

**Siergiej Bałakin**

# **Niszczyciele projektu 7 i 7U**

**część II**



**Tarnowskie Góry 2017**



**Okladka:** Niszczyciela *Groznyj* w kamuflażu z 1942 roku. Fot. zbiory Siergieja Bałakina

**Strona tytułowa:** Na pokładzie niszczyciela *Riewnostnyj*, 10-14 lipca 1942 roku. Fot. zbiory Siergieja Bałakina

## Niszczyciele projektu 7 i 7U część II

Siergiej Bałakin

tłumaczenie z jęz. rosyjskiego  
Maciej S. Sobański

**Redaktor serii:** Jarosław Malinowski

**Rysunki:** Siergiej Bałakin, Waldemar Kaczmarczyk

**Opracowanie graficzne:** Jarosław Malinowski

**Skład, druk i oprawa:** DRUKPOL Tarnowskie Góry

**Źródła fotografii/Photo credit:**

N. Anin	K. Kulagin
N. Afonin	B. Lemaczko
S. Bałakin	K. Liubimow
S. Biereżnoj	J. Malinowski
S. Breyer	A. Odajnik
R. Diamant	J. Piwowski
J. Haldiej	N. Wierinczuk
A. Kuzenkov	W. Zabłockij

ISBN 978-83-61069-43-0  
ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2017

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All right reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written from copyright owner.

### Drodzy Czytelnicy

Po krótkiej przerwie przekazuję Wam drugą część monografii poświęconej radzieckim niszczycielom projektu 7 i 7U. Zawiera ona opis działań wojennych niszczycieli ze składu Floty Północnej oraz Floty Pacyfiku. Autor zawarł w niej wiele nieznanych oraz ciekawych faktów z tej służby, nieraz bardzo tragicznych. Następnie opisane zostały powojenne modernizacje i przebudowy ocalałych z wojennej pożogi niszczycieli. Szczególnie interesujące są fakty z bardzo długiej służby czterech jednostek pod banderą Chińskiej Republiki Ludowej, z których trzy zostały zachowane do dzisiaj w formie pomników jak nasza «Błyskawica». Całość monografii kończą losy końcowe jednostek, ocena projektu oraz bardzo ciekawe aneksy zawierające archiwalne dokumenty z epoki. Dużym plusem monografii są ciekawe, w tym po raz pierwszy publikowane w Polsce, fotografie.

Jeszcze raz pragnę podziękować Maciejowi S. Sobańskiemu za wkład pracy włożony w przetłumaczenie monografii na język polski. Również Jarosław Palasek przyłożył się do dzieła swoją korektą opisów technicznych, czasami bardzo skomplikowanych.

Życzę milej lektury.  
Jarosław Malinowski

### Spis skrótów

ANIMI – Artyleryjski naukowo-badawczy instytut morski  
BTSzcz – szybki (bazowy) trałowiec  
WNOS – powietrzna obserwacja, powiadamianie i łączność  
GAS – stacja hydroakustyczna  
GK – główny kaliber  
GTZA – turbospół główny  
DP – oś symetrii  
kbt – kable  
KBF – nagrodzona Orderem Czerwonego Sztandaru Flota Bałtycka  
KDP – dowódczo-pomiarowy punkt  
KO – przedział kotłowy  
KP – stanowisko dowodzenia  
LFTI – Leningradzki Instytut Fizyko-Techniczny  
MKO – przedziały maszynowo-kotłowe  
MO – przedział maszynowy  
MPUAZO – morskie urządzenia do kierowania artyleryjskim ogniem przeciwlotniczym  
OWR – ochrona rejonu wodnego  
OLS – oddział sił lekkich  
PWO – obrona przeciwlotnicza  
PUS – urządzenia kierowania ogniem artyleryjskim  
PEŻ – stanowisko energetyki i zabezpieczenia żywotności

RKKA – Robotniczo-Chłopska Armia Czerwona  
RKKF – Robotniczo-Chłopska Flota Czerwona  
RLS – stacja radiolokacyjna (radar)  
SWP – stabilizowane stanowisko obserwacyjne  
SKR – okręt dozоровy (strażniczy)  
SRZ – stocznia remontowa  
SSZ – stocznia produkcyjna (wytwórcza)  
SF – Flota Północna  
TZA – turbina napędowa  
TOF – Flota Oceanu Spokojnego  
TTZ – założenia taktyczno-techniczne  
TTE – elementy taktyczno-techniczne  
URO – kierowana broń raketowa  
CAS – centralny automat strzelań  
CAP – centralne stanowisko artyleryjskie  
CKB – centralne biuro konstrukcyjne  
CzF – Flota Czarnomorska  
szp. – wręga  
EON – ekspedycja specjalnego przeznaczenia  
EU – siłownia

### Wydawca

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

tel. 32 384-48-61 • e-mail: okrety@ka.home.pl • www.okretywojenne.pl

ING Bank Śląski 94 1050 1386 1000 0002 0086 6507

**UWAGA!**

Niniejsza monografia zawiera jedną rozkładówkę z 2 planami okrętów w skali 1:300. Stanowią one jej integralną część i nie mogą być sprzedawane oddzielnie.



# Służba bojowa

## Flota Północna

Flota Północna w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej była najmłodszym, a równocześnie najmniej licznym, za to najbardziej aktywnym operacyjnie zgrupowaniem radzieckiej WMF. Do czerwca 1941 roku największymi jej okrętami były właśnie „siódemki”. Piątka niszczycieli tego typu (*Gromkij*, *Groznyj*, *Griemiaszczij*, *Striemitielnij* i *Sokruszitielnij*) wraz z 3 „Nowikami” stanowiła 1 Samodzielny Dywizjon Niszczycieli. W końcu 1942 roku, wraz z przybyciem *Razumnyj*, *Razjarionnyj* i lidera *Baku* z Floty Oceanu Spokojnego sformowano brygadę niszczycieli (dowódca kpt. I rangi [pol. kmdr], później kadm. P.I. Kołczin). W roku 1944 wszystkie niszczyciele projektu 7 weszły we skład utworzonej Eskadry Okrętów Nawodnych (dowódca kadm. W.A. Fokin). Północne „siódemki” w porównaniu ze swym „rodzeństwem” z innych flot działały w latach wojny z największym powodzeniem. Szczególnie wyróżnił się *Griemiaszczij*, uhonorowany w marcu 1943 roku tytułem „gwardyjski”.

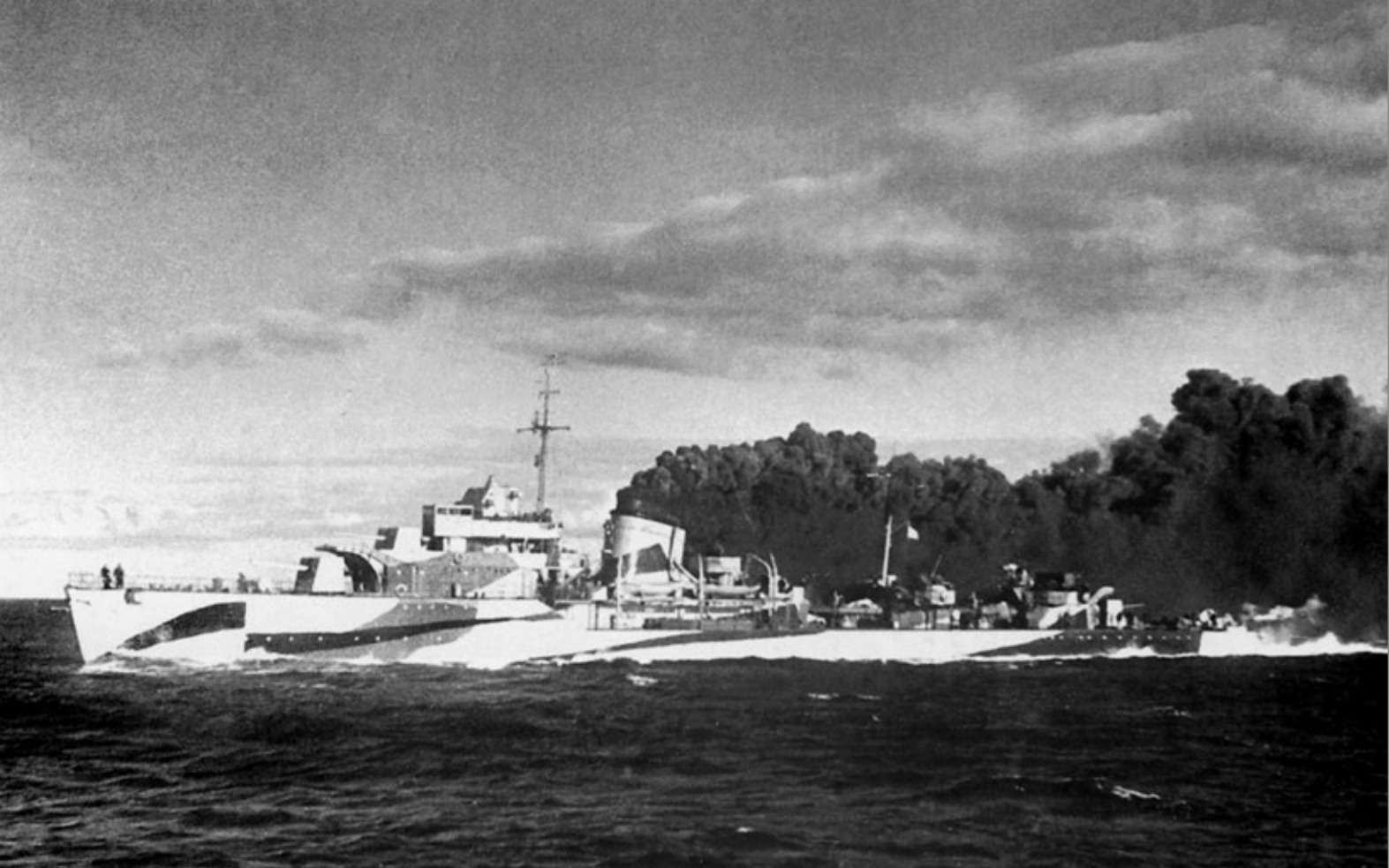
## Griemiaszczij

Wkrótce po zakończeniu prób w Zatoce Fińskiej niszczyciel *Griemiaszczij* rozpoczął przygotowania do przejścia na Północ. Zdjęto śruby i uzbrojenie, dla zmniejszenia zanurzenia pod kadłubem zamocowano specjalne barki-pontony. We wrześniu 1939 roku jednostka wraz z bliźniaczym *Sokruszitielnij* została przeprowadzona na holu przez Jezioro Ładoga, rzeką Swir i dalej Białomorsko-Bałtyckim Kanałem do portu Soroka (dziś Biełomorsk). Trasa była bardzo skomplikowana: z powodu płycizn rzeki Swir pontony często haczyły o grunt, a moc holowników była niedostateczna, by przeskoczyć najbardziej niebezpieczne progi. Innym razem trzeba było zarzucać hole na brzeg, a następnie wybierać je za pomocą ręcznej windy, przesuwając w ten sposób okręt do przodu. W Soroka na niszczycielach zainstalowano śruby napędowe (za pomocą specjalnego kesonu), maszty, artylerię i wyrzutnie torpedowe. Dalej okręty podążyły już o własnych siłach i 8 listopada przybyły do bazy Polarnyj.

W czasie wojny z Finlandią *Griemiaszczij* pełnił służbę dozorową,

eskortował transportowce, w bezpośrednich działaniach bojowych nie brał jednak udziału. Między listopadem 1940 a majem 1941 roku jednostka przechodziła remont gwarancyjny i w chwili ataku hitlerowskich Niemiec znajdowała się w dobrym stanie technicznym.

W nocy 22 czerwca 1941 roku o godz. 01:30 we flocie ogłoszono operacyjną gotowość Nr 1, i *Griemiaszczij* dopiero co po zakończonym remoncie w SRZ we wsi Rosta (przedmieście Murmańska), zgodnie z planem rozśrodkowania opuścił natychmiast Polarnyj i przeszedł do Wajengi (obecnie – Siewiernomorsk). Tam w drugim dniu wojny po raz pierwszy otworzył ogień do atakujących go niemieckich samolotów. 24 czerwca zaś niszczyciel wyszedł w pierwszy rejs bojowy – prawda, niedługo: eskortował transportowce *Mosswiet* i *Ciołkowski* z Murmańska do Titowki. Do połowy sierpnia *Griemiaszczij* bazował w Waenga, wykonując krótkie wyjścia w morze. W tym czasie odparł ponad 20 ataków lotniczych. 14 lipca jego przeciwnicy zaliczyli trafienie pociskiem kal. 45 mm w silnik nieprzy-



**Gremiaszczij stawia zasłonę dymną, 1942 rok.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

jacielskiego bombowca, a następnego dnia wraz z baterią nadbrzeżną zestrzelili niemiecki samolot, zapisując na swoje konto pierwsze udokumentowane zwycięstwo.

18 sierpnia *Gremiaszczij* przybył do Murmańska, gdzie wzmocniono jego uzbrojenie plot., dodając do pary półautomatów kal. 45 mm parę dział kal. 37 mm 70-K, jedno ustawiono za kominem, a drugie na pokładzie za kominem. W trakcie tych prac 22 sierpnia okręt został zaatakowany z powietrza i zaliczył pierwsze bojowe uszkodzenie. Od wstrząsów, spowodowanych 8 eksplozjami bomb o wadze 250 kg (10-15 m od burty), na niszczycielu zostało uszkodzone prawe działo kal. 45 mm, oba dalmierze DM-4, luneta centralnego naprowadzania, w kilku miejscach pękły rury instalacji pożarowej i sanitarnej, oberwały się anteny i popękały lampy aparatury radiowej. Na szczęście nikt z załogi nie odniósł ran.

Cztery dni później niszczyciel czekała kolejna przykrość. Pośpiesznie odremontowany okręt znajdował się w morzu w składzie konwoju, gdy nadszedł komunikat o storpedowaniu przez nieprzyjacielski okręt podwodny bazy pływającej Floty Północnej *Maria Ulianowa*. Motorowiec, eskortowany przez niszczyciele *Urickij* i *Kuj-*

*byszew*, znajdował się na wschód od wyspy Kildin, gdy eksplozja torpedy oderwała mu rufę. *Gremiaszczij* wraz z niszczycielem *Gromkij* pośpieszył na miejsce tragedii. Z dużą trudnością *Urickij* zdołał wziąć bazę pływającą na hol, jednak ich ruch był nader powolny. Z tego nie omieszkali skorzystać Niemcy. Przez 4 godziny radzieckie okręty były celem niemal nieprzerwanych ataków powietrznych. *Gremiaszczij* uchylał się od bomb wykonując skomplikowane manewry. Zdołał przy tym zestrzelić bezpośrednim trafieniem pocisku kal. 45 mm jeden z Junkersów Ju 88, choć wówczas jego marynarze nie mieli jeszcze doświadczenia w walce z bombowcami nurkującymi. W ciągu dnia rozchodowano łącznie 55 pocisków kal. 76 mm, 138 kal. 45 mm i 265 kal. 37 mm, a także 328 naboji kal. 12,7 mm. Bliskie eksplozje bomb spowodowały mnóstwo wgnieceń w kadłubie niszczyciela, zerwana została także jedna mała bomba głębinowa i uszkodzone urządzenia dymotwórcze. Jeśli uwzględnić, że Niemcy zrzucili około pół setki bomb wagi 100 do 250 kg, to można przyjąć, że niszczyciel wyszedł obronną ręką. Bazę pływającą udało się doprowadzić do Teriberka.

We wrześniu *Gremiaszczij* zajmował się przede wszystkim stawianiem

obronnych pól minowych, a także cztery razy wychodził, by ostrzeliwać nieprzyjacielskie pozycje na wybrzeżu. Łącznie niszczyciel postawił 194 miny KB-3 oraz wystrzelił ponad 400 pocisków burzących i odłamkowo-burzących kal. 130 mm. 10 i 11 września, zmierzając na miejsce stawiania min, okręt utracił 2 parawany – prawdopodobnie w wyniku zaczepienia o dno.

Do końca roku *Gremiaszczij*, bazując w Wajenga, Polarnyj i Murmańsku, wielokrotnie wychodził, by ostrzeliwać nieprzyjacielskie pozycje, prowadził szkolenie bojowe i dwukrotnie czyścił kotły. Najbardziej spektakularną akcją był ostrzał norweskiego portu Vardø, przeprowadzony w nocy z 24/25 listopada wraz z niszczycielem *Gromkij* i brytyjskim zespołem (krążownik *Kenya* i 2 niszczyciele). W czasie 6 minut *Gremiaszczij* idący z prędkością 21 węzłów, wystrzelił 87 pocisków kal. 130 mm. Gdy ogniem odpowiedziała nieprzyjacielskie baterie nadbrzeżne, okręty obrały kurs powrotny, pozwalający na uniknięcie uszkodzeń.

W roku 1942 pierwszy rejs bojowy *Gremiaszczij* (24-28 stycznia) okazał się związany z nieprzyjemnymi incydentami. Trzykrotnie pękały mosiężne rurki głównego kondensatora, co powodowało konieczność wyłączenia z ruchu kolejnych kotłów. Przy za-

**Sygnalista W. Onochow na dachu punktu dowódczo-pomiarowego *Griemiaszczij*, 1942 rok. Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

łączeniu kotła Nr 2 wskutek uderzenia ciśnienia w rurociągu kondensatu doszło do awarii turbiny parowej wysokiego ciśnienia. Dla zachowania 20 węzłowej prędkości turbozespołu napędowego nie wyłączano i turbina z silną wibracją przepracowała jeszcze 14 godzin i 10 minut – aż do powrotu niszczyciela do bazy. Uszkodzenia turbiny okazały się poważne (urwały się łopatki 3 pierwszych trzech stopni, zniszczeniu uległy elementy przesłony dziobowego i rufowego odsalacza, wytopiło się rufowe łożysko itp.) Usunięcie ich z pomocą pływającego warsztatu № 104 zajęło 15 dób.

21 lutego niszczyciel przez 3 godziny ostrzeliwał pozycje nieprzyjaciela z Zatoki Ara, rozchodując 121 pocisków głównego kalibru. Od marca jednak głównym zajęciem *Griemiaszczij* stała się służba konwojowa. Rejsy, z reguły miały miejsce w trudnych warunkach pogodowych. 14 marca *Griemiaszczij* musiał z niewielką prędkością pokonywać kilka pól zwartego lodu i tego dnia po raz pierwszy zaatakował nieprzyjacielski okręt pod-



wodny (zrzucono 3 bomby głębinowe). 22 marca w czasie eskortowania konwoju QP-9 niszczyciel trafił na 8 stopniowy sztorm. Uderzenia fal spowodowały szereg uszkodzeń. Pękł arkusz górnego pokładu w rejonie wręgi nr 119 (szpara przy kołysaniu osiąga-

ła 3 mm), powstała szczelina w osłonie kotła na 75 mm, pękła rura magistrali wody pitnej. Z powodu gęstych opadów śnieżnych eskorta utraciła kontakt z transportowcami. 24 marca *Griemiaszczij* powrócił do bazy, ale już 4 dni później wraz z *Sokruszitielnij*

***Griemiaszczij* zmierza Siewiernoj Dwinie do Archangielska, 1942 rok.**

**Fot. A. Kuzenkowa**





**Wukaemy Colt-Browning na nadbudowce rufowej niszczyciela *Griemiaszczij*. Na drugim planie – niszczyciel *Groznyj* i dwa dozorców typu „Uragan”, 1942 rok.**  
**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

i brytyjskim niszczycielem *Oribi* wyszedł w morze na spotkanie kolejnego konwoju – tym razem idącego z Wielkiej Brytanii PQ-13.

29 marca konwój zaatakowały niemieckie niszczyciele, lecz słaba widoczność uniemożliwiła *Griemiaszczij* wzięcia udziału w starciu, choć *Sokruszytelnyj* zdołał oddać kilka salw. Wieczorem niszczyciele trafiły w zwarte pole minowe.

Następnego dnia wiatr nasilił się do 7-8°. O godz. 19:16 na Kildinskim płesie, mimo fatalnej pogody, sygnalista z *Griemiaszczij* starszyna I staty (pol. bosman) N.I. Fokiejew dostrzegł w odległości około 10 kabli okręt podwodny, oczekujący na konwój u wejścia na Zatokę Kolską. Niszczyciel z prędkością 20 węzłów ruszył na spotkanie z nieprzyjacielem i zrzucił w rejonie, gdzie zanurzył się okręt podwodny 9 dużych i 8 małych bomb głębinowych. W chwili ataku *Griemiaszczij* wszedł w fale, której grzbiet obryzgał sterówkę. Jednego z artylerzystów obsady działa Nr 2 kal. 130 mm zmyło za burtę, a pod ciężarem ogromnej masy wody wygięły się wzdłużniki dziobówki. Po odpaleniu bomb głębinowych, na powierzchni wody zauważono plamy oleju i także jakoby niemiecką torbę.

Przez długi czas, uważano, że wówczas został zatopiony niemiecki okręt podwodny *U 585*, znajdujący się w tym

rejonie, który nie powrócił z rejsu. Jednak badania przeprowadzone w ostatnich latach, bazujące na danych niemieckich dzienników pokładowych, pozwoliły z wysokim stopniem prawdopodobieństwa określić, że ofiarą ataku *Griemiaszczij* stał się *U 435*, który jednak mimo bliskich eksplozji bomb głębinowych praktycznie nie został uszkodzony<sup>11</sup>. Co zaś tyczy się *U 585*, to okręt ten najprawdopodobniej poderwał się na minie niemieckiej zapory „Bantos-A”, postawionej 10 dni wcześniej na południku Zatoki Kolskiej.

Między 10 a 13 kwietnia *Griemiaszczij* wraz z *Sokruszytelnyj* i brytyjskimi okrętami eskortował konwój QP-10. 11 kwietnia o godz. 14:15 transportowce zostały zaatakowane przez samoloty Luftwaffe. Przy wyjściu z nurkowania jeden z Junkersów został strącony bezpośrednim trafieniem pocisku kal. 45 mm z *Griemiaszczij*. Półtorej godziny później, w czasie drugiego nalotu, przeciwnicy niszczyciela zapisali na swoje konto kolejny Ju 88. Przez cały dzień do wrogich bombowców wystrzelono 49 pocisków 76 mm, 66 kal. 45 mm, 73 kal. 37 mm i 178 naboju kal. 12,7 mm.

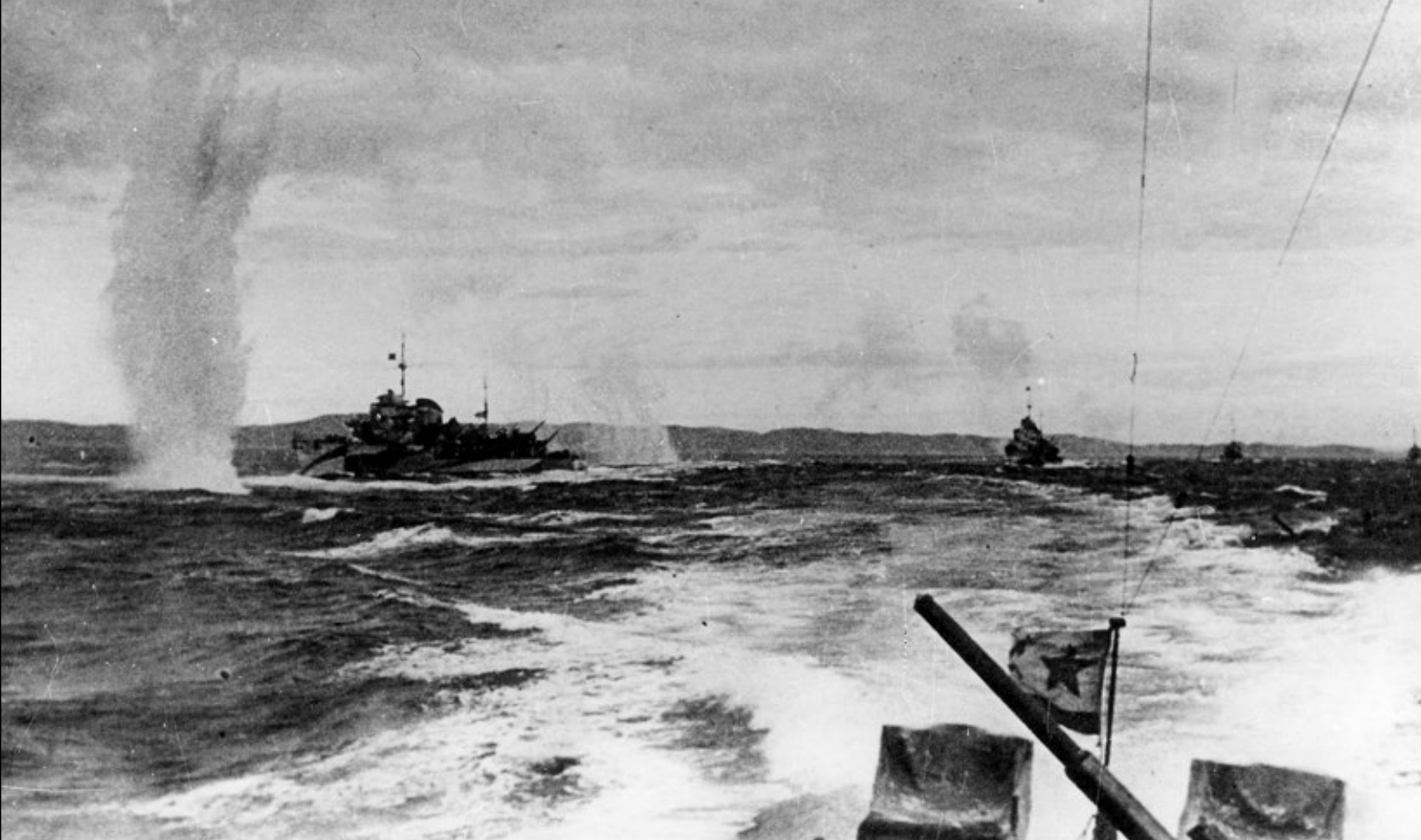
Przez niemal cały kwiecień *Griemiaszczij* znajdował się w morzu. 16 i 17 kwietnia dwukrotnie bezskutecznie atakował niemieckie okręty podwodne (zrzucono 7 bomb głębi-  
 wych).

