

Oddajemy w wasze ręce numer specjalny poświęcony krążownikom jedynakom, czyli takim, które zostały zbudowane w jednym egzemplarzu lub występujących w jednej sztuce w składzie danej floty. Od razu zaznaczamy, iż z racji dużej objętości materiału numer został podzielony na dwie części. Szczególnie pragniemy wykorzystać wszystkie dostępne fotografie, w zdecydowanej większości nieznane polskim czytelnikom. W tym miejscu pragniemy podziękować zagranicznym współpracownikom redakcji za ich przesłanie.

Sama klasyfikacja niektórych jednostek może budzić wątpliwości, lecz kierowaliśmy się ówczesną klasyfikacją bohaterów niniejszego numeru. Same okręty są w niniejszej pracy przedstawione są w miarę chronologicznie, aby można było w sposób przejrzysty przedstawić ich ewolucję na przestrzeni kilku dekad.

Oprócz krążowników wielkich mocarstw morskich staraliśmy się również przedstawić okręty, które nie były opisywane w polskiej i światowej literaturze wojennomorskiej. Z racji tego, że artykuły pisało kilku autorów, prezentują one różny styl oraz ich spojrzenie na dany temat. Dzięki temu niniejszy numer jest bardziej urozmaicony i ciekawszy.

Dziękujemy również tłumaczom za wkład pracy włożony w opracowanie niniejszego numeru.

Życzymy miłej lekury.

Oskar Myszor, Jarosław Malinowski

Krążowniki jedynaki, część I

ISBN 978-83-61069-37-9, ISSN 1231-014X

Redaktorzy numeru: Oskar Myszor, Jarosław Malinowski

Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski

Adres redakcji

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

Skład, druk i oprawa

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

© by Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2016

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

Oktładka: Francuski krążownik pancerny *Jeanne d'Arc* w suchym doku w Breście, widoczny ster oraz trzy śruby napędowe.
Fot. zbiory Gérarda Gariera

SPIS TREŚCI



Oskar Myszor
Nieszczęśliwy krążownik z Toskanii

2

11

Gérard Garier
Krążownik pancerny *Jeanne d'Arc*



Maciej S. Sobański
Krążowniki Chile przełomu XIX i XX stulecia

29

46

Zvonimir Freivogel
Krążownik pancerny *Sankt Georg*



Krzysztof Dąbrowski
Blücher – ostatni krążownik pancerny, pierwszy krążownik liniowy, czy też protoplasta krążowników ciężkich?

58

76

Aris Bilalis
Krążownik pancernopokładowy *Ellis*



Siergiej Patianin
Krążownik-stawiacz min *Adventure*

83



Nieszczęśliwy krążownik z Toskanii

Geneza

Powstałe na początku drugiej połowy XIX wieku zjednoczone państwo włoskie wchodziło na szerokie wody ze słabo rozwiniętym przemysłem stoczniowym. Punkt wyjściowy stanowiły arsenały trzech państw, z których flot stworzono marynarkę Królestwa Włoch: sardyński w Genui, sycylijski w Castellammare di Stabia pod Neapolem, oraz tokański w Livorno¹. Główny ośrodek stoczniowy umieszczono w pierwszym z tych portów, gdzie potem rozwinęły się stocznie Ansaldo oraz Odero. W tokańskim Livorno, na bazie starego arsenału założonego jeszcze w XVI wieku przez Medyceuszy, w roku 1866 powstała nowa stocznia, kierowana przez czterech braci Orlando - Luigi (1814-1896), Salvatore (1818-1881), Giuseppe (1820-1893) i Paolo (1824-1891). Choć więcej okrętów dla włoskiej floty budowano wówczas w Genui, to i mniejsza stocznia Cantiere Navale Fratelli Orlando (jak brzmiała jej formalna nazwa) dostarczyła kilka jednostek pod zielono-białą-czerwoną banderę - m.in. kanonierki pancerne *Impavido* i *Temeraria* (1870), awizo *Rapido* (1877), kanonierki *Andrea Provana* i *Sebastiano Venie-*

ro (1885), pancernik *Lepanto* (1888 - po 11 latach od położenia stępki) oraz krążowniki *Vesuvio* (1888) i *Fieramosca* (1889), jak również kilkanaście statków dla armatorów prywatnych.

Bohaterem tego artykułu jest jednak okręt zbudowany przez braci Orlando nie dla Regia Marina, a na eksport - jako zresztą pierwszy we Włoszech. Ów zaszczyt liwornijski zakład zawdzięczał przyjaźni, jaką Luigi Orlando nawiązał z wpływowym włoskim politykiem, w latach 1887-1891 premierzem oraz ministrem spraw zagranicz-

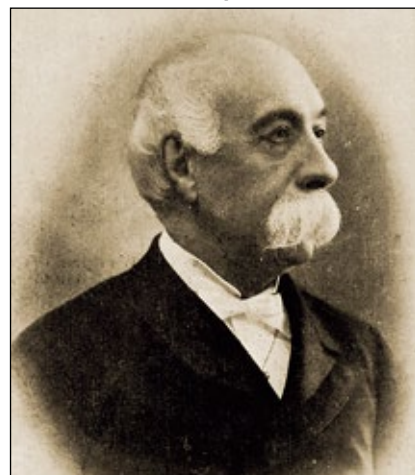
nych, Francesco Crispim (1818-1901). Dzięki wywartym przez tegoż naciskom i namowom, w roku 1890 do Livorno trafiło zamówienie na budowę krążownika dla... Maroka. Owym niepodległym jeszcze, acz będącym polem działań dyplomatycznych wielu europejskich potęg państwem władał ówczesnie - od 1873 roku - około 60-letni sułtan Mulay al-Hasan, członek XVII-wiecznej dynastii Alawitów, panującej

1. Niewielka flota Państwa Kościelnego nie dysponowała arsenałem stoczniowym pozwalającym na budowę nowoczesnych okrętów.

Luigi Orlando (1814-1896).



Premier Francesco Crispi (1818-1901).



Flota Maroka na przełomie XIX i XX wieku

Poza bohaterem tego artykułu, marokańska marynarka składała się z dwóch parowych transportowców *El Hassaniyeh* (nazwa w rejestrach w formie *Alhassannee*) oraz *Sid et-Turki*. Pierwszy był statkiem o ożaglowaniu barkentyny, zbudowanym w 1882 roku dla sułtana (pośrednikiem był niejaki John Fleming z Londynu) przez angielską stocznę Robert Craggs & Sons w Middlesborough. Wyporność 1164 ton (1579 BRT), wymiary 73,4×10,4 m, maszyny Blair & Co. o mocy 1000 KM (prędkość maks. 10 w.), załoga 130 ludzi. Uzbrojenie stanowiło stare działo 168 mm Kruppa oraz cztery karabiny maszynowe. *El Hassaniyeh* w 1903 roku został sprzedany francuskiemu armatorowi Prosper Durand & Cie. z Algieru, pod nazwą *Alger*, a 8 grudnia 1907 spłonął i zatonął podczas rejsu do Nicei koło Dellys.

Drugim statkiem był *Sid et-Turki*, zamówiony mniej więcej w tym samym czasie co *El Bashir* za pośrednictwem agenta koncernu Kruppa w Stambule, zbudowany przez bremeńską stocznę AG Weser (nr budowy 102) i dostarczony latem 1892 roku. Był to niewielki (463 BRT, 47,9×8,1×3,2 m), choć dość nowoczesny parowiec, z ożaglowaniem barku i charakterystycznej sylwetce z cofniętą nadbudówką na rufie. Napęd stanowił 1200-konny silnik umożliwiający prędkość do 14,5 węzła, zaś uzbrojenie składało się z dwóch dział 76 mm Armstrong 9pdr 9cwt.

Budowa *El Bashira* miała być zaczątkiem pełnokrwistej floty wojennej. Kolejnym marokańskim okrętem została kanonierka - a właściwie uzbrojony parowiec - *Nour el-Bahr* (światło morza), zbudowana w 1898 roku, co ciekawe także we Włoszech - w stoczni F. Barachini w Sampierdarenie pod Genuą. Ów okręcik był zbliżony wymiarami (457 BRT, 49×7×3,5 m) do *Sid et-Turki*. Napęd stanowiły dwie maszyny MacLaren & Wilson o mocy 300 KM, pozwalające na osiąganie do 12 w. prędkości. *Nour el-Bahr* nie służył jednak pod czerwoną marokańską banderą, gdyż już w 1899 został sprzedany do Turcji, gdzie pływał jako *Nur-ül Bahir* (sturczona nazwa oryginalna). Armatorem była stambulska spółka Osmanli Reij İdaresi (Société du Tombac). W 1906 roku *Nur-ül Bahir* został zakupiony przez osmańską marynarkę wojenną i wprowadzony do służby jako kanonierka pomocnicza (uzbrojenie - dwa działa 76 mm). Nie wziął udziału w wojnach bałkańskich (przechodził wtedy remont kotłów), ale uczestniczył w I wojnie światowej, podczas której spotkał go tragiczny los - 1 maja 1915 został udanie storpedowany koło Mürefte przez brytyjski okręt podwodny *E 15*. Zginęło 36 ludzi spośród 55-osobowej załogi (resztę wyловиło awizo *Zuhaf*).

Poza wymienionymi okrętami Maroko zamówiło kilka mniejszych jednostek, m.in. w 1890 roku trzy 10-metrowe barkasy parowe dla portów w Tangierze, Casablance i Mogadorze, a w 1892 roku kolejne dwa, wt. jeden większy (18 m, 33 BRT), o nazwie rzekomo *Et Triki* - cała piątka powstała w hamburskiej stoczni Janssen & Schmilinsky AG, specjalizującej się wówczas w budowie małych jednostek, gł. holowników. W roku 1899 rozważano zamówienie kolejnego... krążownika - tym razem we francuskiej stoczni Forges et Chantiers de la Méditerranée (było to zapewne elementem opisanych niżej nacisków). W roku 1905 roku zamówiono u Kruppa dwa małe parowce dla straży celnej, nie wiadomo jednak nic o tych jednostkach. Być może były one tożsame z obecnymi w 1908 roku w Tangierze „marokańskimi patrolowcami” *Es Sid* i *Saidi*, wymienionymi obok *Sid et-Turki*.

Warto tutaj podkreślić, że marokańskie okręty obsadzone były głównie kontraktowymi, europejskimi załogami, a Marokańczycy pełnili albo proste prace, albo sprawowali beczynne synekury. Oficerami byli głównie Niemcy - w 1895 roku *El Hassaniyeh* dowodził niejaki B. Siebert, zaś *Sid et-Turki* Mietzner, w 1899 roku zastąpiony przez Leonharda Karowa, który pozostał kapitanem tego statku aż do jego sprzedaży, i napisał nawet z tego okresu wspomnienia². Następcą Sieberta był zaś nieznany z nazwiska Szwed. Wśród zawodowych marynarzy było natomiast sporo Hiszpanów.

Koniec marokańskiej floty nastąpił najpóźniej w latach 1911-1912, gdy kraj podzielono na dwa protektoraty, francuski i hiszpański. Najpewniej nastąpiło to jeszcze w 1908 roku, gdy sprzedany został jedyny - obok niejasnych ww. patrolowców - pozostający w służbie okręt, czyli *Sid et-Turki*. Jego losy były zresztą potem dość burzliwe - pierwotnie zakupiony przez hiszpańskiego (?) armatora Barugel & Rotte jako *Malaga*, wkrótce został odsprzedany Services Côtiers à Vapeur z Algieru jako *Renée-Achaque*, a następnie pod tą samą nazwą dwukrotnie zmienił właściciela, po drodze zaliczając wojenny epizod w roli francuskiego transportowca wojskowego (styczeń 1917-październik 1918). Zwrócony armatorowi (Michel Mazzella & Cie., Oran), wkrótce później trafił w pierw (1920) do Hawru jako *Gouverneur Béco* (armator Lloyd Franco-Belge), a następnie (1925) do Włoch, jako *Primo* (M. Consoli). Pod włoską banderą pozostał do swego końca, kilkakrotnie zmieniając jeszcze armatora i nazwę - kolejno *Fortichiari*, 1932 *Margherita* i *Garda* (ostatni armator Societa Anonima Navigazione Uccella, Neapol). 4 lutego 1938 roku wszedł na mieliznę koło Korčuli, a następnie został spisany na straty i złomowany.

2. Leonhard Karow: *Neun Jahre in marokkanischen Diensten* (Berlin: W. Weicher, 1909).



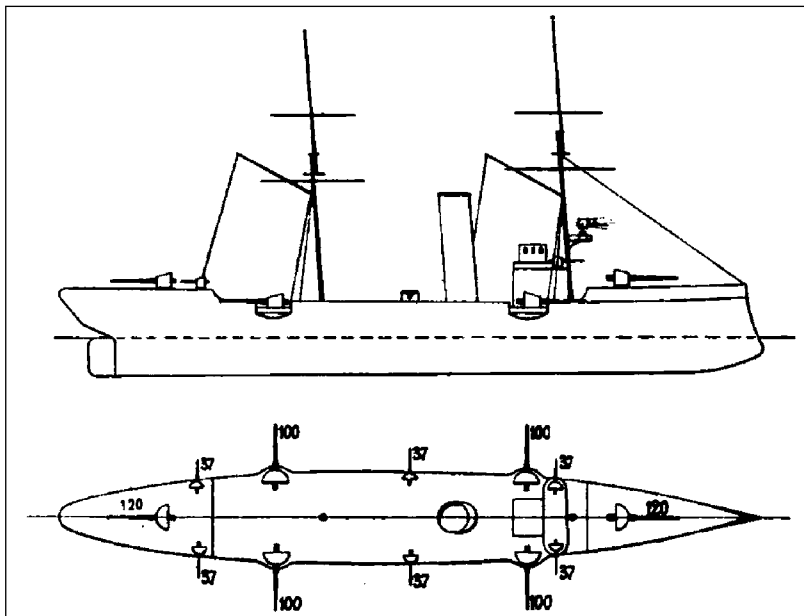
Sułtan 'Abd el-'Aziz IV przy jednej z tak przez siebie lubianych nowinek technicznych – rowerze.

Fot. Internet

zresztą w Maroku po dziś dzień. Krążownik, nazwany *El Bashir es-Salameh* (we włoskiej literaturze *Bascir*; spotyka się także krótszą formę *El Bashir*), co oznacza w przybliżeniu „niosący dobre wieści i pokój”, miał być pierwszym nowoczesnym okrętem marokańskiej floty, dysponującej wówczas jedynie dwoma niewielkimi parowcami (zob. ramka po lewej).

Opis techniczny

El Bashir był niewielkim stalowym krążownikiem, wypornością zresztą niezbyt zasługującym na to miano – w większych flotach zostałyby zapewne sklasyfikowany jako awizo lub kanonierka. Kadłub składał się z dwunastu przedziałów wodoszczelnych. Okręt charakteryzował się bogatym wyposażeniem i wykończeniem wewnątrz, co wy-



Rzut boczny i górny okrętu.

Rys. „Les Flottes de Combat 1917”

nikało z tego, że miał także pełnić rolę jachtu sułtana – na pokładzie znajdował się m.in. luksusowy hammam (łaźnia turecka). Opancerzenie było natomiast szczątkowe, ograniczone do ochrony najbardziej żywotnych części jednostki.

Na dodatkową uwagę zasługuje uzbrojenie, na temat którego w rocznikach z epoki widniały dość sprzeczne dane. Poniższy opis ustaliłem głównie na podstawie raportu Office of Naval Intelligence (wywiadu marynarki amerykańskiej)³, relacji A. J. Dawsona (o której niżej), oraz francuskiego rocznika „Les Flottes de Combat”, który zresztą jako jedyny zamieścił rysunek okrętu (zob. wyżej). Powyższe sprzeczności wynikały chyba głównie z tego, że najwyraźniej w trakcie wyposażania okrętu doszło do modyfikacji jego uzbrojenia. Pierwotne, obecne na próbach stoczniowych, składało się

z: pojedynczego dział 120 mm; pięciu dział 102 mm (czterech w sponsonach – po dwa na burtę – oraz jednego na rufie); czterech działek 37 mm, także po dwa na burtę; oraz pojedynczej wyrzutni torped 356 mm na dziobie. Wspomniana modyfikacja, dokonana przed dostarczeniem okrętu do Maroka, najpewniej w 1895 lub 1896 roku, obejmowała natomiast: wymianę rufowego dział 102 mm na 120 mm; dodania dwóch działek 37 mm na skrzydłach wieży dowodzenia; oraz dodania trzech wyrzutni torped (na burtach i rufie). Warto tutaj zresztą wspomnieć, że najpewniej owe wyrzutnie nigdy nie zostały użyte.

Jeszcze bardziej tajemnicza jest kwestia dokładnej identyfikacji dział *El Bashira*. Wątpliwości nie ulega jedynie proveniencja działek 37 mm – były to popularne 1-funtówki Hotchkiss, w wersji tzw. długiej⁴. Zagadką są natomiast pozostałe działa. „Stodwudziestki” to prawdopodobnie również popularne działa szybkostrzelne L/40 Armstronga⁵ – trzeba jednak zaznaczyć, że w rocznikach wymienia się je (a przynajmniej jedno z nich) jako odtłocowe⁶. Być może ww. modyfikacja

3. General Information Series XV, Notes on the Year's Naval Progress, Office of Naval Intelligence, VII 1896, 72.

4. Masa dział 120 kg; długość lufy 170 cm; masa pocisku 0,32 kg; prędkość wylotowa 600 m/s; 6 strzałów na minutę.

5. Masa dział 1,9 do 2,5 t; masa pocisku 20,3 kg; prędkość wylotowa 536 m/s.

6. Masa dział 1,2 do 2,1 t; masa pocisku 15 do 21 kg; prędkość wylotowa 480 do 540 m/s (dane różnych stosowanych wówczas modeli odtłocowych Armstronga).

Wyporność	1100-1200 ton*; pojemność 728 BRT, 395 NRT (1919)
Wymiary	długość 63,2 × szerokość 9,1 × głębokość 5,4 × zanurzenie 2,6-3,1 m (niektóre opracowania** podają długość i szerokość 70×10 m; Lloyd's Register 1921 podaje 58,5×8,9 m)
Napęd	dwie 3-cylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężenia (średnica cylindrów 457, 686 i 1067 mm); moc indykowana 2400 KM (1895), 1600 KM (1919); prędkość maks. 15,75 w. (1895), 10 w. (ok. 1908); 5 kotłów cylindrycznych (2 podwójne + 1 pojedynczy); 2 śruby
Zasięg	6000 Mm przy 10 w.; zapas węgla 240 ton
Uzbrojenie	1896: 2×120 mm, 4×100 mm, 6×37 mm, 4 wyrzutnie torpedowe 356 mm; szerzej zob. w tekście
Opancerzenie	35 mm na linii wodnej na wys. maszyn (szerokość pasa 25 mm); 25 mm na wys. magazynu amunicyjnego
Załoga	1898: 150; 1919 jako statek: 20 ludzi

* Wg General Information Series 1100 ton; Almanach für die k.u.k. Kriegsmarine 1180 ton; The Naval Pocket-Book i Jane's Fighting Ships 1200 ton (1090 ton metrycznych); Le costruzioni navali italiane per l'estero 1220 ton.

** M.in. Jane's Fighting Ships 1912, Almanach für die k.u.k. Kriegsmarine oraz Le costruzioni navali italiane per l'estero.

obejmowała także modernizację dziobowego działu? Największym problemem pozostaje identyfikacja dział 102 (lub 100) mm. Wiadomo jedynie, że znajdowały się one w sponsonach i były osadzone na półobrotowych podstawach Vavasseur – co sugeruje również brytyjskie pochodzenie.

Losy okrętu

Podjęta w 1890 roku budowa krążownika postępowała sprawnie – w dniu 4 września 1892 roku *Bascir* (jak określono go we włoskiej dokumentacji) spłynął na wody portu w Livorno, a w 1894 został ukończony i poddany próbom morskim. Niestety nie oznaczało to dostawy w ręce właściciela, gdyż w międzyczasie Mulay el-Hassan zniechęcił się do nabytku, odmawiając wypłaty należności – opiewającej na ok. 2,5 mln ówczesnych lirów (ok. 450 tys. dolarów lub 90 tys. funtów). Zmiana nastąpiła, gdy stary sułtan zmarł (7 czerwca 1894), a tron objął jego syn z czwartej żony (niejakiej Layli, z pochodzenia Czerkieski) – Mulay 'Abd el-'Aziz IV (1878-1943). Młody władca był niedoświadczony i łatwo ulegający wpływowi, ale przy tym chętny zachodnim nowin-

kom, szczególnie technicznym. Co zresztą doprowadziło do jego upadku w 1908 roku, gdy został obalony na fali konserwatywnych nastrojów przez starszego brata, Mulaya 'Abd el-Hafiza (1875-1937) – którego polityka doprowadziła zresztą cztery lata później do zaprowadzenia nad Marokiem protektoratu przez Europejczyków (Francuzów i Hiszpanów). Ci potem na tronie osadzili jeszcze innego spośród braci (el-Hassan miał łącznie dwudziestu synów), Mulaya Yūsufa (1882-1927). Ale tutaj wykraczamy już poza temat artykułów, gdyż *El Bashir* już wówczas od dawna nie był pod marokańską banderą.

Początkowo nowy sułtan – a właściwie jego regent, gdyż 'Abd el-'Aziz IV w chwili objęcia tronu miał zaledwie 14 lat – kontynuował odmowę spłaty krążownika. W efekcie Włosi podjęli starania o zbycie okrętu innemu kupcowi, m.in. w 1898 roku prowadzono rozmowy na ten temat z Wenezuelą oraz Hiszpanią. Te ostatnie były nawet bliskie finalizacji, ale klęska Hiszpanów w wojnie ze Stanami Zjednoczonymi i przyspieszony pokój w sierpniu uczyniły ów plan zbędnym⁷. W międzyczasie jednak młody

sułtan osiągnął pełnoletność i okazał się skłonny do wypełnienia kontraktu. Wówczas powstał jednak problem innej natury – inne zachodnioeuropejskie potęgi próbowały wówczas zmusić Maroko do zakupu kolejnych okrętów lub uzbrojenia u siebie. Elementem tychże nacisków był zakaz podejmowania służby na *El Bashirze* przez obywateli wspomnianych państw, do którego dołączyła również Italia. W efekcie zaraz po dostarczeniu krążownika do Tangeru – w styczniu lub lutym 1899 roku – włoska załoga zeszła z pokładu i powróciła do domu. Natomiast nieliczni wyszkoleni we Włoszech marynarze-Marokańczycy rozpiechli się po kraju. Przez kolejne trzy lata *El Bashir* stał beczynnie w porcie, ulegając stopniowej degradacji, wynikającej z braku należytej dbałości. Kulisy owego smutnego okresu przybliżają dwie relacje naocznych świadków (zob. ramki). Autorem jednej z nich był brytyjski pisarz i podróżnik Alec John Dawson (1872-1951), przez kilka lat mieszkający w Maroku.

7. Fernando García Sanz, *Historia de las relaciones entre España e Italia: Imágenes, comercio y política exterior 1890-1914* (Madrid: CSIC, 1994), 179.

Maroko, które dzisiaj może być uznane za główny cel europejskiej dyplomacji, kiedyś panowało nad wodami tego kontynentu. W XVIII wieku Maroko było zakazem Morza Śródziemnego, a tutejsi korsarze napadali nawet na angielskie i irlandzkie wybrzeże. Jeszcze na początku XIX wieku nasi [tzn. brytyjcy] kupcy płacili roczny haracz sułtanowi, aby uchronić swoje floty przed zdobyciem i zniszczeniem. Jednak w tym samym wieku Maurowie utracili podstawy sztuki szkatulniczej. Pod koniec stulecia Maroko zakupiło nową flotę, a na początku obecnego, młodego wieku miałem okazję ją obejrzeć – zanim zatoniła ona u nabrzeży.

Morskie dzieje Maroka są niemal tak burzliwe i romantyczne, jak historia mauryjskiego władania nad pustynią – od barbarzyńskich koczowników po panowanie nad południem Europy i wierzchołki cywilizacji [mowa o al-Andalus]; od niewolenia tysięcy chrześcijan, tak niedawno jak sto lat temu, po zbankrutowaną, chwiejącą się ruinę, jaką jest sułtanat obecnie. Ale moje zainteresowanie dotyczyło nie tych walecznych czasów, lecz współczesnej marynarki Maroka, w czasach postępującej dekadencji.

Jakieś dziesięć lat temu, gdy jeszcze Mulay el-Hassan zasiadał pod zielonym parasolem [potoczna nazwa marokańskie-go tronu], a obecny sułtan [Abd al-Aziz] dorastał w cienistych komnatach sułtańskiego haremu, przedsiębiorczy członek włoskiej legacji zapewnił marokańskie zamówienie na mały opancerzony krążownik, który miał zostać zbudowany za niecałe 100 tys. funtów w stoczni Fratelli Orlando w Livorno. Gdy okręt – pod nazwą «El Bashir» – zbudowano i obsadzono załogą, Włosi przedstawili sułtanowi rachunek. To rozpoczęło szereg komplikacji, w które zaangażowały się różne siły Maghrebu. Inne potęgi zaczęły drażnić i kusić sułtana zakupem podobnych jednostek w swoich stoczniach. Władca, jak każda tradycja, zwlekał z decyzją; Włosi ponawiali wezwania o zapłatę; a zazdrosne potęgi brzęczały niczym kobziarze.

„Niech zaraza weźmie ten okręt, i całe przeklęte plemię Nazareńczyków!” – rzekł sułtan. „Poradzę sobie bez niego, a od was nie kupię żadnych kolejnych. A teraz zostawcie mnie w spokoju”. Włosi rzecz jasna nie ulegli odmowie, i po kilku latach osiągnięto kompromis. Minęło kilka lat, a sułtan Mulay el-Hassan został wezwany do bram Raju, które bez wątpienia były dla niego otwarte; Maurowie wysłani na szkolenie we włoskiej marynarce zostali zapomnieni i pozostawieni samym sobie; wiele rzeczy się zmieniło. Ostatecznie jednak «El Bashir» został przyprowadzony do Tangeru. W międzyczasie jednak potęgi zainteresowane Marokiem zgodnie podjęły postanowienie, że ich poddanym nie będzie wolno służyć na krążowniku. Mauryjscy jegomoście, wyszkoleni we Włoszech, zeszli z pokładu w całej chwale swych bogato zdobitych mundurów, aby wkrótce rozpiechnąć się po kraju i powrócić, jak kaczkę do wody, do prymitywnego życia między wielbłędami. Wdzięczna, przypominająca jacht sylwetka krążownika znalazła swoje stałe miejsce przy jednym z nabrze-

ży. Zebrano nową mauryjską załogę, a dowódcą mianowano lokalnego skarbnika, który nigdy wcześniej nie postawił stopy na statku, ale za to zapłacił za tę godność godziwą sumkę dirhamów.

El Bashir obrosnął pąklami i długimi na stopę frędzlami zialska. Pewnego dnia, gdy zadecydowano o przemieszczeniu go na drugą stronę portu, musiał być tam przeholowany bez własnych sił. Gdy wieści o tym wstydliwym fakcie doszły sułtana, ten wynajął angielskiego mechanika, zlecając mu doprowadzenie maszyn «El Bashira» do stanu używalności. Choć ów jegomość nie należał do słabych duchem, to miał ponoć lzy w oczach, gdy wychodził z maszynowni, jeszcze kilka miesięcy wcześniej - po przybyciu z Włoch - zapewne nieskazitelnej. Gdy jednak przystąpił do prac, nie płacz a przekleństwa stały się jego codziennością. Zadanie zlecone Mohammedowi [członek załogi] zostało przez tegoż beztrząsliwie przekazane Cassimowi, który zapalając papierosa oddał je Absalaamowi, a przez tegoż dalej Hamadiemu. Cały ten proces odbył się w uprzejmej atmosferze, w towarzystwie marokańskiego oficera Achmeta, zabawiającego grupkę opowieści o małżeństwie siostry swego wuja z kaidem dzielnicy Al-Ksar. Kolejne dni miały w takiej przyjemnej atmosferze, podczas gdy niegdyś piękny «El Bashir» powolutku rdzewiał przy nabrzeżu, a chrześcijański mechanik ociekał łzami i potem. W końcu zszedł on z okrętu, wykończony i zasmucony,

Bashir dysponował parową pinasą, której pozwolono zerwać się z umocowań, napełnić wodą i zatonać w głębokiej na 8-10 sążni [15-18 metrów] wodzie portu. Zapytałem o to mauryjskiego oficera, jakieś sześć miesięcy po wydarzeniu. „Ach, wszystko w porządku” - odpowiedział - „Przecież wiemy, gdzie leży”. Niesamowita postawa! Zapewne owa pinasa wciąż tam jest. Angielski oficer z niedalekiego Gibraltaru otrzymał wówczas ofertę dowództwa nad «El Bashirem», po tym gdy w kambuzie okrętu doszło do pożaru, wywołanego przez sześciu niewprawnych kucharzy. Anglik odwiedził okręt, po którym został oprowadzony przez kilku spośród licznych oficerów krążownika. Klucz do magazynu prochu i amunicji odnaleziono, po dłuższych poszukiwaniach, w szafce na flagi. Gdy nasz bohater chciał przeprowadzić inspekcję tegoż pomieszczenia, zadowolony z siebie Maur zaprowadził go tam z papierosem w ustach i lampą w ręce. Do innego pomieszczenia nie udało się dostać, gdyż klucz miał z sobą dowódca-skarbnik, rzadko obecny na okręcie. Zapasowy odnaleziono u pewnego porucznika, pochłoniętego grą w karty z załogą na rufie. Na pokładzie przebywało przynajmniej pięciu „dowódców”, wszyscy byli formalnie rangą powyżej Anglika. Nie dziwi zatem fakt, że po tej wizycie ów jegomość prędko zrezygnował z oferty, i powrócił do domu.

Przez pewien czas wydawało się jednak, że sułtanowi uda się zebrać angielską załogę dla krążownika. Wtedy jednak Potęgi przypomniały o swoim uzgodnieniu, a Anglicy się wycofali. Wkrótce potem podobna oferta wystosowana została do Niemców, którzy ją przyjęli. Gdy sam odwiedziłem okręt, zostałem gościnnie przyjęty przez tych właśnie dżentelmenów. Później jednak doszły mnie wieści o ich rezygnacji. Co mnie nie zdziwiło, zważywszy na okoliczności i warunki, w jakich musieli pracować. Na pokładzie «El Bashira» nie było ani pół funta farby. W magazynach nie było dość węgla, aby nawet podnieść kotwice. Zapasy nie byłyby wystarczające nawet dla londyńskiego promu przez Tamizę. Okręt nie miał nic, poza swym pięknym i rdzewiejącym kadłubem, pięknym rdzewiejącym osprzętem i pięknymi rdzewiejącymi maszynami. Wieża dowodzenia, wyrzutnie torpedowe (bez torped), reflektor świetlny, cztery 100-milimetrowe działa Vavasour (z Newcastle) na obrotowych podstawach, sześć małych szybkostrzałówek, dwa działa polowe - każde nowoczesne wyposażenie, jakim dysponował krążownik - wszystko to rdzewiało i gniło na złom, z powodu braku podstawowej dbałości. A co z niemieckim kapitanem, zapytacie? Zanim odpowiem, pozwólcie mi przypomnieć, że na okręcie wciąż przebywało ponad pół tuzina mauryjskich „nad-dowódców”, w tym jego wysokość skarbnik - wszyscy z mauryjskim temperamentem. Ci ludzie jedli i pluili na pokładzie; palili tytoń cały dzień wszędzie na okręcie; dyscypliny nie znali żadnej; i nie wiedzieli co to godziny wachty. Rozkładali się w wyłożonych satyną, przepysznie wykończonych i ozdobionych kajtunach sułtana.

Gdy doszły mnie wieści o sprzedaży krążownika, ucieszyłem się że spotka go los inny, niż powolny rozpad w tym miejscu. A teraz dawna potęga, kiedyś terroryzująca morza, w swoim ręku zachowała jedynie dwa stare parowce, «Al Hassane» i «Sid et Turki», dla celów przewozu zboża i ściętych głów od portu do portu.

A. J. Dawson, „Morocco's Royal Navy”, *Evening Star*, 15 VIII 1905.

(...) Zwłoka w płatności i dostawie okrętu została wykorzystana przez inne potęgi, namawiające sułtana na zakup podobnych krążowników od siebie, w efekcie czego władca przez kilka lat utrzymywał, że nie przyjmie zamówionego i zbudowanego we Włoszech okrętu.

Ulegając zawartemu między potęgami porozumieniu, zgodnie z którym poddani tychże mieli zakaz podejmować służbę na krążowniku, włoska załoga opuściła go jak tylko rzucono kotwicę w Tangerze. Pozostawieni na pokładzie Maurowie [tn. marokańscy marynarze] nie byli w stanie obsadzić okrętu; i zrzucili fasadę włoskiego wyszkolenia ze zręcznością równej amerykańskim Indianom „wracającym pod koc” po opuszczeniu Carlisle⁸.

Nowa załoga została wówczas zrekrutowana, w większości pośród krewnych sułtana, przez władze w Tangerze. Niektórzy z oficerów nigdy wcześniej nie stali na pokładzie statku; a dzięki przynależności do rodziny sułtana nie musieli się przejmować jakkolwiek pracą. Toteż nikt nawet palcem nie ruszył, aby wyczyścić mosiężne elementy czy maszynę, a gdy trzeba było przestawić okręt na inne nabrzeże, konieczna była pomoc holownika, obsadzonego przez znających „przemysł parowego diabła” cudzoziemców.

Gdy rda pokryła «Bashira» w ilości wystarczającej, aby okręt przypominał wielki parowy trawler, wynajęto w końcu angielskiego mechanika, którego zadaniem miało być uruchomienie maszyn. Gdy ów jegomość wszedł na pokład, znalazł nie mniej niż ośmiu komandorów, nie wspominając nawet o tuzinie lub więcej poruczników; wszyscy oni spędzali czas na jedzeniu kuskusu i graniu w karty z marynarzami w oszalałymi wyposażonych kajutach, przeznaczonych dla samego sułtana, w spokojnym przeświadczeniu, że nie ma ryzyka odwiedzin tychże przez władcę. Gdy Anglik zapytał o parową pinasę, która znajdowała się na stanie krążownika, poinformowano go że owa zerwała się i zatonała przy burcie okrętu.

Innym statkiem [marokańskiej floty] był około 1000-tonowy frachtowiec «Al Hassanee», zakupiony w Hiszpanii mniej więcej w tym samym czasie co «Bashir», i wykorzystywany przez pewien czas do przewozu pomiędzy jednym a drugim nadbrzeżnym miastem zaopatrzenia wojskowego oraz marynowanych głów, ściętych rebelianckich hersztom - pomimo bezskutecznych protestów zgorzzonej takim przerażającym „ładunkiem” niemieckiej załogi. Gdy «Al Hassanee» w końcu odsprzedano dalej, do sułtańskiej floty trafił inny okaz europejskiej kupy złomu, w postaci «Es Sid el-Turki»⁹.

R. W. Emerson, „Morocco’s Navy Two Wabbly-tubs”, *Chicago Tribune*, 8 III 1908.

8. W Carlisle (Pensylwania) mieściła się wówczas szkoła rzemiosła dla Indian, w której stosowano program silnej asymilacji i europeizacji uczniów. „Wrócić pod koc” oznacza w tym wypadku szybki powrót do rodzimych (plemiennych) zwyczajów.

9. Autor relacji się myli - Al Hassanee zakupiono kilka lat wcześniej, ok. 1886 roku. Natomiał Sid el-Turki nie był jednostką z „drugiej ręki”, tylko zbudowaną bezpośrednio dla Maroka.

W 1902 roku beczynnym krążownikiem zainteresowali się agenci, desperacko poszukujący okrętów dla wzmocnienia floty pewnego państwa z drugiej półkuli. Mowa o Kolumbii, pochłoniętej wówczas wojną domową, tzw. tyśiącdniową (Guerra de los Mil Días). Przyczyny tejże leżały w sporach pomiędzy dwoma wizjami rozwoju państwa, które w uproszczeniu można nazwać federalistyczną i centralistyczną, reprezentowanych przez dwie wrogie partie polityczne – odpowiednio liberałów i konserwatystów.. Wojna domowa 1899-1902 była swoistą kontynuacją wcześniejszego konfliktu w 1886 roku, gdy doszło do siłowego obalenia tzw. Stanów Zjednoczonych Kolumbii (rządzonych przez liberałów), i ustanowienia nowej konstytucji i unitarnej Repu-

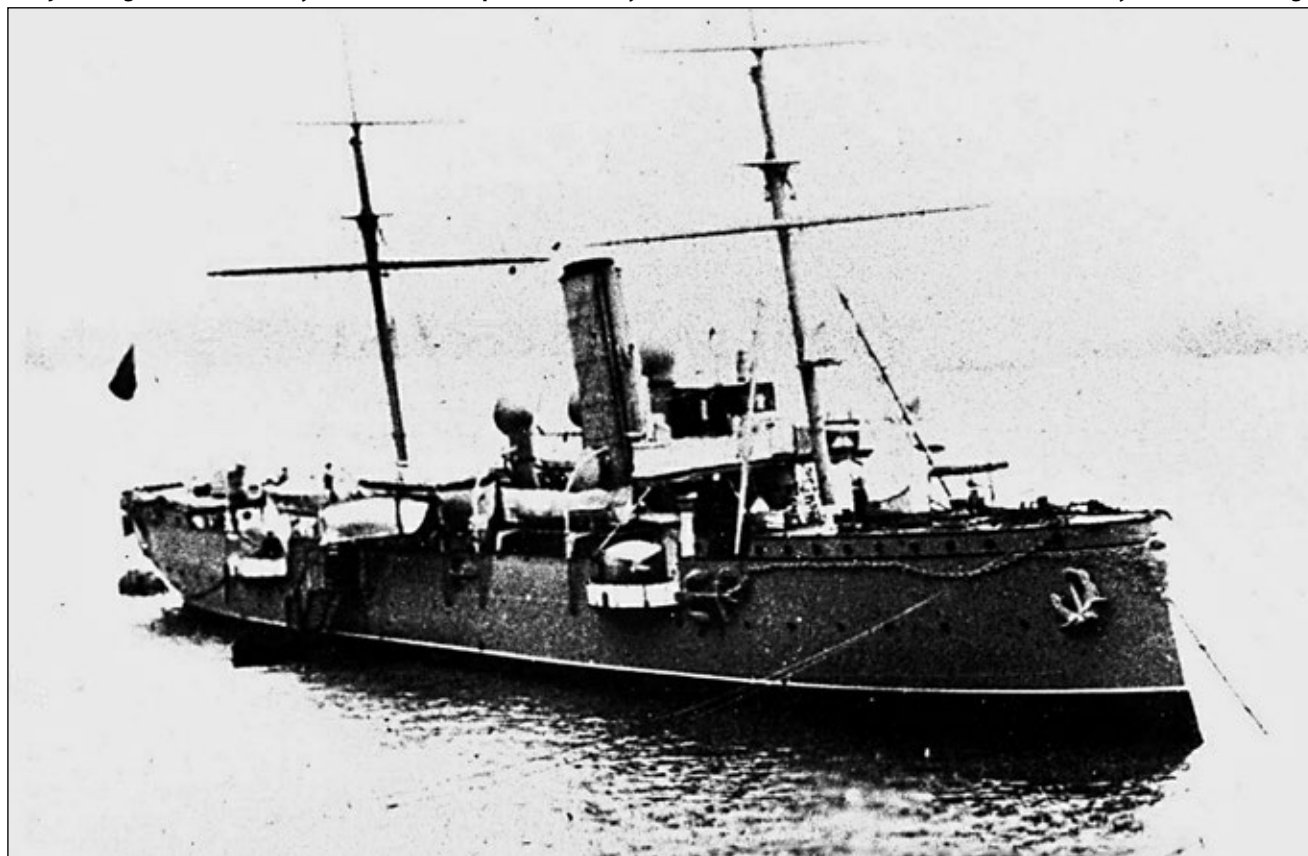
bliki Kolumbii. Kilkunastoletni okres tzw. regeneracji (Regeneración) obnażył jednak z jednej strony nieskuteczność nowych władz, szczególnie w sferze gospodarki, a z drugiej doprowadził do buntowniczych nastrojów w wielu marginalizowanych departamentach. Bezpośrednim powodem wybuchu nowej rebelii były wybory w 1899 roku, wyraźnie sfałszowane przez konserwatystów. Poza początkowym epizodem na rzece Magdalena, gdy w pierwszych godzinach wojny siłom rządowym udało się rozbić rebeliancką flotyllę w bitwie pod Gamarrą (24/25 października), przez dłuższy czas konflikt toczył się tylko na lądzie. Zmieniło się to jesienią 1901 roku, gdy główny front konfliktu przeniósł się do Panamy. Liberałom udało się wówczas zdobyć ważne

miasto Colón, jednak odsiecz sił rządowych przybyła z Barranquilla na kanonierce Próspero Pinzon¹⁰, pomimo zablokowania tejże na cztery dni przez nieoficjalnie wspierających powstańców Amerykanów, udało się odbić miasto. Ów epizod udowodnił rebeliantom, że kluczem do opanowania Panamy jest panowanie na wodach. Przygotowania do tego podjęto zresztą wcześniej. Motorem i liderem zaplanowanej operacji był generał Benjamín Herrera Cortés (1853-1924), który zorganizował odpowiednie siły w Ekwadorze – tutaj dodatkowym powodem do pośpiechu był fakt, że przychylny powstańcom tamtejszy prezydent José Eloy Alfaro (1842-

10. Eks-amerykański jacht (żelazny szkuner) *Namouna*, kupiony 1901; zbud. 1882 Ward, Stanton & Co., Newburgh (USA); 740 ton, 69×8×4,2 m, 60 KM.

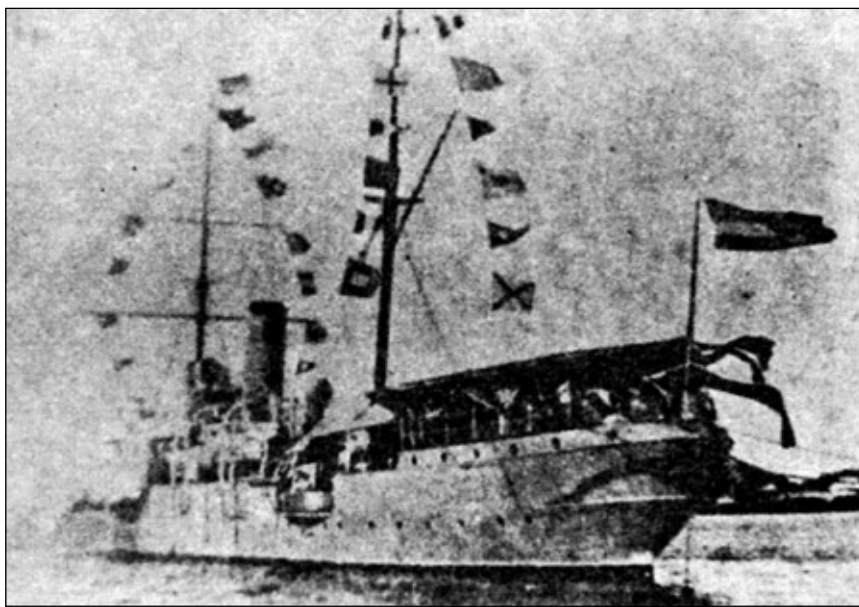
Kolejna fotografia *El Bashira*, wykonana w okresie prób stocznioowych.

Fot. zbioru Achille Rastelli’ego



1912) miał wkrótce ustąpić, a jego następca Leónidas Plaza (1865-1932) zapowiedział wyrzucenie liberalnych emigrantów. Oprócz tego Herrera podjął starania o pozyskanie odpowiednio silnego okrętu, przeznaczając na to swój cały majątek. Efektem tych planów był „krążownik”, a właściwie uzbrojony parowiec *Almirante Padilla*¹¹, kupiony - ponoć za pośrednictwem żydowskiego kupca w Salwadorze - od armatora amerykańskiego. Ów zakup nie umknął jednak uwadze rządowego gubernatora Panamy, gen. Carlosa Albána (1844-1902), który w odpowiedzi wynajął - wraz z załogą - i uzbroił chilijski parowiec *Lautaro*¹². Obie jednostki spotkały się na redzie Panamy (miasta) o świcie 20 stycznia 1902 roku. *Almirante Padilla* wszedł w kamuflaż, zamaskowany jako statek handlowy (którym w końcu przecież był), i otworzył ogień do *Lautaro* zaledwie z kilkuset metrów. Druga salwa trafiła w mostek, zabijając kilka osób, wt. Albána; trzecia zaś przebiła kadłub pod linią wodną, co wkrótce doprowadziło do zatonięcia rządowej jednostki.

Sukces na morzu nie oznaczał jednak zdobycia Panamy - miasto było bronione przez spore siły rządowe. Herrera usadowił wówczas swoich żołnierzy w pobliskim Aguadulce oraz ukrył *Padillę* w przybrzeżnych namorzynach, rozsyłając pogłoski że statek odszedł po konieczne naprawy do Kalifornii. W efekcie gen. Víctor Manuel Salazar - główny dowódca wojsk rządowych - zdecydował się zaryzykować i wysłać posiłki, licząc że ten bez wsparcia swojego okrętu przegra walkę. Pierwsze posiłki rzeczywiście udało się przerzucić, jednak liberałom udało się uzyskać przewagę. W lipcu dowodzący w Panamie gen. Luis Morales Berti poprosił Salazara o dalsze posiłki. Ten, zdając sobie sprawę z ryzyka, wysłał pomoc w eskorcie kanonierki *Boyacá*¹³ - ta jednak została przechwycona i zdobyta (30 lipca) przez tylko na to czekającą *Padillę*. Pomimo tego sukcesu, oblężonym w Panamie siłom rządowym udało się utrzymać, co doprowadziło do sytuacji patowej. Rząd podjął wówczas starania o poważniejsze wzmocnienie swojej zdziesiątkowanej floty i uzyskanie skutecznej kontry przeciwko *Almirante Padilla*. Ostatecznym efektem tych starań (w trakcie których m.in. próbo-

Kolumbijski *Cartagena* w latach świetności.

Fot. internet

wano pozyskać francuskiego *Sfax*) był zakup dwóch „krążowników” - *Bogotá* oraz *Cartagena*. Pierwszy był - podobnie jak *Padilla* - uzbrojonym parowcem¹⁴; natomiast *Cartagena* to bohater niniejszego artykułu, czyli eks-*El Bashir*. Zakupu dokonano jeszcze w marcu 1902 roku, formalnie na konto bliżej niezidentyfikowanego armatora portugalskiego. Na Morze Karaibskie krążownik dotarł jednak kilka miesięcy później - w lipcu odwiedził Fort-de-France na Martynice, potem zawinął do swojej imienniczki - czyli portu Cartagena - aby wreszcie 31 sierpnia przybyć z 600 żołnierzami na pokładzie do Colon. Kapitanem okrętu w owym rejsie był niejaki Christiansen - sądząc po nazwisku, Duńczyk lub Norweg.

W tym miejscu wypada poruszyć dwie kwestie. Pierwsza to sprawa niewątpliwie koniecznego po „marokańskiej” degradacji remontu, być może połączonego z częściową wymianą uzbrojenia. Nie wiadomo, gdzie do owego remontu doszło, choć pewne przesłanki wskazują na port francuski - mowa o zamiarach na artykuł we francuskim czasopiśmie „Le Yacht” (nr 2475 z 1902 roku) pt. *Le croiseur colombien Almirante Lezo*, do którego niestety autorowi nie udało się dotrzeć. Druga sprawa to nazwa okrętu - otóż w niektórych publikacjach (np. Conway’s All the World’s Fighting Ships) pojawia się informacja, jakoby krążownik w kolumbijskiej służbie zmienił po pewnym czasie nazwę, właśnie

na *Almirante Lezo*. W źródłach z epoki owa nazwa okrętu pojawia się tylko we wspomnianym artykule. Już w notkach prasowych (np. „The Literary Digest” 6 IX 1902) informujących o powyższym rejsie występuje on jako *Cartagena*; pod taką nazwą widnieje na wydany w 1903 roku znaczku pocztowym; wreszcie jako *Cartagena* zostaje sprzedany. Wynika z tego, że najpewniej nazwa *Almirante Lezo* była jedynie tymczasowa, a w trakcie wspomnianego tajemniczego remontu podjęto decyzję o jej zmianie. Istnieje także możliwość, że starania o okręt pierwotnie prowadzili... liberałowie, i to właśnie oni wybrali ową nazwę.

Cartagena nie zdążyła wziąć udziału w walkach. Jesienią przystąpiono do rozmów, zwieńczonych podpisanym 21 listopada na pokładzie amerykańskiego pancernika *Wisconsin* traktatem pokojowym. Rząd poczynił pewne ustępstwa, jednak ogólnie konflikt zakończył się klęską liberałów. Co ciekawe, elementem uzgodnień było prze-

11. Eks-amerykański frachtowiec *Ivy*; zbud. 1888 C. J. Bigger, Londonderry (W. Brytania); 468 BRT, 57,9×8,6×4 m, 125 NHP; w 1903 przejęty przez Panamę, potem sprzedany; zatonił 9 IV 1921 jako peruwiański statek *Benice*.

12. Zbud. 1874 w stoczni R. & J. Evans & Co. w Liverpoolu jako *Rímac*; w maju 1879 wcielony do MW Chile, 23 VII 1879 zdobyty przez peruwiański pancernik *Huáscar*; 17 I 1881 samozatopiony przez Peruwiańczyków w Callao, w czerwcu podniesiony i odbudowany dla Sudamerykan, od IX 1882 jako *Lautaro*, w 1901 wydzierżawiony z załogą Kolumbii; 2085 BRT, 85,8×12,2×5,9 m.

13. Zbud. dla Kolumbii w 1883 przez stocznnię Pusey & Jones w Wilmington (Delaware).

14. Eks-amerykański statek *Jesse Banning*; zbud. 1884 w stoczni James Brunner & Co. w Hull (W. Brytania) jako *Cutch*; 639 BRT, 54,7×7,3×6 m, 9-10 w.

jęcie przez rząd długów Herrery, który zapożyczył się na potrzeby zakupu i utrzymania *Almirante Padilla*. Później zresztą rebeliancki generał pełnił lojalną służbę w barwach republiki.

Wojna Tysiącdniowa doprowadziła do śmierci ok. 120 tys. ofiar (w czteromilionowym kraju), i na długie dekady traumatycznie zapadła w pamięci Kolumbijczyków. Wokół tego konfliktu krążyła fabuła wielu książek słynnego pisarza-noblisty Gabriela Garcíi Márqueza (1927-2014), m.in. *Nie ma kto pisać do pułkownika* (tytuł oryginalny *El coronel no tiene quien le escriba*; wyd. 1961, wyd. polskie 1973), oraz *Sto lat samotności* (*Cien años de soledad*; wyd. 1967, wyd. polskie 1974), powieść uważana za arcydzieło literatury iberoamerykańskiej.

Przed wszystkim jednak wojna domowa pośrednio doprowadziła do secesji Panamy, której lokalne elity były zdegustowane zignorowaniem potrzeb swojego zniszczonego departamentu, i w listopadzie 1903 roku, przy wsparciu Stanów Zjednoczonych - którym zależało na wznowieniu budowy i przejęciu kontroli nad Kanałem Panamskim - ogłosiły niepodległość, wkrótce zresztą zamienioną „dobrowolnie” na protektorat Waszyngtonu. W tym epizodzie *Cartagena* wzięła bezpośredni udział - otóż właśnie na jej pokładzie wysłano posiłki dla sił rządowych, mające powstrzymać secesję. Jednak 3 listopada na redzie Colón krążownik (w amerykańskich relacjach bardziej precyzyjnie nazywany kanonierką) został zatrzymany przez kanonierkę *Nashville*. Dowódca tejże, kpt. John Hubbard (1849-1942) na pokładzie *Cartageny* zastał ok. 300 kolumbijskich żołnierzy. Uznał jednak, że nie jest upoważniony do stałego zatrzymania okrętu obcego państwa (nie zdążył bowiem otrzymać zezwalającego na takie działania telegramu z Waszyngtonu), toteż zezwolił na wyładowanie oddziału. Amerykanom udało się jednak powstrzymać stłumienie secesji poprzez uniemożliwienie Kolumbijczykom przejścia po ciągu, który pozwoliłby im szybko dotrzeć do miasta Panama.

Po tym epizodzie służba *Cartageny* powróciła na dość nudne tory. Krążownik, wraz z kanonierką *Próspero Pinzón* i uzbrojonym parowcem (kolejnym „krążownikiem”) *Presidente Marroquín*¹⁵ i kilkoma mniejszymi jednostka-



Znaczek poczty kolumbijskiej przedstawiający *Cartagenę*. Fot. internet

mi (małe kanonierki *La Popa*¹⁶, *Boyacá* i *General Nariño*¹⁷; transportowiec *Medellín* oraz holowniki *Chucuito* i *Cauca*) tworzył tzw. Dywizjon Atlantyczny (División Naval del Atlántico) kolumbijskiej marynarki wojennej, z bazą w Cartagenie - zaś pozostałe okręty (przede wszystkim *Bogotá*) przebywały na wybrzeżu Oceanu Spokojnego, tworząc dużo mniejszą División Naval del Pacifico. 20 sierpnia 1907 roku w Cartagenie utworzono pierwszą kolumbijską szkołę morską (Escuela Naval), obsadzoną przez chilijską kadre (komendantem był kmdr Alberto Asmusen) która jednak została zamknięta po trzech latach i wyszkoleniu zaledwie ośmiu kadetów. Potem nastąpił rozpad kolumbijskiej floty - większość okrętów sprzedano, w służbie pozostawiając tylko *Bogotę* oraz trzy nowe (zbudowane w 1912 w stoczni Yarrow) patrolowce *Guarda Costas 1* do *3*¹⁸.

Wśród sprzedanych jednostek znajdowała się także *Cartagena*. Nie wiadomo kiedy dokładnie doszło do transakcji, można jednak zawęzić zakres czasowy tego wydarzenia do lat 1914-1916. Nabywcą był niejaki Pedro Tatanis z Nowego Jorku. Wydaje się, że okręt nie został wówczas wprowadzony do jakiegokolwiek służby. Pod koniec 1917 roku (31 grudnia) jego pokład odwiedziła komisja U.S. Navy, aby sprawdzić krążownik pod kątem tymczasowego wcielenia w swoje szeregi - ocena inspekcji była jednak negatywna.

Końcowe losy nieszczęśliwego okrętu udało się ustalić na podstawie rejestrów statków, a przede wszystkim relacji ostatniego kapitana *Cartageny* (nasz bohater zachował niezmienioną nazwę), Fritza Heinzelmanna, z narodowości... Szwajcara. Owa relacja została opublikowana podczas II wojny światowej w USA przez węgierskiego dziennikarza Pála Táboriego (1908-1974), który spotkał Heinzelmanna w połowie lat 30. w Zurychu, gdzie ten prowadził wówczas sklepik filatelistyczny

- iskrą do rozmowy był wspomniany wyżej kolumbijski znaczek. Tábori namówił wtedy Heinzelmanna do napisania wspomnień, które ten rzeczywiście potem opublikował¹⁹ (niestety autorowi nie udało się dotrzeć do tej pozycji).

Otóż niedługo po zakończeniu I wojny światowej *Cartagena* została nabyta przez - niestety niezidentyfikowanego - amerykańskiego milionera latynoskiego pochodzenia, który chciał za jej pomocą zarobić na dostawach broni do państw Ameryki Łacińskiej. Statek został wprowadzony do amerykańskiego rejestru 19 maja 1919, z numerem 217956 i kodem wywoławczym LHKF. Armatorem była spółka North Atlantic Shipping Corporation (Inc.) z Nowego Jorku (adres 8 Bridge Street) - nie dysponująca zresztą żadnym innym statkiem. Do ostatecznego kresu *Cartageny* eks-*El Bashira* doszło już 8 lipca²⁰, gdy po uszkodzeniach doznanых podczas sztormu (cyklonu?) na Morzu Karaibskim dawny krążownik został wzięty na hol przez przepływający w pobliżu amerykański parowiec pasażersko-towarowy *Cacique*²¹, i w nie do końca jasnych okolicznościach wysadzony na mieliznę w pobliżu Colón. Ów obfity w wydarzenia rejs, jedyny chyba w cywilnej służbie, został ciekawie opisany w ww. relacji (zob. ramka str. 10).

Na koniec warto wspomnieć, że o ile losy bohatera tego artykułu, choć ciekawe, nie mogą być uznane za szczególne - to dla macierzystej stoczni ów pierwszy eksportowy sukces stał się początkiem dość udanej serii eksportowych krążowników pancernych: portugalskiego *Adamastora*²² (1897), argentyńskich *General Belgrano* i *San*

15. Zbud. 1870 w stoczni John Elder & Co. w Govan (Szkocja) jako statek *Ban-Righ*; 1902 kupiony przez Wenezuelę jako *Libertador*; w tym samym roku sprzedany Kolumbii jako *Bolívar*, 1904 przemianowany; 981 BRT, 73,5×9,2×3 m.

16. Zbud. 1887 w stoczni Pusey & Jones; 105 BRT, 36,6×6,1×3,4 m.

17. Bocznokołowiec, zbud. 1895 w Perth Amboy Shipbuilding (New Jersey); ~400 ton, 42,7×2,7/10,7×1 m, 430 KM.

18. 20 ton, 41 BRT, 24,4×3,8×1,1 m, 1 działko 47 mm, 160 KM, 12 w., 2400 Nm/12 w.

19. Fritz Heinzelmann, *Das abenteuerliche Leben des Kapitän Heinzelmann; Seefahrten von 1902-1935* (Zürich: Schweizer Spiegel, 1937).

20. *The Seamen's Journal*, 11 II 1920. *List of Merchant Vessels of the United States 1921* podaje błędną datę 9 VII 1920.

21. Zbud. 1910 przez Short Bros. w Sunderland; 6202 BRT, w 1919 armator New York & Pacific Steamships Co Ltd).

22. „Navios da República: O Adamastor”, *Revista da Armada*, nr 437 (1/2010).

(...) Wówczas przyjął dowództwo nad «Cartageną». W swoim dawnym wcieleniu był to marokański krążownik z 300-osobową załogą. Jego magazyny amunicyjne i bak zostały przebudowane na ładownię, ale jako że nie dysponował żadnym odpowiednim wyposażeniem, jak bomby czy dźwigi, mógł przewozić jedynie ładunki specjalne, ładowane ręcznie. „Mój kontrakt otrzymałem” – powiedział Heinzelmann – „od bardzo czarującego Amerykanina, o wyraźnie latynoskiej fizjonomii, który zdradził mi, że ma 25 milionów dolarów. Sprawdziłem to, i [okazało się] że mówi prawdę. To było w 1919, jeszcze zanim wprowadzono prohibicję, i mój armator postanowił zrobić trochę pieniędzy – dużych pieniędzy – dostarczając broń dla różnych południowoamerykańskich rewolucji, których przywódcy płacili dobrze w złocie. Nie powiedział, co będzie moim pierwszym ładunkiem, ale z góry musiałem podpisać zobowiązanie, że dostarczę jakiegokolwiek towar do dowolnego zleconego portu w Południowej albo Środkowej Ameryce. Gdy się dowiedziałem, że owym ładunkiem ma być dynamit, chciałem rzucić w niego podpisanym już kontraktem. Brać w tropiki dynamit to ekstremalnie niebezpieczna operacja, nie wspominając nawet o TNT, ładunku jeszcze bardziej niebezpiecznym, którego trochę również mieliśmy na pokładzie. Po prawdzie jednak obiecano mi 500 dolarów miesięcznie przez rok, oraz dodatkowe 5 000, gdy udanie wypełni zlecenie. Armator mógł sobie na to pozwolić, gdyż na każdym funkcie dostarczanego przez nas z Nowego Jorku do Santiago de Cuba dynamitu zarabiał prawie całego dolara. Mój ujmujący pracodawca miał jeszcze jeden pomysł – po dostawie towaru mieliśmy zatopić statek, który został wysoko ubezpieczony. W tym momencie ponownie miałem ochotę odrzucić kontrakt – ale uznałem, że przecież takiego rozkazu w nim nie ma, nikt mnie zatem nie będzie mógł zmusić do zatopienia «Cartageny»...”

„Co zatem stało się z dynamitem?” – zapytałem. „Problemy zaczęły się zanim jeszcze wyszliśmy z portu” – odpowiedział stary kapitan – „gdyż w tym czasie trudno było zebrać załogę na jakiegokolwiek statek, nie wspominając nawet o takim, który wyładowany jest dynamitem. Władze portowe w Nowym Jorku zakazały nam wejścia, toteż musieliśmy zakotwiczyć ok. 25 mil od miasta, w zatoce na wysokości Atlantic Highlands [miejscowość w stanie New Jersey], co uczyniło zwerbowanie załogi jeszcze trudniejszym. Gdy już to się udało, trudno było ową zbieraninę nazwać doborowymi marynarzami. Starszy mechanik przyznał mi ze spokojem, że opuściła go żona i utracił chęć do życia, ale jest zbyt wielkim tchórzem aby popełnić samobójstwo. Miał nadzieję, że «Cartagena» pójdzie na dno i oszczędzi mu wysiłku zastrzeżenia się. Jego zastępca miał znów nie po kolei w głowie. Na pokład zabrał motocykl, przy którego silniku spędzał cały wolny czas, pozwalając mu ryczeć ze zdjętym tłumikiem. Niektórzy palacze byli komunistami, i zanim nawet dotarliśmy do Santiago, doprowadzili do takiego wrzenia wśród załogi, że musieliśmy oddać ich kubańskiej policji. Pierwszy i drugi oficer byli zwykłymi pijakami. Nie ma co, wspaniały statek!”

„Poza tym, musieliśmy wychodzić dwukrotnie, ponieważ za pierwszym razem wkrótce zawróciliśmy dla dokonania dodatkowych napraw. Po drodze na Kubę doszło do dwóch prób sabotażowego zatopienia statku za pomocą otwarcia zaworów dennych. W Santiago zostaliśmy rozładowani przez skazańców, gdyż żaden doker nie chciał się podjąć tej niebezpiecznej pracy. Na południe od Jamajki weszliśmy w cyklon, i ok. 100 mil od Colón «Cartagena» była w takim stanie, że podjąłem przygotowania do jej opuszczenia, gdy nagle pojawił się i wziął nas na hol amerykański statek pasażerski. Następstwem tego kroku był zalew pozwów, które właściciele owego parowca wystosowali w żądaniu pieniędzy za ratunek, a których towarzystwo ubezpieczeniowe nie chciało wypłacić, utrzymując że uszkodzenia powstały nie w wyniku cyklonu, tylko aktów sabotażu. Mój armator był wściekły, ale nie wyrzucił mnie – przeciwnie, mianował inspektorem swojej kompanii! Udało mi się jednak usunąć z kontraktu nieprzyjemny zapis... nigdy więcej dynamitu!”

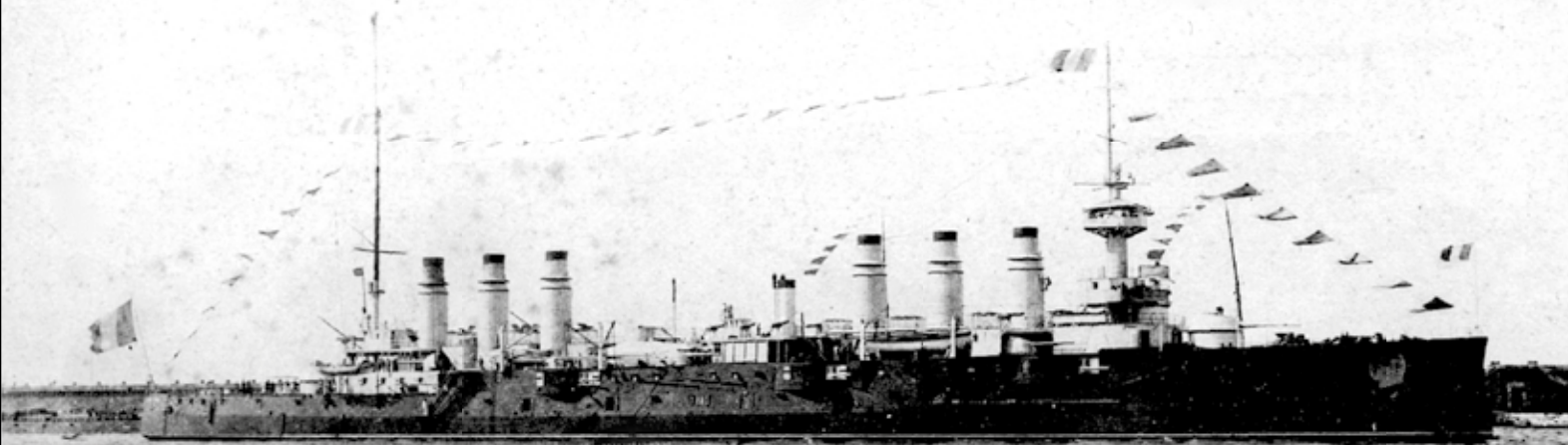
Paul Tabori, *A Wreath for Europa* (New York: Washburn, 1942).

Martín (1898), a wreszcie greckiego Georgios Averof (1911)²³, po dziś dzień zachowanego jako okręt-muzeum.

Bibliografia

- All the World's Fighting Ships* 1904;
Almanach für die k. und k. Kriegsmarine 1915, 1917;
Annual Report of the Commissioner of Navigation to the Secretary of Commerce for the Fiscal Year Ended June 30, 1917;
 Bagnasco, Erminio; Rastelli, Achille: *Le costruzioni navali italiane per l'estero: Centrotrenta anni di prestigiosa presenza nel mondo* (Roma: Rivista Marittima, 1991);
Carnet de l'Officier de Marine 1898;
 Dawson, A.J.: „Morocco's Royal Navy”, *Evening Star*, 15 VIII 1905;
 Dutton, Arthur H.: „The Colombian Army and Navy”, *Overland Monthly*, t. 44 (1904);
 Emerson, R.W.: „Morocco's Navy Two Wabblytubs”, *Chicago Tribune*, 8 III 1908;
General Information Series XV, Notes on the Year's Naval Progress (Office of Naval Intelligence, VII 1896);
 Helguera, J. León: „The Changing Role of the Military in Colombia”, *Journal of Inter-American Studies*, t. 3, nr 3 (VII 1961);
Historia de las Fuerzas Militares de Colombia, t. 4: *Armada Nacional*, red. Enrique González Villa (Bogotá: Planeta Colombiana, 1993);
Jahrbuch des Deutschen Flotten-Vereins 1902;
Jane's Fighting Ships 1906/07, 1912, 1919, 1920;
 Karow, Leonhard: *Neun Jahre in marokkanischen Diensten* (Berlin: W. Weicher, 1909);
Les Flottes de Combat 1906, 1914, 1917;
 Levi, Primo; Luigi Orlando e i suoi fratelli: *Per la patria e per l'industria italiana* (1898);
List of Merchant Vessels of the United States 1920, 1921;
Lloyd's Register of British & Foreign Shipping 1893/94, 1898/99, 1901/02, 1903/04, 1907/08, 1912/13;
Lloyd's Register of Shipping 1919/20;
 Park, Thomas K.; Boum, Aomar: *Historical Dictionary of Morocco* (Scarecrow Press, 2005);
 Tabori, Paul: *A Wreath for Europa* (New York: Washburn, 1942).
 Turk, Richard W.; „The United States Navy and the Taking of Panama, 1901-1903”, *Military Affairs*, t. 38, nr 3 (X 1974);
 de la Pedraja Tomán, René: *Wars of Latin America, 1899-1941* (McFarland, 2006);
 Ricord, Humberto E.: *Panamá en la Guerra de los Mil Días* (Panama 1986);
The Naval Pocket-Book 1897, 1900, 1903, 1905, 1908, 1910, 1913, 1915;
The Ogdensburg Journal, 5 VII 1902;
Военные флоты и Морская справочная книжка 1897, 1901, 1906, 1909;

23. Zob. Jerzy Lewandowski, Jarosław Malinowski, „Grecki krążownik pancerny Georgios Averof”, *Okręty Wojenne*, nr 45 (specjalny 4).



Krażownik pancerny *Jeanne d'Arc*

Pierwszy krążownik pancerny Francuskiej Marynarki Wojennej, którym był 6676 tonowy *Dupuy de Lôme*, został oddany do służby w 1895 roku. Zaraz po nim pojawiły się cztery mniejsze podobne jednostki o wyporności od 4681 do 4736 ton – *Admiral Charner*, *Bruix*, *Chanzy* i *Latouche-Tréville*,

które zostały oddane do służby pomiędzy 1894 a 1896 rokiem; w końcu zaś wybudowano także 5374 tonowego *Pothuau* wprowadzonym do służby w styczniu 1897 roku i będącego jedynym okrętem w swoim typie.

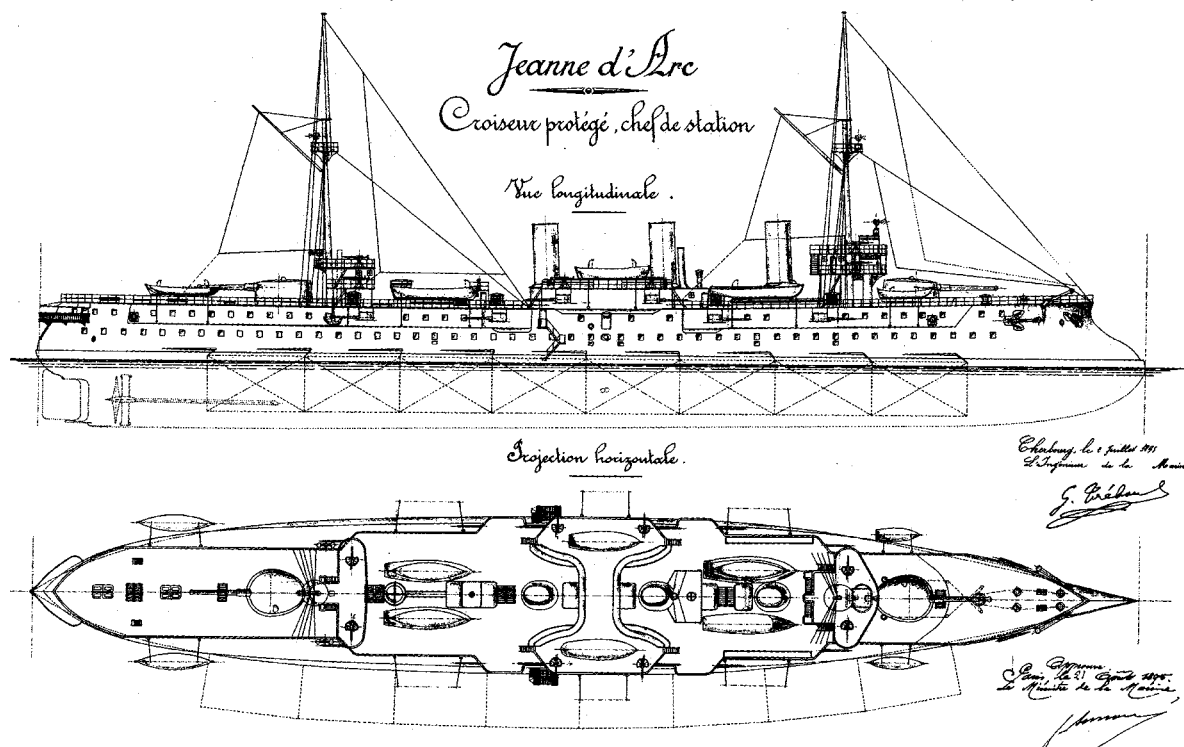
Krażownik pancerny *Jeanne d'Arc*, który jest tematem niniejszego arty-

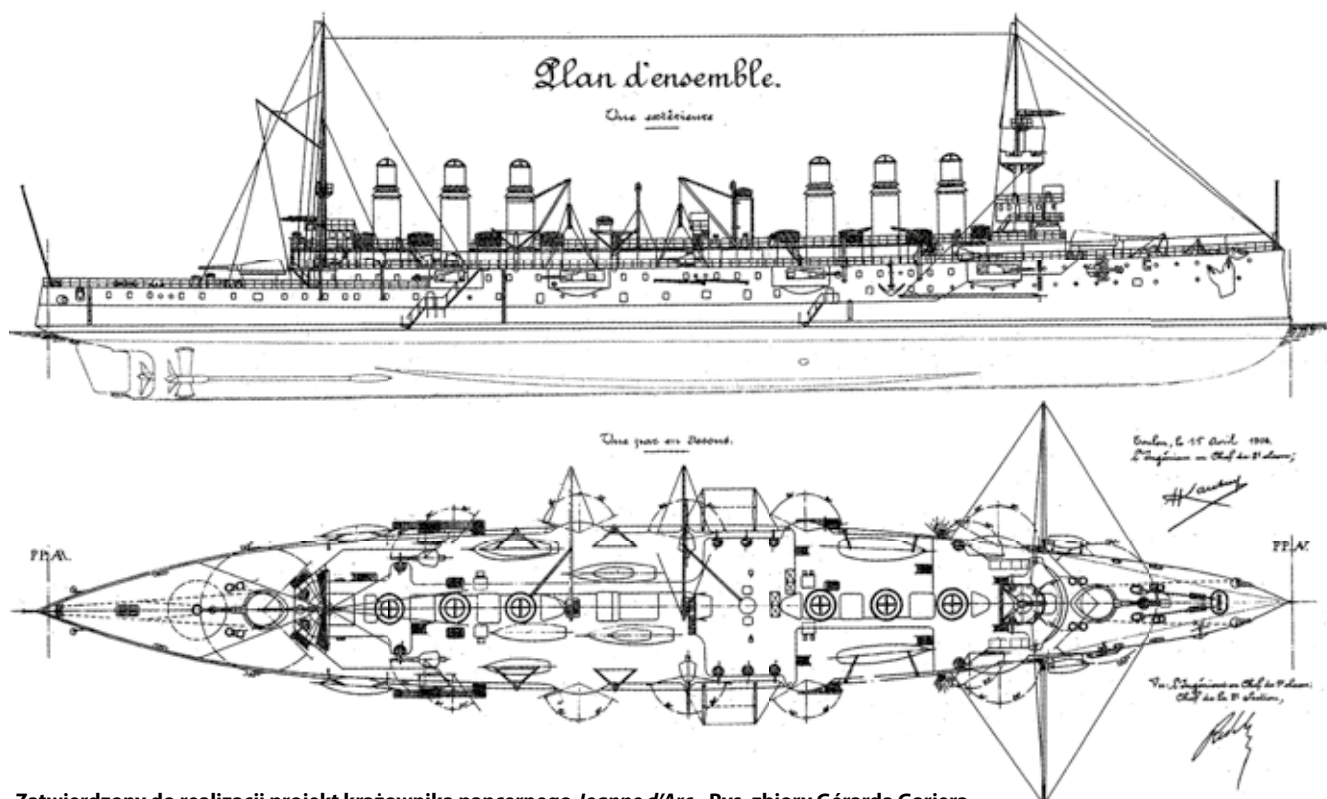
kułu, jest siódmym okrętem tego typu, o wiele dłuższym niż jego poprzednicy i posiadającym znacznie gorsze uzbrojenie oraz większą wyporność.

W 1892 roku Komisja Prac Marynarki Wojennej rozpoczęła badania w celu wybudowania nowego okrętu oznaczonego jako „krążownik odległych baz”.

Odrzucony projekt inżyniera Tréboula. Warto zauważyć pewne podobieństwo do krążownika *D'Entrecasteaux*, który zostanie wybudowany w stoczni Chantiers de la Méditerranée w La Seyne-sur-Mer.

Rys. zbiory Gérarda Gariera





Zatwierdzony do realizacji projekt krążownika pancernego *Jeanne d'Arc*. Rys. zbiory Gérarda Gariera

To minister Marynarki Wojennej, Édouard Lockroy, w depeszy ministerialnej do portu w Tulonie przypisał do krążownika pancernego pierwszej klasy nazwę *Jeanne d'Arc*. Plany jednostki nakreślił inżynier Émile Bertin. W dniu 24 października 1896 roku w Arsenale Mourillon w Tulonie została położona stępka okrętu, któ-

rego wodowanie odbyło się 8 czerwca 1899 roku.

Budowa krążownika trwała bardzo długo, albowiem inżynier Bertin zmienił system głównych wież artyleryjskich podczas ich montażu, co tym samym przesunęło termin końcowy zakończenia prac z powodu nowych planów. Co więcej kadłub krążowni-

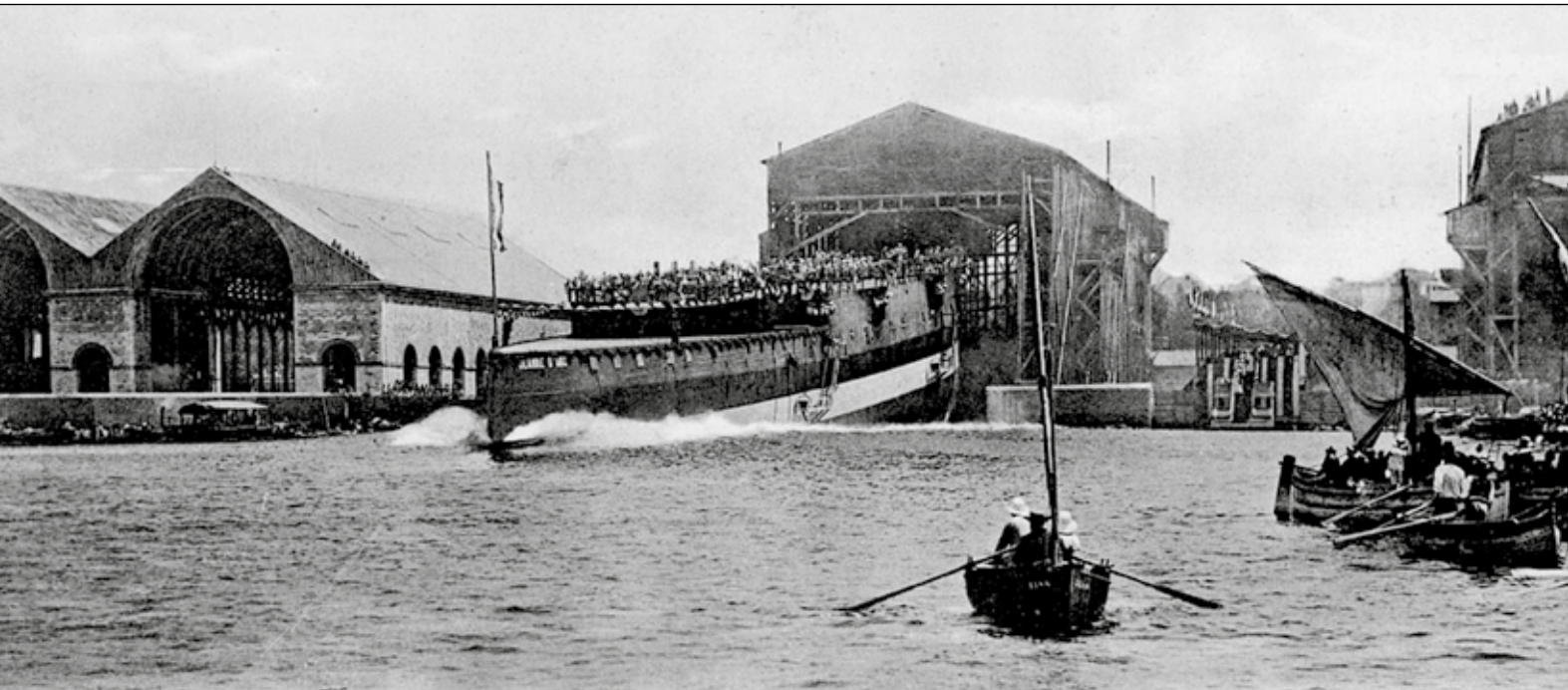
ka został zwodowany bez maszyn, których nie udało się wyprodukować na czas w zakładach d'Indreta. Montaż maszyn na jednostce ostatecznie rozpoczął się w dniu 2 lutego 1900 roku.

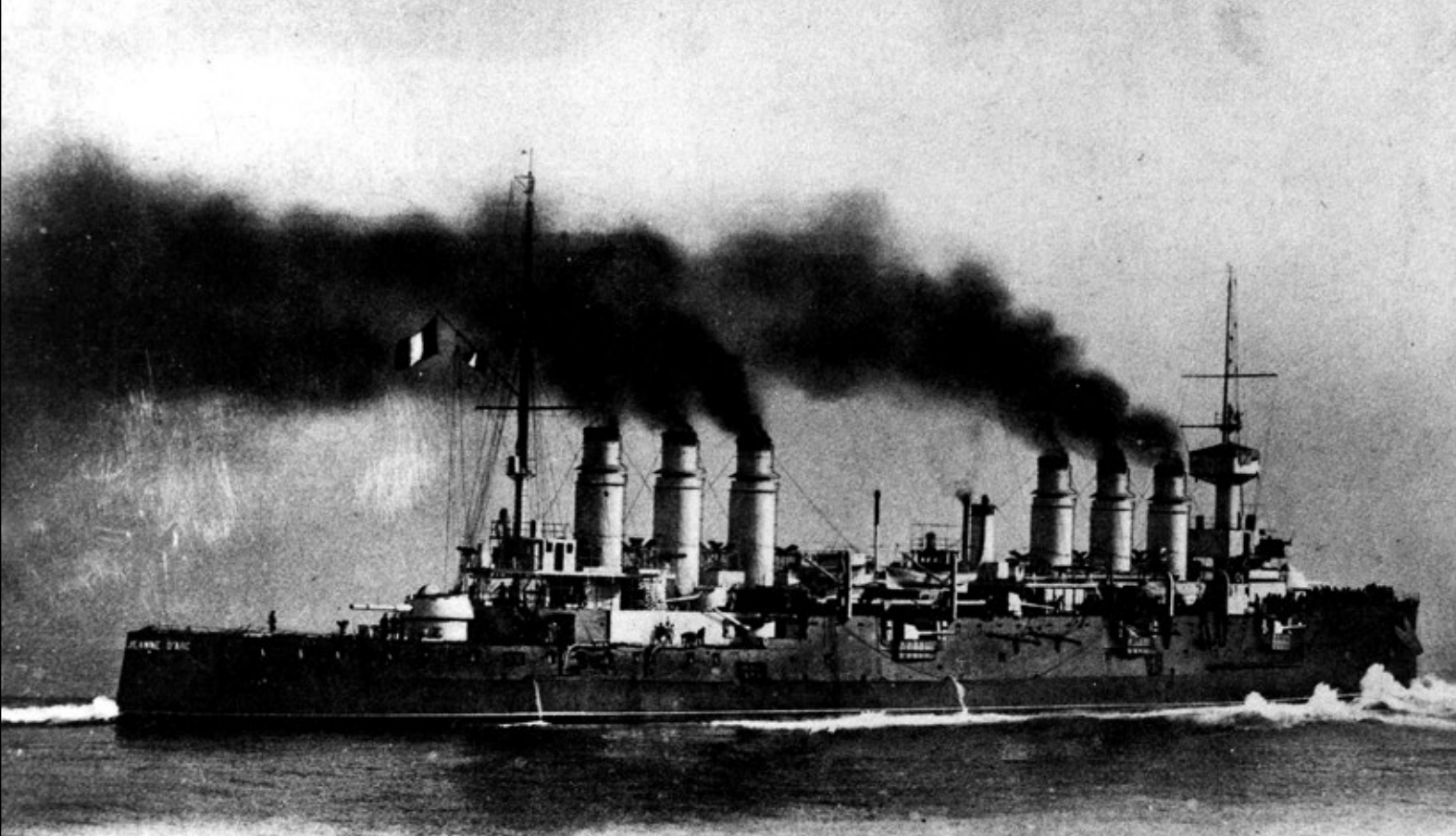
1901

Pierwsze odpalenie kotłów miało miejsce w dniu 20 lutego, zaś pierwsze

Wodowanie krążownika pancernego *Jeanne d'Arc* w jednym z zadaszonych suchych doków Arsenалу Mourillon w Tulonie.

