkich punktach statku, gdzie istniało ryzyko napromieniowania.

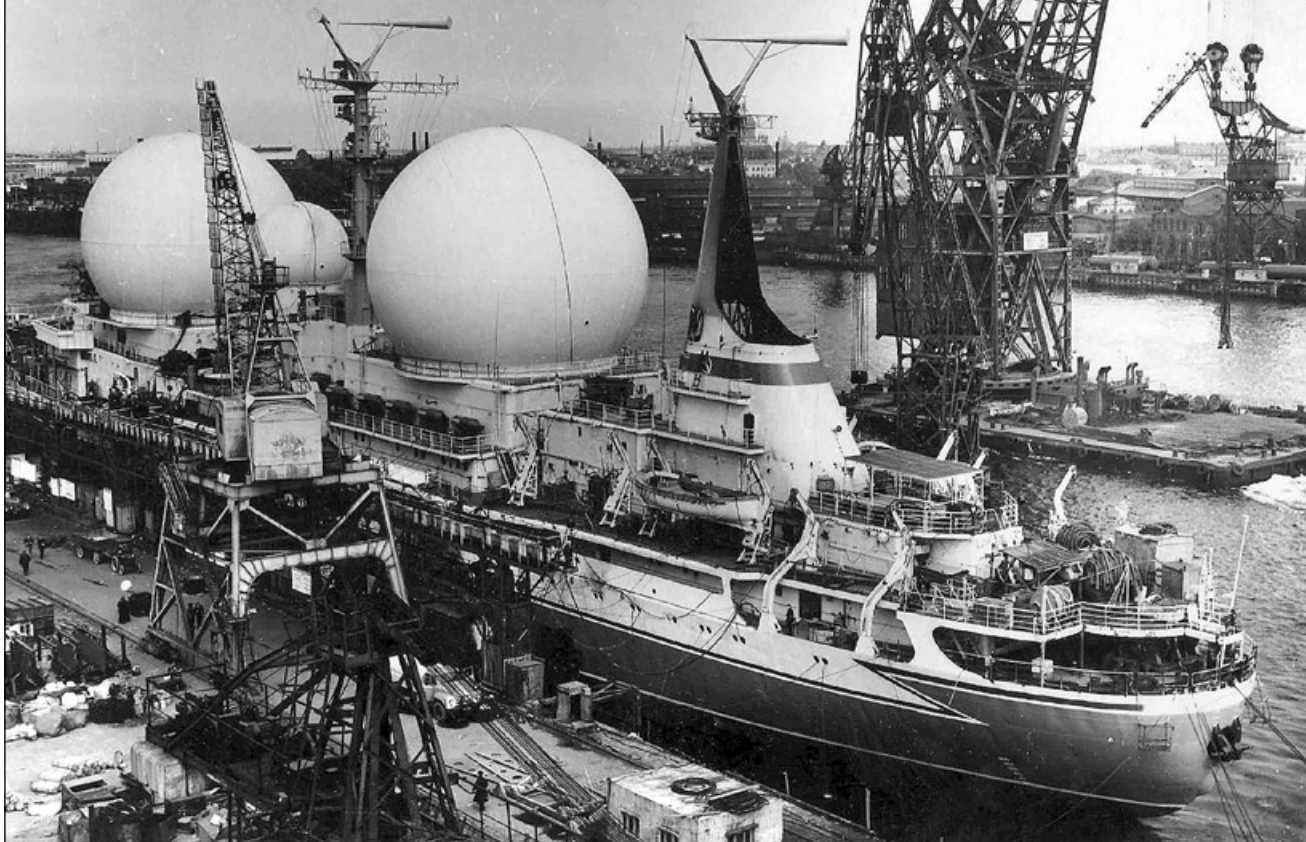
Statek miał dwie platformy, cztery pokłady, dziobową i rufową nadbudówkę, podzielony był wodoszczelnymi grodziami na 15 przedziałów. Jako główny napęd służył niskoobrotowy dwusuwowy diesel 7 DKRN 74/160 o mocy 9000 KM produkcji Briańskich Zakładów Maszynowych. Zasilanie ogólne statku zapewniała stacja elektryczna o mocy 900 kW. Sprzęt eks-

pedycyjny był zasilany z osobnej stacji elektrycznej o mocy 2400 kW. Systemy klimatyzacyjne i wentylacji utrzymywały w laboratoriach, pomieszczeniach mieszkalnych i wspólnych stałą temperaturę około 20°C, przy wahaaniach temperatury na zewnątrz w zakresie od -30° do +30°C.

Zainstalowany na statku badawczym *Kosmonawt Władimir Komarow* wie-







łozadaniowy system dowodząco-pomiarowy pracował w zakresie fal decymetrowych (UHF). Przeprowadzał on pomiary odległości i prędkości radialnej obiektów kosmicznych, odbierał dane telemetryczne i informacje naukowe, przekazywał dowództwu informacje, prowadził rozmowy z kosmonautami. Wszystkie elementy kosmicznych i służbowych systemów były objęte ogólną kontrolą i kierownictwem.

Dwie kierunkowe anteny (odbioru i nadawania) o parabolicznym lustrze o średnicy zwierciadła 8 m, parametryczne wzmacniacze wejściowe, chłodzone ciekłym azotem, były urządzeniami o dużej mocy pozwalającymi na utrzymanie kontaktu radiowego z obiektami kosmicznymi na okołoksiężycowych dystansach (400 000 km). Taką komunikację z okrętowej stacji śledzenia po raz pierwszy przeprowa-

dzono w pracach z automatycznymi stacjami międzyplanetarnymi „Sonda-4” i „Sonda-5”.

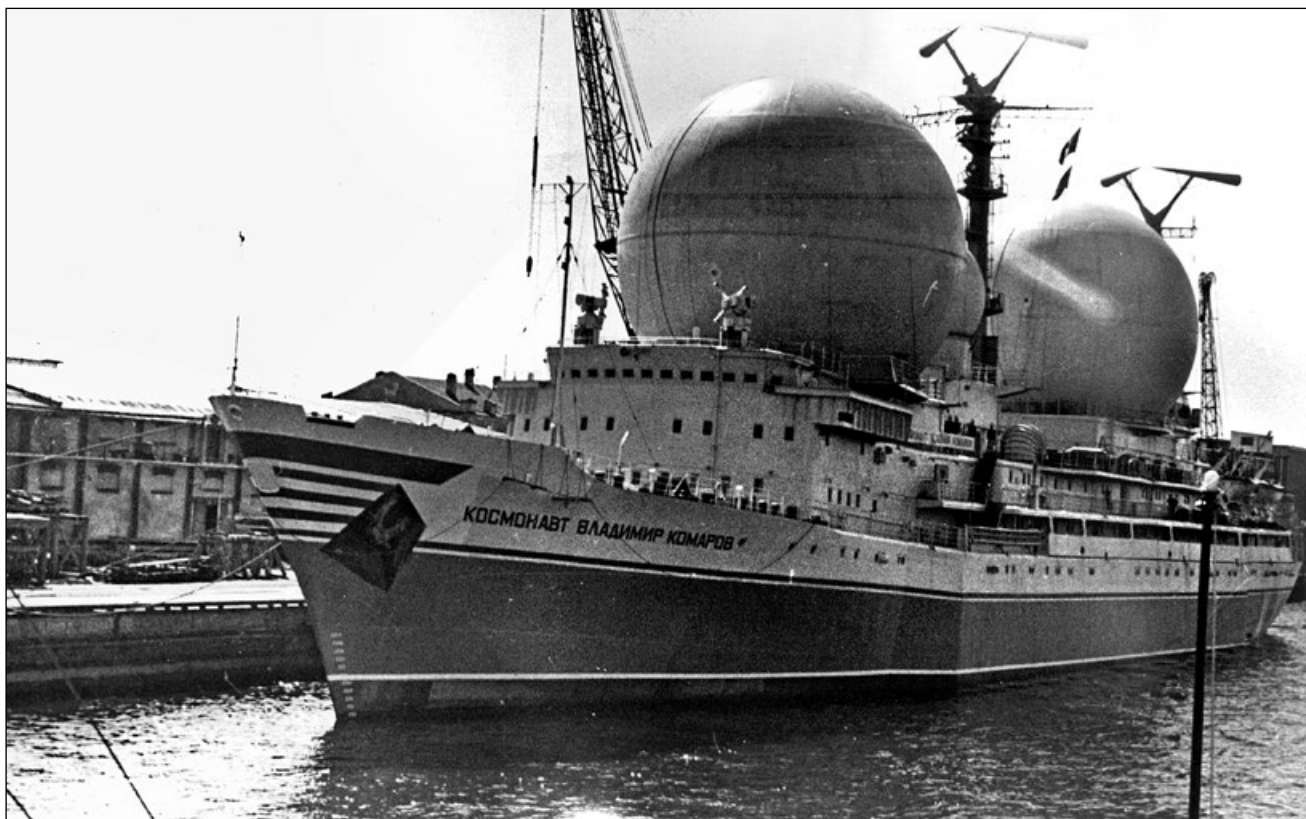
Trzecia paraboliczna antena o średnicy 2,1 m przeprowadzała automatycznie śledzenia satelitów i generowała sygnały do korygowania programu anteny naprowadzania. Wszystkie trzy anteny zamontowane były na stabilizowanych platformach. 8-metrowe lustro razem z dwuosiowym nośnym urzą-