30 kwietnia niszczyciel wraz z *Sokruszytelnyj* eskortował brytyjski krążownik *Edinburgh*, storpedowany przez niemiecki okręt podwodny *U 456*. Jednak brak paliwa (oto jak ujawnił się niedostateczny zasięg!) zmusił radzieckie niszczyciele już nocą 1 maja do powrotu do bazy. Gdy następnego dnia *Griemiaszczij* ponownie ruszył na pomoc krążownikowi, było już za późno: *Edinburgh* został dobity przez niszczyciele Kriegsmarine. *Griemiaszczij* powrócił do Wajengi, lecz 4 maja ponownie wyszedł w morze na spotkanie z konwojem PQ-15. W tym dniu zaatakował niemiecki okręt podwodny serią 19 bomb głębinowych (10 B-1 i 9 M-1). Z okrętu zaobserwowano silny wybuch, a na powierzchni pojawił się duży pęcherz powietrza i smar, jednak po wojnie fakt zniszczenia okrętu podwodnego nie potwierdził się.

7 maja *Griemiaszczij* ostrzeliwał pozycję przeciwnika z Zatoki Wiczany. Ogień prowadzony był z pomocą brzegowego punktu korekcyjnego. Ogółem wystrzelono 238 pocisków głównego kalibru.

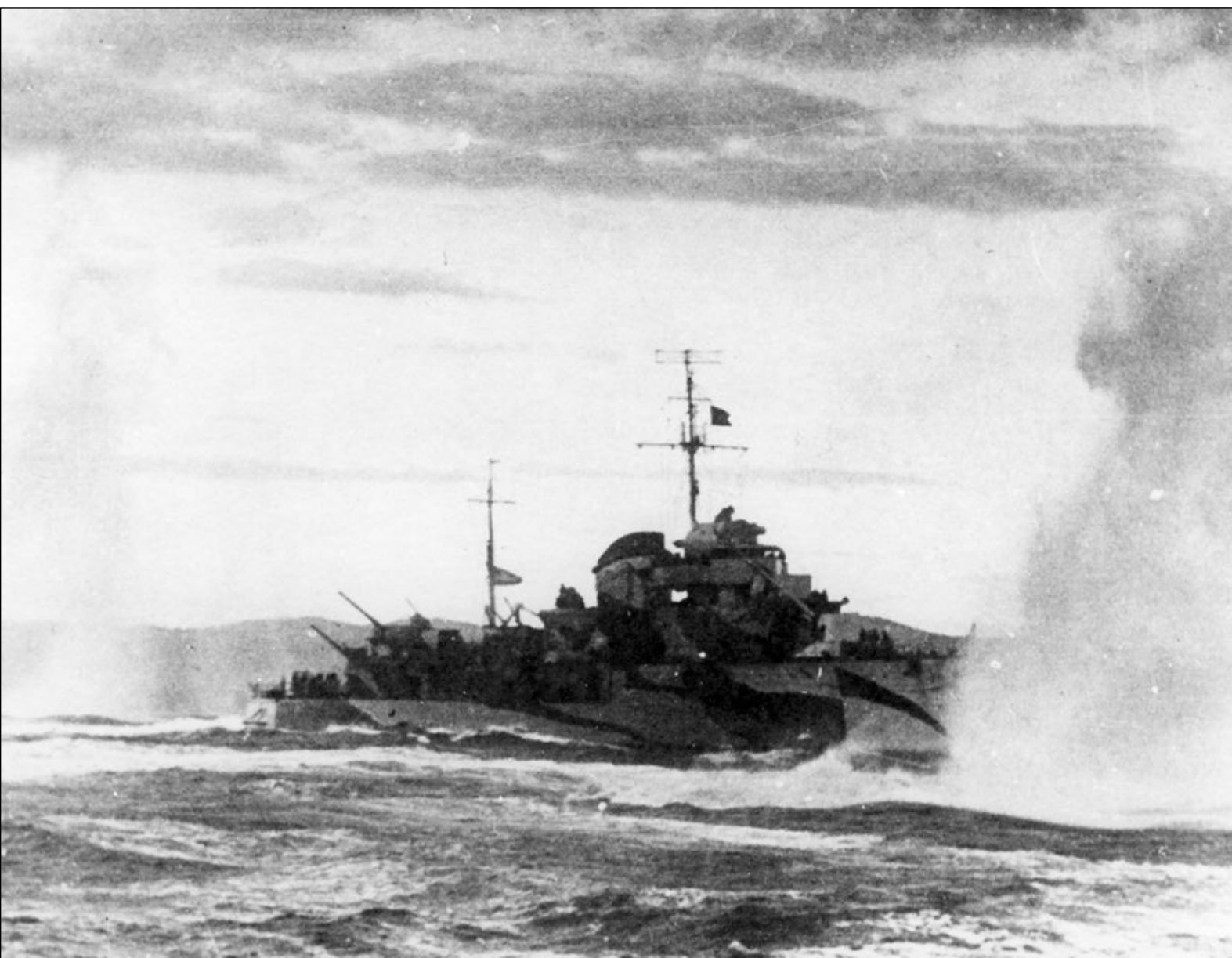
Między 9 maja a 27 czerwca 1942 roku *Griemiaszczij* przeszedł remont bieżący, zrealizowany siłami warsztatu

11. Wg Kuzniecowa A, *Potierii podwodnykh flotow protivnikov Sowietskogo Sojuza w Wielikoj Oticestwiennoj wojnie* – „Flotomaster” Nr 5. 2001.



Górna i dolna fotografia: *Griemiaszczij* odpiera atak lotniczy, 1942 rok.

Fot. J. Haldiej





Niszczyciel *Griemiaszczij* w Zatoce Kolskiej. Fotografię wykonano z pokładu okrętu podwodnego K-21, 1942 rok. Fot. zbiory A. Kuzenkowa

plywającego № 104. W trakcie remontu 15 czerwca półautomatyczne działa kal. 45 mm zastąpiono automatycznymi działami kal. 37 mm, a na rufowej nadbudówce zamontowano 2 dodatkowe podwójnie sprzężone wkm-y kal. 12,7 mm Colt-Browning z wodnym chłodzeniem luf.

Mimo prowadzonych prac remontowych, okręt niemal codziennie musiał odpierać ataki powietrzne. W tym czasie, przeciwlotnicy okrętu, zgodnie raportami dowódcy, zestrzelili 3 Ju 87 i uszkodził kolejne 3, przy czym 1 czerwca jeden z Junkersów został trafiony bezpośrednio pociskiem kal. 76

mm, co spowodowało detonację jeszcze nie zrzuconych bomb i natychmiastową zagładę samolotu. Wówczas marynarze po raz pierwszy zastosowali do celów obrony plot. działa kal. 130 mm B-13.

Z końcem czerwca *Griemiaszczij* ponownie przystąpił do ochrony konwojów. W nocy 10 czerwca wraz z *Groznyj* i *Sokrusztyelnij*, prowadząc poszukiwania pojedynczych transportowców rozbitego konwoju PQ-17, został zaatakowany przez 4 bombowce Ju 88. Dwa z nich obrały za swój cel *Griemiaszczij* – 4 bomby eksplodowały w wodzie 4-5 m od jego lewej burty. Wskutek wstrząsów uległy uszkodze-

niu żyrokompas, drugi dalmierz DM-4, pękł korpus pompy. Później okrętem sterowano korzystając z kompasu magnetycznego. Wieczorem tego dnia okręt powrócił do Wajengi.

Przez 2 tygodnie *Griemiaszczij* stał na kotwicy na redzie Wajengi, odpierając niemal codzienne naloty samolotów Luftwaffe. 23 sierpnia jeden z kaemistów niszczyciela w wirze walki zaczepił Coltem o rufowy dalmierz DM-3, w który włożył 10 pocisków kal. 12,7 mm, całkowicie niszcząc urządzenie.

Od 25 do 28 sierpnia *Griemiaszczij* eskortował do Nowej Ziemi transportowiec *Dikson*, a po powrocie do połowy września stał w Rosta, gdzie

przeprowadzono oczyszczanie i uszczelnianie kotłów, a równocześnie pełnił rolę baterii w systemie obrony przeciwlotniczej Murmańska. 5 września przeciwlotnicy niszczyciela wraz z bateriami nadbrzeżnymi otworzyli nagle ogień do dużej grupy bombowców, lecących wraz z myśliwcami na Murmańsk, i zestrzelili 3 Junkersy. Niemcy zrzucili na niszczyciel 12 bomb, wszystkie wybuchły nie bliżej niż 50 m od okrętu, nie czyniąc żadnych szkód.

Najbardziej efektywnie sprawiła się jednak

Ćwiczenia obsługi dziobowego działa kal. 130 mm.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





**Niszczyciel *Griemiaszczij* w latach 1942-1944.**

załoga jednostki 2 tygodnie później na otwartym morzu, w czasie eskortowania konwoju PQ-18. 18 września o godz. 10:35 w rejonie przylądka Kanin Nos transportowce zaatakowało nagle 18 samolotów torpedowych, lecących na bardzo małej wysokości (6-10 m). Obserwatorzy z *Griemiaszczij* – marynarze Listieniew i Łyżkow w porę wykryli przeciwnika. I w tym przypadku działa kal. 130 mm niszczyciela okazały się wspaniałą bronią przeciwlotniczą! Okręty eskorty

otwarły ogień z dział wszystkich kalibrów. W rezultacie z około 60 niemieckich bombowców, które zaatakowały konwój w dwóch falach (39 He 111, 19 Ju 88 i kilka czterosilnikowych Focke-Wulf FW 200), 15 zostało zestrzelonych, w tym 3 – przez *Griemiaszczij*. Konwój utracił tylko 1 transportowiec – drobnicowiec *Kentucky*, który dosięgła torpeda z Heinkela. *Griemiaszczij* rozchodził 72 pociski kal. 130 mm, 145 kal. 76 mm, 1494 kal. 37 mm i 1704 naboje kal. 12,7 mm.

**Fot. R. Diament**

*Griemiaszczij*, który szczęśliwie uniknął uszkodzeń w walce, następnego dnia trafił na 8 stopniowy sztorm. Tym razem fale wywołały szkody (pękł górny pokład w rejonie wręgi nr 173, zerwało nawiewnik na dziobówce itp.). 20 września niszczyciel wraz ze statkami konwoju dotarł do Archangielska, a 2 dni później odszedł do Polarny. 14 października pod flagą dowódcy Floty Północnej A.G. Gołowski wyszedł w morze na spotkanie ze zmierzającymi z Dalekiego Wschodu





*Griemiaszczij* stawia załogę dymną przy pomocy urządzenia dymotwórczego DA-1, 1942 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

*Griemiaszczij* przy burcie lidera *Baku*, 1943 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





**Wręczenie załodze *Griemiaszczij* gwardyjskiej bandery. Na pierwszym planie – dowódca okrętu kpt. lt. (pol. kpt.) B.D. Nikolajew, marzec 1943 roku.**  
Fot. zbiory Anatolija Odajnika

liderem *Baku* oraz niszczycielami *Razumnyj* i *Razjarionnyj*.

21 października *Griemiaszczij* ponownie trafił na sztorm i znów stracił dwa dziobowe nawiewniki (w tym dopiero co zamontowane), a także rufowy podręczny zapas amunicji. W następnym rejsie pech niszczyciela okazał się jeszcze większy. 30 października rozwinął się 7 stopniowy sztorm z silnymi opadami śniegu, które do wieczora stały się jeszcze intensywniejsze. Przechył *Griemiaszczij* sięgał do 52°. Później zaczęły się kłopoty: w kotłach Nr 1 i Nr 3 zaczęły pękać rurki grzewcze. Kotły trzeba było odstawić, a rurki zaślepić, co w warunkach silnego sztormu było nader skomplikowane. Okręt musiał przerwać rejs i powrócić do bazy.

Od listopada 1942 roku *Griemiaszczij* znajdował się w Wajendze i Murmańsku. Załoga czyściła kotły i prowadziła szkolenie bojowe, pełniąc służbę przeciwlotniczą 16 stycznia 1943 roku okręt odstawiono do remontu w „Siewiernoj Sudostroitelnoj Wierfi” w Murmańsku. W dniu 2 marca niszczyciel *Griemiaszczij* otrzymał tytuł „gwardyjski” – jak powiedziano w rozkazie „za przejawioną odwagę w walkach o Ojczyznę z niemieckimi agresorami, za wytrwałość i męstwo, za wysoką dyscyplinę i stopień zorganizowania, za bezprzykładne bohaterstwo załogi”.

***Griemiaszczij*: malowanie burty, lato 1943 roku.**  
Fot. N. Wierinczuk





**Griemiaszczij po demontażu osłon nad działami artylerii głównej Nr 1 i Nr 4 i przebudowie tarcz ochronnych na typ stosowany na czarnomorskich niszczycielach, około 1943-1944 roku.**  
**Fot. zbiory A. Kuzenkowa**

W czasie remontu, trwającego do 29 kwietnia, niszczyciel dziesięciokrotnie odpierał ataki lotnicze. 10 marca wukaem strącił myśliwiec Me 109, a tydzień później, 17-go – kolejny samolot, według wszelkiego prawdopodobieństwa, przypominający Junkersa Ju 88 własny Pe-2. W dokumentach zaznaczono go jako „samolot z radzieckimi znakami rozpoznawczymi”.

W maju – czerwcu *Griemiaszczij* uczestniczył w 7 rejsach bojowych, były to głównie operacje eskortowania konwojów. 19 czerwca niszczyciel z powodzeniem odparł atak „wilczego stada” niemieckich okrętów podwodnych, zrzucił 14 bomb głębinowych i wystrzelił 6 nurkujących pocisków kal. 130 mm.

Łącznie od początku wojny do 1 czerwca 1943 roku *Griemiaszczij* pokonał trasę 27 043 Mm w czasie 1921 godzin ruchu. Wykonał w tym czasie 9 strzelań do celów nabrzeżnych (4 wg namiarów i 5 z wykorzystaniem korekty brzegowej), wystrzeliwując 1425 pocisków kal. 130 mm. Okręt odparł 66 ataków powietrznych, rozchodowując 1113 pociski kal. 76 mm, 3633 kal. 37 mm i kilkaset pocisków kal. 45 mm. W czasie 2 lat 6 razy wykorzystywał broń pop, zrzucając ogółem 31 małych i 30 dużych bomb głębinowych.

W okresie późniejszym *Griemiaszczij* był wykorzystywany przede wszystkim do eskortowania sojusznich i wewnętrznych konwojów. Jedną z najtrudniejszych stała się operacja w październiku 1943 roku. *Griemiaszczij* wraz z *Gromkij* eskortowały transportowiec *Marina Raskowa* z Mołotowska (obecnie Siewierodwinsk) na Nową Ziemię. 12 października przy wyjściu z Morza Białego jednostki trafiły na silny sztorm. W transportowcu – jednym z największych statków Siewiernego Morskiego Parochodstwa fale złamały ster. *Griemiaszczij* wziął jednostkę na hol, choć hole rwały się kilkakrotnie i trzeba je było zakładać ponownie. Co gorsza, na kursie wykryto zerwaną z kotwicy minę, którą udało się rozstrzelać automatem kal. 37 mm. Tym niemniej, 17 października *Marina Raskowa* została szczęśliwie dostarczona do miejsca przeznaczenia – Zatoki Biełuszja na Nowej Ziemi.

Po powrocie na Morze Białe *Griemiaszczij* odniósł uszkodzenia w wyniku kolizji: 29 października w Archangielsku niszczyciel został staranowany przez zerwany z kotwicy parowiec *Kanin*. W okręcie powstało przebicie, po czym został szybko odholowany do zakładu „Krasnaja Kuznica” celem dokonania awaryjnego remontu. 8 listopada

*Griemiaszczij* wyszedł w morze, by eskortować konwój BK-21, lecz 19 listopada odstawiono go na bardziej gruntowny remont, trwający do 15 stycznia 1944 roku.

Od stycznia do października 1944 roku *Griemiaszczij* eskortował 18 konwojów. Wieczorem 9 października wraz z *Gromkij* dotarł do Zatoki Motowskiej, gdzie przeprowadzono demonstracyjny desant (w celu odwrócenia uwagi przeciwnika od głównego kierunku uderzenia). Przez dwa następne dni okręty prowadziły ostrzał niemieckich pozycji. *Griemiaszczij* wystrzelił 715 pocisków głównego kalibru, niszcząc według danych rozpoznania, niemiecką baterię dział kal. 150 mm i uszkadzając część przeprawy przez rzekę Titowka.

W nocy 26 października *Griemiaszczij* wraz z *Razumnyj*, *Razjarionnyj* i liderem *Baku* (pod flagą kadm. W.A. Fokina) uczestniczył w ostrzale portu Vardø. Ogień prowadzono w sposób centralny, według danych radaru. Rozchodowano łącznie 597 pocisków (na wszystkich jednostkach), lecz, gdy zaczęły odpowiadać baterie nadbrzeżne przeciwnika, zespół rozpoczął odwrot. Efekt ostrzału okazał się mizerny, wiadomo jedynie o uszkodzeniu jednej znajdującej się w porcie jednostki ry-

backiej i 3 nabrzeży. Przy czym Vardø było celem zapasowym, bowiem radzieckie okręty wyszły w morze w poszukiwaniu nieprzyjacielskich konwojów, których nie znalazły.

Z końcem października 1944 roku *Griemiaszczij* uczestniczył jeszcze w eskortowaniu kolejnych 6 konwojów. Były to już ostatnie operacje okrętu w czasie wojny. Mocno zużyty niemal nieprzerwaną służbą bojową okręt 14 grudnia przybył do Mołotowska, a 19 stycznia 1945 trafił do remontu kapitalnego, który trwał bez mała 5 lat!

Łącznie najwybitniejsza „siódemka” radzieckiej floty wykonała 90 zadań bojowych, ochraniając 67 konwojów, pokonując trasę 59 850 Mm, odpierając 112 ataków lotniczych, w których trakcie zestrzeliła 14 samolotów wroga i uszkadzając dalszych 20.

Dowódcami *Griemiaszczij* byli: kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) A.I. Gurin (do 16.12.1942, w dniu 8 lipca 1945 roku otrzymał tytuł „Bohatera Związku Radzieckiego”), kpt. lt., później kpt. III rangi (pol. kpt., następnie kmdr ppor.) B.D. Nikolajew (do 26.06.1944), kpt. lt. (pol. kpt.) B.W. Gawriłow (do 16.07.1944 i od 14.01.1945 czasowo pełniący obowiązki), kpt. III rangi, później kpt. II rangi (pol. kmdr ppor., a następnie kmdr por.) J.T. Kaszewarow (od 16.07.1944 do 14.01.1945), kpt.

**Niszczyciel *Groznyj* w kamuflażu, 1942 rok.**

III rangi (pol. kmdr ppor.) B.W. Gawriłow (od 14.01.1945).

### **Groznyj**

Po krótkim okresie służby w składzie Floty Bałtyckiej *Groznyj* wraz z *Gromkij* trasą Białomorsko-Bałtyckiego Kanału przeszedł na Północ i 26 czerwca 1939 roku znalazł się we Flocie Północnej. Przeszedł przygotowanie bojowe, uczestniczył w wojnie radziecko-fińskiej (wspierając natarcie 14 Armii w Zatoce Motowskiej, w styczniu 1940 roku ubezpieczał operacje minowe na podejściach do Zatoki Petsamo). 1 kwietnia 1940 roku został odstawiony do remontu gwarancyjnego w stoczni Nr 402 (Mołotowsk), który zakończył się dopiero 20 lipca 1941 roku – miesiąc po rozpoczęciu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej.

W dokumentach Głównego Sztabu WMF zaznaczono, że do tego czasu stopień przygotowania załogi niszczyciela był niedostateczny. W związku z tym okręt początkowo wcielono do składu Floty Białomorskiej. Jednostka uczestniczyła w stawianiu obronnych zapór minowych (ogółem postawił 134 miny) i eskortowaniu statków na Morzu Białym. 29 września 1941 roku niszczyciel wcielono w skład dywizjonu niszczycieli Floty Północnej i przebazowano do bazy Polarnyj.

19 października, 2, 3 i 10 listopada oraz 21 grudnia *Groznyj* wychodził w morze dla ostrzału pozycji nieprzyjacielskich wojsk lądowych w rejonie Zatoki Zapadnaja Lica, wystrzelując 480 pocisków kal. 130 mm (202 burzących i 278 burząco-odłamkowych). Operację przeprowadzano w trudnych warunkach pogodowych. Szczególnie trudny był rejs 23-24 grudnia, gdy 7 stopniowy sztorm spowodował przechyły rzędu 45°, a na pokładzie tworzyła się warstwa lodu grubości 50-60 cm. Kadłub niszczyciela został uszkodzony (w szczególności pojawiła się szczelina w górnym pokładzie w rejonie wręgi nr 189, powstały szczeliny w spawach i inne).

Po remoncie awaryjnym w styczniu 1942 roku *Groznyj* wraz z *Sokru-szytielnij* wyruszyły na poszukiwanie nieprzyjaciela w rejonie portu Vardø (1-2 lutego), a następnie eskortowały konwoje, przy czym z powodu złej pogody nie zawsze udało się napotkać transportowce. 6 marca *Groznyj* przy sztormowej pogodzie udzielił pomocy *Gromkij*, który pozostał w morzu bez paliwa. Po przetoczeniu do „bliźniaka” 117 t mazutu, *Groznyj* w drodze powrotnej został przez szkwał o sile huraganu zepchnięty z kursu i osiadł rufą na kamieniach wyspy Olenij. Rankiem następnego dnia do niszczyciela pode-

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**





Niszczyciel *Groznyj* i dwa dozrowce typu „Uragan”, 1942 rok.

*Groznyj* w ujęciu burtowym prezentuje schemat kamuflażu z 1942 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

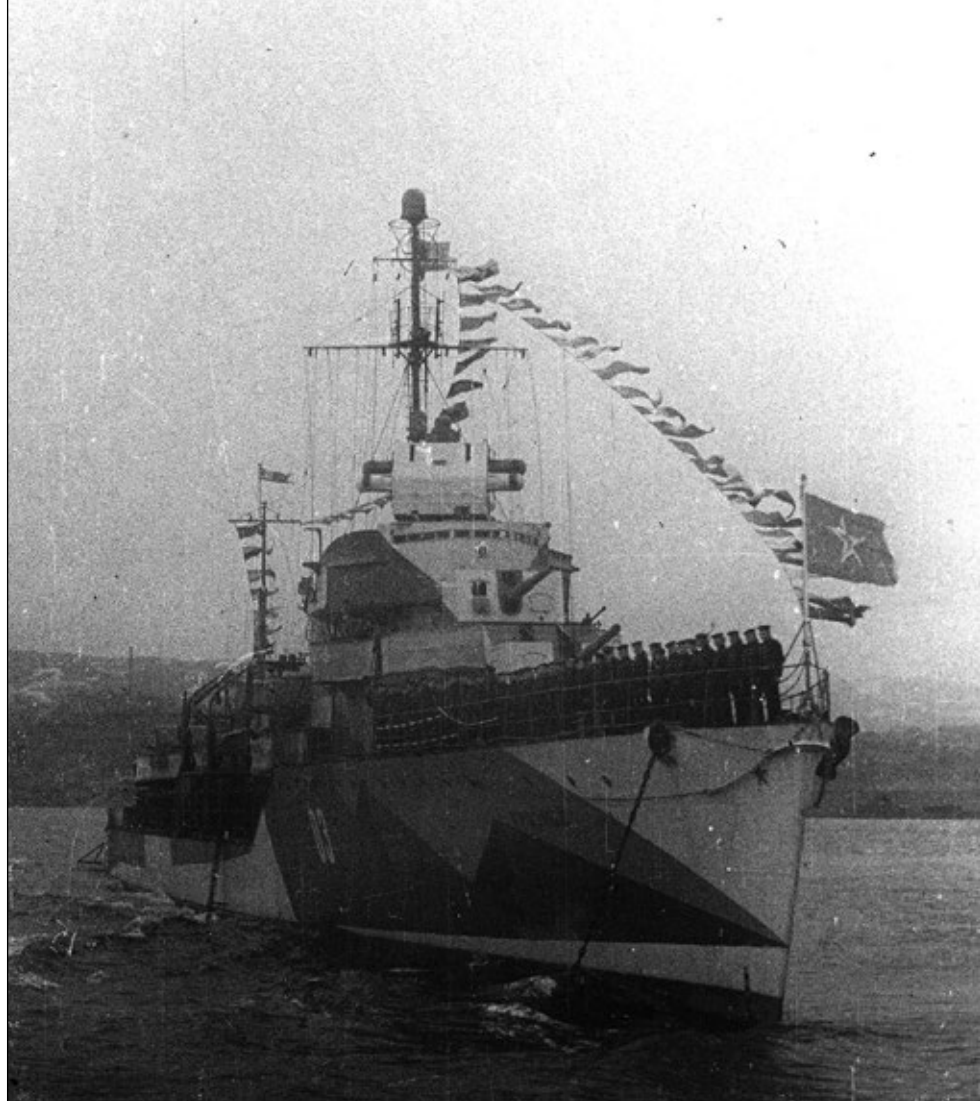


szły holowniki № 23 i *Pamięć Rusłana*. Jednostkę udało się ściągnąć z mielizny, lecz hol pękł i niszczyciel ponownie uderzył o kamień. Gdy w końcu, udało się opuścić niebezpieczny rejon, *Groznyj* rozwijał prędkość ledwie 7 węzłów. W drodze do bazy jednostkę trzykrotnie atakowały niemieckie samoloty, na szczęście jednak bomby eksplodowały nie bliżej niż 60 m. 8 marca *Groznyj* sam pozostał bez paliwa, i dopiero po przestankowaniu 117 t mazutu ze zbiornikowca *Jukagir* mógł dotrzeć do Wajengi. 20 marca przeszedł do Murmańska. Tam został odstawiony do remontu – początkowo w doku pływającym, a następnie przy nabrzeżu „Siewiernej Sudostroitelnoj Wierfi”.

9 maja *Groznyj* przeszedł próby w ruchu, i z końcem maja uczestniczył w ochronie konwojów przed atakami lotniczymi i okrętów podwodnych. 27 czerwca dwukrotnie atakował niemiecki okręt podwodny, zrzucając 2 serie bomb głębinowych, po czym na powierzchni pojawiły się plamy oleju.