Fot. A. Bougault, zbiory Gérarda Gariera





Jeanne d'Arc na pełnym morzu w rejonie Tuluzy podczas prób na wolnej trasie.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

testy zostały rozpisane na tydzień od 23 do 30 marca. Próbną salwę z artylerii oddano 1 i 4 marca, a pierwszym dowódcą krążownika został komandor Boisse. Dalsze testy maszyn miały miejsce 5 lipca, próby ich sprawnego funkcjonowania 20 lipca i w końcu na maksymalnych obrotach 28 sierpnia, które zakończyły się udaniem i wykonano kilka poprawek.

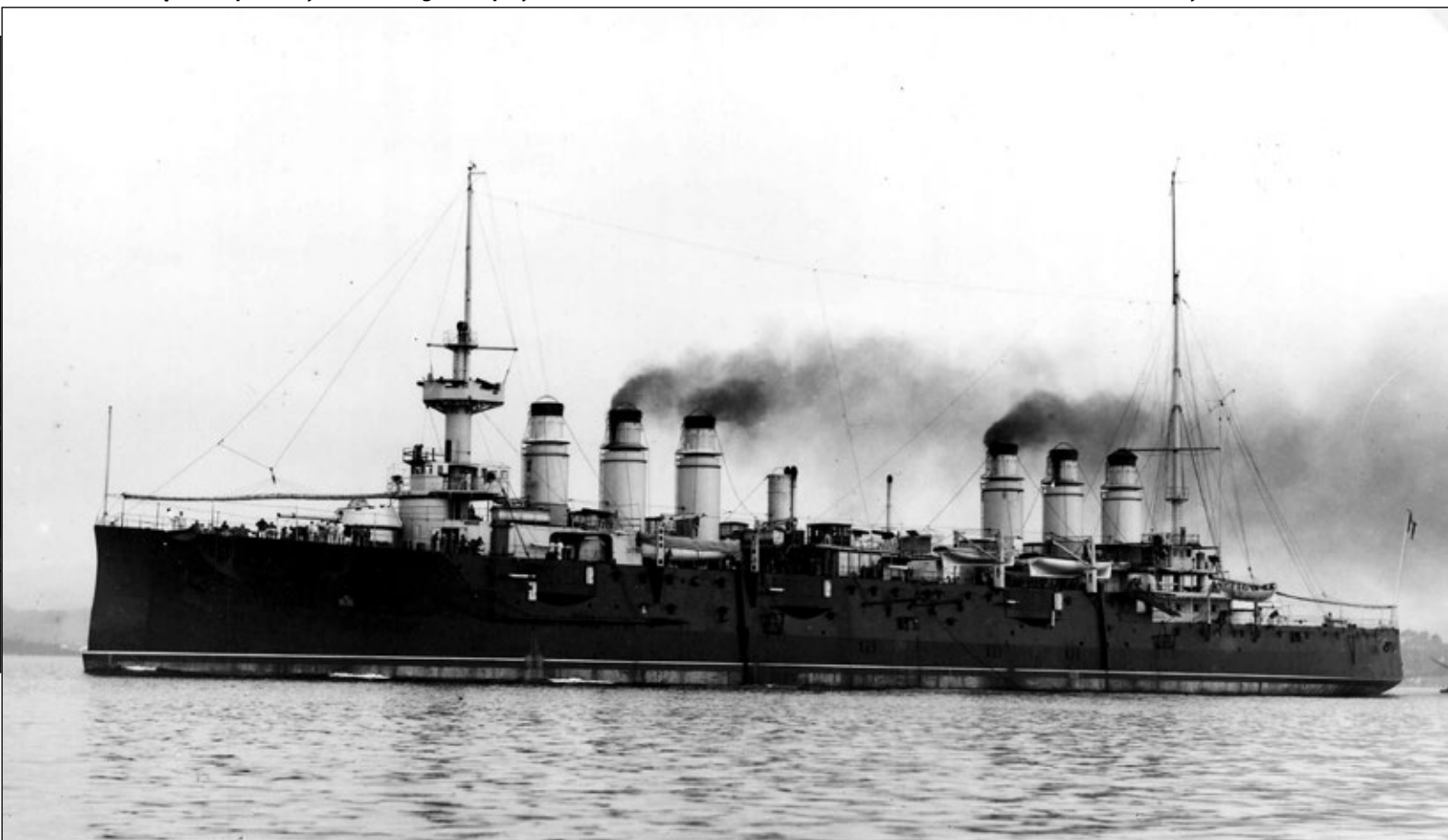
Krążownik pancerny na redzie Vignettes przy Tulonie.

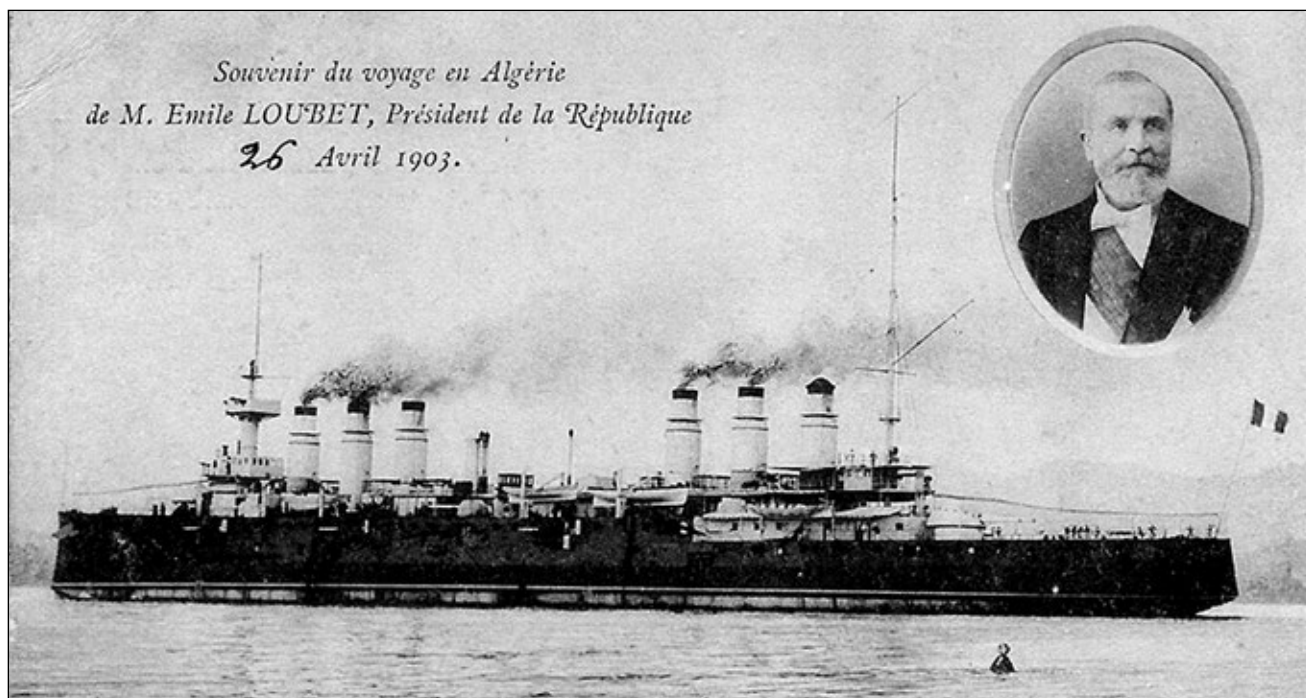
1902

W marcu 1902 roku zakończono główne prace modernizacyjne, których zasadność i efektywność potwierdziły ćwiczenia z 26 marca. W dniu 12 kwietnia, podczas wstępnych testów na wolnej trasie przy dwunastu pracujących kotłach, odkryto pewne wady, które wymusiły dokonanie nowych modyfikacji.

Po testach, które zostały przeprowadzone 29 września, krążownik rozpoczął próby na wolnej trasie. Trzy z nich miały miejsce w październiku, zaś 8 listopada zdecydowano się na wykorzystanie maksymalnej mocy 33 000 KM, lecz w żadnej chwili nie przekroczono prędkości 22 węzłów. Testy obejmowały także badanie zachowania się jednostki oraz zużycia przez nią paliwa.

Fot. Marius Bar, zbiory Gérarda Gariera





Krażownik *Jeanne d'Arc* na pokładzie z Prezydentem Republiki Francuskiej, Émilem Loubetem, podczas opuszczania portu w Tulonie z zamiarem podróży do Afryki Północnej.
Fot. zbiory Gérarda Gariera

1903

W dniu 23 stycznia, podczas ćwiczeń przy wykorzystaniu pełnej mocy, całość urządzeń działała w sposób stasfakcjonujący. Raport końcowy komisji do spraw testów datowany jest na 12 października 1903 roku. Zaraz po tym jak okręt został oficjalnie wcielony do sił zbrojnych, 10 marca oddelegowano go do wykonania konkretnego zadania. W dniu 12 kwietnia krążownik opuścił Tulon i udał się do Marsylii, z której 14 kwietnia wyruszył w dalszą podróż do Algieru, przewożąc na pokładzie Prezydenta Republiki Francuskiej Émile'a Loubeta.

Podróż wzdłuż północnych wybrzeży Afryki trwała do 29 kwietnia, kiedy to krążownik opuścił Bizertę i pozostawiając Prezydenta Republiki w Marsylii, powrócił do Tulonu w celu przeprowadzenia dalszych ćwiczeń.

W dniu 20 maja uzbrojony i w stanie pełnej gotowości okręt opuścił Tulon i wziął na kurs Brest, gdzie dotarł pięć dni później i od 1 czerwca zastąpił krążownik pancerny *Bruix* w Eskadrze Północnej.

W międzyczasie komandor Boisse został zastąpiony przez komandora Piveta. Eskadra Północna składała się z pancerników: flagowego *Masséna* (okręt wiceadmirała Caillarda) oraz starych *Formidable* i *Dévastation*, które tworzyły 1. Dywizjon Pancerników. 2.

Dywizjon Pancerników tworzyły pancerniki ochrony wybrzeża – *Souvines* (okręt flagowy kontradmirała Stephana), *Admiral Théhouart* i *Valmy*. Krążowniki zostały zorganizowane w ramach odrębnego dywizjonu, w którym *Jeanne d'Arc* pełnił funkcję okrętu flagowego kontradmirała Bugarola. W skład jednostki wchodziły również krążownik pancernopokładowy *Guichen*, krążownik pancerny *Dupuy de Lôme* oraz torpedowiec-awizo *Cassini*.

Należy również pamiętać, iż w skład sił morskich na Atlantyku wchodził również dywizjon pod komendą kontradmirała Riveta, złożony z krążowników pancernopokładowych *Tage*, *Jurien de la Gravière*, *Troude* i *D'Estrées*. Razem z eskadrą *Jeanne d'Arc* przeprowadził rozmaite ćwiczenia wzdłuż wybrzeży Bretanii i na reddie w Quiberon.

W dniu 14 września, w następstwie poważnej awarii w kotłowni, krążownik został przeniesiony do rezerwy w Breście. Po ponownym wcieleniu w dniu 8 listopada na kolejne ćwiczenia, okręt został tydzień później skierowany na remont.

1904-1905

W maju krążownik zostaje ponownie wcielony do ćwiczeń i po zakończeniu prac w stoczni 6 sierpnia przeniesiony do rezerwy.

1906

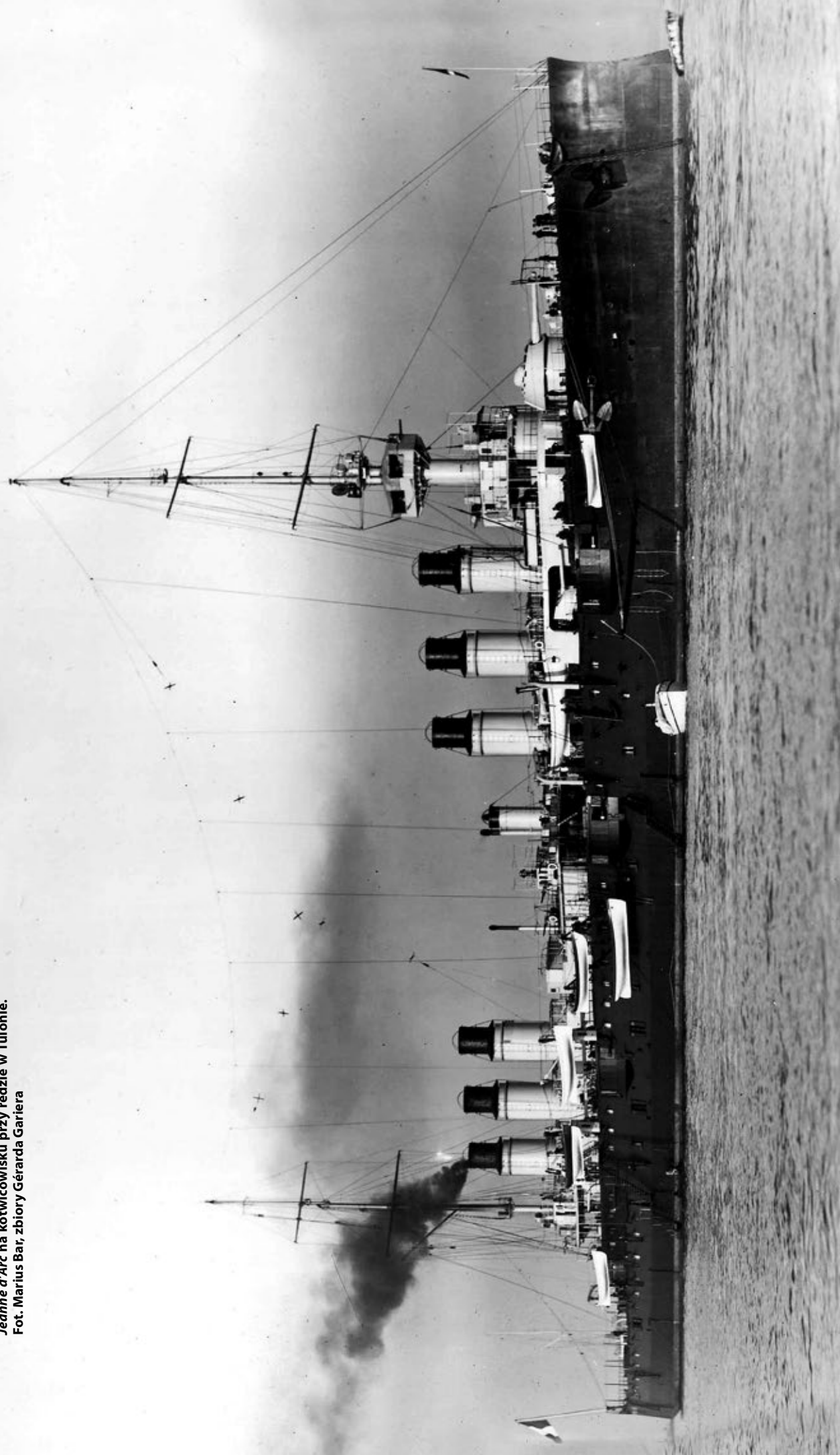
W dniu 26 maja *Jeanne d'Arc* zastąpił *Marseillaise* w Eskadrze Lekkiej Morza Śródziemnego, gdzie stał się okrętem flagowym kontradmirała Campiona. Tego dnia również komandora Piveta zmienił komandor Guépratte, późniejszy admirał. Krążownik opuścił Brest 5 czerwca i obrał kurs na Tangier, gdzie przybył trzy dni później. W dniu 2 lipca okręt wyruszył z Tangieru i skierował się w stronę Gibraltaru, z którego powrócił 9 lipca. Trzy dni później krążownik wyruszył w morze w celu dołączenia do Eskadry Śródziemnomorskiej.

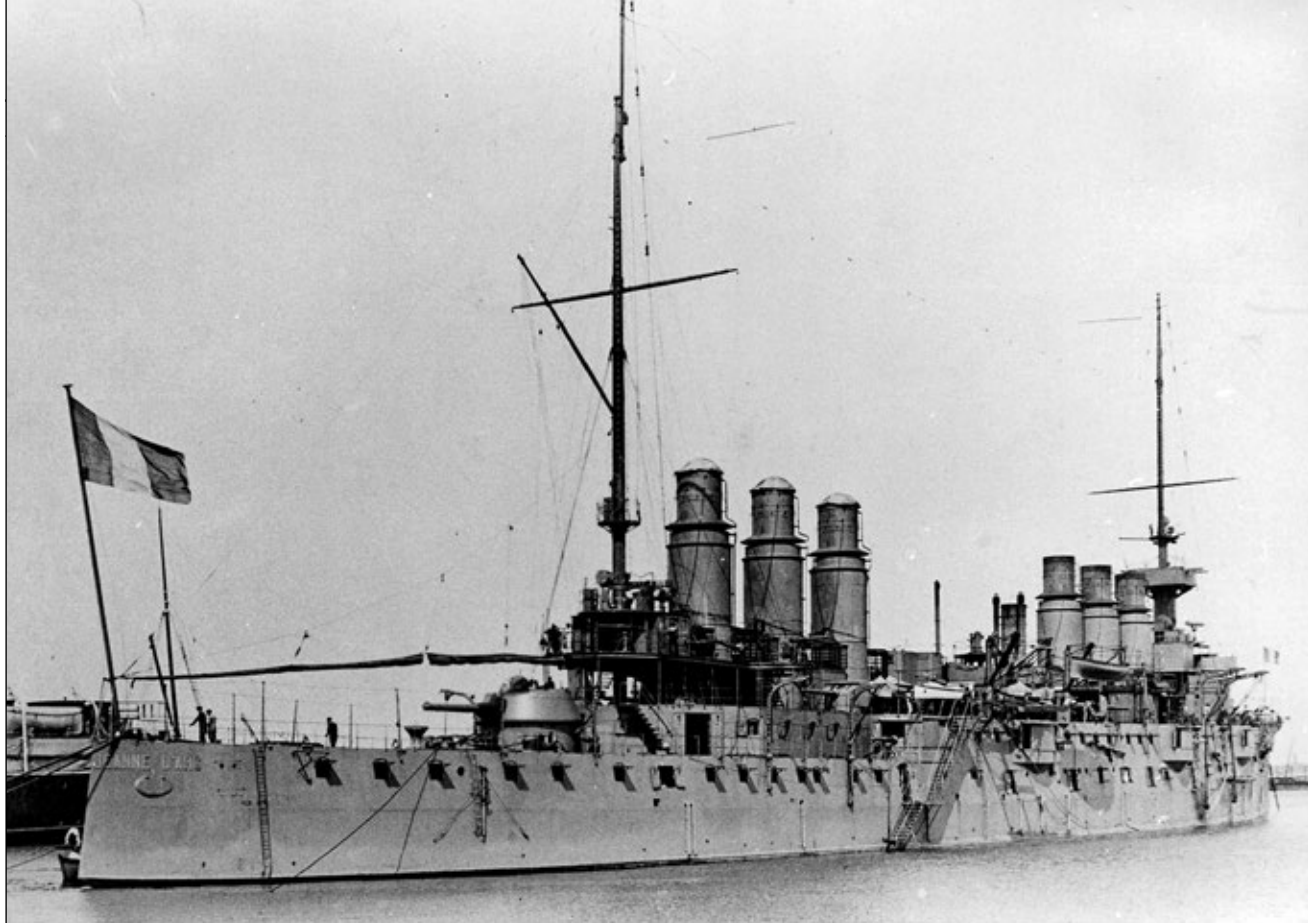
Eskadra z *Jeanne d'Arc* w składzie, przygotowując się do wielkich manewrów, opuściła na rozkaz admirała Toucharda Tulon 28 czerwca i skierowała się na Algier, gdzie dwa dni później połączyła się z Eskadrą Północną. Przybywając do Tangieru, *Jeanne d'Arc* następnie wyruszyła 12 lipca do Bône. Manewry trwały do 28 lipca, kiedy to wszystkie jednostki powróciły do Tulonu. Najważniejsze postoje miały miejsce w Bougie, przylądki Blanc i w Bizercie.

Oprócz zwykłych ćwiczeń w Salins d'Hyères, 13 września krążownik wraz z eskadrą przybył na redę d'Endoume w Marsylii.

W dniu 16 września odbył się wielki przegląd marynarki wojennej w obec-

Jeanne d'Arc na kotwiczowisku przy redzie w Tulonie.
Fot. Marius Bar, zbiory Gérarda Gariera





Jeanne d'Arc w Afryce Północnej, kolor maskowania zmienił się z czarnego na jednolity niebiesko-szary.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

ności Prezydenta Republiki Fallièresa na pokładzie niszczyciela *La Hirra*. W przeglądzie wzięły również udział krążowniki pancerne obcych państw: brytyjski *Cumberland*, włoskie *Giuseppe Garibaldi* i *Varese*, a także hiszpański *Carlos V*. Impreza ta miała na celu inaugurację budowy kanału Rove. Następnego dnia francuskie jednostki powróciły do Tulonu.

W dniu 16 października miłą na zachód od wejścia do portu w Bizercie zatonał okręt podwodny *Lutin*. Kolejna tragedia, tym razem *Farfadeta*, miała miejsce piętnaście miesięcy później. Aby zbadać pierwszą z katastrof Minister Marynarki Wojennej, Gaston Thomson, zdecydował się udać w miejsce zagłady *Lutina*, płynąc na pokładzie *Jeanne d'Arc*.

W dniu 18 października *Jeanne d'Arc* wyruszył do Bizerty. Ministrowi towarzyszyła komisja śledcza, a także Główny Inżynier Wydziału Inżynierii Marynarki Wojennej, Maugas, faktyczny „ojciec” utraconych okrętów podwodnych. Przez kolejne 48 godzin krążownik pozostawał na miejscu katastrofy i następnie szybko powrócił do Tulonu, skąd Minister odjechał pociągiem do Paryża. Do końca roku krążownik nie podjął żadnych poważniejszych zadań.

1907

W dniu 2 lutego krążownik wraz z eskadrą zakotwiczył na redzie w Villefranche. 22 dnia miesiąca komandor Guépratte został zastąpiony przez komandora Ramey de Sugny. W swoim raporcie z końca kampanii Guépratte zauważył: „*W warunkach morskich Jeanne D'Arc to doskonały okręt, który schlebia jego dowódcy i sprawia, iż jego obowiązki stają się łatwym zadaniem... Pod względem wojskowym jednostka ograniczona jest przez prędkość, zasięg i możliwości rozwojowe. Artyleria średnia jest śmiesznie słaba, zarówno jako chodzi o kaliber i zapas amunicji*”.

W dniu 24 marca krążownik opuścił Tulon i udał się do Tangeru. W kilku rejsach okręt dotarł również do Casablanki, Mogadoru i Mers el-Kébiru. W końcu opuścił on Tanger 7 czerwca i skierował się do Cherbourg, do którego zawinął 11 czerwca, po czym trzy dni później zawinął do Brestu. W bretońskim porcie przebywał aż do 3 lipca w celu dokonania pomniejszych napraw i następnie obrał kurs powrotny na Tulon po kotwice w Bône i Salins razem z eskadrą. W dniu 1 czerwca komandor Campion został zastąpiony przez komandora porucznika Krantz na stanowisku dowódcy Eskadry Lekkiej.

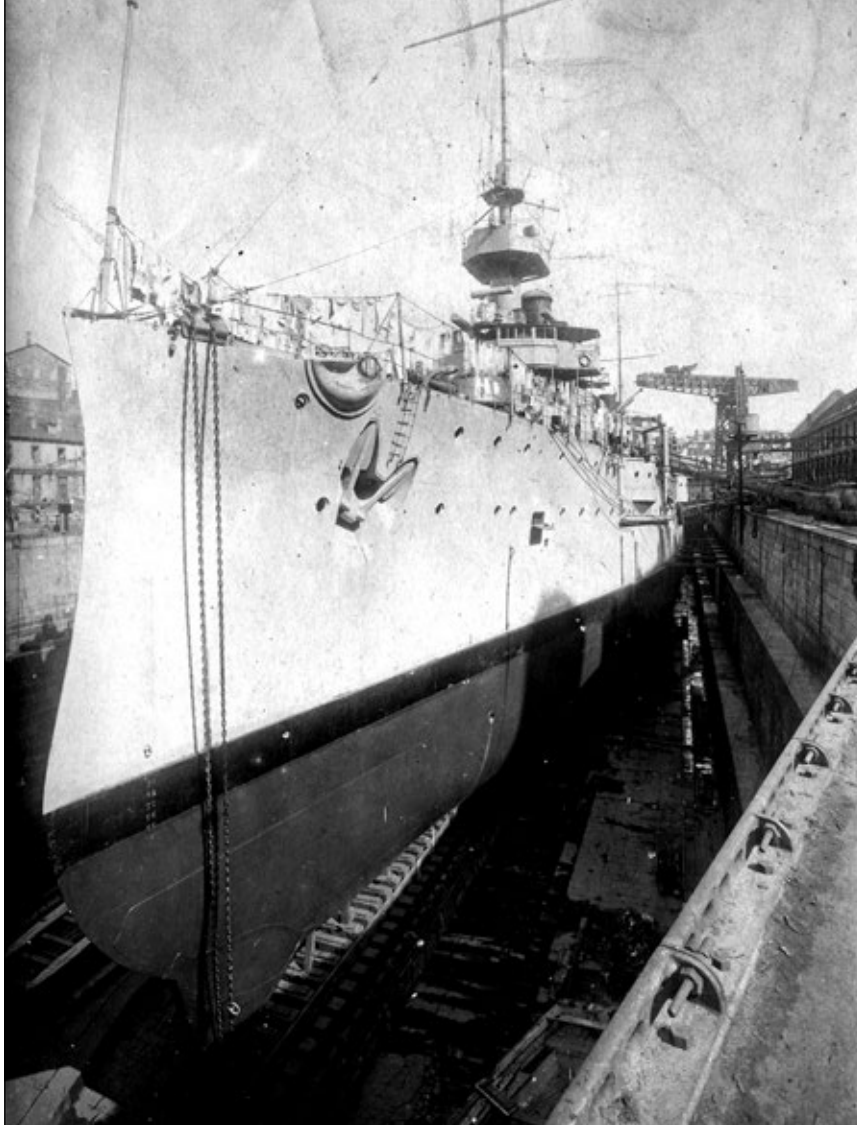
W dniu 3 sierpnia, „*Jeanne*”, jak wówczas nazywano potocznie okręt, opuścił Tulon i udał się do Maroka, gdzie przybył do Tangieru 9 sierpnia, zatrzymując się po drodze w Mers el-Kébirze i Casablance. 5 października krążownik bierze kurs na Rabat, do którego dociera pięć dni później.

1908

W dniu 23 stycznia odnotowano kolejne wyjście w morze do Rabatu.

W dniu 7 lutego krążownik skierował się do Brestu i pojawił się na miejscu 15 dnia miesiąca po wizycie w Gibraltarze (w międzyczasie pomiędzy 8 a 12 lutego). Zaraz po podniesieniu kotwicy doszło do poważnego wypadku przy kotle numer osiem skutkującym śmiercią pięciu członków załogi oraz poparzeniem kolejnych trzech.

Po przeniesieniu do rezerwy 15 kwietnia okręt został przydzielony do 2. Dywizjonu Krążowników Eskadry Północnej, uznany za niezdolny do służby zostanie wkrótce przebudowany na okręt szkolny podchorążych szkoły oficerskiej. W tym samym roku komandor de Sugny opuszcza jednostkę. W swoim raporcie końcowym z kampanii wspomina: „*Autor planów poświęcił wiele uwagi na prędkość i zasięg działania... Ale krążownik nigdy*



Ujęcie *Jeanne d'Arc* z 1912 roku. Dobrze widoczne rozmieszczenie artylerii w kazamatach.

Jeanne d'Arc w suchym doku w Breście, widok od strony dziobu gdzie można spostrzec szczególnie kształt dziobu z taranem.
Fot. zbiory Gérarda Gariera

nie przekroczył 21,7 węzłów pomimo wymiany śrub napędowych”.

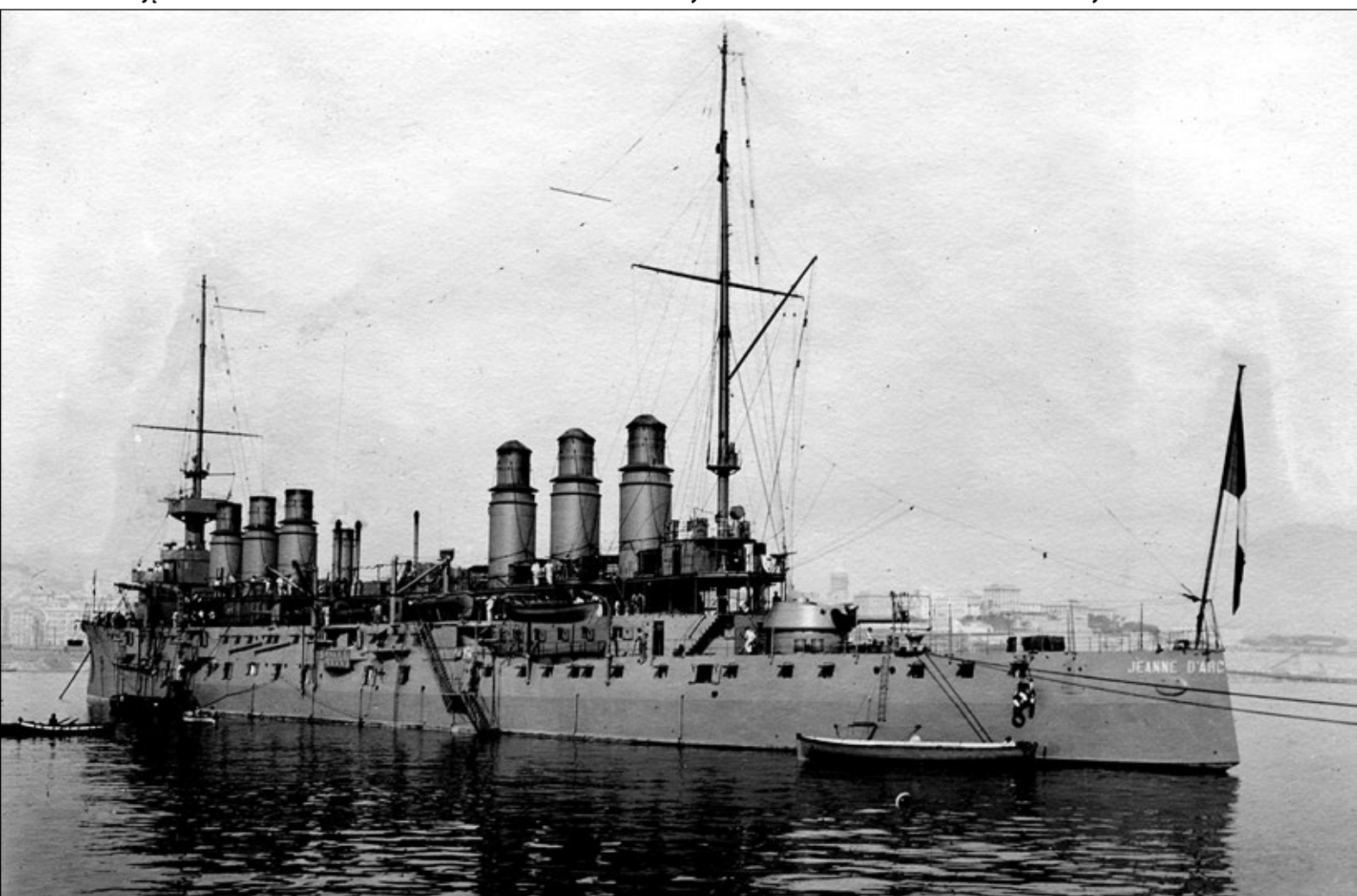
1911

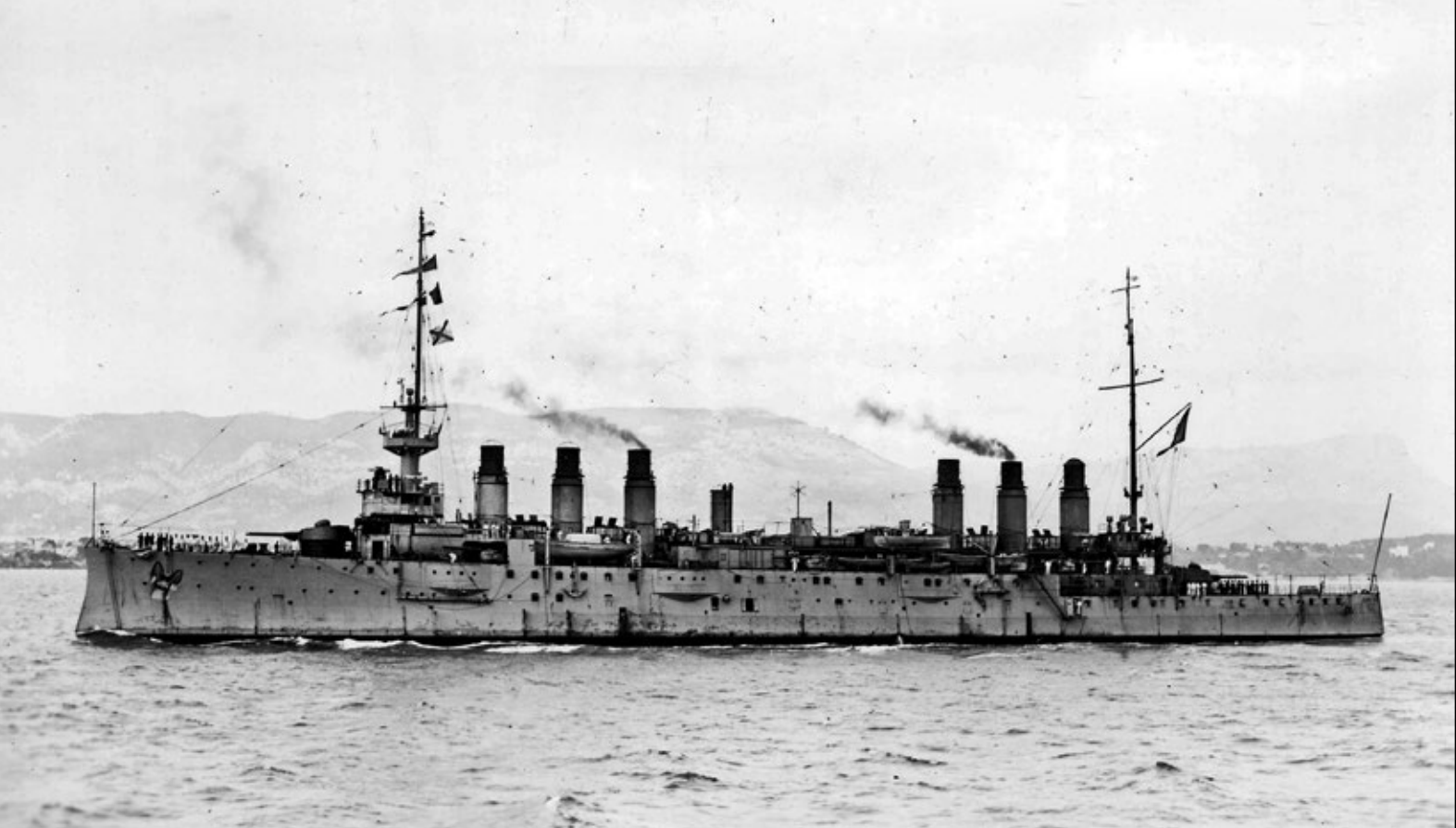
W dniu 20 maja okręt został ponownie uzbrojony, a dowództwo nad nim objął komandor Grasset. Krążownik staje się częścią 3. Dywizjonu Eskadry Rezerwowej. Wydaje się jednak mało prawdopodobne, aby opuścił Brest.

1912

W dniu 1 maja okręt został przydzielony do Szkoły Oceanicznej, lecz pozostał w rezerwie. Dywizjon znajdował się pod rozkazami kontradmirała Bouxina i składał się z krążowników pancernopokładowych *Chateaurnault*, *Guichen*, *D'Estrées*, awizo szkolny nawigacyjnej *Chamois* oraz transportowca szkoły marynarki wojennej *Duguay-Trouin*, byłego *Tonkin* z 1878 roku, a także hulka szkolnego *Bord*. Od 10 października krążownik rozpoczął swój pierwszy rejs jako okręt szkolny Akademii Marynarki Wojennej, która nakaże mu „okrążyć świat”:

Fot. zbiory Leo Van Ginderena





Dwie fotografie krążownika wykonane w czasie wojny, *Jeanne d'Arc* powraca do Tulonu.

Bahia w Fort-de-France, Dakar, Tulon, Neapol, Bizerta, Pallice, Kronsztad, Bergen, Trondheim i w końcu powrót do Brestu 29 lipca.

1913

W dniu 10 października krążownik rozpoczął swój drugi rejs, tym razem po Oceanie Indyjskim. Powrót nastąpił przez Kanał Sueski i ostatecznie

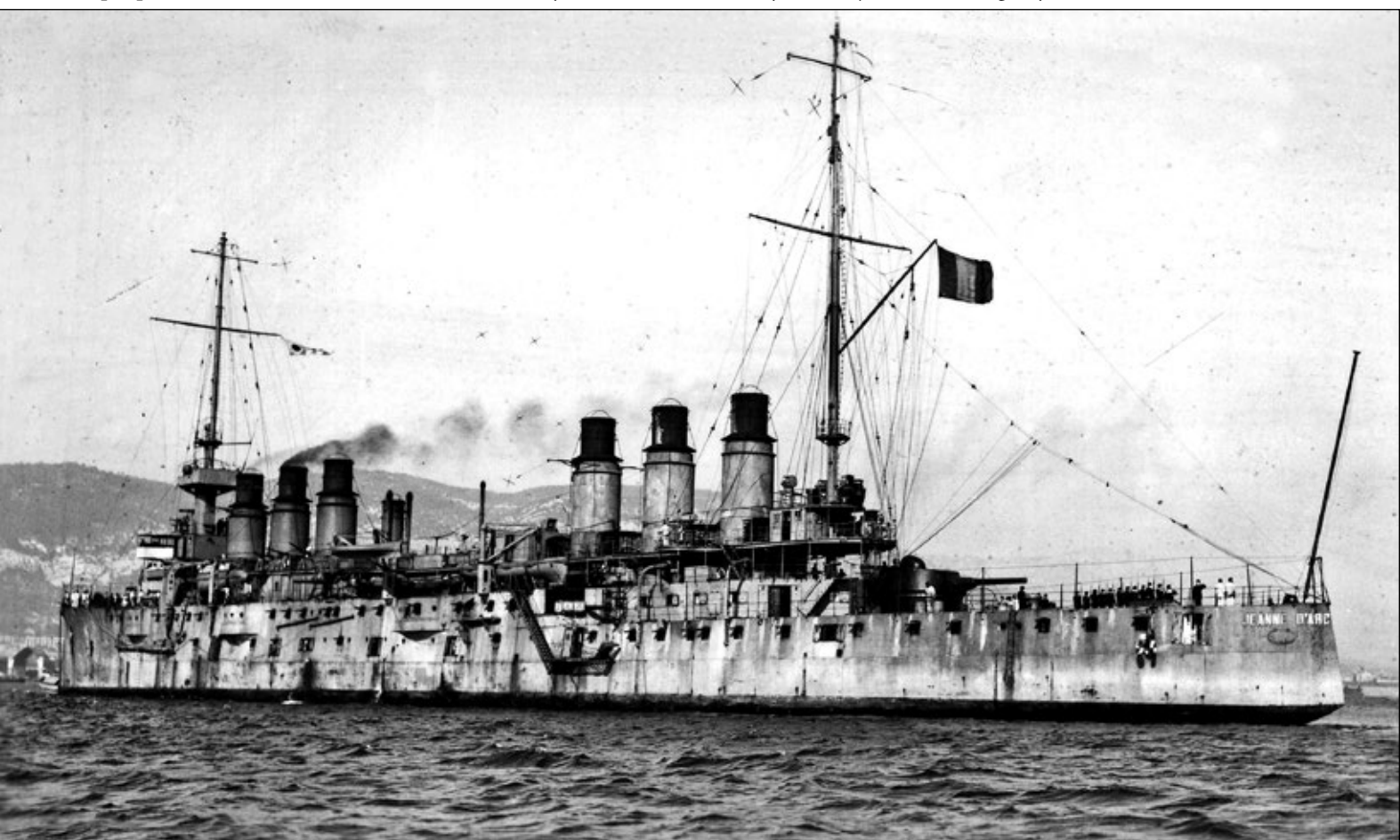
okręt znalazł się ponownie w Breście 27 lipca 1914 roku. W międzyczasie, 20 października, kontradmirał Bouxin został zastąpiony przez kontradmirała Canneliera, który przeniósł swoją flagę na krążownik pancerny *Gloire*.

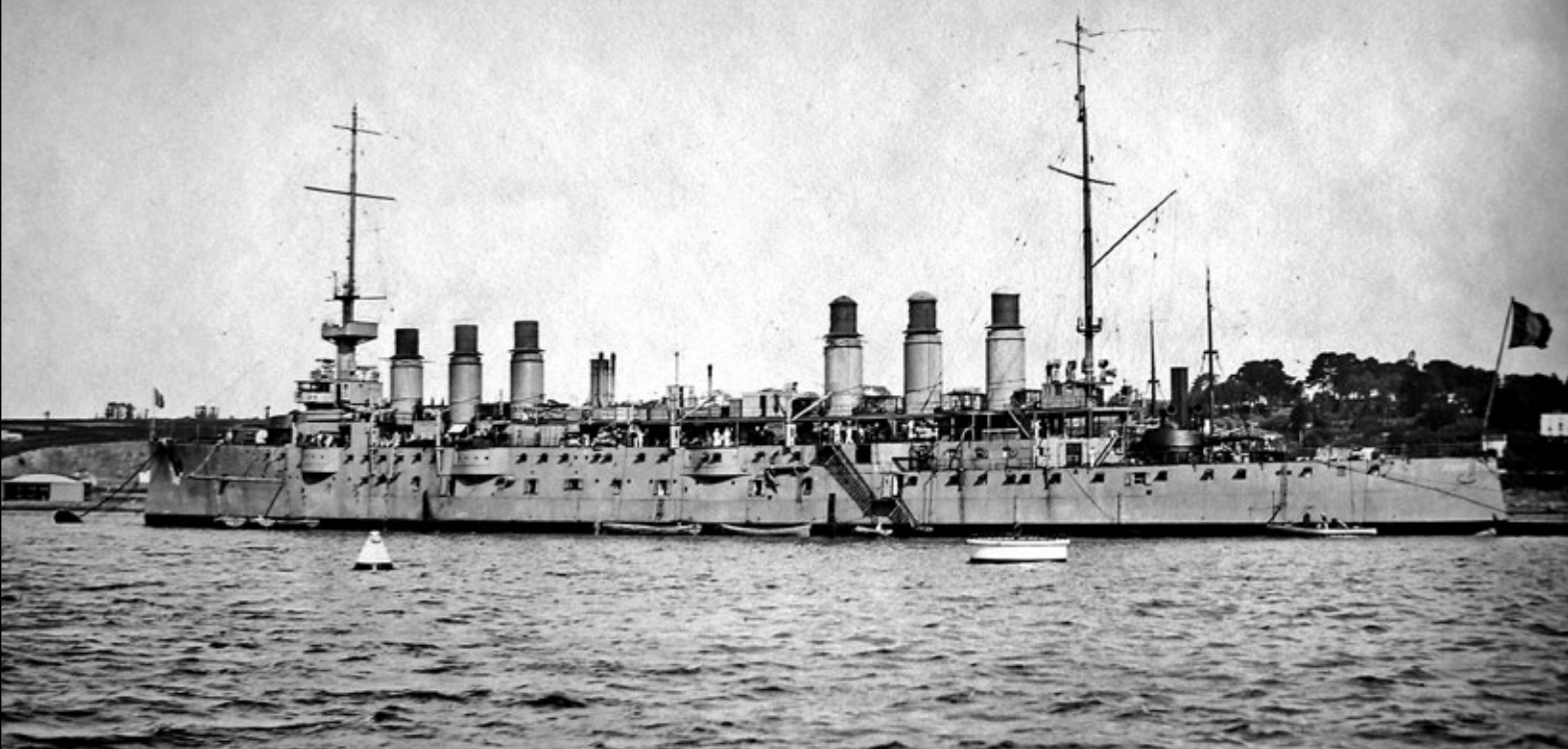
1914

26 lipca kontradmirał Rouyer, naczelny dowódca 2. Eskadry Lekkiej

Fot. Marius Bar, zbiory Gérarda Gariera

przebywający w Quiberon na krążowniku pancernym *Marseillaise* otrzymał rozkaz udania się do Cherbourg, gdzie miał zebrać wszystkie jednostki ze swojej eskadry bez okrętów podwodnych. 2 sierpnia w Cherbourg utworzono Eskadrę Północną złożoną z 2. Eskadry Lekkiej wraz z krążownikami pancernymi *Marseillaise* (flagowy), *Amiral Aube* i *Jean-*





Jeanne d'Arc w 1915 roku na postoju w bazie.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

ne d'Arc tworzącymi 1. Dywizjon Krążowników; jak również 2. Dywizjonem Krążowników złożonym z krążowników pancernych *Gloire* (okręt flagowy kontradmirała Canneliera), *Gueydon*, *Dupetit-Thouars* oraz krążownika pancernopokładowego *Lavoisier*, który dołączył do formacji.

W dniu 3 sierpnia admirał Rouyer został ostrzeżony o pierwszej w nocy, iż 2. i 3. Eskadra Niemiecka przeszła przez Kanał Kiloński na Łabę. O 01:40 Francuz otrzymał rozkaz o treści: „Wyjść natychmiast w morze i bronić zbrojnie przejścia niemieckiej floty z wyjątkiem angielskich wód terytorialnych”. O 04:00 rano admirał zaraportował do Marynarki: „2. Eskadra Lekka wyszła w kierunku Pas de Calais”. *Jeanne d'Arc* dołączył do formacji 5 kilometrów przed celem podróży.

Krążowniki pancerne *Kléber* i *Desaix* oraz krążowniki pancernopokładowe *D'Estrées* i *Lavoisier* otrzymały rozkaz zajęcia pozycji 55 mil na północ od Triagoz.

5 sierpnia, w dniu przystąpienia Wielkiej Brytanii do wojny, 2. Eskadra została uratowana przed masakrą, która prawdopodobnie miałaby miejsce gdyby chciała przeciwstawić się niemieckiej Hochseeflotte.

Dowódca Grasset na *Jeanne d'Arc* rozkazuje wesprzeć eskadrę. 14 sierpnia o godz. 11:00 *Marseillaise* wszedł

do portu w Cherbourgu po dwunastu dniach rejsu, podczas którego admirał przygotował okręt do walki.

W dniu 26 sierpnia 1 Dywizjon wraz z *Jeanne d'Arc* powraca do Cherbourga.

5 września, na rozkaz Ministra, który obecnie przebywa w Bordeaux, *Jeanne d'Arc* została wysłana do Boulogne w celu dokończenia ewakuacji. Przybywając na wyznaczone miejsce, krążownik zastaje całkowicie opustoszałą miejscowość, po czym Grasset żąda, aby krążownik został zastąpiony przez trawler *Marie Stella*, który ewakuuje personel w niemalże ostatniej chwili.

W dniu 5 października *Jeanne d'Arc* ostrzega, że wróg doczepia fałszywe peryskopy do dryfujących min, aby przyciągnąć uwagę francuskich i brytyjskich okrętów.

W dniu 5 listopada francuska linia patrolowa staje się niezależna od linii angielskiej. Francuska linia dostaje się pod dowództwo admirała Cannaliera na pokładzie *Gloire*, który ma również pod swoją komendą kilka krążowników, a zwłaszcza *Jeanne d'Arc* (w tym Grasset).

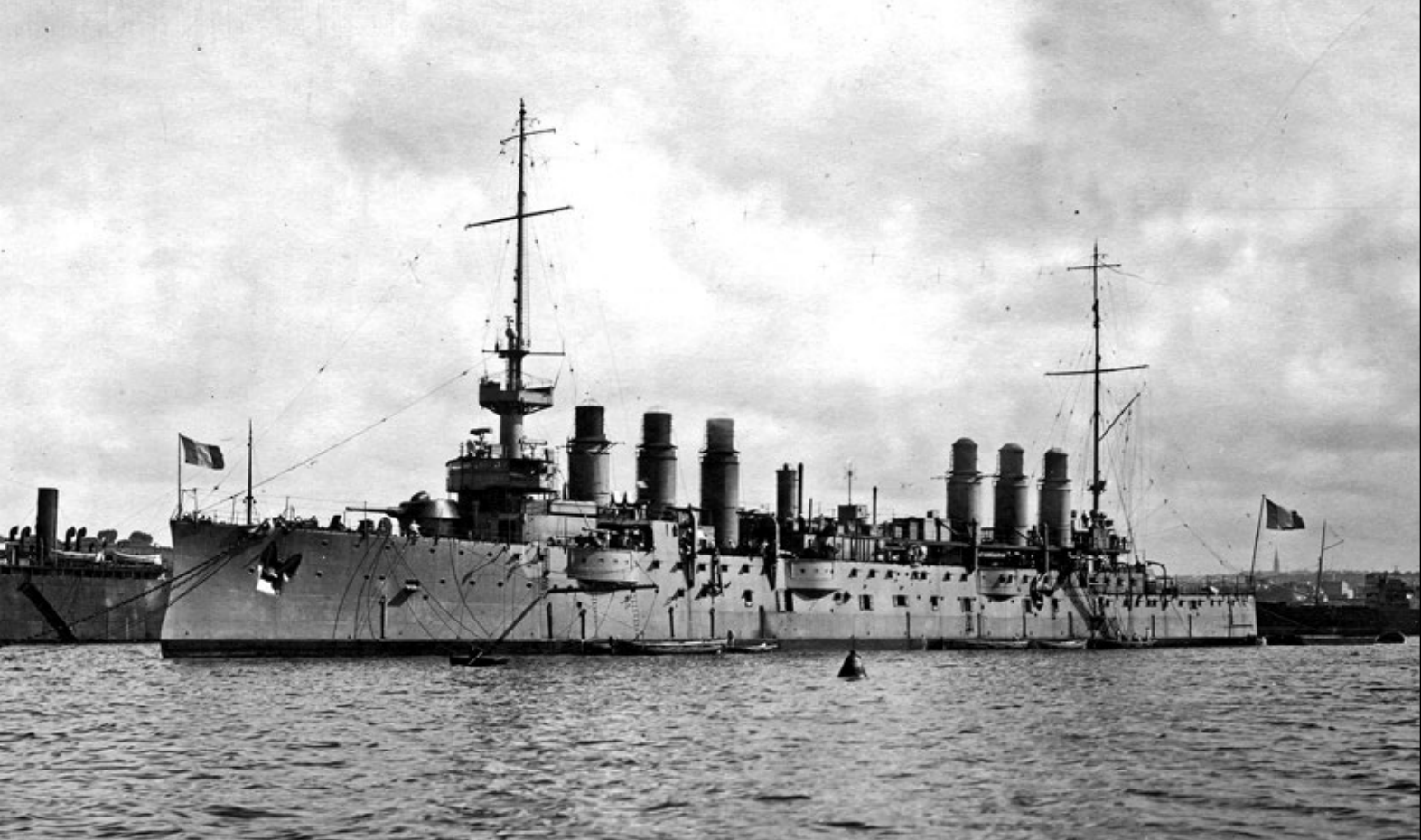
1915

W dniu 4 kwietnia *Jeanne d'Arc* bierze kurs na Gibraltar, a 15 kwietnia krążownik zostaje wysłany na Bliski Wschód (wybrzeża Syrii).

W dniu 18 marca, po katastrofie jaką była próba przejścia Dardaneli, zostaje przeprowadzona ważna reorganizacja francuskich sił morskich: Dywizjon Syrii staje się 3. Eskadrą pod komendą wiceadmirała Dartige'a du Fourneta. Eskadra sformowana jest z 1. Dywizjonu złożonego z pancernika *Saint-Louis* (okręt flagowy), krążowników pancernopokładowych *D'Entrecasteaux* i *D'Estrées*. 2. Dywizjon składa się z pancernika *Jauréguiberry* (okręt flagowy kontradmirała Darrieusa), *Henri IV* oraz *Jeanne d'Arc*. Bohater niniejszego artykułu dowodzony jest cały czas przez komandora Grassetta. Krążownik jest przede wszystkim odpowiedzialny za eskortę francuskiej dywizji piechoty aż do Trebouki i Moudros, a następnie wraz ze swoim dywizjonem znajduje się obok sił, które 24 kwietnia lądują na Gallipoli. Następnego dnia okręt otrzymał dwa trafienia. Pociśki eksplodowały w magazynie pociśków 138,6 mm, powodując niewielki pożar.

W dniu 4 lipca *Jeanne d'Arc* ostrzelał niemiecki konsulat Aleksandretcie.

W dniu 12 sierpnia do krążownika dołączył *Jauréguiberry* w celu precyzyjnego ostrzelania węzła kolejowego na wschód od Hajfy. Od sierpnia do grudnia *Jeanne d'Arc* dowodzi komandor Voisin.



Jeanne d'Arc na kotwiczowisku na Malcie, widoczny jest dalmierz przy pomoście.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

W dniu 31 sierpnia przy asyście *Jeanne d'Arc* i *Jauréguiberry* dochodzi do okupacji wyspy Ruad (lub Rouad – położonej na wprost syryjskiego wybrzeża) zamieszkałej przez 4000 mieszkańców. Gubernatorem wyspy zostaje mianowany komandor porucznik Tra-

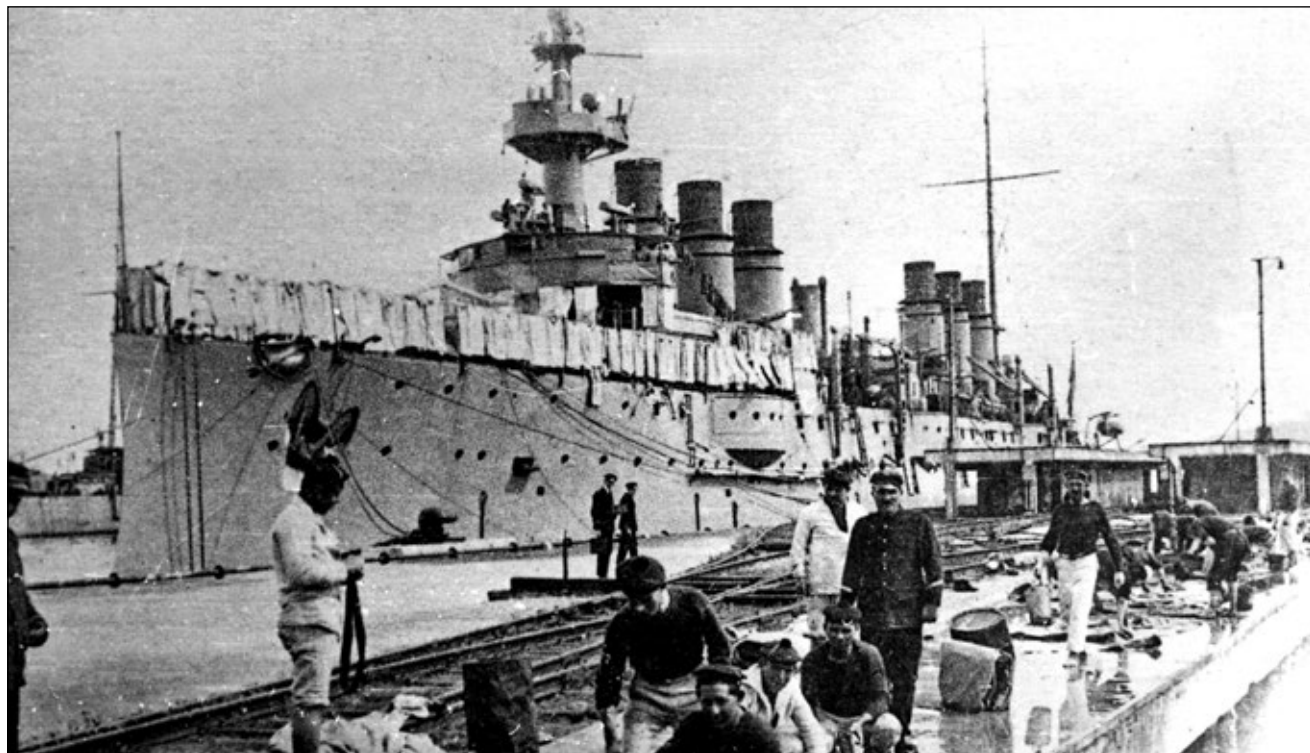
baud z *Jeanne d'Arc*. Dzięki tej operacji wyspa stała się później ważną aliancką bazą morską.

Od 8 do 22 września miała miejsce misja ratunkowa 4092 Ormian z miejscowości Dżabal Musa znajdującej się na północ od ujścia rzeki

Orontes. *Jeanne d'Arc*, okręt flagowy flagowy wiceadmirała Dartige du Fourneta znajdował się na miejscu, lecz nie brał udziału w ratowaniu ludności. Pozostałe cztery krążowniki oraz transportowiec lotniczy podzieliły między siebie uciekinierów, biorąc

Wielkie pranie wykonywane przez załogę krążownika. Warto zwrócić uwagę na suszące się hamaki zawieszone na relingach na dziobowej części.

Fot. zbiory Gérarda Gariera





Jeanne d'Arc podczas wizyty w Antwerpii w 1920 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

na pokład odpowiednio: *Desaix* 303, *Amiral Charner* 347, *Guichen* 1941, *D'Estrées* 459 i *Foudre* 1042 ludzi.

Bazując wraz z pancernikiem *Jauréguiberry* w Port Saidzie, po przybyciu 5 października, na *Jeanne d'Arc* została podniesiona flaga wiceadmirała Gaucheta (następca wiceadmirała Dartigue de Fourneta w Syrii). 28 grudnia dochodzi do zajęcia wyspy Mejisti przez dwie kompanie desantowe.

1916

W dniu 1 stycznia admirał Gauchet został mianowany dowódcą 4. Eskadry. Jego poprzednie stanowisko zajął wiceadmirał Moreau. Wyczerpany przez ciągłe misje wojenne *Jeanne d'Arc* udaje się do arsenału Sidi Abdallah w Bizercie, gdzie następnie zostaje przeniesiony do rezerwy.

Admirał Gauchet opuszcza okręt 3 kwietnia.

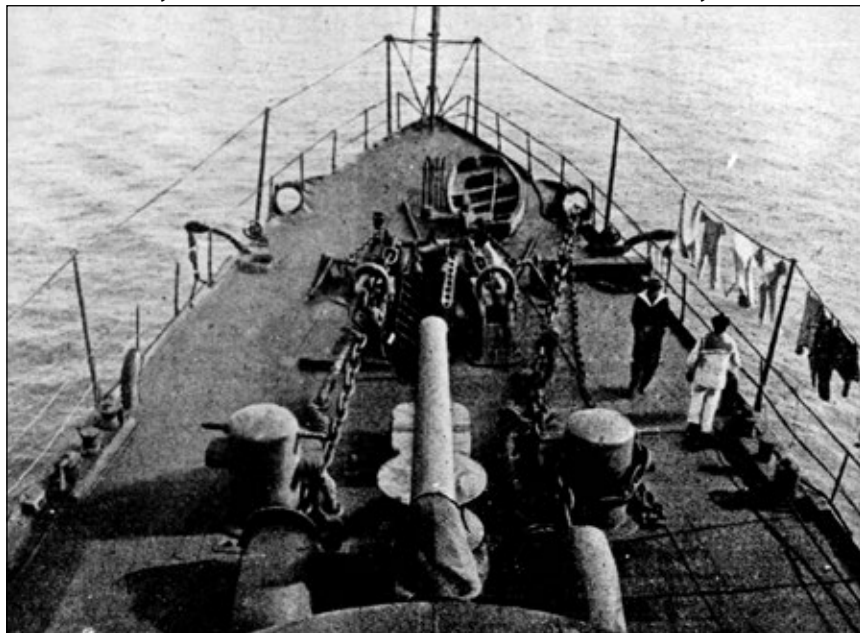
W dniu 15 stycznia wchodzi w życie nowa ogarnizacja sił fancuskich: krążowniki *Admiral Aube*, *Desaix*, *Dupleix*, *Guichen*, *D'Entrecasteaux*, *Lavoisier* i *D'Estrées* kolejno kierują się na Brest. *Jeanne d'Arc* dociera do Port Saidu 25 sierpnia i zostaje zastąpiony przez krążownik *Pothuau*. Od lipca do grudnia okręt jest dowodzony przez komandora Méléarta i znajduje się w rezerwie.

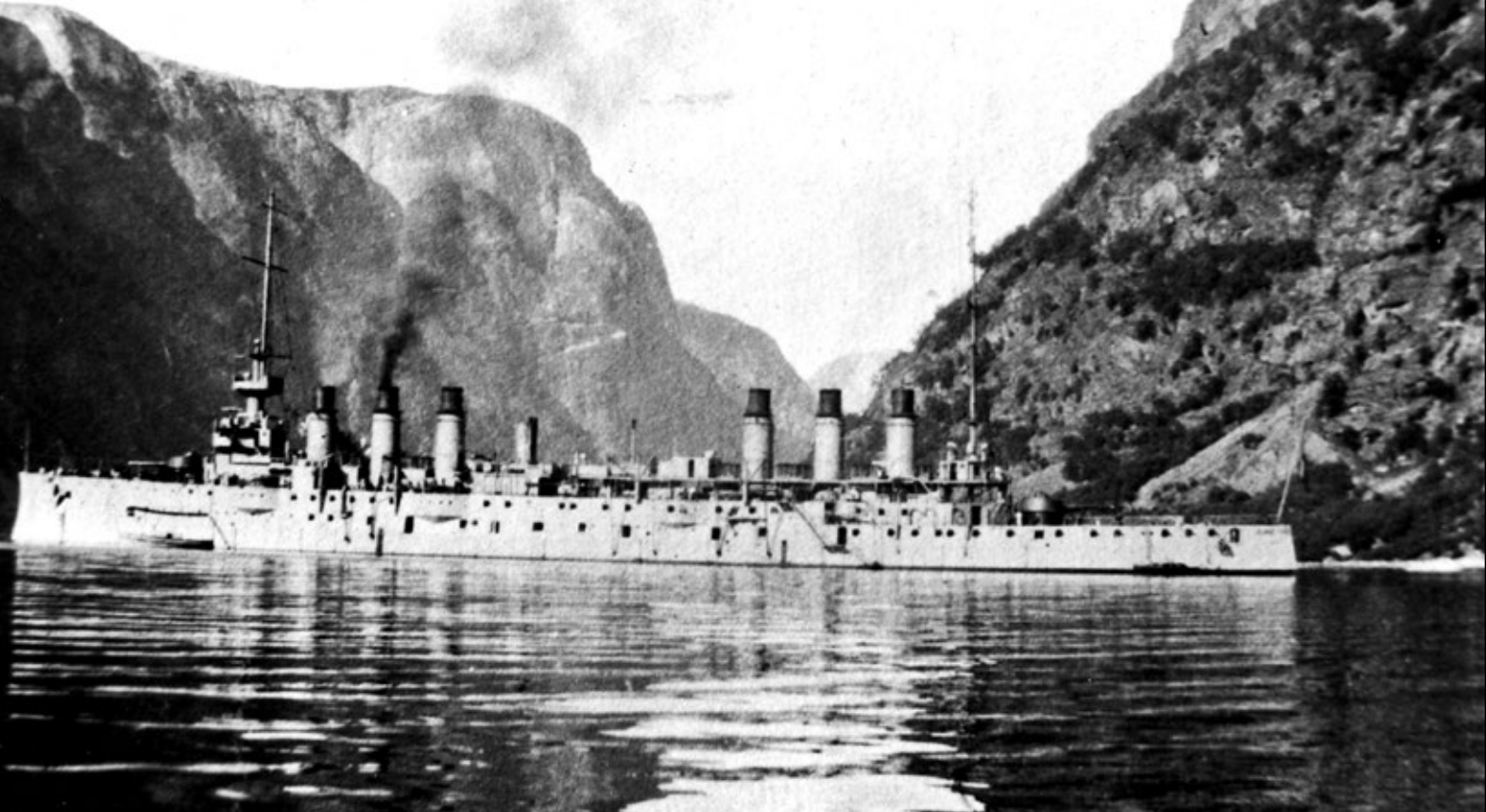
1917

Do stycznia *Jeanne d'Arc* pozostaje rozbrojoną, przydzieloną do Dywizjonu Antyli i na jego pokład powraca były dowódca, który w tym czasie staje się kontradmirałem. Dywizjon składa się z krążowników pancernych *Gueydon*, *Montcalm* i *Dupetit-Thouars*. W dniu 28 maja kontradmirał Grasset zostaje zastąpiony przez kontradmirała Grouta, który obiera na okręt flagowy *Gloire*.

Pokład dziobowy wraz z działem kal. 194 mm.

Fot. zbiory Gérarda Gariera





Krażownik szkolny w Norwegii w Sognefjordzie w czerwcu 1922 roku.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

latach okręt będzie służył jako okręt szkolny marynarki wojennej.

Kolejnymi dowódcami krążownika będą: komandor Bourdoncole de Saint-Salvy od 20 października 1923 roku do 11 lipca 1925 roku, komandor Zraub od 1 września 1925 roku do 1 września 1927 roku, a także komandor Darlan, późniejszy admirał, od 11 października 1927 do 5 sierpnia 1928

roku. Krążownik pozostaje rozbrojony i otrzymuje nazwę *Jeanne d'Arc II*, gdyż imię *Jeanne d'Arc* otrzymał budowany nowy krążownik szkolny.

1929-1934

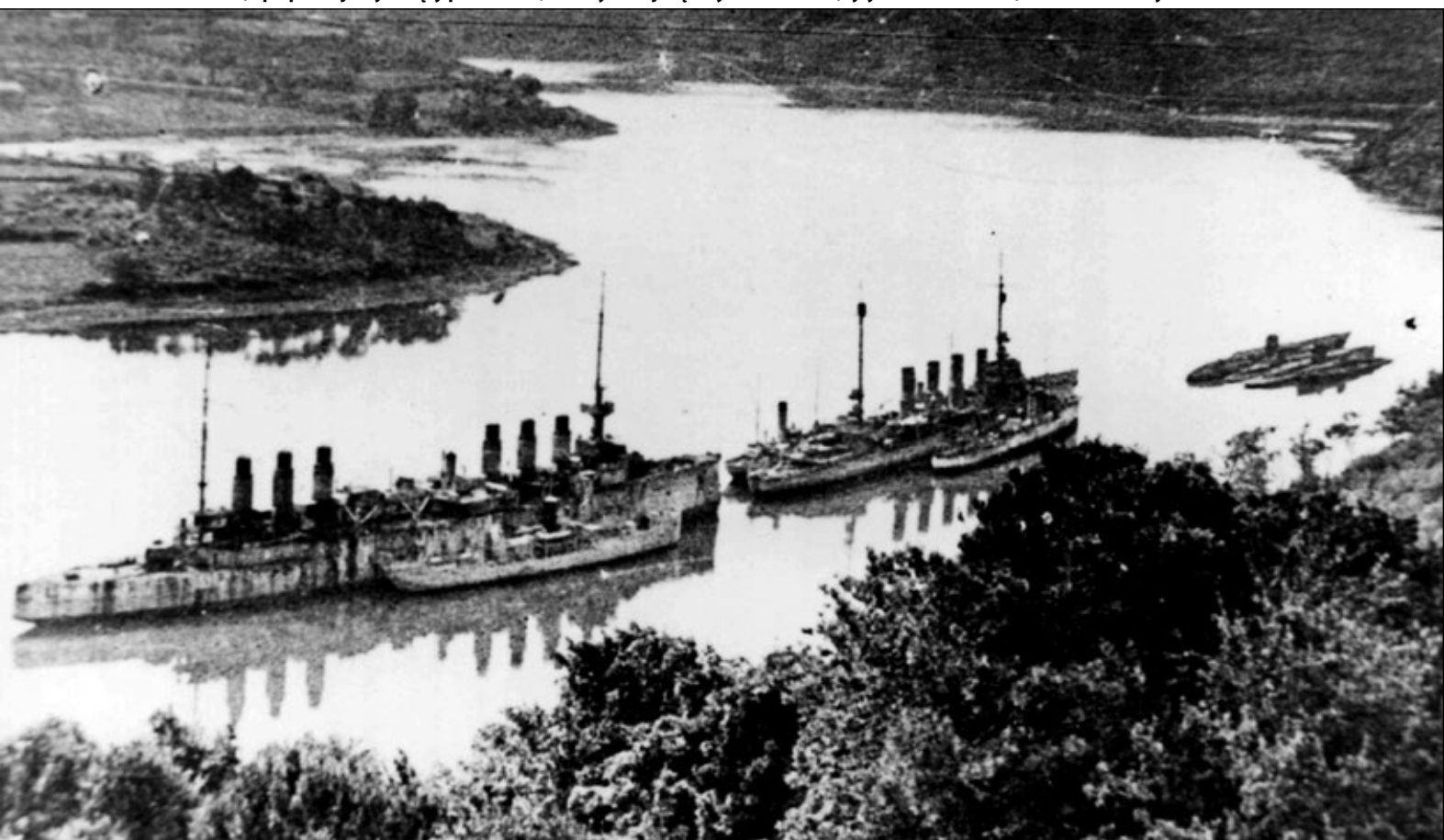
Zastąpiony pod koniec swojego ostatniego rejsu szkoleniowego przez krążownik pancerny *Edgar Quinet*, na którym usunięto dwa kotły oraz

dwa kominy. Stary krążownik *Jeanne d'Arc* jest przeniesiony do rezerwy, aby z dniem 15 lutego 1933 roku zostać wykreślonym z listy marynarki wojennej.

Oczekując na swój ostatni rejs, krążownik zakotwiczył na cmentarzysku w Landévennec niedaleko Brestu. W dniu 21 marca jednostka została „skazana” na niebyt, zaś 9 lipca 1934

Landévennec 1934 rok, cmentarzysko „skazanych” okrętów. Łatwo rozpoznać sylwetkę *Jeanne d'Arc*. Pośrodku krążownik *Mulhouse* (były niemiecki *Stralsund*) i po prawej trzy okręty podwodne, z których największy to *Halbronn* (były niemiecki *U 139*).

Fot. zbiory Gérarda Gariera





Rufowy pokład *Jeanne d'Arc* podczas pobytu okrętu w Breście. Na fotografii można zauważyć wieżę wraz z działem kal. 194 mm, zaś na drugim planie widoczny krążownik pancerny typu „Montcalm”.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

roku została sprzedana do stoczni Bois-Sacré de La Seyne-sur-mer, gdzie miała zostać zezłomowana. Holowany w sierpniu z Brestu do Tulonu przez cywilny holownik *Abeille 22*, krążownik został ostatecznie zezłomowany w kolejnych miesiącach.

Uwaga:

Istnieje pewne zamieszanie spowodowane przez autorów publikacji historycznych, których część twierdzi, iż okręt służył w czasie II wojny światowej w Breście jako wabik na alianckie lotnictwo, pozorując obecność w porcie *Scharnhorsta*. W rzeczywistości w miejscu tym znajdowała się atrapa niemieckiego krążownika, lecz nie był nią kadłub *Jeanne d'Arc*, a byłego krążownika pancernego *Gueydon*, którego sylwetkę „przedłużały” *Aisne* i *Oise*, sprawiając iż pierwsza z jednostek była bardziej podobna z wyglądu do *Scharnhorsta*.

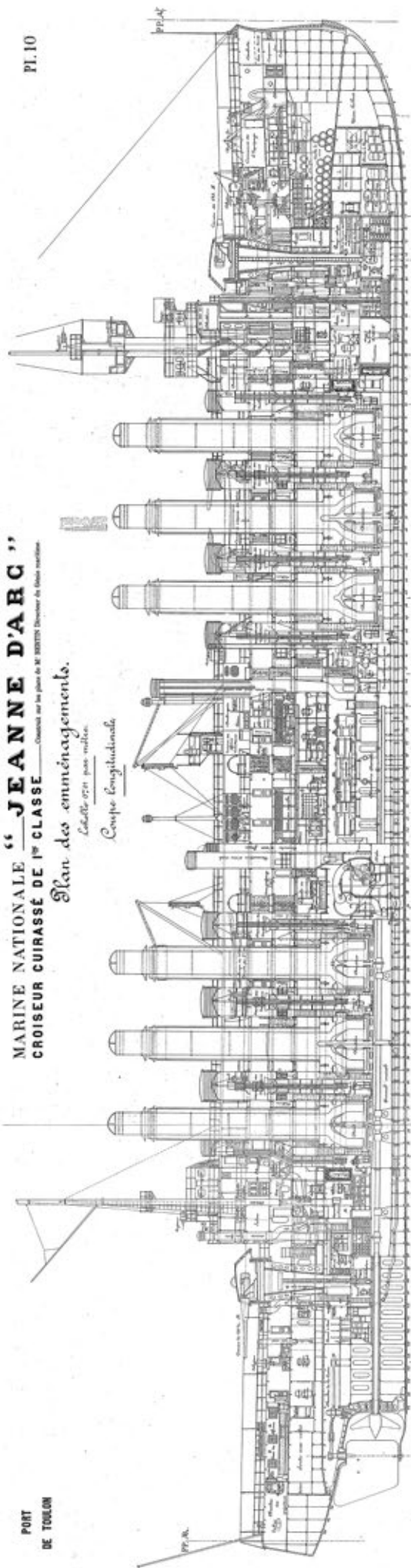
Charakterystyka kadłuba

Długość stępki:	112,900 m
Długość między pionami:	145,400 m
Długość na KLW:	145,400 m
Długość całkowita:	147,000 m
Maksymalna szerokość zewnętrzna wodnicy:	19,418 m
Szerokość zewnętrzna kadłuba (0,7 m poniżej linii wodnej):	19,418 m
Głębokość kadłuba w płaszczyźnie symetrii:	7,400 m
Zanurzenie: dziób/śródkrećcie/rufa:	7,08 m/7,54 m/8,00 m
Wyporność podczas prób stateczności:	11 263,988 t
Projektowa wysokość metacentryczna:	efektywna 1,184 m, mierzona podczas prób stateczności w dniu 9 maja 1902 roku: 1,458 m
Pas pancerny:	wysokość dziób/śródkrećcie/rufa: 2,200 m
Grubość dolnej części:	dziób/śródkrećcie/rufa: 50 mm
Pancerz cieni:	wysokość dziób/śródkrećcie/rufa: 8 m grubość płyt górnych 40 mm – poszycie – 8+8 grubość płyt dolnych – 80 mm
Pokład główny: w płaszczyźnie symetrii	płyty pancerza 45 mm – blachy poszycia 10+10 część środkowa pochylenie 23° - 55 mm część burtowa pochylenie 23° - 45 mm
Pokład drugi	pancerz (górny) - blachy poszycia - 11-8 mm
Nadbudówka: część przednia/część tylna dach	płyty pancerza 138/110 mm – blachy poszycia 11+11 mm 20 + 10 mm
Pancerz reduity (kazamaty 138,6 mm)	płyty pancerza 40 mm - blachy poszycia 8+8 mm
Wieża 194 mm, części stałe	płyty pancerza 176 mm - blachy poszycia 12+12 mm
części ruchome	płyty pancerza 161 mm - blachy poszycia 12+12 mm
dach	20 + 10 mm

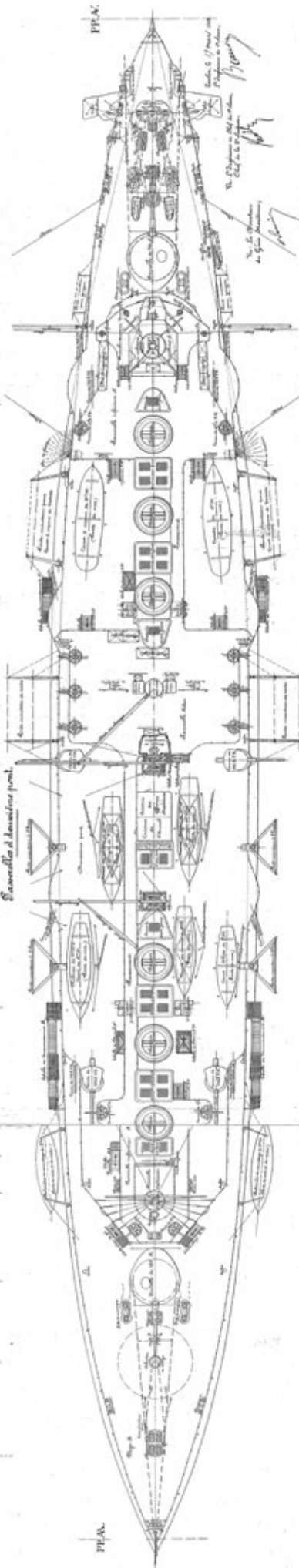
Plan des emménagements.

Echelle 1/2000 pour mètres.

Coupe longitudinale



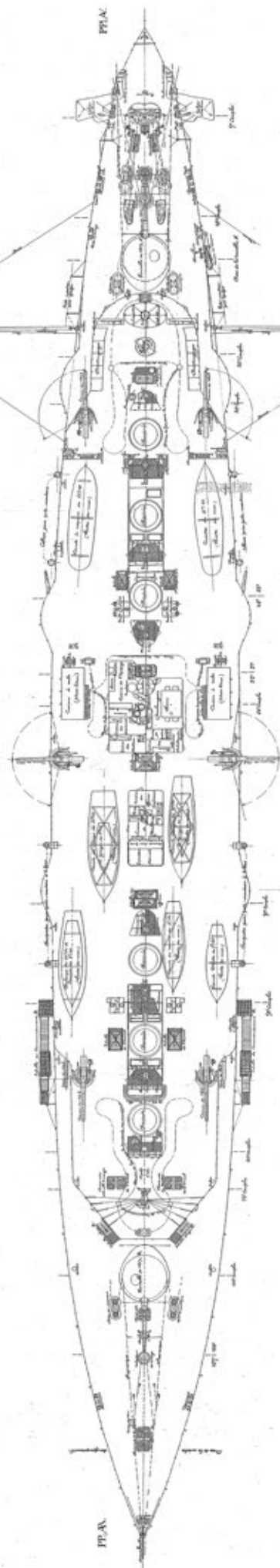
Essence et lumière pont.

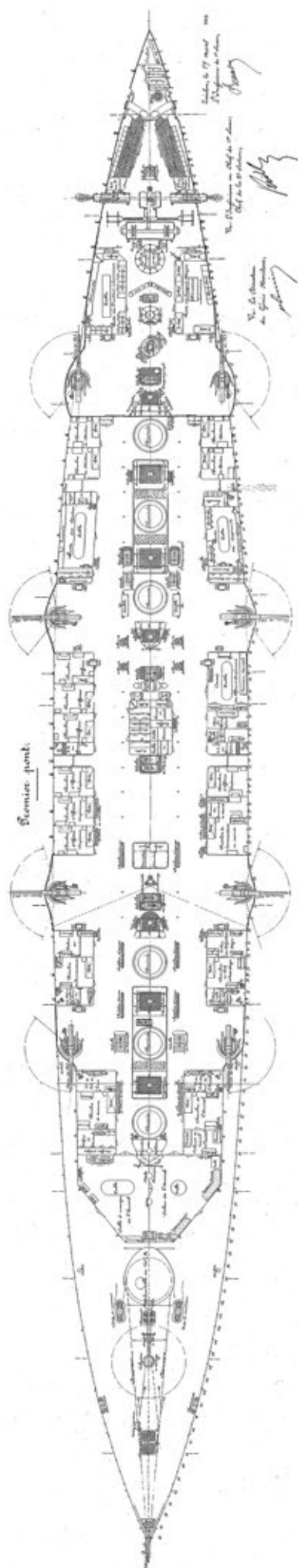


Plan des emménagements

Echelle 1/2000 pour mètres.

Quatrième pont.

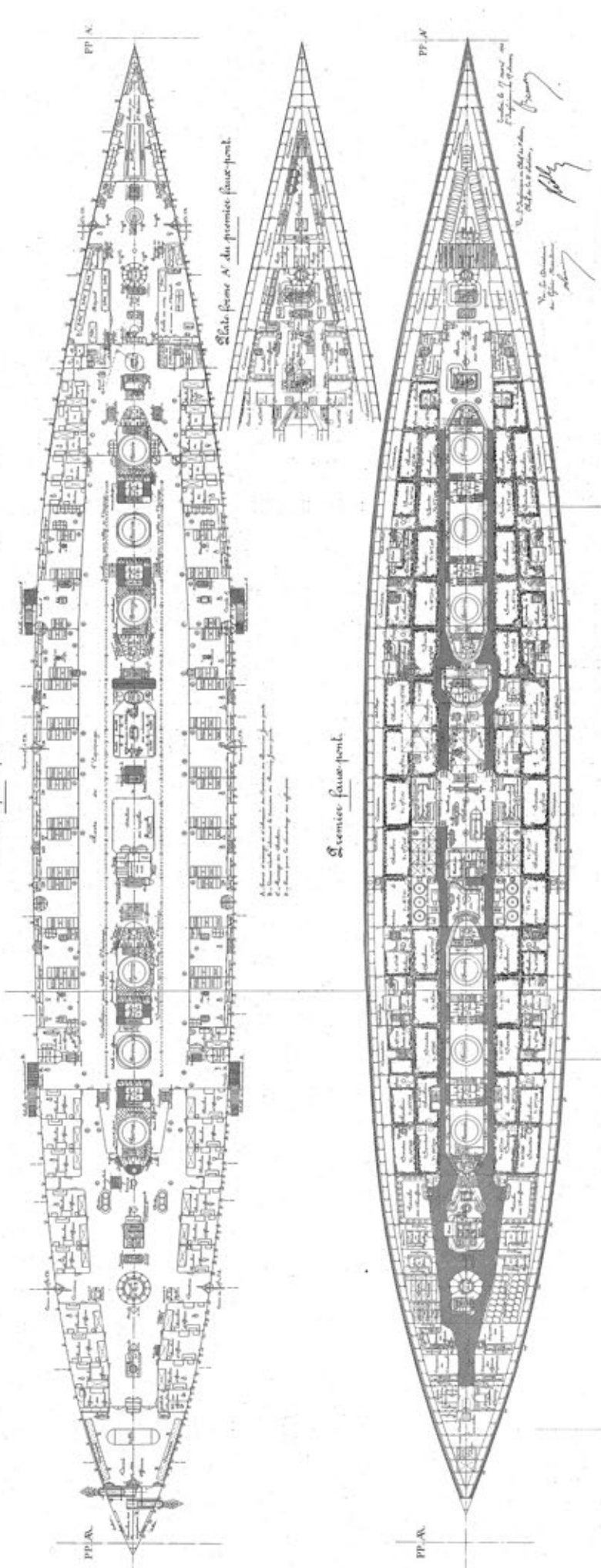




Glan des Linnéens.