**Efekt finalny przebudowy, Kosmonawt Władimir Komarow na próbach morskich.**

**Fot. Moskowskij Muzej morskogo kosmического флота**







**Kosmonawt Władimir Komarow w ujściu z lat 70-tych. Dobrze widoczne poszerzenie kadłuba na śródokręciu. Fot. zbiory Jana Marczaka**

dzeniem obrotowym i stabilizowaną platformą ważyło 28 ton, ciężar małej anteny z platformą 18 ton.

Anteny umieszczone w radioprzezroczystych osłonach, o średnicy 18 m, średnica osłony dla małej anteny wynosiła 7,5 m. Konstrukcja wszystkich trzech osłon była identyczna. Waga

dużej osłony 20 ton, małej 2 tony. Składają się one z płyt warstwowych wykonanych z włókna szklanego. Panele były połączone ze sobą za pomocą kleju. Systemy pokładowe statku badawczego *Kosmonawt Władimir Komarow* miały ten sam skład i w przybliżeniu taką samą charakterystykę (biorąc pod

uwagę modernizację i zużycie w czasie służby), co na innych uniwersalnych jednostkach floty kosmicznej. Urządzenia systemów kosmicznych i pokładowych rozmieszczono na jednostce w 43 laboratoriach. Przyjmowanie i przekazywanie sygnałów radiowych obsługiwało 40 anten różnych typów.

**Kosmonawt Władimir Komarow w połowie lat 70-tych. Dobrze widoczne rozmieszczenie kopuł anten oraz pozostałego wyposażenia elektrycznego. Fot. Mike Lennon**





**Kosmonawt Władimir Komarow w ujęciu od rufy.**

**Fot. Giennadij Macenko**

Sprzęt systemów kosmicznych i pokładowych zainstalowanych na statku badawczego *Kosmonawt Władimir Komarow*, został opracowany w latach 50-tych i miał znacznie większy rozmiar i wagę niż nowoczesny sprzęt o podobnym przeznaczeniu. Potrzebował on dla ustawienia i eksploatacji dużych powierzchni laboratoryjnych, **Kosmonawt Władimir Komarow w burtowym ujęciu z lat 80-tych.**

co doprowadziło do ograniczenia powierzchni dla mieszkalnych i użytkowych pomieszczeń. Dlatego warunki zamieszkiwania tutaj były gorsze niż warunki na uniwersalnych statkach badawczych floty kosmicznej, zbudowanych później. Członkowie załogi i ekspedycji umieszczeni zostali w kajutach jedno-, dwu- i czteroosobowych. Na

statku były magazyny z chłodniami, dwa kuchenie, stołówka załogi i ekspedycji, dwie mesy. Dla rekreacji przewidziano salon wypoczynkowy, bibliotekę, salę sportową i basen pływacki.

Aby przebudować jednostki projektu 595 w statki badawcze należało zdemonstrować około 2500 ton konstrukcji, zainstalować ponad 8000 ton nowych kon-

**Fot. Giennadij Macenko**





Główne dane techniczne <i>Kosmonawt Władimir Komarow</i>	
Pełna wyporność, t	17 850
Maksymalna długość, m	155,7
Maksymalna szerokość, m	23,3
Zanurzenie, m	8,8
Moc silnika głównego, KM	9000
Szybkość, węzły	15,8
Zasięg pływania, mile	18 000
Zapas paliwa, t	5500
Zapas oleju smarowego, t	86
Zapas pitnej wody, t	320
Liczba załogi i ekspedycji, ludzie	239

strukcji i urządzeń, podstawy nowych pokładów i platform. W ich skład weszły też nowe stalowe nadbudówki o wadze około 750 ton, wiele głównych i pomocniczych grodzi, lokalnych wzmocnień. Trzeba było wyposażać około 850 różnych pomieszczeń, zainstalować 4 dodatkowe generatory Diesla po 600 kW, jeden 300 kW i awaryjny o mocy 100 kW. Zamontowano 600 głównych i zespołowych desek rozdzielczych energii elektrycznej i ułożono kable elektryczne o łącznej długości 529 km. Konieczne było zainstalowanie trzech pomocniczych kotłów o wydajności pary do 8 t/godz., sześć parowych maszyn chłodniczych, ponad 200 wentylatorów i 350 chłodnic powietrza. Zamontowano systemy kosmiczne i pokładowe o całkowitej masie 500 t. Złożoność prac zakładu przebudowującego określono na 3,5 mln norm prac. Liczba pracujących na statku osiągnęła 4500 ludzi.

Budowa statku badawczego została zakończona próbami morskimi w lipcu 1967 r. W procesie testowania sprzętu kosmicznego stosowano samolot-laboratorium, sztuczne satelity ziemi „LS” i „Mołnija-1”. Od początku budowy pływającego sztabowo-badawczego kompleksu do jego oddania minęło tylko 5 miesięcy i 20 dni! To doświadczenie zostało później wykorzystane do stworzenia innych uniwersalnych okrętów floty kosmicznej. W pierwszy ekspedycyjny rejs *Kosmonawt Władimir Komarow* wyszedł z Leningradu 1 sierpnia 1967 roku. Macierzystą bazą statku została Odessa.

Stworzenie unikalnego statku zostało uhonorowane w 1971 roku Nagrodą Państwową. Jej laureatami zostało dziesięciu czołowych specjalistów, którzy uczestniczyli w budowie *Kosmonawta Władimira Komarowa*.

Pokładowy punkt pomiarowy na statku badawczym *Kosmonawt Władimir Komarow*, był eksploatowany pra-

wie 22 lata - do maja 1989 roku. W tym czasie wykonano 27 ekspedycyjnych rejsów o długości od jednego do jedenastu miesięcy, pokonano na oceanach ponad 700 tysięcy mil. *Kosmonawt Władimir Komarow* brał udział w kontroli i zarządzania lotem obiektów kosmicznych praktycznie wszystkich typów - od stacji orbitalnych „Salut” i „Mir”, kosmicznych statków „Sojuz” i „Progress” po międzyplanetarne stacje „Wenera” i „Wega”.

*Kosmonawt Władimir Komarow* powrócił do Odessy z ostatniego ekspedycyjnego rejsu 22 maja 1989 roku. W 1991 roku, po upadku Związku Radzieckiego, statek stał się własnością ukraińskiej Żeglugi Czarnomorskiej i w rejsy ekspedycyjne więcej nie wyszedł, a potem został zakupiony za 1,5 mln rubli przez firmę „Ekos-Konwersja” i został przebazowany do Sankt-Petersburga. Statek był używany do transportu samochodów do Rosji z Niemiec i różnych ładunków do Abu Zabi (Zjednoczone Emiraty Arabskie). 3 listopada 1994 roku *Kosmonawt* przybył do Alang (Indie), gdzie został rozebrany na złom.

#### *Akademik Siergiej Korolow*

W 1968 roku największy projektant przemysłu stocznioowego w południowej Ukrainie - CKB „Czarnomorsudoprojekt” oraz Stocznia Czarnomorska otrzymały od Ministerstwa Obrony polecenie zaprojektowania i budowy statku naukowo-poszukującego kosmicznej służby *Akademik Siergiej Korolow*.

Ze względu na wagę problemu, kierownictwo Stoczni Czarnomorskiej postanowiło wykorzystać do budowy statku doświadczonych specjalistów, którzy brali udział w budowie krążowników śmigłowcowych *Moskwa* i *Leningrad*, kierowanymi przez głównego konstruktora Iwana Iosifowicza Winnika. Starszym konstruktorem *Korolowa* został Igor Nikołajewicz Owdienko.