W trudnej sytuacji znalazł się *Groznyj* 10 lipca 1942 roku. Wraz z *Griemiaszczij* i *Sokruszytelnyj* znalazł się w strefie solidnego pola lodowego, wobec czego musiał zredukować prędkość do 6 węzłów. W tym momen-

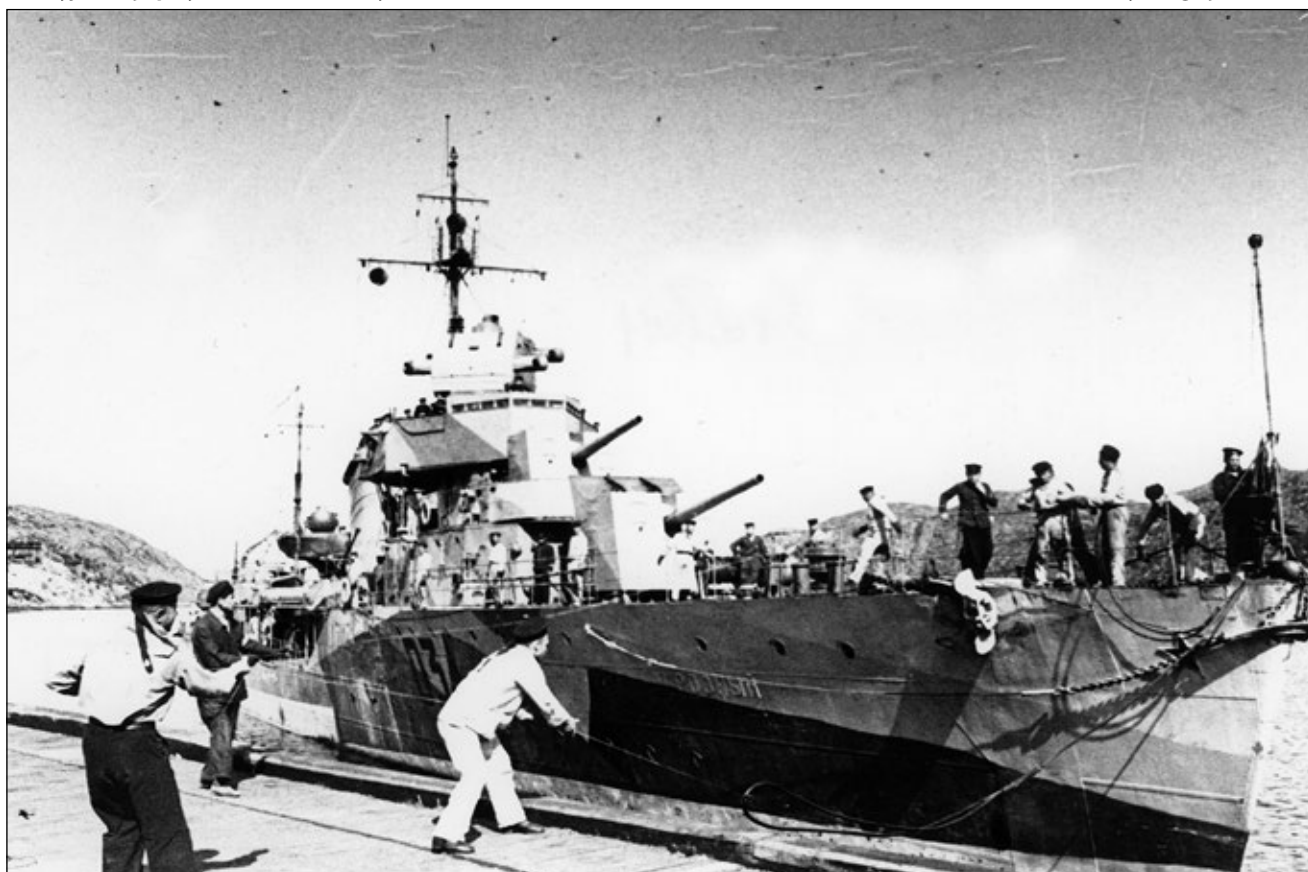
***Groznyj* cumuje przy nabrzeżu w Polarnym, 1942-1943.**



**Niszczyciel *Groznyj*, zapewne podczas obchodów święta państwowego, 1942 rok.**

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





**Niszczyciel *Groznyj*, lata 1944-1945.**

cie pojawiły się bombowce Junkers Ju 88 i zrzuciły na okręty radzieckie 16 bomb. Na szczęście, Niemcy chybili, a i ogień plot. nie przyniósł rezultatów.

W sierpniu *Groznyj* trafił do remontu w Wajenga. Okazało się jednak, że

**Uroczysty miting w Polarnym, 9 maja 1945 roku. Po prawej przy nabrzeżu stoi *Groznyj* i dwa otrzymane od sojuszników niszczyciele typu „Dierzkij”.**

**Fot. zbiory N. Afonina**

kotły niszczyciela wymagają wymiany rurek. Okręt przeszedł do Murmańska, gdzie był remontowany do 19 marca 1943 roku. Później jednostka eskortowała sojusznicze transportowce (od marca do września uczestni-

czył w ochronie 16 konwojów). 8 maja *Groznyj* został nieznacznie uszkodzony wskutek wybuchu bomby 10-15 m od prawej burty, a 12 czerwca zderzył się w Archangielsku z holownikiem *Libawa*, remont uszkodzeń trwał 8 dób.

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



We wrześniu 1943 roku *Groznyj* został odstawiony do remontu. Do tego czasu niszczyciel wykonał 51 rejsów bojowych, pokonując trasę 34 064 Mm w czasie 2378 godzin ruchu. Niszczyciel odparł 51 ataków lotniczych, wystrzeliwując 114 pocisków kal. 130 mm, 808 kal. 76 mm, 3042 kal. 37 mm i 3103 naboje kal. 12,7 mm, zestrzeliwując przy tym, według radzieckich danych, 6 nieprzyjacielskich bombowców. *Groznyj* uczestniczył w 3 operacjach minowych, stawiając 134 miny (80 wz. 1908 r., 35 KB-2 i 19 KB-3), a w trakcie operacji poprzucił 52 duże i 36 małych bomb głębinowych. Straty załogi wyniosły w tym okresie 2 marynarzy – zmytych za burtę.

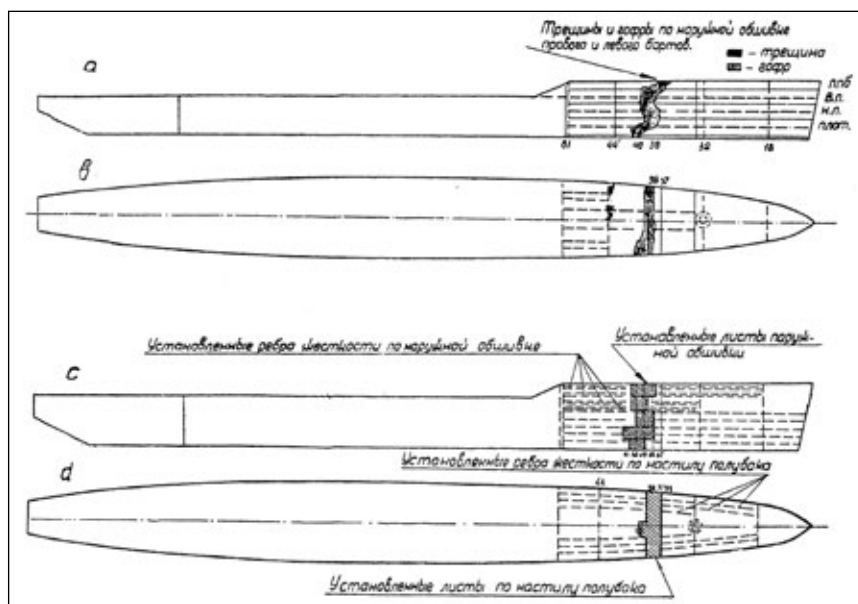
Później *Groznyj* pełnił służbę eskortową. Od listopada 1943 do stycznia 1945 roku przeprowadził 24 konwoje. Jeśli uwzględnimy fakt, że od połowy września do połowy listopada 1944 niszczyciel pozostawał w remoncie, wypada po 2 operacje miesięcznie – bardzo intensywnie dla zużytego nadmierną eksploatacją okrętu.

6 marca 1945 roku *Groznyj* został odznaczony Orderem Czerwonego Sztandaru. Dowódcami okrętu byli: kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) D.G. Nagornyj (do 27.01.1942), kpt. lt. (później kpt. III rangi)(pol. kpt., a następnie kmr ppor.) N.W. Korolew (do 17.07.1942), kpt. lt. (później kpt. III rangi)(pol. kpt., a następnie kmr ppor.) A.N. Andriejew (do 06.03.1944 i od 26.09.1944 do końca wojny), kpt. lt. (później kpt. III rangi)(pol. kpt., a następnie kmr ppor.) W.K. Nikiforow (od 06.03 do 02.09.1944).

### **Gromkij**

W maju 1939 roku *Gromkij* wraz z „bliźniaczem” *Groznyj* opuścił Leningrad i trasą przez Biełomorsko-Bałtycki Kanał ruszył na Północ, by 26 czerwca zostać wcielony w skład Floty Północnej. Tam okręt prowadził szkolenie bojowe, uczestniczył w wojnie radziecko-fińskiej (w styczniu 1940 roku ubezpieczał stawianie min na podejściach do Petsamo). Od listopada 1940 do 8 czerwca 1941 roku pozostawał w remoncie w Murmańsku (SRZ w Rosta). Łącznie do wybuchu wojny prześzedł 14 302 Mm.

23 czerwca przydzielony do eskorty transportowców *Ob* i *Szeksna* *Gromkij* po raz pierwszy otworzył ogień do wrogiego samolotu. Dwa dni później niszczyciel wraz z *Griemiaszczij* odpierał nalot na transportowce *Mossowiet*



**Remont kadłuba niszczyciela *Gromkij* po uszkodzeniach spowodowanych przez sztorm w dniach 1-5 marca 1942 rok.**  
Rys. zbiory Siergieja Bałakina

i *Ciołkowskij*. Później eskorta konwojów i obrona przeciwlotnicza bazy stały się normalnym zajęciem *Gromkij*. 29 czerwca na swoje konto niszczyciel zapisał od razu 2 zestrzelone samoloty Ju 88, które atakowały jednostki na redzie Wajengi. W sierpniu na *Gromkij*, a także *Griemiaszczij* zamontowano 2 dodatkowe automatyczne działa kal. 37 mm 70-K, co znacznie zwiększyło potencjał obrony plot. niszczycieli.

26 sierpnia *Gromkij* wraz z *Griemiaszczij*, *Urickij* i *Kujbyszew* eskortując statek *Marija Ulianowa* stał się celem zmasowanych ataków z powietrza, odnosząc drobne uszkodzenia od wybuchów padających blisko bomb.

Od 10 do 12 września *Gromkij* wraz z *Griemiaszczij* stawiał zaporę minową koło wyspy Rybaczij, 21 września, 20, 21 i 24 października ostrzeliwał brzegowe pozycje Niemców. Łącznie w tym czasie niszczyciel postawił 142 miny KB-3 i wystrzelił bagatela 1332 pociski kal. 130 mm. W listopadzie okręt przeszedł dwutygodniowy remont planowo-profilaktyczny.

18 listopada *Gromkij* ponownie ostrzeliwał pozycje wroga z Zatoeki Ara (rozchodowując 103 pociski kal. 130 mm), a rankiem 25 listopada wraz z brytyjskim krążownikiem *Kenya* i niszczycielami *Bedouin* oraz *Intrepid* ostrzeliwał baterie wyspy Vardø, oddając 111 wystrzałów z dział głównego kalibru. Przeciwnik odpowiedział ogniem, nie uzyskując trafień i na niszczycielu były jedynie wgnięcia od odłamków.

Między 3 stycznia a 2 lutego *Gromkij* znajdował się w remoncie.

Trudnym doświadczeniem dla *Gromkij* był marsz, rozpoczęty wspólnie z *Griemiaszczij* 1 marca. Okręt w chwili opuszczania Wajengi dla konwojowania transportowców miał 480 t paliwa, 19 t oleju turbinowego, po 6 t wody pitnej i sanitarnej oraz 46 t kotłowej. Wyporność sięgała wówczas 2319 t. Kłopoty zaczęły się od tego, że w kotłach dochodziło do pęknięć rurek. Niszczyciel kontynuował rejs z jednym pracującym kotłem Nr 3. Gdy siła wiatru wzrosła do 9 stopni, prędkość jednostki spadła do 4-5 w, przechył sięgał 40°, a dziób zapadał się w fale. W nocy 3 marca siła wiatru osiągnęła 10-11 stopni i *Gromkij* zaczął dryfować. Rankiem udało się zwiększyć prędkość do 20 węzłów, jednak okręt nadal silnie grzązał w falach i ulegał kołysaniu (zarejestrowano przechył 49° na lewą burtę). Załoga poniosła straty, fale zmyły za burtę zastępcę dowódcy kpt. lt. (pol. kpt.) I.W. Potapowa, głównego bosmana F.K. Moszkinsa i 2 marynarzy – S.A. Bykowa i M.D. Chrulewa. Do tego czasu pozostało wszystkiego 40 t paliwa, a do brzegu jeszcze 120 Mm (istotny szczegół, nieoczekiwanie dla dowództwa okrętu: w trudnych warunkach pogodowych z zapasem 480 t paliwa niszczyciel mógł przejść wszystkiego 920 Mm zamiast określonych w „dokumentacji” 3000!). W kotłach zużyto resztki paliwa, a także 10 t smaru i naftę, jednak brzegu nie osiągnięto. Pozbawiony możliwości ruchu niszczyciel ponownie zaczął dryfować. Dla utrzymania stateczności do zbiorników dennym przyjęto w charakterze balastu płynnego 120 t wody.



Wyrzutnia torpedowa niszczyciela *Gromkij*, 1942 rok.

Fot. J. Haldiej

Znajdujący się w pobliżu trałowiec T-883 (eks trawler RT-45 *Dwina*) i holownik № 23 z ogromnym trudem zdołały wziąć niszczyciel na hol (dość powiedzieć, że hol pękał 5 razy! – a *Gromkij* i holownik wpadły na siebie, wyginając burty) i doprowadziły do Zatoki Porcznicha, gdzie z *Groznyj* przepompowano 117 t mazutu. Sztorm w tym czasie wcale nie osłabł, co nie przeszkodziło niemieckim bombowcom atakować słabo słuchający steru okręt. Jeden Junkers Ju 88 zdołano zestrzelić. Niestety wieczorem 8 marca na *Gromkij* znów pozostało jedynie 40 t paliwa, a wieczorem trzeba było korzystać z pomocy zbiornikowca *Jukagir*. Następnego dnia niszczyciel osiągnął Murmańsk. W wyniku uderzeń o trawler, zbiornikowiec i niszczyciel *Groznyj* na kadłubie *Gromkij* powstało mnóstwo wgnieceń. Poza tym w trakcie rejsu uległy awarii 34 rurki grzewcze. Na szczęście w ciągu tygodnia wszystkie uszkodzenia zdołano usunąć.

30 marca, eskortując transportowce, *Gromkij* dwukrotnie odpierał ataki pojedynczych samolotów, przy czym za drugim razem Junkers Ju 88 został zestrzelony pociskiem kal. 37 mm. Ogień prowadzono ze wszystkich luf (wystrelono 10 pocisków kal. 130 mm, 18

kal. 76 mm, 16 kal. 45 mm, 67 kal. 37 mm i 156 naboju kal. 12,7 mm).

Między 27 kwietnia a 5 maja niszczyciel 6-krotnie wychodził do Zatoki Wiczany, by ostrzeliwać pozycje wojsk lądowych przeciwnika (wystrelono 872 pociski kal. 130 mm). W nocy 6 maja powracający do Wajengi *Gromkij* trafił na sztorm o sile 8 stopni z gęstymi opadami śnieżnymi. Niszczyciel szedł z prędkością 10 węzłów, silnie zapadając w fale, a przechył sięgnął 35°. Przy zwrocie w kierunku Zatoki Kolskiej kąt natarcia fal zwiększył się do 40°. O godz. 04:45 kilka silnych uderzeń fali zdeformowało dziobówkę – w rejonie wręgi nr 37-38 powstało pofalowanie na całej szerokości pokładu. Prędkość trzeba było zmniejszyć do 4-5 węzłów. Po kilku minutach w rejonie zdeformowania pojawiły się szczeliny, pokrycie pokładu i poszycie burty zaczęły się rwać. Wpadająca woda zatopiła kilka pomieszczeń, w tym komorę amunicyjną Nr 1. Ponadto awarii uległy żyrokompas i telegraf maszynowy.

By uniknąć oderwania się części dziobowej dowódca próbował iść tyłem, lecz silne wstrząsy rufy i zagrożenie jej uszkodzeniem zmusiły do ponownego ustawienia się dziobem do przodu i skomplikowanych manew-

rów, by uniknąć najsilniejszych fal. Grupy awaryjne dokładały wszystkich sił, by uniknąć pęknięcia kadłuba, co się udało. 6 maja o godz. 10:26 *Gromkij* przycumowano w Murmańsku przy nabrzeżu Zielonego Mysa, a kilka dni później wstawiono do doku pływającego. Część dziobową tymczasowo wzmocniono dodatkowymi łatami, po czym 2 czerwca okręt odszedł do Wajengi. 20 czerwca został odholowany dla bardziej gruntownego remontu w stoczni Nr 402 w Mołotowsku. Tam kadłub niszczyciela rozcięto na wrędze nr 38, dziobową część ustawili w osi symetrii i przymocowali, wzmacniając miejsce styku dodatkowymi wzdłużnikami i grubszym poszyciem. Poza tym na okręcie ustawiono 2 wkm-y Colt-Browning, a 2 działa kal. 45 mm zastąpiono automatycznymi działami kal. 37 mm 70-K (liczba tych ostatnich osiągnęła 4).

9 października 1942 roku niszczyciel wyszedł na próby w ruchu, jednak zahaczył śrubami napędowymi o dno. Trzeba było śruby naprawić i *Gromkij* wstawiono do doku pływającego stoczni „Krasnaja Kuznica” w Archangielsku. Pech prześladował jednak okręt nadal: po zakończeniu prac próbując wyjść w morze niszczyciel jeszcze dwukrotnie 20 i 24 października zaha-

Niszczyciel Gromkij w burtowym ujęciu, 1945 rok.  
Fot. R. Diament





**Gromkij na redzie, 1947 rok.**

czył prawą śrubą napędową o dno Sie-  
wiernej Dwiny. Do Wajengi jednostka  
dotarła z pogniętymi skrzydłami śru-

by. Z powodu zwiększonej wibracji  
prędkość do następnego remontu była  
ograniczona do 20 węzłów.

**Odnaczony Orderem Czerwonego Sztandaru niszczyciel Gromkij, 1947 rok.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

W listopadzie *Gromkij* pięciokrot-  
nie wychodził w morze, by eskortować  
transportowce, a 21 listopada został

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



**Niszczyciel *Striemitielnyj* w roku 1938, bezpośrednio po zakończeniu ostatnich prób.**

**Fot. zbiory N. Afonina**

wysłany na pomoc uszkodzonemu *Sokruszytelnyj*. Mimo wzmocnienia kadłuba, przy działaniu 9 stopniowych fal w części rufowej pojawiły się szczeliny, a do przedziałów maszynowych i kotłowych przez szyby wentylacyjne zaczęła przedostawać się woda. Okręt silnie zapał się w fale, do tego zaczęły się jeszcze zasalać chłodnice. Trzeba było obrać kurs powrotny. W Murmańsku *Gromkij* ponownie trafił do remontu, prowadzone siłami pływającego warsztatu od 29 listopada do 25 stycznia 1943 roku.

Łącznie od wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej do 1 stycznia 1943 roku *Gromkij* wykonał 33 rejsy bojowe, pokonując trasę 9700 Mm w czasie 719 godzin ruchu. To mniej niż jego pozostałe „bliźniaki” z Floty Północnej, za to niszczyciel okazał się poza konkurencją w zakresie wykorzystania dział głównego kalibru. Przez dwa lata (do 1 lipca 1943) wykonał 18 strzelań do brzegowych pozycji przeciwnika (wystrzelono 2755 pocisków kal. 130 mm), kolejnych 7 razy otwierał ogień do celów powietrznych (rozchodowując 38 pocisków kal. 130 mm). W tym okresie zużyto również 680 pocisków kal. 76 mm, 520 kal. 45 mm, 1084 kal. 37 mm i 1531 naboju kal. 12,7 mm (nie uwzględniając strzelań szkolnych). Według oficjalnych danych *Gromkij* zaliczył 8 zestrzeleń samolotów (5 Ju 88 i 3 Ju 87).

Do końca wojny *Gromkij* był wykorzystywany w charakterze eskorty konwojów. 5 czerwca 1943 roku doszło na nim do awarii turbiny niskiego ciśnienia lewego zespołu. Pracownicy SRZ-35 przeprowadzili unikalną operację: wydobyli turbinę z zatopionego *Striemitielnyj* i zamontowali ją na *Gromkij* w miejsce uszkodzonej. 21 września niszczyciel ponownie wyszedł w morze, by eskortować kolejny konwój. Później uczestniczył również w Ofensywie Pet-

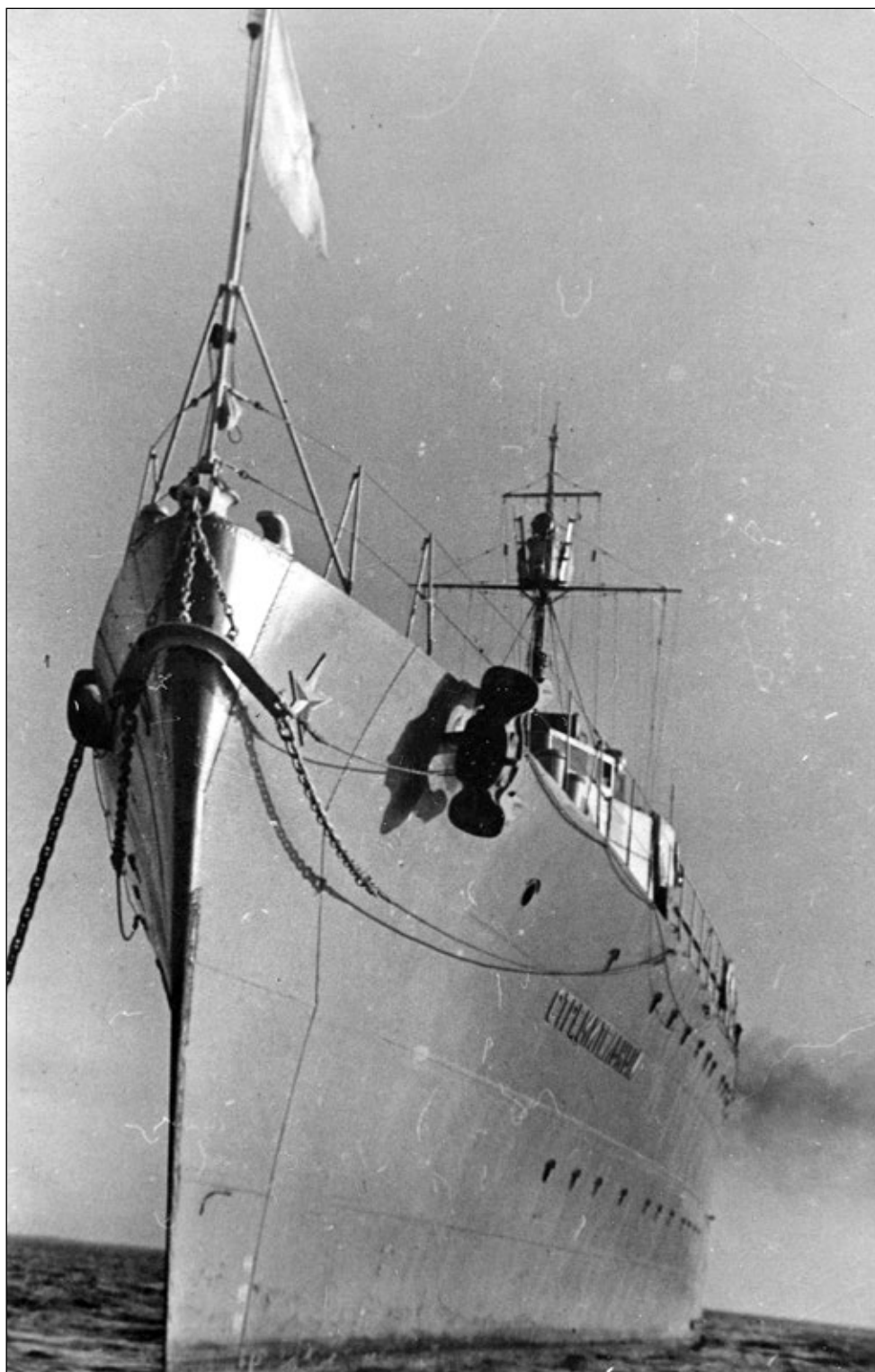
samo-Kirkiesskiej wraz z *Griemiaszczij*. W dniach 9-11 października 1944 roku ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje w Zatoce Maativujno i w rejonie Ti-towki (wystrzelił 715 pocisków kal. 130 mm). 6 marca 1945 roku niszczyciel został odznaczony Orderem Czerwonego Sztandaru.