Leballe 07,01 per mille.

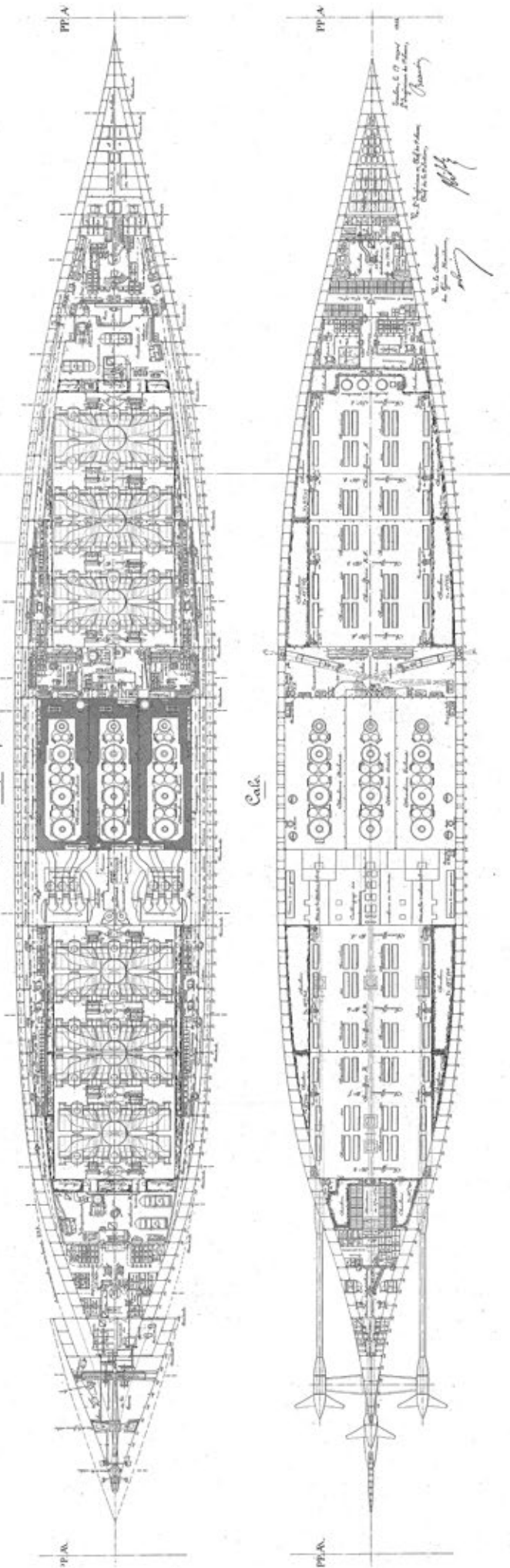
Font principal



Plan des emménagements

Echelle 1/500 pour mètres.

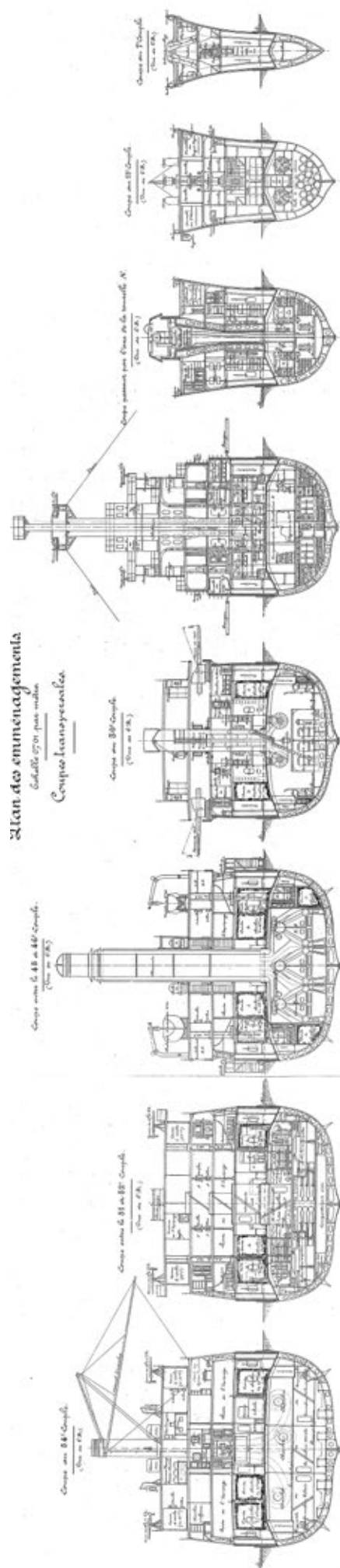
Divisionnaire faux-pont.

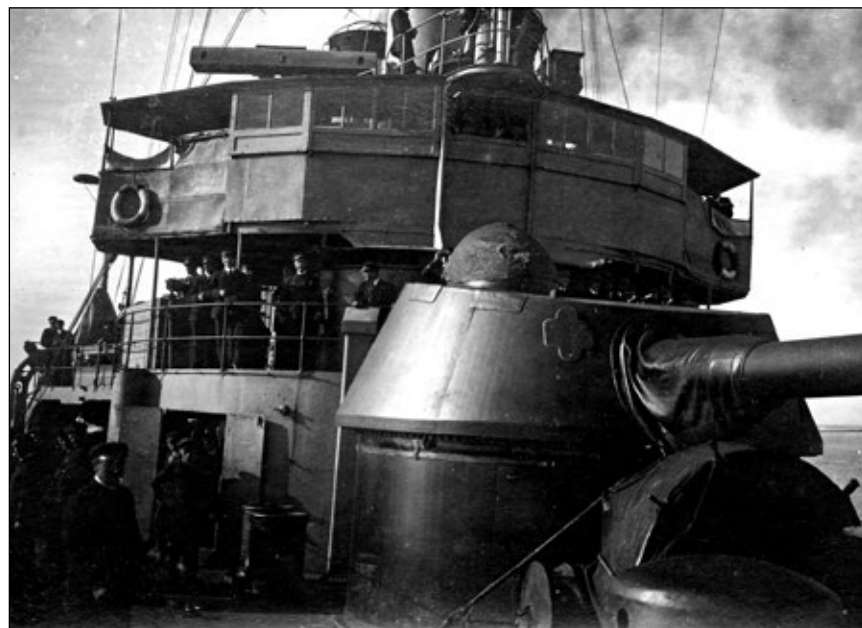
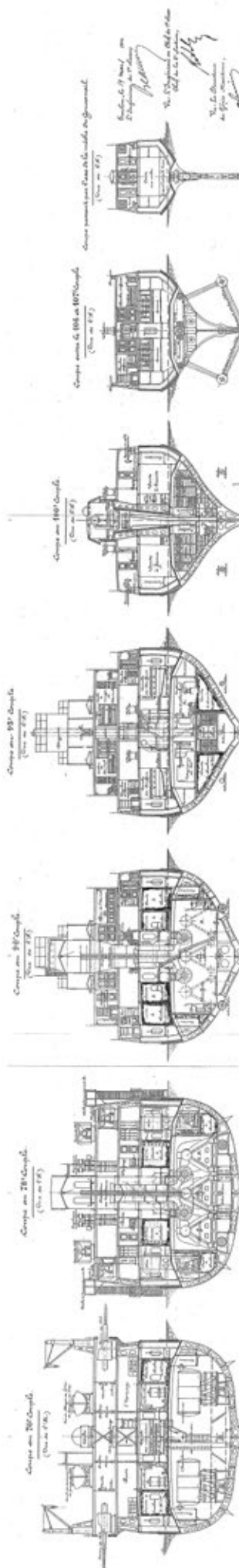


Plan des emménagements

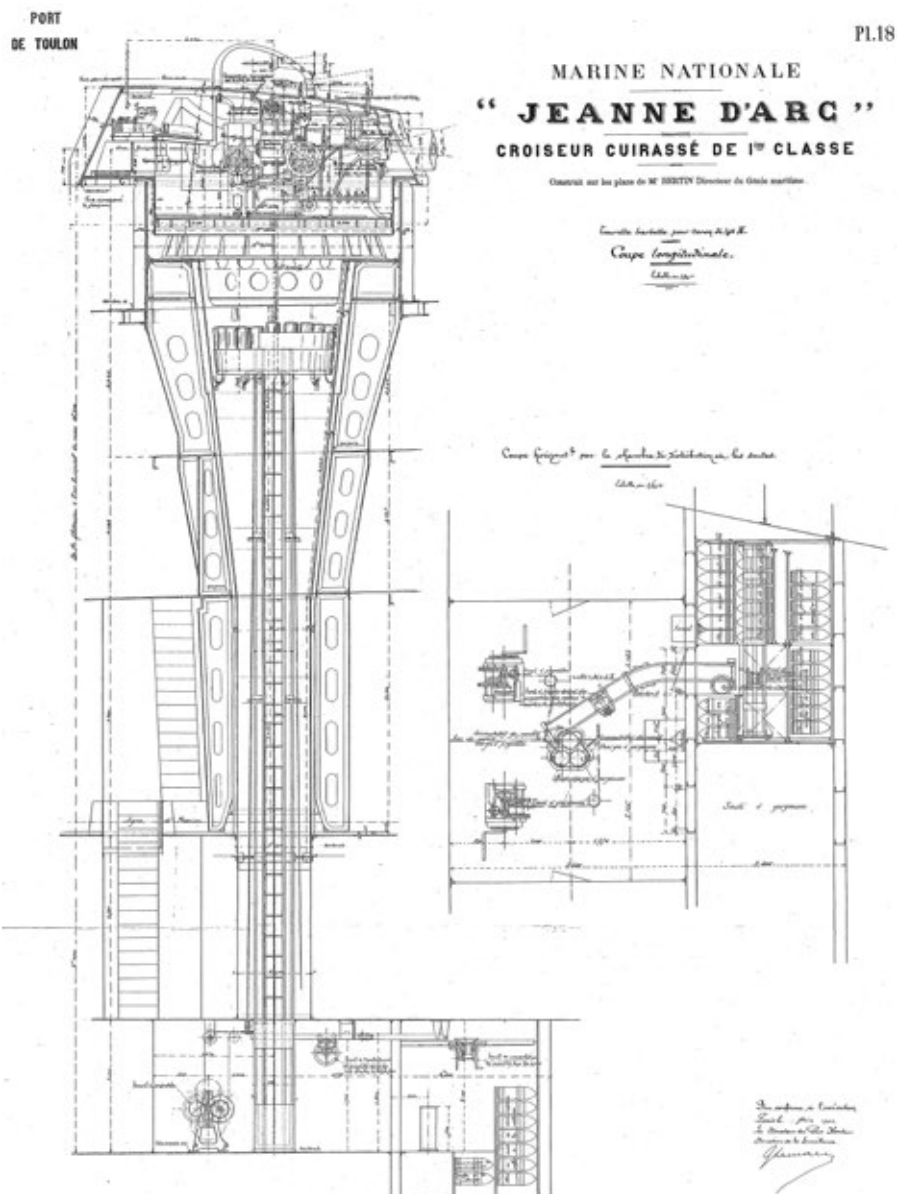
Echelle 1/500 pour mètres.

Coupe transversales





Jeanne d'Arc w Breście 20 stycznia 1919 roku. Widok na dziobową wieżę działa kal. 194 mm.
Fot. zbiory Gérarda Gariera



Działa oraz wyrzutnie torpedowe				
	Liczba	Kaliber	Model	Uwagi, pozycje
194 mm	2	40	1893	w zamkniętych wieżach na rufie i dziobie
138,6 mm	8	45	1894	w kazmatach przy pierwszym pomoście
138,6 mm	6	45	1893	pod osłoną 72 mm pancerza przy drugim pomoście
47 mm	16	30	1885	szybkostrzelne
450 mm	2			wyrzutnia torpedowa

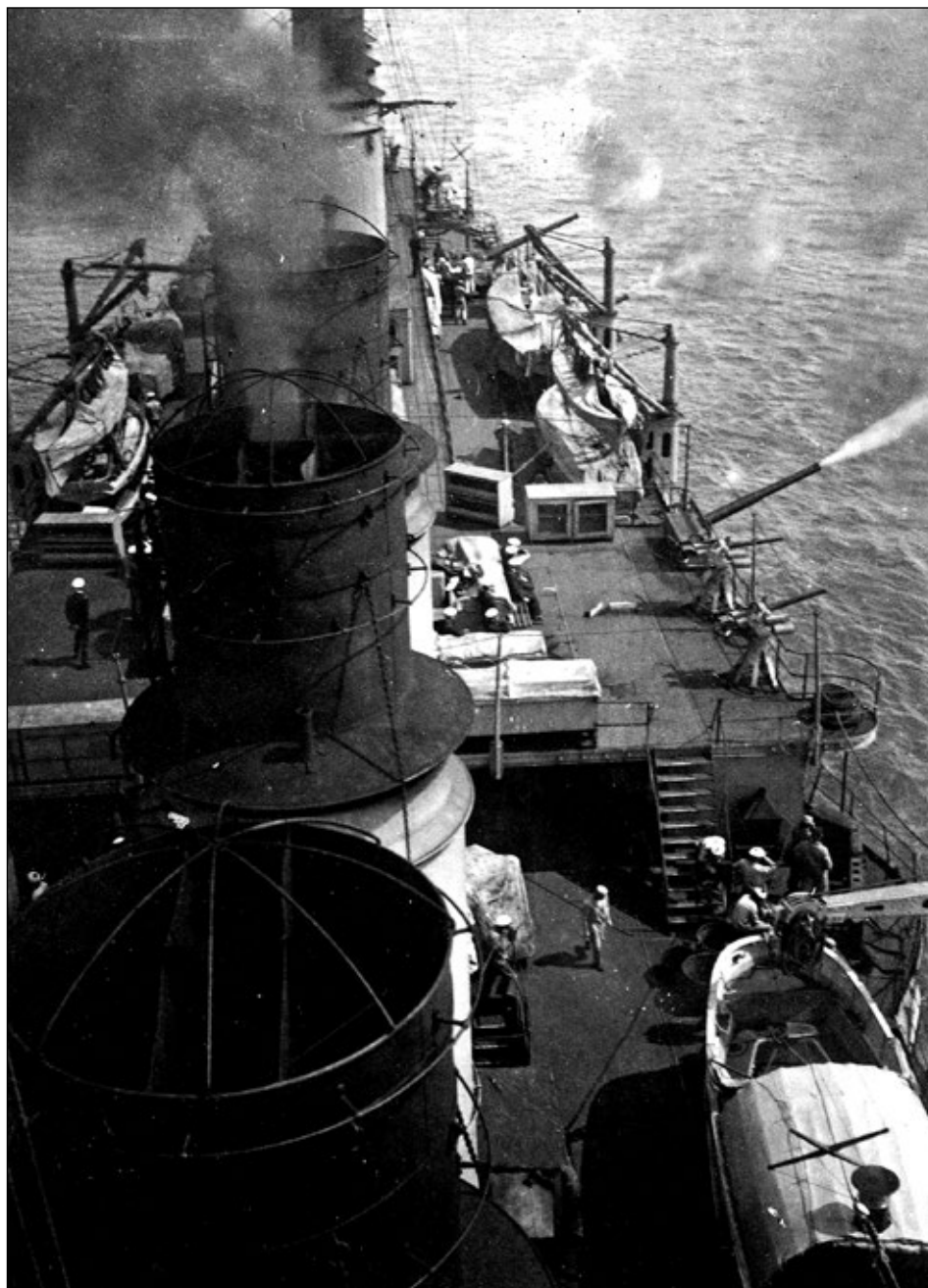
- Maszyny: trzy 4-cylindrowe o potrójnej ekspansji,
- 36 kotłów Guyot Temple,
- maksymalna prędkość obrotowa: 137,85 – 23 stycznia 1903 roku,
- Prędkość maksymalna 23 stycznia 1903: 21,72 węzła przy 29 690 KM, pro-

jektowane 23 węzły przy 28 500 KM,

- Węgiel: 1970 t maks,
- Śruby napędowe: trzy trójskrzydłowe średnica/skok, śruby boczne - śruba środkowa - 4,70/5,00 m - 5,542/5,554 m,
- Załoga: 651 oficerów i marynarzy.

Ostrzał prowadzony z dział 138,6 mm umieszczonych na rufowej i środkowej części okrętu. Na wyższym pomoście widać dwa szybkostrzelne działa kal. 47 mm.

Fot. zbiory Gérarda Gariera



Krażownik pancerny *Jeanne d'Arc* to pierwszy francuski okręt, który posiadał imponującą liczbę sześciu kominów. Niektórzy nazywali jednostkę „papierośnicą”. Nazwa ta była stosowana we Francuskiej Marynarce Wojennej w przypadku trzech innych krążowników pancernych: *Ernest Renan* (1909), a także dwóch siostrzanych jednostek *Waldeck Rousseau* i *Edgar Quinet* (1911), wszystkie trzy przestarzałe po ujrzeniu światła dziennego przez brytyjski pancernik *Dreadnought*.

Liczba sześciu kominów nie została nigdy przekroczona, ani nawet dorównana przez jakikolwiek okręt innego państwa. Gdyby U.S. Navy nie zdecydowała się przebudować kadłubów swoich krążowników liniowych na lotniskowce *Lexington* i *Saratoga*, obie jednostki posiadałyby rekordową liczbę siedmiu kominów.

Malowanie

Od 1900 do 1908 roku:

- czarny kadłub,
- czerwona lub zielona wodnica z białą obwódką na linii pasa pancernego,
- nadbudówka jasnoszara,
- czarna górna część kominów.

Od 1908 do 1934 roku

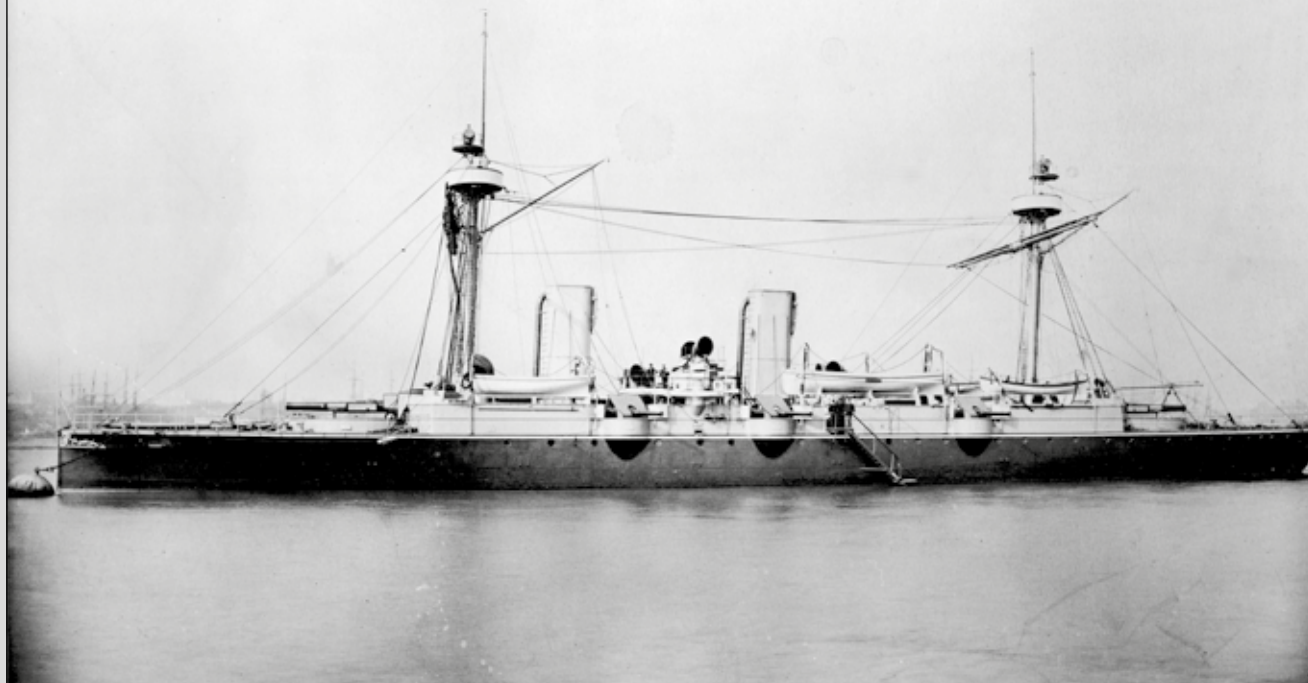
- kadłub i nadbudówka w pełni niebiesko-szara,
- czarna górna część kominów,
- wodnica czerwona lub zielona,
- stalowy pokład pokryty linoleum w kolorze bordowym,
- linoleum zostało usunięte w czasie wojny z powodu zagrożenia pożarowego.

Na niektórych fotografiach wykonanych w czasie wojny i w późniejszych latach dziobowe i rufowe wieże wydają się czarne, lecz później ich oryginalny lakier uległ starciu i pozostała goła stal, która została pokryta łojem zmieszanim z sadzą, dając ostatecznie ciemnobrązowy kolor.

Tłumaczenie

z języka francuskiego

Michał Piegżik



Krażowniki Chile przełomu XIX i XX stulecia

Odkrycie przez Krzysztofa Kolumba w roku 1492 ziem zwanych umownie Ameryką rozpoczęło nowy, choć pytanie czy godny szczególnego zainteresowania etap rozwoju tego terytorium. Bardzo szybko, bo w zasadzie w zaledwie ćwierć wieku Hiszpania skutecznie opanowała w zasadzie obszar całej Ameryki Południowej (poza Brazylią) i Środkowej wykorzystując umiejętnie swoją przewagę techniczno-organizacyjną oraz absolutną bezwzględność.

Panowanie Hiszpanii nad Ameryką utrzymało się tak na dobre przez równie trzy stulecia, co z jednej strony pozwoliło na silne przetrzebieenie Indian będących pierwotnymi mieszkańcami tych ziem, a z drugiej na powstanie nowej lokalnej elity w postaci Kreolów, którzy w miarę upływu czasu byli coraz mniej zainteresowani hiszpańskim zwierzchnictwem i w ten czy inny sposób promowali własną niezależność. Punktem przełomowym w tym procesie okazał się okres wojen napoleońskich początku XIX stulecia, które zmusiły Hiszpanię do ewakuacji do macierzy większości stacjonujących na kontynencie oddziałów wojskowych, otwierając tym samym drogę do uzyskania niezależności przez podległe te-

rytoria. Z reguły był to jednak proces czasochłonny, trwający nawet kilka lat.

Nie inaczej rzecz się miała na obszarze dzisiejszego Chile, które wchodziło w skład hiszpańskiego Wicekrólestwa Peru. Działania antyhiszpańskie, którymi kierował późniejszy prezydent Bernardo O'Higgins, podjęto w roku 1810 przy czynnym oporze miejscowych lojalistów. Za datę powstania niepodległej Republiki Chile uważa się jednak dopiero 1 stycznia 1818, w czym swój udział miała również sąsiednia Argentyna kierowana przez gen. Jose de San Martin.

Również w roku 1818 powstały załóżki marynarki wojennej Chile, która z uwagi na bardzo długą, lecz niezbyt rozbudowaną linię brzegową tego kraju, rozciągającą się niemal od przylądka Horn, miała bardzo istotne znaczenie, co wykazały już wkrótce konflikty zbrojne nie tylko czysto militarne, ale także i polityczne. Pierwszym dowódcą bardziej już rozbudowanej floty został wadm. Manuel Blanco Encalada.

Siły zbrojne Chile ulegały w wieku XIX systematycznej rozbudowie, przy czym, jak to zwykle zdarzało się w tej części świata były chętnie wykorzystywane z mniejszym lub większym

powodzeniem do rozstrzygania sporów wewnętrznych. Wśród ich pierwszych ofiar znaleźli się Indianie z plemienia Araukana, zamieszkujący na południu kraju, których zwalczać zaczęli jeszcze Hiszpanie. W latach 1878-1883 Chile prowadziło z powodzeniem wojnę z Peru i Boliwią, odcinając tą ostatnią od Pacyfiku. W wyniku wojny uzyskano obszar Atakama, bogaty w złoża saletry, której eksport stał się na lata podstawowym źródłem dochodów państwa.

Rozwój objął również marynarkę wojenną Chile, która w szybkim czasie stała się niewątpliwie najsilniejszą flotą na zachodnim wybrzeżu Ameryki Południowej i jak wykazały wojny z sąsiadami bardzo skutecznym ich narzędziem. Nie da się przy tym ukryć, że swój udział w jej rozwoju miały wpływy ze zbytu saletry. Zresztą to właśnie marynarka wojenna zabezpieczała sprawne działanie portów, przez które przechodził z Chile eksport tego strategicznego surowca.

Względny dostatek środków finansowych pozwolił Chile w ostatniej ćwiartce XIX stulecia na podjęcie próby stworzenia pełnomorskiej floty dysponującej nowoczesnymi jak na owe

czasy okrętami, wśród których niewątpliwie pierwszeństwo przysługiwało krążownikom. Właśnie jednostki tej klasy dzięki swym parametrom, wśród których wyróżniały się autonomizacja, zasięg i uzbrojenie, najlepiej nadawały się do ochrony długiego wybrzeża kraju.

Stąd też właśnie okręty tej klasy operujące w chilijskiej marynarce wojennej na przełomie XIX i XX wieku stanowią przedmiot poniższego artykułu.

Mówiąc o krążownikach mam na myśli jedynie pełnowartościowe jednostki typów określanych jako pancernopokładowe bądź pancerne z wyłączeniem pozbawionych pancerza okrętów artyleryjskich pokroju dużych kanonierek, które we flotach mniejszych państw często określano mianem krążowników nieopancerzonych.

Esmeralda I

Za pierwszy z nowoczesnych chilijskich krążowników należy w tych okolicznościach uznać *Esmeralda*, zbudowaną wg projektu George W. Rendela w brytyjskiej stoczni Armstrong Whitworth w Newcastle upon Tyne w latach 1881-1884. Według niektórych

źródeł jednostka była pierwszym w świecie typowym krążownikiem pancernopokładowym z ciągłym pokładem o grubości 12,7-25,4 mm.

W największym skrócie parametry taktyczno-techniczne krążownika to wyporność 2950 t przy długości kadłuba 82,2 m, szerokości 12,8 m i zanurzeniu 5,6 m¹. Napęd jednostki stanowiły 2 poziome maszyny parowe podwójnego rozprężania, wyprodukowane przez zakłady R & W Hawthorn o łącznej mocy 6083 KM, dla których parę dostarczały 4 podwójne kotły. Poruszający 2 śruby napędowe układ pozwolił na osiągnięcie w trakcie prób w ruchu maksymalnej prędkości 18,29 węzła, która była w tym momencie (rok 1884) najlepszym rezultatem na świecie dla tej klasy okrętów, wzbudzając uzasadnione zainteresowanie brytyjskich specjalistów.

Normalny zapas paliwa, którym był węgiel wynosił 400 t, zaś maksymalny 600 t przy normalnym zapasie paliwa i prędkości 10 węzłów zasięg jednostki wynosił 6000 Mm.

Jak już wspomniano okręt miał na całej swej długości pokład pancerny o grubości 12,7-25,4 mm, który okrywał od góry ważne centra jednostki

(maszyny, kotły, komory amunicyjne). Pokład ten znajdował się w całości poniżej linii wodnej. Na śródokręciu mieścił się około 0,3 m poniżej jej poziomu, a przy burtach nawet 1,5 m. Na burtach krążownik miał również pas korkowy o grubości 25,4 mm i szerokości 1,5 m (od 0,6 m poniżej poziomu linii wodnej do 0,9 m powyżej jej poziomu).

Otwarte stanowiska najcięższych dział miały pancerz ochronny o grubości 38,1 mm – 50,4 mm.

Uzbrojenie krążownika obejmowało 2 pojedyncze odtłcowe działa kal. 254 mm L/30, umieszczone po jednym w części dziobowej i rufowej okrętu. Działa te wystrzeliwały pociski o wadze 226,8 kg z prędkością początkową 622 m/s na maksymalny dystans 9100 m. Ich uzupełnienie stanowiło 6 odtłcowych dział kal. 152,4 mm L/26, rozmieszczonych po 3 na śródokręciu na lewej i prawej burcie. Działa kal. 152,4 mm wystrzeliwały pociski o masie 45,36 kg z prędkością początkową 597 m/s na maksymalną odległość 9100 m. na pokładzie okrętu zamontowano również 2 szybkostrzelne działa

1. Wg Brooka P., *Warships for Export – Armstrong Warships 1867-1927*, Gravesend 1999.

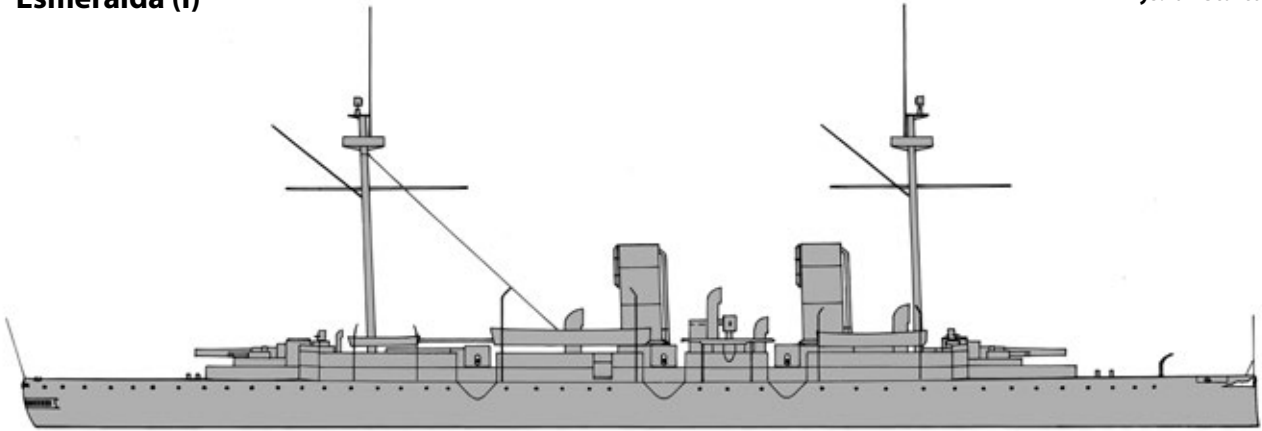
Krażownik pancernopokładowy *Esmeralda* (I) w suchym doku. Okręt nie ma jeszcze zamontowanej artylerii.

Fot. zbiory prywatne



Esmeralda (I)

Rys. Ian Sturton



kal. 57 mm (6-funtowe), 6 rewolwerowych dział kal. 37 mm Hotchkiss oraz 4 mitraliezy.

Załoga *Esmeraldy* liczyła 296 oficerów i marynarzy².

Niemal bezpośrednio po przybyciu do Chile nowa jednostka została jeszcze w roku 1885 skierowana do Panamy by chronić chilijskie interesy w trakcie lokalnego powstania (zaainspirowanego przez USA) przeciwko władzom Kolumbii³.

W roku 1891 w czasie Chilijskiej Wojny Domowej *Esmeralda* znalazła się wśród sił po stronie Junty Kon-

stytucjonalistów wspierając ogniem swych dział między innymi operacje w trakcie bitew pod Concon i La Placilla.

Wiosną roku 1894 dowództwo floty zamierzało przeprowadzić w Wielkiej Brytanii modernizację maszyn i kotłów, czego jednak ostatecznie nie zdołano zrealizować. Zamiast tego w dniu 15 listopada 1894 *Esmeralda* została sprzedana do Japonii by wzmocnić jej siły w ramach toczącej się wojny japońsko-chińskiej. Trasę do Japonii okręt pokonał pod banderą Ekwadoru by nie naruszać neutralności⁴.

W Japonii jednostka w dniu 8 stycznia 1895 roku rozpoczęła nowy etap swych dziejów jako *Izumi*. W toku służby pod nową banderą dokonano znacznej wymiany uzbrojenia krążownika przystosowując go do potrzeb współczesnego pola walki. Dość powiedzieć, że później w latach 1904-1905 *Izumi* uczestniczył w operacjach morskich wojny rosyjsko-japońskiej,

2. Wg Brooka P., *Warships for...*

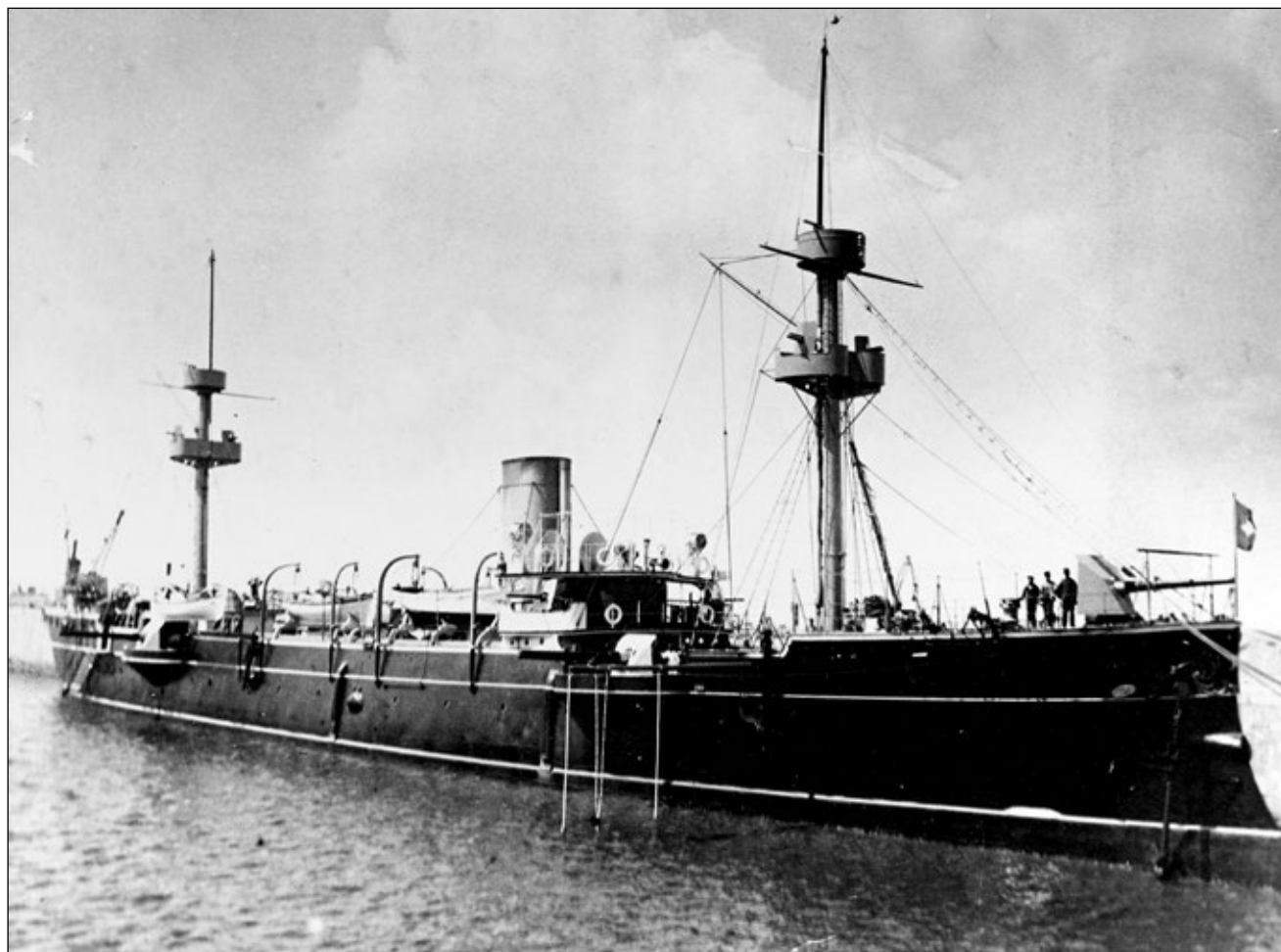
3. Tromben C., *Naval Presence: The Cruiser ESME-RALDA In Panama*, „International Journal of Naval History”, vol 1, no 1, April 2002.

4. Prezydent Ekwadoru Cordero zapłacił za tę pomoc Chile usunięciem ze stanowiska przez zbrojne powstanie

Jeszcze jedno ujęcie *Esmeraldy* w doku, tym razem od rufy.

Fot. zbiory prywatne





Krażownik pancernopokładowy *Errazuriz* zbudowany we Francji.

Fot. Naval Historical Center

czego kluczowym momentem była Bitwa pod Cuszimą w dniach 27-28 maja 1905 w której brał udział w składzie 1 Dywizjonu. Służba jednostki zakończyła się z dniem 1 kwietnia 1912 roku skierowaniem do kasacji.

Presidente Pinto i Presidente Errazuria

W roku 1887, jeszcze przed wybuchem niepokoju w kraju, władze Chile zamówiły, tym razem we Francji 2 niewielkie krążowniki opancerzone, przeznaczone do pełnienia służby wzdłuż pacyficznego wybrzeża. Otrzymały one nazwy *Presidente Pinto* i *Presidente Errazuria*. Budowę okrętów zlecono śródziemnomorskiej stoczni *Forges et Chantiers de la Méditerranée* w La Seyne.

Podstawowe parametry techniczno-taktyczne nowych krążowników to wyporność 2074 t (niekiedy określana na 2100 t) przy długości kadłuba 81,79 m, szerokości 10,90 m i zanurzeniu 4,39 m. Napęd okrętów stanowiły 2 tłokowe maszyny parowe potrójnego rozprężania o łącznej mocy 5400

KM, które były zaopatrywane w parę przez 4 opalane węglem kotły o 12 paleniskach. Maszyny poruszały 2 śruby napędowe zapewniając prędkość maksymalną 18,35 węzła (wg niektórych źródeł nawet 19 węzłów). Istnieją rozbieżności, co do wielkości zapasu węgla służącego do opalania kotłów, wg jednych wynosił on 400 t⁵, natomiast wg innych ledwie 200 t. Normalny zapas paliwa (bez względu na jakim poziomie) zapewniał przy prędkości 12 węzłów zasięg 4500 Mm. Warto przy tym zauważyć, że jednostki dysponowały również 2 masztami, umożliwiającymi w razie potrzeby i przy sprzyjających warunkach skorzystanie z ożaglowania pomocniczego.

Opancerzenie okrętów obejmowało pokład pancerny o grubości do 57 mm oraz osłonę kazamat artyleryjskich o grubości do 83 mm.

Uzbrojenie budowanych we Francji chilijskich krążowników obejmowało 4 szybkostrzelne działa kal. 150 mm L/36 Canet, umieszczone w kazamatach pokładowych, po 2 na le-

wej i prawej burcie, 2 szybkostrzelne działa kal. 120 mm L/36 Canet, ustawione pojedynczo w części dziobowej i rufowej okrętów. Uzupełnienie stanowiły 4 szybkostrzelne działa kal. 57 mm (6-funtowe), umieszczone na kazamatach dział głównego kalibru, 4 szybkostrzelne działa rewolwerowe kal. 37 mm oraz 2 karabiny maszynowe systemu Gatling. Jednostki dysponowały również 3 wyrzutniami torpedowymi kal. 360 mm.

Istnieją spore rozbieżności, co do poziomu liczebności załóg jednostek, która wahała się między 171 a 240 oficerów i marynarzy (odpowiednio wg danych brytyjskich i niemieckich).

Oba krążowniki wodowano już w roku 1890, *Errazuria* w czerwcu, a *Pinto* we wrześniu. Wybuch wojny domowej w Chile w roku 1891 spowodował, że *Presidente Pinto* wyszedł z Francji 5 sierpnia tego roku w stanie nieukończonym (bez zamontowanej artylerii pokładowej) kierując się ku

5. Wg *Taschenbuch der Kriegsflotte* 1908.

pogrążonej w chaosie ojczyźnie. Niestety z powodu kłopotów z niekompletną i w dodatku mocno podzieloną załogą okręt musiał zawrócić do Hawru. Ostatecznie Chile osiągnął dopiero we wrześniu 1892 roku już po zakończeniu wojny domowej.

Presidente Pinto zatonął w dniu 26 maja 1905 roku w pobliżu Quellon na środkowym wybrzeżu Chile, choć wg innych źródeł pełnił służbę do roku 1910, gdy został wycofany z eksploatacji. Bliźniaczy *Presidente Errazuria* pełnił z powodzeniem służbę nadal. W roku 1907 dokonano na okręcie wymiany kotłów na 4 nowe typu Belleville, zaś w 1919 przeklasyfikowano ją na szkolną jednostkę artyleryjską, która pozostawała w składzie floty aż do dnia 1 stycznia 1930, gdy została wycofana.

Warto zaznaczyć, że *Presidente Pinto* i *Presidente Errazuria* były w zasadzie jedyną parą chilijskich krążowników, inne jednostki tej klasy występowały jako pojedyncze egzemplarze.

Blanco Encalada

Po „incydencie”, jakim było zamówienie pary niewielkich krążowników we Francji, Chile powróciło do dalszej współpracy ze swym stałym dostawcą, jakim była Wielka Brytania. Nie sposób w tym miejscu zapomnieć o roli, jaką w tworzeniu floty tego państwa

Ameryki Łacińskiej odegrał bądź co bądź Anglik Thomas Cochrane i związanym z tym sentymentem. Była także i bardziej prozaiczna przyczyna, a mianowicie nasilająca się systematycznie militarna rywalizacja między Chile a Argentyną.

Wiosną roku 1892, a więc już po wygaszeniu lokalnej wojny domowej, Chile złożyło zamówienie na budowę pojedynczego szybkiego krążownika opancerzonego. Zamówienie trafiło do stoczni Armstrong Mitchell and Co. Ltd w Elswick, która za kwotę 333 500 £ zobowiązała się dostarczyć okręt zbudowany wg projektu Phillipa Watts'a, analogiczny do budowanego dla Japonii – *Yoshino*.

Prace nad jednostką podjęto latem 1892 roku, jej wodowanie nastąpiło 9 września 1893 roku, zaś próby techniczne rozpoczęto w maju 1894 roku, dzięki czemu okręt, któremu nadano nazwę *Blanco Encalada* wszedł do służby w 1895 roku.

Podstawowe parametry taktyczno-techniczne to wyporność projektowa 4420 t (w czasie prób wynosząca 4568 t) przy długości całkowitej kadłuba 121,3 m, szerokości 13,94 m i zanurzeniu 5,62 m⁶ (wg innych źródeł – 6,2 m). Wysokość wolnej burty na śródokręciu jednostki sięgała 4,12 m. Okręt miał zwartą sylwetkę z 2 masztami

i kominami oraz charakterystycznym dla swojej epoki taranem dziobowym.

Napęd krążownika stanowiły 2, zbudowane przez firmę Humphrys Tennant & Co., czterocylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężania o łącznej mocy stałej 11 000 KM, które poruszając 2 śruby napędowe zapewniały prędkość 21,7 węzła (wg innych źródeł jedynie 9500 KM i 20,25 węzła) oraz mocy chwilowej 14 500 KM, dającej prędkość 22,7 węzła. Parę dla maszyn zapewniały 4 opalane węglem kotły spaliny, z których odprowadzały 2 kominy.

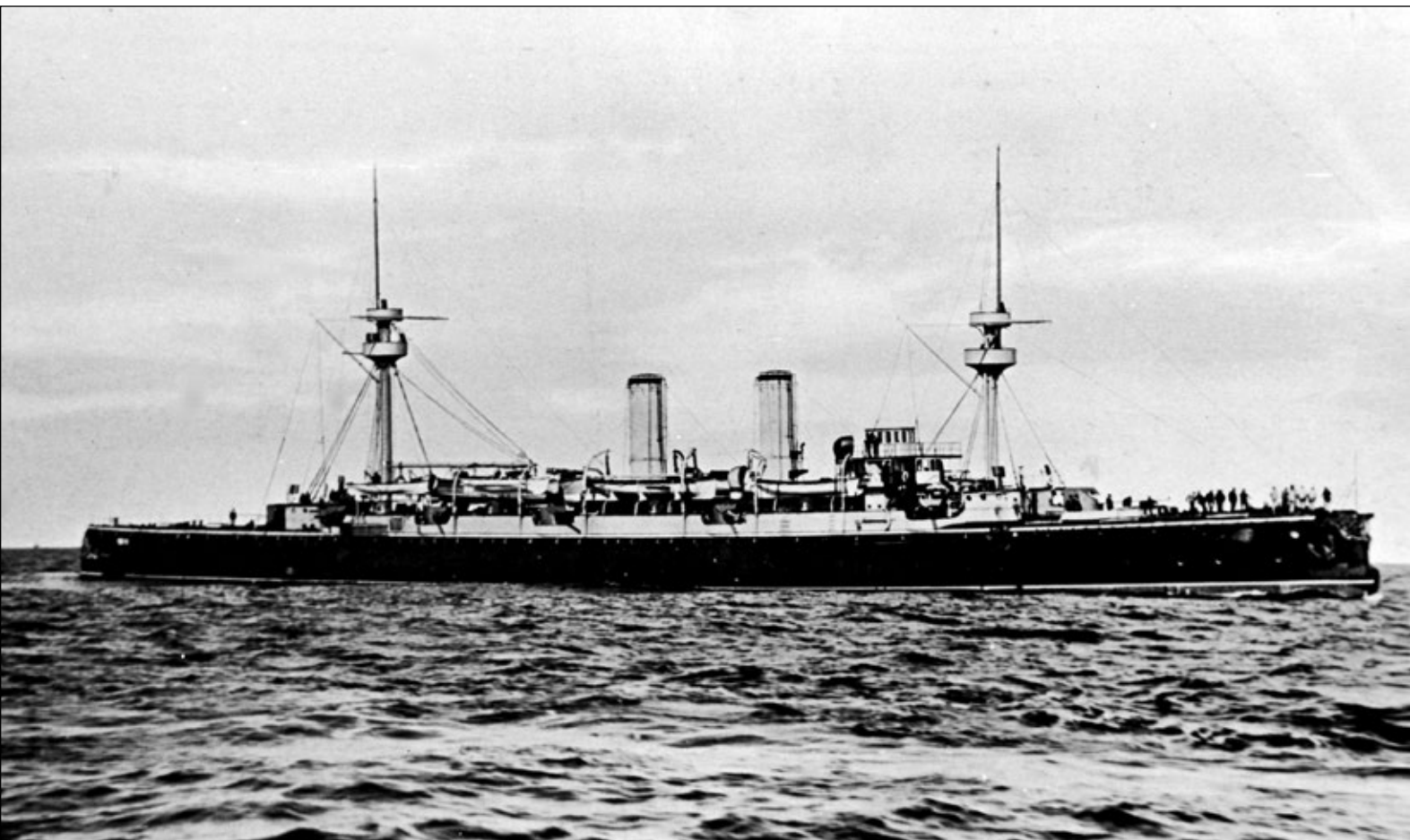
Normalny zapas węgla wynosił 350 t, zaś maksymalny 900 t. Zasięg jednostki przy prędkości 14 węzłów wynosił odpowiednio 1350 Mm bądź 3500 Mm, a przy prędkości 10 węzłów 3900 Mm i 10 000 Mm.

Krążownik posiadał solidne opancerzenie. Grubość jego pokładu pancernego w części centralnej kadłuba wynosiła do 44,5 mm, a na skosach przylegających do burt odpowiednio między 76,2 a 102 mm. Działa na stanowiskach miały pancerz ochronny. Dla kal. 203,2 mm wynosił on 152 mm w części przedniej i po 50,8 mm w bocznej. Dla dział kal. 152,4 mm grubość ochrony pancernej wynosi-

6. Wg Brooka P., *Warships for...*

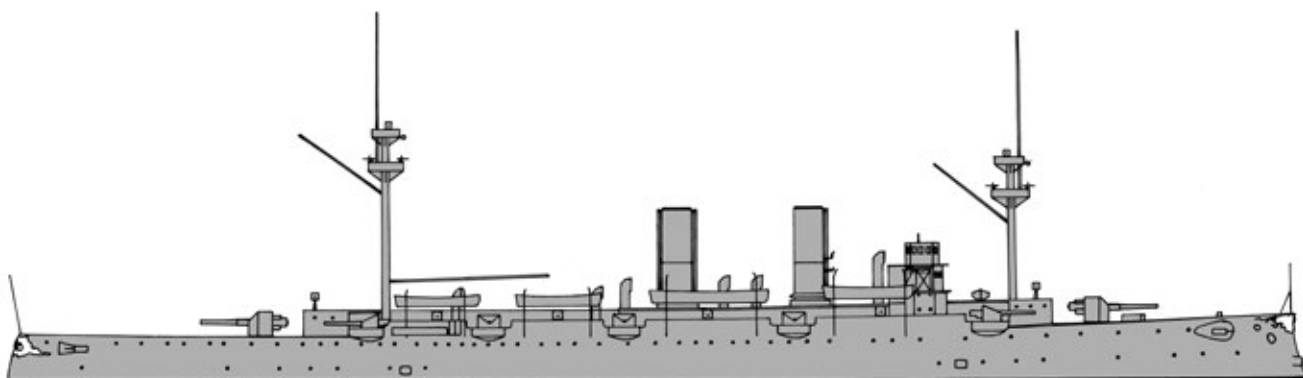
Krążownik pancernopokładowy *Blanco Encalada* podczas prób na Tyne, maj 1894 roku.

Fot. zbiory prywatne



Blanco Encalada

Rys. Ian Sturton



ła 50,8 mm. Stanowisko dowodzenia okrętu ochraniał pancerz o grubości 152,4 mm.

Główne uzbrojenie *Blanco Encalada* stanowiły 2 pojedyncze działa kal. 203,2 mm L/40 Armstrong P, umieszczone w części dziobowej i rufowej. Działa te wystrzeliwały pociski o masie 95,13 kg lub 113,25 kg z prędkością początkową 744 m/s lub 612 m/s przy zastosowaniu ładunku miotającego 14,5 kg kordytu. Przy zastosowaniu ładunku miotającego 19,93 kg kordytu prędkość początkowa pocisków wynosiła 782 m/s lub 744 m/s.

Krażownik dysponował również 10 pojedynczymi działami kal. 152,4 mm L/40 Armstrong na umieszczonych na

śródkreściu na sponsonach burtowych (po 5 na lewej i prawej burcie). Uzupełnienie stanowiło 12 pojedynczych szybkostrzelnych dział kal. 76,2 mm Armstrong N (3-funtowe)⁷, 12 (wg innych źródeł tylko 10) szybkostrzelnych rewolwerowych dział kal. 37 mm L/20 Hotchkiss (1-funtowe) oraz 2 karabiny maszynowe Gatling.

Jednostka została również uzbrojona w 5 wyrzutni torpedowych kal. 457 mm, z których jedna znajdowała się w stewie dziobowej, a pozostałe po 2 na lewej i prawej burcie. Zgodnie z panującą wówczas modą okręt został wyposażony w pojedynczy pokładowy kuter torpedowy o długości 18,3 m⁸.

Podobnie jak to miało miejsce w przypadku poprzedniej pary jednostek istnieją spore rozbieżności w kwestii liczebności załogi krażownika. Najczęściej podawana jest liczba 427 oficerów i marynarzy, choć można trafić również na źródła szacujące ją na 300 ludzi.

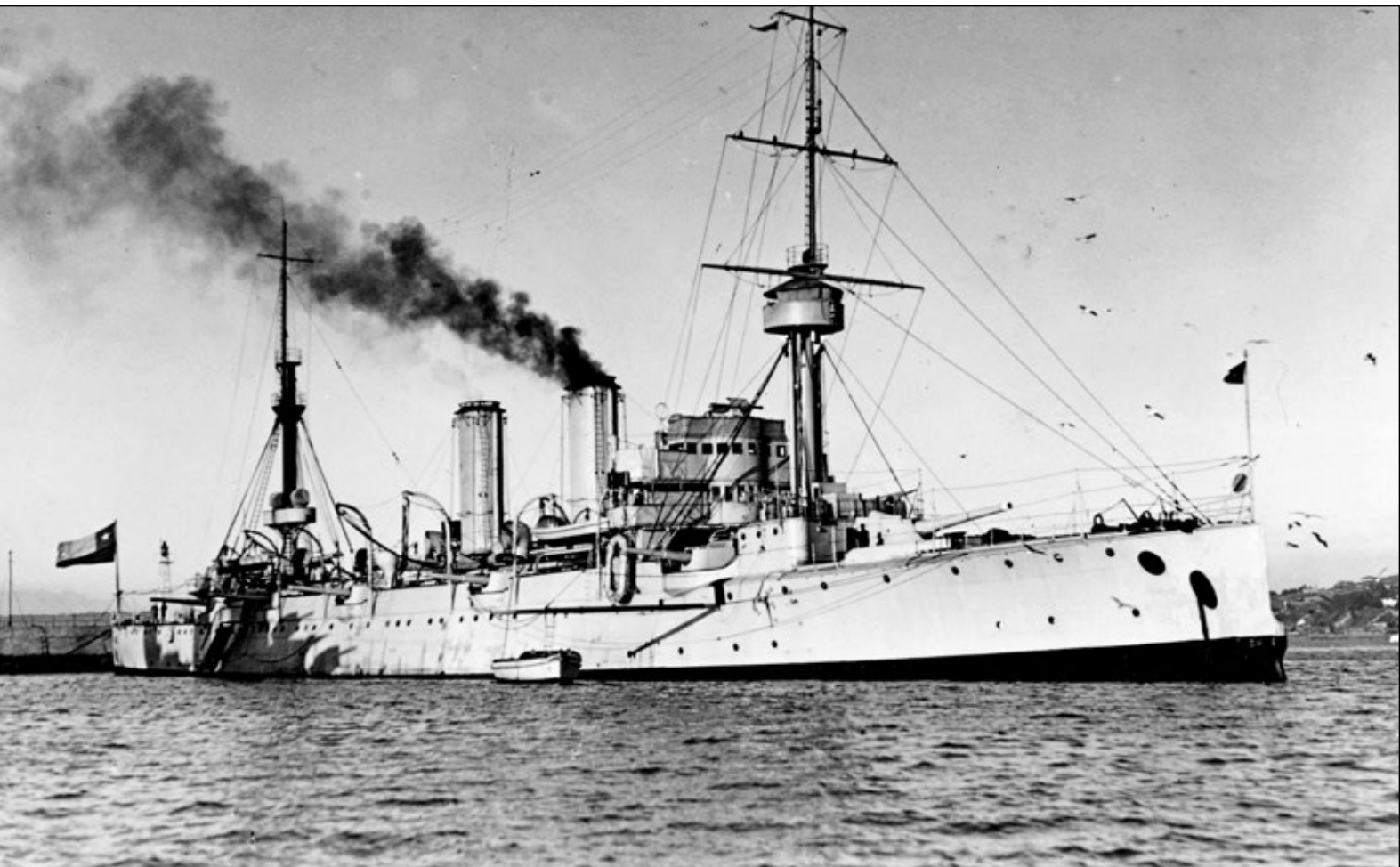
Po przybyciu do Chile *Blanco Encalada* został włączony do czynnej służby w ramach której wykonywał często funkcje o charakterze czysto policyjnym. W grudniu 1906 jednostka została skierowana do Antofagasta na północy kraju w celu tłumienia wystąpień robotników kolejowych i koncernu górniczego Saltpeter.

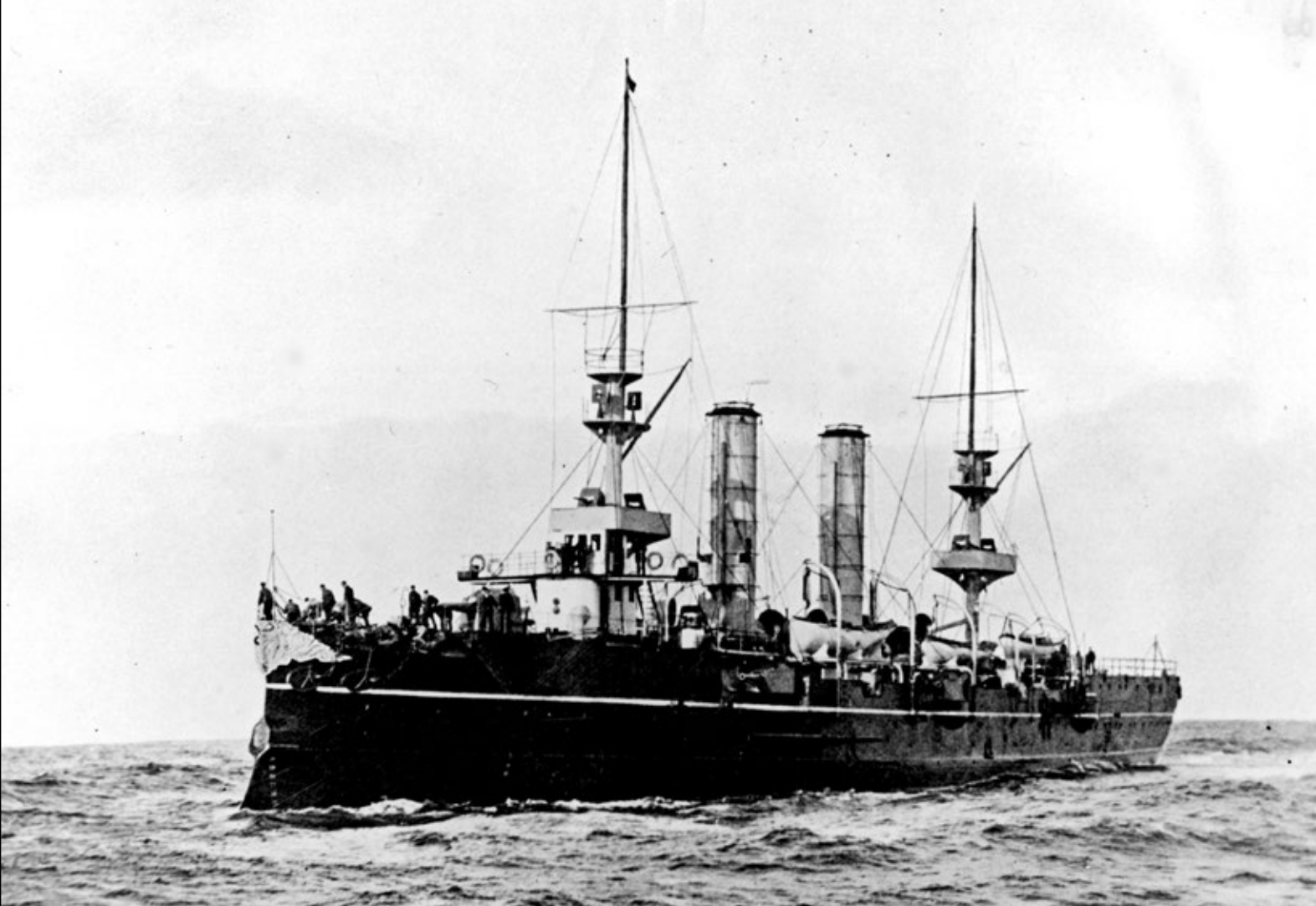
7. Wg *Taschenbuch der Kriegsmarine* 1908.

8. Wg *The Naval Pocket-Book* 1908.

Ciekawa fotografia krażownika *Blanco Encalada* z 1940 roku.

Fot. Naval Historical Center





Krażownik pancernopokładowy *Ministro Zenteno* podczas prób odbiorczych w 1896 roku.

Fot. zbiory prywatne

Analogiczne działania powtórzono 17 grudnia 1907 roku, gdy na pokładzie krążownika przerzucono z Arica do Iquique oddział wojsk dla tłumienia wystąpień robotników kopalni saletry.

W roku 1920 jednostka została przeklasyfikowana na szkolny okręt artyleryjski w wyniku czego prawdopodobnie usunięto z pokładu działa dużego kalibru, pozostawiając jedynie artylerię szybkostrzelną wzmocnioną 5 dodatkowymi działami kal. 76,2 mm L/40 Armstrong N w wersji plot oraz działem plot. kal. 40 mm L/39 2-funtowym QF Mk II.

Światowy kryzys ekonomiczny przełomu lat dwudziestych i trzydziestych, a raczej jego skutki, które zaowocowały niepokojami w wielu flotach, nie omijając także i Royal Navy, znalazły swoje odbicie i w marynarce wojennej Chile. W początkach września 1931 roku załogi jednostek stanowiących trzon floty (26 okrętów), zebranych w bazie Coquimbo, zażądały zniesienia redukcji poziomu żołdu. W dniu 4 września dotarł tam również z Talcahuano *Blanco Encalada*. Bunt zakończył się klęską jego uczestników, do czego przyczyni-

ły się zapewne działania wiernego rządowi lotnictwa, wskazując na jednak na wewnętrzne rozdarcie sił zbrojnych republiki.

Było to jednak ostatnie wystąpienie starego krążownika, który kontynuował służbę jednostki szkolnej aż do roku 1940, gdy został odstawiony do rezerwy, a w dniu 19 grudnia 1945 roku ostatecznie skreślony ze stanu floty i sprzedany na złom.

Ministro Zenteno

Kolejny krążownik pancernopokładowy trafił pod banderę Chile można by powiedzieć w sposób nieco przypadkowy, o ile oczywiście na tym polu zdarzają się przypadki. W listopadzie 1894 roku Brazylia zamówiła w brytyjskiej stoczni Armstrong Mitchell and Co. Ltd w Elswick serię 3 niewielkich krążowników, które otrzymały numery stoczniove 629, 630 i 631. Trudności Brazylii w bieżącym regulowaniu należności wobec stoczni spowodowały, że Armstrong zaoferował pierwszą z jednostek o numerze 629 Chile, które nabyły ją we wrześniu 1895 za kwotę 265 000 £⁹.

Budowany wg projektu Phillpa Watts'a okręt został wodowany w lutym 1896 roku, a w lipcu tego roku rozpoczęto jego próby morskie. Początkowo jednostce nadano nazwę *Chacabuco*, którą po wodowaniu zmieniono na *Ministro Zenteno*.

Podstawowe parametry taktyczno-techniczne nowego krążownika to wyporność 3437 t (wynosząca w czasie prób 3422 t, lecz najczęściej w źródłach określana jako 3600 t) przy długości całkowitej kadłuba 108,1 m (długość między pionami – 100,6 m), szerokości 13,1 m i zanurzeniu 5,1 m.

Napęd jednostki stanowiły 2 tłokowe maszyny parowe potrójnego rozprężania, wykonane przez zakłady Humphrys Tennant & Co. o łącznej stałej mocy 6500 KM, które poruszając 2 śruby napędowe zapewniały prędkość rzędu 19,5 węzła i mocy chwilowej 7500 KM, pozwalającej na uzyskiwanie 20,25 węzła. W trakcie prób w ruchu *Ministro Zenteno* uzyskał moc 6517 KM i prędkość 20,2 węzła¹⁰. Parę dla maszyn za-

9. Pozostałe 2 okręty serii zakupiła U.S. Navy, nadając im nazwy *New Orleans* i *Albany*.

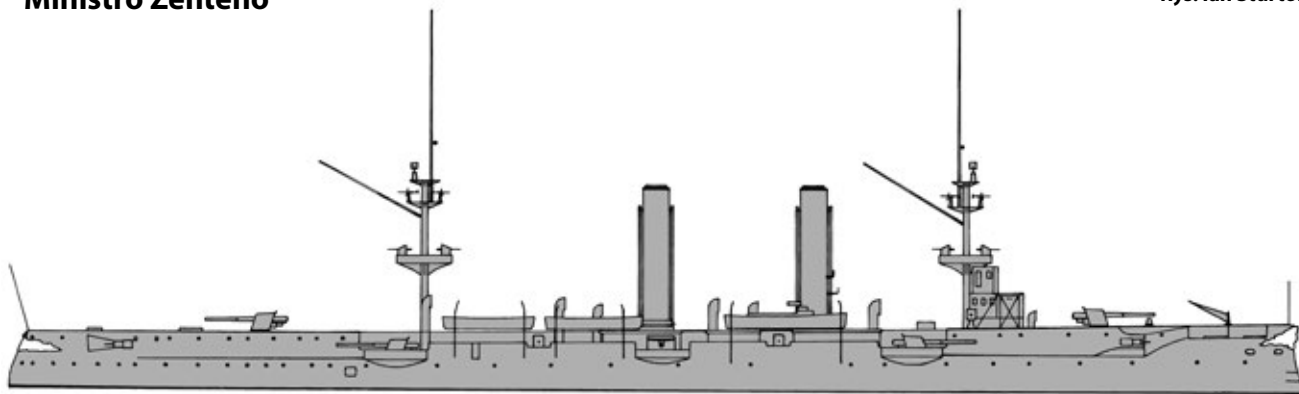
10. Wg Brooka P., *Warships for...*

Krażownik *Ministro Zenteno* w Jamestown, 12 czerwca 1907 roku.
Fot. Naval Historical Center



Ministro Zenteno

Rys. Ian Sturton



pewniało 8 opalanych węglem kotłów cylindrycznych, które odprowadzały spaliny do 2 kominów. Normalny zapas węgla wynosił 400 t, a maksymalny 848 t. Zasięg jednostki przy prędkości 12 węzłów sięgał 4000 Mm.

Opancerzenie okrętu obejmowało pokład pancerny, którego grubość na powierzchniach płaskich wynosiła 32 mm, a na skosach nad pomieszczeniami siłowni sięgała 89 mm. Stanowisko dowodzenia chronił pancierz 102 mm.

W porównaniu ze swym brazylijskim prototypem ujednolicono uzbrojenie artyleryjskie, które zamiast pierwotnych dział kal. 152,4 mm i kal. 120 mm obejmowano jedynie armaty tego pierwszego kalibru. Podstawę uzbrojenia stanowiło 8 pojedynczych, szybkostrzelnych dział kal. 152,4 mm L/45 (wg niektórych źródeł były to Armstrong W 152,4 mm L/40). Po jednym dziale umieszczono na pokładzie dziobowym i rufowym, zaś pozostałe na sponsonach burtowych na śródokręciu, po 3 na lewej i prawej burcie. Takie rozmieszczenie artylerii głównego kalibru pozwalało na oddawanie salwy burtowej równocześnie z 5 luf. Uzupełnienie stanowiło 10 pojedynczych, szybkostrzelnych dział kal. 57 mm L/40 Hotchkiss (6-funtowych), 4 szybkostrzelne, rewolwerowe działa kal. 37 mm L/23 Hotchkiss (3-funtowe QF) oraz 2, a zdaniem innych źródeł 4 karabiny maszynowe Maxim. Okręt uzbrojono również w 3 wyrzutnie torpedowe kal. 457 mm (dziobowa i 2 burtowe).

Dwa maszty, jakimi dysponowała jednostka wyposażono w 3 platformy Beanchamp dla reflektorów bojowych.

Podobnie, jak to miało miejsce w przypadku wcześniejszych krążowników chilijskich istnieją spore rozbieżności co do liczności załogi, któ-

rą z reguły określano na 317 oficerów i marynarzy, choć zdarzają się informacje nawet o 400 ludziach¹¹.

Teoretycznie bardzo zrównoważona jednostka, za jaką można było uważać *Ministro Zenteno* wyruszyła 27 marca 1897 roku z Devonport do Chile, jednak już pierwszy oceaniczny rejs wykazał, że rzeczywiste właściwości morskie odbiegały od założeń, co najbardziej rzucało się w oczy w przypadku prędkości, która nie przekraczała 17 węzłów.

W lutym 1899 roku krążownik wchodził w skład chilijskiej eskadry uczestniczącej w delimitacji południowego odcinka granicy między Argentyną a Chile wynegocjowanej przez Wielką Brytanię.

W dniach między 22 października 1901 a 31 stycznia 1902 roku jednostka stanowiła zaplecze dla chilijskiej delegacji uczestniczącej w Konferencji Pan-Amerykańskiej odbywającej się w Meksyku.

W roku 1907 *Ministro Zenteno* odbył swój największy transoceaniczny rejs, którego trasa wiodła z Valparaíso poprzez Punta Arenas, Bahía, La Guaira, Bermudy do Hampton Roads, Annapolis, Newport dalej przez Atlantyk do Plymouth, Brestu, El Ferrol i Lizbony, po czym na Morze Śródziemne do Algieru, Malty, La Spezia, Genui, Barcelony, Kartagenu i Gibraltaru. W drodze powrotnej okręt odwiedził Santa Cruz de Tenerife, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Puerto Madryn, Punta Arenas, Puerto Montt, Talcahuano. Rejs zakończył się 8 grudnia 1907 w Valparaíso.

W czasie całej służby okręt nie został poddany żadnej istotnej modernizacji. Od roku 1923 dawny krążownik pełnił funkcję jednostki ratowniczej. W 1930 roku został skreślony ze skła-

du floty, a w następnym – 1931 roku – złomowany.

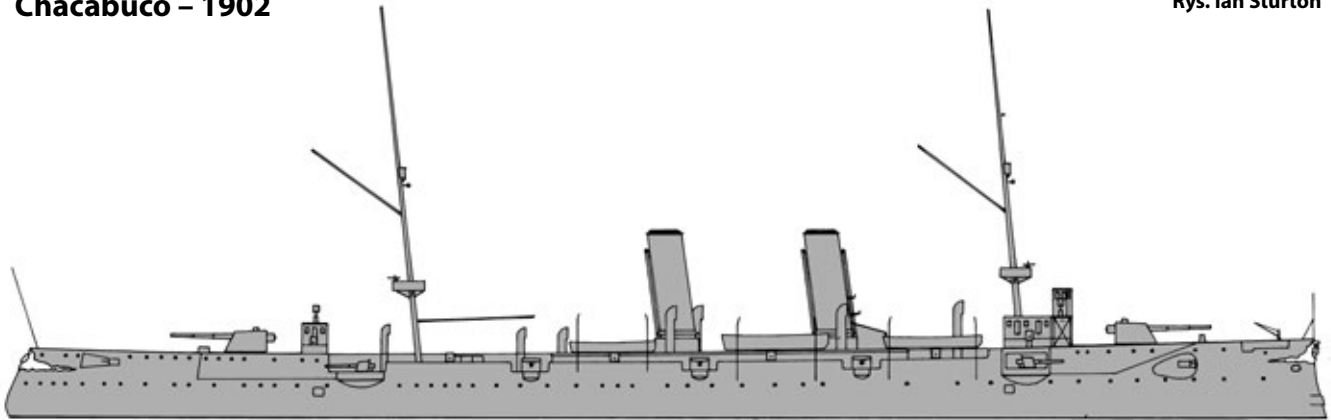
Chacabuco

Droga, jaką dotarł do floty Chile ostatni krążownik pancernopokładowy na przełomie XIX i XX stulecia była podobnie jak to miało miejsce w przypadku *Ministro Zenteno* również nader skomplikowana. W końcu lat 90-tych XIX wieku stocznia Armstrong Mitchell and Co. Ltd w Elswick zachęcona niewątpliwymi sukcesami w zakresie dostaw okrętów dla wielu państw świata wdała się delikatnie mówiąc w spekulację. Mianowicie podjęła budowę jednostki, bliźniaczej z wykonanym dla Japonii krążownikiem *Takasago*. Prace rozpoczęto jednak nie mając żadnego konkretnego zamówienia z założeniem, że okręt zostanie sprzedany na „wolnym rynku”. Do prac przystąpiono wg projektu Phillipa Watts’a kładąc stępkę 11 sierpnia 1896 roku. Wodowanie zaś nastąpiło 4 lipca 1898 roku, dzięki czemu jednostce nadano roboczą nazwę *Fourth of July*, licząc zapewne po cichu na możliwość jej sprzedaży dla U.S. Navy. W roku 1899 krążownik oferowano także i Royal Navy, która nie wyraziła jednak żadnego zainteresowania. W maju tego roku przeprowadzono próby morskie nieukończono jeszcze okrętu, który nie miał uzbrojenia artyleryjskiego, po czym na kolejne 2 lata sprawa zeszła na drugi plan. Stocznia zaś nadal sama poszukiwała potencjalnych nabywców we Włoszech, Japonii i Turcji, jednak bez powodzenia. Ostatecznie dopiero w styczniu 1902 roku dopięto umowę z Chile, które nadało okrętowi nazwę *Chacabuco*. Pozwoliło to na wykoń-

11. Wg *Taschenbuch der Kriegsflotte 1908*.

Chacabuco – 1902

Rys. Ian Sturton



czenie jednostki, zamontowanie na jej pokładzie uzbrojenia artyleryjskiego, przeprowadzenie ostatecznych odbiorczych prób morskich i wyekspediowanie krążownika w dniu 29 kwietnia 1902 roku z Tyne do Chile.

Podstawowe parametry taktyczno-techniczne jednostki to wyporność 4160 t (często również określana jako 4300 t) przy długości całkowitej kadłuba 118,2 m (a między pionami 109,7 m), szerokości 14,2 m i zanurzeniu 5,2 m.

Napęd krążownika stanowiły 2 tłokowe pionowe maszyny parowe potrójnego rozprężania, poruszające 2 śruby napędowe, wykonane przez firmę Humphrys Tennant & Co., o łącznej stałej mocy 10 000 KM, zapewniającej prędkość 20,5 węzła i przy mocy

chwilowej 15 750 KM, pozwalającej rozwinąć 22,5 węzła. W trakcie prób stocznioowych jednostka uzyskała moc 16 034 KM i prędkość 22,92 węzła, a w czasie 3-godzinnej próby w Chile w roku 1909 nawet 24,73 węzła.

Parę dla zasilania maszyn zapewniały 4 podwójne i 4 pojedyncze kotły cylindryczne opalane węglem, odprowadzające spaliny do 2 kominów. Normalny zapas węgla wynosił na pokładzie 350 t, a maksymalny 1028 t. Zasięg okrętu określano na 7200 Mm przy prędkości 10 węzłów.

Opancerzenie krążownika wykonano ze stali niklowej Harvey. Grubość pokładu pancernego na powierzchniach płaskich wynosiła między 32 mm a 44 mm, a na skosach

nad siłownią do 114 mm. stanowiska ciężkiej artylerii ochraniał pancierz do 114 mm, artylerii średniego kalibru do 63 mm, a stanowisko dowodzenia do 76 mm.

Uzbrojenie jednostki obejmowało 2 pojedyncze działa kal. 203,2 mm L/45 Armstrong U, umieszczone na pokładzie dziobowym i rufowym. Działa te wystrzeliwały pociski o masie 95,13 kg lub 113,25 kg za pomocą ładunku miotającego 24,92 kg kordytu z prędkością początkową 859,2 m/s lub 747,5 m/s.

Artylerię średniego kalibru stanowiło 10 pojedynczych szybkostrzelnych dział kal. 120 mm L/40 Armstrong T, umieszczone na sponsonach burtowych, po 5 na lewej i prawej bur-

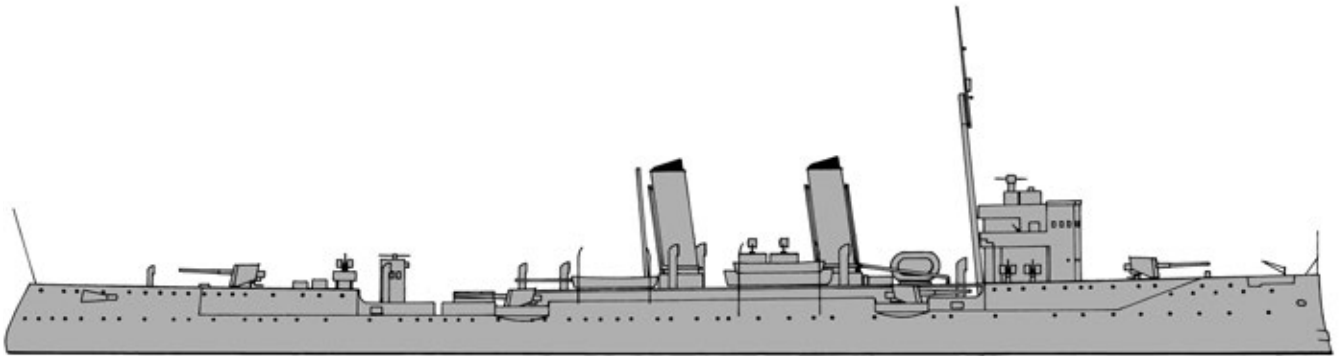
Krażownik pancernopokładowy *Chacabuco* na rewii koronacyjnej Jerzego V w Spithead, czerwiec 1911 roku.

Fot. zbiory prywatne



Chacabuco – 1942

Rys. Ian Sturton



cie. Jednostka dysponowała również 12 działami kal. 76,2 mm L/40 Armstrong N (niektóre źródła mówią natomiast o 16 działach 3-funtowych QF) oraz 6 działami kal. 47 mm L/40 Hotchkiss.

Okręt dysponował także uzbrojeniem torpedowym, które reprezentowało 5 wyrzutni torped kal. 457 mm – dziobowa w stewie tarana i 4 burtowe (po 2 na każdej burcie, choć część źródeł mówi, że było ich raptem 3, w tym po 1 na burcie).

Załoga nowego krążownika liczyła 400 oficerów i marynarzy.

Już w swym debiucie pod banderą Chile w kwietniu 1902 roku *Chacabuco* uczestniczył w paradzie morskiej w Spithead z okazji koronacji

króla Edwarda VII. W grudniu 1907 roku krążownik wraz z *Blanca Encalada* uczestniczył w tłumieniu wystąpień robotników kopalni salety w Iquique.

W lipcu 1911 roku jednostka po raz kolejny uczestniczyła w paradzie morskiej w Spithead, tym razem okazji koronacji króla Jerzego V.

W latach 1939-1941 dokonano remontu i gruntownej przebudowy leciwego krążownika na jednostkę szkolną. Wykonano nowy pomost, usunięto jeden z masztów a drugi zastąpiono lekką konstrukcją oraz zmieniono kształt kominów. Zmiany objęły również uzbrojenie, usunięto działa dużego i średniego kalibru, montując w zamian 6 dział kal. 152,4 mm L/50 EOC TT (po jednym na pokła-

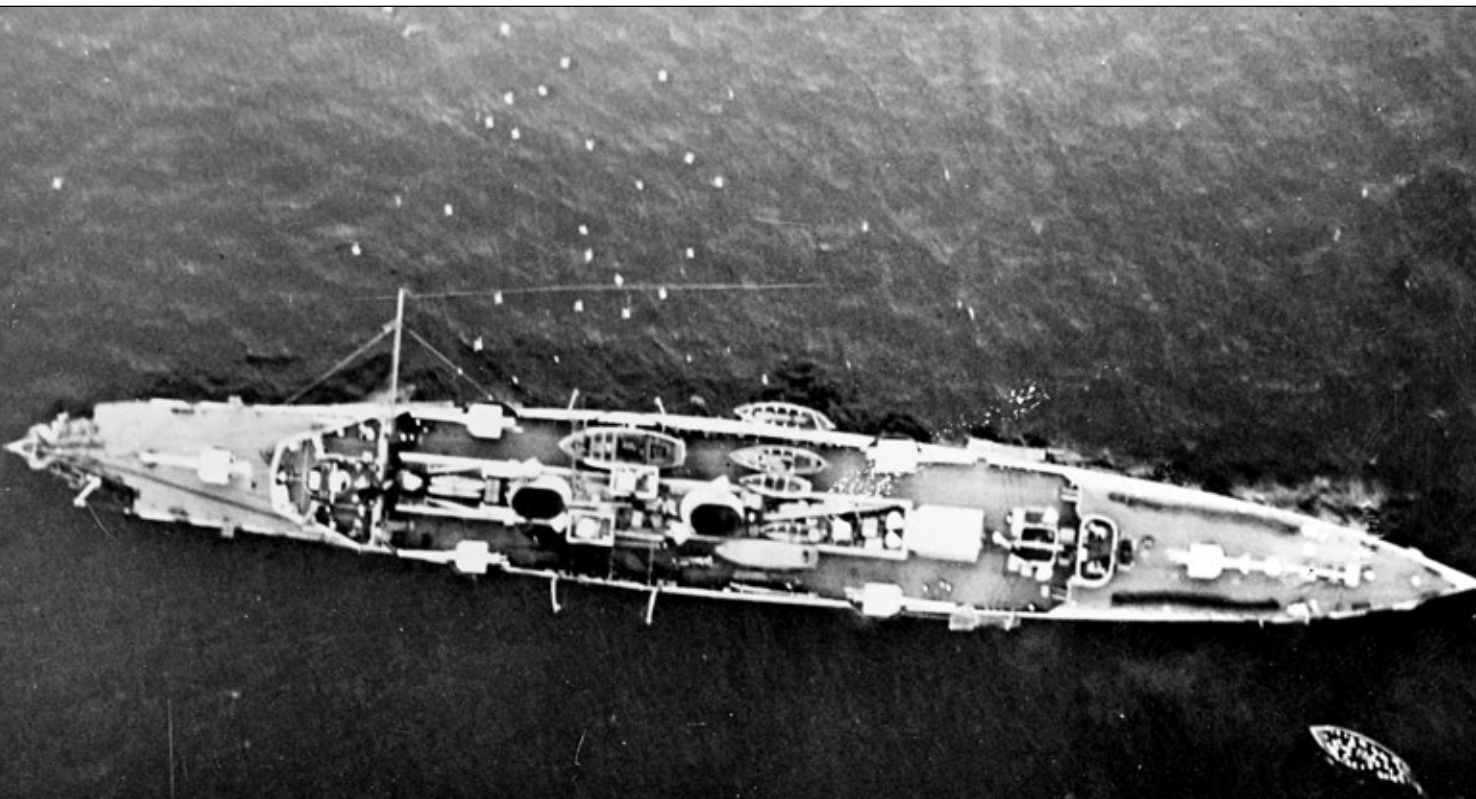
dzie dziobowym i rufowym, a pozostałe po 2 na sponsonach burtowych) oraz 4 działa plot. kal. 76,2 mm¹² (wg innych źródeł kal. 57 mm L/40 Hotchkiss). Zdjęto również anachroniczne uzbrojenie torpedowe. Jeszcze w roku 1945 lub bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej w zamian cięższych dział plot. umieszczono 10 pojedynczych kal. 20 mm.