Budowę prowadziły te same oddziały konstrukcyjne i technologiczne stoczni, które brały udział w budowie okrętów lotniczych.

*Akademik Siergiej Korolow* powstał na mocy decyzji Komitetu Centralnego KPZR i Rady Ministrów ZSRR, opublikowanej we wrześniu 1968 roku. Głównym projektantem okrętu (projekt 1908, oznaczenie „Canopus”) został naczelnik CKB „Czarnomorsudoprojektu” Siergiej Mitrofanowicz Kozłow. Wszystkimi pracami projektowymi faktycznie kierował zastępca głównego projektanta Jurij Teodorowicz Kamienieckij.

Statek miał dwie platformy i cztery pokłady. Poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi kadłub był podzielony na 14 przedziałów. Na statku były dwie nadbudówki - dziobowa i rufowa. Pokłady i platformy były połączone przez pięć wind towarowych.

Jednostka miała nieograniczony zasięg pływania oraz wysoką dzielność morską, zapewniającą bezpieczeństwo pływania przy każdym stanie morza. W skład głównego napędu wchodził wolnoobrotowy dwusuwowy silnik Diesla 8DKRN 74 / 160-2 o mocy 12 000 KM produkcji Briańskich Zakładów Maszynowych. Napęd urządzeń, w które był wyposażony statek, pozwalał zachować go na kursie w trakcie seansów sesji, jeśli znajdował się on w dryfie i przy niskich obrotach. Jeden pędnik znajdował się w dziobowym poprzecznym kanale. Na rufie znajdowały się dwa zespoły napędowe, które oprócz utrzymania kursu, pozwalały jednostce na utrzymanie prędkości do 3 węzłów. Okrętowa elektrownia składała się z sześciu generatorów diesla o mocy po 600 kilowatów. Zapasy pitnej wody były uzupełniane przez odsalania o wydajności 20 ton/dobę.

Na *Akademiku Siergieju Korolowie* rozbudowano dodatkowo nadbudówki dla rozmieszczenia stanowisk, laboratoriów i pomieszczeń mieszkalnych dla ponad 300 członków załogi i ekspedycji naukowych. Montaż systemów klimatyzacji zapewniał komfortowe warunki w pomieszczeniach mieszkalnych i użytkowych. Członków załogi i ekspedycji umieszczono w pojedynczych i podwójnych kajutach. W przypadku długotrwałych rejsów ich uczestnicy mieli do dyspozycji salony wypoczynkowy, bibliotekę z czytelnia, kino





**Ciekawa fotografia Akademika Siergieja Korolowa wykonana w Hawanie w 1972 roku.**

dla 250 widzów, siłownię, dwa baseny (kryty i odkryty), a nawet salę białą. Mesa miała 64 miejsca, stołówka 156 miejsc. Blok medyczny składał się z ambulatorium, sali operacyjnej oraz gabinetów radiologicznego, fizjoterapeutycznego i stomatologicznego.

Wielofunkcyjny kierująco-pomiarowy system, w który wyposażono statek, przeznaczony był do przekazu na kosmiczne obiekty poleceń i programów zarządzania, dla pomiarów trajektorii (odległości i prędkości radialnej), dla

telemetrycznego monitorowania funkcjonowania urządzeń pokładowych i dla dwukierunkowej telegraficzno-telefonicznej łączności z załogami pilotowanych kosmicznych statków oraz stacji orbitalnych.

System kierująco-badawczy pracował w zakresie fal UHF. Składał się on z dwóch anten parabolicznych: antena o średnicy 2,1 m, zamontowana na dziobowej nadbudówce i schowana w radioprzezroczystej kopule i jednej z anten o średnicy 12 m, położona

w środkowej części statku, na pokładzie pierwszego piętra nadbudówki. 12-metrowa antena paraboliczna to główna antena systemu kierująco-badawczego, mała antena o średnicy 2,1 m spełniała funkcję pomocniczą.

Oprócz kierująco-pomiarowego systemu na statku były oddzielne stacje do odbioru danych telemetrycznych i do dwukierunkowej telegraficzno-telefonicznej łączności z kosmonautami. Anteny tych stacji zostały umieszczone na pokładzie dziobowej nadbudówki

**Fot. zbiory Reinharda Kramera**

**Akademik Siergiej Korolow prezentuje rozmieszczenie anten oraz wyposażenia elektronicznego, połowa lat 70-tych. Fot. Giennadij Macenko**







Jeszcze jedna fotografia *Korolowa* wykonana w Hawanie w 1972 roku.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

i w rufowej części pokładu szalupowego. Normalna praca kierująco-pomiarowego systemu odbywała się w szero-

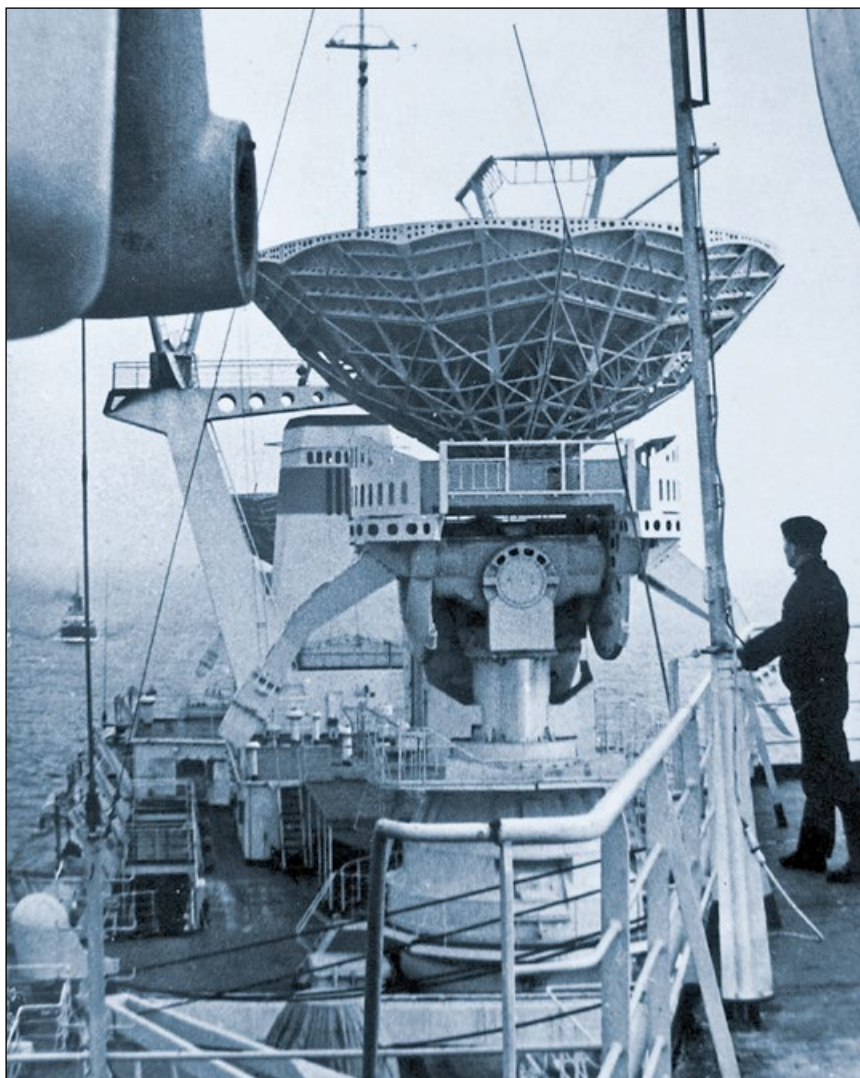
kim zakresie warunków pogodowych: przy prędkości wiatru 20 m/s i falowania morza do 7 stopni. Umiejscowienie

statku badawczo-śledzącego do łączności na oceanie odbywało się za pomocą systemu nawigacji satelitarnej. Funkcjonowały też inne urządzenia, które dostarczały dodatkowych informacji nawigacyjnych. Dokładność połączenia były wystarczające do różnego rodzaju prac, w tym pomiarów trajektorii. Powiązanie jednostki z płaszczyzną horyzontu i płaszczyzną południka geograficznego odbywało się przy użyciu pomiarów żyroskopowych. Kurs, kąt odchylenia od kursu, kąty burtowego i podłużnego odchylenia emitowano z dokładnością do 3 minut. Wartości te docierały do komputerów, tworząc sygnały do stabilizacji anten. Te z kolei wprowadzały sygnały z urządzeń optyczno-elektronicznych, które mierzyły odkształcenie statku pod wpływem wiatru i fal.