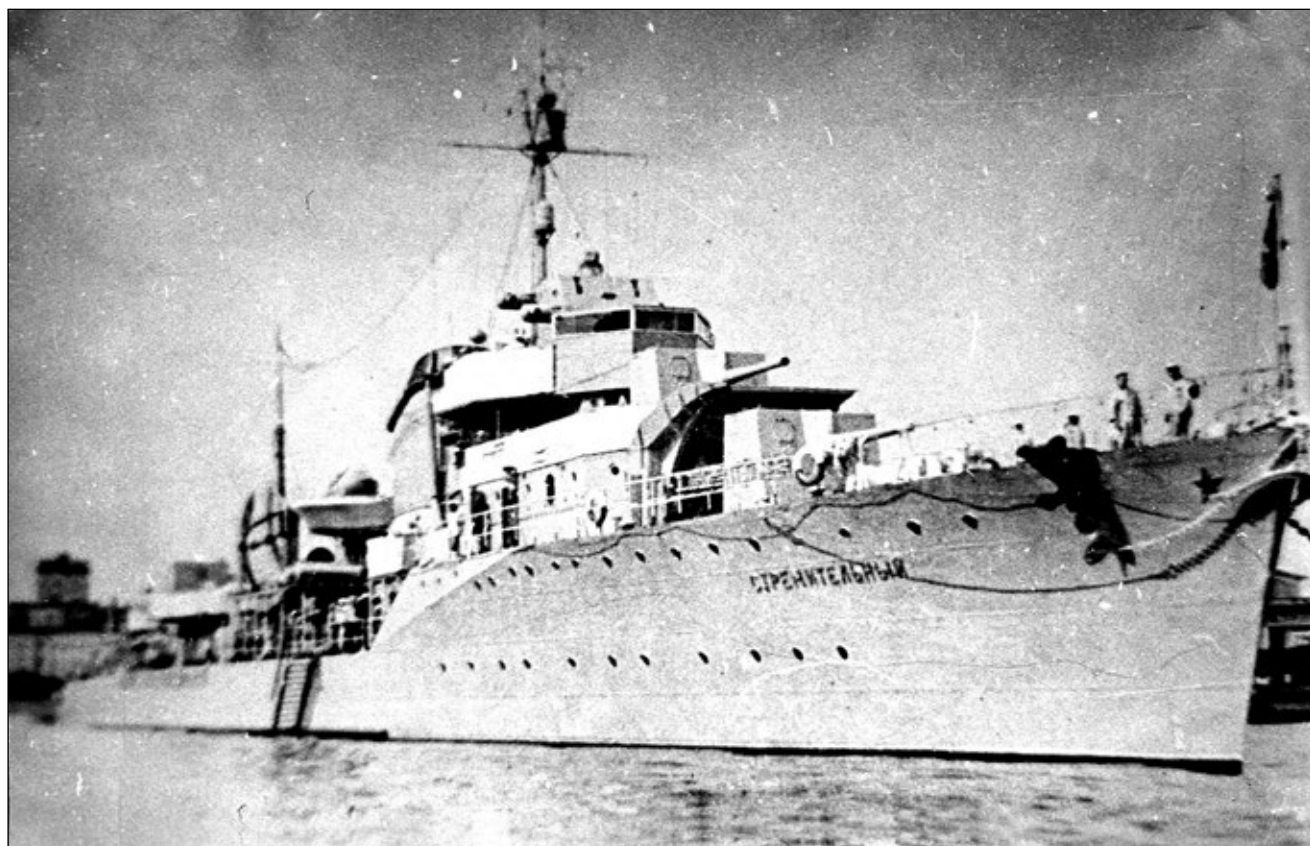
W latach wojny okrętem dowodzi-li: kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) S.G. Szewierdiakow (do 14.12.1942), kpt. II rangi (pol. kmr ppor.) F.I. Krawczenko (do 20.04.1943), kpt. III rangi (pol.

kmr ppor.) A.B. Siej (do 05.10.1944), kpt. II rangi (pol. kmr ppor.) J.A. Pol-skij (do 09.01.1945), kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) N.I. Nikolskij (do 19.04.1945) kpt. lt. (pol. kpt.) W.M. Kryłow (czasowo pełniący obowiązki (cz.p.o.) od 19.04.1945).

### ***Striemitielnyj***

Przez około półtora roku okręt znajdował się w składzie Floty Bałtyckiej, w dniu 4 maja 1940 roku trasą przez Białomorsko-Bałtycki Kanał przeszedł

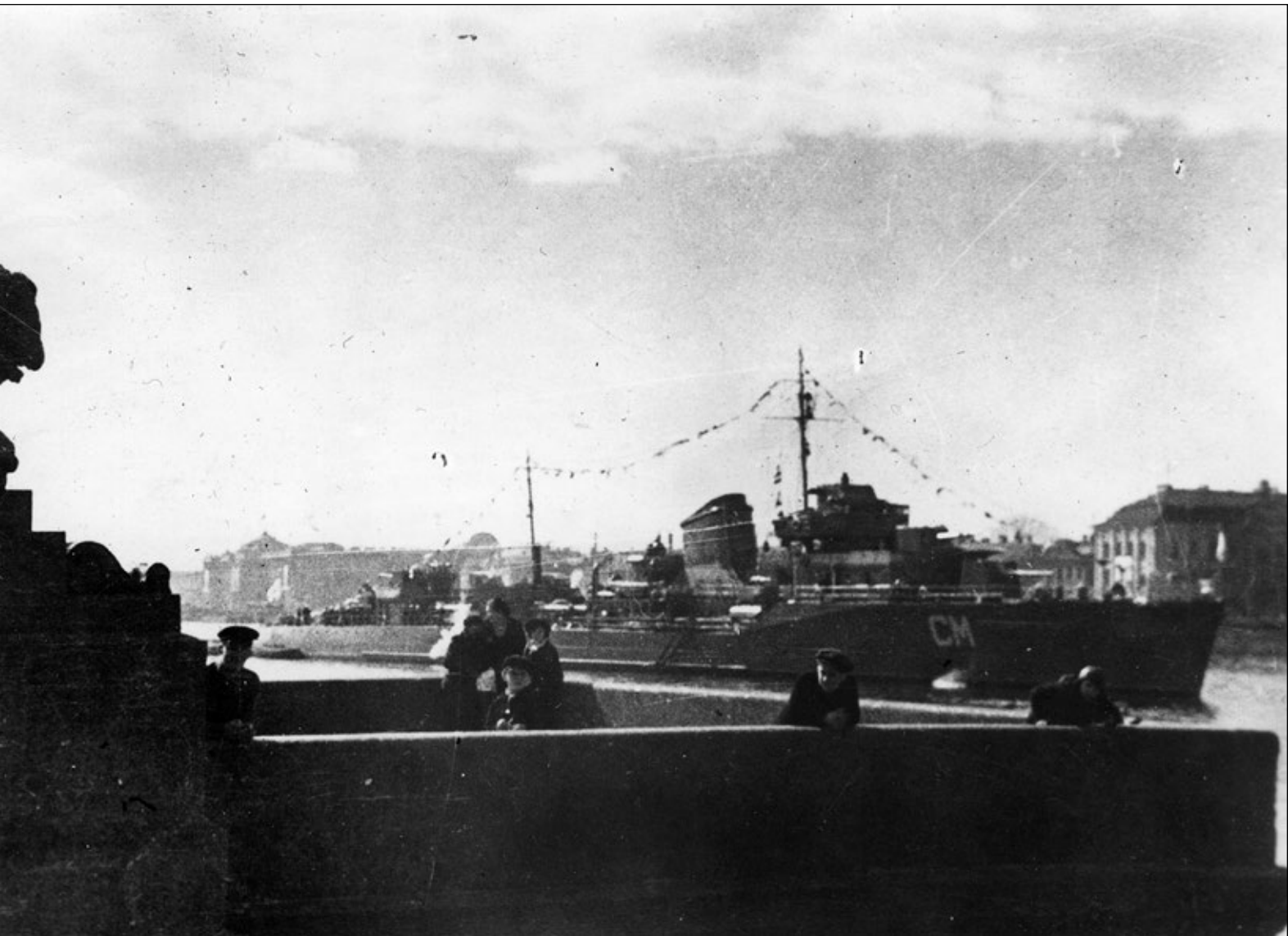




Niszczyciel *Striemielnij*, jesień 1938 rok.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Niszczyciel *Striemielnij* na pierwszej paradzie z okazji Dnia Marynarki Wojennej w Leningradzie, lipiec 1939 roku. Fot. zbiory N. Afonina





**Striemiitelnyj na Bałtyku, lato 1939 roku.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

na Północ. 26 lipca znalazł się oficjalnie w składzie Floty Północnej.

W pierwszych tygodniach wojny uczestniczył w szeregu operacji bojowych, zapewniając obronę przeciwlotniczą bazy Polarnyj, zestrzelił 1 samolot wroga.

20 lipca 1941 roku *Striemiitelnyj* stał na kotwicy w rejonie Polarnyj między przylądkami Sizyj i Cziżewskij w gotowości bojowej Nr 2. Jeden kocioł okrętu znajdował się pod parą, a drugi na podtrzymaniu.

Dzień wydawał się cichym i słonecznym. Wolni od wachty marynarze odpoczywali na pokładzie i w kubrykach. Odbывał się koncert artystów Teatru Floty Północnej. Na pokładzie nie było dowódcy okrętu kpt. II rangi (pol. kmdr por.) A.D. Winogradowa (wezвано go do sztabu Floty), za to na niszczycielu znajdował się dowódca dywizjonu niszczycieli kpt. I rangi (pol. kmdr) W.A. Fokin.

O godz. 17:23 zza góry Wiestnik nieoczekiwanie wypadły nieprzyjacielskie bombowce – 6-8 maszyn – i gwałtownie zaatakowały niszczyciel. Były to Junkersy z pułku lotniczego IV/LG-1. Sygnał alarmu

przeciwlotniczego rozległ się z opóźnieniem, i baterie plot. zdołały oddać po zaledwie kilka wystrzałów. „Wyskoczyłem z SD na nabrzeże i pierwsze, co zobaczyłem, – ogromną eksplozję, dokładnie wiele wybuchów wokół *Striemiitelnyj*” – pisał w swoich wspomnieniach naoczny świadek wydarzeń dowodzący Flotą adm. A.G. Gołowko.

Ogromny słup dymu i płomieni zaczął unosić się nad samym okrętem. Niszczyciel przełamał się, ponad wodą wystawały rufa i dziób. Po 2-3 minutach rufa poszła na dno. Część dziobowa pozostawała na powierzchni jeszcze przez 20 minut. Ludzie znaleźli się w wodzie w plamach mazutu.

Samoloty zrzucały bomby, nurkując z wysokości 200-400 m. Cztery bomby trafiły w okręt. Jedna o wagomiarze 100 kg, przebiła podstawę pierwszej wyrzutni torpedowej i eksplodowała w przedziale maszynowym prawej

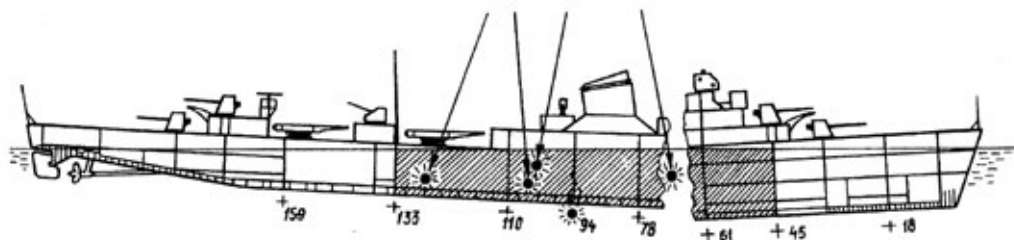
burty w rejonie wręgi nr 124. Druga i trzecia (obie 100 kg) przebiła pokład w rejonie wręg nr 100-104 i wybuchły w przedziale kotłowym Nr 3. Czwarta, prawdopodobnie o wagomiarze 500 kg, trafiła przedział kotłowni Nr 1, i od jej eksplozji niszczyciel przełamał się na dwoje. W końcu, piąta 100 kg bomba, rozerwała się obok okrętu, w odległości 2-5 m od lewej burty.

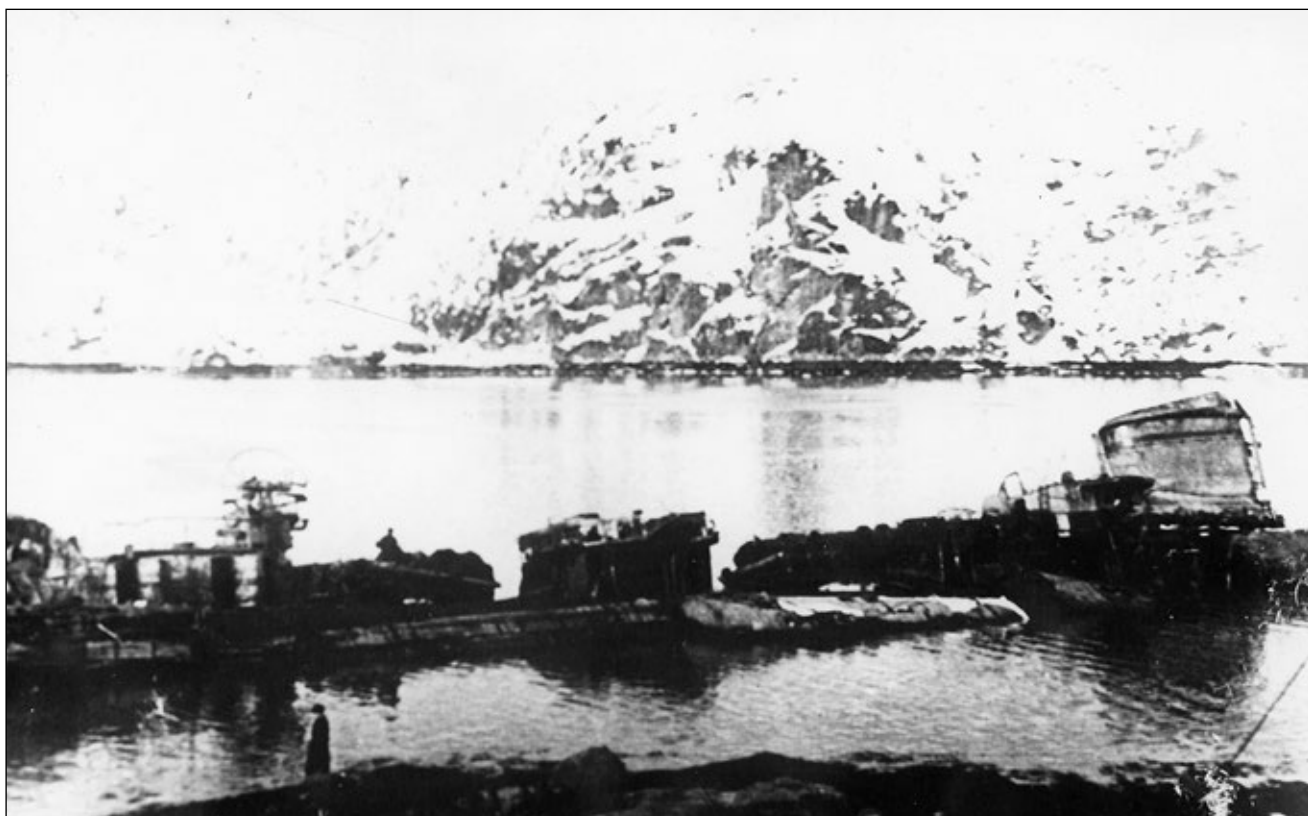
Załoga nie zdążyła podjąć żadnych działań, by uratować okręt. Straty w ludziach były ogromne: zginęło 121 osób, w tym 109 członków załogi. Udało się uratować rannego dowódcę dywizjonu Fokina, zaś przebywający wraz z nim szef wydziału politycznego Floty W.M. Łobodienko zginął.

W kwietniu 1942 roku niszczyciel został w częściach podniesiony na powierzchnię i odholowany do Murmańska. Później rufowa część *Striemiitelnyj* została wykorzystana przy odbudowie

**Schemat uszkodzeń bojowych niszczyciela *Striemiitelnyj* 20 lipca 1941 roku.**

**Rys. Siergiej Bałakin**





**Resztki Striemieliński po ataku lotniczym, 1941 rok.**

**Fot. zbiory K. Kułagina**

innej uszkodzonej „siódemki” – niszczyciela Razjarionnyj.

#### ***Sokruszytelnyj***

Wkrótce po wejściu do służby został przeprowadzony Białomor-

ska-Bałtyckim Kanałem (wrzesień – listopad 1939 roku) do Floty Północnej. 8 listopada dotarł do Polarny. W czasie wojny z Finlandią pełnił służbę dozorową i konwojową, a następnie zajmował się szkoleniem

bojowym. Od 18 lipca 1940 do 4 lipca 1941 roku przechodził remont gwarancyjny w stoczni Nr 402 w Mołotowskie. Do chwili wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej okręt przeszedł 10 380 Mm.

**Niszczyciel Sokruszytelnyj na Morzu Barentsa, 1942 rok.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



Po zakończeniu prób w ruchu *Sokruszytielnyj* został wcielony do składu Floty Białomorskiej, gdzie pozostawał do 29 września. W tym okresie kilka razy eskortował transportowce, uczestniczył w 3 operacjach minowych (postawił 90 min KB-1 i 45 min wz. 1908) i przeszedł planowo-profilaktyczny remont.

1 października *Sokruszytielnyj* przybył do Polarnyj i wszedł w skład Samodzielnego Dywizjonu Niszczycieli. Do 1 stycznia 1942 roku jedenastokrotnie wychodziła dla ostrzału nieprzyjacielskich pozycji, wystrzeliwując 1297 pocisków kal. 130 mm. Poza tym, wraz z *Groznyj* i brytyjskim krążownikiem *Kent* uczestniczył w poszukiwaniu niemieckich niszczycieli (bez rezultatów), eskortował transportowce. Najtrudniejszym rejsem była wspólna z *Groznyj* operacja eskortowa w dniach 24-26 grudnia. Przy 9 stopniowym sztormie, 7 m falowaniu i silnym oblodzeniu nadbudówek przechył okrętu sięgnął 45°, a z powodu zasolenia chłodnic przez pewien czas przyszło iść z jednym pracującym zespołem turbin.

1 lutego 1942 roku *Sokruszytielnyj* wraz z *Groznyj* wyszedł na poszukiwanie niemieckich transportowców w rejonie Vardø-Kirkenes. Kiepska pogoda i mróz ponownie doprowadziły do silnego oblodzenia – waga lodu wyniosła 70 t, a jego grubość sięgała miejscami 40 cm! Przyszło przerwać operację, i następnego dnia oba okręty powróciły do bazy.

28 marca, po zakończeniu planowo-profilaktycznego remontu *Sokruszytielnyj* wraz z *Griemiaszczij* i brytyjskim niszczycielem *Oribi* wyszły na spotkanie konwoju PQ-13, a rano następnego dnia wystąpiły w jego obronie. O godz. 11:18 przy kiepskiej widoczności, usłyszano strzały i po 2 minutach przy lewej burcie *Sokruszytielnyj* podniosły się słupy wody od 5 wystrzałów artyleryjskich. Po 6-7 sekundach w dziób i rufę trafiły jeszcze 3 pociski. Niszczyciel natychmiast zwiększył prędkość. Po kilku sekundach na kursie 130° i w odległości 15 kabli zauważono sylwetkę okrętu, który rozpoznano jako niemiecki niszczyciel typu „Roeder”. *Sokruszytielnyj* otworzył ogień i drugą salwą uzyskał nakrycia celu, trafiając pociskiem w rejon drugiego komina okrętu przeciwnika. Ten buchnął parą i wykonał gwałtowny zwrot w lewo. Radziecki niszczyciel oddał jeszcze 4 salwy, lecz nie zaobserwowano już trafień. Opa-



**Sokruszytielnyj w rejsie bojowym, 1942.**

dy śniegu skryły nieprzyjaciela. Łącznie *Sokruszytielnyj* wystrzelił 20 pocisków kal. 130 mm.

To krótkie starcie zajęło widoczne miejsce w historii radzieckiej sztuki wojenno-morskiej, bowiem było jedynym w całej historii Wielkiej Wojny Ojczyźnianej epizodem, gdy okręt nawodny spotkał się z przeciwnikiem swojej klasy i w dodatku wyszedł z niej zwycięski. Jako przeciwnika *Sokruszytielnyj* zwykle wskazuje się niemiecki niszczyciel Z 26. W ostatnich czasach pojawiły się publikacje prezentujące inne wersje wydarzenia. Autorzy publikacji (Granowski J, Morozow M,

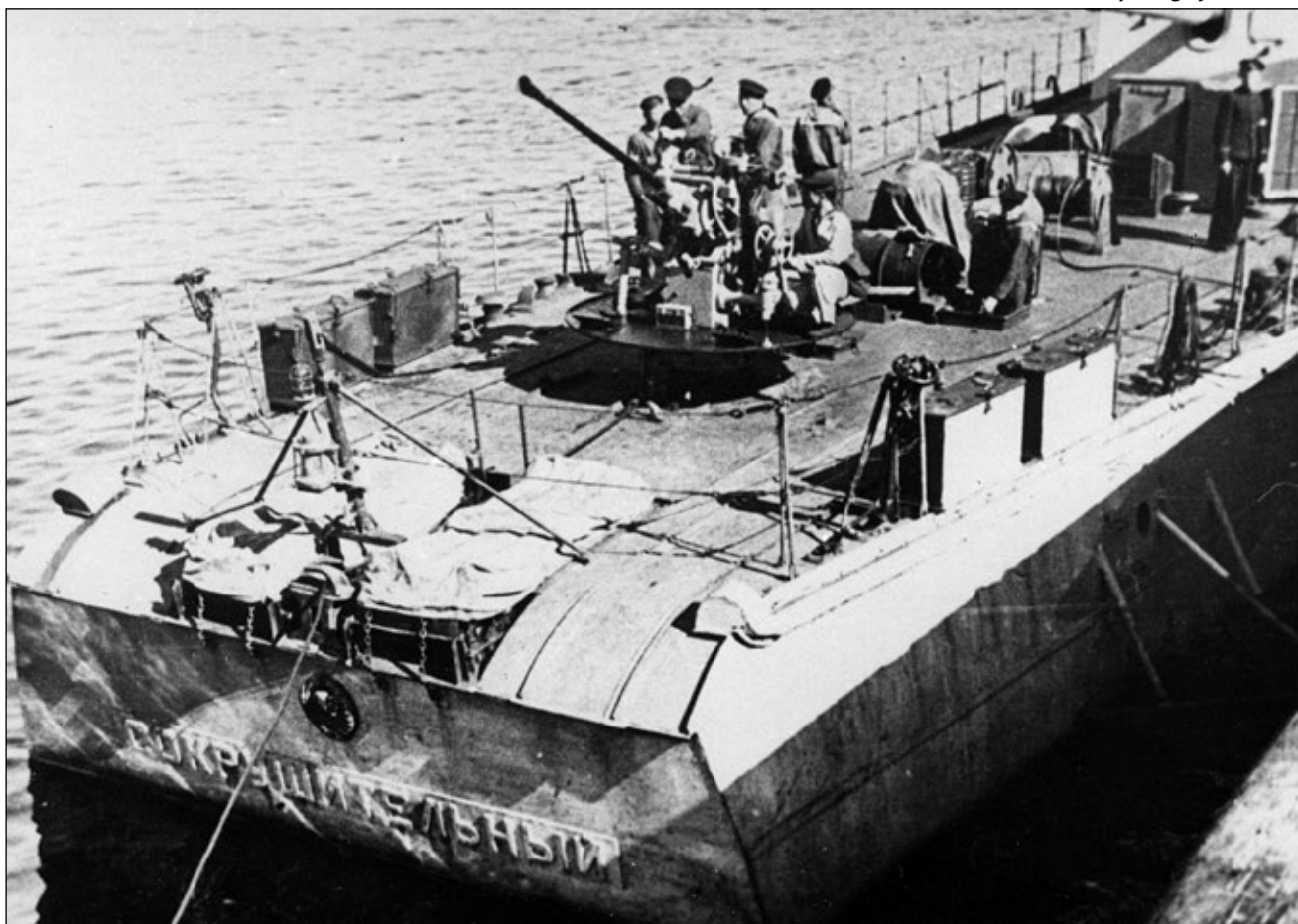
**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

*Giermanskije esminy w boju, cz. 2*, Moskwa 1995 – tam znajduje się odniesienie do artykułu w piśmie „Marine Rundschau” Nr 1, 1977), uczciwie wskazując, że do wspomnianego momentu Z 26 był silnie uszkodzony i ostrzeliwał się krążownikowi *Trinidad* z jedynego ocalałego dział, a krążące wokół konwoju Z 24 i Z 25 znajdowały się dostatecznie daleko od miejsca starcia, przedstawili hipotezę, że *Sokruszytielnyj* walczył z ... brytyjskim niszczycielem *Fury*. Wydaje się to jednak mało wiarygodne, bowiem trafienie w sojusznicy niszczyciel (który nazajutrz przybył do Murmańska)



Żołnierze desantu 254 Brygady Piechoty Morskiej przy burcie niszczyciela *Sokruszytelnyj*, 1942 rok. Zwróćmy uwagę na „eksponat Floty Północnej” – karabin maszynowy Maksim, ustawiony na pierwszej kondygnacji nadbudówki dziobowej. Fot. zbiory N. Afonina

Rufa niszczyciela *Sokruszytelnyj* z uzupełniającym automatycznym działem kal. 37 mm 70-K, zamontowanym w roku 1942. Fot. zbiory Siergieja Bałakina



na pewno znalazło by swoje odbicie w dokumentach i historycznej literaturze. Bardziej logicznym jest stwierdzenie, że celem artylerzystów *Sokruszytielnyj* był jednak Z 26, natomiast ogień do radzieckiego niszczyciela prowadziła inna jednostka, bowiem pierwsza pięciodziałowa salwa nie mogła pochodzić z żadnego ze znajdujących się w pobliżu niszczycieli (zarówno brytyjskie jak i niemieckie dysponowały 4 działami głównego kalibru). Niestety, w meldunku dowódcy *Sokruszytielnyj* nie ma mowy o prowadzeniu ognia przez Niemców. Tym samym, 2 salwy, które upadły przy burcie mogły pochodzić z krążownika *Trinidad*, który uznał *Sokruszytielnyj* i *Griemiaszczij* za Z 24 i Z 25. Na wszelki wypadek, jednoznacznego wyjaśnienia niektórych niejednoznaczności w radzieckim, niemieckim i brytyjskim opisie wspomnianego starcia nie ma.

W kwietniu *Sokruszytielnyj*, pełniąc służbę eskortową konwojów, niejednokrotnie odpierał ataki powietrzne, przy sztormie o sile 9-10 stopni. Wieczorem 30 kwietnia ochraniał torpedowany przez niemiecki okręt podwodny krążownik *Edinburgh*, lecz brak paliwa zmusił go po 8 godzinach do odejścia

do bazy. Po uzupełnieniu zapasu mazutu, *Sokruszytielnyj* wieczorem 1 maja dotarł w miejsce, gdzie znajdował się krążownik, lecz było już za późno: 6 godzin przed przybyciem radzieckiego okrętu *Edinburgh* został zatopiony.

8 maja *Sokruszytielnyj* dwukrotnie wychodził do Zatoki Ara, by ostrzeliwać cele brzegowe. Drugi rejs omal nie zakończył się tragedią: okręt został znenacka zaatakowany od razu przez 28 niemieckich samolotów. Niszczyciel zdołał natychmiast rzucić łańcuch kotwiczny (nie było czasu by podnieść kotwicę) i zręcznie manewrując, uniknął spadających bomb, przy tym działło kal. 37 mm zdołało zestrzelić jeden z bombowców.

Między 28 a 30 maja *Sokruszytielnyj* wraz z *Groznyj* i *Kujbyszew* ochraniał sojuszniczy konwój PQ-16. Transportowce konwoju były celem masowych ataków niemieckich samolotów bombowych i torpedowych. 29 maja tylko w trakcie jednego ataku Niemcy zrzućili 14 torped, z których jednak żadna nie trafiła celu, za to samolot torpedowy Focke-Wulf został zestrzelony przez *Sokruszytielnyj* pociskiem kal. 76 mm z dystansu 35 kabli. Następnego dnia bezpośrednie trafienie działa kal.