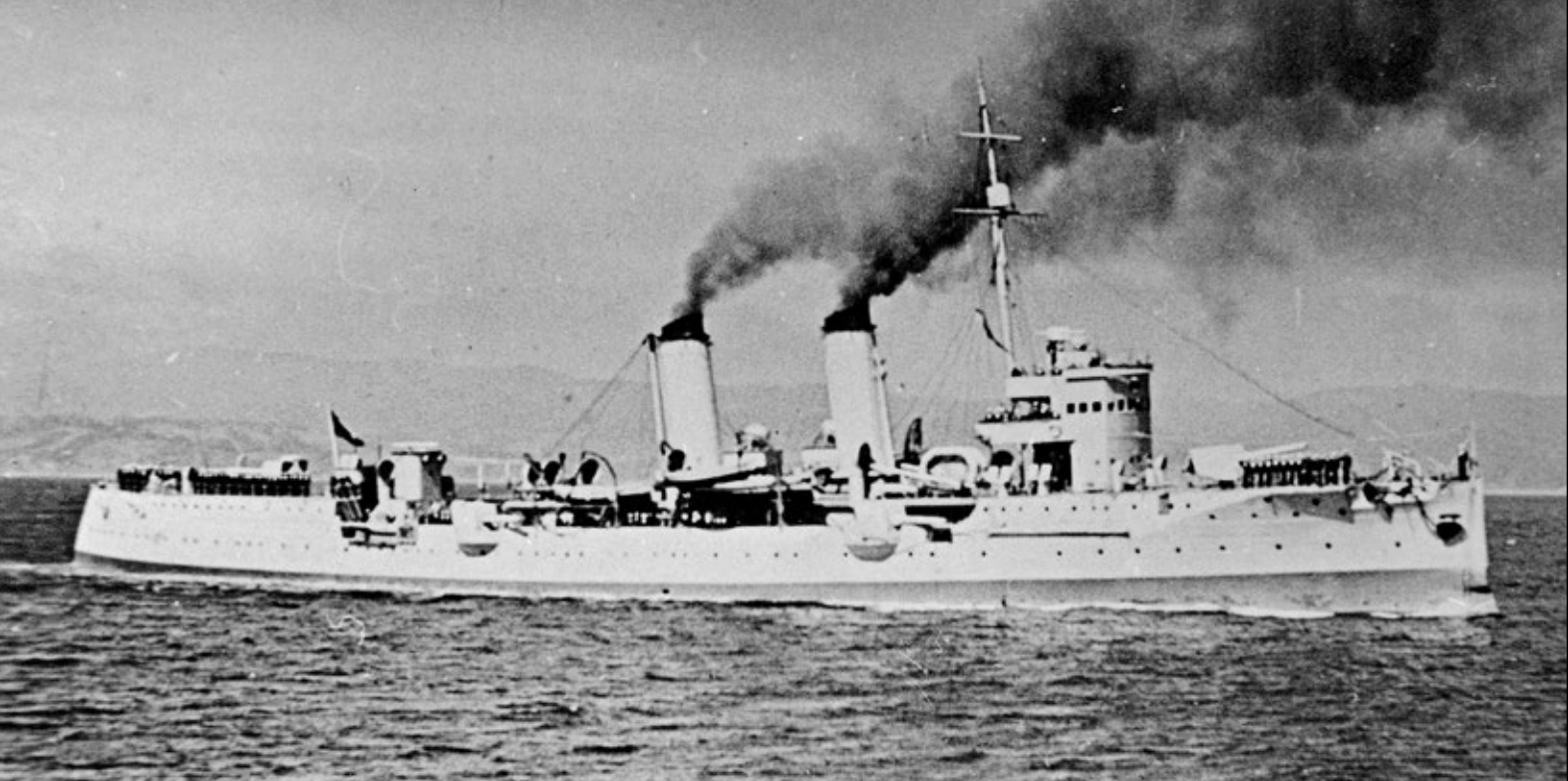
Okręt pozostawał generalnie w bardzo dobrym jak na swój wiek stanie technicznym, czego najlepszym dowodem był fakt, że eksploatowana ciągle jeszcze pierwotna siłownia nawet w roku 1950 pozwalała na osiągnięcie prędkości 20 węzłów.

12. Wg. Brooka P., *Warships for...*

Krażownik *Chacabuco* po modernizacji w ujęciu lotniczym z 1941 roku.

Fot. Naval Historical Center





Piękna portretowa fotografia *Chacabuco* z 1950 roku.

W roku 1952 *Chacabuco* ostatecznie wycofano ze służby, a w grudniu 1959 roku jednostkę złomowano.

Esmeralda II

Jak już wspomniano wcześniej 15 listopada 1894 roku Chile odsprzedało Japonii krążownik pancernopokładowy *Esmeralda* i niemal natychmiast ogłosiło przetarg na dostawę nowej jednostki tej klasy o wyporności 4800 t oraz prędkości 23-23,5 węzła¹³. W maju 1895 zmieniono warunki przetargu, zwiększając wyporność

nowej jednostki do 6000 t, podpisując równocześnie 15-go tego miesiąca kontrakt na jej budowę. W początkach lipca tego roku władze Chile zwróciły się do stoczni Armstrong, rzec można stałego dostawcy okrętów czy możliwa jest dostawa krążownika pancernego zamiast pierwotnie przewidywanego pancernopokładowego. W toku negocjacji strony uzgodniły ostatecznie budowę jednostki posiadającej już pas pancerza burtowego wg projektu Philipa Watts'a. Projekt okrętu wykonano na bazie krążowników pancernych

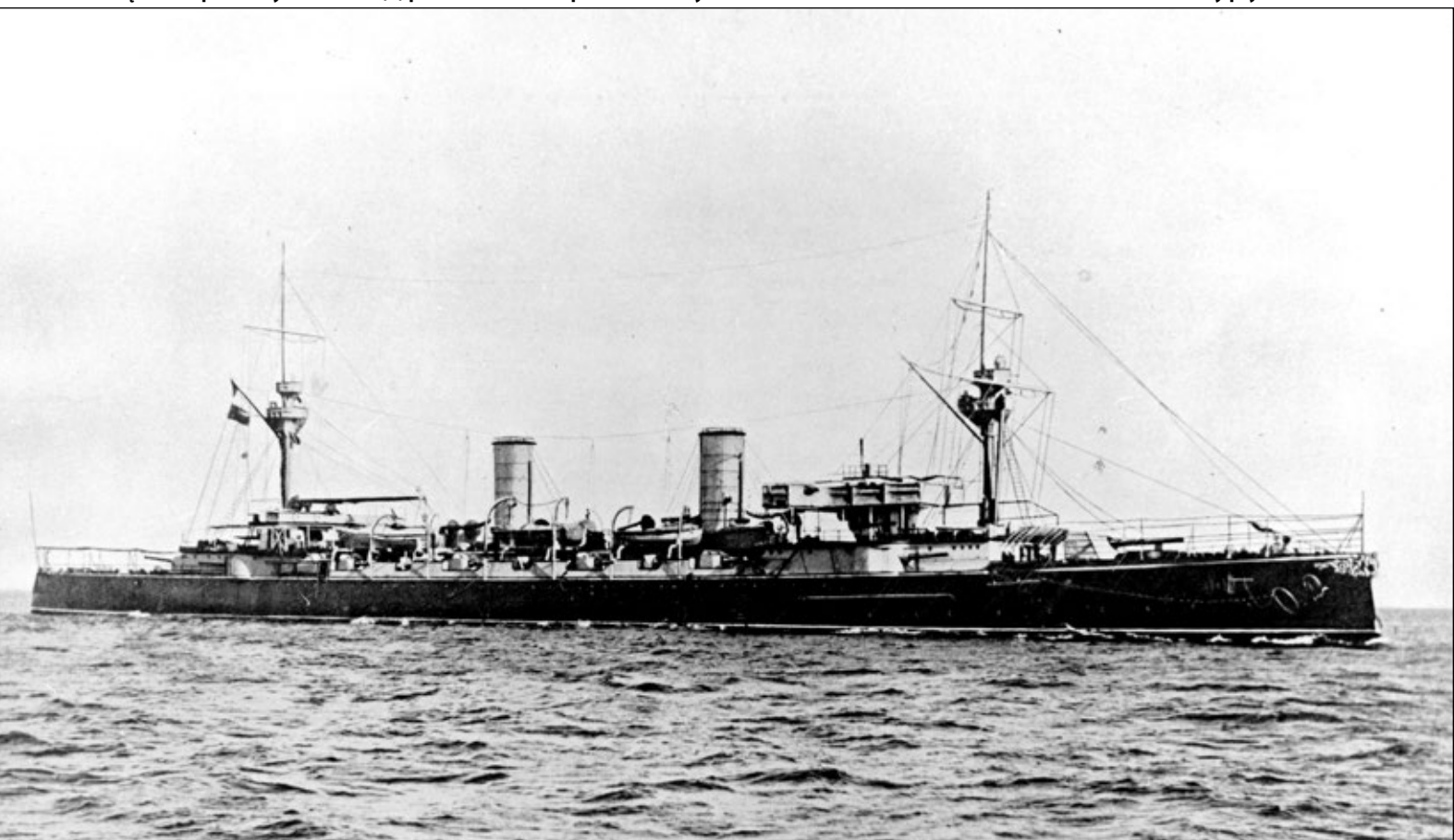
Elswick, choć niektórzy twierdzą, pytanie czy zasadnie, że była to nawet pierwsza jednostka tej klasy na świecie.

Stępkę pod nowy krążownik, który przejął nazwę odsprzedałego Japonii okrętu *Esmeralda* położono w stoczni Armstrong Mitchell and Co. Ltd w Elswick w dniu 4 lipca 1895 roku. Wodowanie nastąpiło 14 kwietnia 1896 roku, zaś próby odbiorcze zakończyły się 4 września 1896 roku wejściem jednostki do służby.

¹³. Wg Brooka P., *Warships for...*

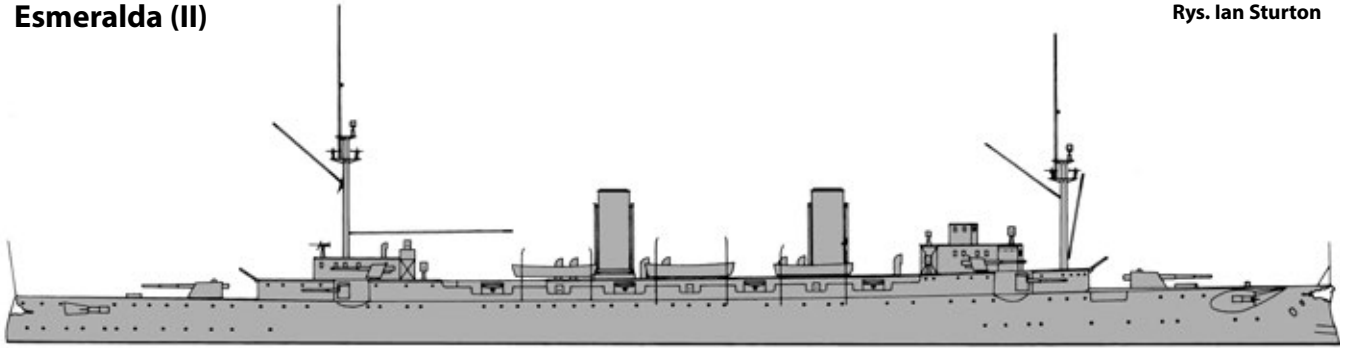
Krążownik pancerny *Esmeralda* (II) podczas ostatnich prób odbiorczych we wrześniu 1896 roku.

Fot. zbiory prywatne



Esmeralda (II)

Rys. Ian Sturton



Wyporność krążownika wynosiła 7145 t przy długości całkowitej kadłuba 142,72 m, a długości między pionami odpowiednio 132,89 m, szerokości 15,98 m i zanurzeniu 6,25 m. Jednostka miała wydłużoną sylwetkę z eksponowanym pomostem, 2 masztami oraz 2 kominami. Jednak jej faktyczne możliwości odbiegały od założeń projektowych, niezadawalająca była prędkość i dzielność morska, podobnie zresztą jak miało to miejsce w przypadku okrętów wcześniej wykonanych przez stocznnię brytyjską.

Napęd jednostki stanowiły 2 pionowe tłokowe maszyny parowe potrójnego rozprężania poruszające 2 śruby napędowe, wykonane przez Humphrys Tennant & Co., o stałej mocy 16 000 KM, zapewniające 22,25 węzła i mocy chwilowej 18 000 KM, dającej 23 węzły. W czasie prób siłownia uzyskała

moc 16 020 KM, co przełożyło się na prędkość 23,03 węzła.

Parę poruszającą maszyny zapewniało 6 opalanych węglem dwustronnych kotłów cylindrycznych, korzystających z 2 kominów. Normalny zapas węgla na pokładzie wynosił 550 t, zaś maksymalny 1347 t. Zasięg okrętu sięgał 7200 Mm przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów, choć niektóre źródła mówią jedynie o 5500 Mm.

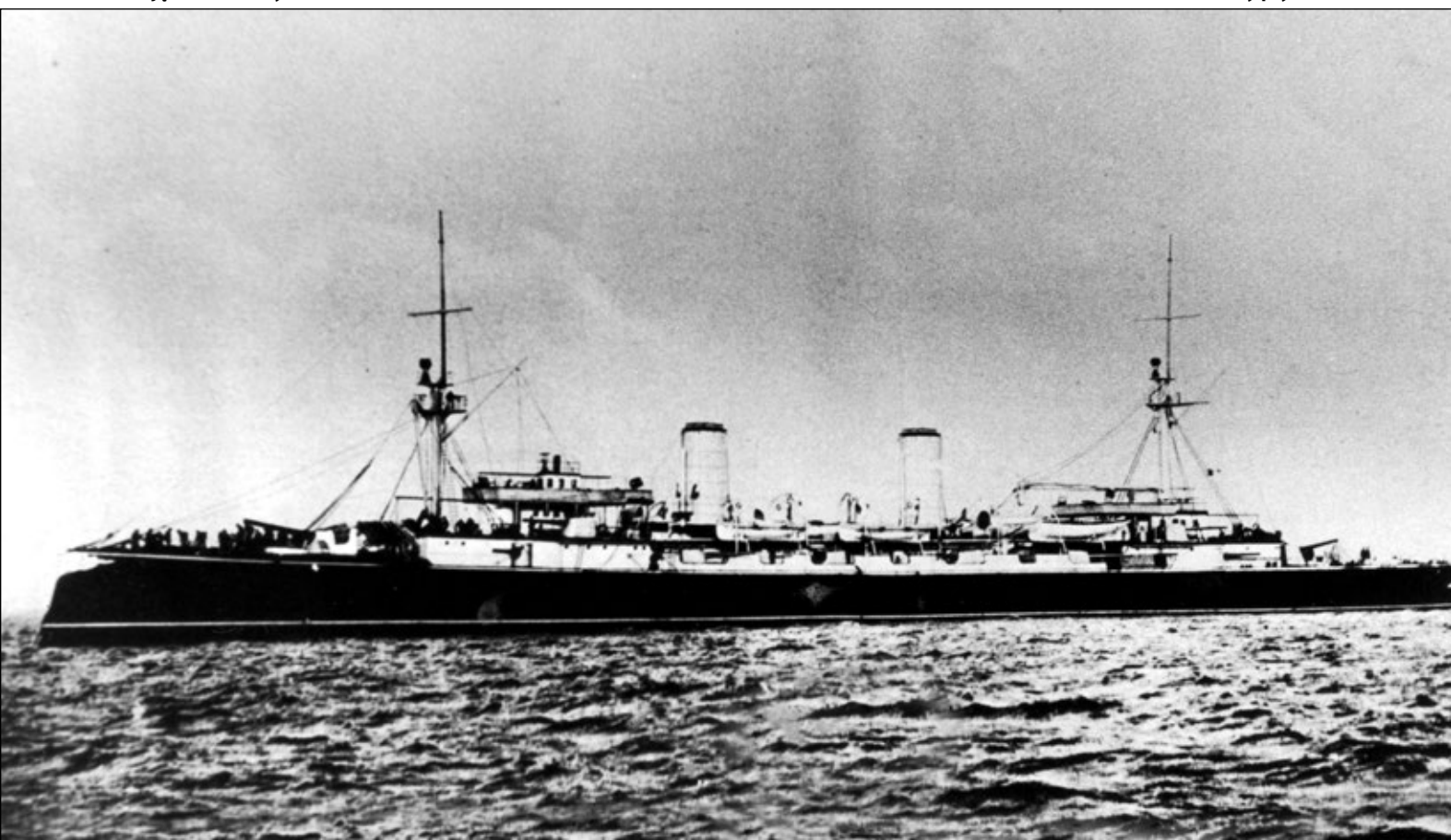
Opancerzenie krążownika zostało wykonane ze stali niklowej Harvey. Główną jego nowością był pas pancerza burtowego o grubości 152,4 mm. Wymiary pasa pancerza burtowego wynosiły 100,04 m (długość) i 2,14 m (szerokość). Pas umieszczony był na wysokości linii wodnej. Z tego 0,6 m jego szerokości znajdowało się powyżej linii wodnej, a pozostałe 1,5 m poniżej linii wodnej.

Poprzeczne grodzie pancerne zamykające pas pancerza burtowego od dziobu i rufy miały również grubość 152,4 mm. Grubość płaskiego pokładu pancernego w części kadłuba osłoniętej przez pas pancerza burtowego wahała się między 25,4 mm a 38,1 mm, natomiast w odsłoniętej części dziobowej i rufowej wzrastała odpowiednio do 50,8 mm. Identyczny był również pancerz skosów burtowych. Działa kalibru głównego i średniego osłaniał pancerz do 114 mm, zaś stanowisko dowodzenia krążownika – 203,2 mm.

Uzbrojenie *Esmeraldy* obejmowało 2 pojedyncze działa kal. 203,3 mm L/40 Armstrong P, modelu identycznego z zastosowanym na *Blanco Encalada*, umieszczone na pokładzie dziobowym i rufowym w pancernych osłonach. Artylerię średniego kalibru krążownika stanowiło, bagatela, 16

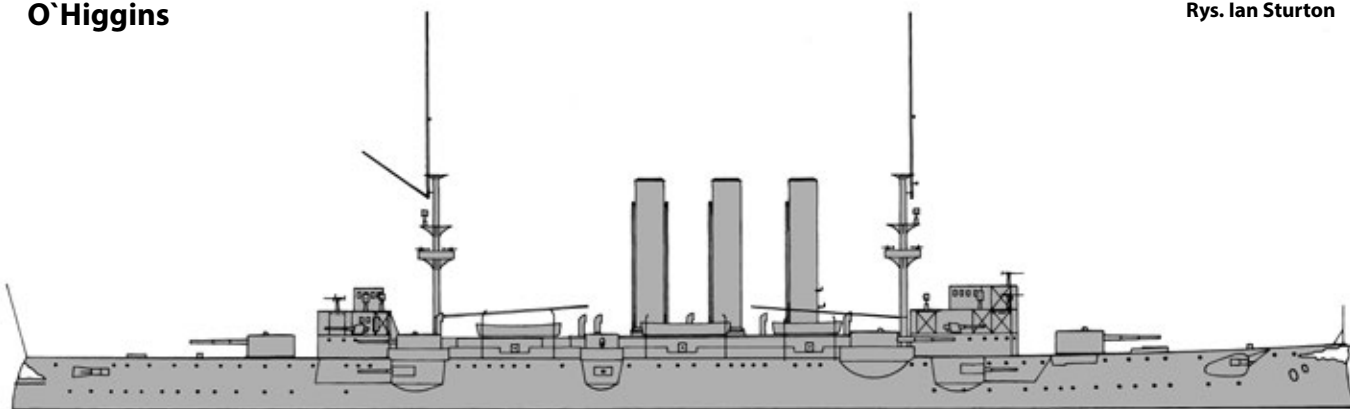
Ujęcie *Esmeraldy* (II) z 1897 roku.

Fot. zbiory prywatne



O'Higgins

Rys. Ian Sturton



O'Higgins

dział kal. 152,4 mm L/40 Armstrong W2 QF. Działa rozmieszczone były po 4 na nadbudówce, na lewej i prawej burcie oraz w dwóch kondygnacjach w dziobowej i rufowej części szczytowej nadbudówki. Te ostatnie stanowiska, a raczej prowadzenie z nich ognia, stanowiło z uwagi na podmuch istotne utrudnienie dla dział głównego kalibru. Uzupełnienie stanowiło 8 szybkostrzelnych dział kal. 76,2 mm L/40 Armstrong N (12-funtowych), 10 pojedynczych szybkostrzelnych dział kal. 57 mm L/40 Hotchkiss (6-funtowych) oraz 4 karabiny maszynowe.

Jednostka dysponowała również uzbrojeniem torpedowym, które stanowiły 3 wyrzutnie torped kal. 457 mm – 1 w stewie dziobowej i pozostałe 2 na burtach.

Załoga *Esmeraldy* wynosiła 513 oficerów i marynarzy.

Warto zaznaczyć, że służba krążownika przebiegała bez specjalnie interesujących wydarzeń. Jednostka została flagowcem Eskadry Ewolucji¹⁴ pierwszego na zachodniej półkuli zespołu nowoczesnych okrętów przeznaczonych do obrony wybrzeża.

W dniu 18 grudnia 1907 roku *Esmeralda* wraz z krążownikami – *Blanco Encalado* i *Chacabuco*, przerzucał wojsko z Valparaíso do Iquique na północy Chile w celu tłumienia wystąpień robotników kopalń saletry.

W roku 1910 z pokładu okrętu zdemontowano 4 działa kal. 152,4 mm ze stanowisk w szczycie nadbudówki, które prowadząc ogień utrudniały należyte wykorzystanie ciężkich dział kal. 203,2 mm.

Po około 30 latach eksploatacji *Esmeralda* została wycofana ze służby w roku 1930 (niektóre źródła mówią, że miało to miejsce już w 1929 roku), po czym w 1931 roku złomowana.

Budowa krążownika pancernego *Esmeralda* zmobilizowała władze Chile do zamówienia kolejnej, jak się miało później okazać ostatniej już jednostki tej klasy. Sprzyjały temu napięte relacje z sąsiednią Argentyną, która również wzmacniała swój potencjał morski.

We wrześniu 1895 roku władze ogłosiły następny przetarg na budowę nowego krążownika. Przyjęto poniższe założenia do przygotowania projektu, wyporność 7300 t, uzbrojenie 2 dział kal. 203,2 mm i 10 kal. 152,4 mm oraz artyleria kalibrów pomocniczych, prędkość w przedziale między 20,75 a 21,75 węzła oraz odpowiednie opancerzenie. Obejmowało ono oczywiście pas pancerza burtowego o grubości 178 mm, osłonę stanowisk artyleryjskich, grodzie i pokład pancerny.

Głównym potencjalnym wykonawcą zlecenia była oczywiście zgodnie z tradycją brytyjska stocznia Armstrong Mitchell and Co. Ltd w Elswick, która dostarczyła stronie chilijskiej 6 wariantów projektu okrętu, różniących się generalnie składem uzbrojenia oraz ochroną pancerną. W toku rozmów strony uzgodniła między innymi istotne zwiększenie gabarytów jednostki i ostatecznie w marcu 1896 roku podpisały kontrakt na budowę krążownika. Jego projektantem był oczywiście Phillipe Watts, cenę zaś ustalono na 700 000 £.

W dniu 4 kwietnia 1896 roku położono stępkę pod krążownik pancerny, któremu nadano nazwę *O'Higgins*. Okręt spłynął z pochylni 17 maja 1897 roku, a w kwietniu 1898 roku został oddany do służby, choć morskie próby odbiorowe prowadzono jeszcze w maju tego roku.

Podstawowe parametry taktyczno-techniczne jednostki to wyporność 8476 t, określana potocznie jako 8500

t, przy długości całkowitej kadłuba 135,94 m, a długości między pionami odpowiednio 125,6, szerokości 18,9 m (wg niektórych źródeł większej – 19,1 m) i zanurzeniu 6,7 m. Wolna burta krążownika wynosiła na dziobie 6,41 m, na śródokręciu – 4,58 m, zaś na rufie odpowiednio – 5,09 m.

Układ napędowy *O'Higgins* tworzyły 2 łokowe maszyny parowe potrójnego rozprężania wykonane przez firmę Humphrys Tennant & Co., które poruszały 2 śruby napędowe. Stała moc maszyn wynosiła 16 000 KM, co zapewniało maksymalną prędkość 21 węzłów. W toku prób siłownia osiągnęła moc 15 930 KM i prędkość 21,48 węzła.

Parę dla maszyn zapewniał, co było niewątpliwą nowością, zespół 30 kotłów wodnorurkowych systemu Belleville opalonych węglem. Kotły podzielone były na 3 grupy, z których każda odprowadzała spaliny odrębnego kotłowni.

Normalny zapas węgla na pokładzie wynosił 550 t, a maksymalny odpowiednio 1263 t. Zasięg jednostki przy prędkości 8 węzłów sięgał 4500 Mm¹⁵.

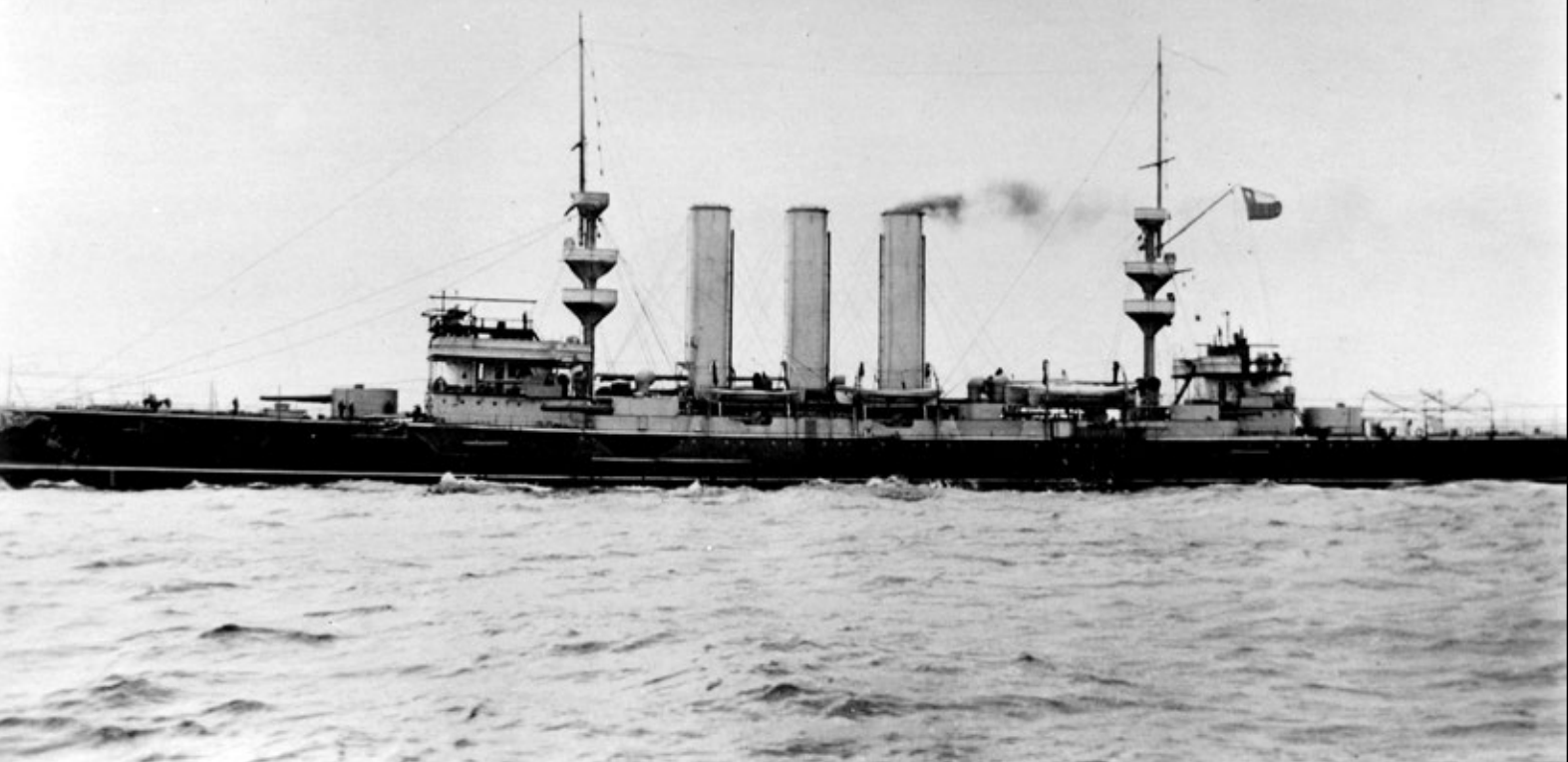
Jednostka otrzymała dość solidny, wykonany ze stali niklowej Harvey pancerz, co było zresztą jednym z wymogów przetargowych. Najważniejszym elementem systemu opancerzenia był pas pancerza burtowego o długości 79,2 m i szerokości 2,1 m, który znajdował się wzdłuż linii wodnej, w części powyżej, a w części poniżej jej poziomu. Jego grubość wynosiła 178 mm w części osłaniającej maszynownię i kotłownię, a dalej w kierunku dziobu i rufy obniżala się do 127 mm. Identyczna była również grubość po-

14. Eskadrę tworzyły krążowniki *Pinto*, *Errazuria*, *Blanco Encalada*, *Ministro Zenteno*, *Chacabuco*, *Esmeralda* i *O'Higgins*.

15. Wg *Taschenbuch der Kriegsflotte 1908* zasięg wynosił 5500 Mm, a zapas węgla 700 t.

Krażownik pancerny O'Higgins podczas ostatnich prób w maju 1898 roku.
Fot. zbiory prywatne





Portretowe ujęcie krążownika pancernego O'Higgins.

Fot. zbiory prywatne

przecznym grodzi w kadłubie, ograniczających strefę chronioną przez pancierz burtowy.

Płaski pokład pancerny w części osłanianej przez pas pancierza burtoowego miał grubość 38,1 mm, na skosach 76,2 mm, a dalej w kierunku dziobu i rufy odpowiednio 50,8 mm.

Ochronę pancerną otrzymały również działa artylerii pokładowej. Armaty dużego kalibru 203,2 mm osłaniał pancierz o grubości w przedziale 127-178 mm, a średniego kalibru 152,4 mm pancierz 127-152,4 mm. Osłona pancerna obejmowała także działa w kazamatach artyleryjskich na pokładzie bateryjnym. Stanowisko dowodzenia miało pancierz 203,2 mm (wg niektórych źródeł jego grubość sięgała nawet 229 mm).

Uzbrojenie krążownika *O'Higgins* składało się z 4 pojedynczych dział kal. 203,2 mm L/40 Armstrong T w indywidualnych zamkniętych wieżach artyleryjskich. Po jednej wieży ustawiono na pokładzie dziobowym i rufowym, a 2 pozostałe na lewej i prawej burcie w przedniej części nadbudówki (między bryłą sterówki a pierwszym z trzech kominów). Wspomniane działa wystrzeliwały pociski o masie 95,13 kg lub 113,25 kg za pomocą ładunku miotającego 21,29 kg kordytu z prędkością początkową 785,3 m/s względnie 744,2 m/s.

Średni kaliber artylerii na pokładzie jednostki reprezentowało 10 pojedynczych, szybkostrzelnych dział kal. 152,4 mm L/40 Armstrong Z4. 4 działa rozmieszczone były w pojedynczych wieżach artyleryjskich na górnym pokładzie, pozostałe w kazamatach artyleryjskich na pokładzie bateryjnym.

Uzupełnienie uzbrojenia okrętu stanowiły 4 pojedyncze działa kal. 120 mm L/45 Armstrong Y QF, 10 dział kal. 76,2 mm L/40 Armstrong N (12-funtowe), 10 dział kal. 57 mm L/40 Hotchkiss (6-funtowe) oraz 4 karabiny maszynowe typu Maxim.

Sposób rozmieszczenia dział na pokładzie krążownika pozwalał na oddawanie salwy burtowej obejmującej równocześnie 3 działa kal. 203,2 mm, 5 kal. 152,4 mm, 2 kal. 120 mm, 5 kal. 76,2 mm i 5 kal. 57 mm, co było swego rodzaju wykładnikiem jego siły bojowej.

Jednostka dysponowała również uzbrojeniem torpedowym w postaci 3 (wg niektórych 5) wyrzutni torpedowych kal. 457 mm. Dwie z nich, zatapialne, znajdowały się na burtach powyżej linii wodnej, a jedna na rufie.

Załoga *O'Higgins* określana była powszechnie przez współczesnych na 500 oficerów i marynarzy, choć niektóre ze źródeł mówiły o 489 osobach.

Chilijski krążownik *O'Higgins*, a raczej zastosowane przy jego budowie rozwiązania techniczne posłużyły za

podstawę przy późniejszych pracach Brytyjczyków nad japońskimi jednostkami pancernymi *Asama* i *Tokiwa*, które zapisały się w wojnie rosyjsko-japońskiej lat 1904-1905. Warto przy tym zaznaczyć, że działa kal. 203,2 mm i kal. 152,4 mm na pokładzie krążownika miały zdecydowanie lepsze zabezpieczenie w postaci wież artyleryjskich czy kazamat zwłaszcza w porównaniu z jednostkami oddanymi do służby wcześniej¹⁶.

W momencie, gdy okręt osiągał z wolna, jeszcze na wodach brytyjskich, gotowość bojową, sytuacja międzynarodowa w Ameryce Południowej zaogniła się w związku z powstaniem na Kubie, za którym po obydwu stronach barykady stały Hiszpania i Stany Zjednoczone. Oba te państwa, jeszcze przed wybuchem zbrojnego konfliktu próbowały wzmocnić potencjał swej floty kupując okręty w krajach regionu. Hiszpania podejmowała kroki by nabyć chilijskie *O'Higgins*, *Esmeralda* i *Ministro Zenteno*, a USA właśnie wyposażony krążownik. Ostatecznie jednak do niczego nie doszło i najnowszy nabytek floty Chile osiągnął 25 lipca 1898 roku Valparaiso.

W następnym, 1899 roku jednostka uczestniczyła 15 lutego w Punta Are-

16. Wg Brooka P., *The Elswick Cruisers – part III – The Armoured Cruisers*, „Warship International” No 3, 1972

nas w spotkaniu prezydentów Argentyny Julio Argentino Roco i Chile – Federico Errazuriz’a. Podjęli oni próbę normalizacji międzysąsiedzkich relacji w ramach „El Abrazo del Estrecho”.

W 1903 roku krążownik wyruszył do Panamy w związku z inspirowaną przez Stany Zjednoczone separacją tej części kraju od Kolumbii.

W roku 1919 na pokładzie krążownika, z raczej umiarkowanym powodzeniem, podejmowano próby z wodnosamolotem, zaś w latach 1919-20 poddano jednostkę remontowi, w ramach którego wymieniono część urządzeń do kierowania ogniem oraz zamontowano 3 działa plot. kal. 76,2 mm L/40 Armstrong N¹⁷. Kolejny remont okrętu został przeprowadzony w latach 1928-29.

We wrześniu 1931 roku O’Higgins znalazł się w grupie okrętów uczestniczących w buncie floty w Coquimbo.

Począwszy od roku 1933 krążownik nie wychodził już w morze, pełniąc w bazie funkcję stacjonarnej jednostki dowodzenia. W roku 1946 został skreślony ze stanu marynarki wojennej, przy czym w 1958 roku został sprzedany, zaś jego złomowanie odbyło się dopiero w 1964 roku.

Konkluzja

Powstaje w tym miejscu zatem pytanie, jak należy ocenić wysiłek, jaki uczyniło Chile na przełomie wieków XIX i XX by stać się prawdziwie morskim

państwem? Nie wystarczyła ku temu przecież sama długa linia brzegowa, tym bardziej, że kraj odczuwał już na karaku oddech sąsiadów, przede wszystkim z Argentyny, ale i po części z Brazylii

Na tworzenie podstaw nowoczesnej floty Chile wydatkowało wówczas sporo środków, którymi akurat na szczęście dysponowało. Czy były to jednak najbardziej racjonalne wydatki to już zupełnie inna kwestia.

Podstawowym mankamentem realizowanej polityki zdawał się być tak naprawdę zakup za każdym razem innego pojedynczego okrętu. Wyłączam nabytek pary małych „Presidente”, który stanowił zaprzeczenie tej zasady. Wszystkie pozostałe krążowniki pochodziły od „koronnego” dostawcy – stoczni Armstrong Mitchell and Co. Ltd z Elswick (lub jak wolą inni – Newcastle-upon-Tyne), co wiązało się zapewne z ich częściową unifikacją zarówno w zakresie uzbrojenia jak i wyposażenia. Było to w sumie istotne w przypadku marynarki wojennej z nader skromną infrastrukturą bazowo-remontową, co miało także swój wpływ na czas pozostawania jednostek w służbie. Należy także zaznaczyć, że często realne walory odbiegały od założeń projektowych, a dotyczyło to najczęściej prędkości i dzielności morskiej.

Na szczęście nie doszło nigdy do prawdziwej bojowej weryfikacji zaku-

pionych krążowników, bo za takowe działania nie sposób uznać wcale nierzadkich wewnętrznych rozruchów pokroju strajków czy puczów w Chile. Stąd też tak naprawdę trudno ocenić realne walory krążowników.

Mówiąc o bilansie walorów okrętów warto także wspomnieć o podjętej przez Rosję próbie okupienia jeszcze przed wybuchem wojny rosyjsko-japońskiej części najnowszych chilijskich okrętów (choć nie tylko, bo również argentyńskich czy włoskich). Ostatecznie podjęte działania rozeszły się po kościach, pozostając bez wpływu na przebieg konfliktu¹⁸.

Bibliografia

- Brook P., *The Elswick Cruisers – part III – The Armoured Cruisers*, „Warship International” No 3, 1972.
- Brook P., *Warships for Export- Armstrong Warships 1867-1927*, Gravesend 1999.
- Gładkich SA, *Ekzotičeskie krejsiery* cz. I, „Gangut” nr 36/2006, cz. II „Gangut” nr 37/2006.
- Taschenbuch der Kriegsflotte 1908.
- The Naval Pocket-Book 1908.
- Ytomben C., *Naval Presence : The Cruiser ESMERALDA In Panama*, „International Journal of Naval History”, vol. 1 No 1, April 2002.
- Internet

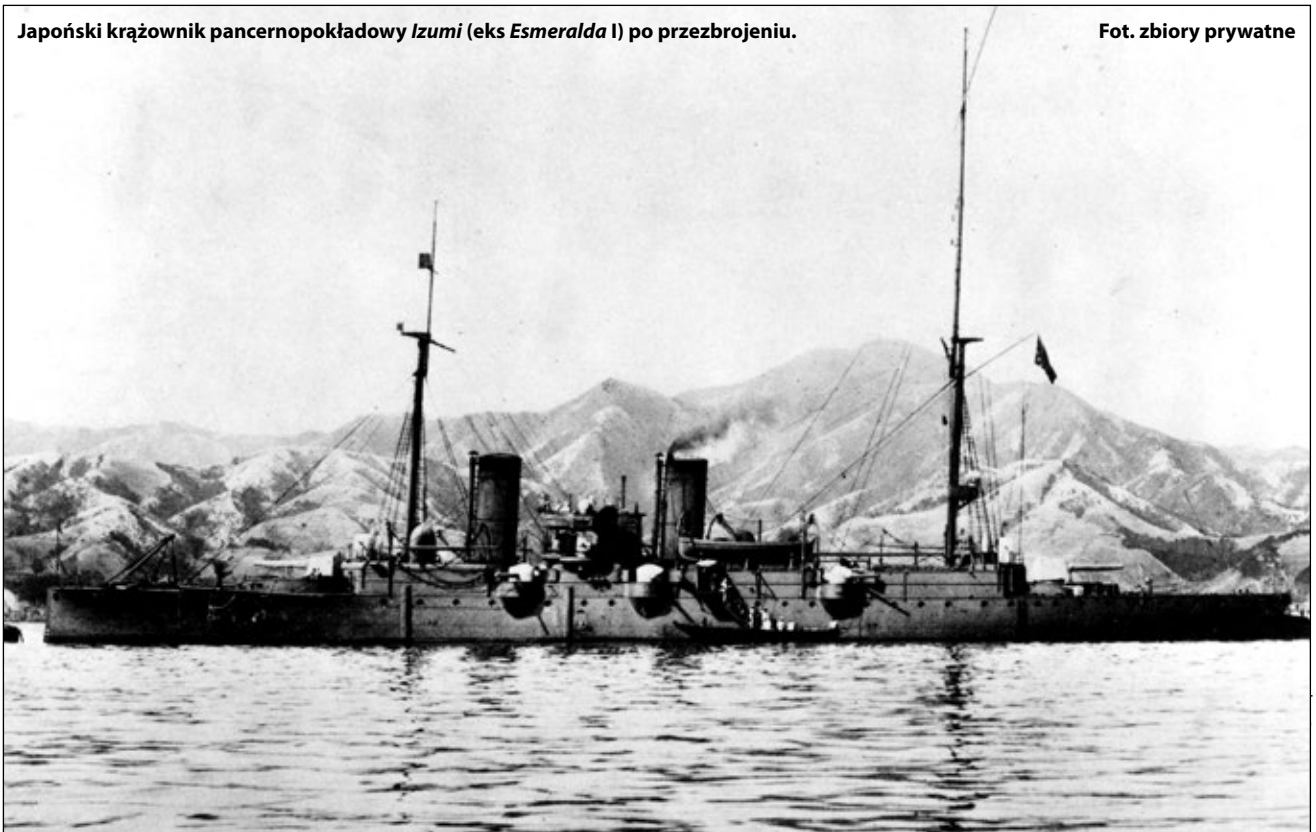
17. Zdaniem części źródeł usunięto wówczas także 4 działa kal. 120 mm L/45 Armstrong Y i 10 dział kal. 57 mm L/40 Hotchkiss.

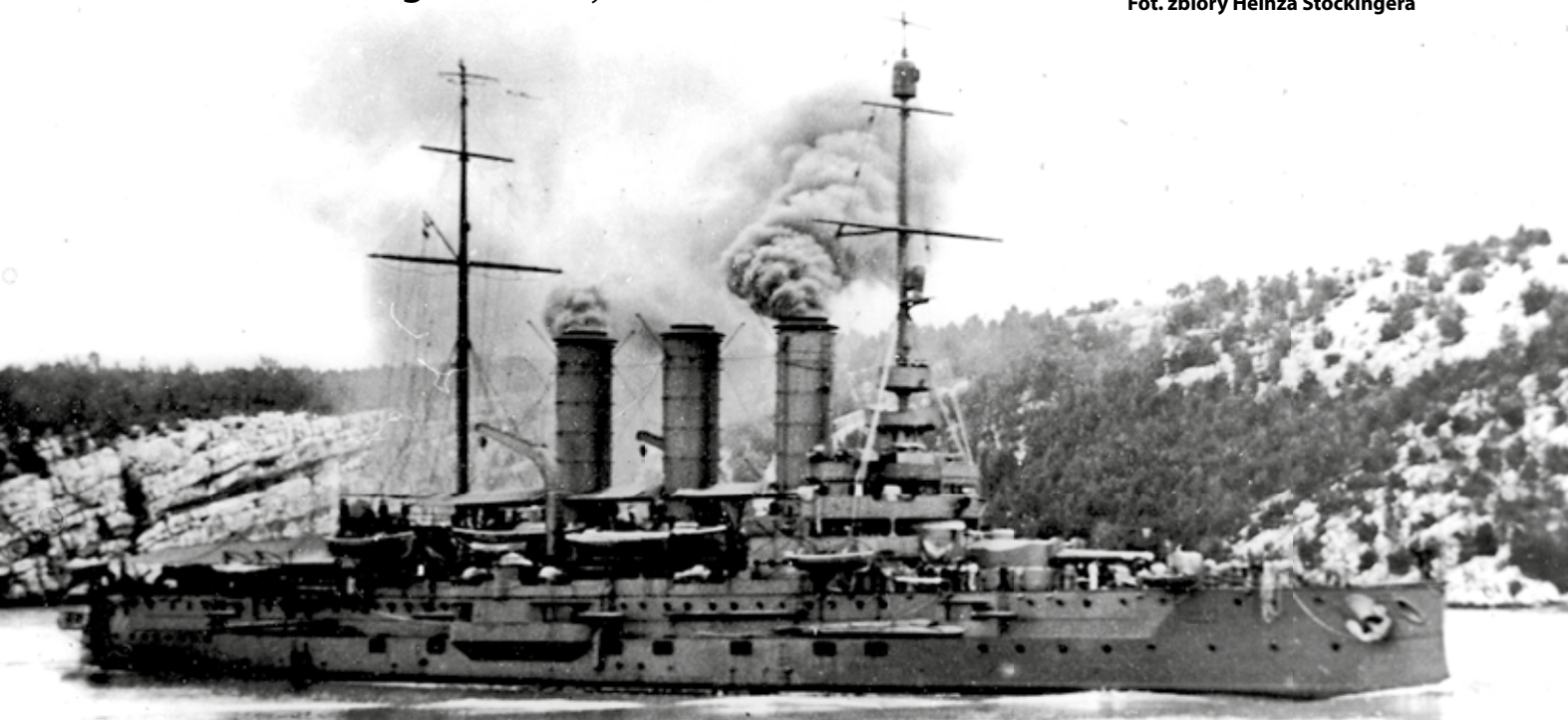
18. Wg Gładkicha SA, *Ekzotičeskie krejsiery* cz. I „Gangut” nr 36/2006 i cz. II „Gangut” nr 37/2006.

SUPLEMENT

Japoński krążownik pancernopokładowy *Izumi* (eks *Esmeralda* I) po przebrojeniu.

Fot. zbiory prywatne





Krażownik pancerny *Sankt Georg*

W okresie, w którym Austro-Węgry ukończyły budowę dwóch krążowników torpedowo-taranowych typu *Kaiser Franz Joseph I*, Włochy zbudowały siedem podobnych jednostek (*Giovanni Bausan*, *Dogali*, *Piemonte* i siedem okrętów typu *Etna*). Włoską odpowiedzią na *Marię Theresię* były dwa krążowniki pancerne typu „*Vettor Pisani*” o wyporności 6000 ton i uzbrojone w dwanaście dział kalibru 152 mm. Zdetronizował je *Kaiser Karl VI* uzbrojony w działa kalibru 240 mm. Włoską ripostą były trzy, zbudowane w latach 1898-1902, krążowniki typu „*Giuseppe Garibaldi*” (znanego też jako typ „*Varese*”). Przy wyporności 7200 ton jednostki te uzbrojone były w jedno dział 254 mm, dwa 203 mm i czternaście 152 mm. Jedynie trzy działa głównego kalibru znajdowały się w wieżach (1xII i 1xI). Wszystkie działa średniego kalibru, umieszczone w kazamatach, były obsługiwane ręcznie. Uważano, że duża liczba dział średniego kalibru jest konieczna, by utrzymać wysoką szybkostrzelność, nawet jeśli zabrakłoby pary lub energii elektrycznej do obracania wież i podnoszenia luf dział. Również instalowa-

nie dział różnych kalibrów było wtedy popularną praktyką w marynarkach wojennych na całym świecie. Typ „*Garibaldi*” był „hitem eksportowym” na międzynarodowym rynku stocznio- wym. Zbudowano cztery jednostki dla Argentyny, dwie dla Japonii i jedną dla Hiszpanii.

Austro-Węgry planowały budowę nowego krążownika pancernego. Okręt miał być wzorowany na włoskiej koncepcji. Krążownik miał być silniejszy od *Karla VI*, uzbrojony w dwa działa 240 mm w pojedynczych wieżach na dziobie i rufie, 10 dział 150 mm, z których osiem znajdować się miało w kazamatach, a dwa w pojedynczych wieżach na pokładzie. Do obrony przed torpedowcami przewidywano dwadzieścia lekkich dział szybkostrzelnych. Ponadto jednostka miała być uzbrojona w dwie podwodne wyrzutnie torpedowe. Maszyny parowe potrójnego rozprężania miały zapewnić jej prędkość 20 węzłów i zasięg 4400 mil morskich. Z uwagi na to, że istniejące doki nie były wystarczająco długie, by w późniejszym czasie dokonywać napraw i modernizacji, długość okrętu ograniczono do 118 m. Raport

MTK z 1900 r. informował, że działa 240 mm nie będą brane pod uwagę, a 150 mm zostaną zastąpione 190 mm, które i tak miały stanowić artylerię średniego kalibru pancerników typu „*Erzherzog*”. Inne opracowanie z 1900 r. wspominało, że okręt powinien być uzbrojony w dwa działa 240 mm w dziobowej wieży, dwa działa 150 mm w pojedynczych wieżach ustawionych obok siebie na rufie i osiem dział tego samego kalibru w kazamatach. Artyleria do obrony przed torpedowcami miała się składać z jedenastu dział 66 mm, dwóch 47 mm i dwóch karabinów maszynowych 8 mm. Kontynuowano dyskusję na temat różnych schematów uzbrojenia. Dwa działa 150 mm na rufie miała zastąpić pojedyncza armata 190 mm L/50, a dodatkowe dwa działa 190 mm L/40 miały znajdować się w kazamatach. Później schemat uproszczono, wprowadzając działa 190 mm L/42. Cztery takie armaty miały znajdować się w kazamatach zamiast wcześniejszych dwóch, zmniejszając liczbę dział 150 mm do czterech. Ostatecznie, 11 marca 1901 r. położono stępkę pod nowy krążownik pancerny o wyporności 7400 ton, uzbrojony



Inżynier Siegfried Popper.

Fot. zbiory Zvonimira Freivogla

w dwa działa 240 mm L/40 w dziobowej wieży, jedno dział 190 mm L/42 w wieży rufowej oraz cztery działa tegoż kalibru i cztery 150 mm L/40 w kazamatach. Działa 240 mm i 190 mm stanowiły już część uzbrojenia pancerników typu „Erzherzog”, natomiast armaty 150 mm wchodziły w skład baterii średniego kalibru pancerników typu „Habsburg”. Jednostka projektu generalnego inżyniera Siegfrieda Poppera powstawała w arsenale marynarki wojennej w Poli na zadaszanej pochylni na Wyspie Oliwkowej (Uljanik).

Wybór nazwy i ceremonia wodowania

W 1898 r. głównodowodzący marynarki wojennej Austro-Węgier, adm. Spaun, zasugerował cesarzowi systematyzację nazewnictwa okrętów. Następny krążownik torpedowo-taranowy miał nosić imię jednego z członków rodziny panującej dynastii Habsburgów. Admirał zaproponował nazwy Kaiser Ferdinand I, Kaiser Franz II lub Kaiserin Maria Anna, jednak temat nie był poruszany ponownie aż do 27 września 1903 r., gdy Spaun poprosił cesarza o wyrażenie zgody na zwodowanie okrętu bez hucznej ceremonii, tak jak to miało miejsce w przypadku krążowników *Aspern* i *Szigetvár*. Admirał przypominał o swojej sugestii z 1889 r., pytając o nazwę dla nowego krążownika pancernego. Już następnego dnia otrzymał wiadomość, która bez dodatkowych wyjaśnień informowała, że jednostka ma otrzymać nazwę *Sankt Georg*. Święty Jerzy był żyjącym na początku IV w. chrześcijańskim świętym i męczennikiem, skazanym na śmierć przez cesarza Dioklecjana. Przedstawiany jako rycerz zabijający smoka, Święty, jest patronem żołnierzy, rycerzy, kowali wytwarzających broń i zbroje oraz farmerów. Powód dla którego Franciszek Józef wybrał taką nazwę jest nieja-

sny, chociaż była ona popularna w innych flotach (np. włoskiej i brytyjskiej; od XIII w. Św. Jerzy jest patronem Anglii). Wiadomo było, że następca tronu, arcyksiążę Franciszek Ferdynand czcił Św. Jerzego, jednak wybór takiej nazwy wydaje się co najmniej dziwny w świetle faktu, że wkrótce potem na serbskim tronie zasiadł Petar Karadjordjevic („Czarny Jerzy”), wróg numer jeden Austrii, który zajął miejsce zamordowanego 11 czerwca 1903 r. króla Milana Obrenovica. Nikt nie miał zamiaru przeciwstawiać się woli cesarza, dlatego 8 grudnia 1903 r., bez zbędnych uroczystości, krążownik pancerny, któremu dowódca bazy w Poli, wiceadm. Franz Freiherr von Minutillo, nadał nazwę *Sankt Georg*, został zwodowany.

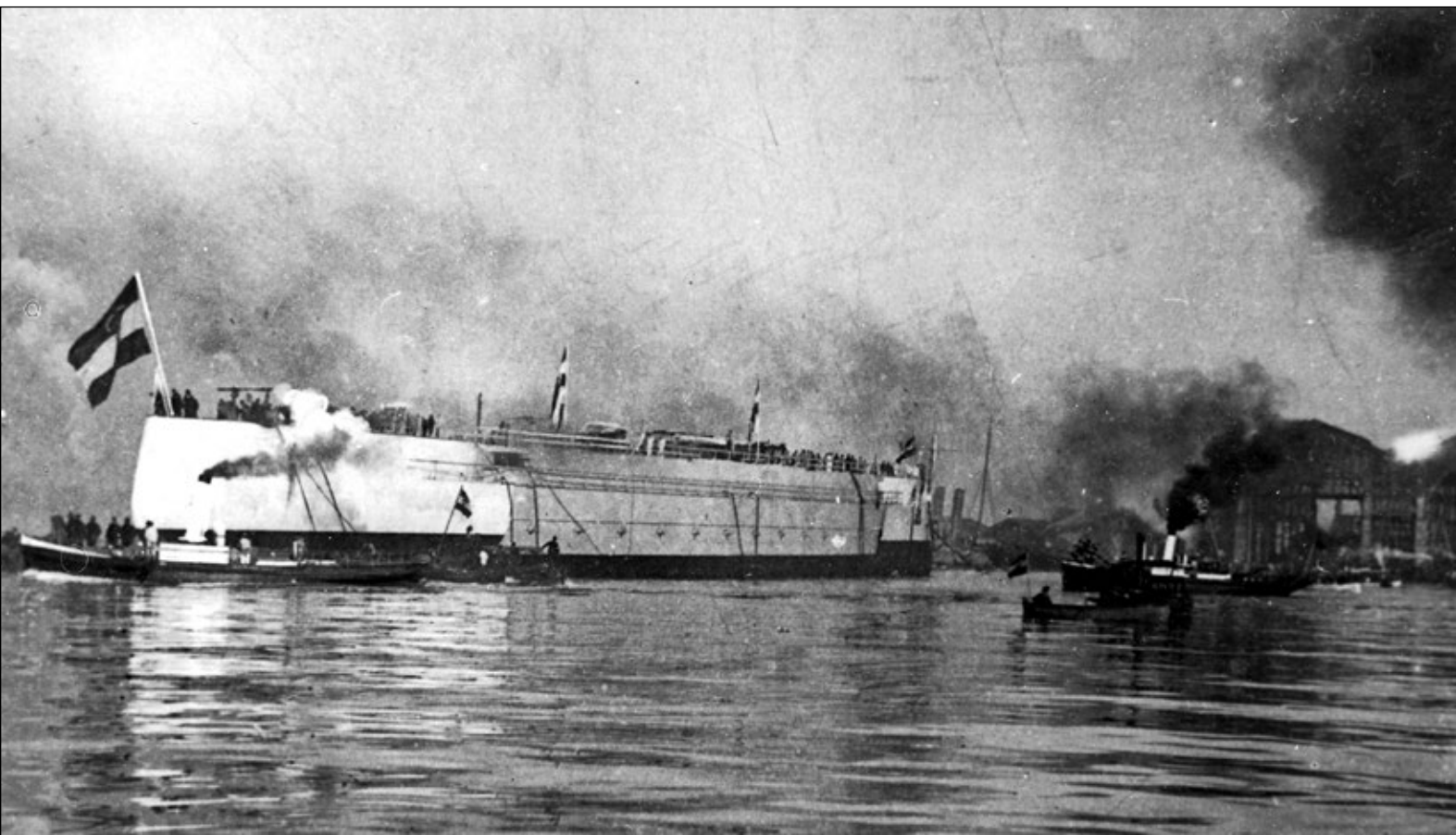
Wygląd zewnętrzny

Sankt Georg był podobny do krążownika *Kaiser Karl VI*. Obie jednostki łatwo było zidentyfikować po rozmiarze kominów i różniących je nawiewnikach. Górny pokład, ciągnący się od dziobu do rufy, był jednocześnie pokładem głównym. Nieznacznie wklęsła dziobnica zakończona była taranem poniżej linii wodnej. Prosta stępka opadała nieznacznie od dziobu aż po rufową barbetę wieży działa 190 mm, gdzie

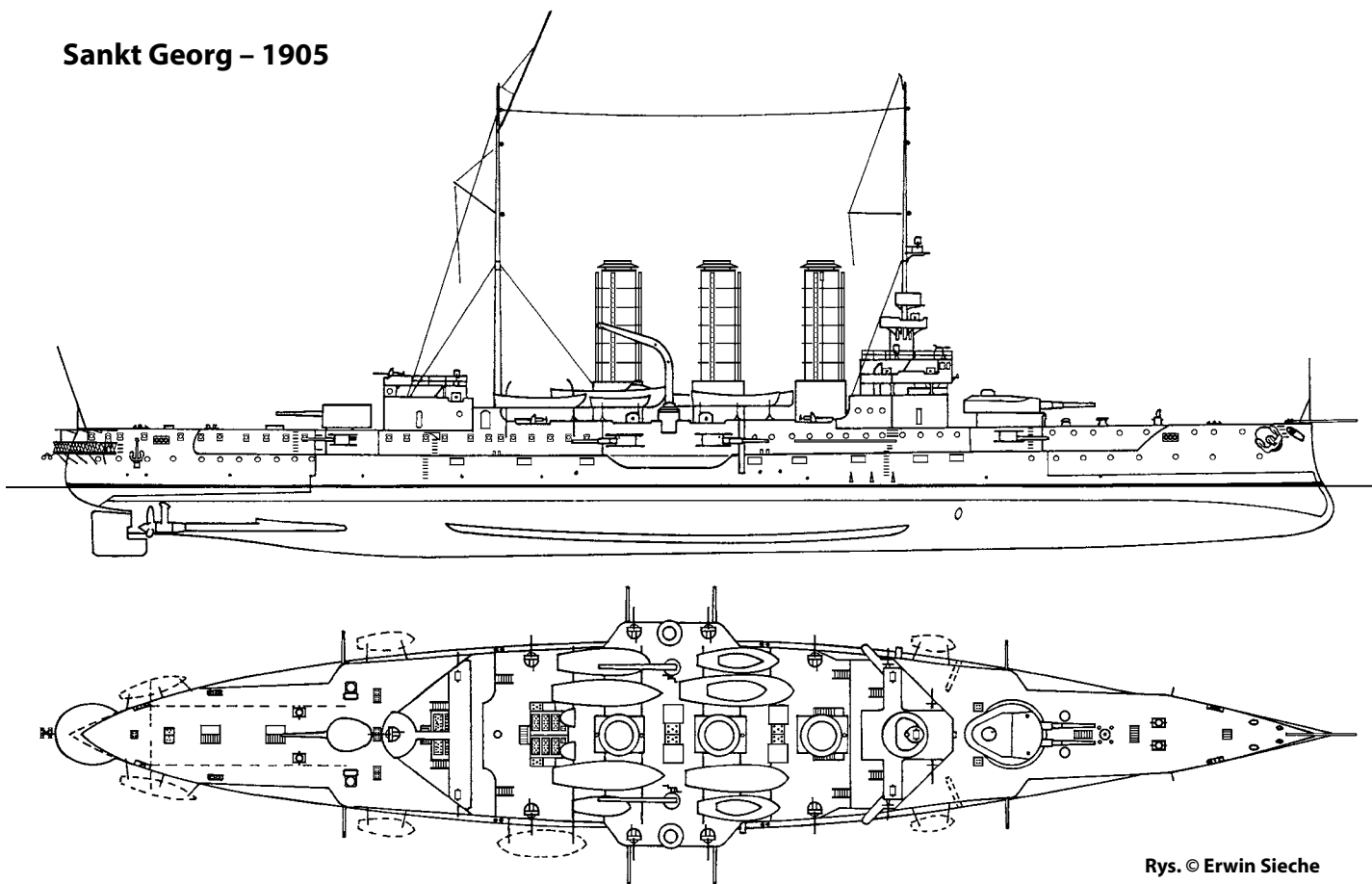
Nazwa	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Sankt Georg</i>	Seearsenal, Pola	11.03.1901	08.12.1903	31.07.1905

Kadłub krążownika *Sankt Georg* krótko po wodowaniu.

Fot. zbiory Heinza Stockingera



Sankt Georg – 1905



Rys. © Erwin Sieche

zanurzenie było największe, po czym wznosiła się ponownie w kierunku rufy. Podobnie jak poprzedni austro-węgierski krążownik pancerny, okręt miał krążowniczą rufę, zrównoważony ster i dwie, trójskrzydłowe śruby.

Za dziobową, podwójną wieżę dział 240 mm znajdowała się nadbudówka dziobowa z opancerzonym stanowiskiem dowodzenia, sterówką, otwartym pomostem nawigacyjnym i rurowym masztem przednim zwężającym się w górnej części. Za trzema ogromnymi kominami znajdującymi się na śródokręciu stał maszt główny, za nim nadbudówka rufowa, a za nią wieża dział 190 mm. Obie nadbudówki łączyło nadburcie, które ochraniało stojące za nim szybkostrzelne armaty 66 mm. W środkowej części kadłuba znajdowały się, wystające poza obrys burt, kazamaty dział 190 mm – po dwie na każdej burcie. Działa te mogły, w ograniczonym zakresie, prowadzić ogień w kierunku dziobu, bądź rufy. Poniżej dziobowej wieży dział 240 mm i rufowej dział 190 mm znajdowały się kazamaty dział 150 mm. Dzięki wcięciu w burtach, mogły one, również w ograniczonym zakresie, prowadzić ogień odpowiednio w kierunku dziobu lub rufy. *Sankt Georg* miał

nawiewniki grzybkowe, co pozwalało na szybkie odróżnienie go od krążownika *Kaiser Karl VI*, którego nawiewniki miały klasyczny, fajkowy kształt. Dźwigi do obsługi łodzi ratunkowych znajdowały się pomiędzy drugim, a trzecim kominem. Łodzie składowano po obu stronach kominów i na żurawikach wzdłuż pokładu. Na rufie znajdowała się, popularna na dużych okrętach tamtego okresu, galerijka admirałska.

Wyporność projektowa wynosiła 7407 ts (7289,37 t), a pełna 8199 ts (8069,88 t).

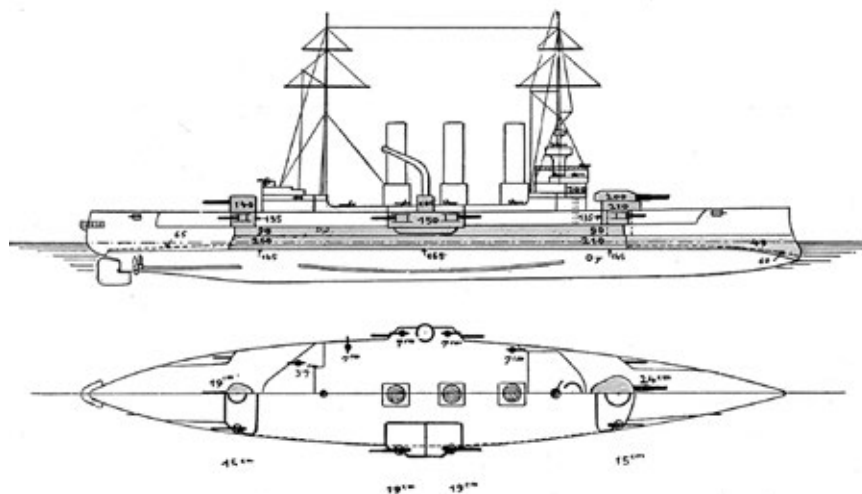
Schemat opancerzenia krążownika.

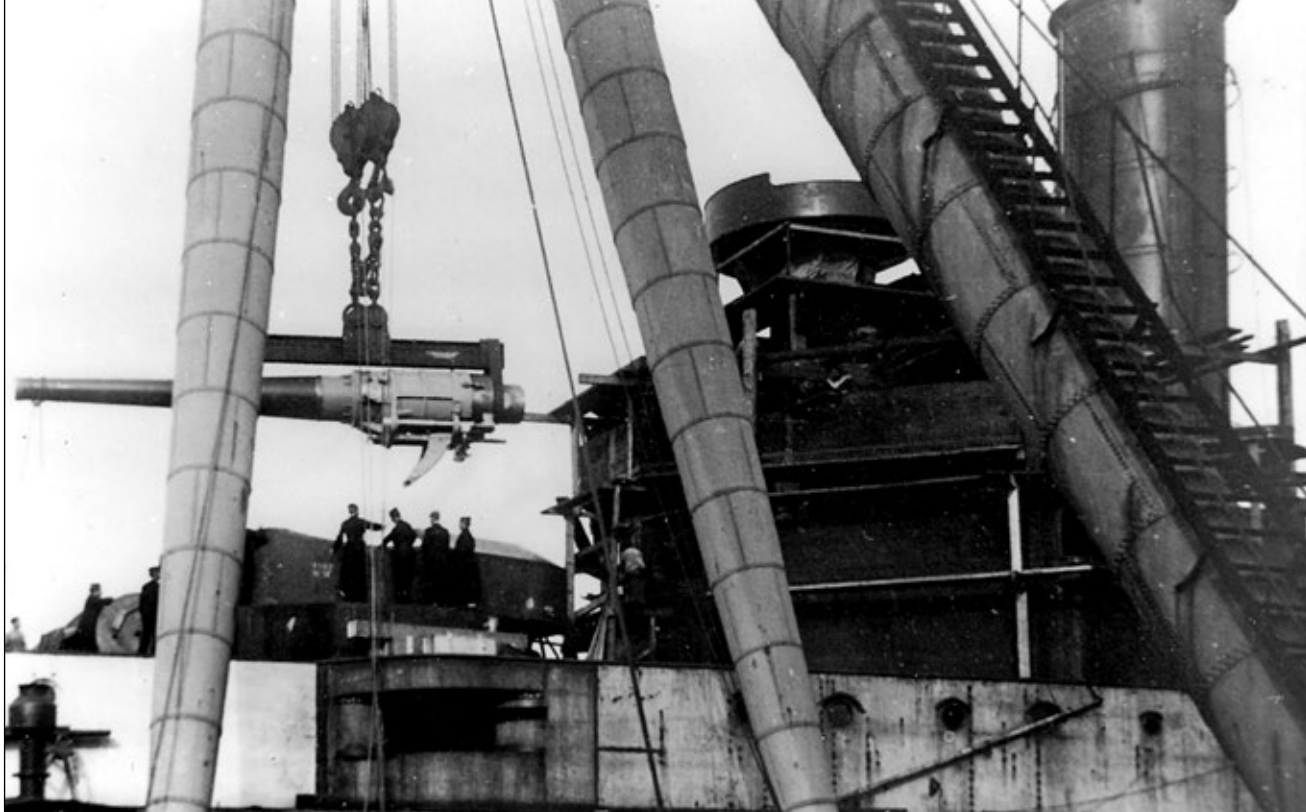
Długość między pionami wynosiła 117 m, długość na linii wodnej 123,23 m, a długość całkowita 124,30 m. W najszerszym miejscu kadłub miał 19,01 m, natomiast zanurzenie na projektowej linii wodnej wynosiło 5,77 m na dziobie i 6,87 m na rufie. Maksymalne zanurzenie na dziobie wynosiło 6,25 m, a na rufie 7,41 m.

Napęd

Parę dla dwóch poziomych, czterocylindrowych maszyn potrójnego roz-

Rys. „Almanach 1916”





Montaż armaty kal. 240 mm do dziobowej wieży Sankt Georga.

Fot. zbiory Heinza Stockingera

prężania o mocy nominalnej 15 000 iKM dostarczało dwanaście kotłów wodnorurkowych Yarrow z 24 paleniskami. Dwie śruby o średnicy 4,88 m rozpędzały okręt do prędkości 22 w. Na próbach 1 lipca 1905 r., przy mocy 14 960 iKM osiągnięto prędkość 22,01 w. Bunkry mogły pomieścić 1103 t węgla lub 908 t brykietów sprasowanego miału węglowego. Zapasy te przekładały się na maksymalny zasięg 4500 mil morskich przy prędkości 12 w. Niektóre źródła („Jane’s”) podają moc maszyn 12 300 iKM przy ciśnieniu nominalnym w kotłach i 14 000 iKM przy podwyższonym.

Ochrona bierna

Pancerz ze stali Kruppa był cieńszy, ale bardziej wytrzymały niż pancerz krążownika *Kaiser Karl VI*. Górna część pasa burtowego miała do 210 mm, a dolna do 135 mm grubości. Pancerz pokładu w części dziobowej składał się z dwóch warstw 30 mm, na śródokręciu z dwóch 18 mm, a rufowy pokład pancerny miał 45 mm grubości. Cytadelę zamykały poprzeczne grodzie pancerne o grubości 190 mm. Barbetę wieży dział 240 mm chronił pancerz o grubości 210 mm. Sama wieża w części czołowej miała pancerz 200 mm, 150 mm na bokach i 50 mm na dachu. Rufową wieżę dział 190

mm od czoła chronił pancerz 160 mm, 115 mm na bokach i 30 mm na dachu. Pancerz wszystkich kazamat miał grubość 150 mm, natomiast wieża dowodzenia chroniona był pancerzem o grubości od 125 do 200 mm.

Uzbrojenie

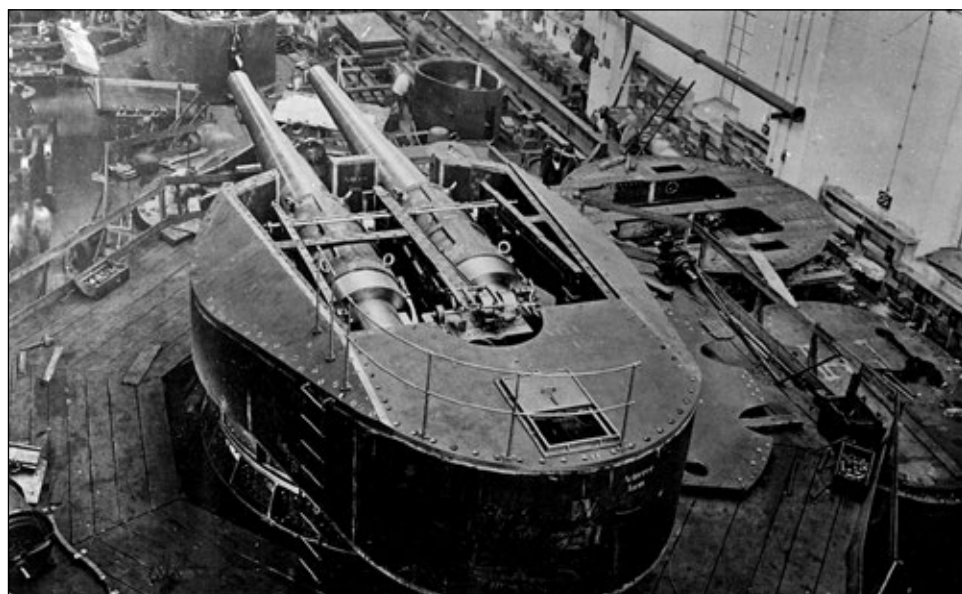
Kąt podniesienia lufy dwóch ciężkich dział 240 mm L/40 K/01 Škody, zamontowanych w wieży dziobowej, zawierał się w przedziale od -4° do +20°. Każda z luf, razem z mechanizmem zamkowym, ważyła 28,6 tony. Prędkość początkowa pocisku dochodziła do 705 m/s. Zasięg, przy kącie podniesienia lufy 3°21', wynosił 5000

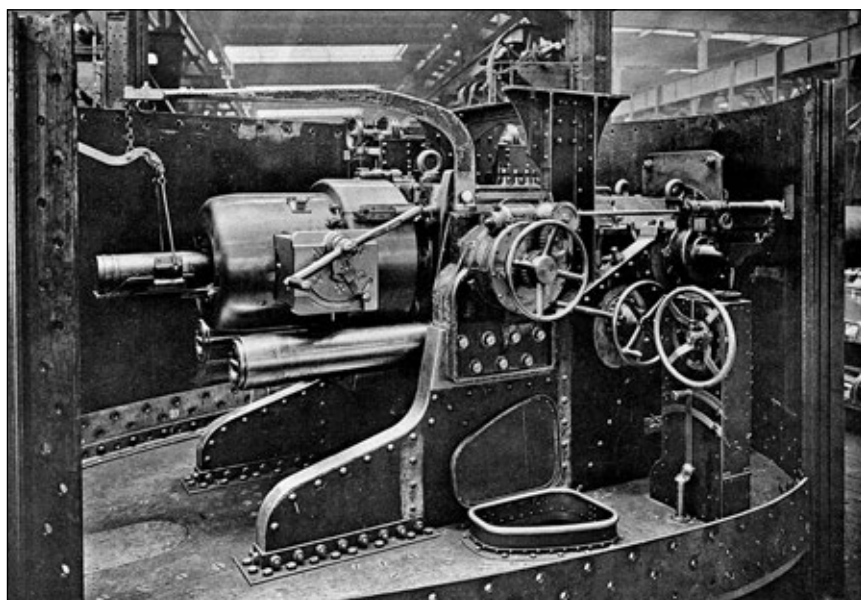
m, natomiast przy 19°54' dochodził do 15 300 m. Na każdą lufę przypadało osiemdziesiąt granatów, czterdzieści 229 kg pocisków przeciwpancernych i czterdzieści 215 kg granatów burzących. Każda łuska ważyła 70,45 kg i zawierała 45 kg ładunku miotającego M/97a.

Lawety pięciu dział 190 mm L/42 K/01 Škody umożliwiały zmianę kąta podniesienia lufy w zakresie od -5° do +15°. Lufa wraz z mechanizmem zamkowym ważyła 12,95 ton. W zależności od rodzaju pocisku, prędkość początkowa pocisku wynosiła od 825 do 850 m/s, a szybkostrzelność od trzech do czterech strzałów na minutę. Zasięg,

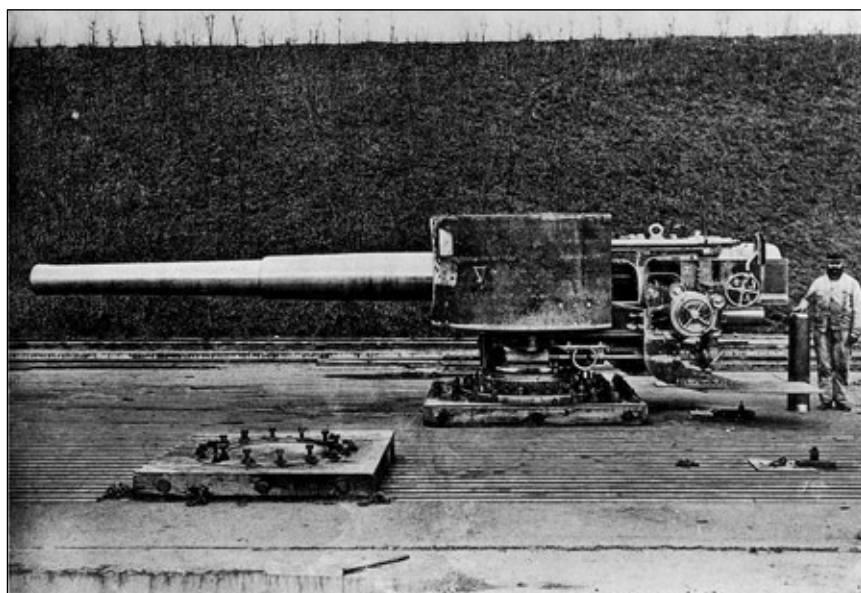
Wieża dział 240 mm w zakładach Škody.

Fot. zbiory Heinza Stockingera





Rufowa wieża z działem 190 mm *Sankt Georga* w zakładach Škody. Fot. zbiory Oty Janečka



Dział kazamatowe kal. 190 mm dla krążownika *Sankt Georg* na fabrycznym poligonie podczas prób odbiorczych. Fot. zbiory Oty Janečka

przy 5°, wynosił 7000 m, a przy 12°51' dochodził do 12 000 m. Pocisk przeciwpancerny ważył 97 kg, natomiast granat burzący 90 kg. Łuska ważyła 47 kg i zawierała 27 kg ładunku miotającego M/97. Na każdą lufę przypadało 30 pocisków przeciwpancernych, 80 granatów burzących i 10 szrapneli.

Cztery działa 150 mm L/40 należały do tego samego typu, który zamontowano na krążowniku *Kaiser Karl VI*. Kąt podniesienia lufy zawierał się w przedziale od -6° do +20°. Na każdą lufę przypadało 20 pocisków przeciwpancernych, 112 granaty burzące i 10 szrapneli.

Bateria do walki z torpedowcami składała się z dziewięciu dział 66 mm

L/45, o elewacji od -6° do +20°, sześciu dział 47 mm L/44 Škody, dwóch 47 mm L/33 Hotchkissa, dwóch 37 mm L/33 Hotchkissa, dwóch 37 mm C/1900 Vickersa na marsie masztu przedniego i dwóch karabinów maszynowych 8 mm. *Sankt Georg* miał również dwa działa desantowe 66 mm L/15.

Dwie, podwodne wyrzutnie torped kalibru 450 mm znajdowały się nieznacznie za dziobową wieżą działową i zamontowane były pod kątem 23° do osi okrętu. Torpedy 45 cm L/5 były tego samego typu, co torpedy będące na uzbrojeniu pancerników typu „Erzherzog”. Wprowadzono je do uzbrojenia w latach 1905-1906. Miały kaliber 450 mm, długość 5,12 m i ważyły 642

kg (głowica bojowa zawierała 95 kg ładunek wybuchowy). Przy prędkości 32 w. ich zasięg wynosił 3000 m, natomiast przy 19,5 w. wzrastał do 6000 m. Dodatkowo okręt przenosił osiem min C/99.

W czasie przeprowadzonej w 1914 r. modernizacji, wszystkie działa 37 mm zostały zdjęte i zastąpione ośmioma armatami 47 mm L/44 Škody i dwoma 47 mm L/44 Hotchkissa. W maju 1915 r. zamontowano jedno dział przeciwlotnicze 66 mm L/50 i dwa karabiny maszynowe 8 mm M 07/12, z których jeden znajdował się na lawecie przeciwlotniczej.

Załoga

Załoga krążownika *Sankt Georg* składała się z 32 oficerów i 589 marynarzy.

Przebieg służby

Sankt Georg wszedł do służby 21 lipca 1905 r., po zakończonych próbach i od 31 lipca do 14 listopada pełnił funkcję jednostki flagowej sił zwiadowczych. Dnia 19 listopada okręt, razem z krążownikiem *Szigetvár*, został wysłany w rejon Lewantu, gdzie wybuchły zamieszki po tym, jak turecki sułtan odmówił przeprowadzenia obiecanych reform. Obie jednostki weszły w skład międzynarodowego dywizjonu w Pireusie. Razem z nim wypłynęły, by zająć port w Mytilenie, znajdujący się na, należącej wówczas do Turcji, wyspie Lesbos. *Sankt Georg* płynął pod flagą wiceadmirała Juliusa von Ripperra. Oddział marynarzy z krążownika zajął stację telegraficzną w porcie, a francuscy marynarze okupowali budynek urzędu celnego. Okręty popłynęły na Lemnos, gdzie 5 grudnia zajęły port Castro. Blokadę zniesiono 17/18 grudnia, po tym, jak sułtan zgodził się na przeprowadzenie obiecanych reform.