Główna wielokanałowa linia łączności statku badawczego z Centrum Kontroli Lotów przechodziła przez satelity „Mołnia”. W tym celu używano drugiej rufowej 12-metrową antenę. Wszystkie trzy paraboliczne anteny posiadają trzyosiowe systemy kierowania i stabilizacji do kątów burtowych, kołysanie się i odchyłania. Antenami mógł kierować ręcznie operator z laboratorium, kierowanie może również odbywać się automatycznie w zależności od programu odczytanego z komputera, albo w trybie śledzenia sygnałów radiowych pochodzących z satelity. Oprócz systemu łączności satelitarnej na statku był

Zbliżenie anten *Korolowa*.

Fot. grzecznościowo Awiabaza





Główne dane techniczne statku badawczego *Akademik Siergiej Korolow*

Pełna wyporność, t	21 460
Maksymalna długość, m	181,9
Maksymalna szerokość, m	25,0
Zanurzenie, m	7,9
Moc głównego silnika, KM	12 000
Szybkość, węzły	17,5
Zasięg pływania, mile	22 500
Zapas paliwa, t	5300
Zapas oleju napędowego, t	117
Zapas pitnej wody, t	1547
Autonomiczność, doby	120
Liczebność załogi i ekspedycji, ludzie	300

rozległy kompleks środków komunikacji, pracujący w zakresie średnich, krótkich i ultrakrótkich fal. Utażniona łączność z Centrum Kontroli Lotów dostarczona była z dowolnego obszaru pływania statku po oceanach. Anteny kompleksu łącznościowego rozmieszczono na fokmaszcie, grotmaszcie i na dziobowej oraz rufowej nadbudówce. W sumie statek miał 50 anten różnego typu i przeznaczenia.

Zarządzanie pokładowymi kompleksami radiotechnicznymi było zautomatyzowane, na pokładzie było własne centrum komputerowe z dwoma uniwersalnymi komputerami „Mińsk-32” i kilkoma wyspecjalizowanymi.

Flaga państwowa ZSRR została podniesiona na statku 26 grudnia 1970

roku. Portem bazowania była Odessa. W pierwszy ekspedycyjny rejs statek wypłynął 18 marca 1971 roku. W latach 1971-1990 *Akademik Siergiej Korolow* przeprowadził 20 ekspedycyjnych rejsów, trwających od trzech do dziesięciu miesięcy. Pływanie zajęło mu w sumie prawie dziesięć lat, przepłynął on po oceanach około pół miliona mil. Rejony i treści ekspedycyjnych zadań w większości pokrywały się z pracami statku badawczego *Kosmonawt Jurij Gagarin* - były to przede wszystkim kontrola i zarządzanie orbitalnymi kompleksami „Salut” i „Mir”, automatycznymi i załogowymi statkami „Sojuz”, „Progress” oraz innymi obiektami podczas ich łączenie się, lotu orbitalnego oraz podczas lądowania.

*Akademik Siergiej Korolow* uczestniczył w programach misji międzyplanetarnych lotów licznych stacji typu „Mars” i „Wenus”. W 1988 roku, 7 i 12 lipca, wraz ze statkami badawczymi *Kosmonawt Gieorgij Dobrowolskij* i *Kiegiostrow* kontrolował kanałami telemetrycznymi uruchamianie kolejnych stopni rakiet nośnych podczas startu dwóch międzyplanetarnych stacji typu „Fobos”. Dane telemetryczne po opracowaniu wysyłano do Centrum Kontroli Lotów. Sterowania i zarządzanie lotem wielu innych satelitów i sond międzyplanetarnych przeprowadzono także z udziałem statku badawczego *Akademik Siergiej Korolow*.

W 1991 roku, po rozpadzie Związku Radzieckiego, statek stał się własnością ukraińskiej Żeglugi Czarnomorskiej i w rejsy ekspedycyjne więcej nie wyszedł. *Akademik Siergiej Korolow* w 1993 roku pod flagą Ukrainy udał się na Kubę i Teneryfę. Potem postawiono go na cumie, a w 1996 roku udał się do Alang na złomowanie.

(ciąg dalszy nastąpi)

**Tłumaczenie z języka rosyjskiego**  
**Dariusz Kołodziejczyk**  
**Korekta Marek Supłat**

## SUPPLEMENT

Brytyjska fregata *Zulu* typu „Tribal” wpływająca do bazy Portsmouth, 21 lipca 1983 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena







Fot. grzecznościowo Uri Dotan Bochner

„Gale” na redzie Hajfy.

# Izraelskie siły podwodne

## Trzecia generacja — okręty podwodne typu „Gal”

### Wstęp

Eksplotacja nabytych w Wielkiej Brytanii pochodzących z okresu II Wojny Światowej okrętów podwodnych pozwoliła zebrać izraelskiej flocie cenne doświadczenia. Okręty podwodne stanowiły istotne wzmocnienie nie tylko floty lecz całego potencjału wojennego Izraela. Niemniej zaistniały też poważne problemy. Ze względu na wiek oraz fakt intensywnej eksploatacji przez nowego właściciela okres aktywnej służby tych jednostek pod izraelską banderą był krótki, gdyż po upływie niewielu lat następował kres możliwości utrzymywania sprawności technicznej tych jednostek. Okręty te były przestarzałe, a ich potencjał modernizacyjny niewielki – zresztą modernizacja jednostek, których okres służby i tak był krótki nie była opłacalna. Ponadto duże rozmiary dotychczas eksploatowanych okrętów utrudniały operowanie na ograniczonych akwenach, szczególnie wodach przybrzeżnych, gdzie izraelskim jednostkom niejednokrotnie przychodziło działać. Wreszcie duża liczebność załóg potrzebnych do ich obsadzenia niosła ryzyko dużych strat w ludziach.

Wszystkie te czynniki powodowały, że izraelskiej flocie niezbędne były nowe okręty podwodne odpowiadające jej specyficznym wymogom. Co więcej pozyskanie takich jednostek stało się w latach 70-tych ubiegłego wieku możliwe. Aby wyjaśnić w czym rzecz cofnąć się trzeba do 1960 r. kiedy to Konrad Adenauer, ówczesny kanclerz Republiki Federalnej Niemiec, złożył szefowi rządu żydowskiego państwa Dawidowi Ben – Gurionowi zapewnienie o wszechstronnej pomocy w ramach niemieckich odszkodowań. Jednak rozwój wydarzeń był taki, że z różnych przyczyn RFN odżegnywał się od pomocy wojskowej, a w samym Izraelu otrzymanie broni czy okrętów wojennych od Niemiec również byłoby co najmniej kontrowersyjne. Udało się jednak wypracować rozwiązanie tego problemu polegające na przekazaniu przez stronę niemiecką środków finansowych oraz co niemniej ważne szczegółowych informacji technicznych (rysunki konstrukcyjne etc.) pozwalających na budowę okrętów podwodnych dla Izraela w stoczni państwa trzeciego.

Projekt okrętów podwodnych opierał się na niemieckim typie (klasie) 206 z uwzględnieniem izraelskich wymogów takich jak zapewnienie odpowiednich warunków do działania z ich pokładów operatorów sił specjalnych, przystosowanie jednostek do pływania w ciepłej strefie klimatycznej itp. Natomiast budowę zrealizować miała brytyjska firma Vickers z którą strona izraelska podpisała stosowną umowę w dniu 6 kwietnia 1972 r. Wykonawca oznaczył powierzone mu do zbudowania jednostki jako typ (klasa) 540. Na marginesie nie sposób uciec od uwagi, że rzadka to sytuacja, gdy dany typ okrętu podwodnego słusznie określić można jako niemiecki i brytyjski zarazem.

Nowe izraelskie okręty podwodne otrzymały nazwy i numery *Gal* 72, *Tanin* 74 oraz *Rahav* 76. Kalendarium budowy oraz służba i końcowe losy tych jednostek przedstawione zostaną w dalszej części niniejszego artykułu. Natomiast w tym miejscu godzi się poświęcić kilka słów ich nazwą. Mianowicie *Gal* (גל), czyli nazwa pierwszej jednostki i całego typu (klasy) zarazem, znaczy w języku hebrajskim fala i właśnie motyw fali domi-

nuje w godle okrętu. Zarazem Gal jest też imieniem popularnym w Izraelu, a imię to nosił syn Abrahama Dora, trzeciego z kolei dowódcy flotyli okrętów podwodnych (pełnił tę funkcję w latach 1968-1971) i co warto odnotować w dojrzałym wieku Gal Dror służył na jednym z okrętów podwodnych typu „Gal”. Z kolei Tanin oraz Rahav względnie Rahab to starotestamentowe potwory morskie. Ich nazwy nosiły już pierwsze izraelskie okręty podwodne typu „S” (patrz OW nr 142). Przy tym stał się swego rodzaju tradycją, że nazwy wycofanych ze służby okrętów podwodnych otrzymują nowe. Jedynie nazwy Dakar (pol. miecznik), którą nosiła utracona wraz z całą załogą jednostka typu „T” (patrz OW nr 143) nie nadano już żadnemu innemu izraelskiemu okrętowi podwodnemu.