76 mm zniszczyło kolejny samolot – Junkers Ju 88, a dalsze 2 zostały uszkodzone. Wieczorem 30 maja transportowce konwoju szczęśliwie dotarły do Zatoki Kolskiej.

8 lipca *Sokruszytielnyj* wraz z *Griemiaszczij* wyszedł na spotkanie niefortunnego konwoju PQ-17, jednak po drodze trafił na pływający lód. Okręty musiały zredukować prędkość i były pozbawione możliwości manewrowania, lecz w nocy 10 lipca zostały zaatakowane przez 4 bombowce Ju 88, które zrzućili na każdy z niszczycieli po 8 bomb. Na szczęście obyło się bez bezpośrednich trafień, lecz od bliskich eksplozji *Sokruszytielnyj* został nieznacznie uszkodzony. Później ataki powtórzyły się, lecz radzieckim niszczycielom sprzyjało nadal szczęście. Napotkać transportowców nie zdołano i jednostki musiały powrócić do Wajengi.

W okresie lata-jesieni 1942 roku *Sokruszytielnyj* przeszedł krótkotrwały remont planowo-prewencyjny, a także był wykorzystywany do konwojowania transportowców i przeszedł szkolenie bojowe. Łącznie od wybuchu wojny do 1 września 1942 roku jednostka wykonała 40 rejsów bojowych, pokonując

**Niszczyciel *Sokruszytielnyj* na morzu, 1942 rok.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



trasę 22 385 Mm w czasie 1518 godzin ruchu.

Ostatnią bojową operacją *Sokruszytelnyj* okazało się przeprowadzenie konwoju QP-15. Wraz z liderem *Baku* niszczyciel eskortował transportowce, jednak rankiem 20 listopada napotkał gwałtowny sztorm: wiatr - 11 stopni, fale - 8-9 m. Jednostki straciły się nawzajem z widoku i niszczyciel zmuszony był zawrócić. O godz. 14:30, gdy *Sokruszytelnyj* znajdował się punkcie o współrzędnych 70°30' N i 43°00' E na górnym pokładzie w rejonie wręgi nr 178-180 pojawiła się szczelina, która szybko przekształciła się w przełom. Mniej więcej po 3 minutach rufa ostatecznie oderwała się i wkrótce zatonała. Oba wały napędowe uległy przełamaniu. Okręt utracił zdolność ruchu i ustawił się bokiem w kierunku fali. Sytuacja stała się krytyczna. Znajdujący się w pobliżu lider *Baku* sam został poważnie uszkodzony (zatopione dziobowe przedziały, pracujący tylko jeden kocioł parowy) i nie mógł udzielić pomocy. Z Ioganki wysłano niszczyciele *Urickij* i *Kujbyszew*, a z Wajengi - *Razumnyj*.

***Sokruszytelnej* odpiera atak lotniczy.**

Akcja ratownicza trwała przez dwa dni w trudnych warunkach. Nie udało się podjąć holowania uszkodzonego niszczyciela - sztorm natychmiast rwał podany hol. Postanowiono więc zdjąć z okrętu załogę. To też było zadaniem niełatwym. Ostatecznie *Kujbyszew* przyjął na pokład 179 ludzi, *Urickij* - 11, *Razumnyj* - 1. W trakcie operacji ratowniczej zginęło 14 marynarzy, a kolejnych 6 - w chwili awarii. Do godz. 15:00 22 listopada na *Sokruszytelnyj* pozostało jeszcze 15 ludzi, z 2 oficerami na czele - st. lt. (pol. por.) G.J. Lekariew i I.A. Władimirow. Znajdującym się w pobliżu okrętom kończyło się już paliwo, wobec czego musiały powrócić do bazy. Skierowany na ich zmianę *Gromkij* również został uszkodzony i odszedł do bazy. Gdy na miejsce katastrofy dotarły wolne trałowce *TSzcz-36* i *TSzcz-39*, nie zdołały odnaleźć niszczyciela, który w międzyczasie zatonął wraz ze znajdującymi się na jego pokładzie ludźmi.

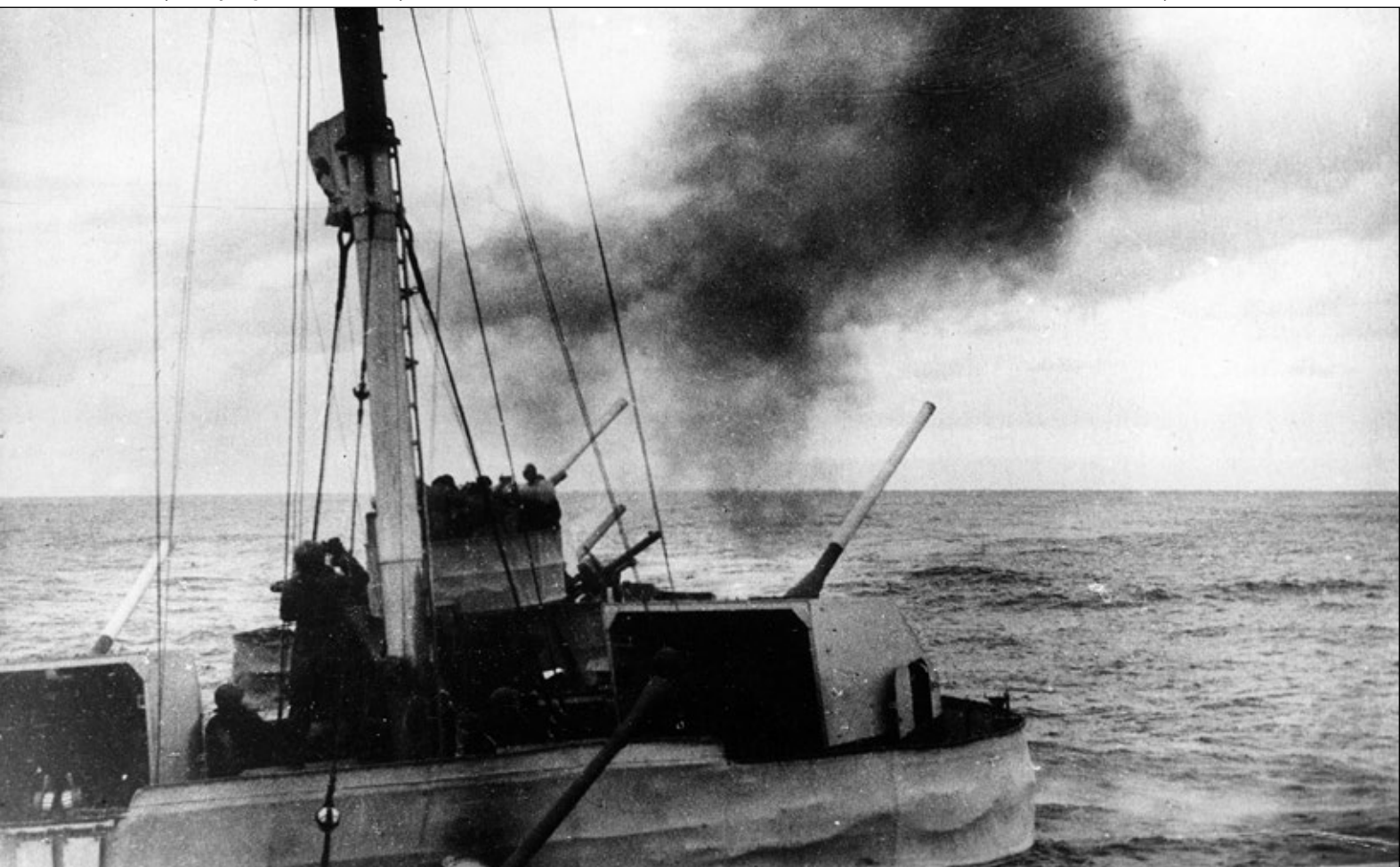
Dowództwo *Sokruszytelnyj* opuściło tonący okręt, gdy znajdowała się na nim jeszcze większość załogi, za co trafiło przed trybunał wojenny. Dowódca okrętu kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.)

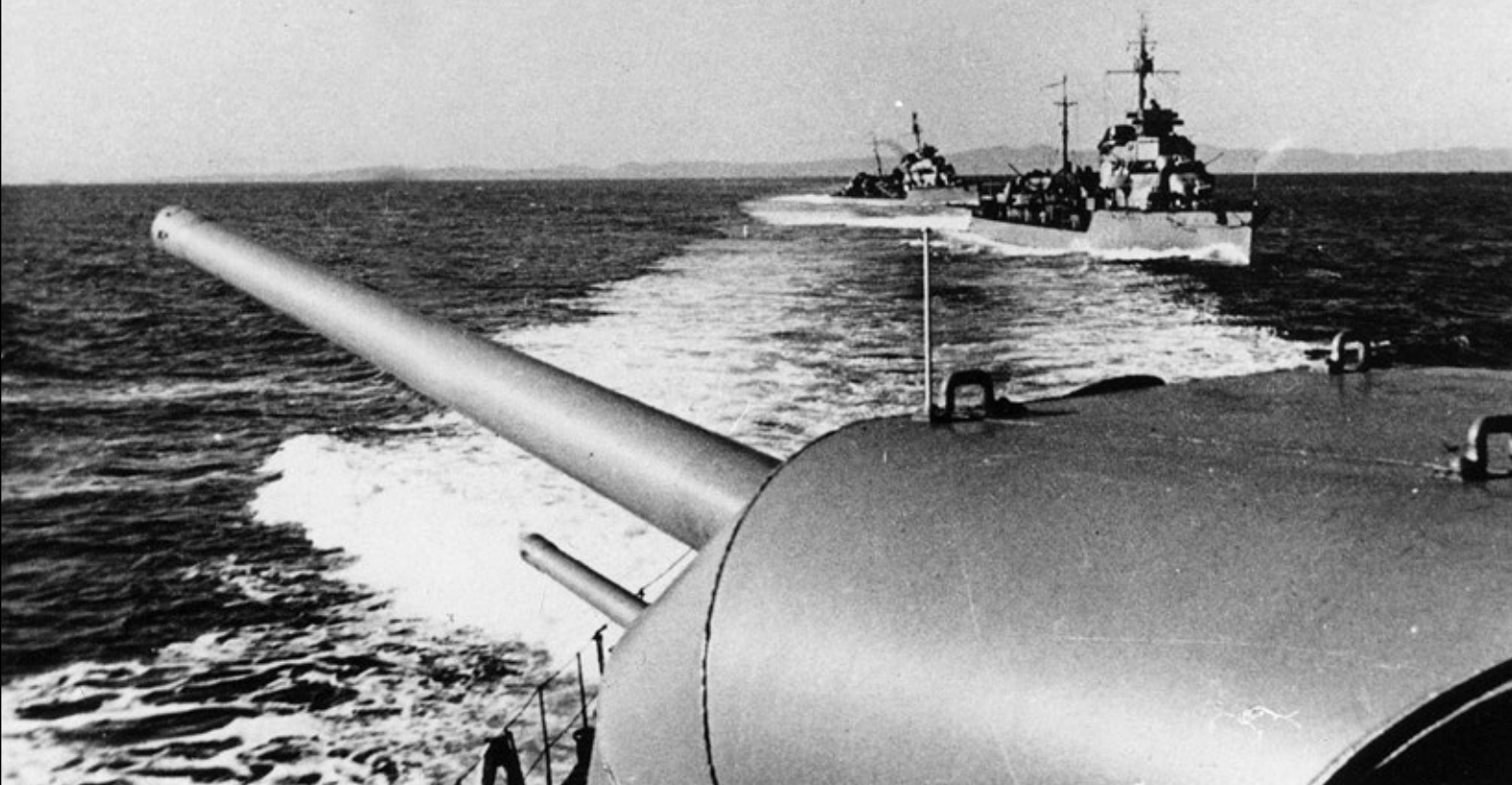
Kurilech tłumaczył się, że był chory, co nie stanowiło jednak usprawiedliwienia. On i dowódca BCz-2 kpt. lt. (pol. kpt.) Isajenko zostali skazani na karę śmierci przez rozstrzelanie. Za to nazwiska wykonujących do końca swe obowiązki st. lt. (pol. por.) Lekariewa i Władimirowa wkrótce znalazły się na burtach otrzymanych w ramach Lend-Lease trałowców typu „AM”.

Łącznie w latach wojny *Sokruszytelnyj* wystrzelił 1639 pocisków kal. 130 mm (w tym 84 - do samolotów), 885 kal. 76 mm i 2053 kal. 37 mm, zestrzeliwując przy tym 6 samolotów nieprzyjaciela (w tym 2 wraz z innymi okrętami). Dwukrotnie doszło do samoczynnego odpalenia torped (w czasie jednego z tych incydentów zginął marynarz Starczikow). Kolejnych 2 marynarzy utonęło w wyniku nieszczęśliwych wypadków - na tym kończyły się straty załogi do czasu ostatniego rejsu. W wyniku działań przeciwnika na *Sokruszytelnyj* nie było strat w ludziach.

Dowódcą niszczyciela przez cały okres wojny był kpt. lt. (później kpt. III rangi) (pol. kpt., a następnie kmdr ppor.) M.A. Kurilech.

**Fot. zbiory N. Afonina**





### Flota Oceanu Spokojnego

Budowa okrętów nawodnych na Dalekim Wschodzie przebiegała z dużymi trudnościami, poważnie odbiegając od przyjętego grafiku. W rezultacie do 22 czerwca 1941 roku w składzie Floty Oceanu Spokojnego dużymi okrętami były jedynie 2 lidery i 7 niszczycieli, w tym 5 należących do „projektu 7”. Do końca roku 1941 udało się wykończyć jeszcze kolejnych 5 „siódemek”, a w roku 1942 – ostatnie 2. Wówczas lider *Baku* i 2 niszczyciele zostały przeprowadzone do Floty Północnej. Do sierpnia 1945 roku Flota Oceanu Spokojnego obejmowała 2 krążowniki, 1 lider, 12 niszczycieli, 19 dozorowców, 78 okrętów podwodnych, liczne kutry i jednostki pomocnicze. Wszystkie 10 „siódemek” tworzyło 1 i 2 Dywizjon Niszczycieli zespołu sił lekkich.

### Razumnyj

W stoczni Nr 200 położono stępkę pod *Procznyj*, którego budowę rozpoczęto ponownie w stoczni Nr 202 we Władywostoku 13.08.1937 roku. 25 września nazwę jednostki zmieniono na *Razumnyj*. 9 września 1941 roku okręt rozpoczął próby państwowe, a w skład Floty Oceanu Spokojnego został oficjalnie wcielony dwa miesiące później, 7 listopada, lecz rzeczywi-

ście podjął służbę dopiero 7 kwietnia 1942 roku.

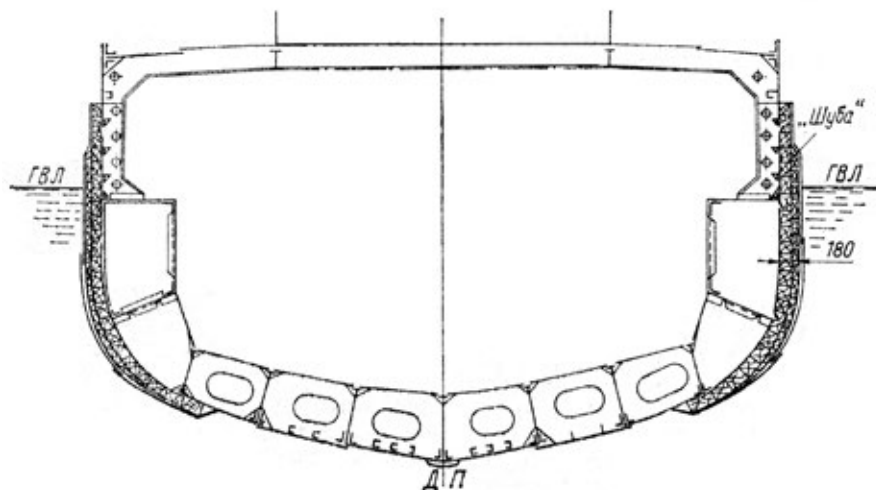
W czerwcu 1942 roku decyzją Sztabu Głównodowodzącego utworzono Ekspedycję Specjalnego Przeznaczenia EON-18 w składzie lider *Baku* i 3 niszczycieli – *Razumnyj*, *Razjarionnyj* i *Riewnostnyj*. Ekspedycja miała przejść Północną Drogą Morską do Polarny.

Na wszystkich 3 „siódemkach” przeprowadzono specjalne prace przygotowawcze. Kadłuby okrętów „ubrano” w lodowe „kożuchy” – szerokie pasy z drewnianych belek i desek, obitych

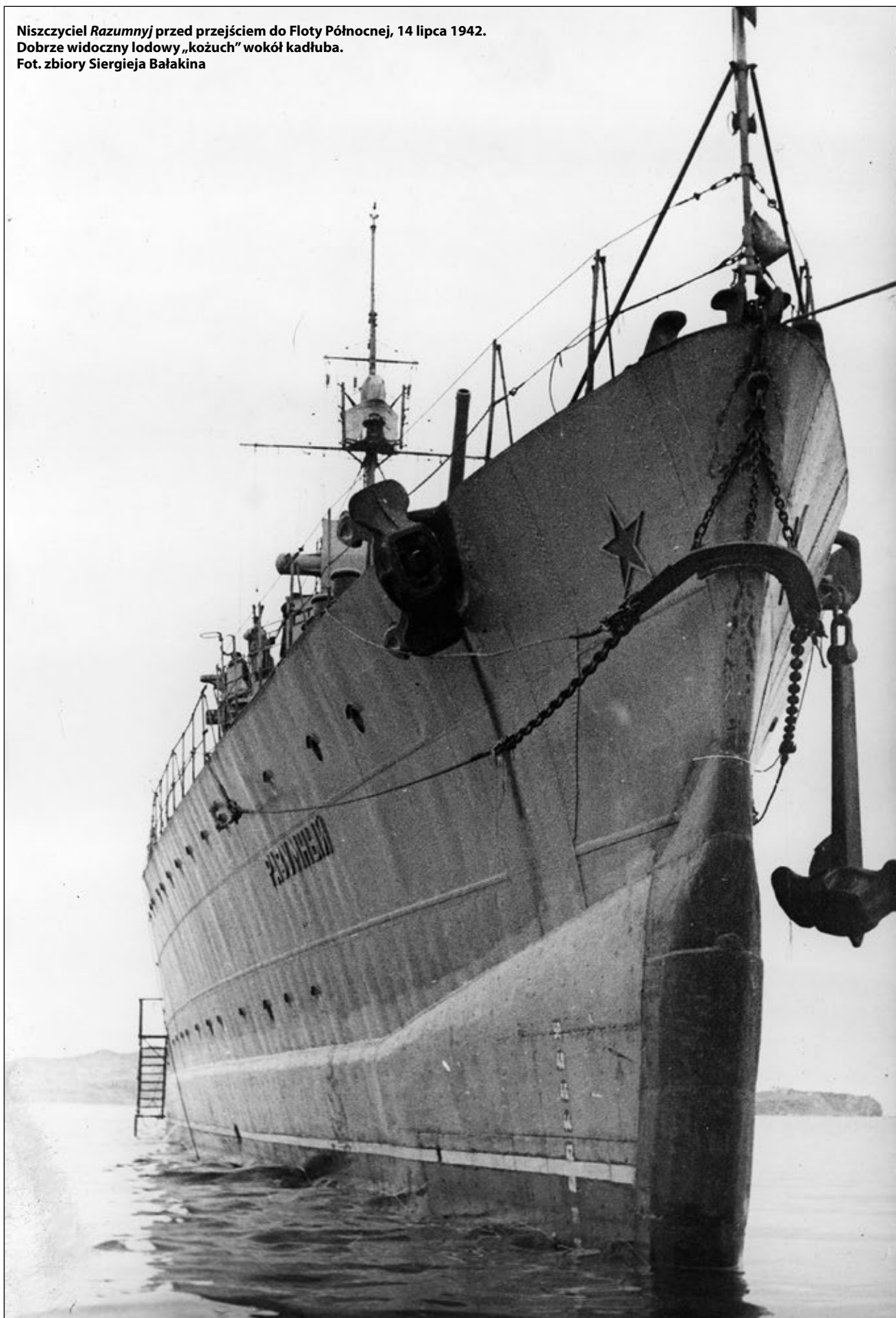
z wierzchu blachą żelazną. W pomieszczeniach wewnętrznych ustawiono dodatkowe wzmocnienia z metalowych dźwigarów, drewnianych wzdłużników i pilastrów. Jedną ze śrub napędowych zastąpiono specjalną lodową z żeliwną piastą i stalowymi wymiennymi skrzydłami, druga pozostała etatowa (na *Razumnyj* pozostawiono lewą śrubę, na *Razjarionnyj* – prawą), lecz jej skrzydła wzmocniono stalowymi paskami o grubości 10 mm. Poza tym, ułożono uzupełniające rurociągi do ogrzewania parą rozlicznych urzą-

Przekrój poprzeczny niszczyciela projektu 7 i jego lodowego „kożucha”.

Rys. zbiory Siergieja Bałakina



Niszczyciel *Razumnyj* przed przejściem do Floty Północnej, 14 lipca 1942.  
Dobrze widoczny lodowy „kożuch” wokół kadłuba.  
Fot. zbiory Siergieja Bałakina



**Ćwiczenia obsługi wukaem-u na górnym pomoście niszczyciela *Razumnyj*.**

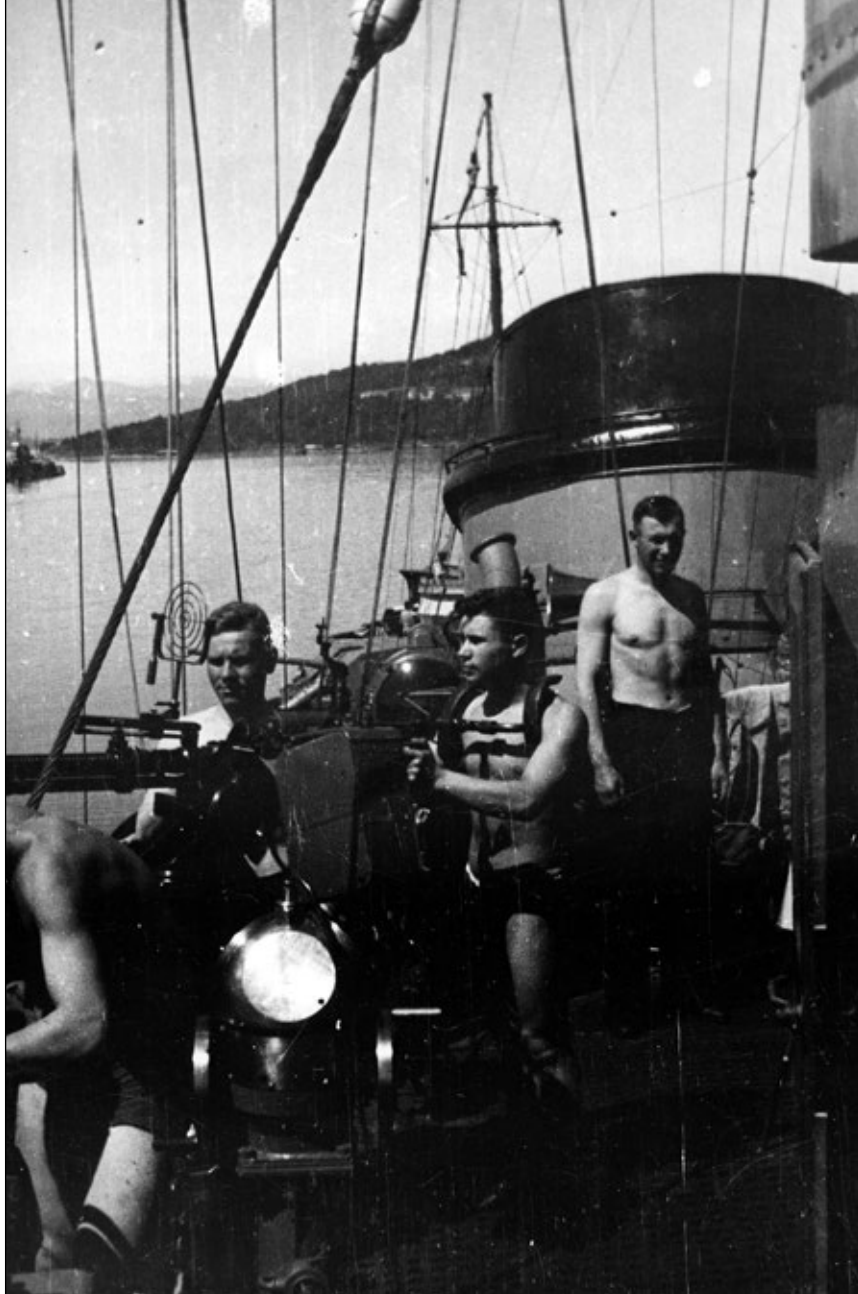
**Fot. K. Liubimow**

dzeń, przedział chemiczny zasypa-  
no korkiem. Co ciekawe wprowadzo-  
no specjalną diagnostykę, w różnych  
miejscach kadłuba umieszczono ci-  
śnieniomierze, których przewody pod-  
łączono do specjalnej tablicy, na której  
w relacji do przegięcia metalowej kon-  
strukcji zapalała się specjalna lampka.  
W ten sposób, na pomoście na bieżą-  
co wiadano o deformacjach kadłuba  
przy ruchu w lodach.

Przy okazji unowocześniono uzbro-  
jenie przeciwlotnicze: zamiast dział  
kal. 45 mm ustawiono po 3 automa-  
tyczne kal. 37 mm 70-K. Ogólne prze-  
ciążenie niszczycieli bez uwzględnie-  
nia dodatkowych zapasów wynosiło  
145 t, w tym 100,5 t ważył sam „ko-  
zuch”.