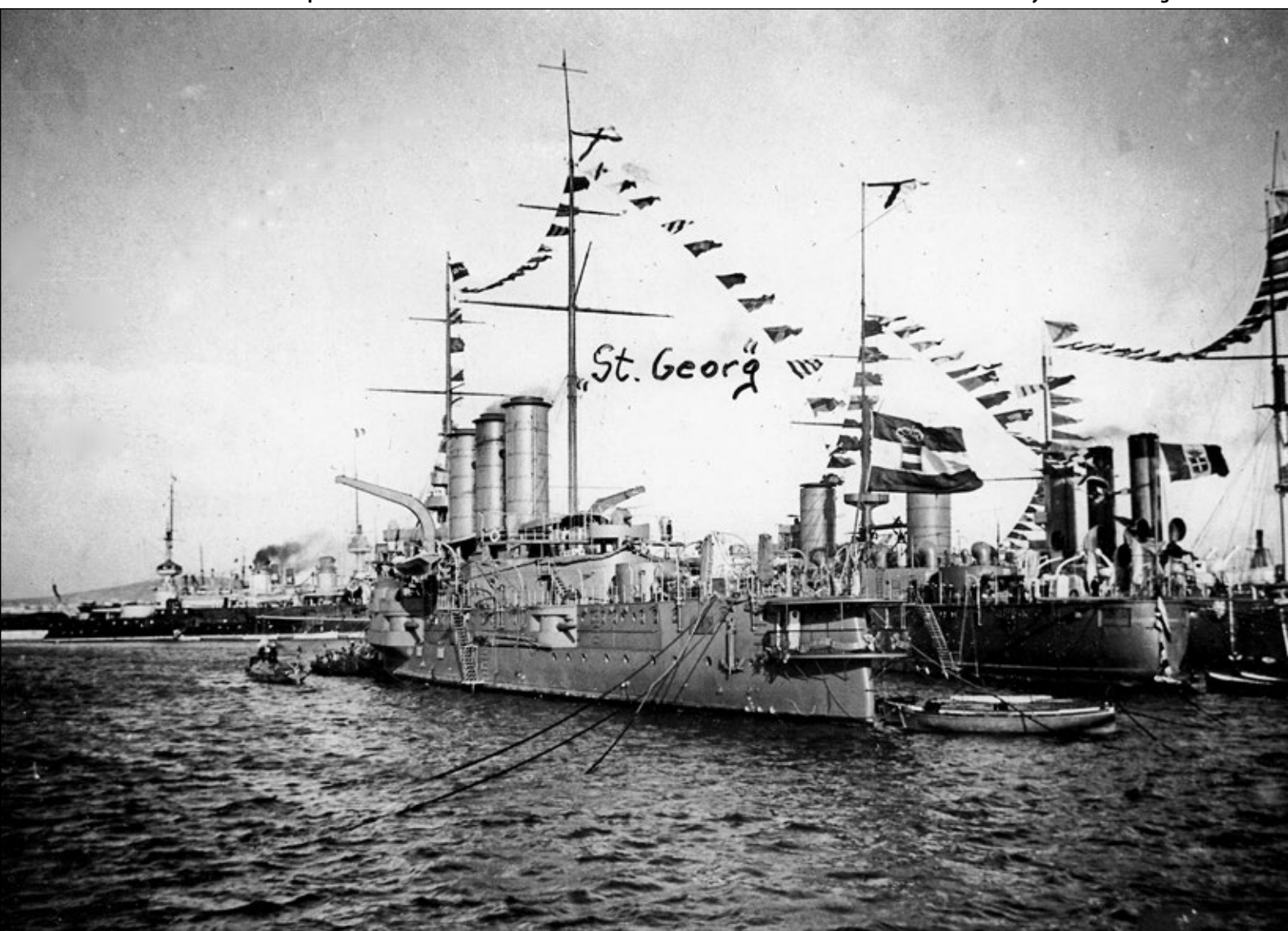
W 1906 r. *Sankt Georg* znowu popłynął w rejon Lewantu, odwiedzając, razem z trzema pancernikami typu „Habsburg”, Korfu, Aleksandrię, Hajfę, Bejrut, Milos, Kretę i Vlorę. Później krążownik brał udział w eksperymentach z telegrafem dalekiego zasięgu. 26 marca 1906 r. *Sankt Georg* wraz z krążownikiem *Aspern* rozpoczęły transoceaniczną podróż do USA. Jednostki płynęły by wziąć udział w uroczystościach z okazji 300-lecia powstania pierwszej angielskiej kolonii

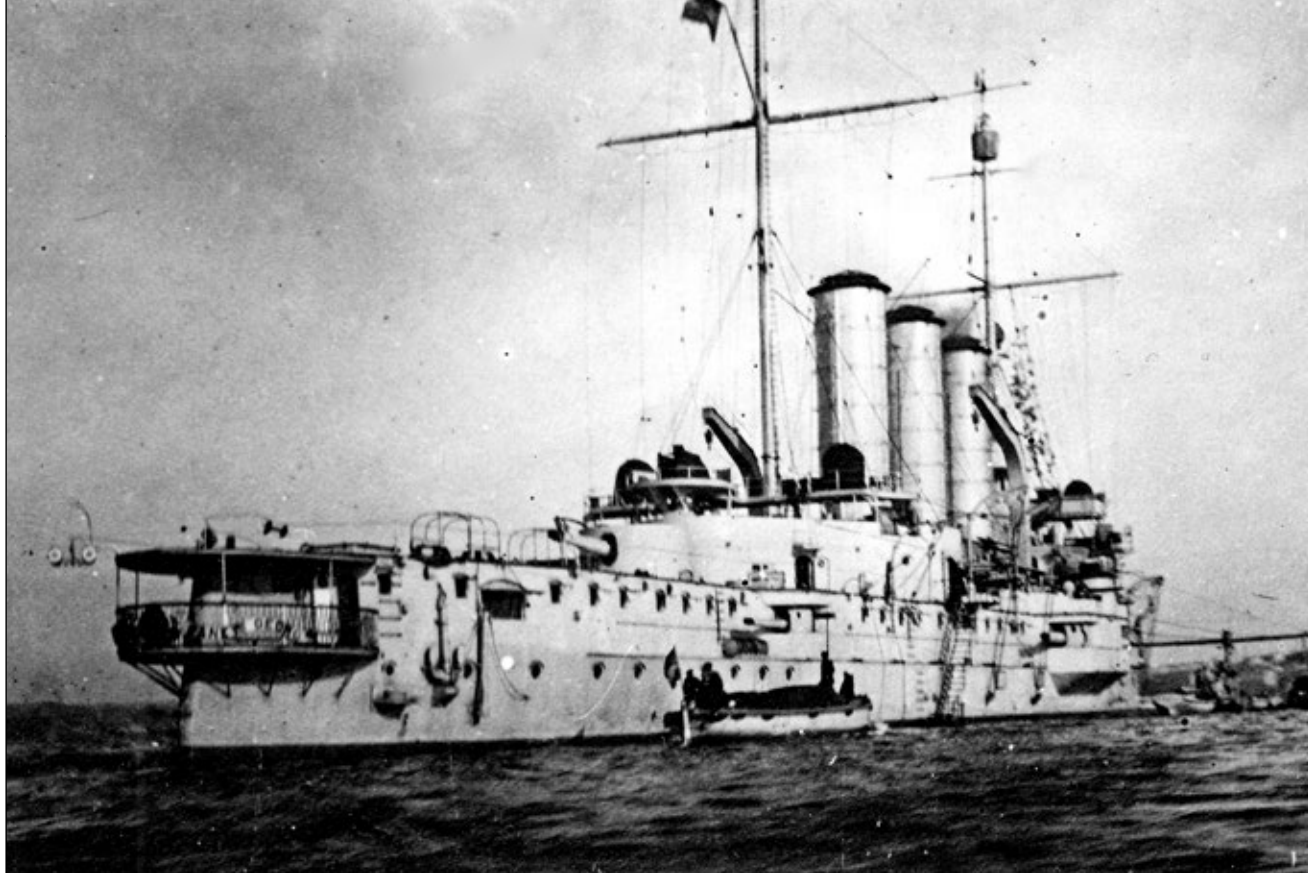
Dane taktyczno-techniczne	
Wyporność projektowa	7407 t / 7289,37 tons
Wyporność pełna	8199 t / 8069,88 tons
Długość między pionami	117,00 m
Długość na linii wodnej	123,23 m
Długość całkowita	124,30 m
Szerokość całkowita	19,01 m
Zanurzenie projektowe	5,77 m na dziobie - 6,87 m na rufie
Zanurzenie przy pełnej wyporności	6,25 m na dziobie - 7,41 m na rufie
Moc maszyn, projektowa, maksymalna na próbach	15 000 – 14 860 KM
Prędkość maksymalna	22,01 w.
Pas pancerny, górna i dolna część	210-165 mm
Grodzie poprzeczne	190 mm
Pokład pancerny	dziób 30+30 mm, śródokręcie 18+18 mm, rufa 45 mm
Barbety i wieże artylerii głównej	240 mm: 210 & 200 -150-50 mm 190 mm: 210 & 160-115-30 mm
Kazamata	150 mm
Opancerzone stanowisko dowodzenia	200-125 mm
Uzbrojenie oryginalne	2 x 240 mm L/40, 5 x 190 mm L/42, 4x150 mm L/40, 9x66 mm L/45, 6x47 mm L/44, 2x47 mm L/33, 4x37 mm L/33, 2x8 mm km, 2x450 mm w.t.
Uzbrojenie w 1915 r.	2x240 mm L/40, 5x190 mm L/42, 4x150 mm L/40, 9x66 mm L/45, 1x66 mm L/50, 10x47 mm L/44, 2x8 mm, 2x450 mm w.t.
Oficerowie i marynarze	32 + 589

***Sankt Georg* na wodach greckich w 1905 roku. Z prawej włoski krążownik typu „Giuseppe Garibaldi”, za nim rosyjski typu „Diana”, a przed nimi w oddali francuski pancernik.**

Fot. zbiory Heinza Stockingera

w Ameryce - Jamestown w stanie Wirginia. Międzynarodowa parada morską z tej okazji odbyła się 13 maja 1907 r. Po niej odbyły się regaty, w których załoga *Sankt Georga* zdobyła dwa złote medale w żeglarskim oraz srebro i brąz w konkurencjach wioślarskich. Oba krążowniki odwiedziły później Nowy Jork i Annapolis, a do Poli powróciły 10 lipca. W grudniu 1907 r. *Sankt Georg* popłynął do Grecji, gdzie brał udział w uroczystościach związanych z powrotem z Paryża greckiego księcia Jerzego ze świeżo poślubioną małżonką - księżniczką Marią Bonaparte. Misje tego typu zostały wkrótce zastąpione poważniejszymi zadaniami z powodu zaogniającej się sytuacji na Bałkanach. Większość dywizjonu floty pływała po Morzu Śródziemnym na początku 1908 r., a później jednostki pozostawały aktywne zarówno przed, jak i po aneksji Bośni i Hercegowiny. Od 15 kwietnia do 15 września 1908 r. *Sankt Georg* pełnił funkcję jednostki flagowej dywizjonu krążowników. 10 grudnia okręt bezskutecznie pró-





Krążownik w 1915 roku w ujęciu rufowym.

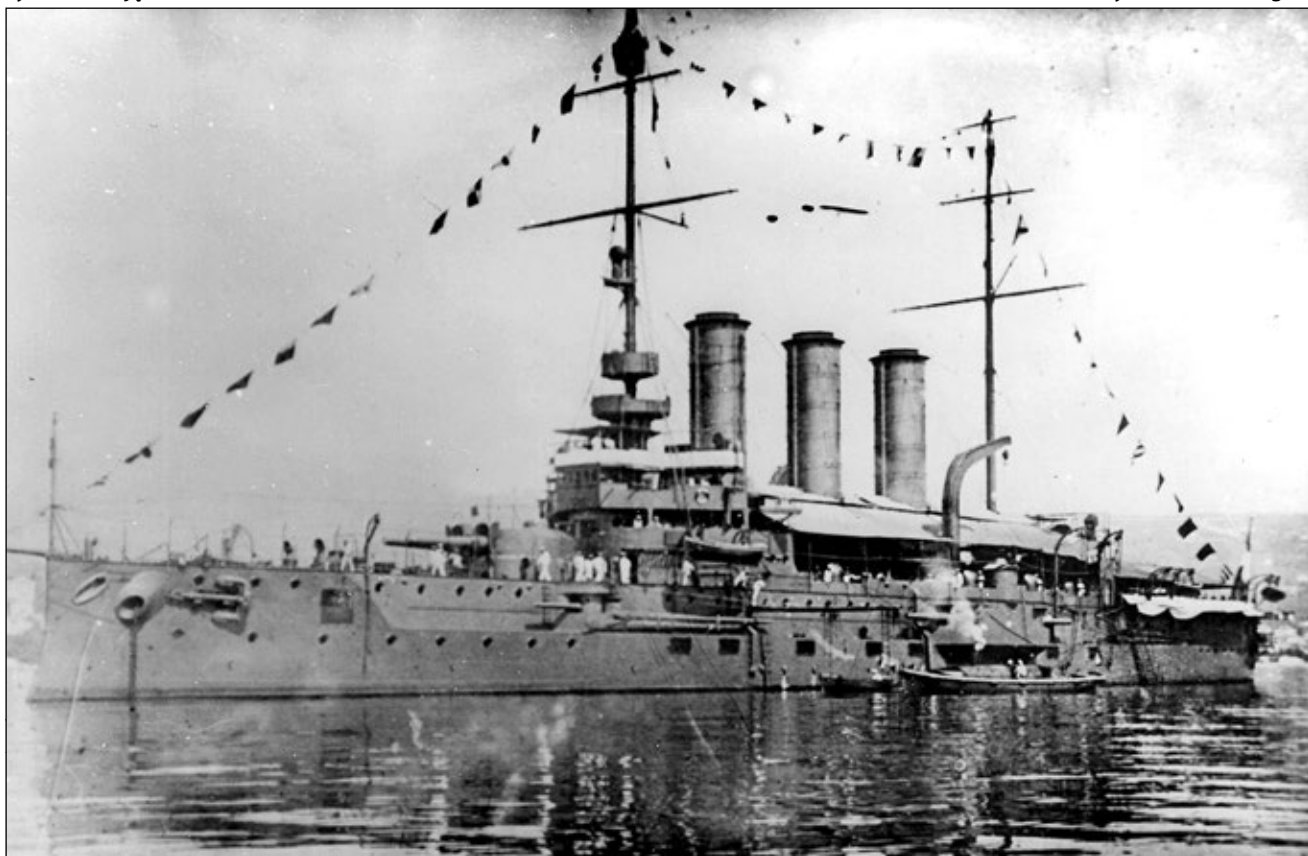
Fot. zbiory Heinza Stockingera

bował pomóc niszczycielowi *Huszár*, który wszedł na mieliznę w okolicach Traste. Ostatecznie niszczyciel przełamał się na pół i zatonął. Niektóre elementy wraku podniesiono z dna i wykorzystano do budowy jednostki tego samego typu i o tej samej nazwie, którą zbudowano w Poli. W zimie *Sankt Georg* był w rezerwie, by powrócić do roli jednostki flagowej flotylli krążowników. W 1910 r. okręt otrzymał nową radiostację. Latem 1911 r. jednostka pełniła funkcję flagowca flotylli krążowników. Tym razem ujęcie burtowe, lecz z 1914 roku.

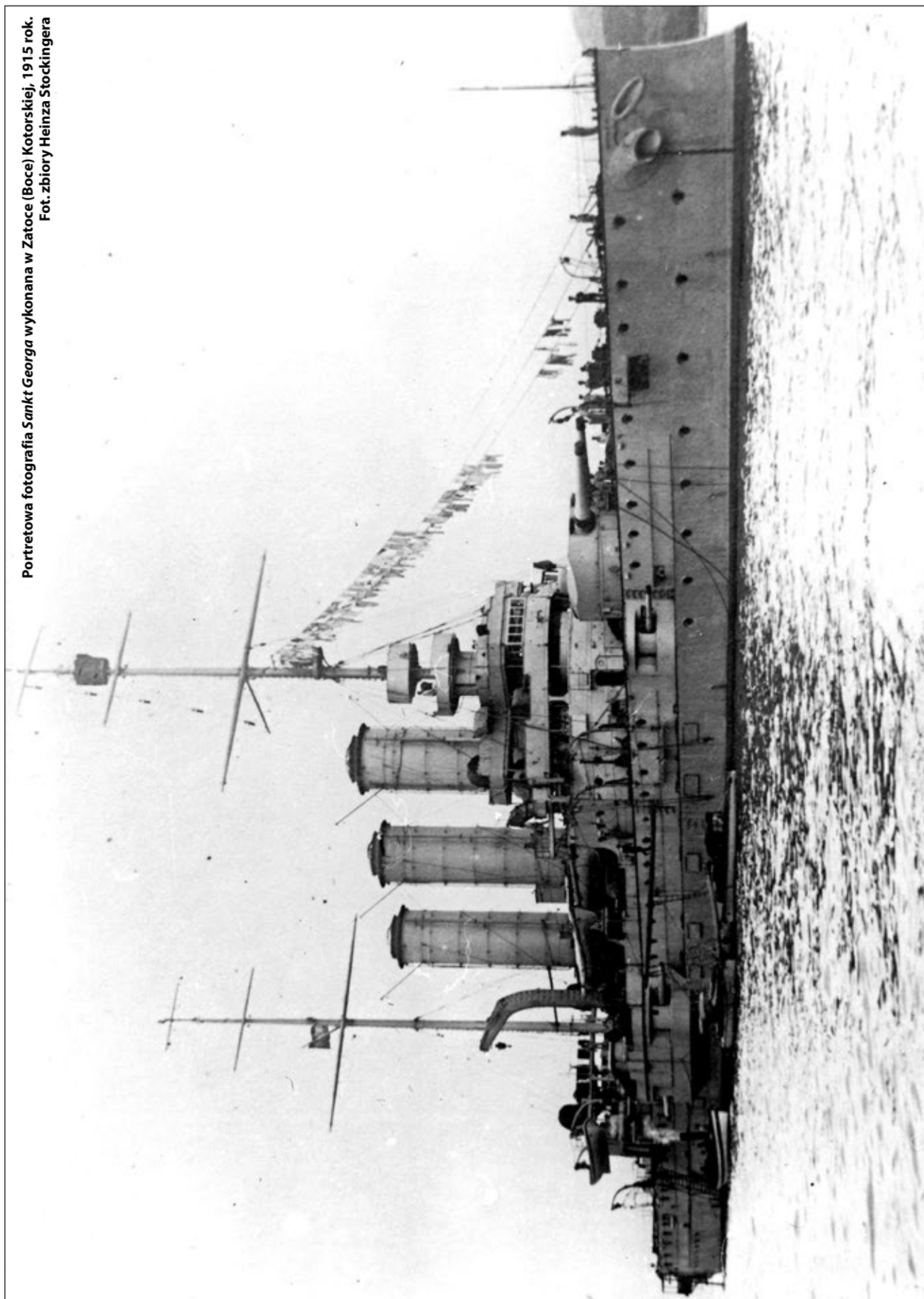
żowników. Od 15 maja 1912 r. okręt wchodził w skład dywizjonu floty, a od 5 grudnia, pod flagą kontradmirała Paula Fiedlera, pełnił funkcję jednostki flagowej I dywizjonu krążowników. Pod koniec 1912 r. krążownik wchodził w skład międzynarodowych sił blokujących ujście Bojany. Działania te miały pomóc w powstaniu Albanii i powstrzymać Czarnogórę. 7 listopada 1913 r., po tym jak zastąpił go krążownik *Aspern*, *Sankt Georg* powrócił do Poli.

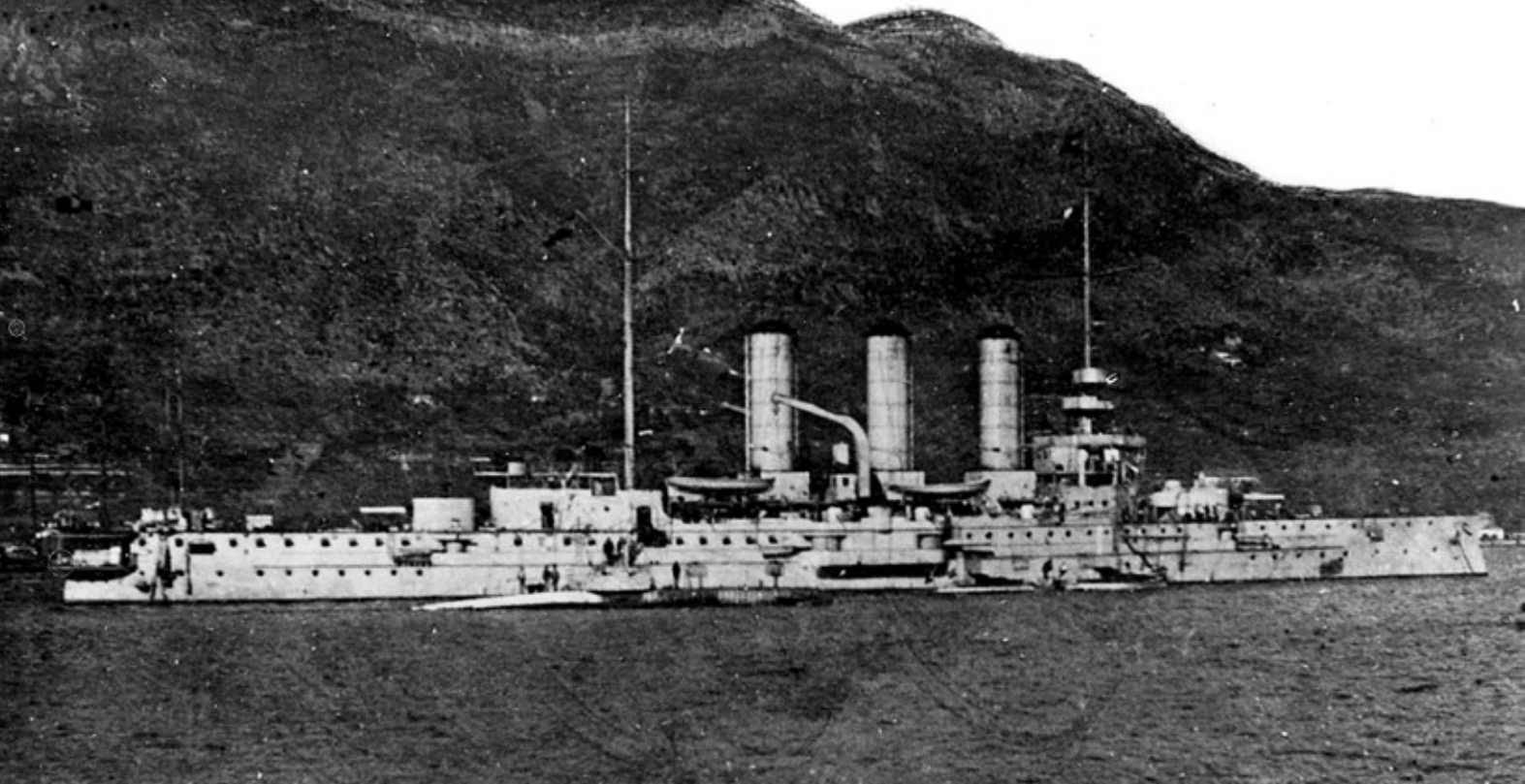
Na początku 1914 r. *Sankt Georg* ponownie pełnił funkcję okrętu flagowego I dywizjonu krążowników. Po wybuchu I w.s. jednostka została flagowcem flotylli krążowników, ponownie pływając pod flagą Paula Fiedlera, który w międzyczasie awansował do stopnia wiceadmirała. 7 sierpnia 1914 r. krążownik opuścił Polę wraz z sześcioma pancernikami I dywizjonu dużych okrętów wojennych, krążownikiem *Admiral Spaun* i sześcioma niszczycielami. Jednostki płynęły na południe,

Fot. zbiory Heinza Stockingera



Portretowa fotografia *Sankt Georga* wykonana w Zatoce (Boce) Kotorskiej, 1915 rok.
Fot. zbiory Heinza Stockingera





Sankt Georg w Zatoce Kotorskiej, lata 1915-16. Przy burcie widoczny okręt podwodny U 15.

Fot. zbiory Heinza Stockingera

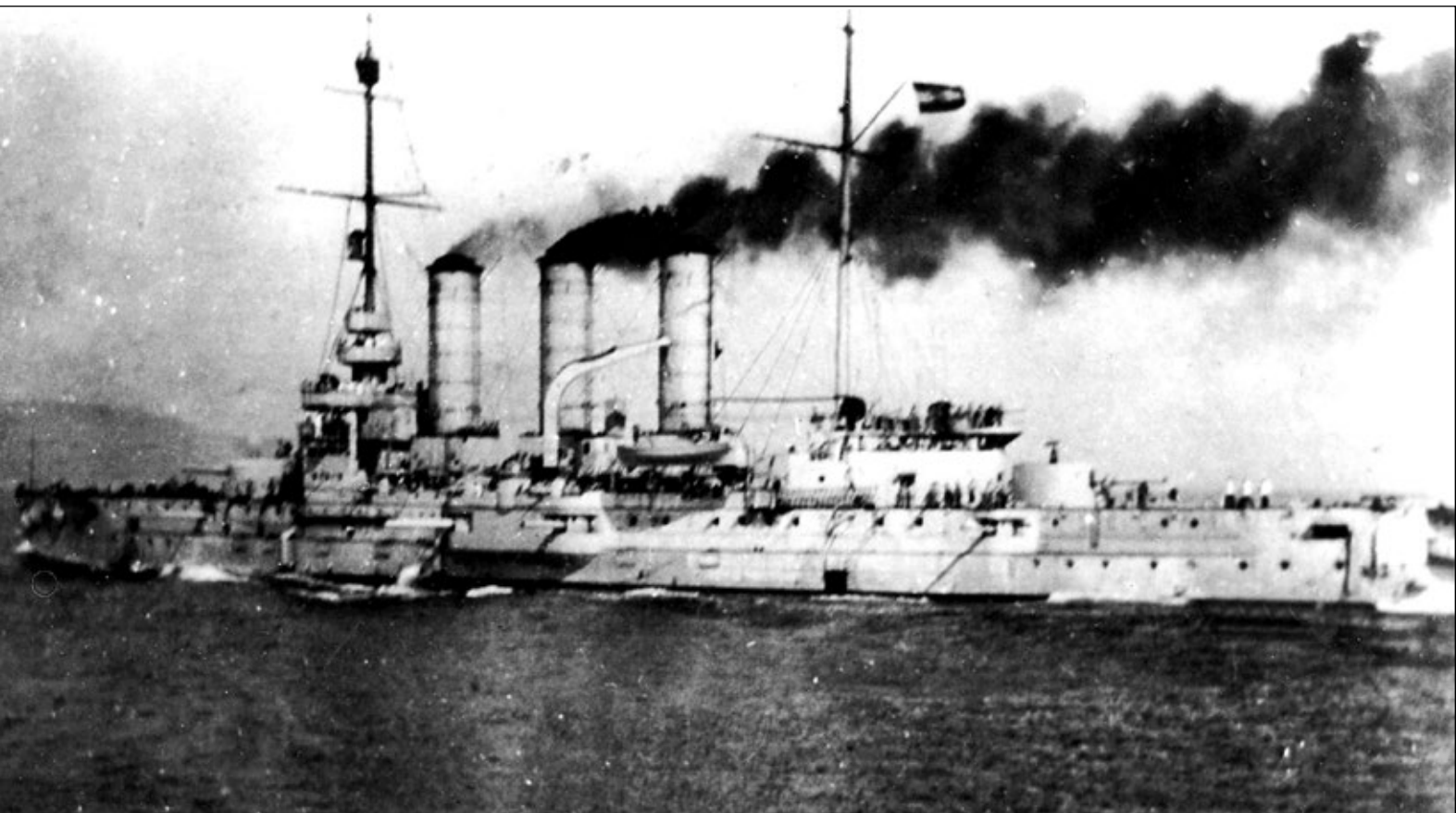
aby spotkać się z niemieckim krążownikiem liniowym *Goeben* i lekkim krążownikiem *Breslau*. Wierzano, że oba niemieckie okręty powrócą na Adriatyk, po ostrzelaniu francuskich portów na wybrzeżu Afryki Północnej. Niemcy popłynęli jednak do Konstantynopola, a okręty austro-węgierskie powróciły do Poli. *Sankt Georg* spędził tam pierwsze miesiące wojny. Dzień po wypowiedzeniu Austro-Węgrom wojny przez Włochy (23 maja 1914 r.), z rana, flota austro-węgierska wypłynęła z Poli. Eskadra miała za-

miar ostrzelać włoskie miasta leżące na wybrzeżu północnej i środkowej części Adriatyku. *Sankt Georg*, wchodzący wraz z torpedowcami 1 i 2 w skład Grupy Bojowej D, ostrzelał instalacje portowe w Rimini i mosty kolejowe na wybrzeżu. W drodze do celu okręty austro-węgierskie zostały zauważone przez włoski sterowiec *Città di Ferrara*. *Sankt Georg* ostrzelał go, jednak nie zanotowano trafień. 16 czerwca okręt ponownie ostrzelał Rimini, a na początku 1916 r. został skierowany do Zatoki Kotorskiej, by pomóc jednost-

kom wspierającym szybkie krążowniki po ich rajdach. Pościg okrętów Ententy za krążownikiem *Helgoland* w grudniu 1915 r. (patrz artykuł o krążowniku *Kaiser Karl VI*) pokazał, że *Kaiser Karl VI* był w stanie rozwinąć prędkość jedynie 18 w., a pancernik *Budapest* był jeszcze wolniejszy. 16 lutego 1916 r. *Sankt Georg*, wraz z wyremontowanym krążownikiem *Helgoland*, niszczycielem *Warasdiner* i trzema torpedowcami, wypłynął z Poli, kierując się na południe. Po drodze okręty ostrzelały San Vito Chietino i Ortone,

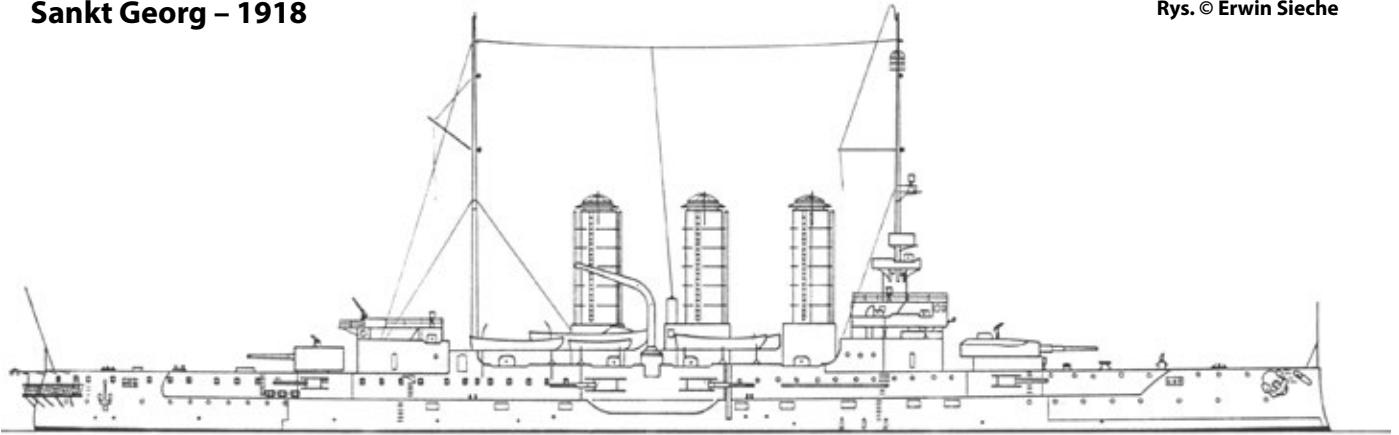
***Sankt Georg* zdążający na jedną z akcji bojowych.**

Fot. zbiory Heinza Stockingera



Sankt Georg – 1918

Rys. © Erwin Sieche



a *Sankt Georg* prowadził pojedynek artyleryjski z włoskim pociągim obrotowym wybrzeża, ale żadna ze stron nie uzyskała trafień. W Zatoce Kotorskiej *Sankt Georg* pozostawał okrętem flagowym flotylli krążowników. W nocy z 28 na 29 sierpnia 1916 r. jednostka, razem z krążownikiem pancernym *Kaiser Karl VI*, eskortowana przez krążowniki *Novara* i *Helgoland* oraz niszczyciele i torpedowce, wypłynęła na akcję, której celem było wciągnięcie jednostek nieprzyjaciela stacjonujących w Brindisi w pułapkę zastawioną przez austro-węgierskie okręty podwodne. Z powodu gęstej mgły operacja zakończyła się niepowodzeniem - nieprzyjaciel nawet nie zauważył austro-węgierskich okrętów. Następną okazję *Sankt Georg* miał 15 maja 1917 r., kiedy wypłynął z Zatoki Kotorskiej, razem

z pancernikiem *Budapest*, niszczycielami *Tátra* i *Warasdiner* oraz siedmioma torpedowcami, aby wesprzeć szybkie krążowniki *Saida*, *Helgoland* i *Novara*. Dowodzone przez kapitana Mikłósa Horthy'ego jednostki wracały z rajdu przeciwko zagrodzie w Cieśninie Otranto, ścigane przez nieprzyjacielskie krążowniki i niszczyciele. Jednostki Ententy przerwały pościg, po zauważeniu austro-węgierskich posiłków, co uratowało zespół Horthy'ego przed unicestwieniem. Po tej akcji *Sankt Georg* większość czasu spędzał na kotwicy, z nowym dowódcą, komandorem porucznikiem Huberem i głównodowodzącym flotylli krążowników admirałem Aleksandrem Hansą na pokładzie.

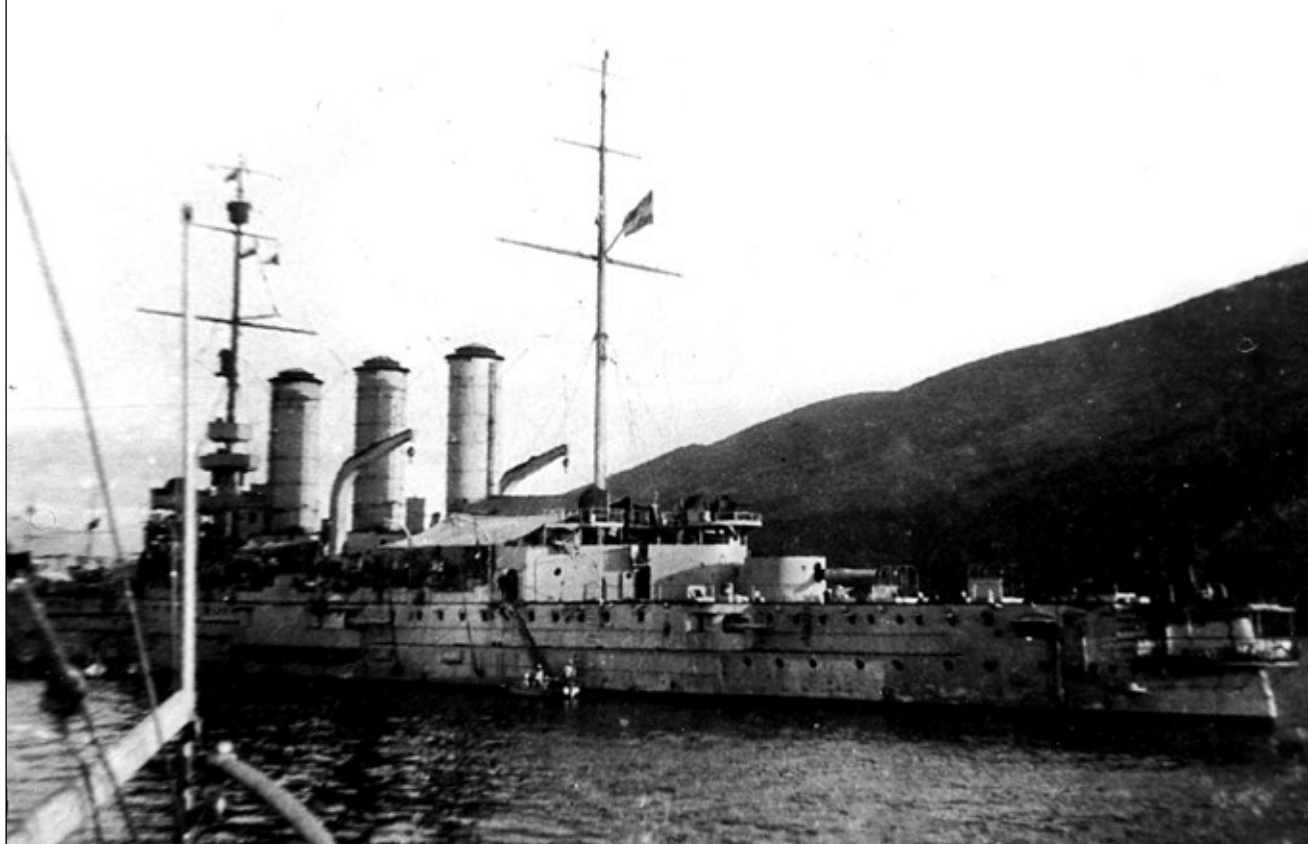
Przeciągające się działania wojenne, braki w zaprowiantowaniu, złe wa-

runki mieszkalne i monotonna służba, razem z różnicami społeczno-narodowym doprowadziły do buntu, który wybuchł na pokładach jednostek austro-węgierskich stacjonujących w Zatoce Kotorskiej 1 lutego 1918 r. Jego głównymi ośrodkami były *Sankt Georg* i okręt baza dla torpedowców *Gäa*. Bunt szybko rozprzestrzenił się na krążownik *Kaiser Karl VI*, a inne jednostki również podiosły czerwone flagi, niektóre pod groźbą ostrzału przez oba krążowniki pancerne. Butownicy pragnęli zawieszenia broni, akceptacji propozycji pokojowych amerykańskiego prezydenta Wilsona oraz żywności dla oficerów i załóg okrętów. Byli jednak gotowi do walki, gdyby siły Ententy ich zaatakowały. Dwa krążowniki rozpoznawcze odplynęły na zewnętrzne kotwice

***Sankt Georg* zdążający na pomoc zespołowi Horthy'ego w cieśninie Otranto, 15 maja 1917 roku.**

Fot. zbiory Heinza Stockingera





Krażownik w ujęciu z 1917 roku.

Fot. zbiory Heinza Stockingera

sko, gdzie znalazły się poza zasięgiem wzroku załóg krążowników pancernych i skutecznie zablokowały drogę ucieczki z zatoki. Baterie brzegowe, nie będące w rękach buntowników, otworzyły ogień do starego pancernika *Rudolf*, który chciał się do niech przyłączyć. Oba te wydarzenia spowodowały, że bunt zaczął powoli wygasać i zakończył się 3 lutego, przed przybyciem wysłanego z Poli, celem jego stłumienia, dywizjonu pancerników typu *Erzherzog*. Niektórzy z prowadzących uciekli wodnosamolotem do Włoch. 800 marynarzy z jednostek biorących udział w buncie zostało wysadzonych na brzeg, 40 postawiono przed sądem wojskowym, z których 4 skazano na śmierć i rozstrzelano (František Raš, Anton Grabar, Jerko Šišgorić i mat Brničević). Werdykt ogłoszono 10 lutego, a wyrok wykonano o świcie następnego dnia. Proces pozostałych 392 oskarżonych ciągnął się do końca wojny. Ostatecznie wszyscy zostali uwolnieni. Wkrótce po zakończeniu buntu, dla reszty wysadzonych na brzeg marynarzy cesarz Karol I ogłosił amnestię. Dochodzenie, prowadzone przez emerytowanego admirała, arcyksięcia Karola Stefana, potwierdziło zasadność większości z wysuniętych przez buntowników postulatów. Doprowadziło to do „czystki” w korpusie oficerskim. Głównodowodzący austro-węgierskiej marynarki wojennej, admirał Maksymilian Njegovan,

został wysłany na emeryturę, a jego miejsce zajął kapitan Miklós Horthy, awansowany do rangi kontradmirała. Prawie wszyscy starsi admirałowie zostali również wysłani na wcześniejsze emerytury. Stare krążowniki i pancerniki zostały wycofane ze służby, a *Sankt Georg* służył od 13 marca 1918 r. jako jednostka mieszkalna i siedziba dowództwa sił obrony Zatok Kotorskiej. Wszystkie działa zostały zdemonstrowane i przekazane armii, a sam okręt został ostatecznie wycofany ze służby 6 kwietnia. Trzy dni później jednostka zakotwiczyła w Teodo/Tivat. Gdy rozpadło się cesarstwo Austro-Węgier, *Sankt Georg* przebywał w Zatoce Kotorskiej, a w 1920 r. został przeholowany do Tarentu i oficjalnie przekazany Wielkiej Brytanii. Krążownik został sprzedany na złom i rozzebrany we Włoszech.

Zakończenie

Sankt Georg został zbudowany w czasach, kiedy do służby wchodziły potężne krążowniki liniowe, jednostki o dużej prędkości, uzbrojone w działa o kalibrze stosowanym na pancernikach. Były one szybsze od krążowników pancernych, których czas przeminął bezpowrotnie. *Sankt Georg* może być postrzegany jako interesująca próba stworzenia silnej jednostki o niewielkiej wyporności. Miał szczęście nigdy nie spotkać równego lub silniejszego przeciwnika, ponieważ pan-

cerniki i krążowniki pancerne Ententy przestały zapuszczać się na Adriatyk po pierwszych stratach zadanych im przez okręty podwodne. Wszystkie brytyjskie i włoskie lekkie krążowniki były silniejsze od austro-węgierskich krążowników rozpoznawczych, ale słabsze od przestarzałych krążowników pancernych. Fakt ten nieznacznie przedłużył okres służby tych okrętów. Ich załogi były zbyt liczne, a bunt marynarzy przelał przysłowiową czarę goryczy i zdecydował o wycofaniu ich ze służby.

Trzeci (czwarty) austro-węgierski krążownik pancerny

Po podjęciu decyzji o budowie nowych pancerników typu „Radetzky”, rozważano powstanie krążownika pancernego (krążownika floty) o podobnych parametrach, ale uzbrojonego w działa kalibru 240 mm, 280 mm, 305 mm lub/i 190 mm. Oprócz tego miał powstać 3000-tonowy krążownik, znany później jako typ „Admiral Spaun” i ulepszony typ „Spaun” (lub „Saida”). Każdy z pancerników miał swojego odpowiednika w postaci krążownika pancernego: *Kaiser Karl VI* powstał dla typu „Habsburg”, a *Sankt Georg* dla typu „Erzherzog”. W czasie tych dyskusji, we wrześniu 1905 r., *Maria Theresia* nie była już uważana za krążownik pancerny.

Nowy, „trzeci” krążownik pancerny miał mieć wyporność 8000 ton i osiągać prędkość 23 węzłów. Rozważa-

no pięć różnych wariantów uzbrojenia. Wersja „A” miała być uzbrojona w pięć dział 190 mm, umieszczonych w czterech podwójnych wieżach - po jednej na dziobie i rufie, oraz po jednej na każdej burcie na śródkręciu. Wersja „B” miała mieć dwa działa 240 mm, w pojedynczych wieżach na dziobie i rufie, oraz sześć dział 190 mm w kazamatach, po trzy na każdej burcie. Wersja „C” miała być uzbrojona w dwa działa 280 mm w pojedynczych wieżach na dziobie i rufie, oraz cztery działa 190 mm w kazamatach. Wersja „D” miała mieć jeszcze silniejsze uzbrojenie, złożone z dwóch dział 305 mm w pojedynczych wieżach na dziobie i rufie, oraz cztery działa 190 mm w kazamatach. Wersja „E” była podobna do wersji „A”, jednak wszystkie działa miały mieć ten sam kaliber - 190 mm. Miały być rozmieszczone w dwóch podwójnych wieżach na dziobie i rufie, a pozostałe sześć w kazamatach.

W czasie dyskusji faworyzowano wersję „B”, ale sugerowano zwiększenie wyporności do 9500 ton. Jeśli zwiększenie wyporności ponad 8400-8500 ton miało być niemożliwe do zrealizowania, su-

gerowano powstanie jednostki uzbrojonej w działa jednolitego kalibru 190 mm (nowe, jeszcze niepowstałe działa 190 mm L/45) lub 240 mm.

Ostatecznie zrezygnowano z budowy trzeciego krążownika pancernego, prawdopodobnie po pojawieniu się brytyjskiego pancernika *Dreadnought* i jego „kuzyna” - krążownika liniowego *Invincible*, który sprawił, że wszystkie krążowniki pancerne stały się przestarzałe.

Tłumaczenie z języka angielskiego Kazimierz Zygałdo

Bibliografia

Wladimir Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe – Von Abbondanza bis Zrinyi*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien - Graz 2002.

Dr. V. A. Bačić: *Poviest Prvog svjetskog rata na Jadranu, I. knjiga: do proljeća 1916.*, Hrvatski izdavački bibliografski zavod, Zagreb 1945.

Lothar Baumgartner, Erwin Sieche: *Die Schiffe der k.(u.)k. Kriegsmarine in Bild, Band 2*, Verlagsbuchhandlung Stöhr, Wien 2001.

Harald Fock: *Z-Vor! – Internationale Entwicklung und Kriegseinsätze von Zerstörern und Torpedobooten 1914 bis 1939*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford 1989.

René Greger: *Austro-Hungarian Warships of World War I*, Ian Allan, London 1976.

Karl Gruber: *Seemacht unter rot weiß roter Flagge*, Band 2, Österreichischer Milizverlag, Salzburg 2006.

Paul G. Halpern: *The Battle in the Otranto Straits*, Indiana University Press, Bloomington & Indianapolis 2004.

Paul G. Halpern: *The Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, Allen & Unwin, London 1987.

H. T. Lenton: *Warships from 1860 to the present day*, Hamlyn, London 1974.

Peter Schupita: *Die Waffen der k. (u.) k. Kriegsmarine im Bild 1860-1918*, Verlagsbuchhandlung Stöhr, Wien 2006.

Nikolaus A. Sifferlinger: *Auslaufen verspricht Erfolg. Die Radiotelegraphie der k. u. k. Kriegsmarine*, Verlag Österreich, Wien 2000.

Erwin Sieche: *Die Kreuzer der k. und k. Marine*, Marine-Arsenal Band 27, Podzun-Pallas-Verlag, Wolfersheim-Berstadt 1994.

Erwin Sieche: *Kreuzer und Kreuzerprojekte der k.u.k. Kriegsmarine 1889-1918*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien – Graz / Mittler-Verlag, Hamburg – Berlin – Bonn 2002.

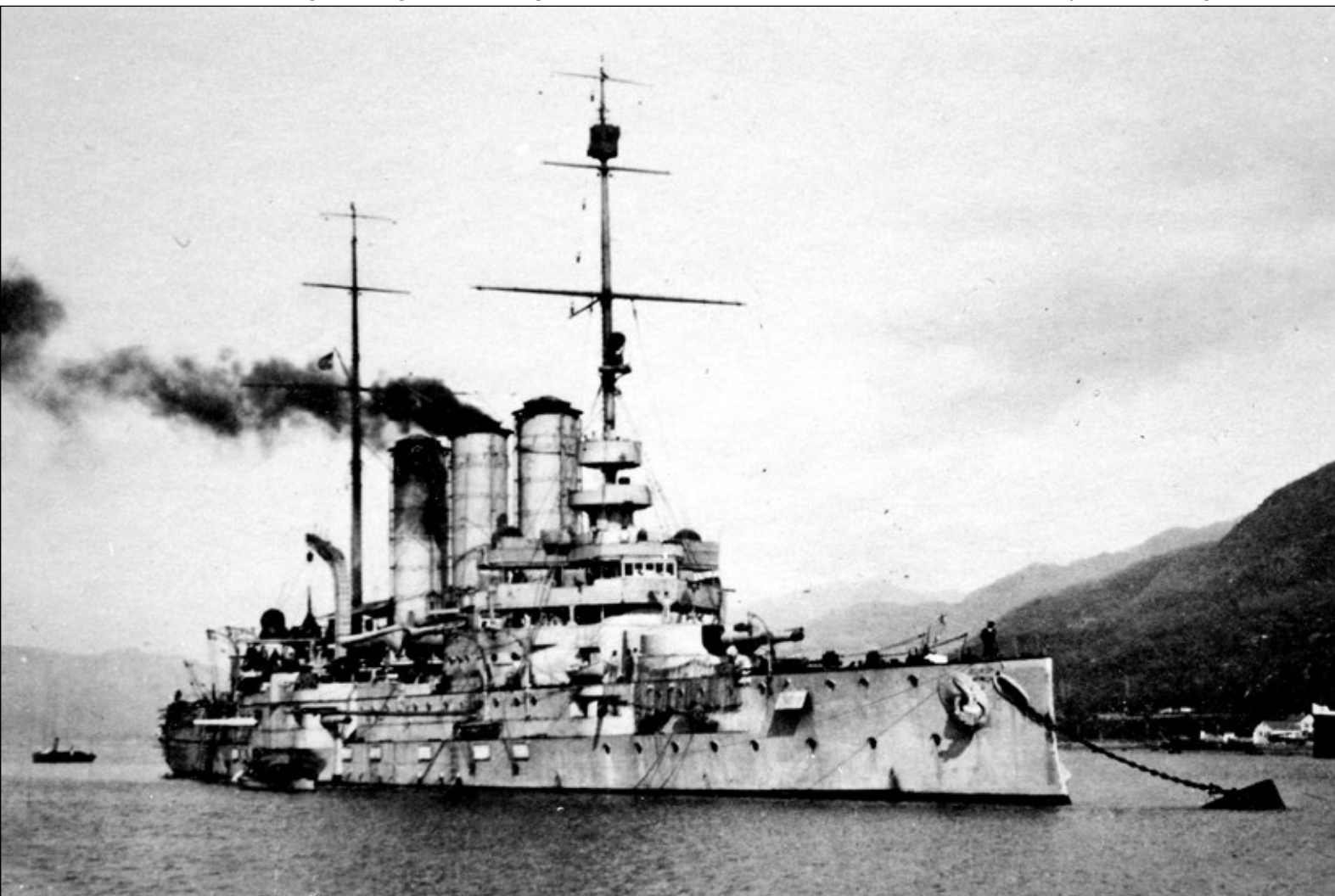
Hans-Hugo Sokol: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918*, Amalthea-Verlag, Zürich – Leipzig – Wien 1933.

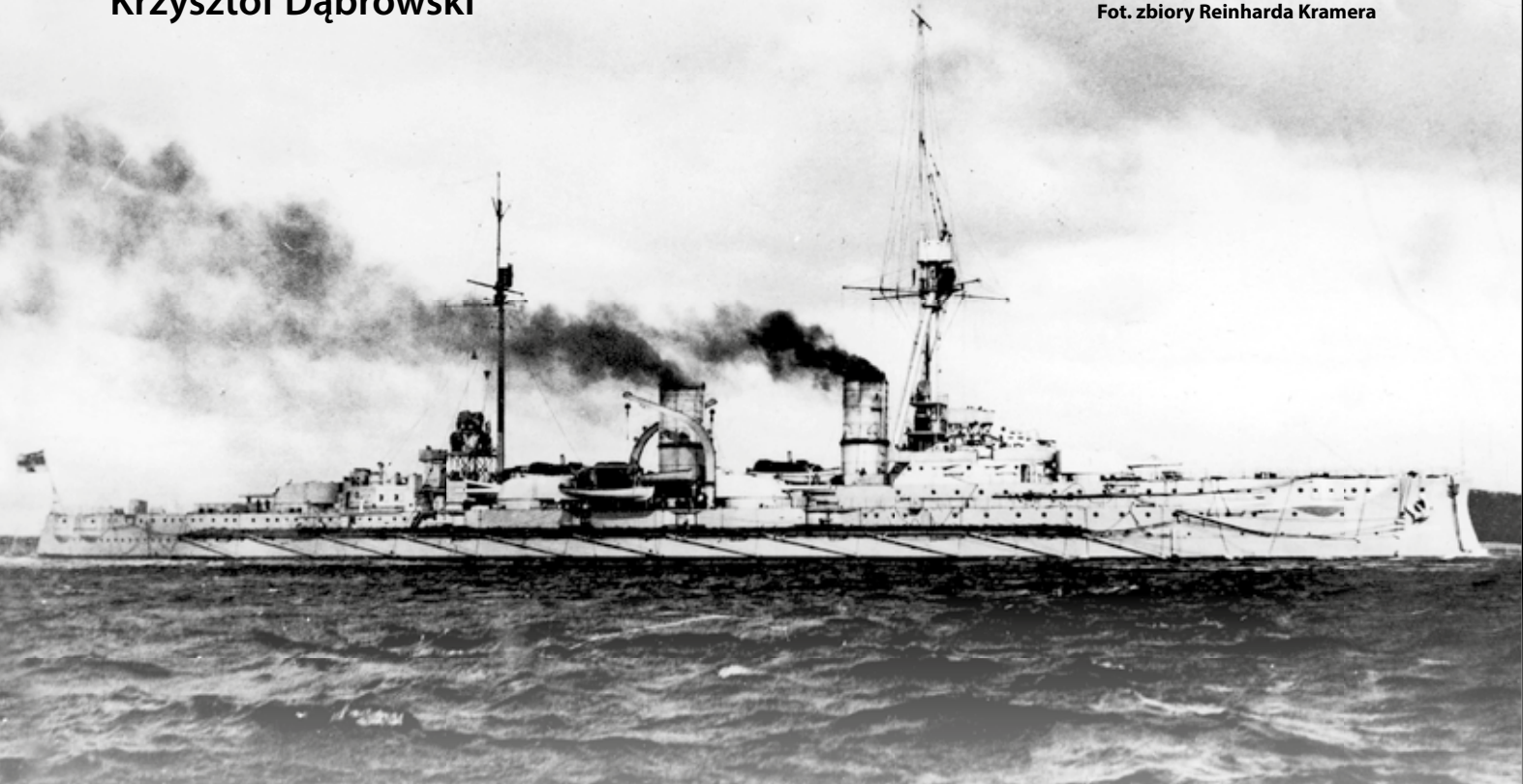
Weyers *Taschenbuch der Kriegsflotten 1914*, J. F. Lehmanns Verlag, München 1914, reprint: Bernard & Graefe Verlag, München 1978.

Archiwum Autora.

Fot. zbiory Heinza Stockingera

Na zakończenie nostalgiczna fotografia *Sankt Georga* z 1916 roku.





Blücher - ostatni krążownik pancerny, pierwszy krążownik liniowy, czy też protoplasta krążowników ciężkich?

Zbudowany dla Cesarskiej Floty krążownik *Blücher* zdobył stałe miejsce w annałach wojennomorskich głównie z powodu zatopienia podczas Bitwy na Ławicy Dogger. Tymczasem był to bardzo interesujący okręt zasługujący na uwagę z wielu innych powodów. Przy tym zawarte w podtytule pytanie, a w szczególności jego ostatni człon, może być dla wielu zaskakujące, by nie rzez nawet „bluźniercze”. By jednak próbować na nie udzielić odpowiedzi koniecznym jest wpiernw prześledzić kolejne etapy krótkich dziejów krążownika *Blücher* poczynszy od jego genezy.

Geneza

Jeśli wydaje się, że współcześnie postępn jest szybki, to sto lat temu w okresie pierwszych kilkunastu lat XX wieku postępn był wręcz błyskawiczny, przynajmniej w zakresie rozwoju okrętów wojennych. Był to bowiem okres „drednotowej rewolucji”, która obejmowała nie tylko okręty liniowe (pancerniki) lecz w istocie wszystkie główne klasy okrętów i istniejące w nich podklasy, w tym krążowniki – co istotne dla materii będącej przedmiotem niniejszego artykułu również krążowniki pancerne.

Należy w tym miejscu wyjaśnić, że krążowniki pancerne pełniły różne

role, niemniej w odniesieniu do największych flot wskazać można na tę prawidłowość, że jednostki tej klasy stanowiły swoiste uzupełnienie floty liniowej i praktyką było wprowadzanie do służby nowej serii pancerników oraz odpowiadającego im typu krążowników pancernych, z tym jednak zastrzeżeniem, że zasada ta niejednokrotnie doznawała zaburzeń. W niemieckiej flocie okręty tego typu określano jako *Große Kreuzer* (dosł. duże krążowniki), choć stosowano też nieoficjalne, ale często używane *Panzerkreuzer* (krążowniki pancerne).

Gdy Wielka Brytania rozpoczęła budowę pancerników z jednolitą artylerią

głównego kalibru również Niemcy poczuły się zmuszone do pójścia w jej ślady. Oznaczało to jednak nie tylko wprowadzenie do służby okrętów liniowych analogicznych do brytyjskich, lecz również odpowiednie uzupełnienie (z czasem wymianę) pozostałych klas okrętów. Przy tym Niemcy podeszli „klasycznie” do kwestii drednotów i odpowiadającego im okrętu w klasie krążowników konstruując nowy „duży krążownik” z jednolitą artylerią główną ale mniejszego kalibru aniżeli stosowaną na okrętach liniowych. Należy podkreślić, że takie właśnie podejście było logiczne. To bowiem, że Brytyjczycy zdecydowali się odejść od krążowników pancernych i budować krążowniki liniowe, tj. okręty mające łączyć szybkość i inne zalety krążowników z siłą ognia pancerników, nie wynikało z „normalnej” ścieżki rozwoju jednostek tej klasy i potrzeby uzupełnienia nowego typu pancerników nowego typu krążownikami, lecz ze złamania linii rozwoju

krążowników. Mianowicie krążowniki liniowe, określane u swych narodzin wielkimi krążownikami pancernymi, miały być wedle oryginalnej koncepcji „chartami mórz”, jednostkami zupełnie nowego rodzaju, do tego stopnia, że Lord Fisher uważał nawet, iż mogą uczynić pancerniki zbędnymi. To zaś, że jeszcze przed wybuchem I Wojny Światowej zdecydowano, iż okręty tego typu będą pełnić funkcję uzupełniającą jako szybkie skrzydło floty liniowej, jej siły rozpoznawcze względnie stanowić będą trzon samodzielnych zespołów było powierzeniem im „klasycznych” zadań krążowników współdziałających z głównymi siłami floty, a nie realizacją oryginalnej koncepcji stojącej za powstaniem krążowników liniowych jako odrębnej (pod)klasy okrętów. W świetle powyższego teza, że Niemcy, którym nie udało się odpowiednio wcześniej osiąść wiedzy o zupełnie nowym podejściu Brytyjczyków do budowy krążowników, projektując swój najnowszy krążownik z jednorodną artylerią główną ale mniejszego kalibru aniżeli stosowaną na pancernikach postępowali logicznie i prawidłowo, jest tezą nabierającą słuszności. Podsumowując – nie mając pochodzącej ze źródeł wywiadowczych wiedzy o najnowszych brytyjskich krążownikach niemieccy konstruktorzy postępowali zgodnie z zasadami logicznego wnioskowania.

Prace projektowe

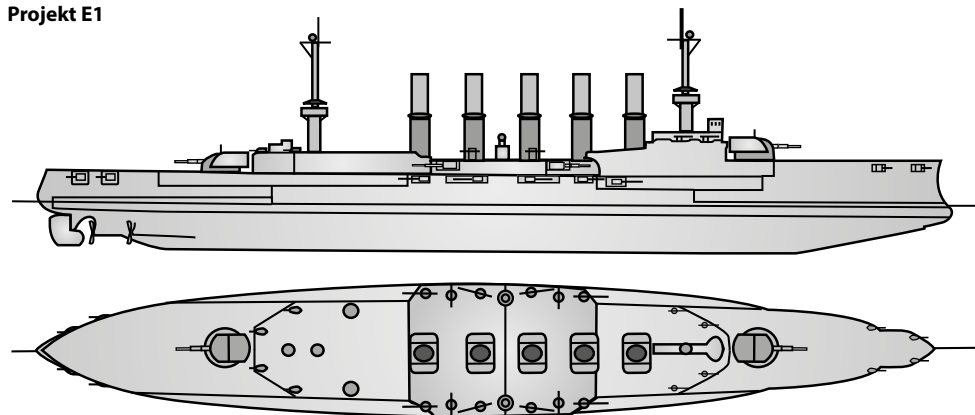
Punktem wyjścia do opracowania projektu nowego okrętu roboczo oznaczonego literą E był projekt krążownika pancernego *Scharnhorst* (jedenstką siostrzaną był *Gneisenau*). Charakterystyki tych jednostek przedstawiały się następująco: wyp. 12 985 t., wym. 144,6 m x 21,6 m x 8,37 m (dł. x szer. x zan.) zał. 840 ludzi. Okręty rozwijały prędkość maks. 22,5 w dzięki tłokowym maszynom parowym o mocy 25 644 KM. Główne uzbrojenie składało się z ośmiu dział kal. 210 mm ustawionych na planie sześciokąta: cztery w wieżach na

dziobie i rufie (2 x II) oraz cztery pojedyncze na śródokręciu (4 x I), po dwa z każdej burty, co pozwalało oddać salwę burtową z sześciu dział głównego kalibru. Nadto okręty dysponował sześcioma kazamatowymi działami kal. 150 mm, po trzy z każdej burty uzupełnianymi przez działa kal. 88 mm oraz wyrzutnie torped. Architektura okrętowa była typowa dla jednostek przełomu XIX i XX wieku gdyż sylwetkę kształtowały cztery wysokie kominy oraz dwa maszty rurowe z marsami.

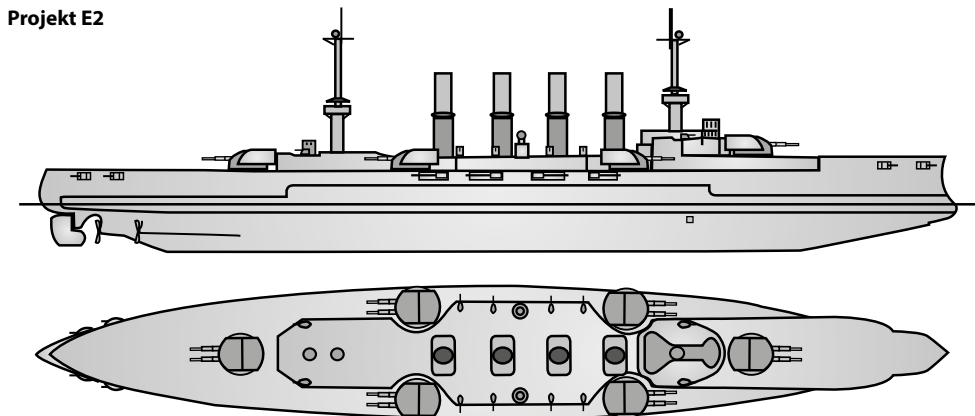
Do projektu nowego krążownika pancernego zaczęto czynić przymiarki już w 1905 r., a więc gdy *Scharnhorst* był jeszcze w budowie, natomiast prace w pełni ruszyły w 1906 r. Pierwszy projekt oznaczony E1 miał mieć aż pięć (!) kominów, zaś dla kolejnego, E2, przewidziano silne uzbrojenie składające się z dwunastu armat kal. 210 mm (6 x II) w wieżach ustawionych na planie sześciokąta: po jednej na dziobie i rufie oraz po dwie z każdej burty. Warto poświęcić temu ustawieniu kilka słów. Mianowicie analogiczne zasto-

sowano również na pierwszych typach niemieckich dreadnotów (*Nassau* i *Helgoland*), z tym, że kaliber ich dział był większy tj. 280 mm i 305 mm odpowiednio. Dostępne źródła w różny sposób tłumaczą wyraźne preferowanie przez Niemców takiego rozmieszczenia artylerii głównej. Wśród wyjaśnień przytacza się, że w wypadku konfrontacji z silniejszym przeciwnikiem i konieczności oderwania się od niego lub też przebijania gdy „postawi poziomą kreskę nad T” możliwość użycia połowy artylerii głównego kalibru, a więc sześciu dział, do strzelania w kierunku odpowiednio rufy lub dziob mogło mieć zasadnicze znaczenie. Ponoć Niemcy brali też pod uwagę możliwość walki na niewielkich odległościach, gdy szybki walczący ulegną przemieszczaniu. W przypadku takiego „mele” możliwość równoczesnego strzelania na obie burty z dział głównego kalibru byłaby dużym atutem. Wreszcie przytacza się też i takie wyjaśnienie, że rozbudowane urządzenia napędowe, co z kolei wynikało ze stawianych okrętom wy-

Projekt E1

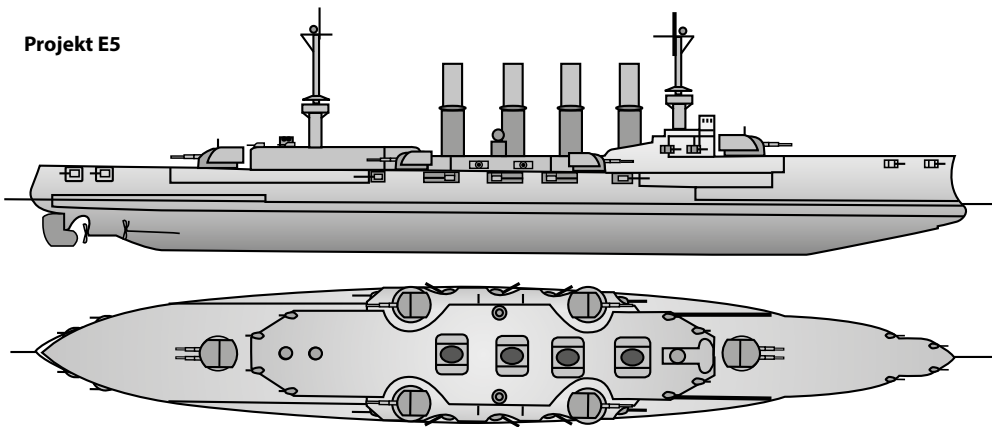


Projekt E2

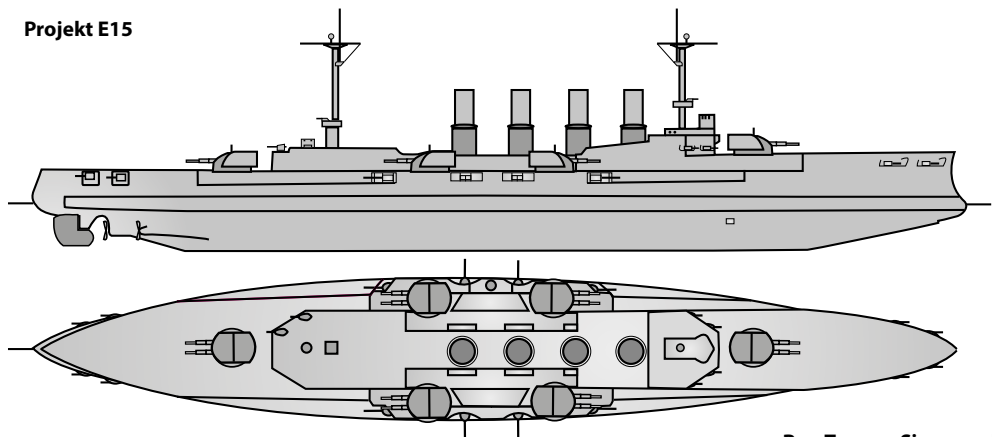


Rys. Tomasz Siegmund

Projekt E5



Projekt E15



Rys. Tomasz Siegmund

magań prędkościowych, zabierały tyle przestrzeni na całej długości kadłuba, że brak było już miejsca na komory amunicyjne i barbety, skutkiem czego umieszczenie części wież na burtach miast w osi symetrii okrętu było właściwie jedynym rozwiązaniem konstrukcyjnym jeśli zamierzało się znacząco wzmocnić siłę ognia jednostki (wyjaśnienie to jest nie od rzeczy w przypadku *Blüchera*, o czym dalej). Zapewne znaleźć by można jeszcze inne powody, które skłoniły niemieckich konstruktorów do wyboru takiej konfiguracji uzbrojenia, lecz podane wydają się już wystarczające by ukazać, że za układem heksagonalnym przemawiały liczne argumenty. Wracając jeszcze do samego wariantu E2, to zauważyć się godzi, że projektowana jednostka miała mieć cztery kominy, a więc o jeden mniej od wariantu pierwszego. Z kolei w wariantcie E3 przewidziano tylko cztery armaty kal. 210 mm w wieżach natomiast sześć dział tego kalibru planowano zainstalować w kazamatach na śródokręciu. Sylwetka jednostki miała być dość konwencjonalna z czterema wysokimi kominami. Przy tym wska-

zać należy, że dla wszystkich dotychczas wymienionych jak też kolejnych projektów krążownika E przewidywano napęd klasycznymi, tłokowymi maszynami parowymi.

Kolejną godną odnotowania wersją projektu nowego krążownika była wariant oznaczony E5 mający osiem armat kal. 210 mm z czego cztery armaty głównego kalibru w wieżach na dziobie i rufie (2 x II) oraz cztery armaty w wieżach burtowych (4 x I) po dwie z każdej burty. Przy tym rozważano zastosowanie bądź to jak w dotychczasowych projektach dział kal. 210 mm uzupełnianych przez 150 mm bądź alternatywnie w ich miejsce odpowiednio dział kal. 240 mm i 170 mm, jednak w ostatecznym rozrachunku z drugiego wariantu zrezygnowano. W ramach prac nad tym wariantem rozpatrywano też propozycje ośmiu armat w czterech wieżach w innej od dotychczasowych konfiguracji, a mianowicie po jednej zdwojonej na dziobie i rufie oraz z każdej burty w jej przedniej ćwiartce uzupełniane przez pojedyncze wieże burtowe w tylnej ćwiartce (4 x II + 2 x I).

Zanim zostaną przedstawione dalsze proponowane warianty okrętu zasadnym jest poświęcić kilka słów kwestii towarzyszącym pracom nad nimi. Po pierwsze istotne były wymagania stawiane projektowi jednostki. Prócz już wspomnianej wysokiej prędkości oraz dużej siły ognia istotne było również ograniczenie wielkości ze względu na konieczność przechodzenia przez Kanał Kiloński (ówczesny Kanał Cesarza Wilhelma – niem. Kaiser Wilhelm Kanal) łączący Morze Północne z Bałtykiem. Jak więc widać projektanci i konstruktorzy mieli wcale nie łatwe zadanie. Ponadto warto zwrócić uwagę na koszty – oceniano, że wynosić będą około 24 milionów Marek, a nawet nieco mniej, bowiem dla E5 koszty obliczano na 23,6 milionów Marek. Dla porównania koszt budowy krążownika pancernego *Scharnhorst* wyniósł 20 319 000 Marek.¹

Wracając do samego okrętu, to pomijając wersje mniej istotne dla rozwoju koncepcji nowego krążownika godzi się odnieść do wariantów od E9 do E11. Wszystkie one przewidywały uzbrojenie składające się z dwunastu dział kal. 210 mm (6 x II) uzupełnianych przez armaty kal. 150 mm, przy tym rzecz jasna występowały między nimi różnice np. E9 miał mieć artylerię średniego kalibru liczącą osiem dział kal. 150 mm po cztery z każdej burty, natomiast E10 sześć dział kal. 150 mm po trzy na burtę, co pozwalało również zaoszczędzić na opancerzeniu i skrócić cytadelę. Przy tym kolejne projekty okazywały się coraz kosztowniejsze, bowiem wydatki niezbędne na budowę takich jednostek szacowany na 25,25 mln Marek. W wariantcie E11 z kolei położono nacisk na ulepszenia konstrukcji oraz maszyn, co znów pociągało za sobą wzrost szacowanych kosztów o kolejny 1 mln Marek do 26,25

1. Niejednokrotnie w literaturze przedmiotu używa się określenia Marek w złocie – słusznie zresztą, podkreślić bowiem należy, że w przeciwieństwie do współczesnego „pustego” pieniądza wówczas pieniądz miał jeszcze pokrycie w kruszcu.

mln Marek. Następnym godnym odnotowania wariantem był E15, a to ze względu na ponowne sięgnięcie po kaliber 240 mm dla artylerii głównej, która miała być rozmieszczona w sześciu wieżach. Przy tym projektowana architektura zewnętrzna okrętu nadal zostawała dość konserwatywna – cztery kominy i dwa maszty rurowe z marsami. Wariant E17 wyróżniał się z kolei tym, że zredukowano w nim liczbę dział głównego kalibru – 240 mm – do sześciu w konfiguracji 2 x II + 2 x I uzupełnianych przez dwanaście dział kal. 150 mm. Z kolei wariant E18 miał posiadać osiem dział kal. 240 mm oraz dziesięć kal. 150 mm. Jego wyporność obliczano na 15 500 ton, zaś szacowany koszt wzrastał do 27,5 mln Marek.

Mówiąc o różnych wariantach projektowanego okrętu warto też pamiętać, że cesarz Wilhelm II, który uważał się, podobnie jak w dziedzinach wojny lądowej, polityki zagranicznej i wielu innych, za eksperta w sprawach wojennomorskich, niejednokrotnie wtrącał się w prace nad nowym krążownikiem. Poza dyletanckimi wtrętami Kajzera przed konstruktorami stawały też naprawdę ważne pytania. Jednym z nich było, czy nowy krążownik pancerny ma mieć, posługując się niemiecką terminologią, *Linienfähigkeit* i występować jako *Lückenfüller*. Godzi się wyjaśnić w czym rzecz mianowicie pierwsze z wymienionych pojęć to dosłownie zdolność liniowa, a drugie to wypełniać luki. Kryje się pod nimi zdolność okrętu do walki w szyku liniowym wraz z pancernikami i występowania w tymże szyku, choćby z konieczności, gdyby przykładowo zaistniała potrzeba wypełnienia luki w szyku powstałej np. w wyniku utraty jednego z pancerników. Kwestia ta nie była czysto akademicka, bowiem chociażby podczas Wojny Rosyjsko-Japońskiej były przypadki, gdy krążowniki pancerne *Nihon Kaigun* operowały w szyku z pancernikami. Jednak w ostatecznym rozrachunku Niemcy stwierdzili, że krążownik pancerny wraz z pancernikami w jednej linii operować nie powinien, a zatem uwzględnienie w jego koncepcji i projekcie takiej możliwości jest zbędne.

W kolejnych wariantach projektu rozważano zainstalowanie części artylerii średniego kalibru, tj. 150 mm, nie tylko w kazamatach, lecz rów-

nież w wieżach. Prócz uzbrojenia brano pod uwagę szereg innych kwestii, w szczególności zwiększenie szerokości kadłuba, dzięki czemu poprawiano stateczność. Następowaly także „przepoczwarczenia” w wyglądzie zewnętrznym poprzez stopniowe zmiany w architekturze. W szczególności zdecydowano się na łączenie wyłotów spalin, co likwidowała „las” kominów, postanowiono też zrezygnować z masztów rurowych i marsów. Jeszcze ważniejsze były zmiany w uzbrojeniu, a szczególnie powrót do artylerii głównej kal. 210 mm, bowiem nowe działa tego kalibru o długości lufy 45 kal. charakteryzowały nie tylko bardzo dobre osiągi balistyczne, lecz również masa pocisku odpowiadająca masie pocisków miotanych przez starsze działa kal. 240 mm. Przy tym tak jak już w niektórych wcześniejszych projektach zakładano, że dział kal. 210 mm winno być dwanaście (6 x II) na planie sześciokąta.

W sumie opracowano ponad dwadzieścia projektów nowego krążownika pancernego o oznaczeniach od E1 do E23, przy czym w rzeczywistości projektów tych było więcej aniżeli 23 i trudno je dokładnie zliczyć, bowiem poszczególne warianty posiadały jeszcze podwarianty. Koniec końców zatwierdzony projekt scharakteryzować można następująco: sylwetkę okrętu kształtowały dwa kominy o owalnym przekroju, dwa kolumnowe maszty, dwa kompleksy stosunkowo niskich nadbudówek oraz charakterystyczne dla niemieckich okrętów tamtej epoki łukowate dźwigi. Uzbrojenie stanowiło dwanaście dział kal. 210 mm w sześciu zdwojonych wieżach ustawionych na planie sześciokąta uzupełnianych przez osiem pojedynczych dział kal. 150 mm w kazamatach (po cztery z każdej burty) oraz działa kal. 88 mm i wyrzutnie torped. Jak w szczególności ów nowy okręt się zmaterializował, opisano poniżej. Nim jednak przedstawiona zostanie charakterystyka jednostki koniecznym jest jeszcze wskazać, że w międzyczasie niemiecki attaché morski w Wielkiej Brytanii nadesłał 31 maja 1907 r. informacje, z których wynikało, że najnowsze wielkie krążowniki pancerne (określenie krążowniki liniowe jest nieco późniejsze) Albionu – rzecz jasna mowa o typie „Invincible” – mieć będą artylerię

główną kalibru 305 mm. Informacje te potwierdzono 12 lipca, tym samym jasnym było, że najnowszy budowany (stępkę położono dn. 21 lutego 1907 r. – patrz niżej) krążownik pancerny niemieckiej floty ustępować będzie swym brytyjskim odpowiednikom.

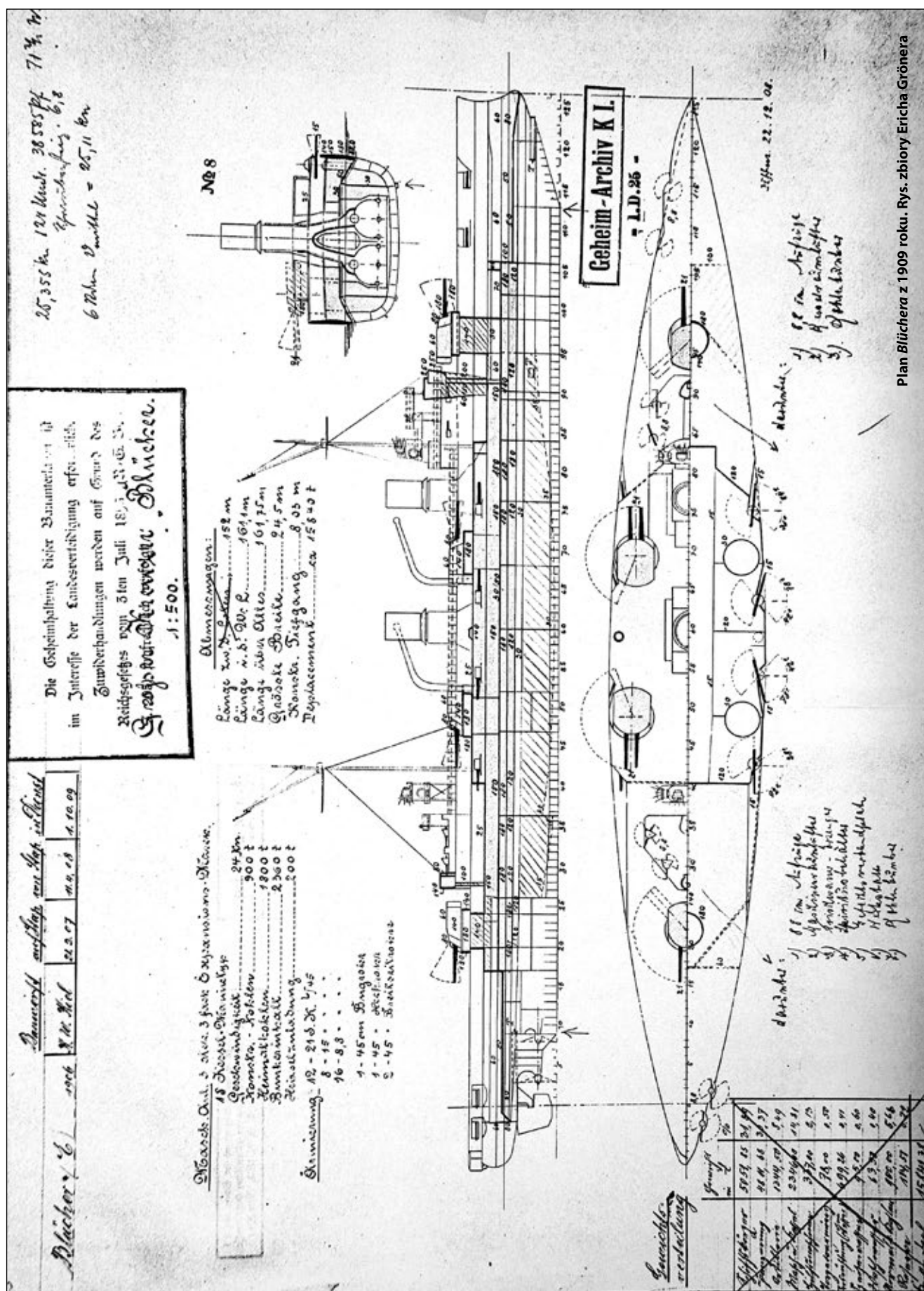
Charakterystyka jednostki

Sylwetkę okrętu kształtowały dwa kominy i dwa maszty. Co do pozostałych kwestii dotyczących zewnętrznej aparacji jednostki, autor pozwoli sobie odesłać Czytelników do załączonych fotografii i rysunków.

Opis konstrukcji

Wyporność konstrukcyjna okrętu wynosiła 15 842 tony, a wyporność maksymalna 17 500 t. Jednostka miała następujące wymiary: długość całkowita 161,75 m, długość na linii wodnej 161,1 m, szerokość 24,5 m (25,62 z sieciami przeciwtorpedowymi) i zanurzenie 8,05–8,84 m. Wykonany ze stali klasyczną metodą nitowania kadłub miał dziobówkę podniesioną o jeden poziom (pokład) względem reszty celem ochrony przed zalewaniem. W jego konstrukcji zastosowano wzdłużno – poprzeczny układ wiązań, a na wewnętrzny podział zasadniczy składało się trzynaście przedziałów wodoszczelnych, z czego aż siedem – trzy przedziały maszynowe i cztery kotłownie – zajmowała siłownia. Manewrowanie okrętem zapewniała pojedyncza płetwa sterowa, a stateczność poprawiały dwie boczne stępki przeciwprzechyłowe. Poruszywszy te kwestie godzi się jeszcze dodać kilka słów o własnościach okrętu. Mianowicie jego własności morskie oceniano jako satysfakcjonujące, dobrze też słuchał steru, niemniej przy gwałtownych zwrotach okręt nabierał do 10° przechyłu i wytracał nawet ponad połowę prędkości.

Krótki opis konstrukcji okrętu uzupełnić jeszcze trzeba o tę istotną uwagę, że wskazana powyżej rozbudowana siłownia mieszcząca się w aż siedmiu przedziałach zajmowała praktycznie całe śródokręcie, co istotnie ograniczało możliwość umieszczenia czegokolwiek innego w kadłubie, a przynajmniej w jego środkowej części, tym samym wpływając na rozmieszczenie komór amunicyjnych artylerii głównej – kwestia ta wielokrotnie jest pod-



noszona, bowiem tak dla konfiguracji okrętu jak i jego ostatecznego losu ma kluczowe znaczenie.

Siłownia

Jak już wspomniano okręt posiadał klasyczny tłokowy napęd, a konkretnie trzy czterocylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężenia, z których każda pracowała na jeden wał zakończony czteropiórową śrubą napędową (średnica dwóch zewnętrznych 5,6 m, a środkowej 5,31 m). Parę dla nich dostarczało osiemnaście kotłów wodnorurkowych typu Marine. Co się tyczy paliwa, to kotły opalano węglem, którego normalny pokojowy zapas wynosił 900 ton, a maksymalny 2560 t. Ponadto nadmienić warto, że na niemieckich okrętach tamtej epoki dokonano prób z wykorzystaniem oleju kreozotowego (niem. Teeröl). Jak wynika z dostępnych źródeł również *Blücher* miał przewidziany zbiornik na 200 ton tego rodzaju paliwa, niemniej o ile wiadomo krążownik faktycznie oleju nie używał, a zatem i nie bunkrował, a jeśli wyjątkowo, to celem prób lub doświadczenia.

Zakładana moc zespołu napędowego wyniosła 34 000 KM, co winno pozwalać na rozwinięcie prędkości maksymalnej 24-24,5 w i faktycznie w toku eksploatacji ten rząd wielkości osiągnano. Bywało nawet lepiej: podczas prób forsując maszyny osiągnięto moc 43 886 KM (!), a okręt rozwinął prędkość 25,8 w., czego jednak w żadnym wypadku nie należy traktować jako parametrów eksploatacyjnych. Z kolei powracając z ostrzału wybrzeża Anglii 3 listopada 1914 r. *Blücher* okazał się szybszy od krążownika liniowego *Von der Tann*, choć jak się wydaje przesadziło o tym to, że ten pierwszy zabunkrował węgiel lepszej jakości od drugiego. Pisząc o osiągnięciach należy również wspomnieć o zasięgu. Mianowicie wynosił on 6600 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 12 węzłów i 3350 Mm przy prędkości 18 w.

Urządzenia elektryczne

Energie elektryczną zapewniało sześć turbogeneratorów o mocy 1000 kW dostarczających prąd stały o napięciu 225 V. Prócz oświetleniu wewnętrznemu urządzenia prądotwórcze zapewniały energię dla reflektorów okrętowych. Krążownik dyspono-

wał dziewięcioma reflektorami: cztery znajdowały się na dwukondygnacyjnej platformie przedniej nadbudówki, a kolejna czwórka na podobnej dwupoziomowej platformie rufowej nadbudówki, zaś stanowisko dziewiątego reflektora umieszczono na fokmaszcie.

Opancerzenie i obrona bierna

Elementy pancerza krążownika wykonano ze stali utwardzanej powierzchniowo tak zwanej Krupp Cemented Armour.² Zasadniczo ochrona pancerna okrętu opierała się na cytadeli pancernej tworzonej przez burtowe pasy główne wykonane z płyt pancernych o grubości 180 mm zamontowanych na 30 mm podkładzie drewnianym. Przeciwległe krańce pasa burtowego łączyły na dziobie i rufie poprzeczne grodzie pancerne o grubości 160 mm tworzące tym sposobem zamkniętą całość. W płaszczyźnie poziomej okręt chronił pokład pancerny o grubości 50 mm (70 mm na skosach) nad „witaliami” i 30 mm nad przedziałami uważanymi za mniej istotne z punktu widzenia żywotności jednostki. Burty poniżej głównego pasa chronił pancerz grubości 120 mm, zaś dziób i rufa posiadały pancerz burtowy grubości 80 mm oraz 140 mm odpowiednio. Główne stanowisko dowodzenia posiadało ściany grubości 250 mm i strop grubości 80 mm, analogiczne wartości dla zapasowego stanowiska na rufie wynosiły 140 mm i 30 mm odpowiednio. Pancerz czołowy wież artylerii głównego kalibru miał grubość 180 mm, strop 80 mm, a ich barbety chroniło 180 mm pancerza. Kazamaty artylerii średniego kalibru osłaniał pancerz grubości 140 mm, zaś lekkie działa posiadały pancerne maski grubości 80 mm.