### Charakterystyka ogólna

Podstawowe dane okrętów przedstawiały się następująco: wymiary kadłuba 48,5 m x 4,7 m x 3,8 m (dł. x szer. x zan.), przy czym podana długość to wymiar maksymalny, natomiast długość między pionami wynosiła 45 m, zaś długość kadłuba sztywnego 33 m. Wyporność okrętów najczęściej podawana jest na ok. 540 ton wyporność nawodna i ok. 600 t. wyporność podwodna. Jednak powyższe wartości należy traktować orientacyjnie, bowiem w dostępnych źródłach istnieją pewne różnice jeśli chodzi o wymiary i dość znaczne (rzędu kilkudziesięciu ton) rozbieżności w zakresie wyporności. Jako pewien punkt odniesienia warto odnotować, że gdy *Gal* transportowano do muzeum (patrz dalej) jego masa wynosiła 450 t. O ile wiadomo jednostka nie została „wypatroszona” zachowując większość urządzeń i mechanizmów wewnętrznych była natomiast bez paliwa, wody etc. Co się tyczy aparacji zewnętrznej, to tak kadłub jak i kiosk pod względem kształtów zasadniczo odpowiadały niemieckiemu pierwowzorowi czyli typowi (klasie) 206. Manewrowanie okrętami zapewniały stery dziobowe (składane – chowające się do kadłuba) oraz stery krzyżowe na rufie. Dopuszczalne zanurzenie jednostek określano na 200 m. Załogi okrętów liczyły po 23 osoby. Przedstawiając charakterystyki opisywanych jednostek nie sposób uciec od porów-

nania z poprzednikami. Okręty typu „Gal” nie tylko były nowocześniejsze, ale i mniejsze mając 48,5 m długości wobec 66,1 typu „S” oraz 84,28 m typu „T”. Było to istotne z punktu widzenia operowania na ograniczonych i płytkich akwenach, szczególnie wodach przybrzeżnych, gdzie prowadzić miano misje rozpoznawcze oraz wysadzania na ląd komandosów. Również niewielka liczebność załogi miała znaczenie ekonomiczne i ograniczała ewentualne straty. Kończąc opis generalistów warto jeszcze wspomnieć o wyposażeniu jednostek w system awaryjnego opróżniania zbiorników balastowych umożliwiającym szybkie wynurzenie w sytuacji tego wymagającej. System czynił okręty bezpieczniejszymi, natomiast jego wadą było zastosowanie jako czynnika roboczego wysoce toksycznej hydrazyny.

### Napęd

Klasyczny dla konwencjonalnych okrętów podwodnych napęd składał się z dwóch silników wysokoprężnych MTU 12V 493 AZ80 o mocy 1 200 KM do pływania nawodnego oraz pojedynczego silnika elektrycznego AEG o mocy 1900 KM do pływania podwodnego. Opisana siłownia pracowała na jeden wał zakończony siedmio skrzydłową śrubą napędową. W położeniu nawodnym jednostki rozwijały 11 węzłów zaś prędkość maksymalna pod wodą wynosiła 17 w. Przy prędkości ekonomicznej 6 węzłów zasięg pływania wynosi 2500 mil morskich, a przy prędkości 11 w. zasięg wynosi 1800 Mm. Dodać warto, że użycie sil-

Jeden z okrętów podczas ćwiczeń.

ników wysokoprężnych w zanurzeniu na głębokości peryskopowej umożliwiała tak zwane „chrapy”. Pływając przy ich pomocy jednostki rozwinać mogły prędkość 9 węzłów.

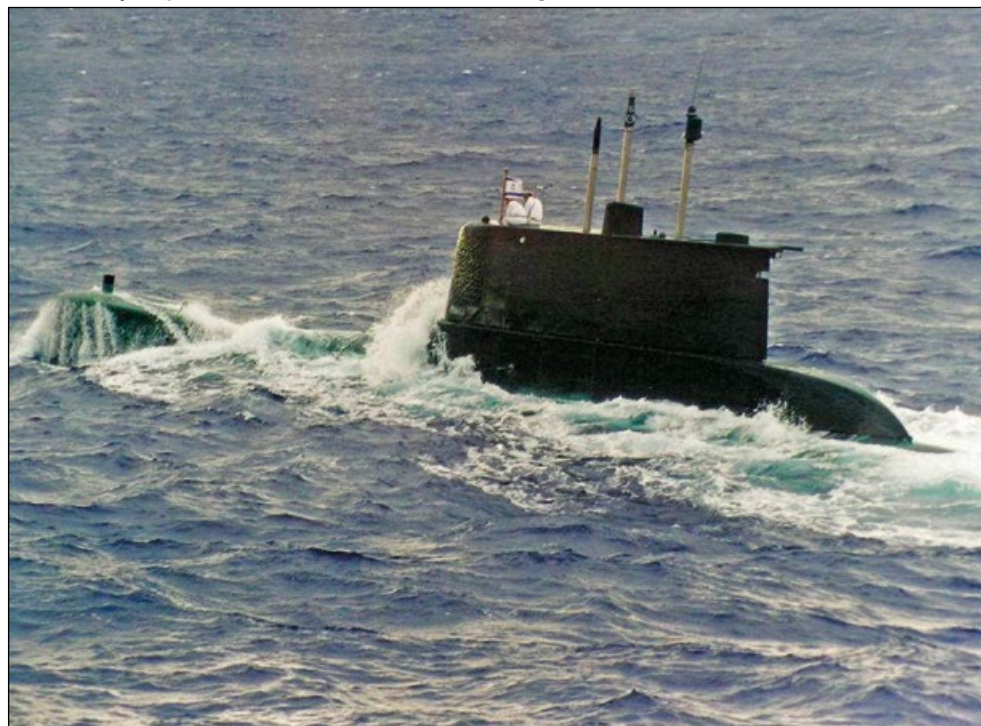
### Sensory

Obserwacji wzrokowej służyły peryskopy, lecz zasadnicze znaczenie miały sensory elektroniczne. Jednostki posiadały radar KH 1006 o mocy nadajnika 25 kW pracujący na częstotliwości 9,65 GHz (długość fali 3 cm). Urządzenia hydrolokacyjne zintegrowane były w ramach systemu CSU (Compact Sonar U-Boote – pol. kompaktowy, w sensie małogabarytowy, sonar okrętów podwodnych). Nie jest to pojedyncze urządzenie, lecz zespół (kompleks hydrolokacyjny) wykorzystujący kilka anten, który może pracować tak w reżimie aktywnym jak i pasywnym. Służy realizacji szeregu zadań takich jak wykrywanie oraz śledzenie obiektów podwodnych i nawodnych, wypracowywanie danych do strzelania, wykrywanie min i omijanie przeszkód podwodnych etc. Prócz tego okręty wyposażono w aktywne i pasywne środki przeciwdziałania elektronicznego. Jednostki posiadały również urządzenia łączności radiowej, linie transmisji danych oraz telefon podwodny.