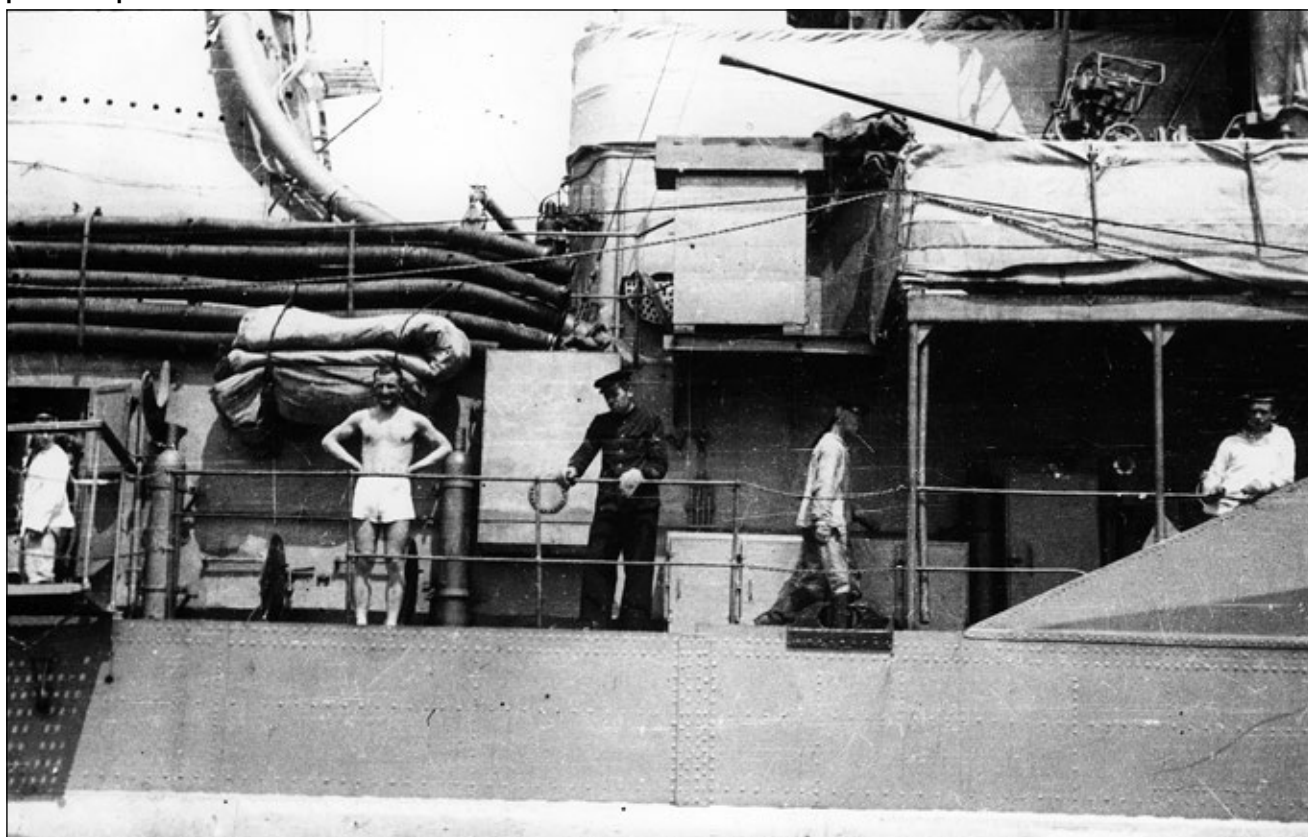
Okręty opuściły Władywostok 15  
lipca 1942 roku. Po 3 dniach z powo-  
du kolizji z parowcem *Tiernej* trzeba  
było pozostawić w Sowietkiej Gawa-  
ni niszczyciel *Riewnostnyj*. Pozostałe  
2 niszczyciele i lider szczęśliwie dotar-  
ły do Pietropawłowska Kamczackiego,  
a 30 lipca osiągnęły – Zatokę Prowi-  
dienija. Tam pozostawały do 14 sierp-  
nia – z uwagi na konieczność szybkiej  
wymiany śruby napędowej w *Razja-  
rionnyj*.

Już 15 sierpnia okręty EON-18 na-  
potkały 7 stopniowy drobno zbitý lód,  
a później z każdym dniem pogarsza-  
ły się warunki lodowe. Z pomocą lo-



**Niszczyciel *Razumnyj* dobę przed wyjściem z Władywostoku na Północ, 14 lipca 1942 roku. Obok osłony poszycia komina widoczne węże do podawania paliwa w morzu.**

**Fot. K. Liubimow**

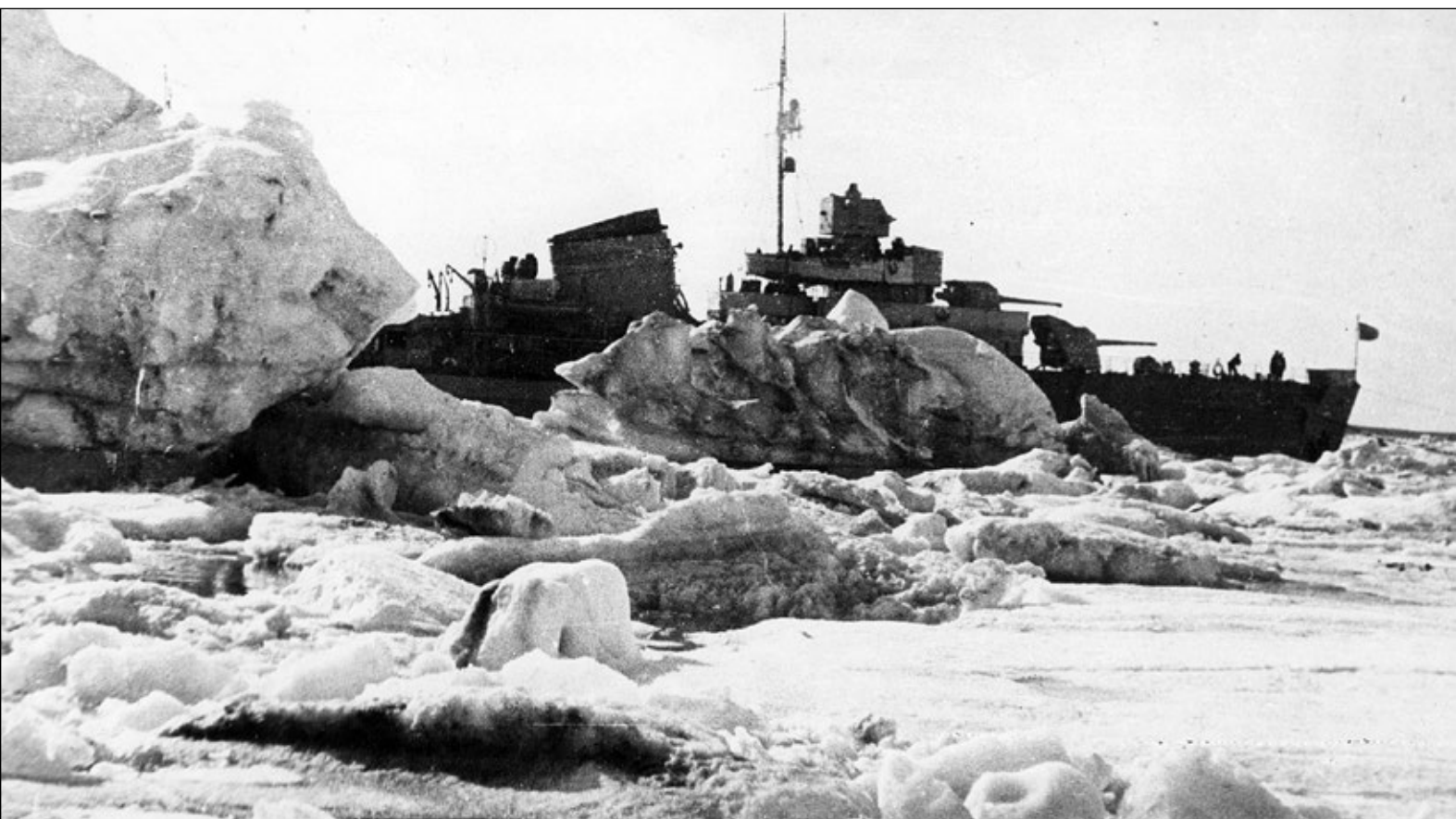


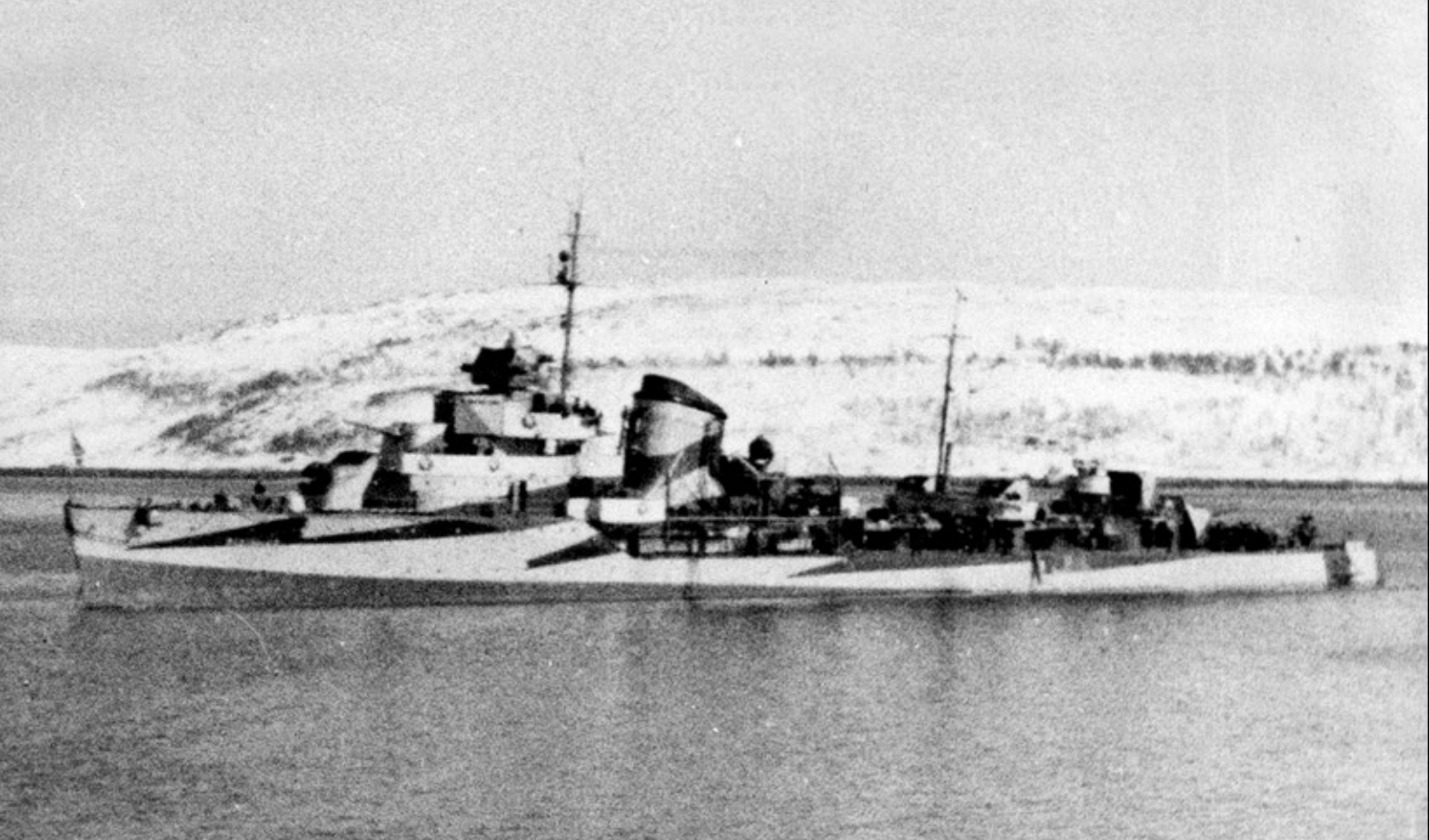


Cztery fotografie wykonane przez elektryka artyleryjskiego niszczyciela *Razumnyj* K.A. Liubimowa w czasie przejścia do Floty Północnej w ramach EON-18. Na dolnej fotografii na stronie 33 *Razumnyj* zablokowany w czasie dryfu w polach lodowych Morza Czukockiego w sierpniu 1942 roku.

Fot. K. Liubimow







Po przybyciu do Floty Północnej *Razumnyj* otrzymał charakterystyczne malowanie maskujące.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina

dołamaczowi *Mikojan* przybyły „bliźniacze” *Kaganowicz* i *Stalin*, lecz nawet wspólnie nie zdołały przebić się na czyste wody. W wyjątkowo trudnym położeniu znalazł się *Razumnyj*. Zaciśnięty z dwóch stron solidnymi lodowymi polami, między 26 sierpnia a 8 września nie mógł ruszyć się z miejsca, cały czas ryzykując zmiążdżenie przez wielometrowy lód. Na szczęście nie doszło do tragedii, i 17 września niszczyciel osiągnął Tiksi, wytrzymując po drodze 8 stopniowy sztorm. Dalszy marsz na trasie Tiksi – Dikson – Polarnyj przebiegał już bez problemów. Ostatecznie 14 października o godz. 09:20 EON-18, po pokonaniu trasy 7327 Mm, rzucił kotwicę w Zatoce Wajenga

Uszkodzenia, jakie powstały w czasie przejścia na *Razumnyj* okazały się nieznaczne (najpoważniejsze to – niewielkie zagięcia skrzydeł śruby napędowej). Po remoncie i kolejnym wzmocnieniu uzbrojenia plot. (na nadbudówce rufowej umieszczono 3 sprzężone wkm-y kal. 12,7 mm Colt-Browning) 8 listopada 1942 roku niszczyciel rozpoczął pełnić służbę bojową w składzie Floty Północnej.

Między 20 a 22 listopada *Razumnyj* uczestniczył w akcji ratowniczej, związanej z awarią niszczyciela *Sokruszitelnyj*. Przy okazji udzielania pomocy *Razumnyj* lekko uszkodził od uderzenia dziobnicę (na pokładzie powstało pofałdowanie, a przez pęknięcie poszy-

cia doszło do zalania malarni, komory łańcucha kotwicznego i magazynu prowiantu).

Dwa miesiące później doszło do całkiem godnego uwagi starcia, o którym wspominają (prawda, często w dość podkolorowany sposób) praktycznie wszystkie książki, poświęcone działaniom radzieckiej WMF w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. Rzeczą dotyczy ataku na niemiecki konwój przeprowadzonego przez lider *Baku* i niszczyciel *Razumnyj* w nocy z 20/21 stycznia 1943 roku.

Umiejętne wykorzystanie rozpoznania radiowego pozwoliło dowództwu Floty Północnej dowiedzieć się o ruchu nieprzyjacielskich statków i precyzyjnie określić miejsce, gdzie można je zaatakować. Na morze wyszły *Baku* pod flagą dowódcy Brygady Niszczycieli kpt. I rangi (pol. kmdr) P.I. Kołczina i *Razumnyj*. O godz. 23:14 w rejonie przylądka Makkaur (północna Norwegia) na przeciwnym kursie wykryto zespół nieprzyjacielskich okrętów, rozpoznanych jako „konwój w składzie niszczyciel, dozorowiec, trałowiec i 2 transportowce”. W rzeczywistości był to stawiacz min *Skagerrak* ochraniający przez 2 trałowce (*M 303* i *M 325*) oraz 2 uzbrojone trawlerzy (*UJ 1104* i *UJ 1105*). Niemiecki zespół wracał z operacji stawiania zapory minowej w Sjøltefjordzie. Po 4 minutach *Baku* z odległości 26,5 kabla otworzył ogień ze

wszystkich luf, a równocześnie odpalił salwę 4 torped (z powodu błędu torpedowego elektryka nie odpaliła druga wyrzutnia torped). Niemieckie okręty zaczęły odpowiadać ogniem, według radzieckich danych dołączyły do nich baterie nadbrzeżne. O godz. 23:23 z dystansu 25 kabli ogień otworzył *Razumnyj*. Na okręcie mylnie odczytano sygnał z *Baku* i zamiast oddania salwy torped wykonano zwrot w prawo. Kilka pocisków dosięgło rufy jednostki, wobec czego radzieckie okręty o godz. 23:29 przerwały ogień, postawiły zasłony dymne i obrały kurs powrotny.

Starcie było bardzo krótkie i niestety bez rezultatów<sup>12</sup>. Niemieckie jednostki w istotny sposób ustępowały radzieckim pod względem uzbrojenia (ich najsilniejsze działa miały kal. 105 mm) i prędkości (minimum dwukrotnie). Tym niemniej nie odnotowały strat. *Baku* i *Razumnyj* prowadziły bój przy ogromnej prędkości – rzędu 30 węzłów – i ewidentnie zbyt szybko zawróciły. *Razumnyj* w czasie 6 minut wystrzelił 34 pociski kal. 130 mm, 24 kal. 76 mm, 60 kal. 37 mm i 100 naboju kal. 12,7 mm. Dziobowe działo nie prowadziło ognia, bowiem było zalewane fontannami wody, powodowanymi przez uszkodzenia lodowego „kożucha”.

12. Spotyka się w radzieckiej literaturze informacje o uszkodzeniu niemieckiego niszczyciela, zatopieniu 1 transportowca i uszkodzeniu kolejnego, które jednak się nie potwierdziły.

**Razumnyj cumuje w Polarnym, 1943 rok.**  
**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

W końcu lutego *Razumnyj* skierowano na remont w SRZ-35 w Rosta (miasto Murmańsk). Wieczorem 3 kwietnia, znajdując się w suchym doku, niszczyciel stał się celem kilku ataków lotniczych. Jedna z bomb (wagomiar 50-100 kg) trafiła w pokład na wrędze nr 178, przebijając kadłub na wylot i eksplodując w doku, w wyniku czego powstały 122 przebicia od odłamków. Druga bomba rozerwała się 2-2,5 m od burty w rejonie wręgi nr 115. Zginęło 2 członków załogi, a rany odniosło dalszych 15. Z przebitych zbiorników wyciekło około 2 t mazutu, jednak na szczęście nie doszło do pożaru. Powstałe uszkodzenia, wydłużyły grafik remontu i niszczyciel powrócił do służby dopiero 14 czerwca 1943 roku.

Do końca wojny *Razumnyj* pełnił aktywną służbę eskortową (przeprowadził 59 konwojów), niejednokrotnie atakował nieprzyjacielskie okręty podwodne. W czasie jednego z takich ataków 24 października 1943 roku został nieznacznie uszkodzony od eksplozji własnych bomb głębinowych. Okręt zrzucił je przy relatywnie niewielkiej prędkości, a uderzenie hydrauliczne wygięło skrzydła śruby napędowej. W doku pływającym na niszczycielu zamontowano **Niszczyciele w Zatoce Kolskiej – *Razumnyj*, a za nim idą *Diejatielnyj* i *Dierzkij*.** Fotografię wykonano z pokładu lidera *Baku*, listopad 1944 roku.



Niszczyciel Razumnyj na Morzu Barentsa pod ochroną samolotów szturmowych Il-2, 1944 rok.  
Fot. R. Diament





*Razumnyj w malowaniu maskującym, 1944 rok.*

Fot. R. Diament

*Niszczyciel Razumnyj z jednobarwnym kadłubem i zachowanym kamuflażem na nadbudówkach, 1945 rok.*

Fot. R. Diament



Razumnyj wkrótce po zakończeniu wojny. Na maszcie widoczna  
okryta osłoną antena amerykańskiego radaru typu SL-1.  
Fot. zbiory A. Kużenkowa

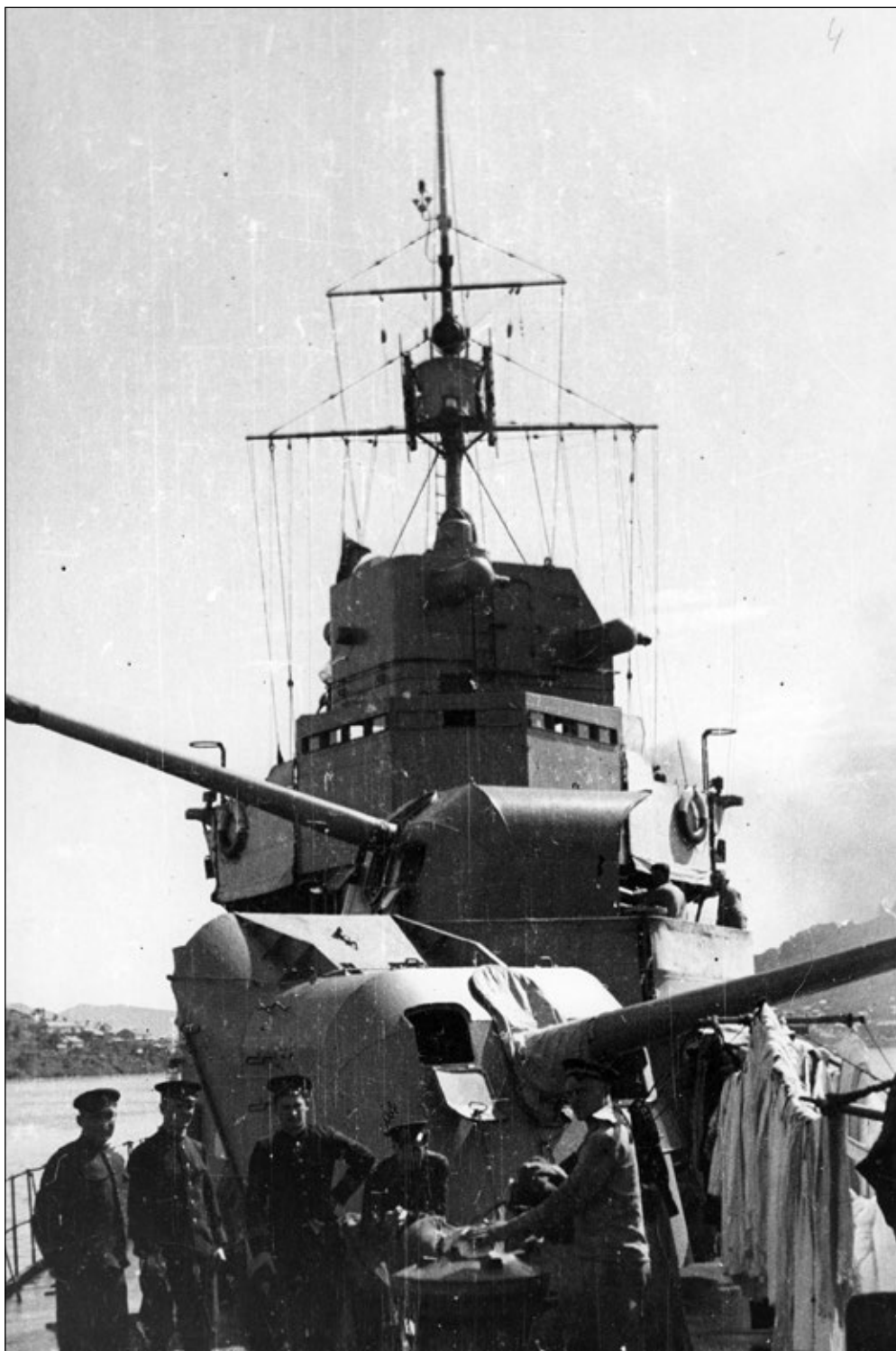


wano nową śrubę napędową, otrzymaną z Wielkiej Brytanii. Równocześnie *Razumnyj* został wyposażony w brytyjską stację hydroakustyczną ASDIC („Dracon-128”), amerykański radar SL-1, a wkm-y kal. 12,7 mm Colt-Browning zastąpiono dodatkową parą automatycznych dział kal. 37 mm 70-K.

Niszczyciel *Razumnyj* został przedstawiony do odznaczenia Orderem Czerwonego Sztandaru, jednak w jego otrzymaniu przeszkodził nieprzyjemny incydent, do którego doszło 3 września 1944 roku. W czasie sprawdzania uzbrojenia na pokładzie *Razumnyj* doszło do przypadkowego odpalenia 2 torped bojowych. Przy czym wyrzutnia była skierowana w kierunku redy, na której stała eskadra Floty Północnej, w tym okręt liniowy *Archangielsk* i krążownik *Murmańsk*. Torpedy przeszły obok okrętów, na szczęście nie czyniąc żadnych szkód, po czym eksplodowały na brzegu. Ten przypadek wywołał głośny rezonans z upomnieniami i wymianą dowódcy niszczyciela.

Niszczyciel *Razumnyj* wraz z *Griemiaszczij*, *Razjarionnyj* i liderem *Baku* uczestniczył w operacji ofensywnej na port Vardø. 8 grudnia seria bomb głębinowych prawdopodobnie uszkodziła niemiecki okręt podwodny (uważano wówczas, że został zatopiony, jednak fakt zatopienia U-boota nie potwierdził się po wojnie).

W styczniu 1945 roku *Razumnyj* 4 razy wychodził w morze, by eskortować konwoje. Po uszkodzeniu niszczyciela *Razjarionnyj* niemiecką torpedą akustyczną dowództwo Floty Północnej postanowiło więcej nie ryzykować „siódemkami” – na wszelki wypadek, do czasu znalezienia odpowiedniego środka zaradczego. W związku z tym po 20 stycznia *Razumnyj* do zakończenia działań bojowych pozostawał w Zatoce Kolskiej.



Na pokładzie niszczyciela *Razjarionnyj* w początku przejścia do Floty Północnej: trzeci od lewej – dowódca okrętu kpt. lt. (pol. kpt.) N.I. Nikolskij. Zatoka De-Kastri, 17 lipca 1942 roku. Fot. K. Liubimow

Dowódcami *Razumnyj* byli: kpt. lt. (pol. kpt.) W.W. Fiedorow (do 27.08.1943), kpt. III rangi (pol. kmr ppor.) N.I. Nikolskij (do 23.10.1944), kpt. II rangi (pol. kmr por.) J.A. Kozłow (do 27.01.1945) i kpt. II rangi (pol. kmr por.) J.T. Kaszewarow.

#### *Razjarionnyj*

W stoczni Nr 198 położono stępkę pod *Pieriedowoj*, budowę okrętu zaczęto ponownie w stoczni Nr 199

w Komsomolsku nad Amurem w dniu 17.09.1937 roku. 25 września 1940 roku nazwę zmieniono na *Razwitij*, a 16 maja 1941 na – *Razjarionnyj*. Jednostka oficjalnie weszła w skład Floty Oceanu Spokojnego 14 grudnia 1941 roku.