Pod względem konstrukcyjnym obronie biernej, prócz wspomnianego już podziału na przedziały wodoszczelne służyło rozciągające się na długości 105 m podwójne dno oraz wzdłużne grodzie przeciwtorpedowe grubości 35 mm znajdujące się na śródkręciu w odległości 4 m od zewnętrznego poszycia burt. Posiadanie tych drugich było możliwe z tej racji, że boczne, tj. burtowe wieże artylerii głównego kalibru nie miały bezpośrednio pod sobą magazynów amunicji – vide uzbrojenie. Ponadto obronie biernej służyły również sieci przeciwtorpedowe, które w położeniu bojowym wystawiano

na składanych wytykach, a w położeniu marszowym zwijano wzdłuż burt. Sieci przeciwtorpedowe były podwójne, i przy wysokości 9 m zabezpieczały praktycznie całą zanurzona część kadłuba każdej z burt na długości 110 m. O ile wiadomo *Blücher* posiadał wspomniane sieci aż do swego końca.³

Uzbrojenie

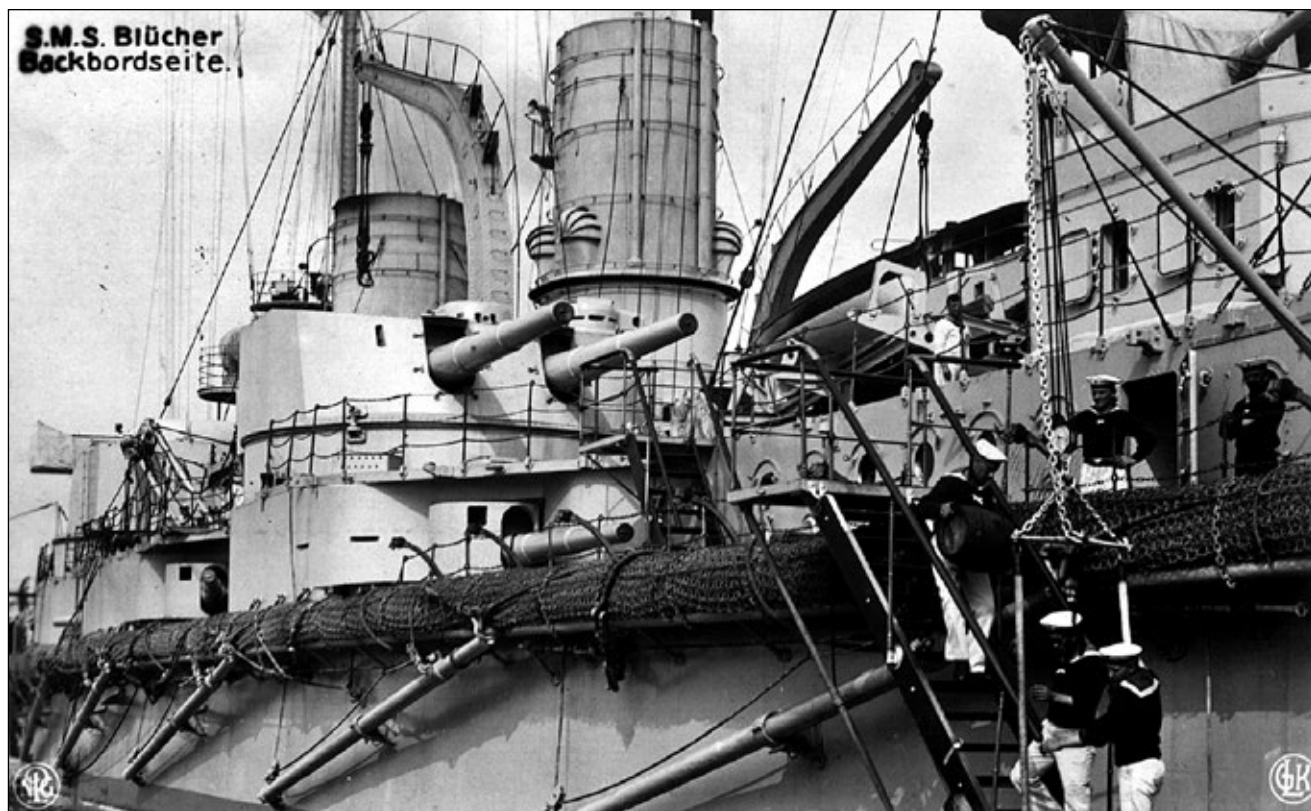
Główne uzbrojenie artyleryjskie składało się z dwunastu dział kal. 210 mm zainstalowanych po dwa w sześciu wieżach⁴ rozmieszczonych w układzie heksagonalnym, czyli ustawionych na planie sześciokąta – po jednej na dziobie i rufie oraz po dwie na każdej z burt. Tak więc salwę burtową można było oddać z ośmiu dział głównego kalibru. Same działa miały długość lufy wynoszący 45 kalibrów i strzelały pociskami o masie 108 kg na maksymalny dystans 19 100 mm z szybkostrzelnością 4-5 wystrzałów na minutę. Łączny zapas amunicji dla artylerii głównego kalibru wynosił 1020 pocisków, to jest po 85 na dział. Przy tym opisując artylerię głównego kalibru koniecznym jest poświęcić kilka słów magazynom amunicji tejże. Mianowicie dziobowa i rufowa wieża posiadały „swoje” komory amunicyjne, natomiast inaczej rzecz się miała z wieżami burtowymi. Otóż rufowe wieże boczne miały jedną wspólną, umieszczoną centralnie komorę amunicyjną, natomiast dziobowe wieże boczne, ze względu na zajmujące miejsce wewnątrz kadłuba kotłownie w ogóle nie miały komory amunicyjnej otrzymując amunicję za pośrednictwem specjalnego, biegnącego pod pokładem pancernym korytarza z dziobowej komory amunicyjnej.⁵

2. Choć technologia i wykonanie było niemieckie, to jednak w literaturze przedmiotu powszechnie stosuje się angielskie określenie Krupp Cemented Armour często podawane też jako skrót KCA.

3. Na pozostałych dużych niemieckich okrętach sieci zdjęto po Bitwie Jutlandzkiej gdyż były niepraktyczne w użyciu. Ponadto w przypadku porozrywania na skutek trafień pociskami zwisające czy odpadające fragmenty sieci mogły wkręcić się w śruby, czym stwarzały większe niebezpieczeństwo, aniżeli warta była dawane przez nie ochrona.

4. Wieże te oznaczono zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara: „Anton”, „Bruno”, „Cäsar”, „Dora”, „Emil” i „Friedrich”. Znaleźć też można w niektórych publikacjach informację, że ich oznaczenia brzmiały również „Alsen”, „Bautzen”, „Cecilie”, „Düppel”, „Eylau” i „Fehrbellin”, lecz nawet jeśli tak było, to drugi z wymienionych sposobów oznaczania wież głównego kalibru nie był w oficjalnym użyciu.

5. Spotkać też można informację, że również z pozostałych komór amunicyjnych.



Prawoburtowe wieże dział kal. 210 mm. Pod nimi, w kazamatach, widoczne działa kal. 150 mm.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza

Artyleria średniego kalibru liczyła osiem dział kal. 150 mm⁶ umieszczonych w kazamatach po cztery z każdej burty. Działa o długości lufy 45 kalibrów strzelały pociskami o masie 45,3 kg na dystans do 13 500 m, a ich szybkostrzelność wynosiła 5-7 wystrzałów na minutę. Zapas amunicji tego kalibru liczył 1320 pocisków, a więc 165 dla każdego z dział.

Dodatkowo okręt posiadały sześć dział kal. 88 mm. Umieszczono je w ośmiu kazamatach burtowych (po cztery na dziobie i rufie) i czterech w przedniej nadbudówce oraz na czterech półtorwartych, chronionych tarczami (maskami) przeciwdziałkowymi, stanowiskach na tylnej nadbudówce. Działa te charakteryzowały się wysoką szybkostrzelnością wynoszącą do 15 wystrzałów na minutę. Stosunkowo lekkie pociski o masie 10 kg mogły być miotane na maksymalny dystans 10 700 m. Dla każdego z dział przewidziano po 200 pocisków, co dawało łączny zapas amunicji kal. 88 mm łączący 3200 pocisków.

Uzupełnieniem artylerii było uzbrojenie torpedowe, które składało się z czterech kadłubowych wyrzutni torped kal. 450 mm. Po jednej wyrzutni zainstalowano na dziobie i rufie, nato-

miast pozostałe umieszczono na każdej z burt. Podwodne pociski miały dwie nastawy prędkości: 32 węzły i 36 w. przy których zasięg wynosił 2000 m i 1500 m odpowiednio. Masa ich głowicy bojowej wynosiła 110 kg. Łączny zapas torped wynosił 11 sztuk.

Pisząc o uzbrojeniu koniecznym jest jeszcze poświęcić kilka słów systemowi kierowania ogniem, który pozwalała na jego skuteczne wykorzystanie. Mianowicie na platformie fokmasztu zabudowano stanowisko kierowania ogniem, którego ciężar spowodował konieczność wzmocnienia tegoż masztu dwoma podporami bocznymi. Tym sposobem *Blücher* stał się pierwszym niemieckim dużym okrętem z jakże charakterystycznym dla ciężkich jednostek artyleryjskich tamtej epoki trójnogiem. Na okręcie zainstalowano system przekaźników, dzięki któremu dane o celu z głównego stanowiska kierowania ogniem były uwidaczniane na indykatorach w poszczególnych wieżach, co znacząco ułatwiało płynne naprowadzanie artylerii głównego kalibru na cel. Praktycznie aż do końca istnienia krążownika jego system kierowania ogniem był doskonały. W rzeczy samej specjaliści z firmy Siemens instalujący nowe elementy tego

systemu zeszli z pokładu *Blüchera* na krótko przed jego ostatnim wyjściem w morze.

Załoga

Etatowa załoga okrętu liczyła 41 oficerów oraz 812 podoficerów i marynarzy. W przypadku pełnienia funkcji okrętu flagowanego jej liczebność wzrastała o dalszych 14 oficerów oraz 62 podoficerów i marynarzy. Natomiast gdy jednostka pełniła funkcję szkolnego okrętu artyleryjskiego załoga wynosiła łącznie 761 ludzi. Podczas wojny liczebność załogi wzrosła. Gdy okręt toczył ostatnią walkę jego załoga mogła liczyć 29 oficerów oraz 999 podoficerów i marynarzy (tj. razem 1028 osób), choć można też spotkać informacje o 1026 ludziach jak też inne liczby.

Łodzie okrętowe i inne wyposażenie

Co się tyczy okrętowych środków pływających, to obejmowały one dwie szalupy trzy barkasy, dwa kutry oraz

6. Niemiecką praktyką było podawanie kalibru dział w centymetrach; te konkretnie armaty oznaczono jako 15 – centymetrowe. Zważywszy jednak, że w polskiej literaturze przedmiotu utrwalone jest podawanie kalibru w milimetrach tak uczyniono również opisując je jako pozostałe działa krążownika *Blücher*. Na koniec dodać warto, że 15 cm, czyli 150 mm, było kalibrem nominalnym, bowiem kaliber faktyczny tych dział miał wynosić 149,1 mm.

jol i bączek. O ile szlupy umieszczono na żurawikach, to pozostałe łodzie okrętowe były opuszczane na wodę i podnoszone z niej za pomocą wspomnianych już dwóch dźwigów o charakterystycznym łukowym kształcie „łabędziej szyi” często spotykanym na ówczesnych niemieckich okrętach. Z innego wyposażenia warto jeszcze wspomnieć, że okręt posiadał trzy kotwice główne na dziobie; dwie z lewej i jedną z prawej burty oraz dodatkową kotwicę pomocniczą na rufie. Ponadto z prawej i lewej burty na rufie znajdowały się podciągane trapy typu schodkowego.

Malowanie i oznakowanie

Kadłub okrętu pokryty był farbą ciemnoszarą (Dunkelgrau), a nadbudówki jasnoszarą (Hellgrau) – tak przynajmniej wynika ze źródeł pisanych, nawet jeśli na dostępnym materiale ikonograficznym krążownik częściej wygląda na jednolicie szary. Ponadto tenże materiał pozwala zauważyć, że górne części masztów pokrywano czarną farbą tak, by uniknąć nieestetycznego „okopcenia” spaliniem z kominów. Z kolei poziome powierzchnie nadbudówek malowano na kolor ciemnobrązowy (Dunkelbraun), natomiast pokład pozostawiono w naturalnym kolorze drewna. Na koniec nadmienić można jeszcze, że na dziobie okrętu znajdowała się tarcza her-



Tarcza herbowa krążowników noszącym nazwę „Blücher”. Fot. Reinhard Kramer

bowa z godłem rodu Blücherów będącego również godłem krążownika, zaś innych oznaczeń, o ile wiadomo, jednostka nie posiadała.

Historia okrętu

Budowa i pierwszy okres służby

Stępkę pod budowę oznaczonego numerem stoczniowym 33 okrętu położono dn. 21 lutego 1907 r. w stoczni Kaiserliche Werft Kiel (Stocznia Cesarska w Kilonii). Kadłub jednostki spłynął na wodę w dniu 11 kwietnia 1908 r., matką chrzestną okrętu była hr. Blücher von Wahlstatt. Prace wy-



Portret feldmarszałka Blüchera, patrona okrętu. Fot. zbiory Reinharda Kramera

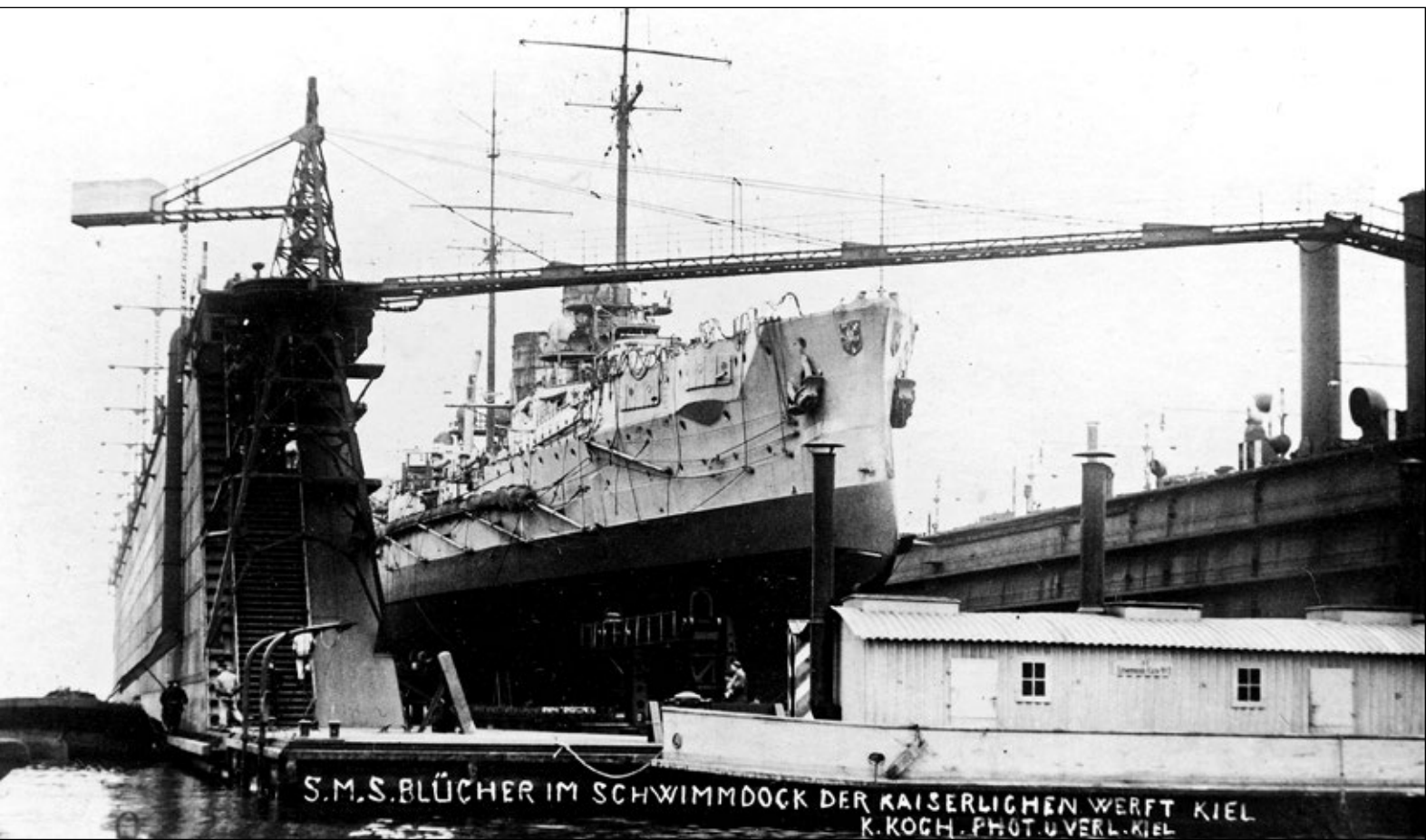
kończeniowe na wodzie trwały jeszcze bez mała osiemnaście miesięcy, lecz wreszcie z dniem 1 października 1909 r. okręt oficjalnie wszedł do służby. Koszt budowy nowego krążownika wyniósł 28 532 000 Marek. Ze względu na rozbudowany program prób, konieczność usunięcia wykrytych przy tym usterek oraz czas potrzebny na wyszkolenie i zgranie załogi *Blücher* faktycznie podjął służbę w dniu 27 kwietnia 1910 r.

Nim zostaną opisane dalsze dzieje okrętu warto poświęcić kilka słów jego patronowi jak też tradycji nadawa-

Krążownik podczas prób odbiorczych, uwagę zwraca brak sieci przeciwtorpedowych.

Fot. Naval Historical Center





Blücher na doku pływającym (40 000 t) stoczni Kaiserlichen Werft w Kilonii, 1909 rok. Mała jednostka widoczna na pierwszym planie to pływająca kuchnia.
Fot. zbiory Reinharda Kramera

nia nazwy *Blücher* w niemieckiej flocie. Mianowicie feldmarszałek Gebhard Leberecht ks. Blücher von Wahlstatt (ur. 16 XII 1742 – zm. 12 IX 1819) uważany jest

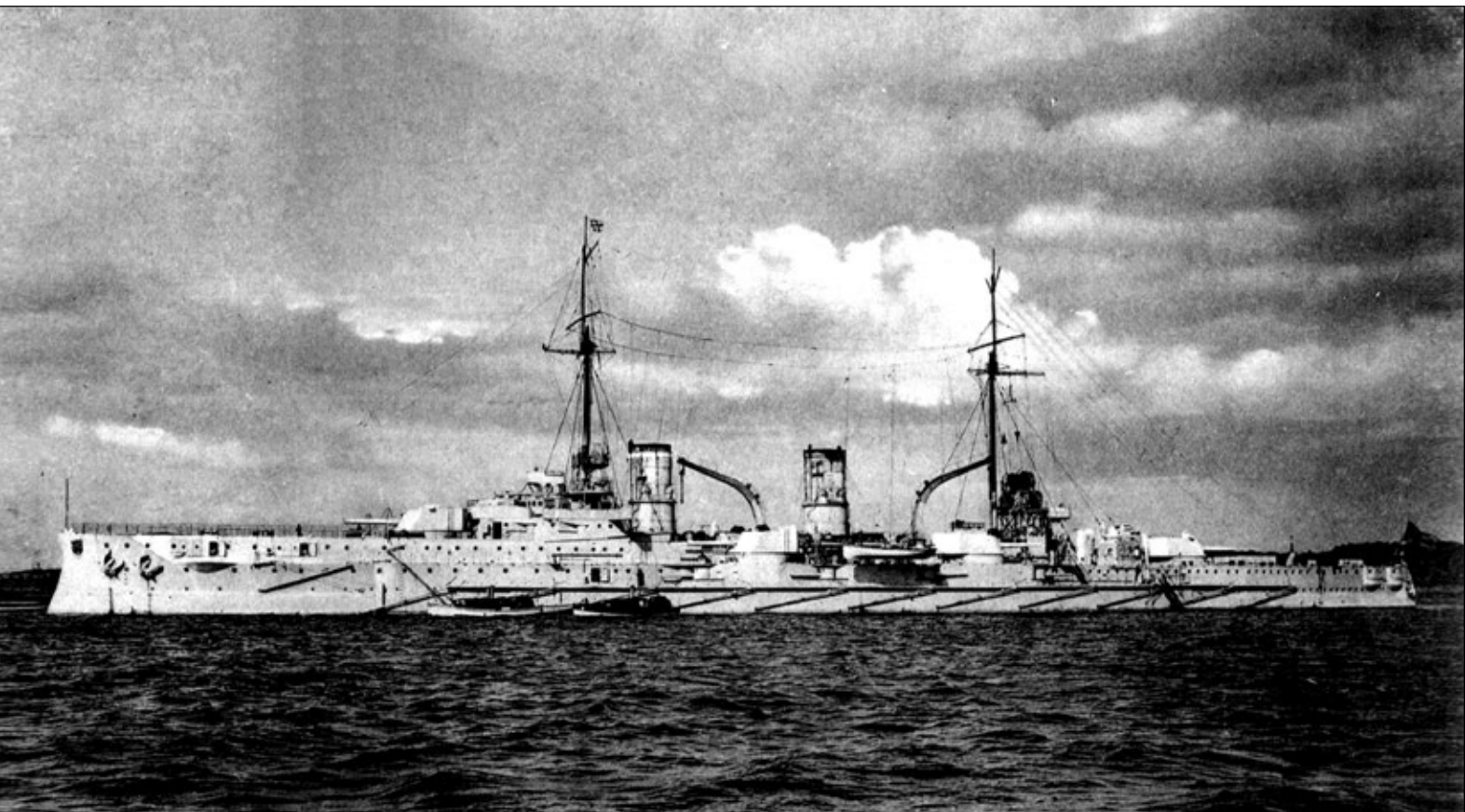
Blücher w początkowym okresie swojej służby.

za jedną z najważniejszych postaci ruchu, który doprowadził do oswobodzenia niemieckich ziem spod dominacji francuskiej⁷, szczególnie znany ze swe-

go udziału w „Bitwie Narodów” czyli Bi-

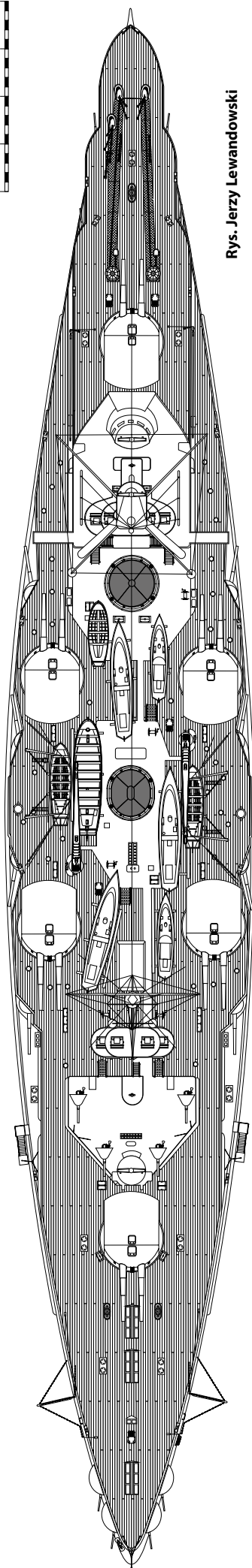
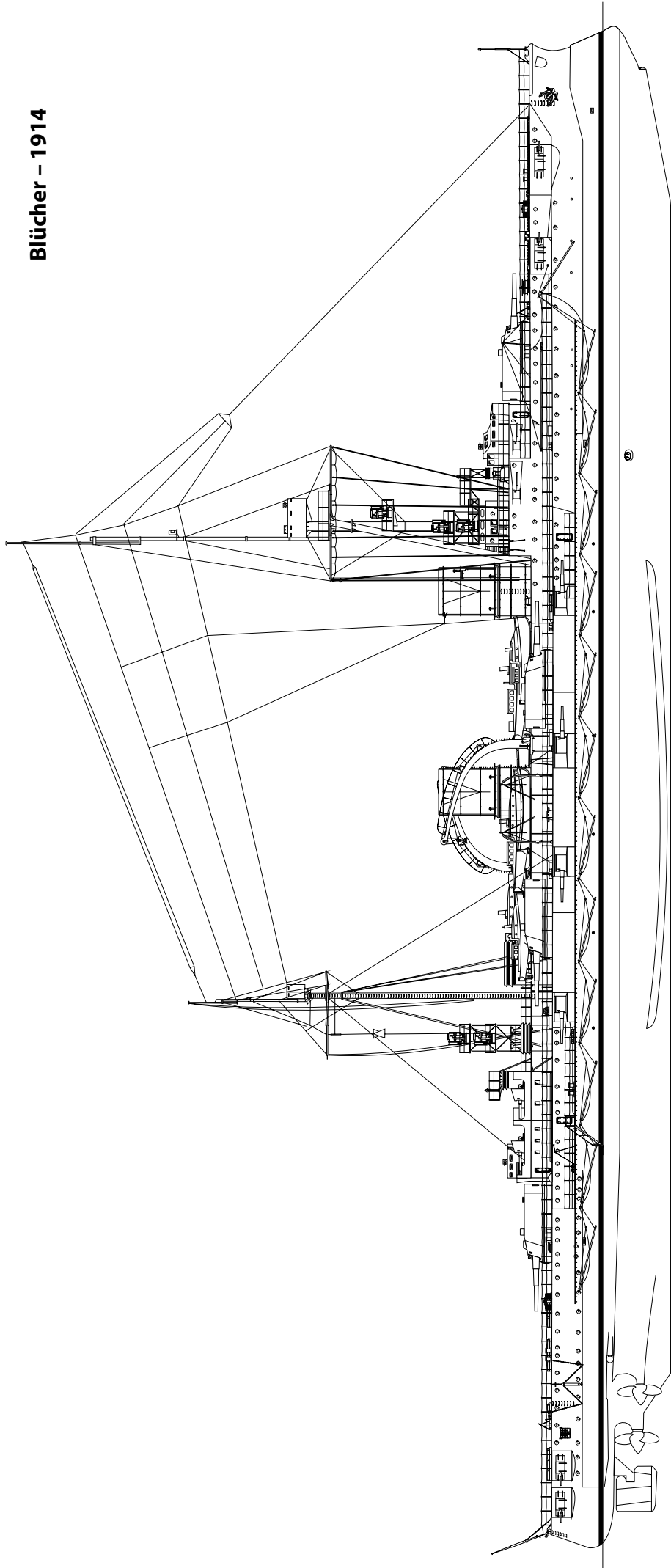
7. Warto pamiętać, że gdy jedni widzieli we wpierw rewolucyjnej, a potem napoleońskiej Francji wyzwolicie-la, to w oczach innych niosła ona zniewolenie.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza





Blücher – 1914



Rys. Jerzy Lewandowski

twie pod Lipskiem w 1813 r. oraz Bitwie pod Waterloo, a także z innych kampanii doby napoleońskiej. Z naszego punktu widzenia godzi się przypomnieć, że na wcześniejszym etapie swojej wojskowej kariery brał udział w działaniach na Pomorzu i w Wielkopolsce w czasie pierwszego rozbioru Polski. W latach 1846-53 wzniesiono w Kriebelowicach (niem. Krieblowitz)⁸, gdzie też znajdowały się należące do Blücherów dobra, mauzoleum, w którym marszałek spoczął wraz z drugą żoną (pierwsza zmarła w 1791 r.) i jedną z córek⁹. Co się tyczy jednostek, którym patronował, to pierwszy *Blücher* z lat 1878 – 1908 był szkolnym okrętem torpedowym (oryginalnie budowanym jako korweta). Wycofany ze służby po eksplozji kotła został sprzedany i był przez cywilnych właścicieli wykorzystywany jako hulk węglowy. Drugim *Blücherem* był krążownik pancerny opisywany w niniejszym artykule natomiast trzecim krążownik ciężki *Kriegsmarine*. Ostatni z wymienionych został zatopiony podczas Kampanii Norweskiej w 1940 r. Co ciekawe obydwa okręty zostały trafione dwiema torpedami, a ponadto tonięcie zarówno drugiego jak i trzeciego *Blüchera* przez przewrócenie się na burtę zostało uwiecznione na fotografiach. Warto odnotować, że w niemieckiej flocie żaden kolejny okręt nazwy *Blücher* już nie

otrzymał – trudno oprzeć się wrażeniu, iż nazwa ta uznana została za pechową. Przy tym nie tylko okręty wojenne nosiły tę nazwę, lecz również zbudowany w 1902 r. niemiecki statek pasażerski. Tenże *Blücher* został na początku I Wojny Światowej internowany w Brazylii. Pływał potem pod banderą tego kraju jako *Leopoldina*, a następnie jako francuski *Suffren* by w 1928 r. zostać sprzedanym na złom¹⁰.

Wracając do przebiegu służby *Blüchera*, to początkowo okręt przydzielono do sił rozpoznawczych i w 1910 r. brał udział w letnich manewrach floty. Krążownik osiągał bardzo dobre wyniki w strzelaniu, czego potwierdzeniem było otrzymanie w 1911 r. przez okręt *Kaiserschiesßpreis* (cesarskiej nagrody za strzelanie). Oficerem artylerijskim krążownika był wówczas Kapitanleutnant Klappenbach. Jesienią 1911 r. *Blücher* stał się *Artillerie-Ver suchsschiff* (okręt badawczy względnie próbny artylerii) – powierzenie tej roli wynikało z faktu, że krążownik był z jednej strony jednostką o silnej, zuniformizowanej artylerii głównej, a z drugiej strony ustępował pod względem jej kalibru najnowszym brytyjskim i niemieckim (*Von der Tann* w międzyczasie wszedł do służby) krążownikom liniowym i dlatego można go było przeznaczyć do peł-

nienia tej ważnej lecz jednak drugo liniowej funkcji. W następnym, to jest 1912 roku, za zgodą duńskiego rządu *Blücher* odbył strzelania na dużą odległość na wodach archipelagu Wysp Owczych. Po powrocie do ojczyzny krążownik uczestniczył w jesiennych manewrach floty. Podobnie wiosną 1913 r. okręt brał udział w ćwiczeniach *Hochseeflotte*. Wracając z manewrów krążownik wszedł na mieliznę niedaleko wyspy Romsø. Choć nie bez wysiłku, to jednak z pomocą innych jednostek udało się ściągnąć *Blüchera* na głęboką wodę, przy czym, co istotne,

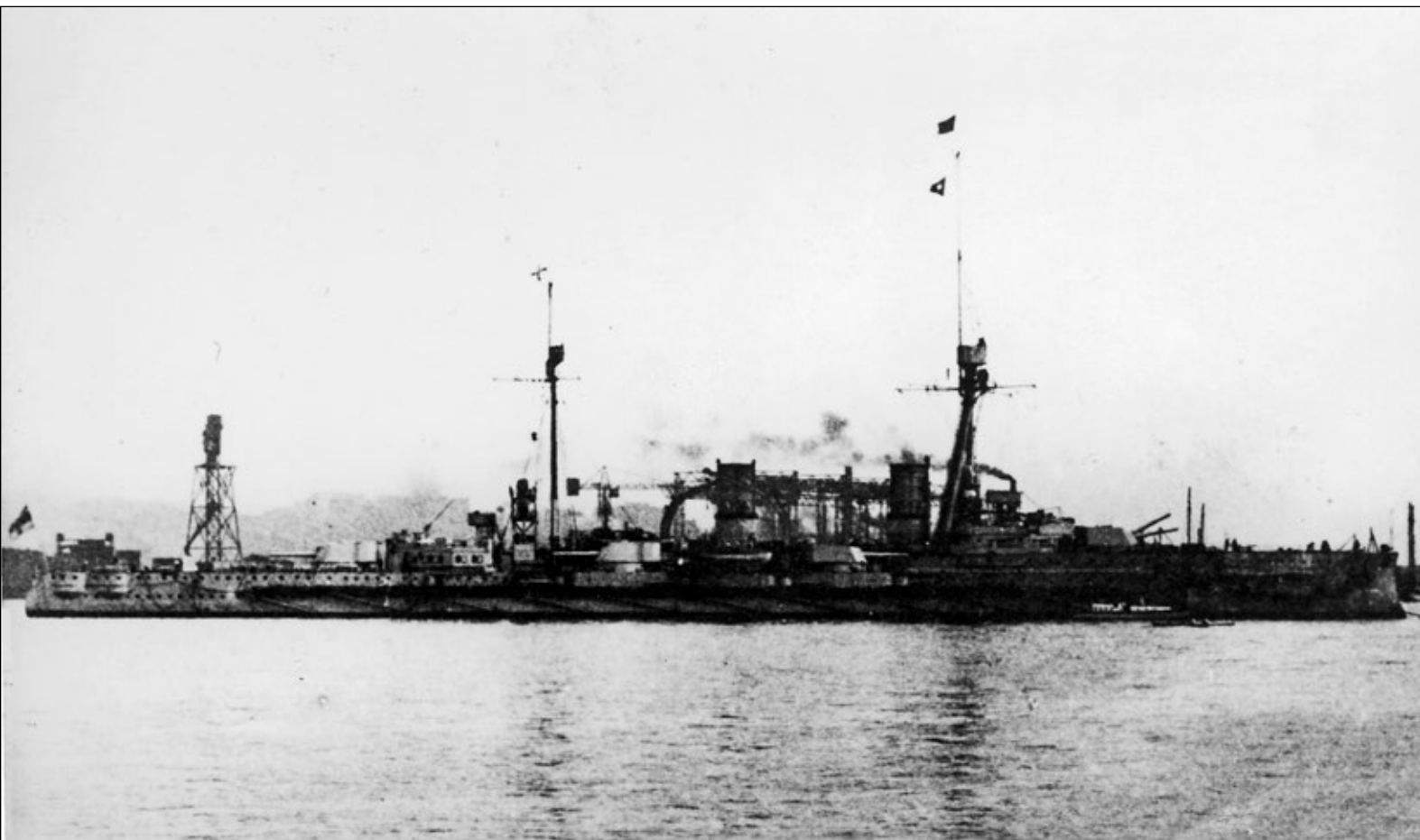
8. Miejscowość ta w latach 1937 – 45 nosiła nazwę *Blüchersruh*, czyli dosłownie spoczynek *Blüchera*. Oficjalnie nazwę zmieniono by uczcić marszałka, natomiast nieoficjalnie by „polacka” (nawet w jej zgermanizowanej wersji) nazwa nie drażniła teutońskiego ucha.

9. Mauzoleum zostało w 1945 r. zdewastowane i zbezczeszczone przez солдатów „bratniej armii”, a potem jeszcze miejscowa dzicz (na inne określenie te osobniki nie zasługują) czyniła tam dalsze zniszczenia oraz urządziła pijackie libacje. Przy tym jak wynika z nieoficjalnych przekazów (oficjalnie los ciała *Blüchera* nie jest znany) doczesne szczątki marszałka zostały wyrzucone z trumny i rozjechane ciężarówką – to było „wyczynem” krasnoarmiejców, natomiast wydaje się, że „dokonaniem” lokalnych „koneserów wina” było wywleczenie z trumny naturalnie zmumifikowanego ciała jednej z kobiet, najprawdopodobniej córki marszałka. Wprawdzie w 1996 r. w mauzoleum wykonano prace zabezpieczające, lecz sądzić można, że po upływie dwóch dekad znów są konieczne.

10. Niemiecki (pruski) marszałek został również u honorowany przez jednego z pionierów kolejnictwa Georga Stephensona. Mianowicie nazwę „*Blücher*” (zapisywane też *Blucher* lub ze słyszenia fonetycznie - dla Anglika rzecz jasna - *Blutcher*) otrzymała jedna z pierwszych skonstruowanych przez niego lokomotyw.

Blücher w 1914 roku w Kilonii, krótko po montażu nowego masztu.

Fot. zbiory Reinharda Kramera



obyło się bez poważnych uszkodzeń. Dowódca okrętu i oficer nawigacyjny stanęli w związku z zaistniałym zdarzeniem przed sądem. Odpowiadali jedynie za niestaranne pełnienie służby, bowiem popełnienia innego wykroczenia, a tym bardziej przestępstwa im nie udowodniono, wobec czego ponieśli stosunkowo łagodną karę kilku dni aresztu domowego (ściślej kabinowego). Tymczasem nadejść miały wydarzenia brzemienne w skutki dla Niemiec i całego świata. Jeszcze w dniu 28 czerwca 1914 r. *Blücher* uczestniczył w obchodach 50-lecie zdobycia umocnień „Düppeler Schanzen” podczas wojny Prus z Danią w 1864 r., lecz naraz został w trybie natychmiastowym skierowany na przegląd w doku, co było pierwszym etapem niezbędnych przygotowań do pełnienia przez okręt wojennej służby. Czynności tych dokonano szybko i sprawnie dzięki czemu już w dniu 5 sierpnia 1914 r. *Blücher* został oficjalnie uznany za gotowy do uczestnictwa w działaniach bojowych.

Pierwsze akcje

W początkowym okresie wojny *Blücher* działał na Bałtyku, dokąd dnia 3 września 1914 r. przeszedł Kanałem Kilońskim i został włączony w skład sił podległych dowodzącemu na tym akwenie adm. Henrykowi Pruskiemu (bratu cesarza). Pierwsza akcja bojowa w której uczestniczył krążownik miała miejsce w dniu 6 września 1914 r. Reagując na meldunki o aktywności przeciwnika na morzu lub też jak chcą inne źródła by zademonstrować gotowość do zdecydowanego działania mimo utraty krążownika *Magdeburg*¹¹ niemiecki zespół, w którego skład wchodził również *Blücher*, popłynął ku wschodniemu Bałtykowi. Doszło przy tym do potyczki z rosyjskimi okrętami po tym jak z krążownika *Strassburg* dostrzeżono dwie nieprzyjacielskie jednostki, którymi były krążowniki *Bajan* oraz *Pałada*. Niemiec zawrócił ku reszcie własnych okrętów usiłując „podprowadzić” Rosjan pod ich lufy. W rzeczy samej *Blücher* nawet doszedł do strzału. Jednak prowadzony przezeń ogień z dystansu między 14 700 m a 17 800 m nie przyniósł trafień, tym bardziej, że Rosjanie nie zamierzali służyć Niemcom w roli tarcz strzelniczych i szybko wycofali się za obronne pola minowe. Niemcy nie zna-

jąc w nich przejść obawiali się ryzykować wejścia na miny, wobec czego nie mogli ścigać przeciwnika. Tym samym potyczka szybko się zakończyła. Potem jeszcze Niemcy zniszczyli latarnie morską na wyspie Bogskär oraz przechwycili i zatopili rosyjski parowiec *Ulleaborg*. Po odniesieniu tych skromnych sukcesów niemieckie okręty w dniu 9 września 1914 r. zawinęły do Kilonii. Następnie *Blücher* uczestniczył jeszcze w prowadzonych w dniach 23-24 września 1914 roku działaniach demonstracyjnych, te jednak nie przyniosły jakiś konkretnych rezultatów w postaci sprowokowania Rosjan do działania lub niekorzystnego dyslokowania swoich sił. Mając na uwadze dotychczasowy rozwój sytuacji, a także perspektywę nadchodzącej zimy i załodzenia ograniczającego możliwości działania, niemieckie dowództwo uznało, że dalsze przebywanie nowoczesnego i szybkiego okrętu na Bałtyku nie było celowe, wobec czego zdecydowano, by *Blücher* przeszedł na Morze Północne.

Przeciw Anglii

Po dyslokowaniu na Morze Północne *Blücher* został przydzielony do 1 Grupy Rozpoznawczej (1 Aufklärungsgruppe), w skład której wchodziły niemieckie krążowniki liniowe. Okręty te miały niebawem znaleźć się w akcji. Tak się bowiem składało, że niemieckie dowództwo planowało działania ofensywne przeciwko angielskiemu wybrzeżu. Cele tego rodzaju operacji były wielorakie – między innymi miały podnieść własne morale, zademonstrować zdolność do zaczepnych działań niemieckiej floty, a zarazem niezdolność Brytyjczyków do obrony własnego wybrzeża, sprowokować nieprzyjaciela i narzucić mu walkę w niekorzystnych dlań okolicznościach, tak by móc zniszczyć działający samotnie zespół Royal Navy, stanowiąc przykrycie dla operacji minowych etc.

Pierwszym celem Niemców było nadmorskie miasto Great Yarmouth, które niemieckie krążowniki ostrzelały w dniu 3 listopada 1914 r. Sam ostrzał był mało skuteczny bowiem większość niemieckich pocisków upadła na plażę. Również potyczka z patrolującymi brytyjskimi siłami lekkimi nie zakończyła się zwycięstwem gdyż przeciwnik wycofał się pod przykryciem zasłony dymnej. Właściwie jedynym konkret-

nym sukcesem było to, że brytyjski okręt podwodny *D 5*, który usiłował zaatakować Niemców wszedł na minę i zatonął wraz z całą załogą. Tę stratę więcej niż równoważyło zatonięcie po stronie niemieckiej krążownika pancernego *Yorck* – tenże również wszedł na minę (w utrudniającej nawigację mgłę wpłynął na własne pole minowe!) i zatonął z kilkuset osobowymi stratami. Mimo tego sam fakt przeprowadzenia operacji ostrzału angielskiego wybrzeża został w Niemczech uznany za duży sukces, do tego stopnia, że dowodzący 1 Grupą Rozpoznawczą adm. Hipper otrzymał Krzyż Żelazny¹².

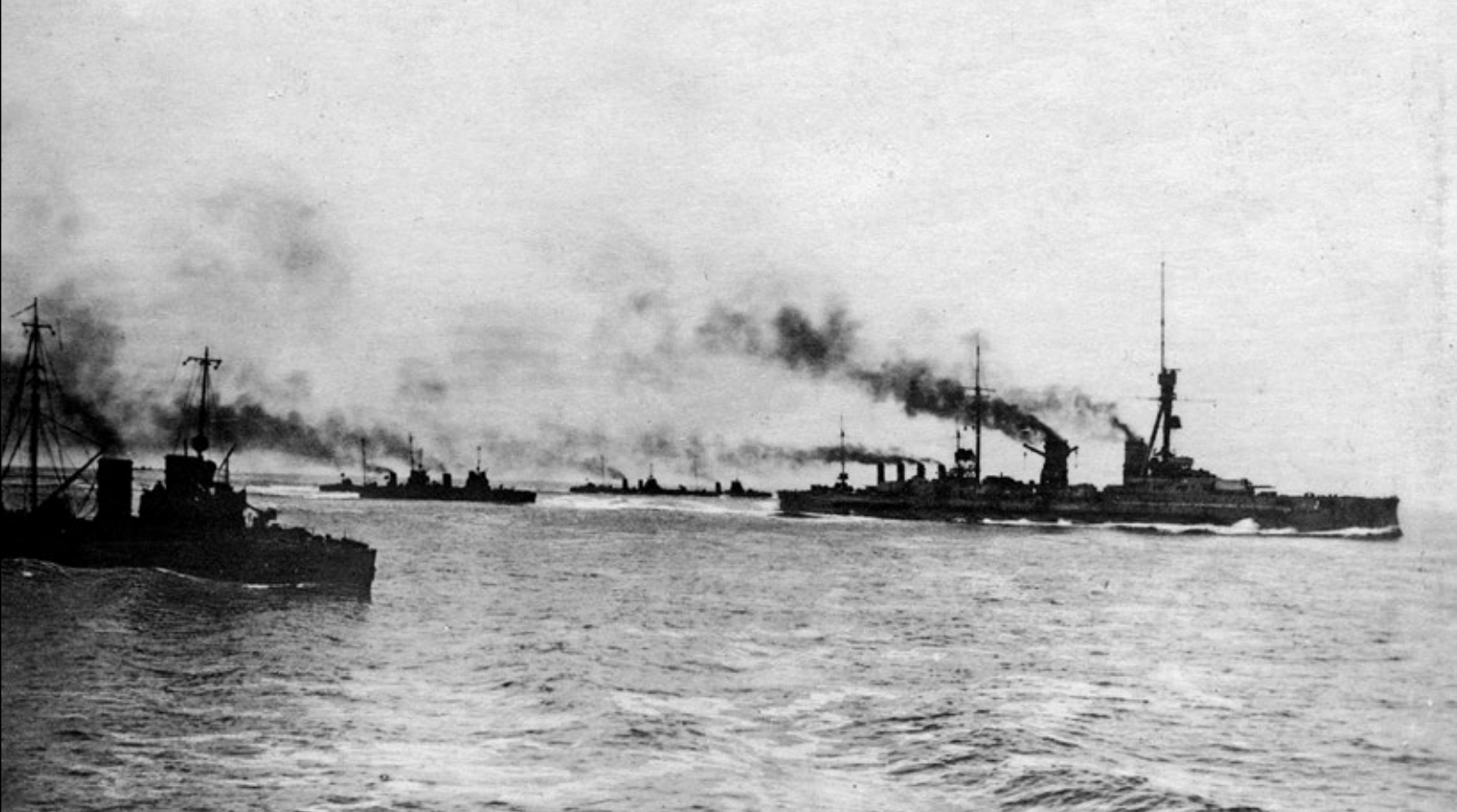
Półtorej miesiąca później przeprowadzono kolejną tego rodzaju operację, lecz tym razem na większą skalę. Mianowicie w dniu 16 grudnia 1914 r. niemieckie okręty zaatakowały trzy miejscowości na angielskim wybrzeżu: Scarborough, Hartlepool oraz Whitby¹³. Bohaterowi niniejszego artykułu przypadł udział w ostrzale Hartlepool, przy czym Brytyjczycy bronili się ogniem artylerii nadbrzeżnej, skutkiem czego *Blücher* został trafiony czterokrotnie, odniósł przy tym stosunkowo lekkie uszkodzenia (choć kilka jego dział zostało wyeliminowanych z walki) i poniósł straty w załodze liczące 9 osób (spotkać też można dane mówiące o 9 zabitych i 2 rannych). Ze swej strony *Blücher* również celnie strzelał: dwoma pociskami głównego kalibru, tj. 210 mm, trafił brytyjski lekki krążownik *Patrol*. Uszkodzony okręt przeciwnika zmuszony był osadzić się na przybrzeżnej płyciźnie.

Podczas powrotu kajzerowskich okrętów z tego wypadu brytyjskiej flocie wprawdzie nie udało się przechwycić napastników, lecz Niemcy zdawali sobie sprawę, że przeciwnik usiłował to zrobić, z czego jasno wynikało, że w jakiś sposób posiadał wiedzę o ich ruchach. W rzeczy samej dzięki zdobyciu we własnym zakresie oraz otrzymaniu od sojuszniczej Rosji niemieckich szyfrów (vide wspomniany już „*Niezwykły połów*” OW 2/2015) korespon-

11. Wszedł na mieliznę i został zniszczony przez własną załogę. Niemniej Rosjanom udało się znaleźć we wraku (względnie jego bezpośrednim otoczeniu) aż trzy księgi szyfrów – patrz „*Niezwykły połów*” OW 2/2015.

12. Co prawda choć odznaczenie przyjął, to jednak go nie nosił, bowiem ocenił, że podczas operacji przeciw *Great Yarmouth* nic wielkiego nie osiągnął i trudno odmówić mu racji.

13. Można by powiedzieć cztery, o ile liczyć West Hartlepool jako osobną miejscowość.



Unikatowa fotografia *Blüchera* z 1915 roku z flotyllą torpedowców (niszczycieli), za nim widoczne cztery kominy lekkiego krążownika *Rostock*.
Fot. zbiory Reinharda Kramera

dencja radiowa, a tym samym również zamiary wroga nie były dla Brytyjczyków tajemnicą. Jednak Niemcy na to nie wpadli, miast tego wyciągając błędny wniosek – ten mianowicie, że o ruchach niemieckich okrętów zapewne donoszą przekupieni przez Anglików szyprowie holenderskich trawlerów rybackich dokonujących połowów na Ławicy Dogger (Dogger Bank) jak też kryjące się wśród nich brytyjskie jednostki rozpoznawcze¹⁴. Wychodząc z tych, błędnych jak już wyjaśniono, założeń, Niemcy zdecydowali się dokonać wypadu przeciwko jednostką rybackim łowiącym na Ławicy Dogger. Trzon sił mających przeprowadzić wypad stanowiła 1 Grupa Rozpoznawcza. W jej składzie znajdował się również *Blücher*, przy czym jego udział w tej operacji uznano za jak najbardziej zasadny, tym bardziej, że krążownik liniowy *Von der Tann* był „wyłączony z gry” akurat przechodząc remont. Ze swej strony Brytyjczycy poznali zamiary przeciwnika dzięki nasłuchowi radiowemu i postanowili narzucić mu walkę. Główną rolę w planowanej rozprawie z Niemcami odegrać miały krążowniki liniowe Royal Navy.

Ostatni bój

Opisane powyżej okoliczności doprowadziły do Bitwy na Ławicy Dogger stoczonej w dniu 24 stycznia 1915

r. Co się dotyczy całościowego opisu wydarzeń, to autor pozwoli sobie odeśłać Czytelników do artykułu „*Dogger Bank 1915*” (OW 5/2005), natomiast poniżej przedstawiony zostanie udział w bitwie samego *Blüchera*.

Mianowicie *Blücher* jako płynący na końcu szyku niemieckich okrętów jako pierwszy znalazł się w zasięgu dział ścigających ich brytyjskich krążowników liniowych. Z dystansu prawie 18 300 m¹⁵ czołowy brytyjski okręt i zarazem flagowiec całego zespołu, *Lion*, otworzył ogień. Pierwsza salwa była za krótka, druga przeniosła, lecz to właśnie pozwoliło Brytyjczykom „złapać” właściwą odległość, i już trzecia salwa była celna przynosząc jedno trafienie. Koniecznym jest w tym miejscu zauważyć, że były to strzały i co ważne celne strzały oddane w realnej walce na największym do tamtego czasu dystansie jej prowadzenia. Był to widomy znak jak bardzo wzrosły praktyczne (nie chodzi o teoretyczną tylko donośność) możliwości toczenia artyleryjskiego boju w porównaniu z chociażby o dekadę wcześniejszą wojnę Rosji z Japonią. Przy tym dodać należy jeszcze i tę uwagę, że zważywszy na mierną celność ognia w dalszej części bitwy, tym razem Brytyjczycy strzelali wyjątkowo dobrze. Niebawem w toku wymiany artyleryjskiego ognia *Blücher* otrzymał kilka kolejnych trafień (póki co nie zagraża-

jących jego żywotności), lecz sam też celnie strzelał, w szczególności jego pocisk wyłączył z akcji lewą armatę wieży „A” (pierwszej dziobowej) krążownika liniowego *Lion*, choć sam pancerz wieży nie został przebity. Niemiecki krążownik stał się również celem zespołowego ataku torpedowego brytyjskich niszczycieli, lecz wobec silnego ognia obronnego wycofały się one nie doszedłszy do *Blüchera* na mniej niż 6400 m (w bryt. źródłach 7 tys. jardów).

Jednak okrętowi nie dane było wyjść obronna ręką z tej bitwy. Otóż po upływie ponad dwóch godzin od rozpoczęcia walki brytyjski pocisk dużego kalibru – jak wynika z dostępnych źródeł kal. 305 mm z krążownika liniowego *New Zealand* – przebił pokład pancerny i pech chciał, że eksplodował w korytarzu służącym podawaniu amunicji z dziobowej komory amunicyjnej do wież bocznych (patrz wyżej - Uzbrojenie). Skutkiem tego doszło do zapalenia od 30 do 40 znajdujących się tamże ładunków miotających. Eksplozja i pożar, który trawił wnętrze okrętu spowodowały, prócz wyłączenia z ak-

14. Ponadto usiłowano ująć szpiega (to znaczy „szpiega”, bowiem taki nie istniał) działającego w Niemczech, który przekazywał wrogowi tak dokładne informacje o ruchach niemieckiej floty.

15. W źródłach bryt. 20 tys. jardów, co daje dokładnie 18 280 m, jednak rzecz jasna oryginalnie podana odległość miała charakter orientacyjny i takie też winno być jej przeliczenie.

cji obydwu przednich wież bocznych, również szereg innych uszkodzeń, w szczególności głównego rurociągu parowego. Ostatnie z wymienionych było w istocie najdotkliwsze, bowiem spowodowało, że prędkość *Blüchera* spadła pierw do 17 węzłów, potem do 15 w., a następnie jeszcze niżej. Otrzymanie tego jednego trafienia właściwie przesadziło los okrętu.

Nim przedstawiony zostanie ostateczny koniec *Blüchera* zasadnym jest w kilku słowach streścić najważniejsze z pozostałych wydarzeń toczącej się bitwy. Mianowicie po stronie niemieckiej poważnie uszkodzony został okręt flagowy, krążownik liniowy *Seydlitz*, gdyż trafienie ciężkim pociskiem w rufę przebiło pancierz barbety i spowodowało pożar ładunków miotających i wypalenie obydwu rufowych wież. Jednak zalanie komory amunicyjnej zapobiegło jej eksplozji i zagładzie okrętu. Z kolei po stronie brytyjskiej poważnie uszkodzony został *Lion*, (też flagowiec zespołu) który wyszedł z szoku. Na skutek niejednoznacznych rozkazów pozostałe brytyjskie krążowniki liniowe skoncentrowały swój ogień na już ciężko uszkodzonym *Blücherze*. Tymczasem reszta niemieckich okrętów salwowała się ucieczką bowiem wobec poważnego uszkodzenia własnego okrętu flagowego i przewagi Brytyjczyków w liczbie zdolnych do walki wielkich okrętów o kontynuowaniu bitwy nie mogło być mowy.

Tak więc *Blücher* pozostał osamotniony, lecz nie miał zamiaru „ta-

nio sprzedać skóry” i dzielnie się bronił. Zdołał jeszcze poważnie uszkodzić (trafienie w kotłownię) brytyjski niszczyciel *Meteor*. Odpowiadał też jak mógł na ogień ostrzeliwujących go brytyjskich krążowników liniowych, między innymi dwoma pociskami trafił *Tigera*. Lecz przewaga Brytyjczyków była zbyt duża i uciszane trafieniami kolejno milkły działa niemieckiego okrętu. Jako ostatnia strzelała wieża rufowa, nawet po tym, jak odniosła uszkodzenia i pozostało sprawne tylko jedno działo. Wreszcie *Blücher* przestał się bronić i już tylko biernie przyjmował ciosy. Otrzymał circa 70 trafień (źródła niemieckie mówią nawet o około setce) i został kompletnie zdemolowany, miał nawet palić się węgiel w bunkrach paliwowych. Na koniec niemiecki okręt został przez krążownik *Arethusa* (spotkać też można informację, że była to *Aurora*) „dobity” dwiema¹⁶ torpedami, z pośród których jedna trafiła w śródkręcie, a druga pod rufową wieżę. Na skutek storpedowania okręt przewrócił się do góry dnem przez lewą burtę. Ponoć gdy *Blücher* tonął niemieccy marynarze mieli śpiewać „Stolz weht die Flagge Schwarz-Weiß-Rot” oraz inne patriotyczne pieśni. Jeszcze przez chwilę krążownik unosił się na falach w położeniu stępką do góry, by niebawem całkowicie skryć się pod wodą. Wrak okrętu spoczywa na głębokości 40-60 m na pozycji 54°20'0"N i 5°42'59"E.

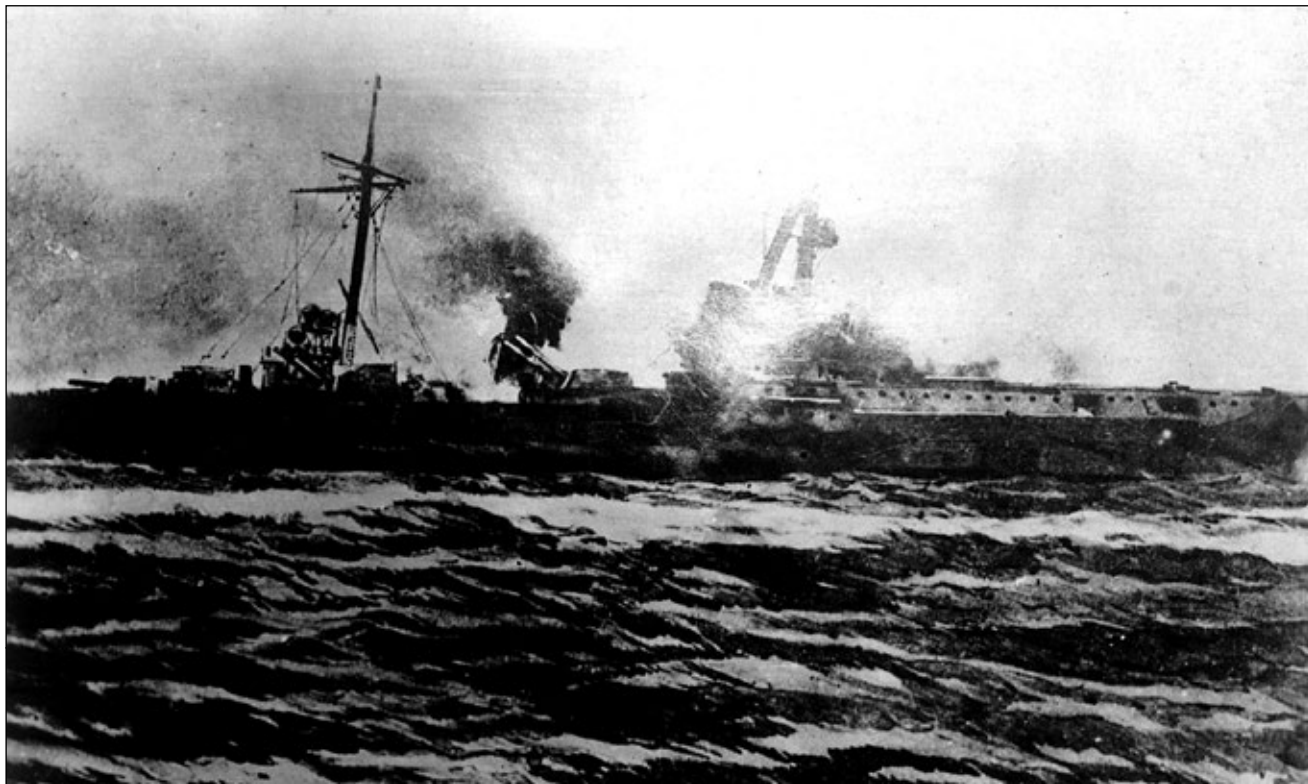
Tak więc *Blücher* został zatopiony i Brytyjczycy przystąpili do pod-

noszenia Niemców z wody. Z ratowaniem załogi niemieckiego okrętu związana jest pewna anegdota. Ponoć gdy pochodzący z miasta Hull marynarz „Nobby” Clark pomagał wejść na pokład krążownika *Arethusa* jednemu z członków załogi *Blüchera* okazał się nim być ... jego przedwojenny sąsiad! Tenże zaraz go rozpoznał i powitał słowami: „Hallo Nobby fancy meeting you here” – „Cześć Nobby, zabawne spotkać cię tutaj.” Żałować można tylko, że dostępne źródła milczą w jaki sposób mieszkaniowiec angielskiego Hull został marynarzem Kaiserliche Marine. Niestety akcja ratunkowa napotkała na nieprzewidziane trudności. Oto nad miejsce, gdzie rozgrywał się dramat nadleciał niemiecki sterowiec L 5 (LZ 28) oraz wodnosamolot. Niemieccy lotnicy w przekonaniu, że są świadkami tonięcia brytyjskiego okrętu i ratowania jego załogi przez inne brytyjskie jednostki postąpili w sposób łączący starodawną rycerskość ze współczesnym humanitaryzmem bombardując, co było pod nimi. Jak wynika z publikowanych w ówczesnej brytyjskiej prasie relacji uczestników wydarzeń jedna ze zrzuconych bomb okazała się celna, bowiem wybuchła wśród pływających w wodzie ludzi. Skutkiem tego czterech niemieckich marynarzy, którzy przeżyli zatopienie ich okrętu przez Brytyjczyków zginęło od bomby zrzuconej

16. W niemieckich źródłach sugeruje się, że aż siedmioma torpedami, lecz wydaje się, że była to liczba podwodnych pocisków niecelnie wystrzelonych przez bryt. niszczyciele.

Płonący i przechylający się na lewą burtę *Blücher*.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza



przez Niemców. Co gorsze, choć okręty brytyjskie i ich załogi od bombardowania nie ucierpiały, to jednak dalsze przebywanie na tym akwenie uznano za niebezpieczne, wobec czego jednostki RN odpłynęły. Ilu ludzi z tego powodu zostawiono w wodzie niemożliwym jest stwierdzić, pewne natomiast jest, że żaden z nich nie przeżył, co nie dziwi, bowiem zimą temperatura wody powierzchniowej w Morzu Północnym wynosi od 2°C do 7°C (najczęściej około 3°C). W każdym razie poszło na dno wraz z okrętem lub zmarło w wodzie już po jego zatonięciu wielu set niemieckich marynarzy. Często podawana jest liczba 792 ludzi, choć wobec braku pewności co do liczebności załogi podczas ostatniego wyjścia w morze, jak też braku pewności co do liczby uratowanych (patrz niżej) straty osobowe krążownika traktować trzeba orientacyjnie.

Nie wiadomo ilu ludzi zginęło, lecz co też ciekawe nie do końca wiadomo też ilu uratowano. Najczęściej podawane są liczby 189, 234 lub 281 uratowanych, ale spotkać można też inne. W każdym razie wśród ocalonych był dowódca okrętu Fregattenkapitän Erdmann oraz jego zastępca Korvettenkapitän Ross (obaj ranni). Niestety FKpt Erdmann nabawił się podczas przymusowej „kąpieli” zapalenia płuc i już 15 lutego 1915 r. zmarł. Prócz niego brytyjskiej niewoli nie przeżyło jeszcze 20 innych uratowanych z wody członków załogi okrętu. O ile wiado-

mo wszyscy spoczywają na niemieckim cmentarzu wojennym Cannock Chase German Military Cemetery położonym w środkowej Anglii. W samych Niemczech poległym członkom załogi krążownika *Blücher* poświęcony jest pomnik stojący na Nordfriedhof (Cmentarza Północny) w Kilonii.

Dodać warto, że tonięcie *Blüchera* zostało uwiecznione na fotografiach. Bardzo znane, należące chyba do najbardziej rozpoznawalnych fotografii tego rodzaju, jest zdjęcie ukazujące przewracający się krążownik. Znaczna część dna jest odsłonięta, na burcie gromadzą się członkowie załogi, a wśród kłębow jasnego dymu widać zadarte ku górze lufy armat bocznych wież oraz fokmaszt. Co ciekawe wydaje się, że tonięcie okrętu nie tylko zostało sfotografowane, lecz być może również sfilmowane, bowiem jeszcze podczas „Wielkiej Wojny” miano ponoć wyświetlać film ukazujący zagładę krążownika celem zbierania funduszy na pomoc sierotom. Niestety ów film (zakładając, że w ogóle istniał) jest zapomniany, zaś autorowi nie udało się natrafić ani na jakiś jego fragment, ani tym bardziej na całość.

Zamykając opis historii okrętu godzi się jeszcze przywołać wszystkich jego dowódców. Mianowicie krążownikiem pancernym *Blücher* kolejno dowodzili (okres): Kapitän zur See Freiherr von Rössing (X 1909 – IX 1910), Kapitän zur See Scheidt (IX 1910 – IV 1911), Kapitän zur See Trendtel (IV 1911– IX

1911), Kapitän zur See Pieper (IX 1911– IX 1913) oraz Fregattenkapitän Erdmann (IX 1913 – I 1915).

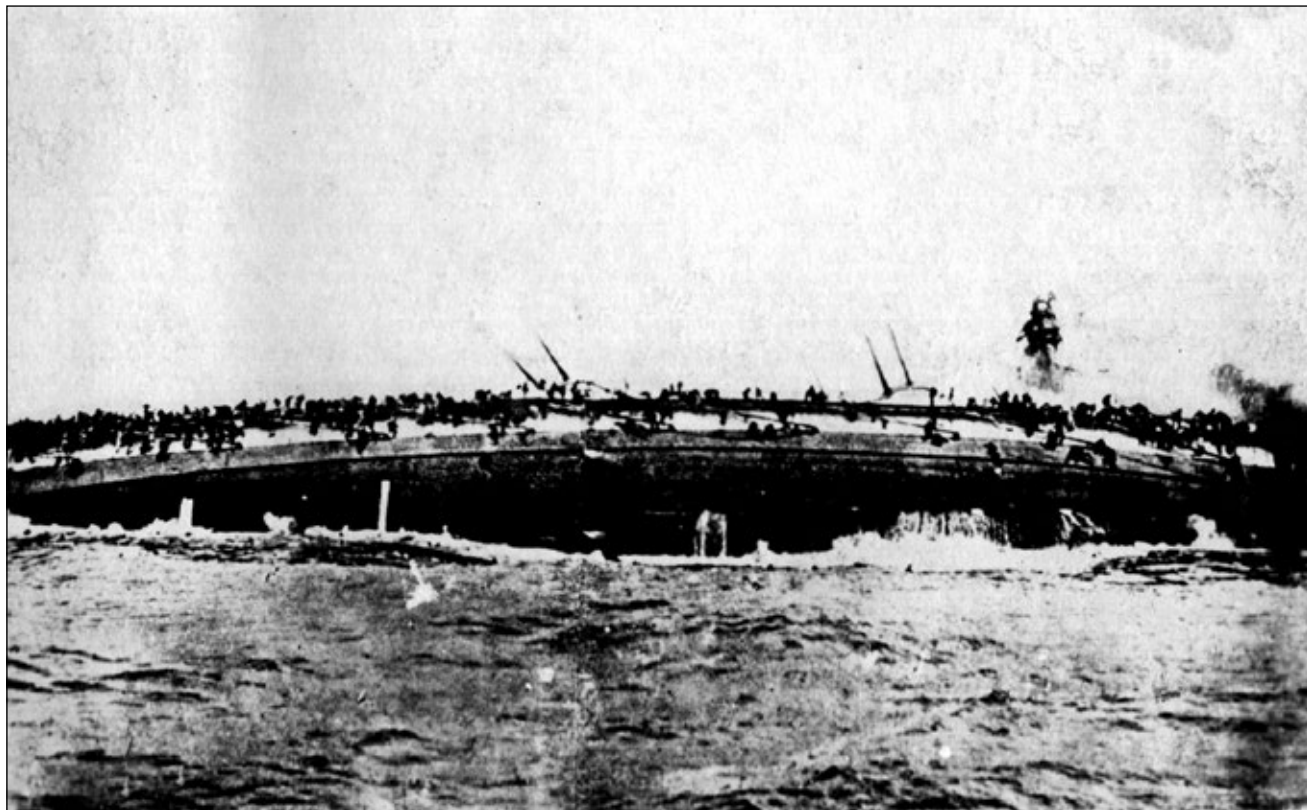
Konkluzja

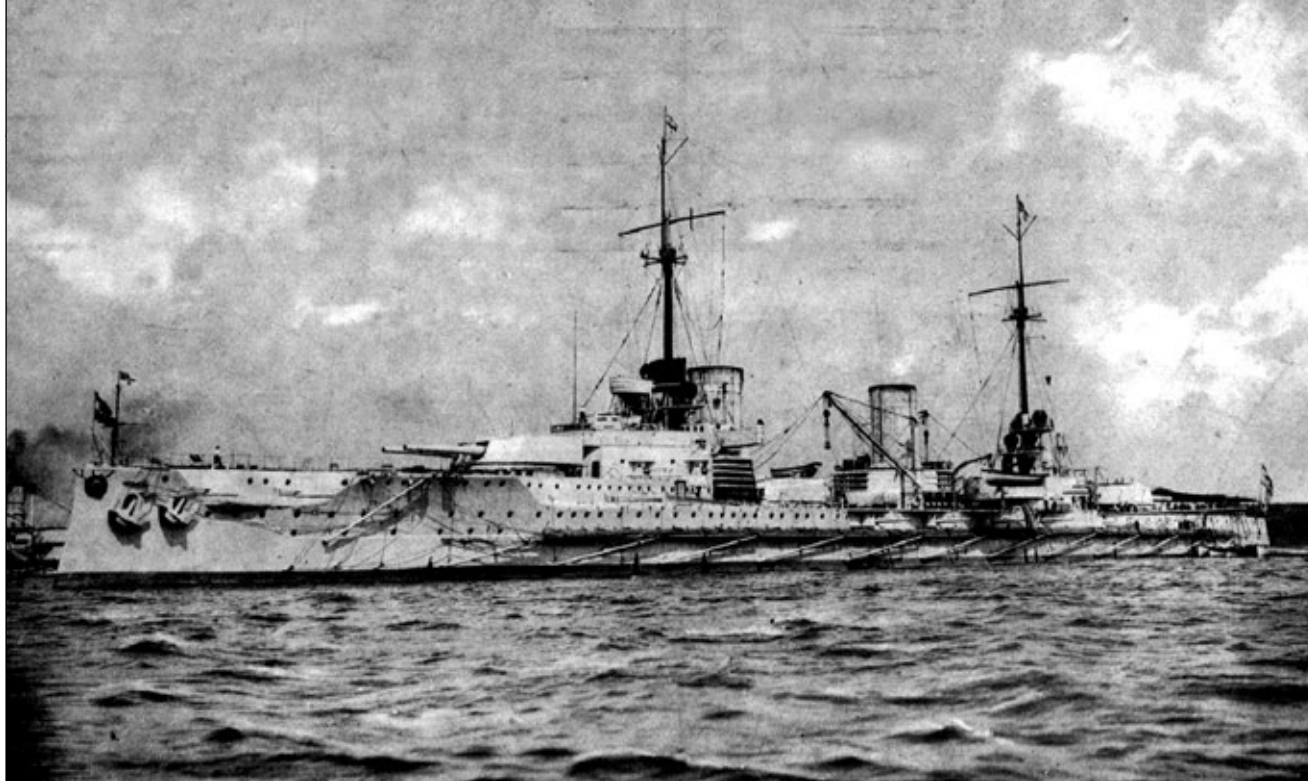
Blücher znajduje się wśród najbardziej krytykowanych okrętów kajzerowskiej floty, jako nieudany i nietrafiony pod względem koncepcyjnym.

Zaryzykować można jednak twierdzenie, że ocena taka nie do końca jest słuszna. Należy tak jak uczyniono to na wstępie podkreślić, że Niemcy postępowali logicznie podchodząc „klasycznie” do kwestii drednotów i odpowiadającego im okrętu w klasie krążowników budując jednostkę z jednolitą artylerią główną ale mniejszego kalibru aniżeli stosowaną na okrętach liniowych. Co więcej, całkiem poważnie rozpatrywano budowę takich okrętów dla Royal Navy. Mianowicie Brytyjczycy opracowali dwa, oznaczone E2 i E3 projekty dużego krążownika mającego stanowić alternatywę dla krążowników liniowych. Okręty te przy zakładanej wyporności 15 500-17 850 ton miał być uzbrojone w osiem dział kal. 234 mm (vide *Krążowniki 1912 roku Royal Navy* OW 2/2012). Tak więc i postronnie brytyjskiej mogły powstać takie okręty. Jednak w ostatecznym rozrachunku tak się nie stało. Gdy bowiem Niemcy poznali charakterystyki typu „Invincible” (w szczególności kaliber ich dział odpowiadający kalibrowi uzbrojenia pancerników)

Ostatnie chwile krążownika krótko przed zatonięciem.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza





Krażownik liniowy *Von der Tann* będący następcą *Blüchera*.

Fot. zbiory Andrzeja Danielewicza

również i oni rozpoczęli budowę krążowników liniowych¹⁷ z artylerią główną odpowiadającą pod względem kalibru artylerii pancerników. W tym stanie rzeczy, gdy główny rywal Royal Navy zaczął budować krążowniki liniowe Brytyjczycy również musieli budować kolejne okręty tej klasy – jest to logika, którą narzuca tak zwany wyścig zbrojeń. W tym stanie rzeczy ani dla *Blüchera* ani dla całkiem ciekawych brytyjskich projektów krążowników miejsca już nie było.

Poświęcając jeszcze kilka słów samemu okrętowi, to jest on zasadniczo krytykowany z trzech powodów: zbyt słabej artylerii głównej, tłokowego, a więc przestarzałego w porównaniu z turbinami, napędu oraz słabego opancerzenia i ogólnie niskiej żywotności. Prawdą jest, że wobec odpowiadającej pod względem kalibru artylerii głównej krążowników liniowych

działa *Blücher* kal. 210 mm są słabsze, niemniej w praktyce były zdolne zadawać bolesne ciosy brytyjskim okrętom, szczególnie, że na skuteczność ognia wpływał też bardzo dobry i praktycznie do końca istnienia krążownika modernizowany system kierowania ogniem. Tłokowe maszyny parowe co prawda ustępowały turbiną, lecz zważywszy, że pierwsze niemieckie drednoty również miały napęd tłokowy, taki napęd w przypadku pierwszego niemieckiego wielkiego krążownika nowego typu nie powinien być powodem nadmiernej krytyki. Przy tym maszyny te były bardzo dobrej jakości i zapewniały rozwijanie stosunkowo wysokiej prędkości. Również opancerzenie należy oceniać w sposób biorący pod uwagę odporność opancerzenia innych okrętów. Jak wspomniano już powyżej w trakcie Bitwy na Dogger Bank krążownik

liniowy *Seydlitz* został trafiony brytyjskim pociskiem kal. 343 mm, który przebił liczący circa 230 mm pancierz barbety rufowej wieży głównego kalibru niemieckiego okrętu. Rzecz tu przypomniano by wskazać, że trudno było wówczas o pancierz zdolny rzeczywiście chronić przed pociskami najcięższego kalibru, a legendarna wręcz żywotność niemieckich okrętów wynikała nie tylko z silnego opancerzenia, lecz również z ogólnie solidnej budowy, dobrego wyposażenia i wyszkolenia w zakresie walki o żywotność okrętu i innych czynników. Nie od rzeczy jest przy tym zauważyć, że *Blücher* i tak wykazał się dużą odpornością bowiem zatonął dopiero po otrzymaniu kilkudziesięciu trafień pociskami artyleryjskimi

17. Na ile *Von der Tann* i kolejne niemieckie okręty były krążownikami liniowymi, a na ile szybkimi pancernikami jest tematem dla odrębnych rozważań.

***Blücher* umieszczony dla porównania między ostatnim klasycznym niemieckim krążownikiem pancernym, a pierwszym niemieckim pełnowartościowym krążownikiem liniowym (*Scharnhorst* i *Von der Tann* odpowiednio), dodatkowo dla celów porównawczych przytoczono również dane pierwszego brytyjskiego krążownika liniowego *Invincible*.**

	<i>Scharnhorst</i>	<i>Blücher</i>	<i>Von der Tann</i>	<i>Invincible</i>
Wymiary	144,6 x 21,6 x 8,37 m	161,8 x 24,5 x 8,56 m	171,7 x 26,6 x 9,17 m	172,8 x 23,9 x 9,1 m
wyporność	12 985 ton	15 842 t.	19 370 ton	17 300 ton
Moc maszyn	25 644 KM	34 000 KM	42 000 KM	41 000 KM
Prędkość maks	22,5 węzłów	24,5 węzłów	27,75 węzłów	25 węzłów
Opancerzenie (pas główny)	152,4 mm	180 mm	250 mm	152,4 mm
Uzbrojenie	8 x 210 mm 6 x 150 mm 18 x 88 mm 4 x 450 mm w.t.	12 x 210 mm 8 x 150 mm 16 x 88 mm 4 x 450 mm w.t.	8 x 280 mm 10 x 150 mm 16 x 88 mm 4 x 450 mm w.t.	8 x 305 mm 16 x 102 mm 5 x 457 mm w.t.
Załoga	840 ludzi	853 ludzi	923 ludzi	1032 ludzi

Powyższe dane należy traktować orientacyjnie

Blücher oraz wybrane typy niemieckich, amerykańskich i japońskich krążowników ciężkich. O ile różnice w mocy maszyn i prędkości są znaczne, to jednak mając na względzie 20-30 lat różnicy w czasie pozostałe charakterystyki porównywanych okrętów można uznać za zbliżone.

	<i>Blücher</i>	<i>Admiral Hipper</i>	<i>Tone</i>	<i>Baltimore</i>
Wymiary	161,8 x 24,5 x 8,56 m	206 x 21,8 x 7,7 m	189,1 x 19,4 x 6,2 m	205,26 x 21,59 x 8,18 m
wyporność	15 842 t.	14 247 t.	11 392 t.	14 733 t.
Moc maszyn	34 000 KM	132 000 KM	152 000 KM	120 000 KM
Prędkość maks.	24,5 węzłów	32,5 węzłów	35 węzłów	33 węzłów
Opancerzenie (pas główny)	180 mm	80 mm	100 mm	152,4 mm
Uzbrojenie	12 x 210 mm 8 x 150 mm 16 x 88 mm 4 x 450 mm w.t.	8 x 203 mm 12 x 105 mm 12 x 533 mm w.t.	8 x 203 mm 8 x 127 mm 12 x 610 mm w.t.	9 x 203 mm 12 x 127 mm lekka art. plot.
Załoga	853 ludzi	1600 ludzi	874 ludzi	1146 ludzi

Powyższe dane należy traktować orientacyjnie

oraz dwoma torpedami. Oczywiście okręt miał też i wady, w szczególności jego wadą był wielokrotnie już wspomniany korytarz służący podawaniu amunicji do wież bocznych – trafienie weń stało się główną przyczyną utraty jednostki.

Godzi się jeszcze omówić jedną kwestię, a mianowicie pytanie postawione w tytule niniejszego artykułu. Otóż może wydać się ono kontrowersyjne, a próba udzielenia na nie odpowiedzi wręcz „heretycka”. Niemniej warto zauważyć, że późniejsze krążowniki ciężkie z artylerią kal. 8 cali (203 mm) oraz nierzadko wypornością rzędu kilkunastu tysięcy ton – zaznaczyć należy, że organicznie do 10 tys. ton było

od początku przez niektórych sygnatariuszy Traktatu Waszyngtońskiego omijane, a w trakcie II wojny światowej całkowicie już ignorowane – były pod tymi względami zbliżone do *Blüchera*, choć miały od niego znacznie mocniejsze siłownie i były od niego szybsze, ale też słabiej opancerzone. Tym samym uprawnione wydaje się twierdzenie, że okręt choć nie pasował do jednostek mu współczesnych, to jednak pod względem ogólnej koncepcji był prawidłowo przemyślany, a w pewnym sensie wyprzedzał swoją epokę.

Na tym zakończyć można rozważania w przedmiotowej kwestii, a ostateczną odpowiedź czy *Blücher* był ostatnim niemieckim krążownikiem

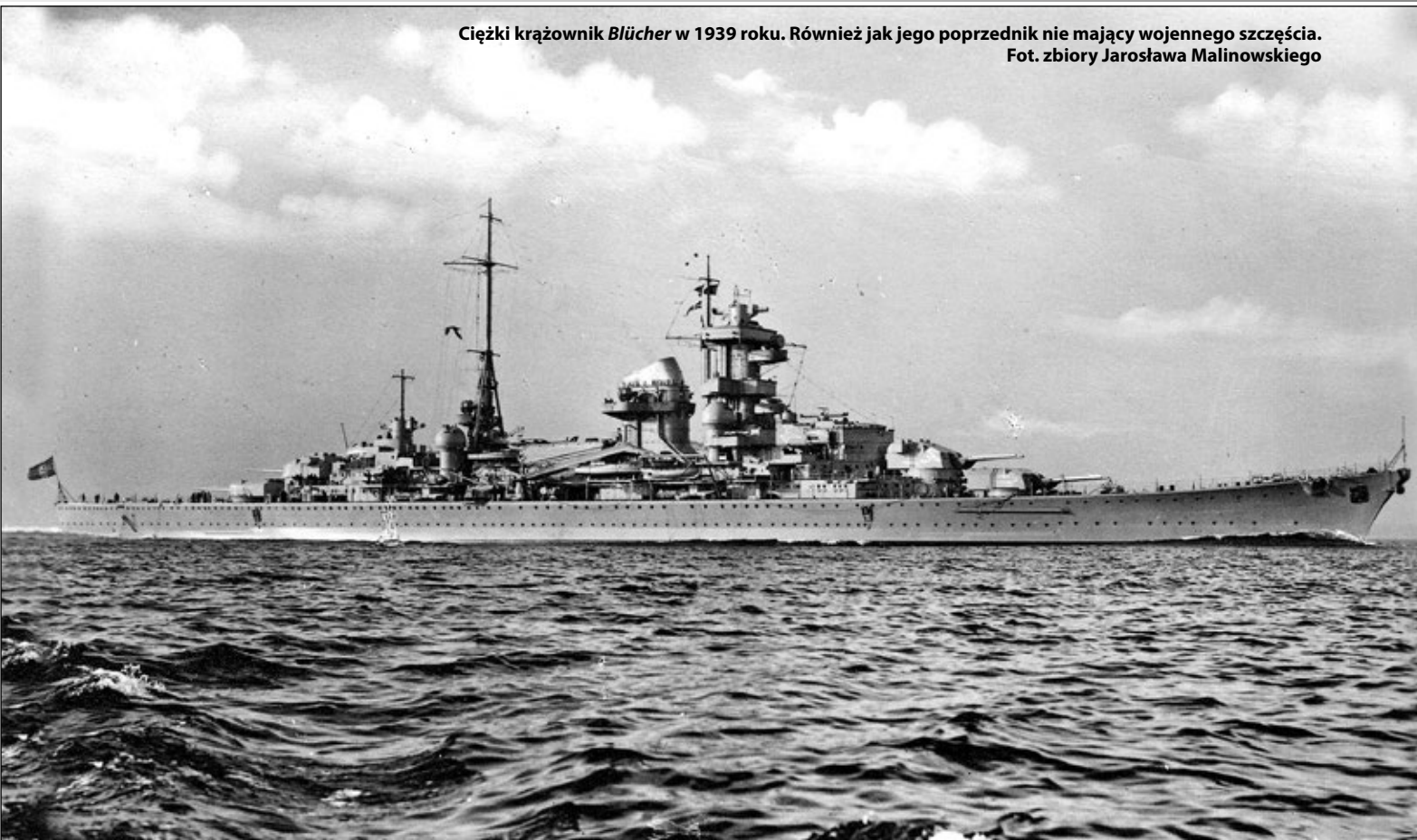
pancernym, pierwszym krążownikiem liniowym, czy też protoplastą krążowników ciężkich pozostawić Czytelnikom.

Bibliografia

- Grießmer A. *Große Kreuzer der Kaiserlichen Marine 1906–1918. Konstruktionen und Entwürfe im Zeichen des Tirpitz-Plans* Bonn 1996.
- Gröner E., Jung D., Maass M. *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Band 1: Panzerschiffe, Linienschiffe, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Kanonenboote* Monachium 1982.
- Gerhard Koop, Klaus-Peter Schmolke, *Die Große Kreuzer Kaiserin Augusta bis Blücher*, Bonn 2002.
- Erwin Strobusch, *Markante Kriegsschiffsentwürfe der Kaiserlichen Marine*, „Marine Rundschau” 7/1976.
- „Warship” oraz „Warship International” numery różne.

SUPLEMENT

**Ciężki krążownik *Blücher* w 1939 roku. Również jak jego poprzednik nie mający wojennego szczęścia.
Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego**





Krażownik pancernopokładowy Elli

Turecka marynarka wojenna jeszcze przed wybuchem wojen bałkańskich zdawała sobie sprawę, że z przestarzałymi jednostkami nie będzie w stanie utrzymywać swojej obecności na Morzu Egejskim, ani zabezpieczać linii zaopatrzenia dla swojej armii stacjonującej w europejskiej części Imperium. W październiku 1909 r. zakupiła krążownik pancerny *Georgios Averof*, którego pełen potencjał ujawnił się w czasie wojen bałkańskich. By zachować swoją dominującą pozycję w rejonie, rząd turecki przyjął program rozbudowy marynarki wojennej do rozmiarów, które pozwoliłyby na pokonanie flot sąsiednich. Nowy dreadnot *Reşadiye*¹ zamówiony w 1911 r. miał wejść do służby pod turecką banderą w kwietniu 1914 r. Następnie, w grudniu 1913 r., zakupiono prawie ukończony pancernik *Rio de Janeiro*², który przemianowano na *Sultan Osman I*. W Grecji zdawano sobie sprawę z tego, że flota nie będzie w stanie obronić rozległego wybrzeża, ani dorównać Turkom w kwestii nowych zakupów. W tej sytuacji wzmocnienie floty sta-

ło się celem nadrzędnym. Najpierw, w 1912 r., w stoczni Bremen Vulkan w Niemczech zamówiono pancernik *Salamis*. Okręt miał zostać ukończony rok po *Reşadiye* i siedem miesięcy po *Sultan Osman I*, co pozostawiało flotę grecką bez jednostki zdolnej dorównać okrętom tureckim. Grecy zdecydowali się na zakup okrętów z drugiej ręki, które można by natychmiast wprowadzić do służby. W czerwcu 1914 r. zakupiono amerykańskie predrednoty *Mississippi* i *Idaho*, które po zmianie nazw na *Kilkis* i *Lemnos* miały tymczasowo wypełnić tę lukę.