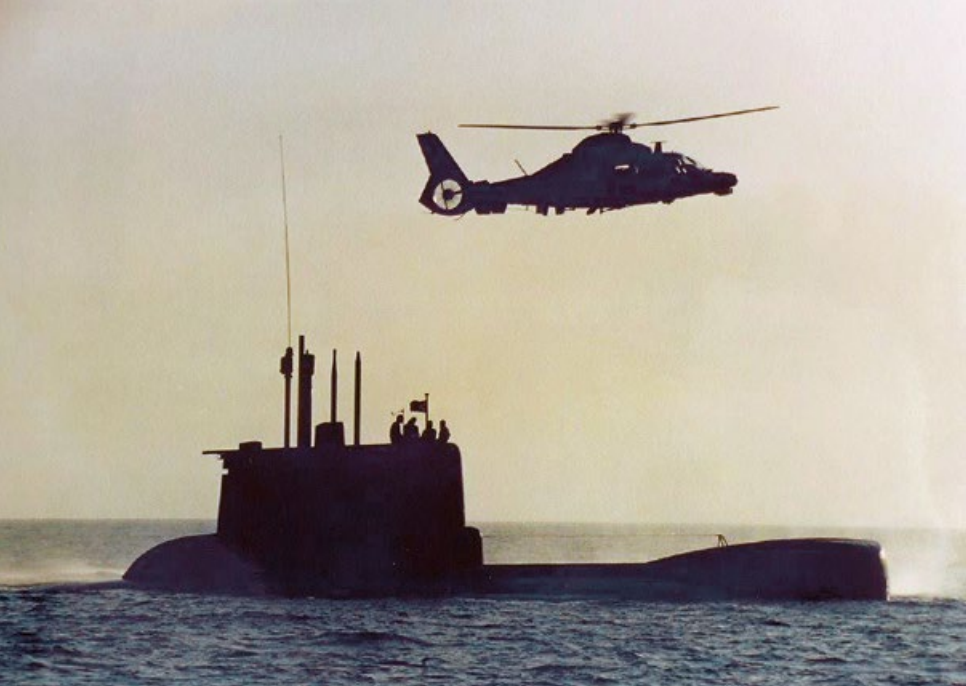
### Uzbrojenie

Zasadnicze uzbrojenie okrętów stanowiło osiem wyrzutni torpedowych kal. 533 mm na dziobie. Przenoszono dziesięć torped, z czego osiem w wyrzutniach oraz dwie zapasowe. Co do samych torped, to pierwotnie stoso-

Fot. grzecznościowo Uri Dotan Bochner







Jeden z okrętów podczas ćwiczeń ze śmigłowcem. Fot. grzecznościowo Uri Dotan Bochner

stępnym została ukończona. Również w przypadku *Rahav* brak jest dokładnej daty położenia stępki choć sugeruje się rok 1974. Natomiast wodowanie miało miejsce w dniu 8 maja 1977 r. Podobnie jak w przypadku jednostek siostrzanych *Rahav* wodowano przy wysokim stopniu gotowości, tak, że po ledwie kilku miesiącach został przekazany zamawiającemu i jeszcze w tym samym roku okręt popłynął do Izraela.

Pierwszy nowy okręt podwodny, tj. *Gal*, przyprowadził w grudniu 1976 r. do ojczyzny ówczesny dowódca izraelskiej flotyli okrętów podwodnych kmr. Israel Leshem. Druga nowa jednostka, *Tanin*, którą dowodził kmr. por. Doron Amir przypłynęła do Izraela w lipcu 1977 r. Wreszcie trzeci okręt, czyli *Rahav*, dotarł na wody ojczyste w grudniu 1977 r. a dowodził nim kmr. por. Amiram Einat. Tym sposobem Izrael znalazł się w posiadaniu trzech nowoczesnych okrętów podwodnych. Izraelczycy byli z nich bardzo dumni, co zresztą nie dziwi, lecz początek ich służby nie był szczęśliwy bowiem *Gal* doznał uszkodzeń kadłuba. Dostępne źródła nie są zgodne co do przyczyny i wskazują na kolizję z inną jednostką lub uderzenie o dno podczas zanurzania. W każdym razie nowy okręt musiał przejść remont w doku. Niemniej wbrew przesądowi nie był to zły omen, bowiem *Gal* i pozostałe jednostki tego typu dobrze służyły przez wiele następnych lat.

Fot. grzecznościowo Uri Dotan Bochner

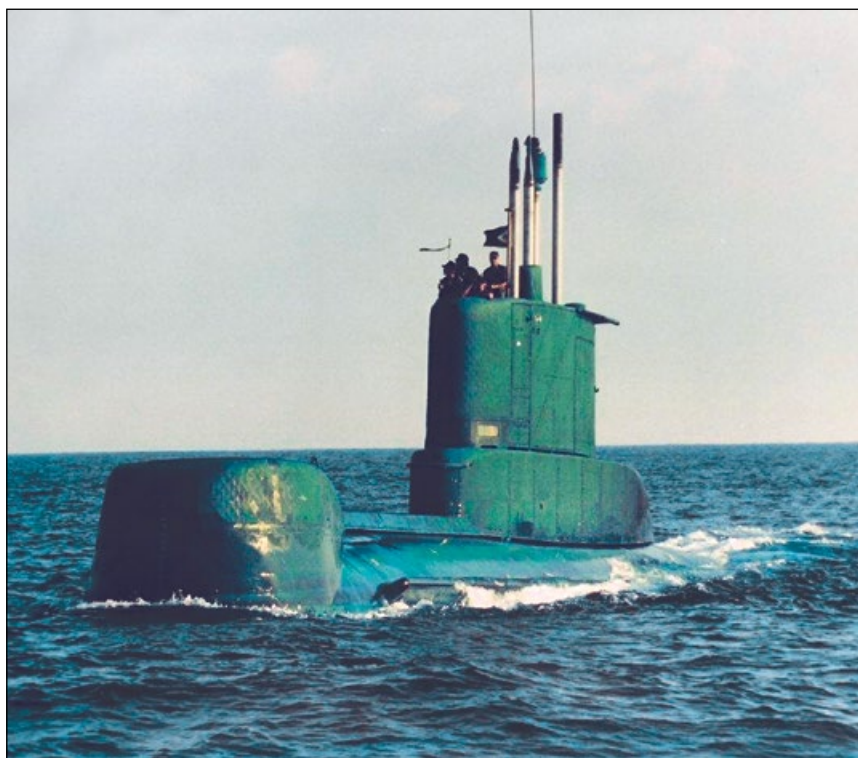
wano amerykańskie samonaprowadzające się akustycznie torpedy Mk 37, które były dostępne w dużej liczbie i po korzystnej cenie z racji wycofania ich z uzbrojenia U.S. Navy. Następnie w latach 80-tych pozyskano również amerykańskie, ale znacznie nowocześniejsze torpedy NT 37E (opracowane zresztą na bazie Mk 37), które dzięki cyfrowej elektronice oraz wielokanałowemu systemowi naprowadzania – samonaprowadzanie pasywne i aktywne oraz kierowanie przewodowe – charakteryzowały się dużą niezawodnością i wysokim prawdopodobieństwem trafienia. W latach 80-tych na uzbrojenie jednostek wprowadzono również pociski przeciwokrętowe „Harpoon” w ich odpalanej przez wyrzutnie torpedowe w położeniu podwodnym wersji UGM 84 „Sub-Harpoon”. Wymiana torped na nowocześniejsze i zwiększenie gamy przenoszonych środków rażenia o pociski przeciwokrętowe znacząco zwiększyły możliwości jednostek typu „Gal” w zakresie zwalczania celów podwodnych i nawodnych.

Prócz tego opisywane jednostki wyposażać miano w raketowy system plot. SLAM (Submarine Launched Airflight Missile - pol. wystrzeliwany z okrętów podwodnych pocisk lotniczy) składający się z sześciu naprowadzanych na podczerwień brytyjskich rakiet plot. „Blowpipe” oraz kamery TV zainstalowanych na wysięgniku, który był podnoszony i opuszczany z umieszczonego w kiosku wodoszczelnego zasobnika wykonanego z włókien szklanych. Jednak cały system był niepraktyczny w użyciu i dlatego z niego zrezygnowano.

### Budowa i służba

Opisywane jednostki zbudowała należąca do firmy Vickers stocznia w Barrow-in-Furness. Dostępne dane w zakresie kalendarium ich budowy dalekie są od kompletności i budzą pewne wątpliwości. Częstokroć spotkać można informację, że stępkę pod budowę *Gal* położono w dniu 2 grudnia 1975 r. Zważywszy, że już rok później okręt przypłynął do Izraela (patrz dalej) nie wydaje się to odpowiadać prawdzie. Za znacznie bliższe stanowi faktycznemu uznać można, że stępkę nowej jednostki położono w 1973 r., a okręt przy wysokim stopniu gotowości wodowano w dniu 2 grudnia 1975 r. i już w następnym roku został całkowicie wykończony, tak, że mógł udać się na wody ojczyste. O ile wiadomo budowę *Tanin* rozpoczęto w 1974 r., jednostkę wodowano w dniu 25 października 1976 r., a w roku na-

Prawdopodobnie *Tanin* na redzie Hajfy.