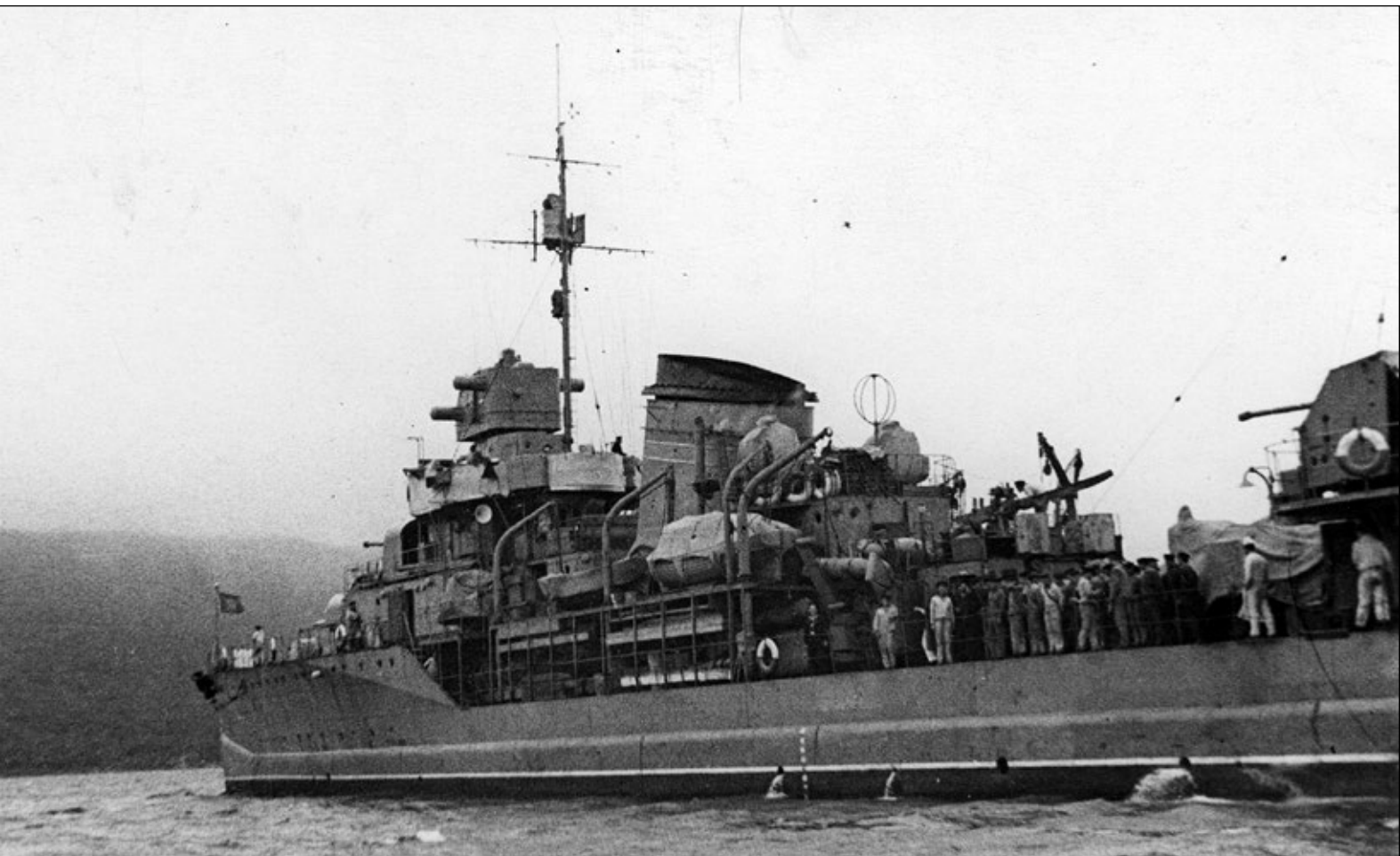
W okresie czerwiec – lipiec 1942 roku okręt przeszedł przygotowanie do działania w lodach analogiczne jak *Razumnyj*. Po zamontowania lodowego „kożucha” pełna wyporność niszczyciela sięgnęła 2454 t, średnie zanur-



Ujęcie niszczyciela *Razjarionnyj* w lodowym „kozuchu” przed odejściem z Zatoki Złoty Róg, lipiec 1942 roku. Fot. zbiory Siergieja Bałakina

Niszczyciel *Razjarionnyj* w lodowym „kozuchu” przed odejściem do Floty Północnej, lipiec 1942 roku.

Fot. zbiory N. Afonina



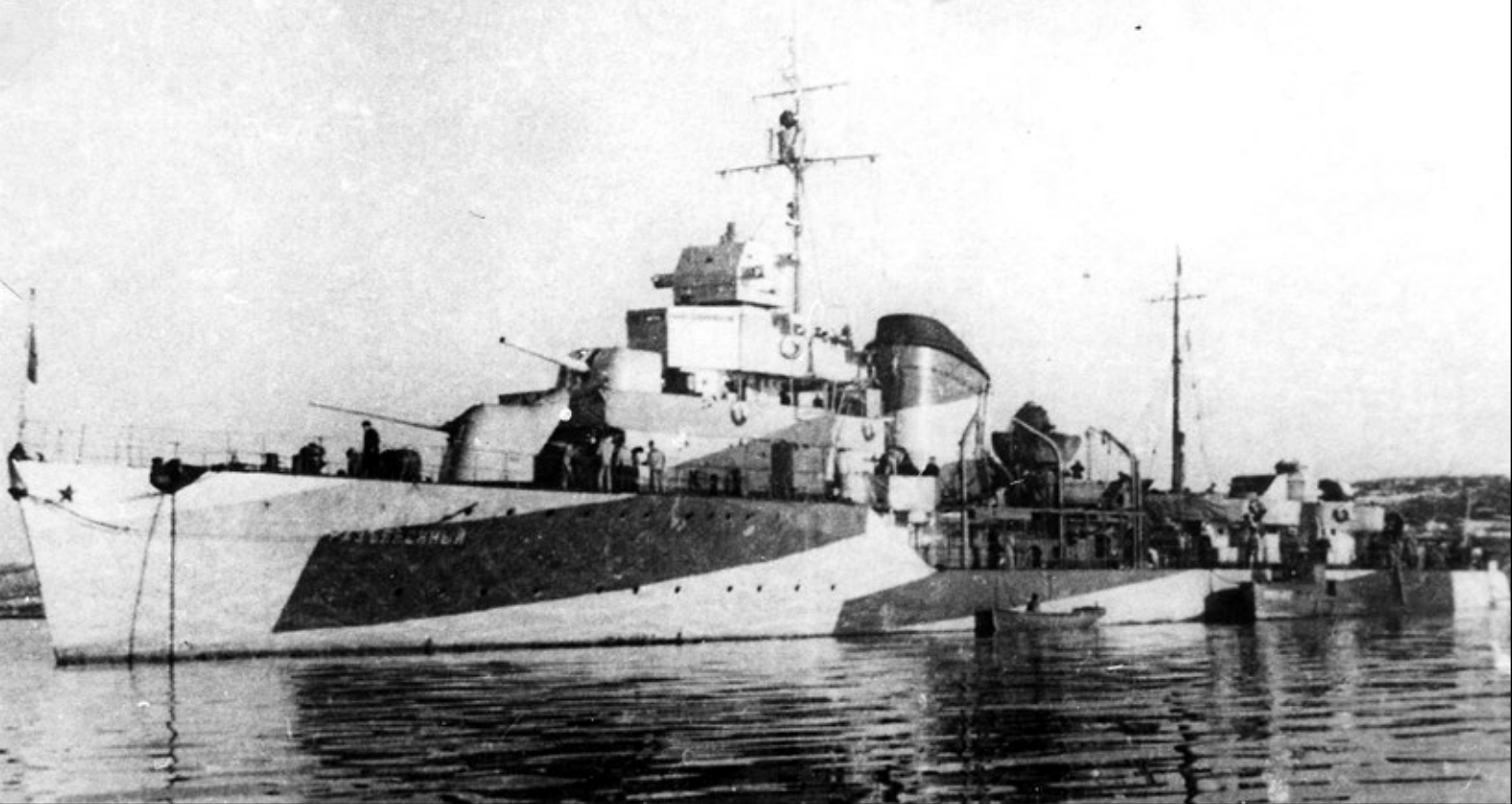


Zapasowa śruba napędowa z niszczyciela *Razumnyj* przed jej zainstalowaniem na *Razjarionnyj*. Zatoka Prowidienija, sierpień 1942 roku.  
Fot. K. Liubimow

Wymiana śruby napędowej na *Razjarionnyj*, Zatoka Prowidienija, sierpień 1942 roku.

Fot. K. Liubimow





**Razjarionnyj w malowaniu maskującym, 1943 rok.**

rzenie 4,1 m, wysokość metacentrum 1,01 m (przy wyporności standardowej 1850 t – 0,64 m). 15 lipca *Razjarionnyj* wyszedł z Władywostoku w składzie EON-18.

**Niszczyciel *Razjarionnyj* i kuter typu MO-IV, 1943 rok.**

W Zatoce Prowidienija 30 lipca *Razjarionnyj* zahaczył etatową, brązową śrubą napędową o dno i poważnie uszkodził skrzydła. Śrubę trzeba było wymienić na zapasową, wziętą z *Ra-*

*zumnyj*. Wszystkie prace prowadzono zgodnie z planem, i udało się je zakończyć w tydzień. Przy okazji okazało się, że wał napędowy prawej śruby uległ deformacji – zgięciu. Z powodu du-

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



zych drgań kadłuba okrętu trzeba było ograniczyć jego prędkość do 8 węzłów.

Morze Czukockie przywitało ekspedycję silnym lodem. 17 sierpnia *Razjarionnyj* został silnie zakleszczony przez pola lodowe i z dużym trudem zdołały wyciągnąć go z pułapki lodołamacze *Mikojan* i *Kaganowicz*.

Większą część trasy od Ambarczika do Dikson niszczyciel szedł na holu lidera *Baku*. W Dikson przy pomocy kesonu zdołano wymienić lewą śrubę napędową *Razjarionnyj* na brązową, a prawą całkowicie zdjąć. Całą pozostałą trasę niszczyciel pokonał na jednej śrubie napędowej, przy czym przeprowadzone próby wykazały, że w takim stanie okręt może rozwijać całkiem przyzwoitą prędkość – do 25 węzłów.

Po dotarciu do Zatoki Kolskiej *Razjarionnyj* trafił do doku pływającego u przylądka Abram-Karga. Wszystkie uszkodzenia, w tym „bicie” wału napędowego, usunięto do 1 stycznia 1943 roku.

Następnego dnia niszczyciel wykonał pierwszy rejs w składzie Floty Północnej – wyszedł na spotkanie sojusznicznych transportowców. Zadanie wykonał z powodzeniem, jeśli nie liczyć drobnego incydentu: we mgle okręt niebezpiecznie zbliżył się do wyspy Salnyj i dziobem uderzył o dno. Udało się jednak uniknąć uszkodzeń.

Wyjście w morze 8 stycznia okazało się jeszcze mniej udane. *Razjarionnyj* wracał z mili pomiarowej, gdzie sprawdzał prędkość i działanie logu. W warunkach dobrej widoczności niszczyciel szedł z prędkością 24 węzłów do Wajengi. O godz. 14:32 zaczął zmieniać kurs, gdy doszło do awarii turbogeneratora Nr 2. Obciążenie przeniosło się na turbogenerator Nr 3, lecz przekroczyło dopuszczalne, wobec czego zadziałało zabezpieczenie i ...okręt czasowo pozostał bez energii, przestał działać elektryczny napęd steru. Po minucie powróciło napięcie w sieci elektrycznej, było jednak już za późno. *Razjarionnyj* wszedł na kamienie wspomnianej wcześniej wyspy Salnyj.

Niszczyciel o własnych siłach zszedł

z mielizny i dotarł do Murmańska. Dziobowa część do wręgi nr 7 okazała się odgięta na około 1,5 m, a do wręgi nr 44 powstały liczne pofałdowania i rozerwania, zdeformowane zostały wręgi i wzdłużniki. *Razjarionnyj* trzeba było ponownie odstawić do remontu, który trwał do 25 czerwca 1943 roku.

Dowódca niszczyciela kpt. lt. (pol. kpt.) N.I. Nikolskij trafił za ten incydent do batalionu karnego. Gdy walcząc w jego składzie został ranny przywrócono mu stopień wojskowy i wrócił do floty. Do końca wojny dowodził niszczycielami *Razumnyj*, *Dostojnyj* i *Gromkij*, później został nawet kontradmirałem.

W drugiej połowie 1943 i cały rok 1944 *Razjarionnyj* pełnił służbę dozorową i konwojową (od sierpnia 1943 do stycznia 1945 roku uczestniczył w eskorcie 40 konwojów), wziął udział w Ofensywie Petsamo-Kirkiesskiej. 20 stycznia 1945 roku wraz z niszczycielem *Razumnyj* eskortował konwój KP-1 do Liinahamari. O godz. 12:20 sonar wykrył nieprzyjacielski okręt podwodny. Oba niszczyciele zaczęły go ścigać, lecz o godz. 12:50 w rufę *Razjarionnyj* trafiła torpeda (później okazało się, że była to samonaprowadzająca torpeda akustyczna, wystrzelona przez niemiecki U 293).

Rufowa część do wręgi nr 205 okazała się faktycznie oderwana, a trzymała się jedynie dzięki arkuszom poszycia. Wybuch pożar. Z załogi 38, a rannych zostało dalszych 17 ludzi.

Próby wzięcia uszkodzonego okrętu na hol były początkowo nieudane – wisząca część rufowa utrudniała ruch i hole się rwały. Około godz. 20:00 rufa urwała się ostatecznie i zatonięła. Na szczęście w tym dniu była dobra pogoda i pokaleczony *Razjarionnyj* zdołano doprowadzić do Pieczengi. Później przebazowano go do Murmańska. Odbudowa niszczyciela zakończyła się w roku 1946, przy czym jego rufa pochodziła z „transplantacji” z zatopionego *Striemitielnyj*.

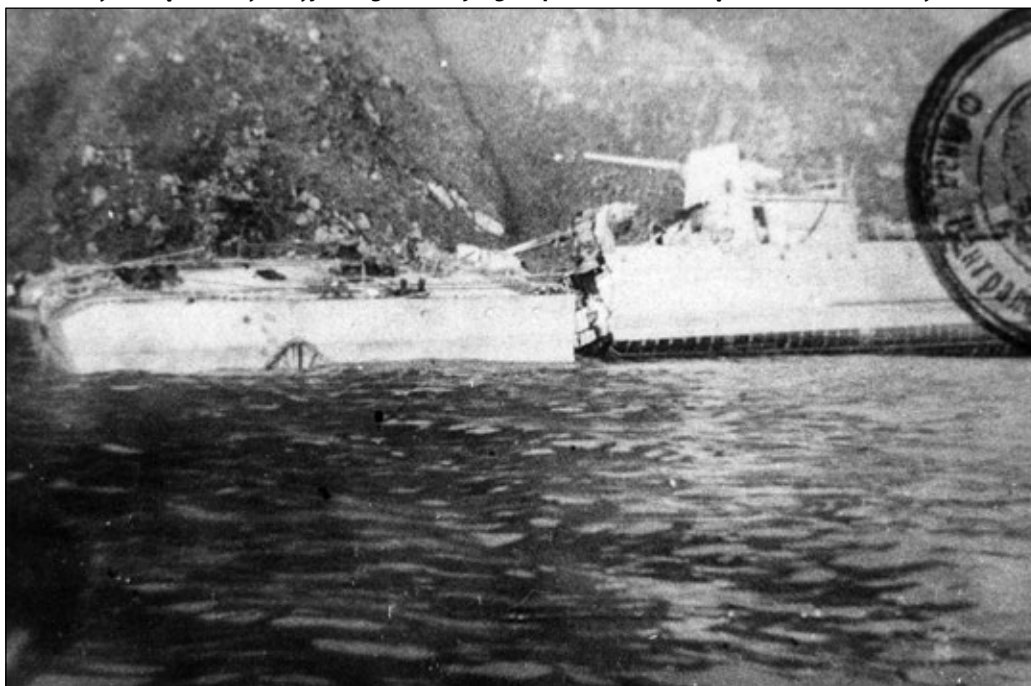
Dowódcami *Razjarionnyj* byli: kpt. lt. (pol. kpt.) N.I. Nikolskij (do 19.01.1943), kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) J.M. Kraszennikow (od 18.02.1943 do 26.08.1943), kpt. lt. (później kpt. III rangi)(pol. kpt., a następnie kmdr ppor.) W.W. Fiedorow (do 07.03.1944) i kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) G.P. Wasiliew.

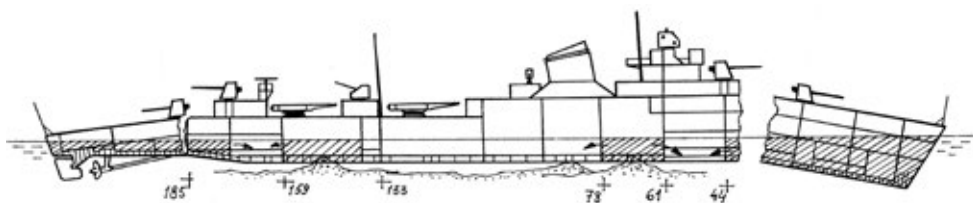
### **Rieszytielnyj**

Prototypową „siódemką” Floty Oceanu Spokojnego miał być niszczyciel *Rieszytielnyj*. Niemal ukończony okręt, z zamontowanym uzbrojeniem, zmierzał na holu jednostki hydrograficznej *Ochotsk* z Komsomolska nad Amurem do Władywostoku celem realizacji prób odbiorczych (starszym szefem na pokładzie *Rieszytielnyj* był wówczas kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) S.G. Gorszkow – dowódca 7 Brygady Morskiej Floty Oceanu Spokojnego, później szef Floty, adm. Floty ZSRR) 8 listopada 1938 roku około 90 Mm od Sowieckiej Gawanii niszczyciel trafił na silny sztorm (8-9 stopni),

**Rozerwany na części *Rieszytielnyj*. Fotografia z tajnego raportu o awarii okrętu.**

**Fot. zbiory N. Afonina**





Schemat uszkodzeń nawigacyjnych niszczyciela *Rzeszytelnyj* 8 listopada 1938 roku.

Rys. Siergiej Bałakin

*Ochotsk* nie dysponował dostateczną mocą, by móc kontynuować holowanie pod fale. Później, około godz. 09:00 na wystającą wskutek falowania śrubę napędową jednostki hydrograficznej nawinął się hol, co spowodowało, że *Ochotsk* praktycznie utracił zdolność ruchu. Obie jednostki musiały stanąć

na kotwicy, przy czym na nieukończonym *Rzeszytelnyj* była tylko jedna robocza kotwica. By zmniejszyć naprężenie pojedynczego łańcucha kotwicznego, na niszczycielu uruchomiono jeden kocioł i próbowano pomagać sobie używając jednej turbiny. o godz. 13:50 łańcuch pękł i *Rzeszytelnyj* musiał ruszyć, by

utrzymywać się w morzu możliwie daleko od brzegu. Udało się do przebiegu przez dwie i pół godziny, jednak o godz. 16:12 mechanizmy zaczęły szwankować – spadło ciśnienie oleju smarowego, zaczęła gwałtownie rosnąć temperatura łożyska pompy, wzrosło zasolenie wody kotłowej (przypomnijmy, że niszczyciel jeszcze nie przeszedł prób i nie był przejęty przez flotę). Po utracie zdolności ruchu fale zaczęły znosić *Rzeszytelnyj* do brzegu i o godz. 18:50 wyrzuciły go na kamienie w rejonie przylądka Złotoj. Niszczyciel przełamał się na 3 części, przy czym oderwanie części dziobowej i rufowej nastąpiło dokładnie

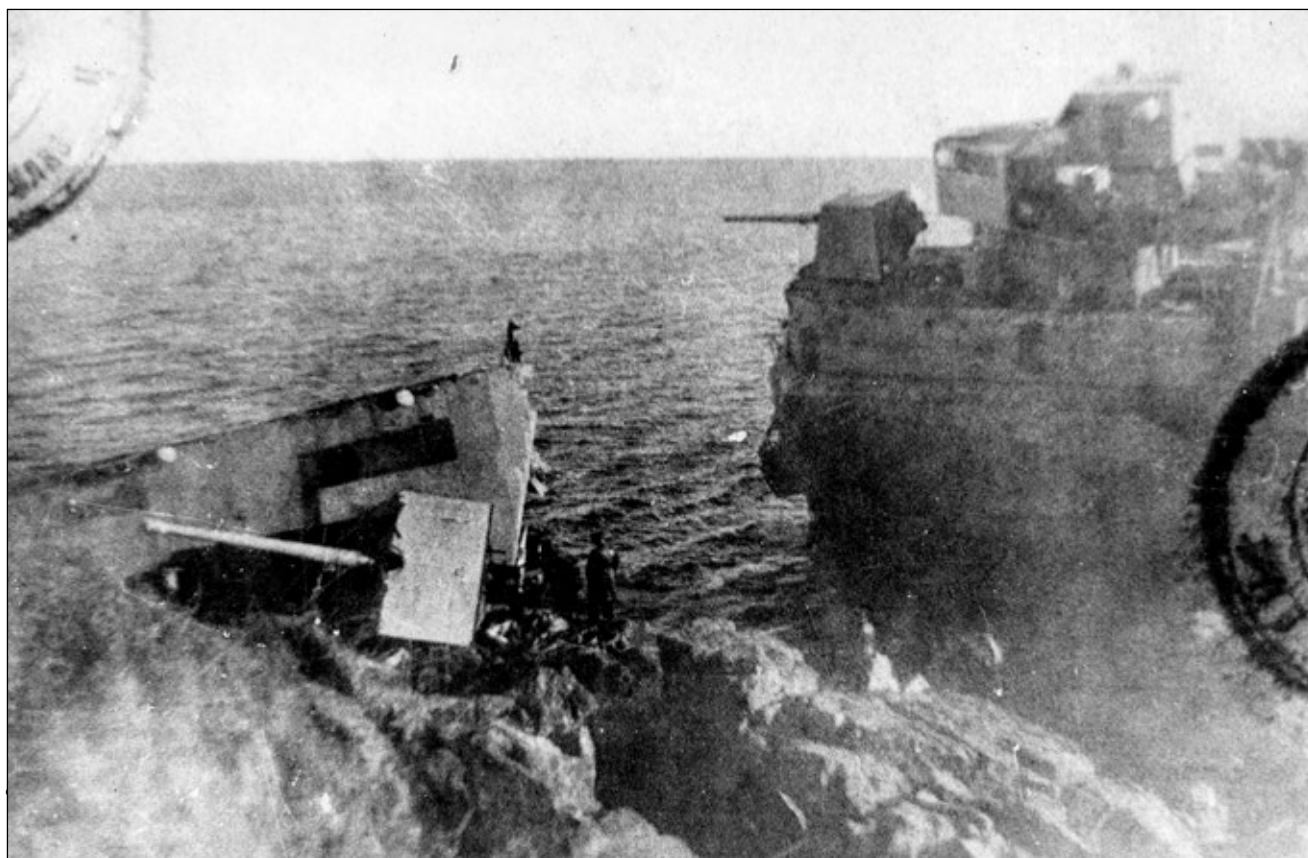
Dwie kolejne fotografie *Rzeszytelnyj* z tajnego raportu o awarii okrętu.

Fot. zbiory N. Afonina



w miejscu, gdzie konstrukcja przechodziła z wzdłużnej w poprzeczną. Załoga zdołała w zorganizowany sposób opuścić okręt i przejść na brzeg – zginął tylko 1 ze znajdujących się na pokładzie robotników.

Odbudowa niszczyciela była niemożliwa, zdjęto z niego jedynie uzbrojenie i część wyposażenia. S.G. Gorszkowa ocalał przed trybunałem jedynie fakt, że winę za zdarzenie wziął na siebie N.G. Kuzniecowa, w tym czasie – dowódca Floty Oceanu Spokojnego. Dwa lata później nazwę *Rzeszytelnyj* nadano innej „bliźniaczej” jednostce – *Pospiesznyj*.