W New York Shipbuilding Company w New Jersey powstawał, budowany dla Chin, krążownik pancernopokładowy *Feihong* (飛鴻), który czekał na nowego nabywcę. Stępkę pod jego budowę położono w 1910 r. Projekt powstał w oparciu o krążowniki pancernopokładowe *Zhaohe* (肇和) i *Yingrui* (應瑞), które wcześniej zamówiono w stocznich brytyjskich. *Fei Hung*, zwodowany 4 maja 1912 r. i ukończony w listopadzie roku następnego, różnił się od podobnych

mu jednostek zbudowanych w Wielkiej Brytanii wymiarami, uzbrojeniem i opancerzeniem. Wszystkie trzy okręty miały pełnić głównie funkcje jednostek szkolnych, dlatego posiadały zróżnicowane uzbrojenie artyleryjskie, aby zwiększyć skuteczność szkolenia załóg, które mogły się zapoznać z różnymi systemami uzbrojenia. Wybuch rewolucji Xinhai na przełomie lat 1911 i 1912 oraz problemy finansowe zmusiły Chińczyków do anulowania zakupu, a jednostka została wystawiona przez stocznice na sprzedaż. W kwietniu 1914 r. *Feihong* został w końcu sprzedany do Grecji. Jednostkę przemianowano na *Elli* (można się również spotkać z pisownią *Helle*, oryginalna pisownia - Έλλη) 14 maja

1. *Reşadiye*: stępkę położono 1 sierpnia 1911 r. w stoczni Vickersa w Barrow-in-Furness, zwodowany 3 września 1913 r., budowę ukończono w sierpniu 1914 r. Wyporność: 22 780 t, długość: 160 m, szerokość: 27,9 m, uzbrojenie: 10x345 mm (5xII), 16x152 mm (16xI), 4x76 mm (4xI), 4 x 533 mm w.t. 21, załoga 1070.

2. *Rio de Janeiro*: stępkę położono 14 września 1911 r. w stoczni Armstronga w Elswick, zwodowany 22 stycznia 1913 r., budowę ukończono w sierpniu 1914 r. Wyporność: 27 500 t, długość: 192,6 m, szerokość: 27,1 m, uzbrojenie: 14x305 mm (7xII), 20x152 mm cali (20xI), 10x76 mm (12xI), 3x533 mm w.t., załoga 1115.

1914 r. Nazwa pochodzi od bitwy koło przylądka Elli, stoczonej 3 grudnia 1912 r., w której flota grecka zmusiła turecką do odwrotu.

Elli był jednym z pierwszych greckich okrętów napędzanych turbiną parową. Trzy turbiny Parsonsa z przekładniami, o projektowej mocy na wale 6000 KM, napędzały trzy śruby, które rozpędzały jednostkę do prędkości 18 w. Czasem, gdy trzy opalane węglem i ropą kotły Thornycrofta działały przy podwyższonym ciśnieniu, udawało się osiągnąć większą prędkość. Na próbach prędkości, przy mocy na wałach 8640 KM, osiągnięto 20,3 w., co spowodowało konieczność remontu kotłów, aby uzyskać za kontraktowaną przy zakupie prędkość 22 w. Niska prędkość była najprawdopodobniej powodem, dla którego kapitan Alexandros Douroutis (wysłany do USA przez grecką marynarkę wojenną celem poszukiwania jednostek nadających się do zakupienia) był stanowczo przeciwny zakupowi krążownika.

Elli był lekko opancerzony - burtowy pas pancerny na linii wodnej miał grubość 50 mm, natomiast pokład pancerny zaledwie 25 mm grubości. Współczesne mu krążowniki były również lekko opancerzone, ale rozwijając dużą prędkość były w stanie uciec przed każdym silniejszym przeciwni-

kiem. Jednocześnie ich uzbrojenie pozwalało na pokonanie szybszej, ale słabiej uzbrojonej jednostki wroga. Z tego powodu słabo opancerzony i powolny *Elli* był praktycznie bezbronny wobec nowych, tureckich pancerników, które mogły osiągać prędkość 21-22 w. Artylerię główną stanowiły dwa działa 152 mm Armstronga umieszczone na dziobie i rufie. Chroniły je otwarte od tyłu maski, które nie stanowiły wystarczającej osłony szczególnie dla ładowniczych. Okręt miał również dwie wyrzutnie torped 457 mm, umieszczone na pokładzie głównym, pomiędzy masztem przednim, a pierwszym kominem. Plusem ustawienia ich na pokładzie był szerszy kąt ostrzału, niż w przypadku wyrzutni podwodnych, jednak minusem było narażenie ich na uszkodzenie w wyniku ostrzału artyleryjskiego. Jednostka miała trzy pokłady. Najniższy, na którym znajdowały się kotły, turbiny i prądnice, był podzielony na 12 przedziałów.

Banderę grecką podniesiono na *Elli* 18 czerwca, a następnie okręt popłynął do Grecji pod dowództwem kapitana Douroutisa. Jednostka nigdy nie spotkała swoich tureckich przeciwników, bo zarówno *Reşadiye*, jak i *Sultan Osman I* zostały skonfiskowane przez Wielką Brytanię w sierpniu 1914 r., po wybuchu I wojny światowej.

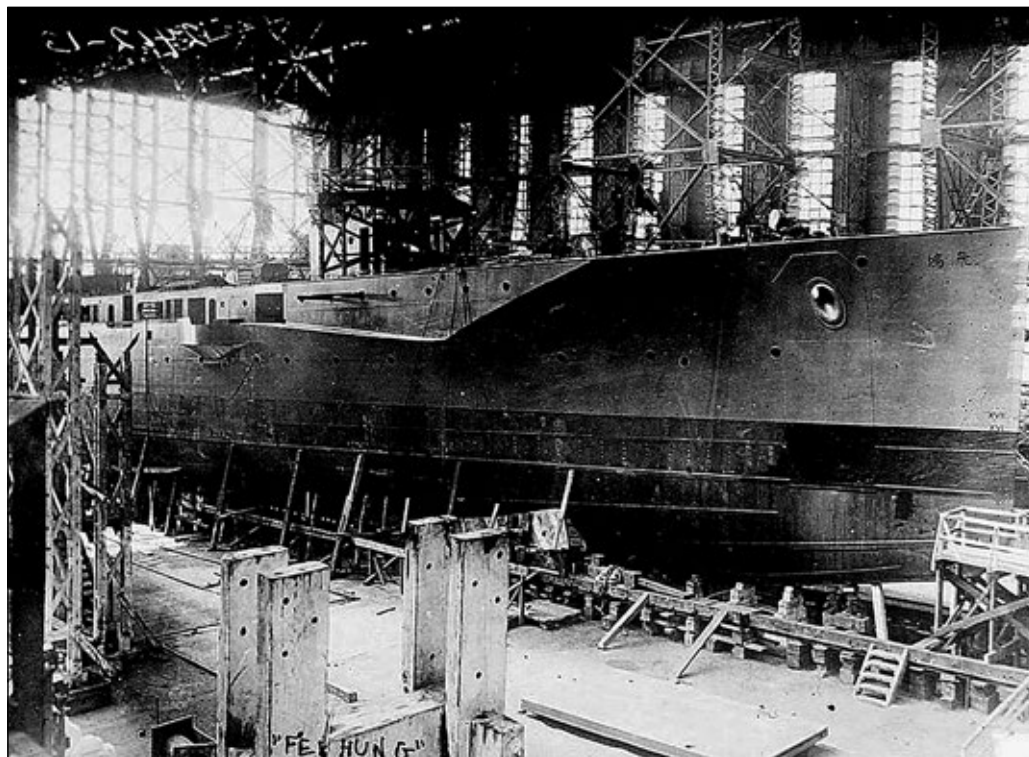
W 1915 r. doszło w Grecji do poważnego konfliktu pomiędzy liberalnym premierem Eleftheriosem Venizelosem, a królem Konstantynem I. Premier faworyzował przystąpienie do Ententy, natomiast król był temu przeciwny. Ostatecznie Venizelos został zmuszony do rezygnacji, jednak w sierpniu 1916 r. przystąpił do ruchu, który utworzył rząd w kontrolowanych przez aliantów Salonikach. Flota aliancka pojawiła się w pobliżu Aten, by wywrzeć nacisk na króla, a 28 września 1916 r. zażądano oddania wszystkich greckich, lekkich okrętów wojennych pod francuską kontrolę³. Pod koniec października, pomimo braku zgody greckiego rządu, na skonfiskowanych jednostkach podniesiono trójkolorowe bandery. Francuskie okręty ostrzelały Ateny 18 listopada, aby zmusić króla do abdykacji i przywrócenia na stanowisko Venizelosa. *Elli* został skonfiskowany w lutym 1917 r., a pod grecką kontrolę powrócił dopiero pod koniec 1917 r., gdy król opuścił kraj, a Grecja przyłączyła się do Ententy.

W latach 1921-23, w czasie wojny grecko-tureckiej w Azji Mniejszej, *Elli* patrolował linie komunikacyjne prowadzące do Turcji, sprawdzając jednostki handlowe, celem zatrzymania kontrabandy płynącej dla tureckich nacjonalistów. Pod koniec konflik-

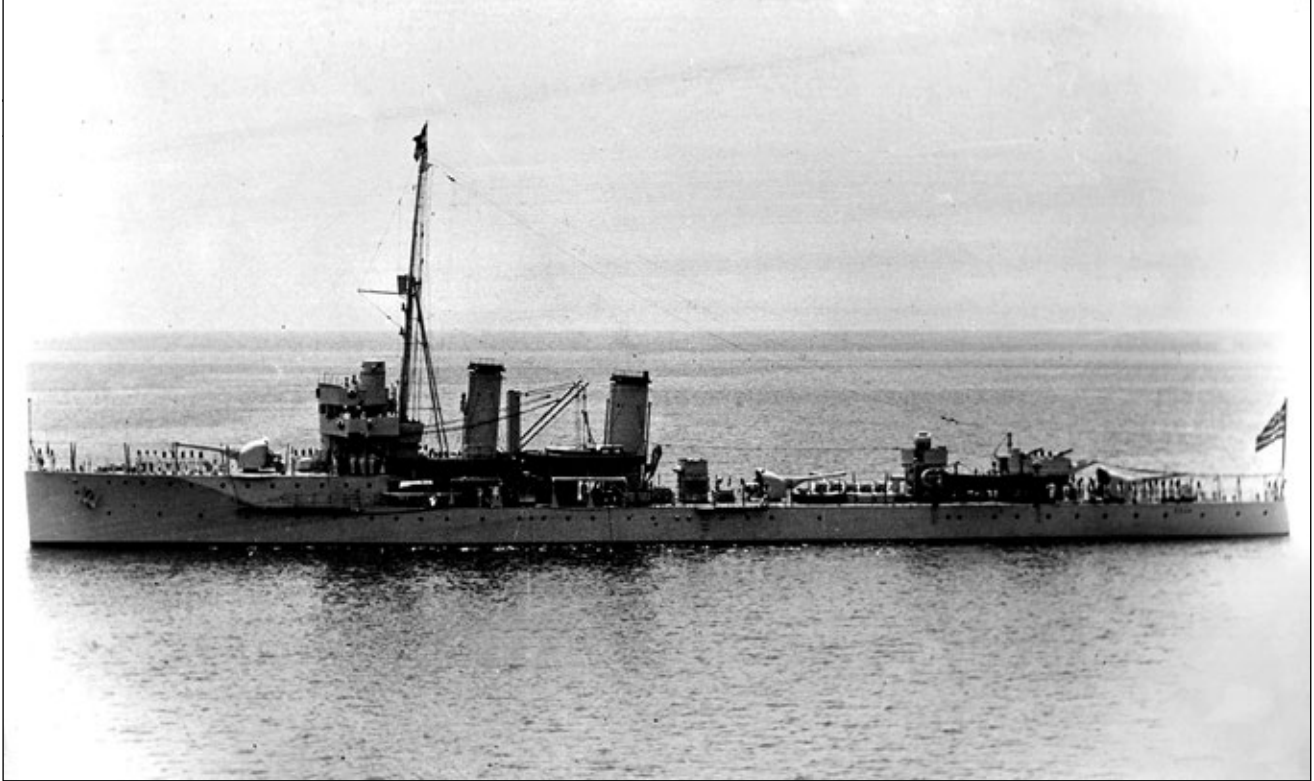
tu, w 1922 r., *Elli* otrzymał zadanie osłaniania oddziałów armii greckiej, wycofujących się wzdłuż północnej części półwyspu, pomiędzy Izmirem a Çeşme. Krążownik trzykrotnie ostrzelał oddziały nieprzyjaciela próbujące ścigać Greków. Podczas jednej z tych akcji okręt został ostrzelany przez artylerię turecką, jednak uniknął uszkodzeń.

W latach 1925-1929 (wg „Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921” modernizacja miała miejsce w latach 1926-28) krą-

Kadłub chińskiego krążownika *Feihong* na pochylni New York Shipbuilding Company. Fot. Library of Congress



3. Krążownik pancerny *Georgios Averof* oraz pancerniki *Kilkis* i *Lemnos* były wycofane z służby, a na ich pokładach przebywała jedynie 1/3 załóg.



Elli po modernizacji sfotografowany na redzie Tulonu w 1929 roku.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

zownik został gruntownie zmodernizowany w stoczni Forges & Chantiers de la Méditerranée w La Seyne i przebudowany na krążownik/stawiacz min. Na śródokręciu zamontowano dodatkowe działo 152 mm, a oryginalne działa artylerii pomocniczej zostały usunięte. Masywna rufa została zdemontowana, a jednostkę przystosowano do przenoszenia 110 min morskich. Na zmodernizowanym pomoście został zamontowany nowy system kierowania ogniem produkcji Vickersa. Usunięto maszt główny i postawiono nowy, trójnożny maszt przedni. Zwiększono grubość pokładu pancernego do 50 mm

i zmodernizowano maszynownię. Kotły Thornycrofta zastąpiono nowymi kotłami Yarrow, opalanymi olejem. Okręt otrzymał również nowe kominy. Na nieszczęście dla Greków nie zwiększyło to prędkości jednostki, która pozostała na poziomie 20,5 w., przy mocy na wałach 7200 KM.

1 marca 1935 r. Grecją wstrząsnął kolejny zamach stanu, jeden z wielu w dwudziestolecie międzywojennym. Część okrętów wojennych, w tym również *Elli*, dostała się pod dowództwo sił rebelianckich. Krążownik, wraz z niszczycielem *Psara* i okrętem podwodnym *Kastonis*, wypłynął 5 marca do portu w Kawali, będącego pod kontro-

lą sił przyjaznych rebeliantom. Siły lojalne rządowi dosyć szybko poradziły sobie z zamachowcami, a w pościg za flotą rebeliantów wysłano część okrętów rządowych. 10 marca, rządowe niszczyciele *Spetsai*, *Ydra* i *Kountouriotis* przybyły w rejon Kawali i z zaskoczenia otworzyły ogień do krążownika *Elli*. Niszczyciele wystrzeliły ponad 700 pocisków, zaś *Elli* jedynie dziesięć, tuż przed tym zanim jego załoga opuściła stanowiska. Okręt został poważnie uszkodzony, ale nikt nie zginął. Dwa dni później krążownik poddał się siłom rządowym.

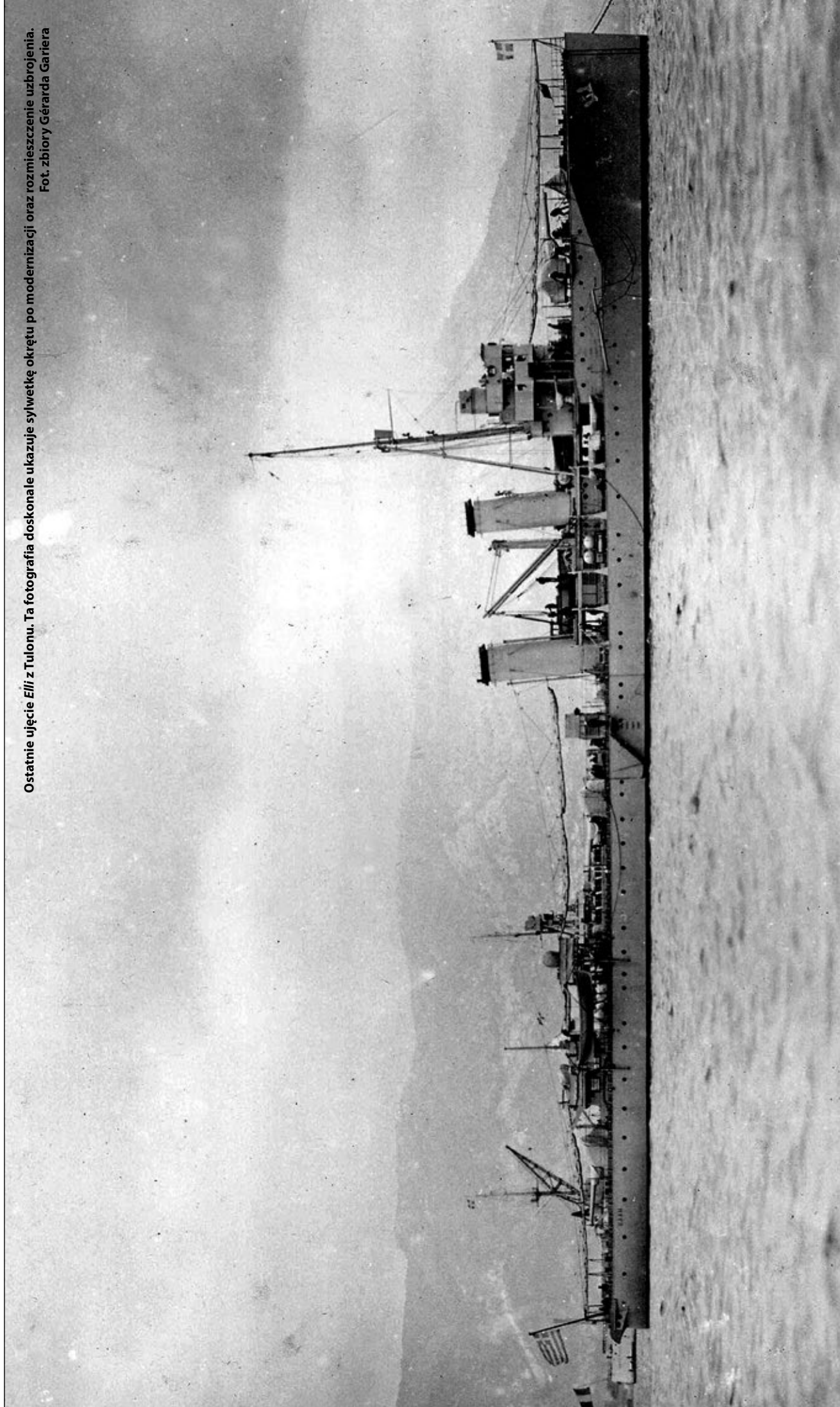
W sierpniu 1940 r. rząd włoski próbował nakłonić Grecję do przystą-

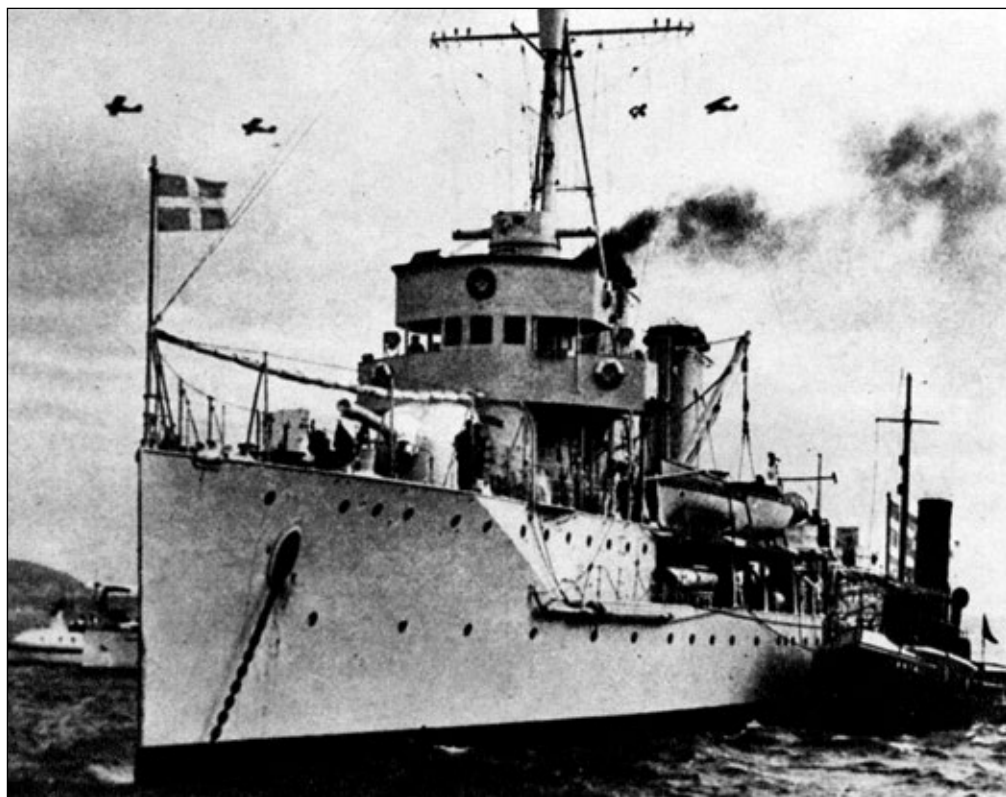
Jeszcze jedno ujęcie *Elli* z Tulonu.

Fot. zbiory Gérarda Gariera



Ostatnie ujęcie *Elly* z Tulonu. Ta fotografia doskonale ukazuje sylwetkę okrętu po modernizacji oraz rozmieszczenie uzbrojenia.
Fot. zbioru Gérarda Gariera





Kolejne ujęcie *Elli*, tym razem z lat 30-tych.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

pienia do II wojny światowej po stronie Osi. Dyktator Ioannis Metaxas poinformował włoskiego ambasadora, że Grecja nie będzie przeciwnikiem Wielkiej Brytanii, dopóki ta dominuje we wschodnim rejonie Morza Śródziemnego. To oświadczenie doprowadziło Mussoliniego do furii. Rozkazał on włoskiej marynarce wojennej dokonać prezentacji siły, która miała pokazać Grekom, kto naprawdę kontroluje wschodnie rejony Morza Śródziemnego. 11 sierpnia 1940 r. hrabia De Vecchi, włoski dowódca na Dodekanezie (będącym wówczas w rękach włoskich), otrzymał zalakowaną kopertę z naczelnego dowództwa włoskiej marynarki wojennej. Z rozkazu Mussoliniego De Vecchi miał wybrać dowódcę okrętu podwodnego i przekazać mu ustny rozkaz do przeprowadzenia tajnej misji. Miała ona polegać na patrolowaniu wód Morza Egejskiego i atakowaniu bez ostrzeżenia torpedami wszystkich jednostek podejrzanych o transportowanie materiałów przeznaczonych dla nieprzyjaciela, nawet jeśli jednostki te płynęłyby pod neutralną banderą. 14 sierpnia De Vecchi poleciał na Leros, gdzie wezwał do siebie porucznika Giuseppe Aicardi, dowódcę okrętu podwodnego *Delfino*⁴. Przekazał mu rozkaz opuszcze-

nia bazy w Leros i rozpoczęcia operacji bez ujawniania pod żadnym pozorem tożsamości jednostki. Zgodnie z późniejszymi zeznaniami por. Aicardi, De Vecchi pokazał mu napisany ręcznie rozkaz z dowództwa i powiedział, że w grę wchodzi jednostki neutralne i nieprzyjacielskie, zarówno statki, jak i okręty wojenne. Natychmiast potem dowódca okrętu podwodnego wypłynął w morze.

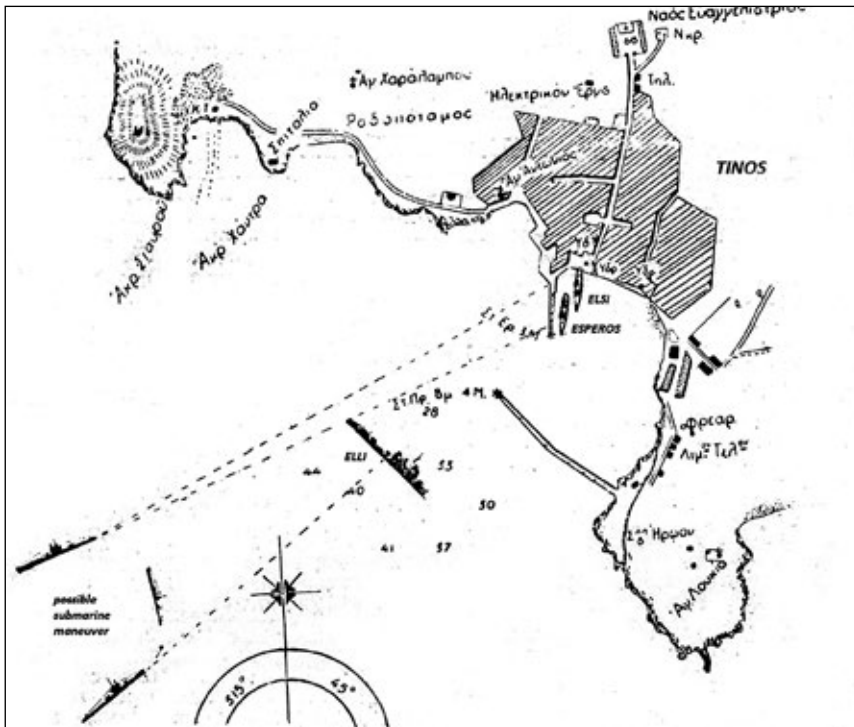
15 sierpnia każdego roku, zarówno Grecy, jak i inni ortodoksyjni chrześcijanie obchodzą święto Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny. Centrum obchodów tego święta jest wyspa Tinos na Cykladach, gdzie tysiące ludzi gromadzą się, by je celebrować. Grecka marynarka wojenna tradycyjnie wysyła tam jeden ze swoich okrętów, by wziął udział w uroczystościach. Dowództwo greckiej marynarki wojennej obawiało się incydentu, który mógłby się w tym czasie wydarzyć, dlatego sugerowało wysłanie starego niszczyciela *Aetos*, ale minister marynarki wojennej nalegał, żeby flotę reprezentowała tam większa jednostka, taka jak *Elli*. Stary krążownik opuścił kotwicznisko niedaleko Milos o 01:00 15 sierpnia 1940 r. O godzinie 06:25 *Elli* zakotwiczył około 550 m od portu Tinos, a na pokładzie rozpoczęto przygotowania

do uroczystości. Około 07:00 od wschodu, na wysokości 12 000 m, nadleciała nieoznakowana, szara łódź latająca. Zatoczyła krąg nad portem i odleciała w kierunku północnym. Tłum zgromadzony na nabrzeżu machał w kierunku samolotu, przekonany, że należy do greckich sił zbrojnych i przyleciał na uroczystości. Dowódca *Elli*, kapitan Angelos Hadjopoulos, chcąc być przygotowanym na wszelką ewentualność, rozkazał pozostawić drzwi przedziałów wodoszczelnych w pozycji zamkniętej. Jeden z kotłów miał pracować pod pełnym ciśnieniem, artyleria przeciwlotnicza miała być obsadzona, a pompy gotowe do użycia.

Wcześniej tego dnia okręt podwodny *Delfino* zajął pozycję na wprost portu. Aicardi miał początkowo zamiar storpedować dwie jednostki handlowe tam kotwiczące, jednak po zauważeniu *Elli* zdecydował, że nie można przepuścić takiej okazji. O 08:25 *Delfino* odpalił torpedę, która trafiła w prawą burtę, w rejonie środkowego krążownika, dokładnie w drugą kotłownię umiejscowioną między kominami. Torpeda trafiła w działający kocioł, który eksplodował, niszcząc nadbudówkę, na której składowano łodzie ratunkowe. Nad okrętem unioś się biały dym, a między kominami, w kadłubie, pojawiła się dwumetrowa szczelina. Wkrótce krążownik przechylił się o 10-15 stopni na lewą burtę. Załoga myślała, że okręt trafiła bomba zrzucona przez samolot, który wcześniej krążył nad portem.

Na pokładzie *Elli* zginęło trzech podoficerów i pięciu marynarzy, a dwudziestu dwóch członków załogi, głównie z obsługi maszynowni, zostało rannych. Kapitan Hadjopoulos, wraz z oficerami, próbował oszacować uszkodzenia. Osoby wyrzucone wybuchem za burtę zostały wyłowione z wody, a ranni zostali opatrzeni. Wy-

4. *Delfino*: typ „Squalo”, zatonał 23 marca 1943 r. w pobliżu Tarentu, w wyniku błędu w nawigacji (jednostka zderzyła się z okrętem eskorty).



Mapka ukazująca atak *Delfino* na *Elli*.

Fot. zbiory Arisa Bilalisa

dano rozkaz uruchomienia pomp, ale maszynownia poinformowała, że zostały one zniszczone. Podjęto decyzję o osadzeniu jednostki na płyciźnie, ale zarówno główne, jak i pomocnicze rurociągi parowe zostały zniszczone, co całkowicie unieruchomiło krążownik. Jedyną opcją było odholowanie okrętu w kierunku brzegu, dlatego do Tinos wysłano oficera, by znalazł odpowiednią do tego zadania jednostkę.

Kilka minut później *Delfino* odpalił kolejne dwie torpedy z rufowych wyrzutni do jednostek pasażerskich *Elsi* i *Espero*. Oba strzały były nie-

celne i trafiły w portowy falochron. Ich wybuch wyrzucił w niebo gejzery wody. Ludzie zgromadzeni na nabrzeżu zaczęli uciekać, a załogi kotwiczących tam statków szukały schronienia w alejkach miasta. Jedna kobieta zmarła w wyniku ataku serca.

Z jednostek pasażerskich zakotwiczonych w Tinos schodzili na ląd pielgrzymi, więc jedynie statek handlowy *Esperos* mógł pospieszyć *Elli* na pomoc. Kiedy dopłynął on do okrętu, z drugiego komina krążownika zaczął unosić się gęsty dym, wkrótce pojawiły się również płomienie, co suge-

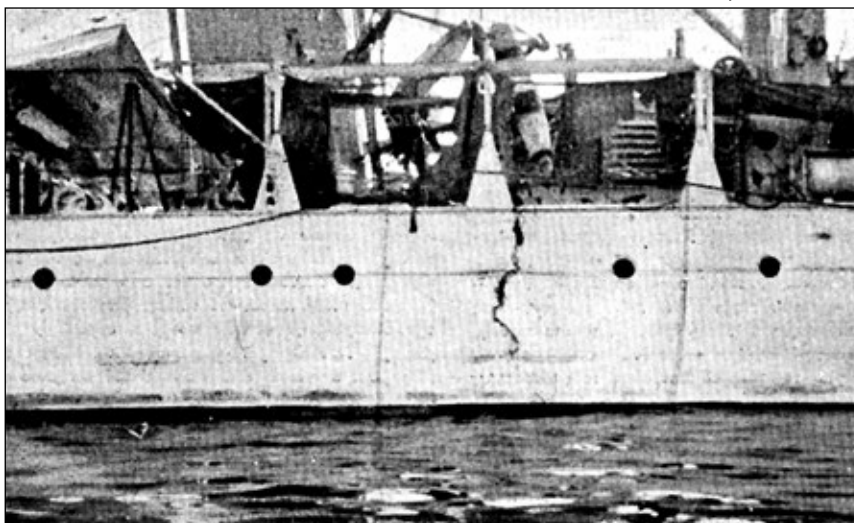
rowało, że zapalił się olej napędowy. Załoga przygotowała jednostkę do holowania, a ranni zostali przeniesieni do łodzi. Przy pierwszej próbie holowania liny pękły, więc podjęto drugą próbę. *Esperos* rozpoczął holowanie, jednak liny holownicze ponownie się zerwały. Stary krążownik spowijały kłęby dymu, a przechył się powiększył tak, że woda dochodziła pod dziobowe bulaje. *Esperos* odpłynął, a kapitan Hadjopoulos rozkazał reszcie załogi zająć miejsce w łodziach ratunkowych, upewniając się, że nikt nie został na pokładzie tonącego okrętu. Odepchnął ostatnią z łodzi i pozostał na pokładzie, gotowy pójść z krążownikiem na dno. Załoga wróciła po niego i dosłownie zaniósła go do łodzi. O 10:20 *Elli* powoli zniknął pod powierzchnią wody i zatonął na głębokości około 40 metrów.

Zarówno brytyjski, jak i włoski rząd szybko oświadczyły, że w dniu, w którym zatonął grecki krążownik w pobliżu Tinos nie było żadnego z ich okrętów podwodnych. Brytyjska prasa wskazywała Włochów, natomiast włoska twierdziła, że Brytyjczycy zatopili *Elli*, żeby popsuć relacje grecko-włoskie. 16 sierpnia rząd grecki wydał oświadczenie, że przynależność państwowa okrętu podwodnego nie jest znana.

Tego samego dnia, w którym zatonął *Elli*, nurkowie zebrali fragmenty torped, które eksplodowały po uderzeniu w falochron. 21 sierpnia zakończono oficjalne badania i stwierdzono, że „fragmenty należą do dwóch torped. Pierwsza, kalibru 45 cm, włoskiego typu 109, o numerze seryjnym 11529. Druga, kalibru 53 cm, włoskiego typu 92, o numerze seryjnym 15630. Z fragmentów odczytano następujące słowa: *Unione Tim. Vert., Pompetta, R.M. (Regia Marina)*”. Zawartość tego raportu rząd grecki trzymał w tajemnicy, aby nie uniknąć przystąpienia do II wojny światowej. Ujrzał on światło dzienne dopiero 28 października 1940 r., po włoskim ataku na Grecję. Wkrótce po zatopieniu *Elli*, na Tinos wysłano oficera ratownictwa wraz z nurkami, by oszacowali możliwość podniesienia wraku z dna. Właściciele holownika ratowniczego *Irini Vernicou* zaoferowali wynajęcie go do tej operacji, jednak wydarzenia, które nastąpiły dwa mie-

Fotografia *Elli* wykonana po pierwszym trafieniu torpedą wyrzuczoną przez *Delfino*, pokazuje głębokie pęknięcie kadłuba. Prawdopodobnie powstało po eksplozji kotła parowego.

Fot. zbiory Arisa Bilalisa



Dane taktyczno-techniczne	
Wyporność:	2600 ton po ukończeniu budowy, 2083 ton po modernizacji w latach 1925-1929
Długość	98,1 m, szerokość: 11,9 m, zanurzenie: 4,26 m
Napęd	3 turbiny Parsonsa, 6000 KM na wale = 18 w. po ukończeniu budowy. 3 kotły Yarrow, 7200 KM na wałach = 20,5 w. po modernizacji w 1926 r.
Zapas paliwa	600 ton węgla i 100 ton oleju napędowego po ukończeniu budowy. 600 ton oleju napędowego po modernizacji w 1926 r.
Zasięg	7000 mil morskich przy prędkości 10 w.
Uzbrojenie	2x152 mm (2xl), 4x102 mm (4xl), 2x47 mm (2xl), 2x37 mm automat (2xl), 2x457 mm w.t. (2xl, powyżej linii wodnej),
Uzbrojenie pod modernizacji w latach 1925-1929	3x152 mm (3xl), 2x76 mm Vickers plot. (2xl), 2x40 mm (2xl), 2x457 mm w.t. (2xl, powyżej linii wodnej), 110 min.
Załoga	232

siące później skutecznie uniemożliwiły jej podjęcie.

Zatopienie *Ellī* nie było poważną stratą dla greckiej marynarki wojennej. Lekko opancerzona jednostka nadawała się bowiem jedynie do operacji defensywnych, takich jak stawianie zagród minowych. Prędkość, która nie przekraczała 18 w. nie pozwalała jej na działania z resztą floty, złożoną z szybkich niszczycieli.

Zgodnie z traktatem pokojowym podpisanym 10 lutego 1947 r. Grecja, w ramach reparacji wojennych za zatopienie *Ellī*, otrzymała włoski, lekki krążownik *Eugenio di Savoia*⁵. Jednostka została oficjalnie przekazana w lipcu 1951 r. i przemianowana na

Ellī. Okręt wycofano ze służby w 1964 r. W 1981 r. nieukończona holenderska fregata *Pieter Floresz*, należąca do typu *Kortenaar*, została zakupiona przez Grecję i przemianowana na *Ellī*. Okręt służy po dziś dzień jako jednostka flagowa floty greckiej.

W 1955 r. nad wrakiem *Ellī*, niedaleko Tinos, zakotwiczył dźwig pływający. Nurkowie rozpoczęli cięcie kadłuba wraku na części, które po wydobyciu na powierzchnię umieszczano na barce. Transportowano je na niedalekie pole. Po zakończeniu operacji, sterty złomu, będące niegdyś okrętem wojennym, zostały przetransportowane do Włoch celem przetworzenia. W czasie prac wydobywczych znaleziono dział

kalibru 40 mm, które odrestaurowano i ustawiono w centrum miasta Tinos. Co roku, 15 sierpnia, grecki okręt wojenny odwiedzający wyspę, aby wziąć udział w uroczystościach, wrzuca do wody wieniec w miejscu zatopienia krążownika *Ellī*.

Bibliografia

- Gardiner, Robert, red. 1980. *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*. London: Conway Maritime Press.
- Jane's *Fighting Ships of World War II*. 1994. New York: Crescent Books.
- Mavroudi, K. 1996. *Animera tis Megaloharis*. Athens: Epta Imeres - I Kathimerini.
- Simpas, Marios G. 8.70. *O torpilismos tis Ellis*. Athens: Istoría.
- Sturton, Ian, red. 1987. *Conway's All the World's Battleships*. London: Conway Maritime Press.
- To Ellī eithe ti diki tou istoria*. 13.8.94. Athens: Eleftheros Typos.
- Greek Navy History Department archives.

Tłumaczenie z języka angielskiego Kazimierz Zygałło

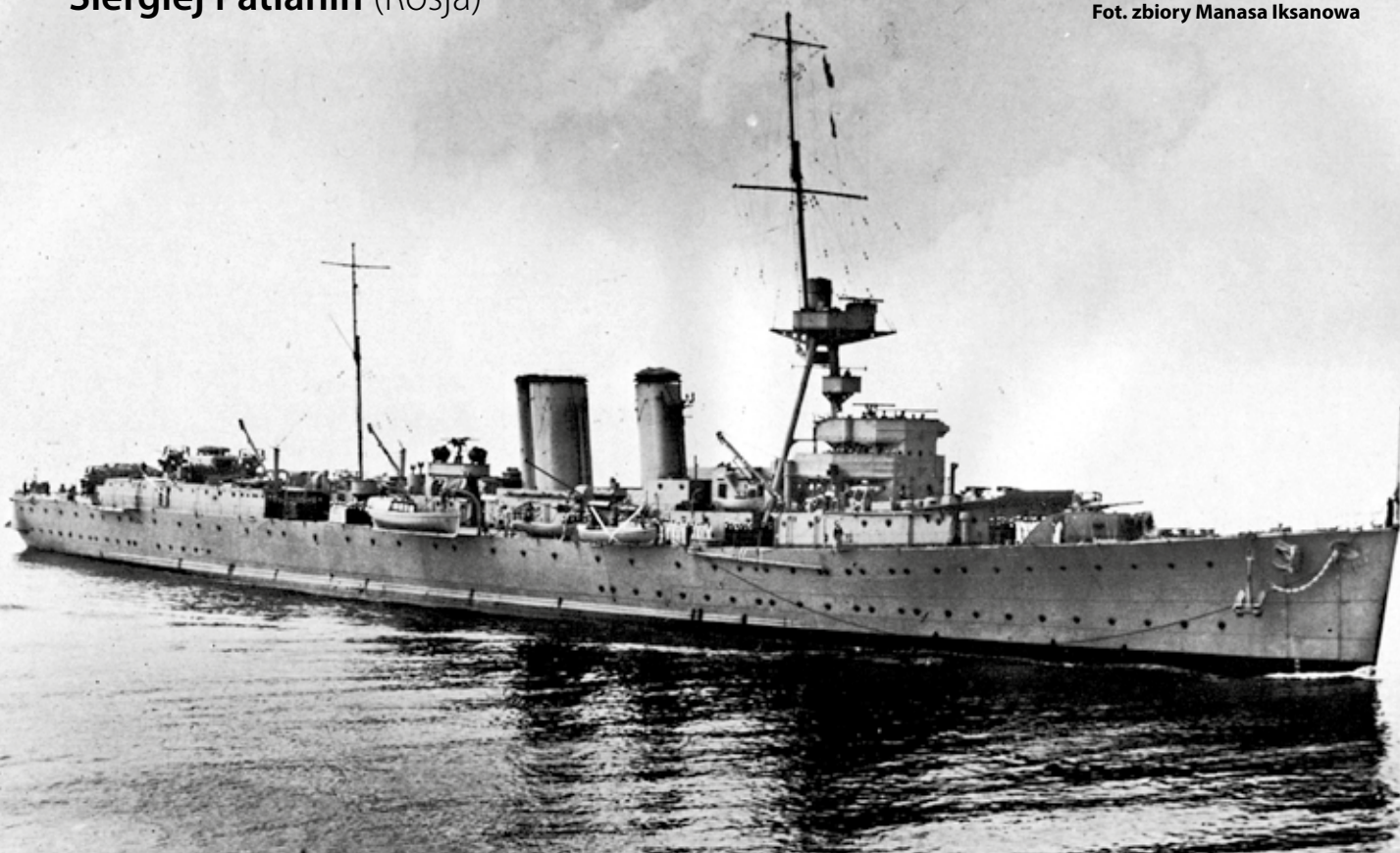
5. *Eugenio di Savoia*: typ „Duca d'Aosta”. Stępkę położono w lipcu 1933 r., zwodowany 16 marca 1936 r., budowę ukończono 16 stycznia 1936 r. Wyporność: 8 450 ton, długość 186,9 m, szerokość: 17,5 m, prędkość: 36,5 w. uzbrojenie: 8x152 mm (4xII), 6x100 mm (3xII), 8x37 mm (4xII), 12x13,2 mm (6xII), 6x533 mm w.t. (2xIII), 100 min, 2 wodnosamoloty, załoga 578.

SUPLEMENT

Grecki krążownik lekki *Ellī* (eks *Eugenio di Savoia*) na redzie Tulonu, 4 czerwca 1956 roku.

Fot. Marius Bar, zbiory Gérarda Gariera





Krażownik-stawiacz min *Adventure*

Opracowanie projektu

Pierwsze informacje o konieczności budowy szybkiego specjalistycznego stawiacza min pojawiły się w dokumentach Kontrolera Admiralicji w lipcu 1918 r. – mniej niż miesiąc po tym, jak wspomniiał o sprawie kadm. Charles de Bartholome. Pierwotnie od takiej jednostki wymagano by mogła za jedną noc dojść do przybrzeżnych wód niemieckich i wrócić, czyli innymi słowy długotrwałego utrzymywania prędkości 30-35 węzłów. Prędkość ekonomiczna miała wynosić nie mniej niż 20 węzłów – znacznie więcej od przyjętego w owych czasach standardu, a zasięg minimum 2000 Mm przy 20 węzłach lub 1000 Mm przy pełnej prędkości. W celu maskowania by uniknąć przypadkowego rozpoznania przez przeciwnika szybki stawiacz min winien maksymalnie przypominać współczesne mu jednostki.

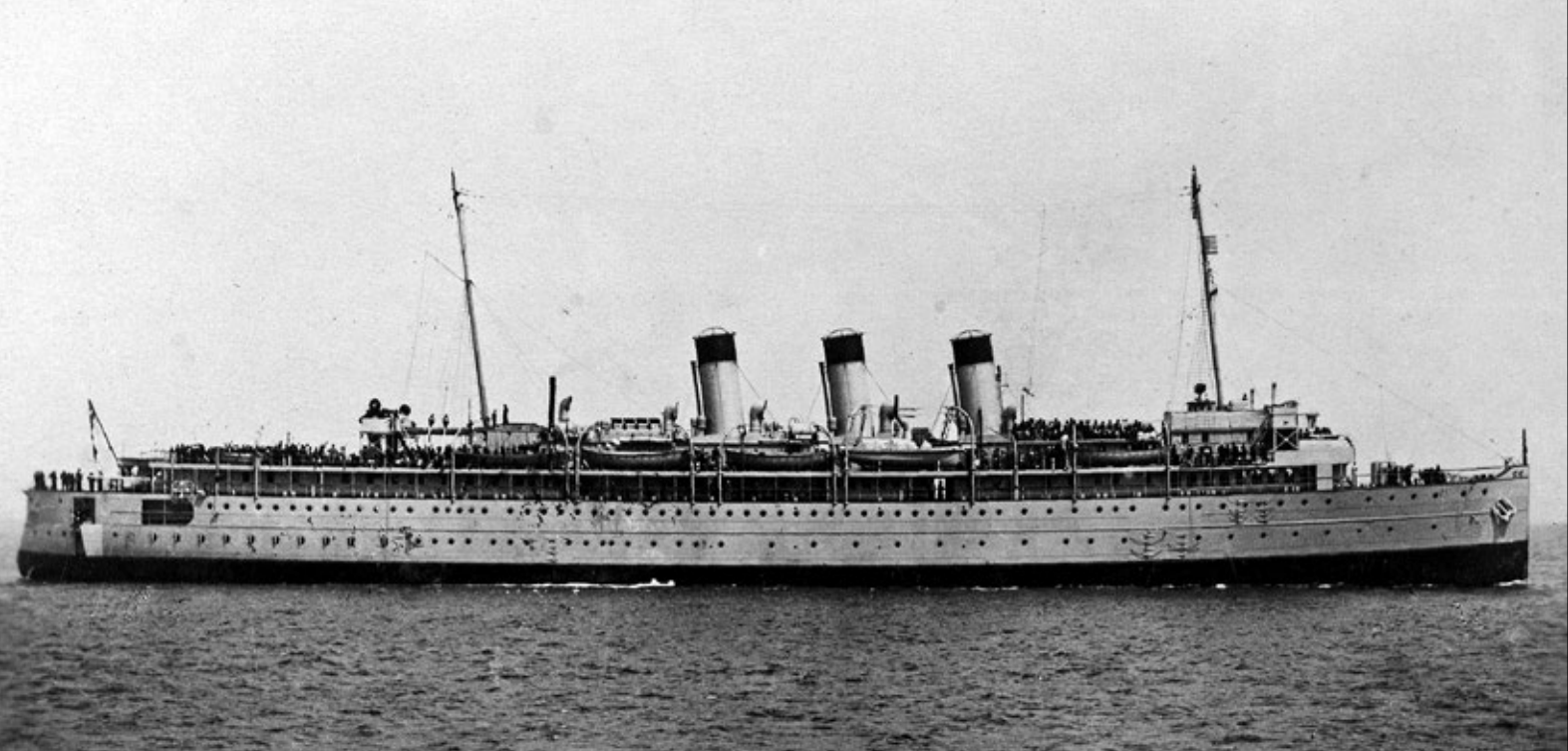
Miny powinny być przechowywane na 4 torach minowych i stawiane ze zrzutni bez żadnych operacji przeładunkowych. Wysokość rampy zrzutni nie powinna przekraczać 12 stóp (3,65 m) ponad lustrem wody. Na wysokość ramp wpływ wywierał fakt, że miny stawiano za rufą, gdy okręt znaj-

dował się w ruchu. Dla szybkiego załadunku min stawiacz powinien dysponować 4 lukami ładunkowymi (po 2 na każdej burcie), każdy wyposażony w bom ładunkowy. Przy tym luki powinny być tak zlokalizowane by miny wraz z kotwicami ładowano bezpośrednio na tory minowe, bez konieczności ich przemieszczania. Dla stawiania min przez rufowe włazy zainteresowano się koncepcją łańcucha bez końca (konwojera), wprowadzoną przez Amerykanów na stawiaczach, które tworzyły Północny baraż. Uzbrojenie miało obejmować 6 dział kal. 120 mm lub 8 kal. 102 mm (ostatecznie zdecydowano się na ostatni wariant) i 2 dział plot. kal. 76 mm.

Główny konstruktor floty (Director of Naval Construction) Eustace Tenynson d'Eyncourt proponował przyjęcie jako wzorzec projektu budowanego krążownika typu „Hawkins” lub przygotowywany do budowy typu „E”, skłaniając się ku temu pierwszemu. Dzięki zastosowanym w konstrukcji kadłuba „bąbłom” okręt posiadał by niewielkie zanurzenie (3,6-4,0 m), pozwalające na operowanie na wodach opanowanych przez przeciwnika z minimalnym ryzykiem poderwania się

na minie. Jednostka powinna przyjmować 400 min na zamkniętym pokładzie minowym o długości 131 m, który był głównym pokładem okrętu (na istniejących stawiaczach min do ochrony min przed wybuchem służyła jedynie brezentowa osłona). Konieczność przygotowania głównego pokładu dla min wymuszała przeniesienie kabin oficerskich na górny, a marynarskich kubryków – dolny pokład.

W pierwszym wariantcie szkicowego projektu nie było praktycznie osłony pancernej, bowiem miny „zjadały” generalną część ładowności. W przypadkach krążowników typu „Hawkins” na uzbrojenie przeznaczano 616 t wyporności. Każda mina ważyła 840 kg, zatem 400 min zajmowało – 335 t. Do tego trzeba było doliczyć wagę torów minowych (razem 1,25 t na każdą minę), co dawało około 500 t, a także łańcuch konwojera i inne wyposażenie minowe, oznaczające kolejne 150 t. Zatem uzbrojenie minowe wymagało 650 t plus kolejne 140 t na artylerię. Tym samym stawiacz min, stworzony na bazie projektu „Hawkins” i jego gabarytach posiadał by wyporność – 11 375 t, a wyporność pełną 11 630 t. Przy tym realizacja wymogu dotyczą-



Stawiacz min *Princess Margaret*.

cego zasięgu wydawała się niezmiernie trudna, bowiem przy pełnej prędkości jednostka zużywała dwukrotnie więcej paliwa niż przy prędkości 20 węzłów.

W alternatywnym wariantcie stawiacz min bazował na projekcie mniejszych, lecz szybszych krążowników typu „E”, których siłownia rozwijała moc 80 tys. KM w porównaniu z 60 tys. KM w przypadku typu „Hawkins”. Waga artylerii z ochroną w przypadku krążowników typu „E” sięgała 1056 t, a opancerzenie zredukowano do minimum (90 t na różnych etapach projektowania), pozwalało to na dość swobodne „wykrojenie” 790 t dla min i artylerii w wariantcie stawiacza min.

I ten jednak wariant okazał się niesatysfakcjonującym, bowiem po kilku dniach Kontroler polecił przerwać prace nad projektami dużego stawiacza min i skoncentrować się na wariantcie „G”. Ten ostatni bazował na projekcie lekkiego krążownika typu „D”, zakładał wyporność 4100 t, długość 128 m, szerokość 12,8 m, zanurzenie 4,6 m (przy pełnym obciążeniu), który przy mocy 52 000 KM rozwijał prędkość 30 węzłów lub 31 węzłów bez min. W celu zmniejszenia gabarytów okrętu liczbę przyjmowanych na pokład min postanowiono ograniczyć o połowę do 200 sztuk (250 w miarę możliwości), artylerię ograniczono do 4 dział kal. 120 mm lub 102 mm i 1 działa plot. kal. 76 mm. Dopuszczano rozlokowanie min na górnym pokładzie. Niezmienne pozostały wymogi względem zasięgu, który wymagał 950 t paliwa (w porównaniu z 350 t dla krążowników typu

„D”. Podobnie jak w przypadku poprzednich wariantów nie przewidywano ochrony pancernej.

Specyfikacja, datowana na 22 sierpnia 1918, ukazuje okręt o wyporności normalnej 4100 t i pełnej 4850 t, komisja oceniająca projekt nabrała wątpliwości czy możliwe jest zamontowanie w tak lekkim kadłubie tak mocnej siłowni, w rezultacie czego wyporność normalna wzrosła do 4772 t. Koszt okrętu oceniano na 480 tys. £, a czas budowy na 22 miesiące. Do rozstrzygnięcia pozostała jednak zasadnicza kwestia czy każdy z 4 kotłów parowych zapewni obsługę 13 000 KM siłowni?

Już w końcu sierpnia – początku września przerwano wszelkie prace nad projektem, zakończenia wojny oczekiwano znacznie szybciej niż za 22 miesiące, niezbędne na budowę okrętu.

Do idei szybkiego stawiacza min powrócono w połowie roku 1920. W dniu 5 lipca nowy Kontroler Admiralicji adm. Frederick Field ponownie podniósł kwestię konieczności budowy takiej jednostki dla zastąpienia stawiacza min *Princess Margaret*, wycofywanego ze składu floty. Nowe zadanie w generalnych zarysach powtarzało wymogi z roku 1918, ze zmniejszeniem liczby min i promienia działania, sprowadzając się do 3 głównych punktów:

- 250 min (więcej w miarę możliwości) na jednym pokładzie,
- prędkość i zasięg - taki jak w przypadku współczesnych lekkich krążowników,
- rozmieszczenie pokładu minowego winno zapewnić możliwość zrzu-

cania min z wysokości nie większej niż 12 stóp (3,65 m) powyżej linii wodnej.

Kontroler liczył, że wyporność jednostki powinna mieścić się w przedziale od 4000 do 7000 t, a uzbrojenie artyleryjskie – zapewniać pewną obronę przed zagrożeniem z powietrza.

Główny konstruktor polecił opracowanie wstępnego projektu Charlesowi Lillicrap, szefowi sekcji krążowników, radząc by za podstawę wziął projekt krążownika typu „D” i wyposażył go w „bąbel”, co zapewniło by prędkość 28 węzłów z pełnym obciążeniem lub 29 węzłów z połową zapasów. Komitet ds. Powojennych Pytań¹ wypowiadał się za prędkością 30 węzłów i zasięgiem 6000 Mm przy prędkości 14 węzłów. Wielkości 1000 cz 2000 Mm odpowiadały wymaganiom na rok 1918 dla Morza Północnego, a nie dla Dalekowschodniego TDW, przewidziany jako miejsce służby przyszłego okrętu. Wyższe parametry taktyczno-techniczne w istotny sposób zwiększały jednak gabaryty okrętu.

Lillicrap przygotował 2 wstępne warianty szkicowego projektu na bazie kadłubów krążowników typów „E” i „D”.

W pierwszym wariantcie długość wynosiła 155,5 m, wyporność – 6700 t (z zapasem paliwa 450 t), przy tym zakładano, że dla osiągnięcia prędkości 30 węzłów wystarczy siłownia o mocy 24 000 KM, w co jednak trudno uwierzyć.

Projekt na bazie typu „D” miał większe zbiorniki balastowe na dzio-

1. Post-War Questions (PWQ) Committee – organ zajmujący się kwestiami budowy powojennej floty i wypracowujący wymogi wobec perspektywicznych okrętów

bie i rufie, jego długość wynosiła 137,2 m, szerokość w linii wodnej – 14 m, a maksymalna – 15,85 m (z powodu „bąbli”, których głębokość sięgała 4 stóp – 1,22 m), zanurzenie – 4,58 m. Wyporność pierwotnie oceniano na 4900 t bez osłony pancerza, jednak szybko wzrosła do 5400 t, w tym 300 t paliwa płynnego, przy czym pełen jego zapas sięgał 1300 t. Podobnie jak we wszystkich poprzednich przypadkach, masa min i wyposażenia do ich stawiania (375 t) znacznie przewyższała masę uzbrojenia artyleryjskiego (70 t), które obejmowało 8 dział plot. kal. 76 mm. Poza „bąblami” okręt nie posiadał żadnej ochrony. Przeprowadzona analiza wykazała niedostateczną stabilność, co wymagało odpowiedniego zwiększenia szerokości, a później – i pozostałych gabarytów.

W związku z tym, gdy d'Eyncourt przedstawił 25 września 1920 roku opracowany przez Lillicrap projekt, miał on już następujące parametry taktyczno-techniczne:

- Wyporność – 6760 t;
- Długość – 150,85 m, szerokość w linii wodnej – 15,85 m, szerokość maks – 17,68 m, zanurzenie – 4,68 m;
- Brak opancerzenia, burtowe „bąble” – jak w typie „Hawkins”;
- Uzbrojenie: 8 dział plot. kal. 76mm, 280 min standardowego typu, 4 tory minowe, 2 zrzutnie na wysokości 3,2 m;
- Siłownia – jak w typie „D”, moc 40 000 KM, prędkość 28 węzłów (z pełną zapasów);
- Zasięg – 6000 Mm przy prędkości 14 węzłów i zapasie paliwa 1600 t;
- Koszt – 1 250 000 £.

W październiku, w trakcie rozpatrywania wstępnych projektów, d'Eyncourt zadał pytanie, czy nie prościej będzie przebudować na stawiacz min któryś z posiadanych krążowników. W szczególności uważał, że na *Chatham* można by zamontować ogrzewanie kotłów paliwem płynnym i zamontować kryty pokład minowy przy maksymalnym zachowaniu dotychczasowego uzbrojenia artyleryjskiego. Innymi kandydatami mogły być *Southampton*, *Lowestoft* i *Birmingham*, pełniące służbę na stacjach zamorskich (w Południowej Ameryce i Afryce). Z nich można było zdjąć 4 burtowe działa kal. 152 mm, zachowując 3 w części dziobowej i 1 w rufowej, podnosząc jego pokład na śródokrę-

ciu. Wydłużając pokład śródokręca do rufy, chroniąc go na burtach w części rufowej, kładąc tory minowe można było otrzymać zamknięty pokład minowy na około 200 min. Równocześnie przedział podwodnych wyrzutni torpedowych można było przebudować na dodatkowy zbiornik paliwa, zwiększając jego pełny zapas do 1300 t, zapewniający zasięg 5000 Mm. Przy tym koszt takiej przebudowy sięgał by 231 tys. £ w porównaniu z ponad milionem niezbędnym przy budowie nowej jednostki.

Po rozpatrzeniu tej propozycji w końcu miesiąca, Pierwszy Lord Admiralicji adm. Beatty, jednak ją odrzucił. Jego zdaniem nowy okręt należało rozpatrywać w charakterze prototypu dla ewentualnej budowy eskadry stawiaczy min dla Floty Metropolii, a także wykorzystać dla opracowania perspektywicznych technik stawiania min.

W grudniu 1920 główny konstruktor przyjął jedno z kluczowych założeń, mających wpływ na oblicze przyszłej jednostki. Trzeba poświęcić mu nieco więcej uwagi.

Admiralicja kategorycznie naciskała na wyposażenie stawiacza min w 4 tory minowe, argumentując to w poniższy sposób. Zgodnie z brytyjską praktyką normalny dystans między minami w zaporze wynosił 150 stóp (45 m). Technicznie, maksymalna przerwa czasowa między zrzutami min z każdego z torów minowych wynosiła 12 sekund. Tym samym, okręt z dwoma parami torów minowych dla stawiania zapory o „normalnej” gęstości mógł się poruszać z prędkością nie większą niż 15 węzłów. Dla tego by stawiać miny z prędkością 20 węzłów jak przewidywały założenia projektowe (dalsze zwiększanie prędkości przy stawianiu min było niemożliwe z powodu ryzyka uszkodzenia miny przy zrzucaniu), okręt musiał posiadać 4 tory minowe. Ponadto, mniej więcej w tym czasie Admiralicja wniosła zmianę do założeń taktycznych minowania, zmniejszając rekomendowaną przerwę między minami w zaporze do 100 stóp (30 m), co wymagało jeszcze większej precyzji.

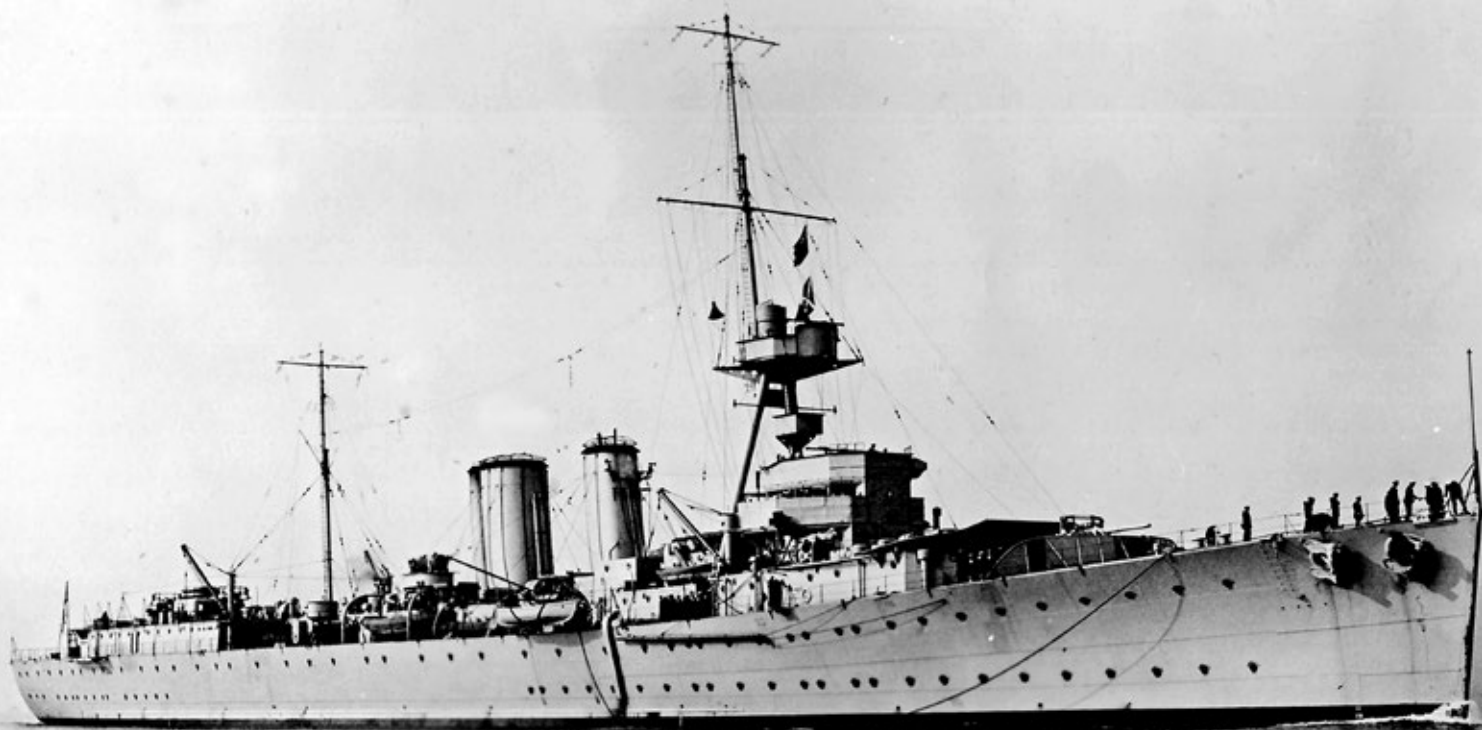
W początkowych wariantach projektu tory minowe kończyły się uskokami na burtach za płaszczyzną obrotu śrub napędowych, jednak później d'Eyncourt postanowił wyposażać

jednostkę w szeroką płaską rufę, rozmieszczając w niej 4 furty zrzutowe.

Na pojawienie się w projekcie płaskiej rufy trzeba mieć także inne spojrzenie. Wypada zauważyć, że podobny kształt zakończenia rufy nigdy wcześniej nie był zastosowany przez brytyjską flotę. Co ciekawe, eksperymentalna grupa Admiralicji (Admiralty Experiment Works) odnosiła się do takiego rozwiązania z wielkim entuzjazmem. Przeprowadzając w czerwcu 1920 roku wstępne badania, w październiku grupa przedłożyła propozycję, którą przyjęto, że płaska rufa pozwoli zwiększyć prędkość szybkiego stawiacza min o mniej więcej pół węzła. Zdaniem autorytetu brytyjskiej historii budownictwa okrętowego Davida Browna, d'Eyncourt pragnął przeprowadzić naturalne próby i wykorzystać furty zrzutowe, jako wygodny pretekst dla wyposażenia okrętu w płaską rufę.

Sztab morski zgodził się, że okręt o wyporności 6800 t w całości odpowiada założeniom, jednak wyraził opinię, by zwiększyć liczbę min. Główny konstruktor odpowiedział propozycją rozmieszczenia dodatkowych 70 min w części rufowej na pokładzie dolnym, skąd miały być podnoszone windą na pokład główny (minowy). Operację tę można było by zrealizować jednak dopiero w momencie, gdy wszystkie miny z głównego pokładu zostałyby już postawione. Mniej zachęcającą alternatywą było wykorzystanie dziobowej części dolnego pokładu, które wymagało jednak przebudowania przedziału kotłowo-maszynowego. W grudniu 1920 roku ostatecznie zrezygnowano z idei przechowywania min na pokładzie dolnym, zalecając głównemu konstruktorowi rozmieszczenie dodatkowych 20 min na pokładzie minowym, doprowadzając ich sumaryczną liczbę do 300 sztuk.

Zwiększenie ładunku min i przeplanowanie kadłuba doprowadziło do pewnego zmniejszenia zapasu paliwa płynnego, z drugiej jednak strony zwolniło pewne objętości w przedziale maszynowym. Ponieważ regulacje przyjęte w Royal Navy pozwalały na lokalizację zbiorników paliwa jedynie poniżej poziomu platformy, to zwolnionej kubatury nie można było wykorzystywać do przechowywania paliwa płynnego. W związku z tym, 7 lute-



Adventure w początkowym okresie służby.

Fot. zbiory Normana Friedmana

go 1921 roku d'Eyncourt zaproponował wyposażenie okrętu w silnik wysokoprężny, tak by uzyskać realizację dwóch celów: zwiększyć zasięg i nabrać doświadczenia w wykorzystaniu silników z zapłonem samoczynnym na dużych jednostkach.

Royal Navy nie przeprowadzało eksperymentów z dużymi silnikami wysokoprężnymi od roku 1913 i główny konstruktor obawiał się utraty dystansu do innych państw. Dla krążownika podwodnego *X-1* w Inżynieryjnym Laboratorium Admiralicji w West-Dryton powstał nowy silnik wysokoprężny typu Admiralicji. W związku z tym dla stawiacza min wybrano silnik wysokoprężny firmy Vickers by porównać oba modele. Oczekiwano, że zastosowanie silnika wysokoprężnego da większą oszczędność paliwa i pozwoli zwiększyć zasięg z 5000 Mm do 11 000 Mm przy prędkości 13 węzłów. Prawdą jest, że jeden kocioł trzeba by trzymać pod parą przez cały czas dla zaopatrywania wyposażenia pomocniczego. Warto także zauważyć, że siłownie wysokoprężne były rozpatrywane wyłącznie, jako eksperymentalne, tylko dla wykorzystania w czasie pokoju, tak by w przypadku wybuchu wojny można je szybko zdemontować, a zwolnione miejsce – użyć do przechowywania dodatkowych min czy innych ładunków.

Zamontowanie silnika wysokoprężnego wymagało zwiększenia długości o 7,3 m, a wysokości przedziału maszynowego o 1,2 m, co prowadziło do wzrostu wyporności do 7000 t.

Wspomniana kwestia stała się przedmiotem dyskusji u Kontrolera Admiralicji 8 marca 1921 roku. D'Eyncourt był nastawiony całkiem optymistycznie, główny inżynier mechanik Floty wadm. George Goodwin wspierał tę ideę i adm. Field dał swoją zgodę. David Brown zauważył, że nie poruszano w ogóle kwestii ceny.

Na tym zebraniu rozpatrywano również sprawę uzbrojenia artyleryjskiego. Jako alternatywę dla dział plot. kal. 76 mm, w oczywisty sposób zbyt słabych dla okrętu tej wielkości. Uznano działa kal. 152 mm i kal. 102 mm, przy czym opinia skłaniała się ku 6 działom uniwersalnym kal. 102 mm. ostatecznie zebranie zdecydowało o zamontowaniu 4 dział uniwersalnych kal. 120 mm z zapasem po 200 pocisków na lufę, a także dwóch wielolufowych „Pom-Pom”, choć specyfikacja na te ostatnie była dopiero opracowywana przez Morski Komitet ds. obrony przeciwlotniczej (Naval Anti-Aircraft Committee).

Tym samym masa uzbrojenia wzrosła ze 110 do 140 t – co wiązało się rzeczą jasną ze wzrostem wyporności. 1 kwietnia 1921 roku Lillicrap przedstawił do rozważenia projekt okrętu

o wyporności 7550 t, mającego długość między pionami 155,45 m, szerokość 18,24 m, zanurzenie 4,72 m wymagającego siłowni o mocy 52 000 KM dla osiągnięcia 28 węzłów. Po dyskusji z głównym konstruktorem długość była zmniejszona do 152,4 m, szerokość do – 17,98 m, zanurzenie do 4,65 m, a wyporność – do 7150 t. Przy tych gabarytach do osiągnięcia zakładanej prędkości niezbędna była siłownia o mocy 55 000 KM, w przypadku zastosowania siłowni krążowników typu „C” i „D” o mocy 40 000 KM, prędkość zmniejszała się minimum do 27,75 węzła, a prawdopodobnie do – 27,5 węzła.

W takiej formie projekt został przedstawiony 21 kwietnia 1921 roku do rozpatrzenia Radzie Admiralicji, która go wkrótce zatwierdziła. Stawiacz min otrzymał nazwę *Adventure* (pol. przypadek, ryzykowne działanie), będąc 20 okrętem Royal Navy noszącym tę na-

Rozbicie struktury masowej (wg projektu marzec 1921 r.)	
Kadłub	4300 t
Siłownia	1200 t
Uzbrojenie	140 t
Uzbrojenie minowe	320 t
Wyposażenie	320 t
Paliwo	500 t
Zapas wyporności	70 t
Wyporność	6850 t

Okręt	Stocznia	Zamówienie	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Adventure</i>	H.M.Dockyard Devonport/„Vickers”, Barrow-in-Furness	18.07.1921	29.11.1922	18.06.1924	02.10.1926

zwę². Budowę finansowano z Programu 1922. Zlecenie otrzymała stocznia Royal Navy w Devonport w dniu 18 lipca 1921 r., podwykonawcą w zakresie układu napędowego była firma Vickers. Stępkę pod jednostkę położono 29 listopada 1922, a w końcu 1926 roku *Adventure* wszedł w skład Royal Navy, otrzymując numer taktyczny M23.

Opis konstrukcji

Kadłub i ochrona

Będąc pierwszym dużym okrętem zaprojektowanym i zbudowanym po zakończeniu I wojny światowej *Adventure* wchłonił mnóstwo nowych rozwiązań technicznych, zaproponowanych przez jego twórców – d'Eyncourt i Lillcrap.

Wymóg zabezpieczenia na okręcie zamkniętego pokładu minowego przełożył się faktycznie na gładko pokładowy kadłub z dużą wysokością nawodnych burt. Przy normalnym obciążeniu sięgała ona 9,22 m na dziobie, 5,76 m na śródokręciu i 6,07 m na rufie. Zanurzenie wynosiło na dziobie 4,27 m, a na rufie 4,88 m, zaś przy pełnym obciążeniu okręt siedział w wodzie na 5,33 m. Dziobnica okrętu była prosta, nachylna, bez wyoblen przy przejściu do stępki. Zastosowana stępka wpływała na poprawę dzielności morskiej.

***Adventure* z płaską rufą w pierwszych latach służby.**

Podstawą konstrukcji kadłuba była idea „zintegrowanych bąbli”, aprobowana przez d'Eyncourt na ostatnich brytyjskich krążownikach liniowych typów *Renown*, *Courageous* i *Hood*, ciężkich krążownikach typu „Hawkins”, a także wykorzystana nieco później na krążownikach typu „Kent”. W przecięciu na wrędze – śródokręciu kadłub posiadał całkiem interesujący kształt: powyżej linii wodnej był trapezowy, a poniżej – przechodził w „bąble” o gruszkowatym kształcie, tworząc w miejscu przejścia swego rodzaju „talię”. „Bąble” miały chronić przedziały maszynowy i kotłowy od podwodnych wybuchów, a także pocisków, które trafiły poniżej linii wodnej. Prawda z powodu ograniczonej głębokości – raptem około 4 stóp (1,2 m) efektywność takiej ochrony była dość niska.

Ochrona pancerna ograniczała się do krótkiego pasa o grubości 25 mm ze stali o wysokiej odporności HTS (High Tensile Steel) na podkładzie z 25 mm warstwy stali okrętowej i płaskiego 25 mm pokładu pancernego, które przykrywały jedynie przedziały siłowni. Pokład minowy pozostawał pozbawiony wszelkiej ochrony.

Adventure był pierwszym dużym okrętem brytyjskiej Royal Navy, wyposażonym w płaską rufę. To nieco

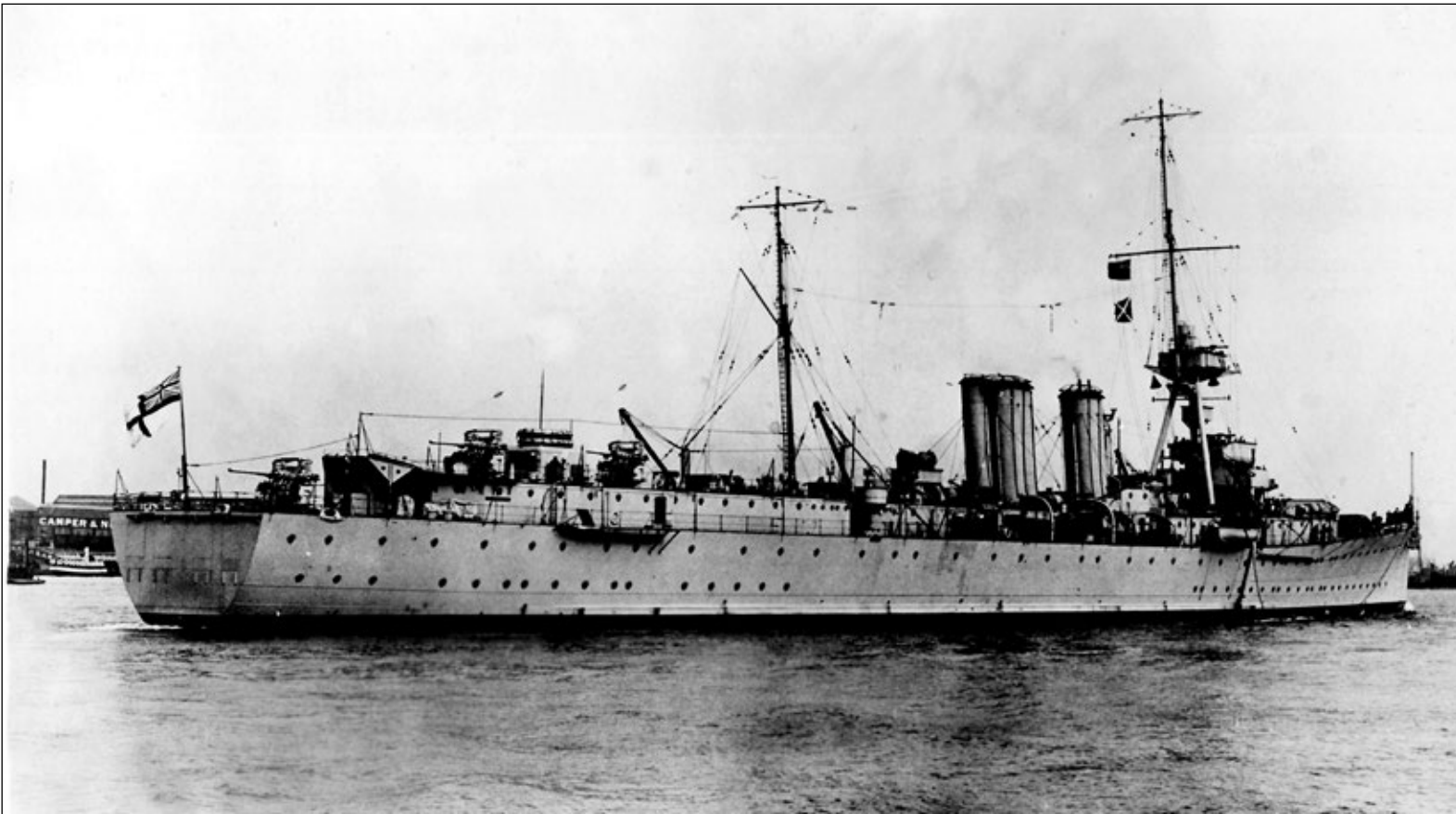
zwiększało współczynnik przy prędkości ponad 24 węzły, jednak w trakcie prób okazało się, że miny przy takim stawianiu niebezpiecznie zbliżały się do rufy powodu powstawania strefy obniżonego ciśnienia. Ten mankament zupełnie nieistotny dla każdego innego okrętu okazał się fatalnym w przypadku stawiacza min. „Bardziej niewłaściwą platformę trudno byłoby wymyśleć” – tak sarkastycznie wyraził się znany brytyjski ekspert Henry Lenton. W rezultacie, w czasie pierwszego dużego remontu jednostki w latach 1931-1932 przebudowano rufę, nadając jej bardziej tradycyjny „krążowniczy” kształt. Spowodowało to zwiększenie długości maksymalnej pawie o 6 m. Przy tym furty minowe zaczęły wystawać poza obrys burty w charakterze swego rodzaju balkonika.

Pokład górny prawie na całej długości, za wyjątkiem krótkiego odcinka przed falochronem dziobowym, miał poszycie drewniane.

Sylwetka *Adventure* wyróżniała się prostotą i zwartością. Prawie na całej długości górnego pokładu rozciągała się jednokondygnacyjna nadbudówka. Wizualnie wyglądała na ciągłą,

2. Poprzednim *Adventure* był krążownik-rozpoznawczy (scout) zbudowany przez stocznnię Armstrong w latach 1904-1905, spisany w 1920

Fot. zbiory Normana Friedmana



Podstawowe parametry taktyczno-techniczne	
Wyporność	standardowa – 6740 t, pełna – 8370 t
Długość	między pionami – 152,4 m, maksymalna – 158,5 m (później – 164,29 m)
Szerokość	17,98 m
Zanurzenie	normalne – 4,42 m, z pełnym obciążeniem – 5,33 m
Siłownia	2 linie wałów napędowych 6 kotłów parowych Yarrow, 2 turbiny parowe Parsons, moc 40 000 KM 4 zespoły spalinowo-elektryczne Vickers, moc 9200 KM/ 6600 kW 2 elektryczne silniki napędowe, moc – 8000 KM
Prędkość	27,75 węzła (z pełnym obciążeniem – 26,5 węzła, na silnikach wysokoprężnych – 17 węzłów)
Zapas paliwa	normalny – 500 t, pełny – 1500 t
Zasięg	4500 Mm (12 węzłów) lub 1820 Mm (25 węzłów)
Uzbrojenie	4 x I – 120 mm L/40 uniwersalne działo Mk. VIII 4 x I – 40 mm L/40 automat plot. „Vickers” Mk II 4 x I – 47 mm działka salutowe 280-340 min
Załoga	395 ludzi (obsada w czasie wojny – 560 ludzi)

jednak w rzeczy samej były w niej przerwy przed i za drugim kominem. W rejonie dziobowego mostka i rufowej grupy dział nadbudówka dochodziła niemal do samej burty, a w części środkowej była wąska. Konstrukcja kompleksu dwukondygnacyjnej nadbudówki dziobowej z trójnożnym fokmasztem przypominała krążowniki typu „D”. W szczególności podobnie jak na nich, stawiacz min nie posiadał solidnego stanowiska dowodzenia. Na fokmaszcie znajdowało się stanowisko kierowania ogniem artyleryjskim.

Z dwóch kominów rufowy był istotnie szerszy od dziobowego, a dodatkowo za nim znajdowała się dodatkowy cienki komin dla spalin silnika wysokoprężnego. Zarówno kominy jak i oba

maszty ze stengami były lekko nachylone w kierunku rufy.

Na specjalnej platformie, znajdującej się między drugim kominem a masztem przednim, stały reflektory bojowe o średnicy lustra 36” (91 cm).

Podobnie jak krążowniki typu „D”, *Adventure* był wyposażony w 3 kotwice Halla (2 główne i zapasowa), które dysponowały 3 kluzami kotwicznymi: jedną na lewej burcie i dwoma – na prawej. Okręt miał 3 dziobowe kabestany z napędem elektrycznym – 2 kotwiczne i cumowniczy.

Siłownia

Adventure został wyposażony w oryginalną dwuwałową siłownię kombinowaną, obejmującą turbiny dla pełnej

prędkości oraz napęd spalinowo-elektryczny dla prędkości ekonomicznej.

Zgodnie z dyspozycją otrzymaną przez głównego konstruktora w połowie 1920 roku w charakterze podstawowego napędu przyszłego szybkiego stawiacza min wzięto standardowy układ turbin parowych wykorzystywany na lekkich krążownikach typów „C” i „D”, który dobrze sprawdził się w toku dotychczasowej eksploatacji. Układ składał się z 2 zespołów turbin parowych systemu Parsons i 6 wodnorurkowych kotłów parowych systemu Yarrow (robocze ciśnienie pary – 16,54 kG/cm²).

W porównaniu z prototypem, zmieniono rozmieszczenie kotłów parowych. Na *Adventure* dłuższy był przedział kotłowni dziobowej, w której znajdowały się 4 kotły, podczas, gdy w kotłowni rufowej pozostałe 2. Przy tym kanały spalin z 2 kotłów dziobowych odprowadzano do komina przedniego, a z 4 pozostałych – do szerszego rufowego – na krążownikach typów „C” i „D” szerszy był komin dziobowy.

Między przedziałami kotłowni i maszynowni znalazł się przedział generatorów wysokoprężnych, w którym umieszczono 4 ośmiocyldrowe czterosuwowe silniki wysokoprężne Vickers każdy o mocy po 2200 KM. Jak już powiedziano wcześniej, spaliny z silników wysokoprężnych odprowadzano do odrębnego komina o małej średnicy, stojącego za rufowym. Początkowo

Fot. zbiory Manasa Iksanowa



była to krótka obudowa tłumika z rurą wylotową o całkiem niewielkiej średnicy, jednak po przeprowadzeniu prób w końcu 1926 roku przebudowano tą konstrukcję na jednolitą rurę o długości równej wysokości kominów.

Każdy silnik wysokoprężny napędzał trójfazowy generator prądu przemienne o mocy 1650 kW w trybie stałym z możliwością zwiększenia do 2120 kW na czas 6 godzin. Dwa elektryczne silniki indukcyjne (asynchroniczne), każdy o mocy 4000 KM, były sprzężone z wałami napędowymi poprzez przekładnie redukcyjne. Podstawowy problem - niedogodność sprowadzała się do konieczności całkowitego zatrzymania okrętu na czas od 1 do 2 godzin przy przełączaniu z silników wysokoprężnych na turbiny parowe i odwrotnie.