Koniec lat 70-tych i początek lat 80-tych ubiegłego wieku to okres powtarzających się ataków na Izrael z terytorium Libanu przeprowadzanych przez Organizację Wyzwolenia Palestyny jak też pomniejsze ugrupowania palestyńskie. Niektóre z pośród tych ataków przeprowadzano od strony morza, nie miała część infrastruktury palestyńskich organizacji była zlokalizowana na libańskim wybrzeżu, wreszcie do libańskich portów zawijały też statki z różnymi, często wojskowymi (broń, amunicja, wyposażenie) ładunkami przeznaczonymi dla Palestyńczyków. Wszystko to powodowało, że stała obserwacja libańskich wód była w tym okresie ważnym zadaniem dla izraelskiej floty. Szczególnie izraelskie okręty podwodne, z racji oczywistych możliwości skrytego działania, często obserwowały ruch jednostek pływających na libańskich wodach, oraz porty i wybrzeże tego kraju. Bez wątpienia wysadzały również na ląd pododdziały sił specjalnych, lecz w dostępnych źródłach tego rodzaju misje izraelskich okrętów podwodnych są zwykle pomijane. Przerzutu komandosów miały dokonywać śmigłowce, szybkie łodzie motorowe, kutry raketowe – słowem wszelkie dostępne środki poza okrętami podwodnymi. Jednak biorąc pod uwagę, że istotnym wymogiem przy projektowaniu i budowie jednostek typu „Gal” była właśnie zdolność do współdziałania z siłami specjalnymi trudno temu dać wiarę.

Podczas służby opisywane jednostki były stale modernizowane. Szczególnie w latach 80-tych XX wieku znacząco zwiększono ich możliwości bojowe poprzez wymianę torped na nowoczesniejsze oraz wprowadzenie do uzbrojenia wyrzeliwanych z pod wody pocisków raketowych „Sub-Harpoon” (vide uzbrojenie). Modernizacji uzbrojenia towarzyszyło unowocześnienie elektroniki pozwalające na efektywne wykorzystanie nowych środków rażenia. Z kolei w następnej dekadzie wymieniono silniki na tego samego typu ale nowe. Jednak mimo tych zabiegów intensywna eksploatacja jednostek i wynikłe stąd ich zużycie z jednej strony oraz pozyskanie nowych okrętów podwodnych (typ „Dolphin”, zasługujący na odrębny opis) spowodowały, że z końcem ubiegłego wieku nastąpił kres aktywnej służby jednostek typu „Gal”.



**Tanin w niemieckiej stoczni HDW w Kilonii, 15 lipca 2010 roku. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa**

Jako pierwszy z aktywnej służby został wycofany *Rahav*, być może już w 1997 r. O ile wiadomo jednostkę oficjalnie wykreślono w 2000 r. a swój „życiowy” zakończyła rozebrana na złom w Izraelu. Pozostałe dwa okręty wycofano ze składu floty w latach 2000–2002, przy czym *Gal* nie pełnił aktywnej służby od 1999 r. Obydwa okręty, to jest *Gal* i *Tanin* skierowano do niemieckiej stoczni HDW w Kilonii celem przeprowadzenia remontu. Ta „kuracja odmładzająca” miała przygotować je do sprzedaży zagranicznemu nabywcy. Jako ciekawostkę warto odnotować, że rozmowy w tej sprawie prowadzono również z Polską, lecz znaczny stopień zużycia jednostek oraz niekorzystne warunki finansowe transakcji zadecydowały, że ani Rzeczpospolita, ani nikt inny tych okrętów dla swej floty nie zakupił. Dopiero po kilku latach – w 2011 r. – udało się sprzedać *Tanin* do Danii, gdzie jednostkę rozebrano na złom.

Natomiast los okazał się łaskawy dla *Gal*, gdyż zdecydowano o zachowaniu go w roli okrętu-muzeum. W 2007 r. jednostkę załadowano na pokład statku przeznaczonego do przewozu ładunków wielkogabarytowych i przetransportowano do Hajfy. Za pomocą dźwigów okręt umieszczono na naczepach samochodowych i w godzinach nocnych (by nie blokować ruchu) przewieziono do tamtejszego Muzeum Marynarki. W burcie jednostki wycięto otwory, wstawiono drzwi i ustawiono prowadzące do nich schodki umożliwiając tym samym zwiedzanie jej wnętrza co jest nie-

wątpliwą atrakcją. Poza tym okręt służy też jako tło dla okolicznościowych spotkań weteranów izraelskich sił podwodnych. Tak więc *Gal* doczekał spokojnej „emerytury” jako eksponat Muzeum Marynarki w Hajfie.

### Podsumowanie

Pozyskanie przez Izrael całkiem nowych okrętów podwodnych okazało się być posunięciem słusznym, które spełniło pokładane nadzieje. Jednostki typu „Gal” będąc okrętami nowymi służyły przez ponad dwadzieścia lat, dzięki czemu zapewniona została pewna ciągłość w siłach podwodnych tak potrzebna dla ich właściwego funkcjonowania w dłuższym okresie czasu. Opisywane jednostki stanowiły też istotny skok technologiczny, bowiem dzięki nim siły podwodne Izraela wyszły z epoki wojennego demobilu wchodząc w epokę nowoczesności. Co więcej dzięki przeprowadzanym modernizacjom okręty te pozostawały względnie nowoczesne przez długi okres czasu. Wreszcie kilkakrotnie już wspomniane małe rozmiary i ograniczona liczebność załogi czyniły je dobrze dostosowanymi do warunków w jakich przyszło im operować. Podsumowując krótko – okręty podwodne typu „Gal” dobrze służyły izraelskiej flocie. ●

### Bibliografia

- Mommsen Klaus, *60 Jahre Israelische Marine*, Bernard & Graefe 2009.  
 Rössler Eberhard, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus*, Bernard & Graefe 1996.  
 Klaus Mommsen, *Chel Ha'Yam Ha'Yisraeli – 60 Years Israeli Navy*, Bonn 2009.



# Nowe ukraińskie patrolowce

W dniu święta sił zbrojnych Ukrainy 6 grudnia 2016 roku podniesiono uroczystie bandery morskich sił Ukrainy na dwóch najnowszych opancerzonych kutrach artyleryjskich (wg terminologii rosyjskojęzycznej „bronekatierach” – kutrach pancernych) projektu 58155 „Giurza-M”, którym nadano nazwy miast leżących na ukraińskim wybrzeżu czarnomorskim – *Akkerman* i *Berdiansk*. Akkerman znany raczej ze swych stepów w poezji Adama Mickiewicza to Biełgorod Dniestrowski u ujścia limanu Dniestru do Morza Czarnego w pobliżu granicy z Mołdawią, zaś Berdiansk to portowe miasto nad Morzem Azowskim.

W uroczystościach uczestniczyli przedstawiciele wspomnianych miast, władz Odessy stanowiącej aktualnie główną bazę floty Ukrainy oraz jej dowódca wadm. Igor Woronczenko (notabene pierwszy dowódca WMSU przemianowany z generała).

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że były to pierwsze od lat nowe jednostki, które zasiły ukraińską flotę, na co swój wpływ wywarły powiązane ze sobą czynniki zarówno natury polityczno-militarnej jak i ekonomicznej.

Dawną radziecką Flotę Czarnomorską podzielono definitywnie między Rosję i Ukrainę (pozostałe państwa to nawet nie marginalia) w roku 1997, jednak bieżące utrzymanie tych okrętów, które trafiły pod banderę ukraińską w stanie delikatnie mówiąc dalekim od idealnego, przekraczało możliwości finansowo-organizacyjne nowopowstałego państwa. Musimy również pamiętać o mniej lub bardziej zakamuflowanym permanentnym sporze o Krym, który zakończył się działaniami doprowadzającymi do jego przyłączenia do Rosji (zdaniem innych aneksją) wiosną 2014 roku. Te wydarzenia położyły się cieniem na marynarce wojennej Ukrainy. Dość powiedzieć, że w ręce Rosjan trafiło 51 ukraińskich jednostek, a pod dotychczasową banderą pozostało ledwie 10 okrętów. Swoją rolę w tym postawiła załoga, których większość, w tym zwłaszcza kadra oficerska, opowiedziała się po stronie rosyjskiej.

Swoją negatywny wpływ na rozwój floty Ukrainy wywarła również tocząca się we wschodniej części kraju wojna z tak zwanymi „separatystami”, angażująca zarówno środki finansowe jak i materialne osłabione pań-

stwa. Trzeba przy tym także pamiętać, że właśnie tam zlokalizowano znaczącą część ukraińskiego potencjału przemysłowego, który siłą rzeczy stał się niedostępny dla władz z Kijowa.