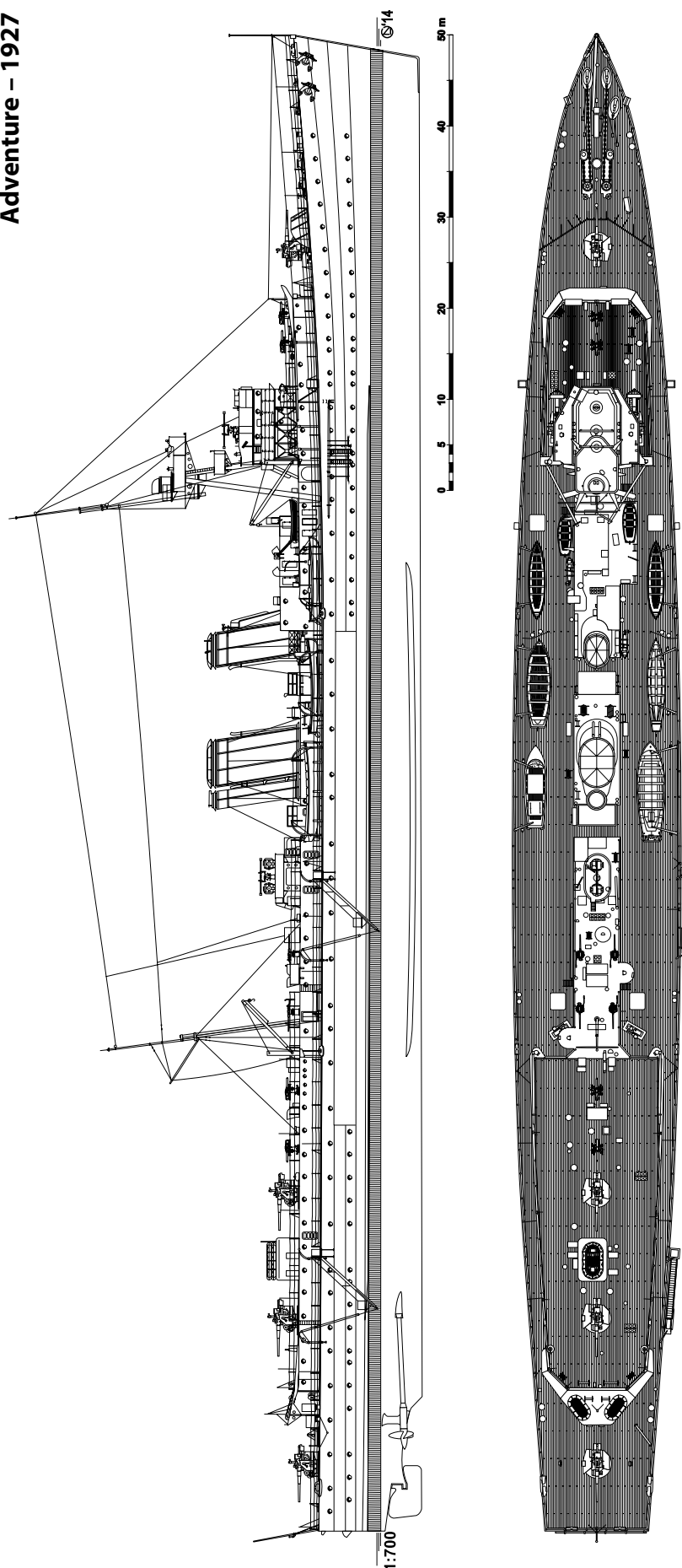
Zgodnie z projektem jednostka miała osiągać pełną prędkość 28 węzłów z obciążeniem normalnym i 27 węzłów z obciążeniem pełnym. Rezultaty osiągnięte rzeczywiście w toku prób nie są publikowane w literaturze, a prędkość maksymalna określana była na między 27,5 węzła a 27,75 węzła. Wg świadectwa Normana Friedmana, jeszcze w 1942 r. *Adventure* mógł osiągać prędkość 27 węzłów.

Układ spalinowo-elektryczny prędkości ekonomicznej zapewniał prędkość 17 węzłów. W literaturze brak danych o zapasie paliwa dla silników wysokoprężnych i zasięgu na nich. Generalnie, pytanie o celowość zastosowania silników wysokoprężnych na okręcie tak specyficznego przeznaczenia pozostaje dyskusyjna. „Dla okrętu zbudowanego dla tworzenia szeregu aktywnych zapór minowych, wymagających wysokiej prędkości w dużej części rejsu, lepszym rozwiązaniem było by przeznaczenie zajętej przez diesle powierzchni, dla zwiększenia mocy i prędkości na głównym układzie napędowym – podsumował H. Lenton.

Uzbrojenie

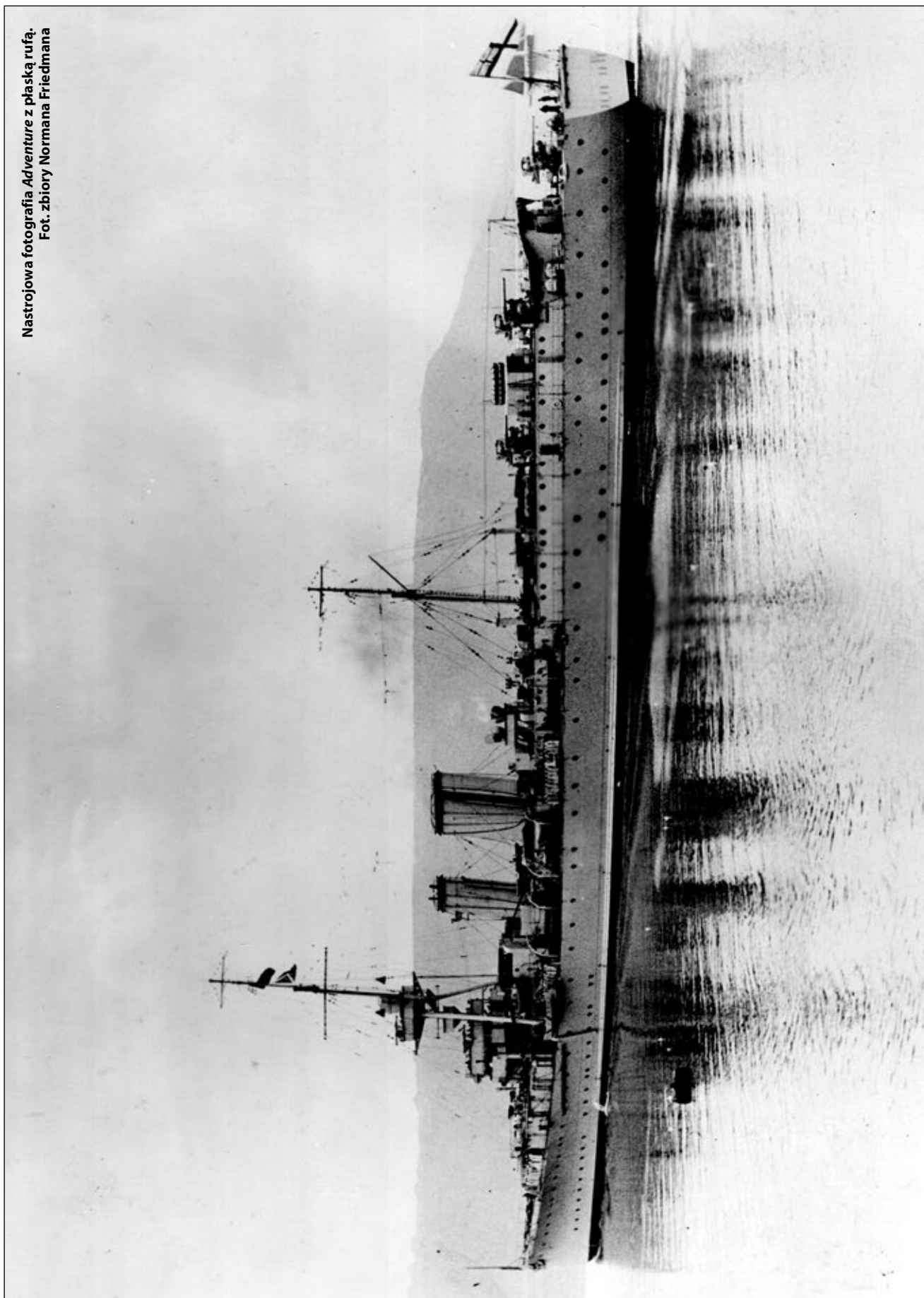
Adventure zgodnie z projektem przewidziany był na przyjęcie 340 min typu H-II (standardowa kotwiczna mina końca I wojny światowej, przyjęta w 1917 roku, ładunek 145 kg) lub 280 min typu Mk XIV (przyjęta na uzbrojenie w latach 1920-tych, ładunek 135 lub 227 kg). Miny rozmieszczono na zamkniętym pokładzie minowym

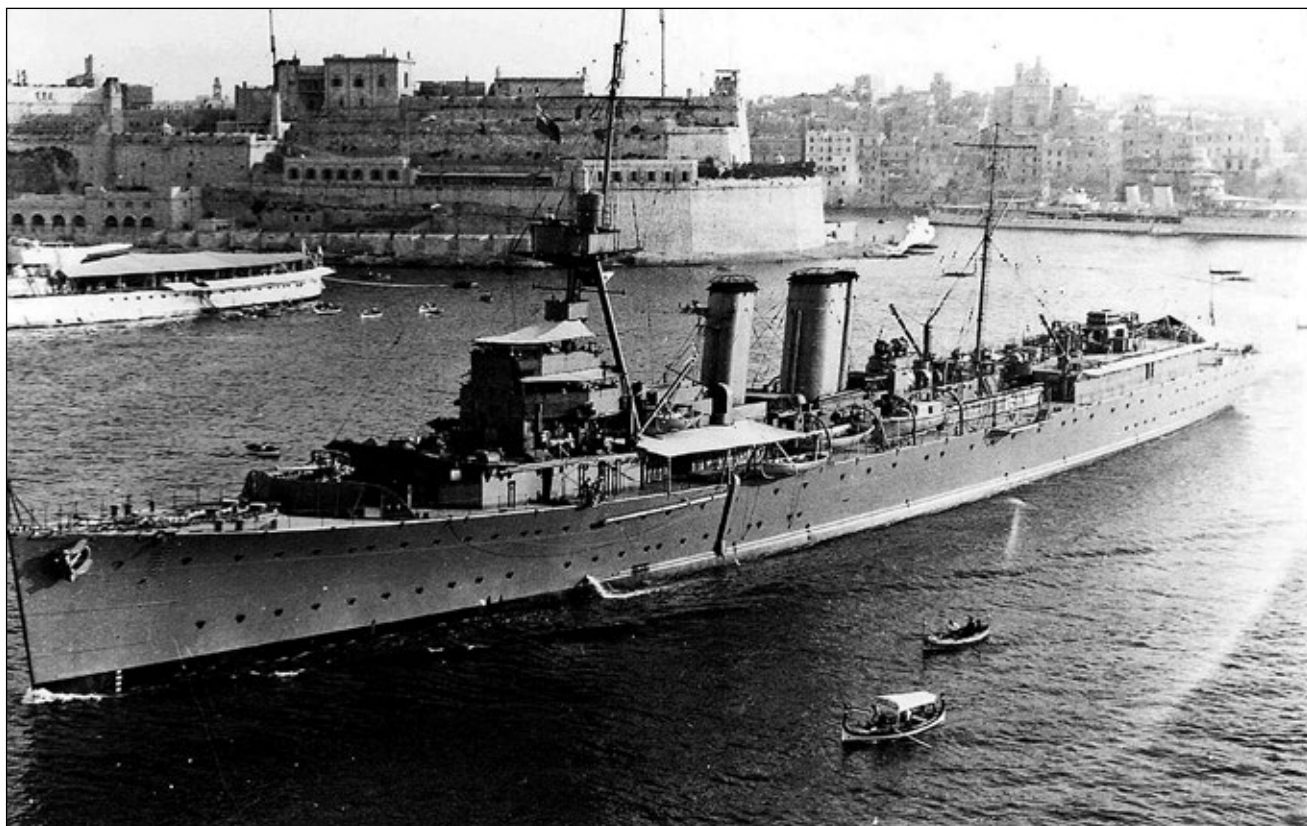
Adventure – 1927



Rys. © Grzegorz Nowak

Nastrojowa fotografia *Adventure* z płaską rufą.
Fot. zbiory Normana Friedmana





Adventure na Malcie, 1928 rok.

Fot. zbiory Władimira Michalczuka

o długości 107,8 m. Miny znajdowały się na 4 torach minowych – po 2 na każdej burcie. Stawianie min odbywało się przez 4 rurowe furty zrzurowe, a załadunek przez 4 luki ładunkowe w pokładzie. 2 z nich znajdowały się w rejonie grotmasztu i i przeznaczone były do przyjmowania min na wewnętrzne tory, kolejne 2 – między podstawami bocznych podstaw fokmasztu a dziobowymi żurawikami łodziowymi, przez nie ładowano miny na tory zewnętrzne. W rejonie każdego luku ustawiono żurawik ładunkowy.

Przy pełnym ładunku min środek ciężkości znajdował się dość wysoko, a wysokość metacentrum i odpowiednio stateczność – niebezpiecznie się obniżały. Oznaczało to, że *Adventure* nie mógł posiadać uzbrojenia artyleryjskiego porównywalnego z typowym głównym kalibrem krążowników. W rezultacie otrzymał 4 uniwersalne działa kal. 120 mm Mk VIII na stanowiskach Mk XII, ustawione na stanowiskach „A”, „Q”, „X” i „Y”.

Działo kal. 120 mm szybkostrzelne, o długości 40-kalibrów opracowano w 1920 r. w charakterze działa plot. dla projektowanych superniszczycieli typów „G-3” i „N-3”, a gdy zrezygnowano z ich budowy zgodnie z decyzją

Konferencji Waszyngtońskiej zamontowano je na raptem na 6 jednostkach: okrętach liniowych *Nelson* i *Rodney*, lotniskowcach *Courageous* i *Glorious*, bazie wodnosamolotów *Albatros* i na *Adventure*. Wykonano łącznie 84 egzemplarze dział. Były to największe działa z amunicją zespoloną, etatowo używane na okrętach Royal Navy, choć amunicja dla nich była krótsza i lżejsza niż na bardziej rozpowszechnionych działach kal. 114 mm.

Konstrukcyjnie działo, a raczej jego lufa, składało się z wewnętrznej rury, zewnętrznej rury z wzmocnieniem na części długości, kożucha i części zamkowej. Zamek – poziomy, półautomatyczny z zamykaniem ręcznym, o masie 119 kg. Niezwykłym atrybutem dział był dosyłacz, w istotny sposób ułatwiający pracę ładowniczych, zwłaszcza przy dużych kątach podniesienia. Techniczna szybkostrzelność sięgała 12 strzałów na minutę, praktyczna była jednak nieco niższa.

Początkowo w działach stosowano pociski wybuchowe-burzące, oświetlające i dymne, w roku 1939 pojawiły się również półprzeciwpancerne, jednak brak informacji o stosowaniu ich na *Adventure*. Podstawowymi były pociski wybuchowe – burzące. Przepró-

wadzone w roku 1931 eksperymenty wykazały, że stożek fali uderzeniowej powstały przy jego eksplozji niszczący samolot ma długość 10 m i średnicę 24 m (sprawa dotyczyła dość delikatnych samolotów owych czasów).

Stanowisko HA Mk XII miało masę 12 561 kg i było wyposażone w układ zasilający umożliwiający naprowadzanie w płaszczyźnie poziomej i pionowej z prędkością 10° na sekundę (ręcznie dwukrotnie wolniej). Do tego celu wykorzystywano pompę hydrauliczną wprawianą w ruch przez silnik elektryczny o mocy 9 KM. Naprowadzanie w płaszczyźnie pionowej było możliwe w przedziale od -5° do +90°. Mechanizm nastawiania zapalnika odległościowego znajdował się na lewo od dział. Za niedostatek dział można uznać brak pancernej tarczy ochronnej, osłaniającej obsługę od pocisków i odłamków.

Zapas amunicji kal. 120 mm wynosił na *Adventure* po 200 pocisków na lufę.

Do kierowania ogniem służył dalcelownik umiejscowiony na maszcie przednim z celownikiem oraz 2 dalmierzami o bazie 12-stopowej (3,66 m), których jeden znajdował się na pomoście, a drugi na maszcie przednim. Później zainstalowano dodatkowy dalmierz na platformie reflektorów bojowych.

Parametry taktyczno techniczne artylerii		
	4,7in Mk VIII	2pdr Mk VIII
Kaliber mm/ długość lufy kal.	120/ 40	40/ 40
Masa działa z zamkiem, kg	3010	272,2
Długość działa, mm	5004	2606
Długość lufy, mm	4800	1575
Liczba gwintów	38	20
Szybkostrzelność, strzałów/ min.	8	98
Masa naboju unitarnego, kg	34,5	1,36
Masa pocisku, kg	22,68	0,91
Masa ładunku, kg	4,63	0,11
Prędkość początkowa pocisku m/ sek	749	585
Donośność, m	14 780	4572
Pułap, m	9750	3960
Żywotność lufy, strzałów	1050	5000

Choć w latach międzywojennych główny kaliber okrętu uważano za zbyt słaby dla jego rozmiarów, jednak w latach II wojny światowej dzięki swej uniwersalności wykazał on większą użyteczność niż przykładowo sześciocalowe (152 mm) działa starych lekkich krążowników o niewielkim kącie podniesienia lufy.

Zgodnie z projektem *Adventure* miał być uzbrojony we wielolufowe automatyczne działo plot. kal. 40 mm L/40 Vickers Mk VIII („dwufuntowy Pom-Pom”), jednak opracowanie tego modelu poważnie się opóźniło i do chwili wejścia jednostki do służby model nie został przyjęty na uzbrojenie. W rezultacie szybki stawiacz min otrzymał 4 „Pom-Pom” standardowego modelu Mk II na pojedynczych podstawach. Dwa z nich zostały umieszczone na dziobowym podwyższonym stanowisku „B”, a kolej-

ne dwa na rufowej nadbudówce, między grotmasztem a działem „Q”.

Uzbrojenie uzupełniały 4 działa salutacyjne kal. 47 mm Hotchkiss, umieszczone na pokładzie nadbudówki w rejonie masztu głównego i 10 karabinów maszynowych Vickers kal. 7,7 mm, które mogły być ustawiane na lekkich przenośnych postumentach w różnych punktach okrętu.

Dla obrony przed minami kotwicznymi jednostkę wyposażono w 2 trały-parawany. W położeniu marszowym znajdowały się one na dolnej kondygnacji nadbudówki dziobowej, a do ich stawiania wykorzystywano żurawiki do załadunku min.

Modernizacje

W czasie remontu w latach 1931-1932 została przeprowadzona wspomniana już przebudowa rufy, w wyni-

ku czego długość wzrosła do 164,29 m. Wówczas zamontowano także dodatkowy dalmierz na platformie reflektorów bojowych.

W roku 1938 zamieniono 4 pojedyncze automaty plot. kal. 40 mm na 1 zestaw ośmiolufowy Mk VI, zamontowany na pozycji „B” (zapas amunicji po 1800 pocisków na lufę). Również w tym czasie w rejonie platformy reflektorów bojowych na poziomie pokładu nadbudówki zainstalowano 2 poczwórnie sprzężone wkm-y kal. 12,7 mm Vickers Mk III.

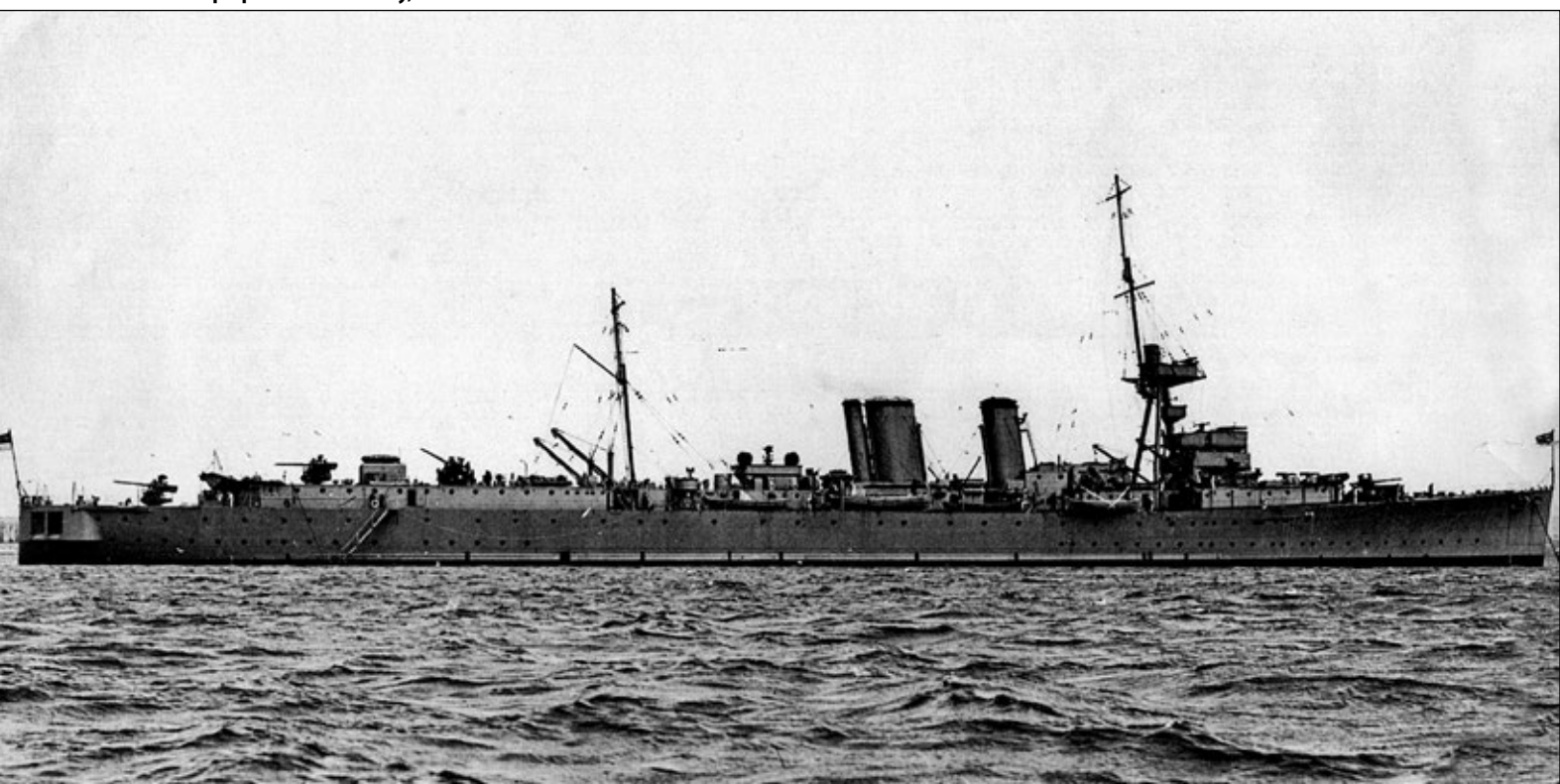
W czasie remontu w Plymouth po poderwaniu się na minie (styczeń – sierpień 1940) na *Adventure* zamontowano system demagnetyzacyjny i urządzenie SA dla ochrony przed minami akustycznymi. Zgodnie z przeprowadzonymi 9 września 1940 r. pomiarami standardowa wyporność okrętu wynosiła 6650 t, a średnie zanurzenie – 4,24 m.

W czasie remontu w Liverpoolu między lutym a czerwcem 1941 na okręcie przeprowadzono następujące prace:

- zdemontowano urządzenia diesel-elektryczne (także cienki komin), pomieszczenia przystosowano do innych celów;
- zdjęto stengę z masztu przedniego, maszt główny zamieniono na trójnożny;
- na marsie masztu przedniego zamontowano urządzenie kierowania ogniem plot. HACS Mk IV;
- zamontowano ekrany ochronne wokół dział kal. 120 mm;

Adventure po przebudowie rufy, lata 1932-1934.

Fot. David Brown





Adventure latem 1939 roku. Dobrze widoczny ośmiolufowy „Pom-Pom” na pozycji „B” przed pomostem. Fot. zbiory Władimira Michalczuka

- zlikwidowano platformę reflektorów bojowych, reflektory ustawiono na platformach pokładu nadbudówki przy kominie rufowym, dalmierz przeniesiono na pozycję między grotmasztem i stanowiskiem artyleryjskim „Q”.

W trakcie remontu w Southampton w marcu i kwietniu 1942 roku przeprowadzono następujące prace:

- zdjęto wkm-y kal. 12,7 mm i zastąpiono je 7 pojedynczymi automatycznymi działami plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk III (1 na platformie masztu głównego, a pozostałe na burtach w środkowej części kadłuba, w tym 2 na miejscach wmk-ów kal. 12,7 mm);
- zamontowanie radarów wykrywania celów typu 291 (na grotmaszcie), typu 272 (na platformie pod marszem masztu przedniego) i kierowania ogniem typu 285 (na dalocelowniku plot.);
- zamontowano stację hydroakustyczną Asdic typu 128T (do wykrywania min kotwicznych).

W czerwcu 1943 roku planowano przeprowadzenie zamiany rufowego działka kal. 120 mm na czterolufowy zestaw kal. 40 mm automat „Pom-Pom” z systemem zdalnego sterowania. Inny wariant przewidywał wymianę wszystkich 4 dział kal. 120 mm na sprzężone podwójnie działka kal. 102 mm Mk XVI/XIX. Istniał również wariant wymiany 4 dział kal. 120 mm na 3 sprzężone podwójnie kal. 114 mm UD Mk III (analogiczne do zastosowanych na lotniskowcu *Ark Royal* i krążownikach *Scylla* i *Charybdis*). Ostatecznie jednak żaden z tych wariantów nie został wprowadzony w życie.

W okresie między listopadem 1943 a lutym 1944 roku *Adventure* przeszedł przebudowę na pływający warsztat do remontu środków desantowych w związku z przygotowywaniem lądowaniem w Normandii. Na miejscach pozostawiono działa kal. 120 mm i ośmiolufowy automatyczny zestaw plot. kal. 40 mm, zaś liczbę dział kal. 20 mm Oerlikon zwiększono do 18 luf (4 podwójnie sprzężone Mk V i 10 pojedynczych Mk III). Prawdopodobnie okręt został pozbawiony wyposażenia minowego, jednak w oficjalnych dokumentach Admiralicji był on nadal traktowany jako „duży stawiacz min”, nawet w październiku 1945 roku, gdy został rozbrojony i przygotowany do skreślenia z listy.

Niezrealizowani potomkowie *Adventure*

Adventure posłużył jako prototyp dla kilku niezrealizowanych projektów, które tym niemniej jednak wzbudzały określone zainteresowanie.

Program 1924/1925 przewidywał budowę drugiego szybkiego stawiacza min dla Royal Navy, jednak zamówienie na niego nie zostało wydane. Na zebraniu 12 listopada 1923 roku Kontroler postanowił nie wyposażać go w silniki wysokopiętne, ale we wszystkich pozostałych aspektach okręt miał stanowić powtórzenie *Adventure* (w tym z siłownią zacierpniętą z krążowników typu „C” i „D” o mocy 40 000 KM). Na następnym zebraniu, 26 listopada główny konstruktor poinformował o licznych zmianach, które trzeba wprowadzić

do projektu *Adventure* w związku ze zmianami konstrukcji siłowni, a także w związku z innymi wymogami różnych departamentów, co nie pozwalało zakończyć budowy okrętu tak szybko, jakby chciano. W grudniu główny konstruktor zakomunikował, że prace nad projektem nowego stawiacza min wstrzymano do czasu zakończenia projektowania nowych krążowników (typ „County”), jednak liczył on na ich wznowienie w lutym 1924 roku. Główny inżynier-mechanik i dyrektor napędów elektrycznych (Director of Electrical Engineering – DEE) poinformowali, że ich wydziały będą gotowe w połowie lutego. W styczniu 1924 roku główny konstruktor potwierdził swoją gotowość. Prace nad projektem jednak i tak nie zostały wznowione, bowiem stawiacz min został skreślony z programu budowy okrętów.

Mniej więcej w tym czasie w biurze konstrukcyjnym firmy Vickers został opracowany krążownik-stawiacz min dla Hiszpanii. Projekt 1040, datowany na 7 lipca 1923 roku, przy takiej liczbie min jak *Adventure* – 400 sztuk, posiadał uzbrojenie artyleryjskie typowe dla innych projektów firmy Vickers tego okresu: 6 dział kal. 152 mm, na dwóch sprzężonych i dwóch pojedynczych stanowiskach z tarczami ochronnymi, rozmieszczonych w schemacie liniowym (działa pojedyncze znajdowały się na podwyższonych stanowiskach), 2 dział plot. kal. 102 mm oraz 2 trójrurowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm. Podstawowe parametry projektu były następujące: wyporność normal-

na – 5750 t, długość między pionami – 131,1 m, długość maks. 139,6 m, szerokość – 16,6 m, wysokość burty – 10,36 m, zanurzenie – 4,88 m, moc silowni – 23 000 KM, prędkość – 25 węzłów, zasięg – 5000 Mm przy 15 węzłach.

Według wszelkiego prawdopodobieństwa wspomniany projekt stanowił dalsze rozwinięcie wcześniejszego, datowanego na 19 czerwca 1923 roku, który jednak nie otrzymał numeru. Również przewidywał 400 min, ale uzbrojenie artyleryjskie obejmowało 3 działa kal. 152 mm L/50 i 2 działa plot. kal. 105 mm. Skromniejsze były również podstawowe parametry taktyczno-techniczne: wyporność – 4150 t, długość 121,9 m, szerokość 15,4 m, wysokość burty 7,32 m, zanurzenie 3,96 m, moc silowni 20 000 KM, prędkość 25 węzłów.

Istniała również wersja zupełnie małego stawiacza min o wyporności 2750 t, z prędkością 15 węzłów i uzbrojenie-
go w 2 działa kal. 152 mm.

Żaden z wymienionych projektów nie był realizowany, a w początku lat 1930-tych Hiszpania rozpoczęła budowę stawiaczy min na bazie kanonierek.

Nieco później koncern Vickers zaproponował Turcji projekt małego „krążownika torpedowego”, będącego faktycznie stawiaczem min – w zapisach do projektu podkreślono fakt, że morskie miny początkowo nazywano „torpedami”. Projekt 930, datowany na 25 sierpnia 1927, posiadał następujące parametry: wyporność – 2500 t, długość 115,82 m, szerokość – 11,5 m, wysokość burty – 7,01 m, zanurzenie – 3,3 m, dwuwałowa siłownia turbiniowa, 5 kotłów parowych opalanych paliwem płynnym, moc 52 000 KM, prędkość – 36 węzłów. Uzbrojenie, poza 60 minami, obejmowało 3 działa kal. 152 mm, 2 działa plot. kal. 76 mm, 4 działa plot. kal. 40 mm „Pom-Pom” i 2 trójrurowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm. Podobnie jak projekty dla Hiszpanii, również i ten nie został wprowadzony w życie, bowiem w 1930 flota turecka zamówiła we Włoszech 4 niszczyciele, z których 2 miały wyposażenie do stawiania min.

Eustace Tennyson d'Eyncourt nie stracił entuzjazmu dla bardziej oszczędnych silników wysokoprężnych. W 1925 roku skłonił kierownictwo firmy Armstrong do opracowania 2 projektów krążowników z silnikami wysokopręż-

nymi. Oba miały być wyposażone w 4 silniki systemu Armstrong-Sulzer o mocy po 4400 KM. Pozostałe aspekty obu projektów były całkiem przekonujące. Krążownik o wyporności 5700 t osiągał prędkość 25 węzłów, a uzbrojony był w 2 podwójnie sprzężone działa kal. 203 mm. Drugi, o wyporności 5120 t miał 3 podwójnie sprzężone działa kal. 152 mm przy prędkości 25,5 węzła. Zainteresowanie silnikami wysokoprężnymi zgasło po tym, jak Porozumienie Waszyngtońskie wprowadziło pojęcie „wyporności standardowej”, pozwalającej nie wliczać zapasu paliwa i czyniące oszczędność układu napędowego nie tak istotnym czynnikiem.

Co zaś dotyczy, bodaj czy nie ważniejszej nowości wprowadzonej na *Adventure* – płaskiej rufy, to w tej kwestii kierownictwo Royal Navy odnosiło się w myśl rosyjskiego powiedzenia „*Spażyłeś się na mleku, na wodę dmuchasz*”. Po pierwszym niepowodzeniu, wynikającym ze specyfiki stawiacza min, a nie samej idei, brytyjscy konstruktorzy na ponad 10 lat zapomnieli o takim rozwiązaniu. Płaska rufa pojawiła się dopiero w roku 1939 na krążownikach typu „Fiji”.

Adventure w latach II wojny światowej

Przedwojenna kariera *Adventure* nie obejmowała niczego specjalnego. Po zakończeniu cyklu prób w maju 1927 roku okręt wszedł w skład Floty Atlantyckiej (w latach 1919-1931 nazywanej Flotą Metropolii) w latach 1928-1929 okrętem dowodził Cpt. (pol. kmdr) John Cunningham – przyszedł admirał floty i Pierwszy Lord Morski. Później stawiacz min pełnił służbę zarówno na wodach metropolii jak i na stacjach zagranicznych: w Chinach i na Morzu Śródziemnym.

Lato 1939 roku jednostka przywitała w rezerwie w Devonport, jednak wkrótce nadszedł rozkaz o jego powrocie do floty czynnej. 31 lipca na okręt przybyło 7 oficerów i 184 marynarzy, którzy zmienili 25 ludzi, znajdujących się na pokładzie, a następnego dnia dołączyło do nich jeszcze kolejnych 38 marynarzy. Już 2 sierpnia *Adventure* pod dowództwem Cpt. (pol. kmdr) Arthura Halfhida wyszedł w morze, 3-go zaś przyjął ładunek min w Portsmouth i 5-go przeszedł do Portland, gdzie 9 sierpnia odbył się królewski przegląd

floty. Dzień później jednostka powróciła do Portsmouth. Resztę miesiąca wypełniły różnorakie ćwiczenia: załoga ćwiczyła stawianie min, trenowała strzelanie z dział i automatycznej broni plot. Tam też zastały okręt wiadomości o wybuchu wojny.

7 września *Adventure* wraz z pomocniczymi stawiaczami min *Hampton* i *Shepperton* pod eskortą krążownika plot. *Cairo* przeszedł do Dover, gdzie do godz. 18:00 dnia następnego przyjął na pokład miny. Wkrótce rozpoczęto stawianie zapory „GR” w Cieśninie Dover. Dziennik wachtowy *Adventure* tak przedstawia wydarzenia następnych dni:

11 września Wyjście w morze o 06:14 i przeprowadzenie porannego stawiania min. O 11:49 rozpoczęcie załadunku nowych min.

13 września Wyjście w morze o 07:24 i przeprowadzenie porannego stawiania min. O 10:57 rozpoczęcie załadunku nowych min.

14 września Wyjście w morze o 09:19 i przeprowadzenie porannego stawiania min.

15 września Poranne stawianie min, 1 marynarz ranny przy przemieszczaniu min.

Ogółem *Adventure*, *Hampton* i *Shepperton* wystawiły w Cieśninie Dover ponad 3 tys. min. Postawione zapory były skuteczne – na ich minach podrywały się *U 12* (8 października), *U 40* (13 października) i *U 16* (24 października)³. Wąskie wody Dover były jednak przepełnione statkami, w związku z czym 16 września rozkaz przesunął okręty do Portsmouth, gdzie przeszły nazajutrz. Tam też załoga otrzymała kilka dni odpoczynku.

2 października *Adventure* powrócił do stanu gotowości bojowej i 2 dni później przyjął na pokład miny przeznaczone do postawienia głębokowodnej zaporze przeciw okrętom podwodnym. „AD” w rejonie przylądka Flamborough-Head, której celem była ochrona tras konwojów przebiegających wzdłuż wschodniego wybrzeża. Wyjście w morze przekładano kilkakrotnie z powodu braku okrętów eskorty. 10 października stawiacz min przeprowadził ćwiczebne strzelanie na

3. Po zatonięciu *U 16* dowództwo Kriegsmarine zakazało okrętom podwodnym przechodzić przez Cieśninę Dover i przejście na Atlantyk trzeba było wykonywać wokół Wysp Brytyjskich

redzie Spithead, a następnie powrócił do Portsmouth celem uzupełnienia paliwa i żywności. Wieczorem 20-go wyszedł znów w morze, a rankiem 21-go rzucił kotwicę u ujścia Tamizy. W końcu rankiem 25 października *Adventure* postawił pierwszą partię min na linii „AD”, drugą ich część zamierzano postawić rankiem 27-go, jednak z uwagi na nalot lotnictwa operację przyszło przesunąć na późny wieczór.

Wieczorem 30 października okręt po raz kolejny wyszedł z Immingham, a między 22:30 a 03:42 przeprowadził stawianie min kotwicznych na Morzu Północnym by o 11:52 dotrzeć do Rosyth. Tam okręt pozostawał przez kilka dni, w czasie których załoga zdążyła rozegrać mecze w rugby, piłkę nożną i dać koncert dla mieszkańców. Po uzupełnieniu zapasów stawiacz min 8 listopada powrócił do Humber. Z zamiaru postawienia min w zatoce Tise-Bay przyszło zrezygnować z powodu braku jednostek eskorty.

11 listopada Cpt. (pol. kmdr) Halfhide otrzymał rozkaz udania się do Portsmouth dla wzięcia udziału w zaplanowanej serii operacji minowych u wybrzeży Holandii. Następnego dnia w charakterze eskorty przybyły niszczyciele *Basilisk* (Cdr, pol. kmdr por., Richard) i *Blanche* (Cdr Lt, pol. kmdr ppor., Aubrey). Okręty wieczorem opuściły Grimsby, jednak około 21:00 musiały zakotwiczyć z powodu ścielącej się nad morzem mgły.

O godz. 03:05 13 listopada *Adventure* wraz z eskortą zszedł z kotwicy i kontynuował marsz. O godz. 05:06 na wejściu do Zatoki Tamizy zespół zmniejszył prędkość do 9 węzłów i wystawił parawany, przy czym *Basilisk* i *Blanche* szły przed krążownikiem. O godz. 05:17 obserwatorzy stawiacza min dostrzegli na namiarze 140° eksplozję w odległości około 10 Mm, a o 05:26, gdy jednostka znajdowała się 3 Mm od pływającej latarni morskiej Tong, kolejna eksplozja nastąpiła bezpośrednio pod mostkiem z lewej burty.

Później wyjaśniło się, że *Adventure* stał się ofiarą zapyry minowej, postawionej dosłownie kilka godzin wcześniej przez niemieckie niszczyciele *Wilhelm Heidkamp*, *Karl Galster*, *Hermann Künne* i *Hans Lüdemann*. Sama mina była magnetyczna, denna i wobec niej parawany były bezskuteczne. Biorąc pod uwagę charakter uszko-

dzeń, dokonujący oględzin jednostki specjalista oddziału konstrukcyjnego ocenił moc ładunku na 250 kg ekwiwalentu trotylu, a odległość epicentrum eksplozji na 3 m od burty.

W rezultacie eksplozji mostek *Adventure* został praktycznie zniszczony, przestał działać cały system łączności wewnętrznej, za to ryczała syrena, tak, że do nikogo nie można się było dokrzyścić. Krążownik zaczął powoli wykonywać cyrkulację w prawo i trzeba było 7 minut by przenieść dowodzenie na mostek rufowy, przekazując do maszynowni polecenie zatrzymania się. Cpt. Halfhide przekazuje w swoim raporcie:

„...wszystkie pomieszczenia między wręgami 54 i 78 zostały uszkodzone:

Wnętrze: zbiorniki paliwowe, dziobowa komora amunicyjna i pomieszczenie przeładunkowe,

Platforma: pomieszczenie przeładunkowe, akumulatorownia dziobowego żyrokompasu, stanowisko sterownicze, centralne stanowisko artyleryjskie, chłodnia, magazyn żywności,

Dolny pokład: szatnia, kabina radio-wa No 3, kubryk podoficerów-palaczy,

Główny pokład: kubryk mechaników, kubryk starszych podoficerów, szpital,

Górny pokład: mesa, umywalnia marynarzy,

Nadbudówka nad wskazanymi pomieszczeniami, włączającabinę dowódcy i nawigatora, pomieszczenie kodowania,abinę nawigacyjną, sterówkę i mostek, zostały tam uszkodzone bądź wyrzucone siłą eksplozji za burtę wszystkie przyrządy.”

Straty okazały się większe: w dziobowych kubrykach 24 ludzi zginęło bądź zostało wyrzuconych za burtę, 69 zostało rannych. Na szczęście nie odniosły uszkodzeń maszyny i kotły, a początkowy przechył 7° na lewą burtę dzięki kontrolowanym zatopieniom udało się ograniczyć do 4°.

Cpt. Halfhide rozkazał by *Basilisk* podszedł do burty i przejął rannych. Ich przekazanie zakończyło się o 07:15 i *Adventure* ruszył powoli samodzielnie do przodu, jednak o 07:47 musiał się zatrzymać maszyny z powodu zanieczyszczenia wodą paliwa. *Basilisk* przygotowywał się do wzięcia krążownika na hol, jednak po 20 minutach mechanikom udało się przełączyć pompy na nieuszkodzone zbiorniki i ponownie rozwinąć prędkość 6,

a następnie 8 węzłów.

Jednak kłopoty się na tym nie skończyły. O godz. 08:25 doszło do eksplozji pod rufą *Blanche*. Niszczyciel zatrzymał się i osiadł w wodzie, jednak utrzymywał się na powierzchni. Na jego pokładzie było 2 zabitych i 12 rannych. Wkrótce na pomoc przybył mu holownik *Fabia*, jednak o 09:50 okręt mimo wszystko zatonął.

O 09:52 Halfhide odprawił *Basilisk* z rannymi do Sheerness, dokąd sam *Adventure* dotarł o 11:28.

16 listopada krążownik został odprowadzony do stoczni Royal Navy w Chatham i wstawiony do suchego doku. W trakcie oględzin okazało się, że uszkodzenia były poważniejsze niż wyglądało to na pierwszy rzut oka. Szef stoczni (superintendent) w swoim raporcie z 18 listopada zaznaczył:

„Zatopienia między wręgami nr 23 na nr 76 na dolnym pokładzie, między wręgą nr 76 a nr 106 na platformie... Epicentrum uszkodzenia w rejonie wręgi nr 60 na lewej burcie. Główne uszkodzenia między wręgami nr 54 a nr 70 na lewej burcie, naruszenia poszycia, wszystkie pokłady wyżej, włącznie z górnym, posiadają naruszenia powierzchni. Jeden pas poszycia górnego pokładu przebity. Silne deformacje zewnętrznego poszycia na lewej burcie od odcinka między wręgą nr 54 a nr 87 od stępki do górnego pokładu, niewielkie deformacje na lewej burcie w kierunku dziobu do wręgi nr 32. Na prawej burcie deformacja poszycia miała miejsce między wręgą nr 52 a nr 60 od stępki do dolnego pokładu, stępka była uszkodzona między wręgami nr 44 a nr 76, maksymalna strzałka ugięcia 10” (254 mm). Główna gródź wodoszczelna na wrędze nr 54 zgięta, na wrędze nr 68 zniszczona, a na wrędze nr 78 przeciekała”.

po przeprowadzeniu niezbędnych prac, 19 listopada *Adventure* przeszedł do Plymouth, w celu kontynuacji prac i następnego dnia został wycofany ze składu czynnej floty, a jego załoga rozpisana na inne jednostki.

Remont związany z odbudową zakończono dopiero po 9 miesiącach. 18 sierpnia 1940 r. na krążownik przybył rdzeń nowej załogi na czele z Cpt. (pol. kmdr) Norman W. Grace (wcześniej zajmował on stanowisko zastępcy szefa wydziału minowo-torpedowego Admiralicji). Również miesiąc później okręt wyszedł w morze na próby po

remoncie i rozpoczął przygotowania do wznowienia służby bojowej. W początkach października *Adventure* przebazowano do Scapa-Flow, a 17-go po zakończeniu kursu przeszkolenia bojowego, dołączył do 1 Eskadry Stawiaczy Min, bazującej w zatoce Loch-Alsh na północnym-zachodzie Szkocji – tajnych dokumentach ta baza posiadała kodowe oznaczenie „ZA”.

Pierwszym zadaniem okrętu było uczestnictwo w stawianiu głębokiej minowej zapory przeciwpodwodnej „SN-44” na północno-zachodnich podejściach wraz z pomocniczymi stawiaczami min *Southern Prince*, *Port Napier*, *Port Quebec* i *Menestheus*. Po zakończeniu operacji *Adventure* został przydzielony do dowództwa Zachodniego Podejścia i przeszedł do Milford-Haven. W okresie od 15 do 24 listopada, działając bez żadnej eskorty, wystawił 3 zapory przeciw okrętom podwodnym („ZME 1-3”) w cieśninie St. George.

W tym czasie dowództwo podjęło decyzję o postawieniu zapór minowych na wodach Zatoki Biskajskiej – trasach niemieckich okrętów podwodnych. Było to zadanie, dla którego stworzono krążownik-stawiacz min. Poza krążownikiem Royal Navy nie dysponowało innymi jednostkami dla realizacji tak skomplikowanego i niebezpiecznego zadania. W najbliższym nowum, 2 grudnia *Adventure* w eskorcie niszczycieli wyszedł w morze i wy-

stawił zaporę minową „GQ-1” w rejonie płycizny Little-Sole na zachód od Brestu. W drodze powrotnej pogoda zaczęła się psuć i do wieczora szalał już sztorm, dlatego zamiast zaplanowanego na następną noc stawiania kolejnej zapory „GQ-2” okręt skierowano do Milford-Haven w celu kontynuacji operacji minowych - zapór obronnych w cieśninie St. George. Tylko w czasie jednego dnia – 5 grudnia wystawiono 6 linii („ZME 4-9”). Wkrótce po Świętach Bożego Narodzenia cykl powtórzono od nowa: 29 grudnia *Adventure* wraz niszczycielami skierowano na Biskaje, gdzie stawiacz postawił w końcu zaplanowaną zaporę „GQ-2”, a po powrocie do Milford-Haven, 5 stycznia wystawił kolejne linie „ZME 10-14” w cieśninie St. George.

W połowie stycznia 1941 r. w związku ze wznowieniem nalotów niemieckiego lotnictwa, dysponujący silną baterią plot. krążownik otrzymał rozkaz przejścia do Liverpool w celu zabezpieczenia obrony plot. portu. Na nieszczęście, 14 stycznia w czasie wejścia do Zatoki Liverpool *Adventure* ponownie wszedł na denną minę, w wyniku czego doszło do obszernych i poważnych uszkodzeń. Choć jeszcze w tym dniu były przeprowadzone oględziny przez specjalistów, to jednak z uwagi na duży zakres prac i przeciążenie stoczni jego remont trwał pół roku. Do tego, 7 maja, w czasie kolejnego nalotu bom-

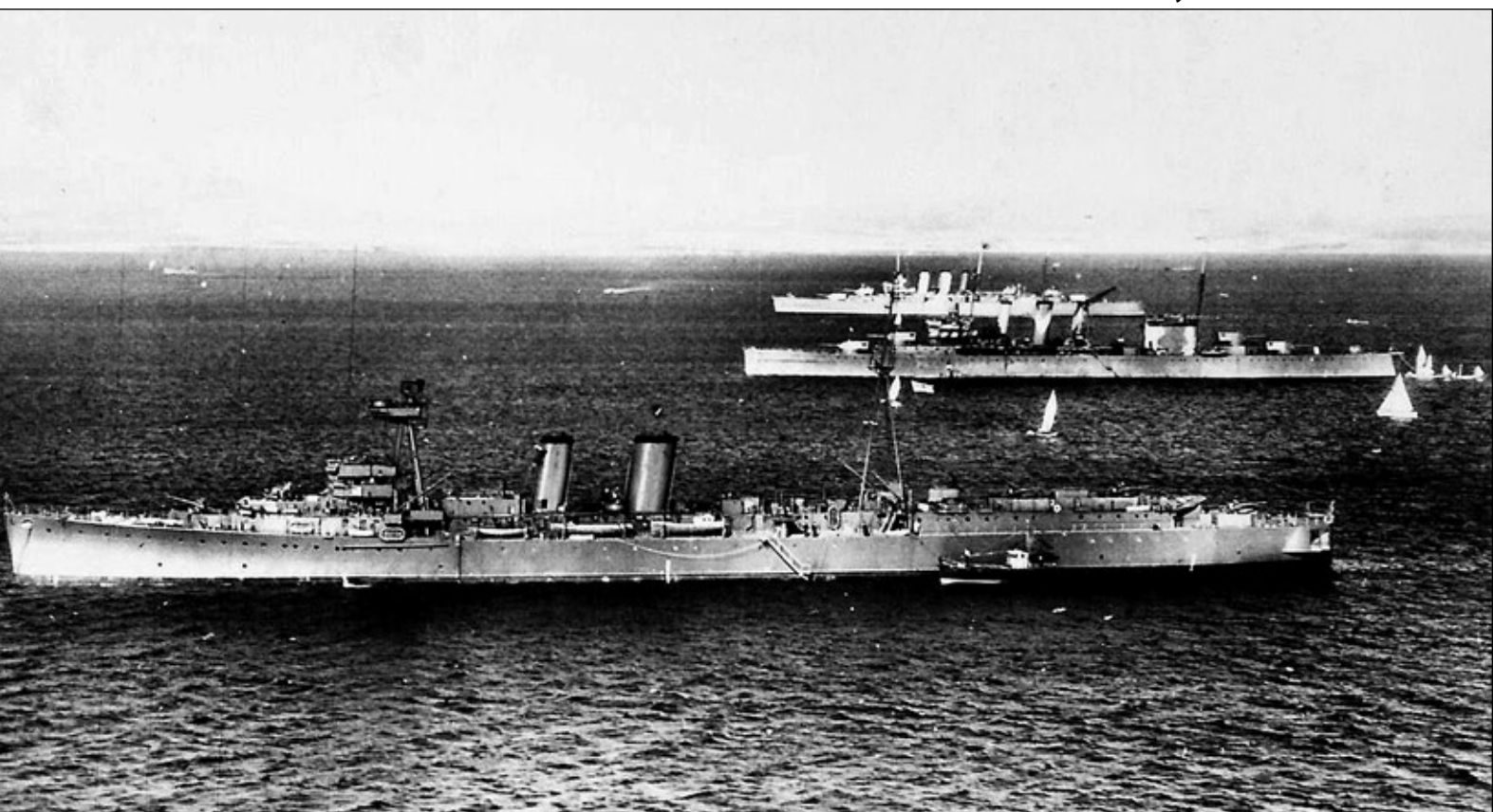
bowców Luftwaffe, okręt został dodatkowo uszkodzony, gdy bomba trafiła bezpośrednio w stojącą przy burcie jednostkę pomocniczą *Meplin*.

Adventure powrócił do służby w lipcu 1941 r., gdy zdecydowanie zmieniła się sytuacja strategiczna. Z rozpoczęciem ataku Niemiec na Związek Radziecki otworzył się nowy TDW – w Arktyce. Po wyjściu z remontu, stawiacz min został przekazany do dyspozycji dowódcy 1 Eskadry Krążowników Floty Metropolii (Home Fleet) adm. Wake-Walker. Otrzymał on zadanie dostarczenia do Murmańska 200 morskich min, 1000 bomb głębinowych, spadochronów i specjalistycznych materiałów pirotechnicznych pod eskortą lotniskowców *Furious*, *Victorious*, ciężkich krążowników *Devonshire*, *Suffolk* i 6 niszczycieli (Force „P”) przeprowadzających operację „EF” – uderzenie na niemiecką komunikację w Petsamo i Kirkenes.

Zgodnie z planem o godz. 00:30 23 lipca *Adventure* opuścił Scapa Flow i przeszedł do islandzkiego Seidis-Fjordu, gdzie później przybyła reszta okrętów Force „P”. Islandię opuścił stawiacz min 26 lipca o godz. 17:45 w eskorcie niszczyciela *Anthony*. Zgodnie z rozkazem miały przez dobę poruszać się na wschód z prędkością 15 węzłów, po czym niszczyciel winien wrócić, a *Adventure*, już bez eskorty zmierzać na miejsce spotkania z Force „P”. Rejon ten osiągnął dopiero 28 lipca o godz.

***Adventure* w Scapa Flow przed rozpoczęciem rejsu do Archangielska, lipiec 1941 roku. Na drugim planie widoczne ciężkie krążowniki *Suffolk* i *Devonshire*.**

Fot. zbiory Manasa Iksanowa



05:50 z prawie 4-godzinny opóźnieniem. Do godz. 03:00 rano 30 lipca zespół miał znaleźć się 130 Mm od Murmańska, skąd stawiacz min kontynuował już rejs samodzielnie. Radziecki niszczyciel *Sokruszitielnij* spotkał brytyjską jednostkę 31 lipca o godz. 16:18 w rejonie przylądka Gorodeckij (współrzędne 67°43'5 N i 41°32'2 E). Jak odnotowują radzieckie dokumenty, „...okręty szły do Archangielska z 15 węzłową prędkością, napotykając 2 MBR-2 i latającą łódź „Catalina”. Przejście od latarni morskiej Incy do latarni morskiej Siewierodwinskiej odbywał się w mgle”. O godz. 08:00 rano 1 sierpnia okręty przybyły do Archangielska.

Trzeba zaznaczyć, że było to w czasie wojny pierwsze zawinięcie brytyjskiego okrętu do radzieckiego portu. Dostarczone przez *Adventure* miny denne A-1-4 już we wrześniu okręty Floty Czarnomorskiej stawiały w obronnych zaporach minowych, a do brytyjskich bomb głębinowych został przystosowany oddział małych ścigaczy okrętów podwodnych Floty Północnej.

4 sierpnia krążownik opuścił Archangielsk. Niszczyciele *Sokruszitielnij* i *Groznyj* odprowadziły go do przylądka Kanin Nos, po czym dalszy rejs kontynuował już bez eskorty. Nie bacząc na awarie w siłowni, ograniczające prędkość przejścia, 11 sierpnia okręt powrócił do Wielkiej Brytanii.

25 sierpnia *Adventure* wraz z pomocniczymi stawiaczami min *Southern Prince* i *Port Quebec* wystawił zaporę „SN-70A” na linii Północnego Barażu na wschód od Islandii. W drodze powrotnej 28 sierpnia o godz. 00:44 zespół był atakowany przez niemiecki okręt podwodny U 652 (OLt Fraaz), który zdołał storpedować *Southern Prince*. Na szczęście jednostka utrzymała się na powierzchni, a na pomoc przybyły jej ze Scapa Flow niszczyciele *Lightning* i *Lamerton*, które zdołały doprowadzić okręt do cieśniny Meanch, skąd odszedł na remont do Belfastu.

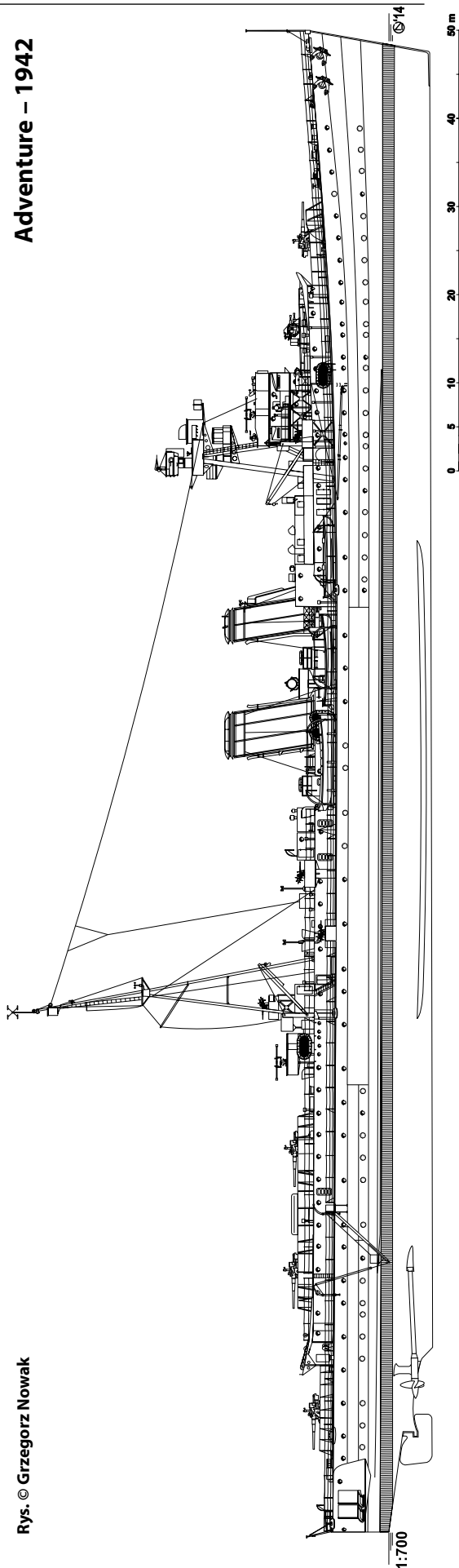
Problemy z siłownią *Adventure* dały o sobie znać także w czasie tego rejsu, więc 30 sierpnia okręt został skierowany do Liverpoolu w celu przeprowadzenia niezbędnych prac. Przegląd wykazał uszkodzenie osi turbin, co oznaczało konieczność przeprowadzenia remontu. Wraz z niezbędnymi próbami trwało to 4 miesiące – od września do grudnia 1941 r.

Dopiero 2 stycznia nowego 1942 roku, krążownik powrócił do Loch-Alsh, do znanych już jednostek 1 Eskadry Stawiaczy Min. Rozpoczęła się zwykła wojenna codzienność. Już po tygodniu – 9 stycznia – miało miejsce kolejne wyjście *Adventure*, *Southern Prince*, *Menestheus* i *Agamemnon*, które postawiły zaporę „SN-15A” u wschodniego wybrzeża Szkocji. 16 stycznia te same stawiacze min wystawiły zaporę „SN-15B”, stanowiącą kontynuację poprzedniej, a 2 lutego w czasie stawiania zapory „SN-17” dołączył do nich *Port Quebec*.

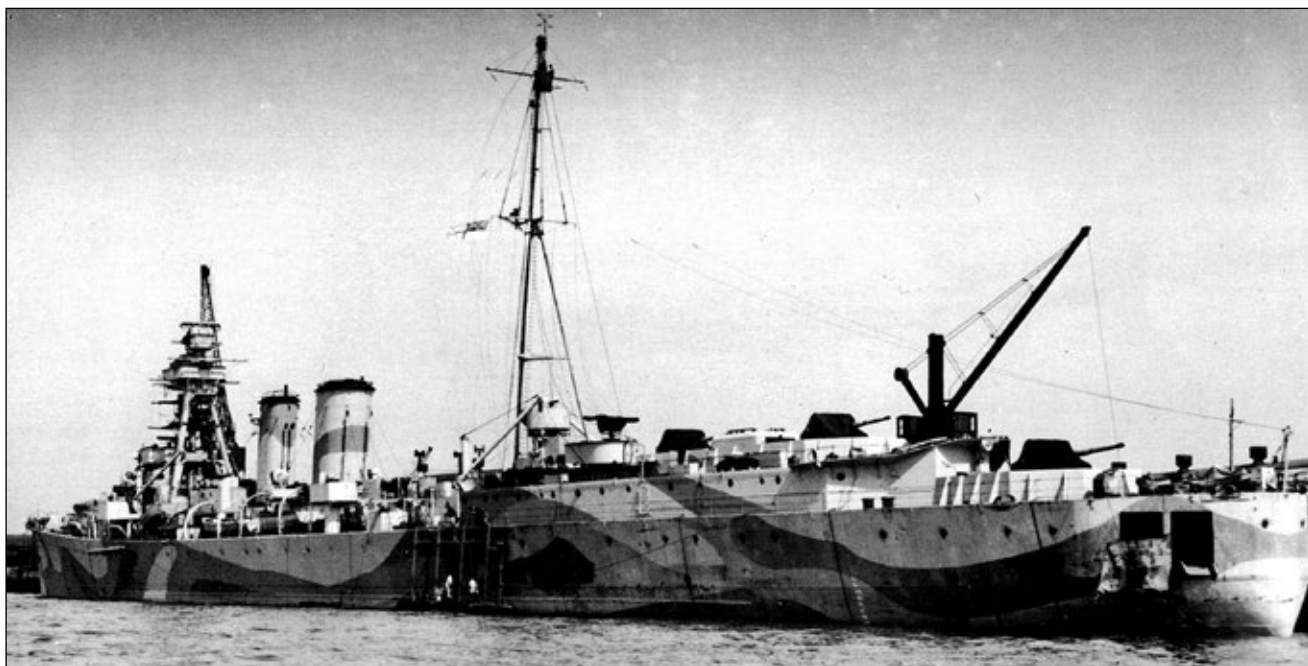
Bezpośrednio po zakończeniu operacji *Adventure* otrzymał rozkaz podążania do Glasgow, gdzie miał przyjąć na pokład członków brytyjskiej misji handlowej, a następnie dostarczyć ich do Murmańska. Niestety w czasie wychodzenia z Zatoki Clyde krążownik zderzył się z okrętem desantowym do transportu czołgów *Tasajera* odnosząc poważne uszkodzenia. Przez uszkodzoną podwodną część kadłuba do jego wnętrza dostała się znaczna ilość wody, co uniemożliwiało kontynuację rejsu. 13 lutego jednostkę postawiono na awaryjny remont w stoczni Clyde. W marcu krążownik przeszedł do Southampton, gdzie kontynuowane prace remontowe i przeprowadzono modernizację.

W skład 1 Eskadry Stawiaczy Min *Adventure* powrócił 30 kwietnia. Później nastąpił bodaj najdłuższy okres jego wykorzystania zgodnie z przeznaczeniem – w drugiej połowie 1942 r. Eskadra przeprowadziła operacje stawiania licznych obronnych zapór minowych u wschodnich wybrzeży Wysp Brytyjskich i na linii Północnego Barażu między Islandią a Wyspami Owczymi. Krążownik wziął udział w następujących operacjach:

- 8 maja – w składzie Eskadry stawianie zapory mino-



Rys. © Grzegorz Nowak



Adventure w Southampton, 10 kwietnia 1942 roku. Uwagę zwraca ciekawy kamuflaż okrętu.

Fot. zbiory Normana Friedmana

wej „SN-3A” na linii Północnego Barażu w rejonie Płycizny Wysp Owczych (na pokładzie *Adventure* znajdowali się amerykańscy oficerowie);

- 16 maja – stawianie zapór „SN-16D”, „SN-16E” i „SN-16F” u wschodnich wybrzeży bez eskorty;

- 1 czerwca – *Adventure*, *Southern Prince*, *Port Quebec*, *Menestheus* i *Agamemnon* w eskorcie 3 niszczycieli wystawiły zapórę „SN-72” na Drodze Duńskiej. Bliższe zabezpieczenie operacji stanowił lekki krążownik *Manchester*, dalsze – główne siły Home Fleet;

- 11 czerwca – w składzie Eskadry stawianie zapory „SN-3B” w rejonie Płycizny Wysp Owczych;

- 19 czerwca – stawianie uzupełniającej linii zapory „SN-16F” u wschodnich wybrzeży, bez eskorty;

- 21 czerwca – *Adventure* został przekazany Home Fleet w celu udziału w operacji „ES”. To kodowe oznaczenie nadano fałszywemu konwojowi, którego zadaniem było odciągnięcie uwagi niemieckiego dowództwa od działań realnych – pechowego konwoju „PQ-17”. 22 czerwca okręt wyszedł w morze, gdzie przebywał przez kilka dni, jednak jak wiadomo operacja nie przyniosła efektu. 2 lipca krążownik-stawiacz min powrócił do składu Eskadry by kontynuować swe normalne zadania;

- 11 lipca – stawianie zapory „SN-3C” w rejonie Płycizny Wysp Owczych w składzie eskadry;

- 31 lipca – postawienie zapory „SN-82” na linii Północnego Barażu w składzie Eskadry (eszkorta – 4 niszczyciele);

- 7 sierpnia – stawianie zapory „SN-16G” u wschodniego wybrzeża, bez eskorty⁴;

- 21 sierpnia – w składzie Eskadry stawianie zapory „SN-73” na Drodze Duńskiej. Bezpośrednią eskortę stanowiły niszczyciele *Castleton*, *Brighton*, *Charleston* i *Newark*, a dalszą krążownik *Aurora* z 3 niszczycielami Home Fleet;

- 2 września – w składzie Eskadry stawianie zapory „SN-89” na linii Północnego Barażu;

- 15 września – w składzie Eskadry stawianie zapory „SN-65A” na linii Północnego Barażu, na południu od Wysp Owczych;

- 18 września – w składzie Eskadry stawianie zapory „SN-3E” na linii Północnego Barażu.

Cały październik 1942 r. 1 Eskadra Stawiaczy Min stała w bazie. W następnym miesiącu wznowiono operacje minowe, jednak *Adventure* uczestniczył w tylko dwóch wyjściach w morze – postawieniu zapory „SN-3F” w przejściu między Wyspami Owczymi a Islandią 1 listopada i zapory „SN-17A” u wschodnich wybrzeży. Wkrótce po tym został odwołany do dostarczenia ładunku na Morze Śródziemne, gdzie po lądowaniu aliantów w Afryce Północnej trwały uporczywe walki.

15 listopada w Plymouth okręt zabrał na pokład 2000 min lotniczych

i bomb głębinowych i 20-go wyruszył do Gibraltaru. Po rozładowaniu w Gibraltarze, 1 grudnia jednostka wróciła do Milford-Haven. Oczekiwano, że ponownie przystąpi do stawiania pół minowych na południowo-zachodnich podejściach, jednak 9-go operację odwołano, a *Adventure* ponownie skierowano do Gibraltaru z personelem RAF, częściami zapasowymi i różnymi elementami. Krążownik wyruszył 12 grudnia, a 27-go powrócił do Plymouth, gdzie trafił do remontu w celu usunięcia uszkodzeń powstałych w wyniku sztormu.

Po zakończeniu prac, 5 stycznia 1943 r. *Adventure* wyszedł w morze by dołączyć do swej Eskadry w Loch-Alsh, jednak po drodze został skierowany do Milford-Haven. 15 stycznia wystawił głęboką minową zapórę przeciwpodwodną „HS-1” na zachodniej granicy już istniejącego pola minowego w cieśninie St. George. Później plany dowództwa uległy kolejnej zmianie – załoga okrętu podjęła przygotowania do kolejnego rejsu na Morze Śródziemne, gdzie w tym czasie alianci podjęli minowanie Cieśniny między Tunezją a Wyspami Włoskimi.

Po wzięciu na pokład min, 21 stycznia krążownik wyszedł do Gibraltaru, gdzie przeładował połowę ładunku na

4. Wkrótce po tej operacji nastąpiła zmiana dowódcy – 12 sierpnia *Adventure* objął Cpt. (pol. kmdr) Ronald Bowes-Lyon. Pełnił służbę w oddziale hydrograficznym Admiralicji jako naczelnik grupy nawigacyjnej, a wcześniej był dowódcą krążownika *Dragon*.

szybki stawiacz min *Abdiel*, a następnie odszedł do Oranu. Tam 4 lutego wyładował pozostałą część min, a sam powrócił do Milford-Haven po nowe dyrektywy. Wkrótce dotarł tam także *Abdiel*. 19 lutego oba stawiacze min, „pod rand” załadowane minami wyruszyły w kolejny rejs do Oranu. Później *Abdiel* stawiał miny na Cieśninie Tunezyjskiej, a *Adventure* przeszedł 28-go do Algieru, gdzie oczekiwał powrotu „krewniaka”, by przekazać mu swój ładunek dla następnego wyjścia. Gdy pokład minowy krążownika opustoszał, wszystko powtórzone od nowa: 14 marca okręt odszedł do Milford-Haven, 18-go załadował tam miny i 23-go wyszedł w rejs powrotny. Po wypełnieniu swej misji okręt 8 kwietnia zawinął do Gibraltaru, skąd wrócił do Metropolii.

10 kwietnia 1943 r. 375 Mm na zachód od Vigo *Adventure* wykrył niemiecki łamacz blokady *Irene* (eks-norweski *Silvaplana*, 4793 BRT, kpt. Wendt), powracający z Japonii. Krążownik zbliżył się i oddał 2 wystrzały z dział kal. 120 mm, po czym niemiecka załoga zatopiła swój statek. Brytyjczycy podnieśli z morza 157 ludzi, znajdujących się na jego pokładzie, w tym 101 członków załogi. Można tylko dodać, że *Irene* był ostatnią niemiecką jednostką, próbującą przerwać morską blokadę Niemiec.

12 kwietnia *Adventure* przybył do Milford-Haven. W czasie przejścia ponownie wystąpiły problemy z turbinami,

w związku z czym już po 3 dniach został odstawiony na remont, trwający około miesiąca. 22 maja stawiacz min przyjął ładunek min przeznaczony dla Mers el-Kébir, a później również różne ładunki dla operujących na Śródziemnomorskim TDFW kutrów bojowych. W pierwszych dniach czerwca przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie pozostawał do końca miesiąca, wykorzystywany w charakterze bazy pływającej sił przybrzeżnych.

Trasa powrotna do Wielkiej Brytanii wykazała, że zużycie układu napędowego osiągnęło poziom krytyczny, tak że w przyszłości jednostka mogła być wykorzystywana w charakterze bazy pływającej i pływającego warsztatu. 3 lipca okręt został odstawiony na kolejny remont do Devonport, po zakończeniu, którego 26 lipca przeszedł do Milford-Haven. Pech prześladował jednak *Adventure* dalej. 4 sierpnia doszło do kolizji z uzbrojonym trawlerem *Lundy* w wyniku czego uszkodzeniu uległa konstrukcja i poszycie. Prowizoryczny remont przeprowadzono na miejscu w Milford-Haven, jednak nim go ukończono znów dały o sobie znać problemy siłowni. 14 września niegdyś szybki stawiacz min z trudem przeszedł do Devonportu, gdzie został odstawiony na dok.

2 listopada krążownik ukończył remont i późniejsze próby, będąc gotowy do działań bojowych, jednak o jego parametrach eksploatacyjnych pozo-

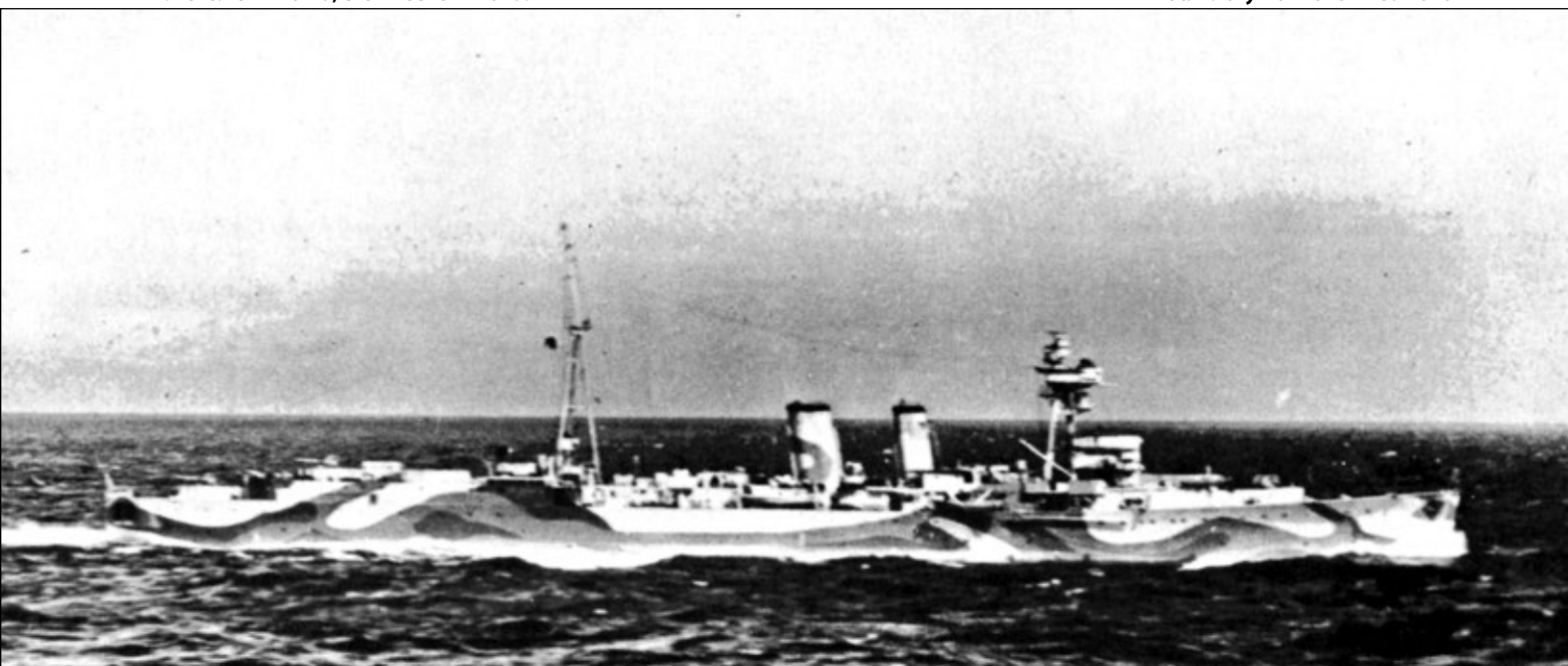
stało jedynie wspomnienie, a stan turbin wywoływał ból głowy u mechaników. Przed dowództwem okręgu morskiego w Plymouth, któremu podporządkowano okręt, stanęło pytanie o dalsze wykorzystanie. Ostatecznie postanowiono przebudować *Adventure* na pływający warsztat środków desantowych w związku z planowanym gigantycznym desantem w Normandii. 11 listopada okręt przeszedł do Liverpool, gdzie w miejscowych stocznich 25 listopada rozpoczęto dużą przebudowę, która zajęła około 4 miesięcy. Cpt. (pol. kmr) Bowes-Lyon otrzymał nowy przydział, a 1 stycznia 1944 dowództwo objął Cdr (pol. kmr por.) rez. William Walker, który otrzymał czasowo stopień Cpt. Przy czym jeszcze do chwili zakończenia remontu zmienił go Cdr (pol. kmr por.) Alan Sheffield.

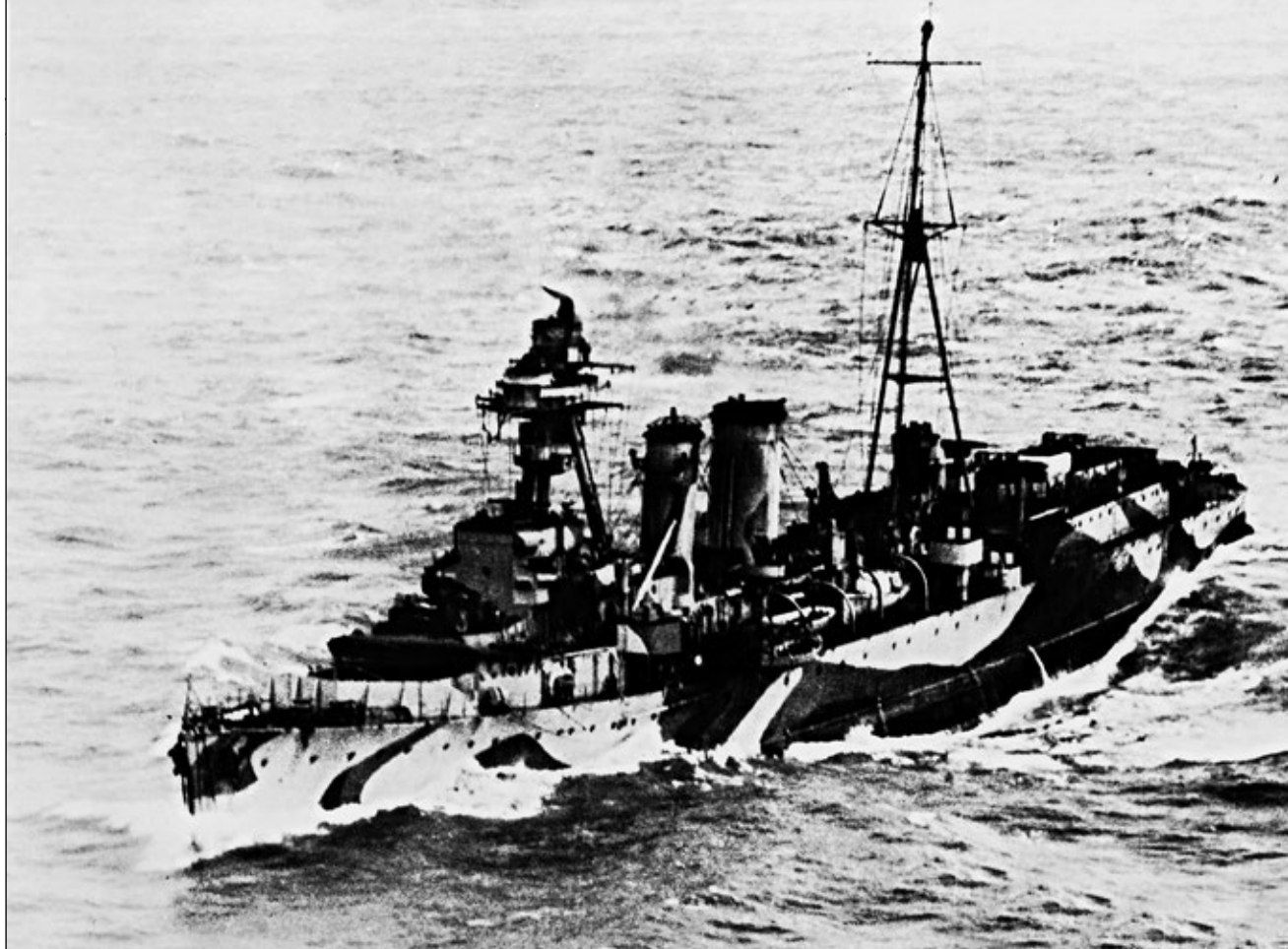
W dniu 31 marca 1944 r. *Adventure* przeklasyfikowany na okręt desantowy - Landing Sh-*ip* (Engineering) przybył do Portland, gdzie był wykorzystywany w mało efektywnej roli pływających koszar. W kwietniu przeszedł do Portsmouth, a w maju podporządkowano mu morskiemu dowódcy alianckich sił ekspedycyjnych. Zgodnie z planem operacji „Neptun” wszedł w skład Force „G” (commodor Douglas-Pennant), stanowiących część Wschodnich Sił Operacyjnych.

W dniu 19 czerwca *Adventure* przycumował w sztucznej porcie „Mul-

Adventure w morzu, czerwiec 1942 roku.

Fot. zbiory Normana Friedmana





Adventure na Atlantyku w trakcie przejścia na Morze Śródziemne, luty 1943 roku.

Fot. zbiory Normana Friedmana

berry-B” w Arromanche. Techniczni specjaliści od razu przystąpili do wypełniania swych obowiązków udzielając nieocenionej pomocy załogom kutrów desantowych, uszkodzonych w wyniku wcześniejszego silnego sztormu i remontując rozliczną technikę. Tymi działaniami okręt był zajęty przez kilka następnych miesięcy, przemieszczając się między wybrzeżem Normandii a bazami na wybrzeżu Wysp Brytyjskich (w sierpniu jednostkę podporządkowano Home Fleet).

W październiku 1944 r. *Adventure* przeszedł do Portsmouth, gdzie został odstawiony do rezerwy, co prawda nie na długo. 10 grudnia ponownie wrócił do linii, choć ze zmniejszoną załogą, i przydzielony do dowództwa w Portsmouth już w charakterze pływającego warsztatu. Po kapituła-

cji Niemiec został przekazany do dyspozycji dowództwa sił okupacyjnych, i 14 maja przybył do Wilhelmshaven, gdzie pozostawał jednak niedługo. W czerwcu dawny krążownik powrócił do Portsmouth, gdzie oczekiwał swego dalszego losu.

Przyszłość starego okrętu ze zużytym układem napędowym została zdecydowana 25 lipca 1945 r., gdy *Adventure* został skreślony ze składu czynnej floty, rozbierany i odstawiony do rezerwy. W sierpniu przemieszczono go do Falmouth, gdzie pozostawał do ostatecznego spisania. 10 lipca 1947 r. okręt został sprzedany na złom firmie T.W. Ward Ltd., a 20 lipca został przyprowadzony na rozbiórkę do Brighton-Ferry. Tak zakończyła się historia pierwszego brytyjskiego krążownika-kawalerii min.

W latach II wojny światowej *Adventure* postawił łącznie 12 401 min morskich.

T 1-3: Wojenizdat, 1967-1974.

Chronika Weliikoj Oteczestwiennoy wojny Sowietsskogo Sojuza na Sewernom teatre s 22.06.41-31.12.41. Wyp.1 – SP6.: Galeja Print, 1999.

Brown D.K. *The Grand Fleet. Warship Development 1906-1922* – London: Chatham Publishing, 1999.

Campbell J. *Naval Weapons of World War II* – London: Conway Maritime Press, 1985.

Cocker M.P. *Mine Warfare Vessels of the Royal Navy 1908 to Date* – London: Airline Publishing, 1993.

Fleming I.M. *Royal Navy Fast Minelayers II* „Airfix Magazine”, 1979, No.3.

Friedman N. *British Cruisers. Two World Wars and After* – Barnsley: Seaforth Publishing, 2010.

Lenton H.T. *British and Empire Warships of the Second World War* – London: Greenhill Books, 1998.

Mason G. *Service Histories of Royal Navy Warships in World War II.* – 2002-2007. (Internet)

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

Internet-strony: naval-history.net, uboat.net, unithistories.com.

Autor wyraża wdzięczność A.W. Daszjanu, M.M. Iksanowu, A.J. Kuzniecowski, S.A. Marczenko, O.L. Maslennikowowi, M.E. Morozowowi, A.W. Orłu za udostępnione materiały i okazaną pomoc.

Tłumaczenie z języka rosyjskiego Maciej S. Sobański

Bibliografia

HMS *Adventure* – Ship’s Log – 1939.

H.M. *Ships Damaged or Sunk by Emeny Action* 3rd Sept. 1939 to 2nd Sept. 1945 – Admiralty, C.B.4273(52) – 1952.

Roskil S. *Flot i wojna*. Tł. z ang.

Dowódcy okrętu w latach II wojny światowej	
kmrdr Arthur Halfhide	31.07.1939 – grudzień 1939
kmrdr Norman Grace	18.08.1940 – 12.08.1942
kmrdr Ronald Bowes-Lyon	12.08.1942 – 01.01.1944
czasowo kmrdr William Walker	01.01.1944 – 20.03.1944
kmrdr por. Alan Sheffield	20.03.1944 – -5.08.1944
kmrdr por. George McCombe	05.08.1944 – 07.01.1945
kmrdr por. Alan Davies	07.01.1945 – 24.04.1945
kmrdr (rez.) Donald McGrat	27.04.1945 – 25.07.1945