Wracając jednak do nowych opancerzonych kutrów artyleryjskich proj. 58155 „Giurza-M” to stanowiły one rozwinięcie i modernizację pary wcześniejszych okrętów proj. 58150 „Giurza” zbudowanych przez stocznice „Leninskaja Kuznica” w Kijowie w latach 2004-2005 na zamówienie Uzbekistanu<sup>1</sup>.

Wykonane ze stali okrętowej, a po części z lokalnym wzmocnieniem z kompozytu stalowo-aluminiowego o grubości 5-10 mm, kutry posiadały normalną wyporność 30 t, a pełną odpowiednio 38 t przy długości kadłuba 20,7 m, szerokości 4,85 m i zanurzeniu 0,88 m.

Napęd jednostek stanowiły 2 szybkoobrotowe silniki wysokoprężne typu 459K o łącznej mocy 1470 kW, które poruszając 2 śruby, zapewniały prędkość maksymalną 28 węzłów, a ekonomiczną 11 węzłów. Zasięg kutrów

1. Zakup jednostek był sfinansowany przez USA, a okręty dotarły do Termezu na pokładzie samolotu transportowego An-124-100!



przy prędkości maksymalnej sięgał 216 Mm, a przy ekonomicznej 400 Mm. Autonomiczność wynosiła 5 dób.

Uzbrojenie jednostek zostało „zapożyczzone” z lądowej broni pancerniej. Na dziobie znajdowała się wieża pochodząca z transportera gąsienicowego BMP 2, uzbrojona w automatyczną armatę 2A42 kal. 30 mm L/95 o donośności 2000/4000 m oraz karabin maszynowy PKT kal. 7,62 mm, zaś na rufie wieża z transportera kołowego BTR-70/80, wyposażona w wkm kal. 14,5 mm oraz karabin maszynowy PKT kal. 7,62 mm. Obie wieże ochraniał stalowy pancerz o grubości 7-33 mm. Uzupełnienie uzbrojenia stanowił kierowany pocisk pprzeciwpancerny 9K 111 „Fagot” kal. 120 mm, a wyposażenia - urządzenie do stawiania zasłony dymnej

Etatowa załoga kutrów proj. 58150 „Giurza” liczyła 5 ludzi, w tym 1 oficer. Dodatkowo w razie potrzeby jednostki mogły przyjąć pokład grupę rozpoznawczo-desantową obejmującą 6-8 żołnierzy.

Władze Ukrainy biorąc pod uwagę charakter własnego wybrzeża nad Morzem Czarnym i Azowskim o dość rozbudowanej i zróżnicowanej linii

szybko uznali, że podobne do eksportowanych jednostki po pewnej adaptacji byłyby przydatne także w ukraińskiej marynarce wojennej.

Zgodnie z założeniami nowe kutry artyleryjskie przeznaczono do działań na przygranicznych rzekach, jeziorach oraz w pasie o szerokości 20 Mm morskiej strefy przybrzeżnej. Do ich zadań należeć miało patrolowanie wód, ochrona morskich granic oraz walka z niewielkimi jednostkami potencjalnego przeciwnika. Kutry miały współpracować z grupami ochrony granic oraz desantami w zakresie rozpoznania, dostaw i zaopatrzenia. Miały również zapewniać bezpieczeństwo żeglugi oraz ochronę stacjonarnych, brzegowych i pływających obiektów hydrotechnicznych.

Projekt nowego opancerzonego kutra artyleryjskiego oznaczonego jako projekt 58155 „Giurza-M” został opracowany w Nikolajewie przez „Kazienyj issledowatielsko-projektnyj centr korablestrojenia” (pol. „Badawczo-Projektowe Centrum Budowy Okrętów”), stanowiący element koncernu zbrojeniowego UKROBORONPROM.

Do budowy pary prototypowych jednostek przystąpiono w dniu 25

października 2012 roku w stoczni „Leninskaja Kuznica” w Kijowie, która już kilka lat wcześniej wykonała parę modeli projektu 58150 „Giurza” dla Uzbekistanu. Plany przewidywały, że do roku 2017 powstanie 9 takich kutrów. Budowa okrętów przebiegała nader „opornie”, bowiem w końcu roku 2013 trzeba było wstrzymać prace stoczniowe z uwagi na braki finansowe w budżecie pogrążonej w głębokim kryzysie Ukrainy. Wznowiono je dopiero po roku, w listopadzie 2014, co pozwoliło na zakończenie robót na pochylni i wodowanie kutrów w dniu 11 listopada 2015 roku. W miesiącach luty-marzec 2016 jednostki odbywały próby morskie na Zatoce Odesskiej. Stwierdzone wówczas niesprawności uniemożliwiły ich oddanie do służby planowane początkowo na Dzień Floty 30 lipca 2016 roku.

Pokróćce podstawowe parametry taktyczno-techniczne nowych nabytków ukraińskiej marynarki wojennej. Nowe, wykonane ze stali okrętowej kutry, miały pełną wyporność 50,7 t przy długości kadłuba 23,0 m, szerokości 4,8 m i zanurzeniu 1,0 m. Przy projektowaniu kształtu kadłuba uwzględniono technologię „stealth”, dzięki cze-

**Berdiansk po uroczystym podniesieniu bandery, 6 grudnia 2016 roku.**

**Fot. Anatolij Odajnik**





mu stały się one trudniej wykrywalne przez radary. Część płaszczyzny kadłuba została wykonana z kompozytu stalowo-aluminiowego, co chroniło załogę i elementy wyposażenia przed pociskami kal. 7,62 mm.

Układ napędowy jednostek proj. 58155 „Giurza-M” stanowiły nadal 2 sześciocyldrowe, szybkoobrotowe silniki wysokoprężne typu 459K o łącznej mocy 1470 kW, które pracując na 2 śruby zapewniały maksymalną prędkość 28 węzłów, tyle tylko, że zasięg okrętów przy prędkości ekonomicznej wzrósł do 700 Mm. zachowano przy tym dotychczasową autonomię – 5 dób. Rozpatrywana jest zamiana dotychczasowych silników rodzimej produkcji na nowe „Caterpillar” C 18 o łącznej mocy 1492 kW (2 x 746 kW).

Największe zmiany dotyczyły jednak uzbrojenia kutrów, które otrzymały po 2 zdalnie kierowane moduły (na dziobie i rufie) BM-5M.01 „Katran-M” stanowiące morski wariant bojowego modułu BM-3 „Szturm” stosowanego w broni pancerniej. Producentem zastosowanego modułu uzbrojenia był GP „Nikołajewskij remontno-mechaniceskij zawod”. W skład każdego modułu wchodziły:



Plan budowy nowych patrolowców według ukraińskiego dowództwa marynarki wojennej. Fot. Anatolij Odajnik

- automatyczna armata ZTM-1 kal. 30 mm,
- automatyczny granatnik AGS-1, kal. 30 mm,
- karabin maszynowy PKT kal. 7,62 mm,
- 2 kierowane pociski przeciwpancerne „Barrier” naprowadzane wiązką laserową.

Uzbrojenie uzupełniał pojedynczy przenośny przeciwlotniczy zestaw rakietowy „Igła” z naprowadzonymi na podczerwień pociskami 9K38 „Igła”, których zapas na pokładzie wg niektórych źródeł miał wynosić nawet 8 sztuk<sup>2</sup>. Jednostki proj. 58155 „Giurza-M” wyposażono w uniwersalny kompleks kierowania ogniem „Triada”.

Kutry posiadały również pokładowe urządzenia do stawiania zasłon dymnych, przydatne zwłaszcza w trakcie ostrzału celów lądowych.

Jednostki dysponowały także niezbędnym klasycznym wyposażeniem nawigacyjnym i radionawigacyjnym umożliwiającym bezpieczną żeglugę na wodach przybrzeżnych zarówno w dzień jak i w nocy.

Etatowa załoga opancerzonych kutrów artyleryjskich proj. 58155, podobnie zresztą jak i wcześniejszego modelu, liczyła 5 ludzi, w tym 1 oficer.

O aktualnej służbie jednostek wiadomo niewiele, podobnie jak i dalszej kontynuacji budowy serii, która jak wskazują niektóre źródła ma być prowadzona już w Odessie. Trudno zatem powiedzieć, czy ewentualne kolejne okręty będą wiernymi kopiami prototypów czy też będą, co wydaje się bardziej prawdopodobne, sukcesywnie modernizowane. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej S. Sobański

2. Niewiadomo czy w tym przypadku nie został użyty zmodyfikowany wariant „Igła-M” (SA-N-10 Grouse).