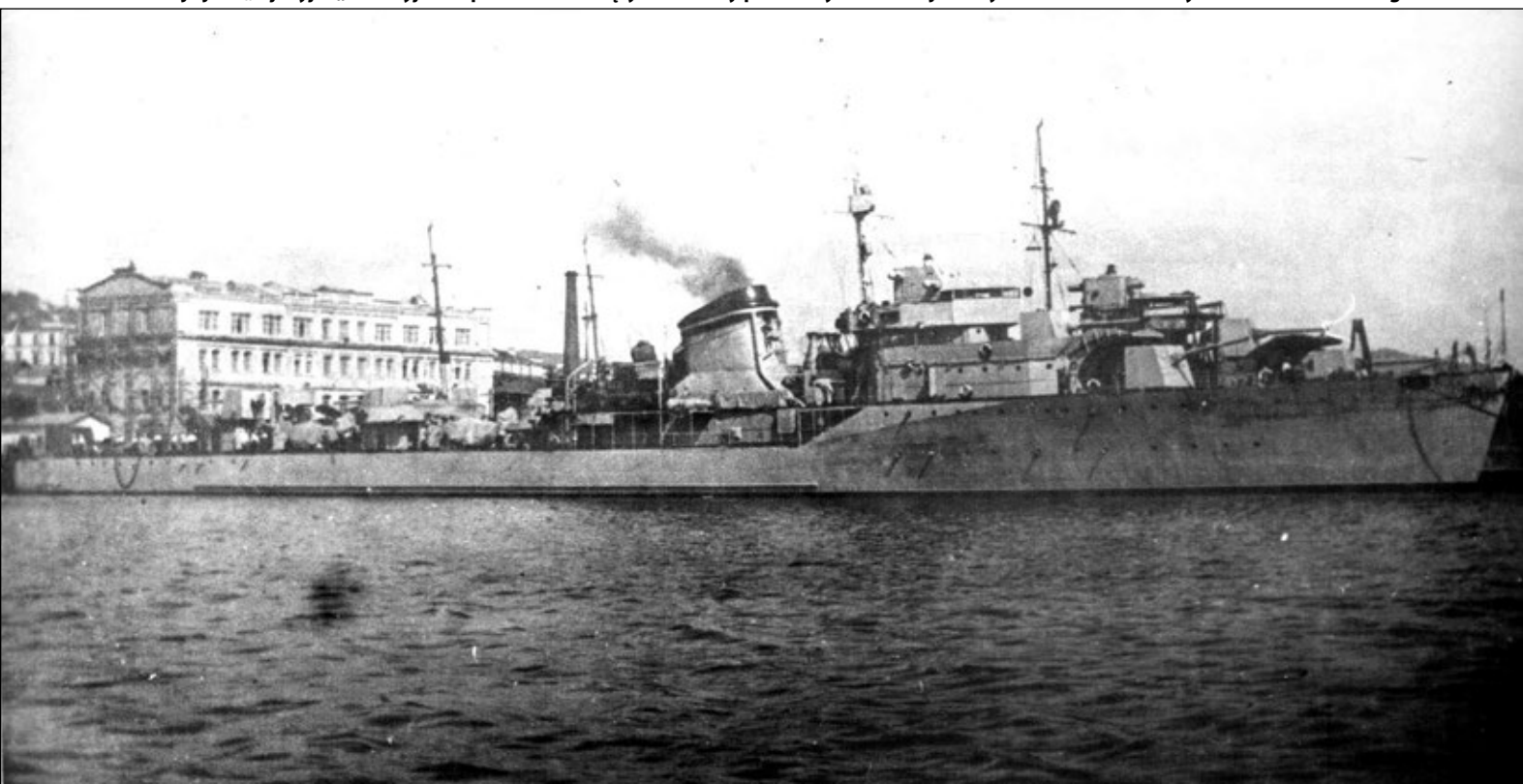


*Rjanyj, Riezwyj, Raziaszczij, Riekordnyj, Riezkiej, Rastoropnyj, Rietiwij, Rieszytielnyj (II), Riewnostnyj, Riedkiej*

Po zatonięciu *Rieszytielnyj*, prototypowym okrętem projektu 7 na Dalekim Wschodzie został *Rjanyj* – je-  
**Prototypowe „siódemki” stoczni Nr 202 – *Rjanyj* i *Riezwyj* w Zatoce Złoty Róg, 1940 rok. Marynarze Floty Oceanu Spokojnego z miejsca okre-**

dyny, który wszedł do służby w roku 1939. Łącznie do 22 czerwca 1941 roku w składzie Floty Oceanu Spokojnego było 5 „siódemek” zamiast przewidywanych 13. Prawda, większą część niszczycieli zdołano zbudować do końca tego roku, a w 1942 roku – 2 ostat-

nie. Wiedząc, że dostawy z centrum kraju praktycznie zostały niemal całkowicie przerwane, stocznioowcy musieli stać się niemal cudotwórcami. Przykładowo, dla uzbrojenia *Riezkiej* wyrzutnie torpedowe skompletowano z egzemplarzy znajdujących się w ga-  
**Fot. zbiory Władimira Zabłockiego**



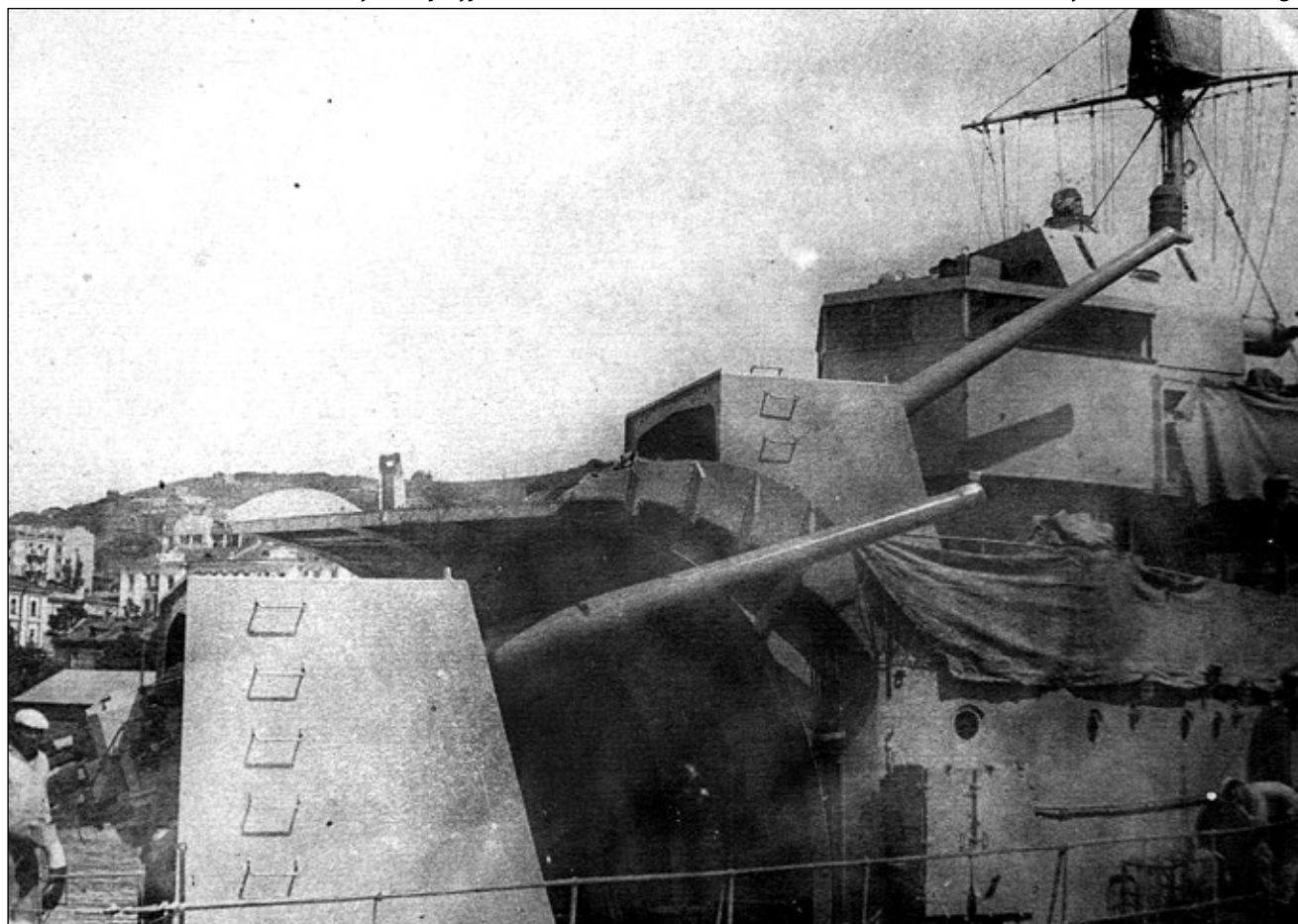


Jeszcze jedna fotografia niszczycieli *Rjanyj* i *Riezwyj* w Zatoce Złoty Róg, 1940 rok.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

Dziobowe działąło kal. 130 mm niszczyciela *Rjanyj*, 1940 rok.

Fot. zbiory Władimira Zabłockiego





**Niszczyciel *Riedkij* w ujęciu burtowym.**

binetach uczelni morskiej i zespołu szkolnego Floty, gdzie służyły jako pomoce naukowe.

*Riewnostnyj* upuścił Władywostok w składzie EON-18, lecz 18 lipca 1942

**Niszczyciel *Raziaszczij* (na pierwszym planie) we Władywostoku.**

roku w Cieśninie Tatarskiej, próbując wyprzedzić parowiec *Tiernej* zderzył się z nim. Obeszło się bez strat, lecz uszkodzenia niszczyciela okazały się poważne. Dziobowa część kadłu-

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

ba na odcinku około 10 m była wygięta o 15° w prawo. Gdy *Riewnostnyj* został odholowany do Sowietsoj Gawnii i odstawiony do doku pływającego, postanowiono odciąć zniszczoną część

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**





**Niszczyciele w Zatoce Złoty Róg we Władywostoku. Po prawej – *Rieżwyj*, 1945 rok.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

kadłuba i przygotować ją od nowa. Na prace te wyznaczono raptem 10 dób. By zdążyć w takim czasie, nową część dziobową postanowiono wyko-

nać z 3 sekcji. Część powyżej linii wodnej przygotowywano w doku, a 2 górne sekcje – na podstawie doku i brzegu. Później wszystkie 3 sekcje znitowano

z nieuszkodzoną częścią kadłuba. rzeczywiście, na 10 dzień po awarii *Riewnostnyj* wyszedł z doku. By samotnie dogonił EON-18 było zupełnie niere-

**Niszczyciel *Rastoropnyj*, prawdopodobnie lata 1943-1944.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**





**„Siódemki” Floty Oceanu Spokojnego na ćwiczeniach. Na pierwszym planie – *Riedkij*.**

alne, wobec czego pozostawiono niszczyciel na Pacyfiku.

W sierpniu 1945 roku w działaniach bojowych przeciw Japonii „sió-

**Niszczyciele *Rjanyj* i *Raziaszczij* na Morzu Japońskim, wrzesień 1945 roku.**

demki” aktywnie nie uczestniczyły. Ochraniały komunikację wewnętrzną, eskortowały transportowce lub pozostawały w bazach w gotowości do wej-

**Fot. zbiory Anatolija Odajnika**

ścia w morze. *Rjanyj*, *Riezwyj*, *Riezki*, *Raziaszczij*, *Riesztyelnyj* (II) i *Rietiwij* ubezpieczały wsparcie desantu w Maoku (obecnie Chołmsk) na Sachalinie.

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



Zatoka Złoty Róg, 12 marca 1945 roku. Po lewej – okręt podwodny typu „Szcz” V serii, po prawej – niszczyciel *Riekordnyj*.  
Fot. zbiorcy Siergieja Bałakina





**Niszczyciel *Raziaszczij* i fregata *EK-22* w porcie Otomari na Sachalinie, sierpień 1945 roku.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

Uszkodzeń i strat bojowych przy tym nie poniosły.

W czasie wojny z Japonią *Rjanyj* dowodził kpt. lt. (pol. kpt.) I.G. Filimow, *Riezwyj* – kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) S.M. Łobow, *Raziaszczij* – kpt.

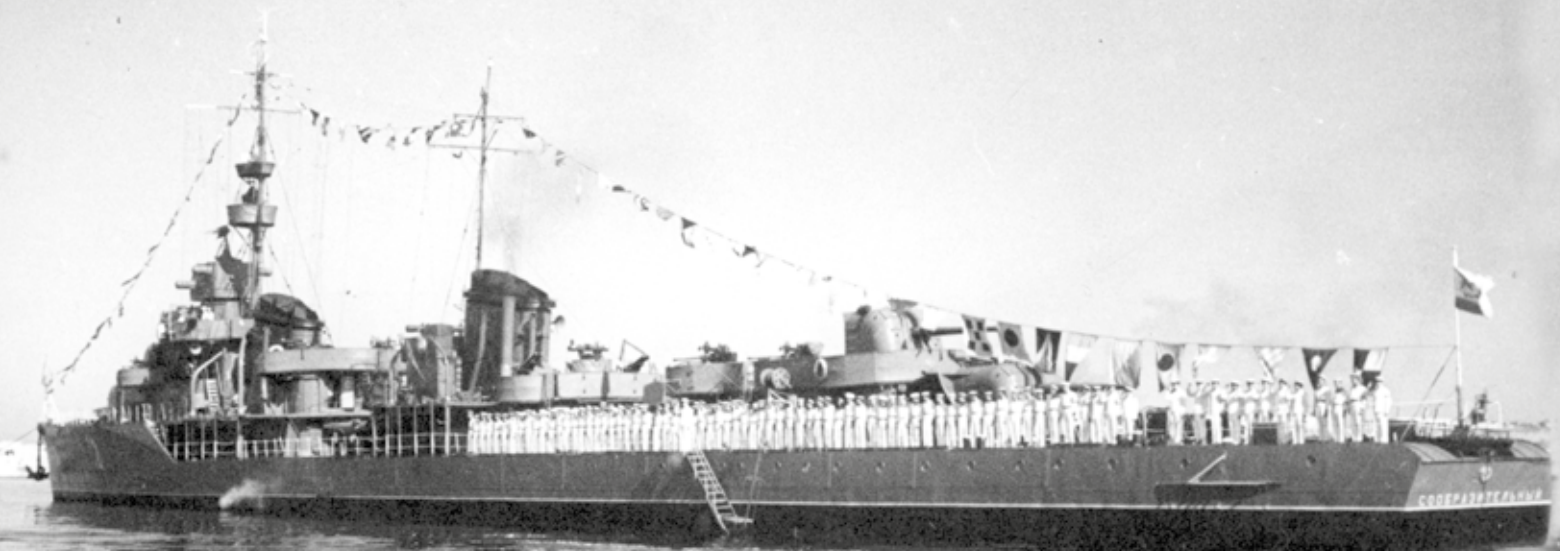
III rangi (pol. kmdr ppor.) E.G. Kuras, *Riekordnyj* – kpt. lt. (pol. kpt.) M.I. Osipow, *Riezkij* – kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) G.P. Sieliwierstow, *Rastoropnyj* – kpt. lt. (pol. kpt.) L.S. Ławrowskij, *Rietiwij* – kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.)

W.W. Sołowiew, *Rieszitielnyj* (II) – kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) B.N. Lamm, *Riewnostnyj* – kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) W.K. Nikiforow i *Riedkij* – kpt. III rangi (pol. kmdr ppor.) G.S. Pierietiatko.

*Rieszitielnyj* (II) we Władywostoku, koniec lat 40-tych.

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**





# Służba powojenna

## Modernizacje

Niszczyciele projektu 7 i 7U przez kilka lat po zakończeniu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej nadal pozostawały najnowocześniejszymi okrętami radzieckiej WMF. Nie było jednak ich aż tak wiele: z 11 czarnomorskich niszczycieli „stalinowskiej” serii wojnę przetrwały raptem 3, z 18 bałtyckich – 10 (w rzeczywistości 9, bowiem wydobyty *Stierieguszczij* znajdował się w odbudowie do roku 1948. W celu choćby częściowego uzupełnienia stanu sił na Bałtyku w roku 1948 przeprowadzono tam z Floty Północnej *Gromkij* (korzystając z Białomorsko-Bałtyckiego Kanału, jak 9 lat wcześniej tyle tylko, że w przeciwnym kierunku).

Stan techniczny większości niszczycieli był niezadawalający: zużycie mechanizmów z powodu intensywnej eksploatacji w latach wojny przy nieregularnych remontach biejących przekraczał wszelkie normy. I tak specjalna komisja, badająca w styczniu 1946 roku czarnomorskie „siódemki” *Bodryj* i *Bojkij*, zabroniła ich dalszej eksploatacji, bowiem podwójne dno okrętów było miejscami przerdzewiałe na wylot, a wszystkie rurki kotłowe i prawie 40% poszycia zewnętrznego wymagało wymiany. Poza tym, importowane wyposażenie radiolokacyjne i hydroakustyczne, zamontowane na okrętach w latach wojny, bardzo się ze-

starzało. To samo można było powiedzieć o uzbrojeniu przeciwlotniczym w związku z tym praktycznie wszystkie niszczyciele wymagały remontu i gruntownej modernizacji.

Jako pierwsze do kapitalnego remontu trafiły *Griemiaszczij*, *Stierieguszczij*, *Soobrazitielnyj* i *Rjanyj*. Najszybciej udało się zakończyć prace na *Soobrazitielnyj*. W roku 1947 powrócił on do służby z nowym zestawem uzbrojenia plot: bez dział kal. 76 mm, ale z 8 automatami kal. 37 mm 70-K i 6 podwójnie sprzężonymi wkm-ami kal. 12,7 mm Colt-Browning. W listopadzie 1948 roku flota przejęła odbudowany *Stierieguszczij*, a w grudniu 1949 roku – *Griemiaszczij*. Ten ostatni został wyposażony w MPUAZO „Kolco”, a jego środki obrony plot. poza 2 działami kal. 76 mm 34-K obejmowały 6 automatów kal. 37 mm 70-K i tyle samo wkm-ów kal. 12,7 mm DSzK.

Generalnie, pierwsze powojenne modernizacje „siódemek” mało różniły się od „ekstra szybkich” działań czasów wojny. Różnorodne uzbrojenie przeciwlotnicze, wyposażenie radiotechniczne instalowano na okrętach bez jakiegokolwiek systemu, co powiększało i tak już ogromne przeciążenie. Poza tym komplikowało techniczną obsługę dział, zaopatrzenie w części zapasowe, utrudniało przygotowanie załogi. W rezultacie podjęto mądrą decyzję o przygotowaniu typowego projektu modernizacji niszczycieli, zapewniającego wysoki stopień unifikacji i standaryzacji wszystkich systemów uzbrojenia, mechanizmów i środków radiotechnicznych.

Taki projekt został opracowany w CBK-53 (główny konstruktor – L.W. Wojsziwiłło) i zatwierdzony przez naczelnego dowódcę I.S. Jumaszewa 17 maja 1948 roku. Zgodnie z planem zakładano, że artyleria głównego kalibru pozostanie bez zmian (jedynie w przypadku zużycia dział B-13 zostaną one zastąpione analogicznymi modelami nowszych serii B-13-2s lub B-13-3s), lecz system kierowania ogniem „Mina” miał zostać gruntownie zmodernizowany (otrzymując oznaczenie „Mina-2s”). Wyrzutnie torpedowe także miało zmodernizować (unowocześnione 39-Ju otrzymały oznaczenie 39-JuMN, 1-N – 1-N-2s). Artyleria przeciwlotnicza miała natomiast ulec całkowitej wymianie: zamiast dział kal. 76 mm 34-K i licznych automatów i wkm-ów każdy okręt miał zostać uzbrojony w 4 sprzężone podwójnie automaty kal. 37 mm W-11 z wodnym chłodzeniem luf. Przejście na całkowicie szybkostrzelną artylerię niewielkiego kalibru pozwalało na oszczędność masy przy zachowaniu dotychczasowej zdolności ogniowej (lub nieznacznie ją zmniejszając), a także zmniejszało liczebność obsługi i ułatwiało obsługę broni.



**Niszczyciele projektu 7, które przeszły remont kapitalny i modernizację na bazie typowego projektu modernizacji CKB-53: *Griemiaszczij*, (fot. górna) i *Bojkij* (fot. dolna). Na tych jednostkach zachowano pojedyncze maszty przednie, a na *Griemiaszczij* – nawet działa B-13 I serii z prostokątnymi tarczami ochronnymi. Artyleria przeciwlotnicza została jednak na wszystkich niszczycielach wymieniona na 4 podwójnie sprzężone działa kal. 37 mm B-11.**  
Fot. zbiory Władimira Zabłockiego

Środki wykrywania i wyposażenie nawigacyjne okrętów wymieniono całkowicie. Zamiast brytyjskich i amerykańskich stacji radiolokacyjnych i hydroakustycznych ustawiono własne radary wykrywania celów powietrznych „Gius-1-M”, radar wykrywania celów nawodnych „Liń”, radar kierowania ogniem dział głównego kalibru

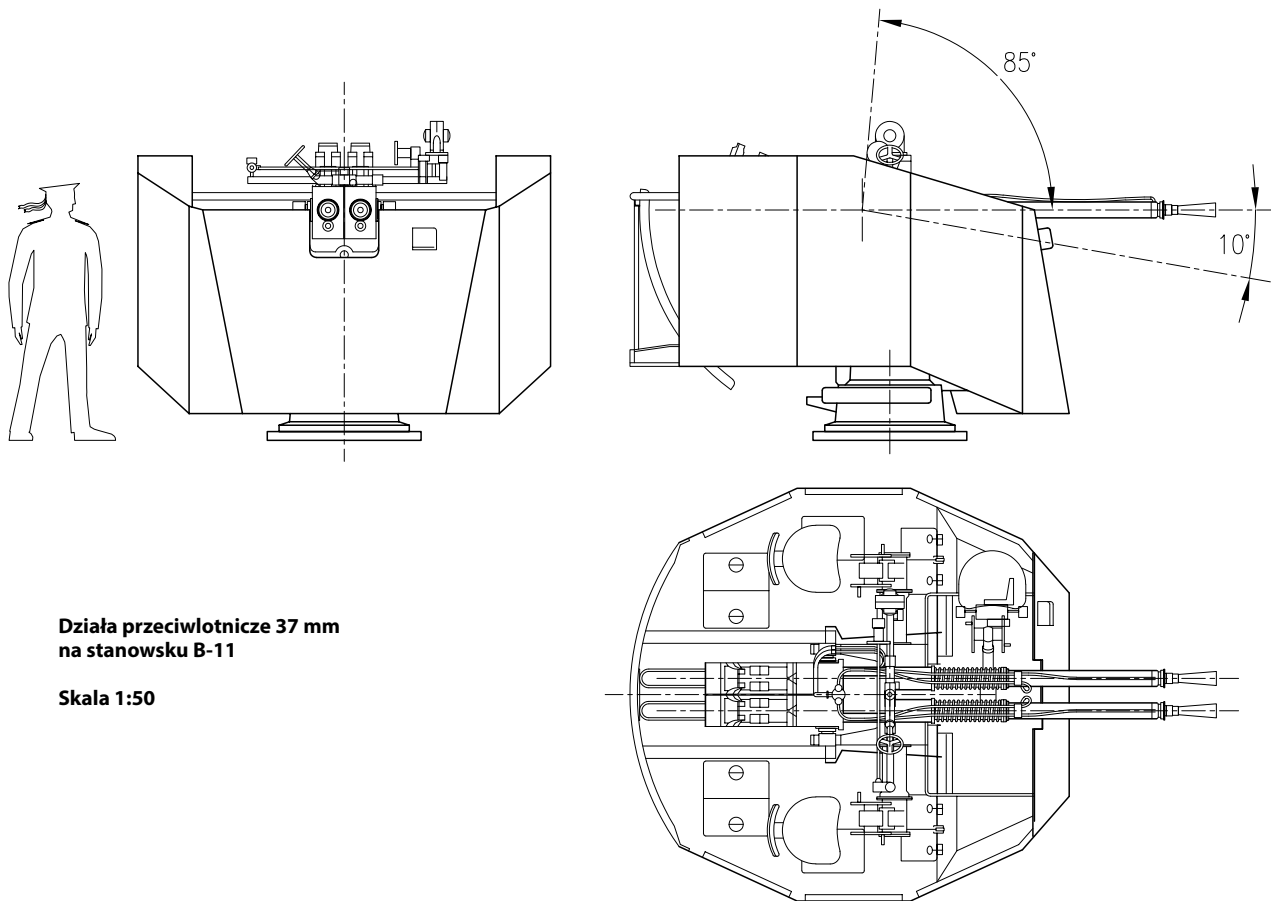
„Redan-2”, stację hydrolokacyjną „Tami-5N” i urządzenie rozpoznawcze „Fakiel-M”. Wyposażenie nawigacyjne obejmowało żyrokompas „Kurs”, echosondę NEL-3, log „Gauss-50” i radionamiernik „Burun-MK”.

Podstawowe mechanizmy pozostały bez zmiany, lecz poddano je remontom kapitalnym. Wymieniono

częściowo wyposażenie pomocnicze – głównie w celu unifikacji z okrętami innych projektów.

Zmiany dotyczyły również zewnętrznego wyglądu niszczycieli: zwiększono gabaryty nadbudówek, na kominach pojawiły się koszulki, a na pokładzie dziobówki – łamacze fal. Z powodu wzrostu masy anten radarów maszty





**Działo przeciwlotnicze 37 mm  
na stanowisku B-11**

**Skala 1:50**

**Rys. Waldemar Kaczmarczyk**

**Niszczyciel *Gromkij* po modernizacji, Leningrad 1957 roku.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



przednie większości „czystych” „siódemek” wszystkich „siódemek-U” wymieniono na trójnożne.

Jako całość typowy projekt modernizacji niszczycieli okazał się całkiem udany. Pozwolił na faktyczne zwiększenie możliwości bojowych przedwojennych okrętów i w szeregu parametrów zbliżył je do nowych niszczycieli projektu 30-bis. Dodatkowa masa wynosiła wszystkiego 33 t – co wobec rzeczywistego 400 t wzrostu wyporności w porównaniu z projektowanym wyglądało całkiem nieznacznie. Niestety prowadziło do dalszego obniżenia prędkości maksymalnej do 34-35 węzłów.

Modernizacja niszczycieli według typowego projektu rozpoczęła się w latach 1947-1948. Realizowano ją jednak w zasadniczo słabo wyposażonych stocznich remontowych, bowiem najnowocześniejsze zakłady tej branży były silnie obłożone nowymi zamówieniami. W rezultacie remont i modernizacja „siódemek” przeciągnęła się w czasie. Przykładowo, na *Silnyj* prace trwały ponad 7 lat, na *Gromkij* i *Strasznyj* – po 6,5 roku, na *Groznyj* – bez mała 7 lat, a na *Slawnyj* – 8! Zrozumiałe, że przez ten czas program modernizacji zdążył się znacznie zestarzeć.

O ile do walki z samolotami śmigłowymi uzbrojenie przeciwlotnicze składające się z 8 luf kal. 37 mm można było uznać za wystarczające, to przeciw samolotom odrzutowym było one już absolutnie nieefektywne.

Modernizację przeszły ogółem 23 niszczyciele projektu 7 i 7U z 28, znajdujących się w składzie floty w latach powojennych. Ostatnie jednostki modernizowano już według skorygowanego projektu, opracowanego przez CKB-57 i zatwierdzonego 12 stycznia 1953 roku. Od swego poprzednika różnił się jedynie składem wyposażenia radiotechnicznego i nawigacyjnego: zamiast radaru „Redan-2” zamontowano radar artyleryjski „Zaria”, zamiast żyrokompasu „Kurs-3” – „Kurs-3M” lub „Kurs-3-7UM”, zamiast radionamiernika „Burun-MK” – RPN-47-01. Poza tym na ostatnich „siódemkach” w całości wymieniono komplet sprzętu radiowego. Zamiast nadajników „Szkwał-M”, „Briz”, „Buchta”, odbiorników „Dozor”, „Purga-45” i odbiorniko-nadajnika „Rejd”, zainstalowano nadajniki R-641, R-644, R-647, odbiorniki R-670, R-671 (2 szt.), R-673 (2 szt.) i odbiorniko-nadajniki R-609 (2 szt.). Poza tym zamontowano urządzenie na podczerwień „Ogoń-

50”, przeznaczone dla zabezpieczenia wspólnego operowania okrętów w składzie zespołu. Później, w połowie lat 1950-tych, na niektórych bałtyckich „siódemkach-U” środki radiotechniczne wzmocniono dzięki instalacji lądowego radaru P-10.

W roku 1954 w CKB-57 opracowano nowy wariant typowej modernizacji niszczycieli projekt 7U. Przewidywał on demontaż całego uzbrojenia, włącznie z działami kal. 130 mm i wyrzutniami torpedowymi. W zamian zamierzano ustawić 3 uniwersalne działa kal. 100 mm B-34, 2 poczwórne automaty kal. 45 mm ZIF-68, rakietowe miotacze bomb głębinowych RBU-1200, a także najnowsze radary i systemy kierowania ogniem. Z powodu szeregu przyczyn – w pierwszym rzędzie, wysokich kosztów modernizacji – postanowiono z niej zrezygnować.

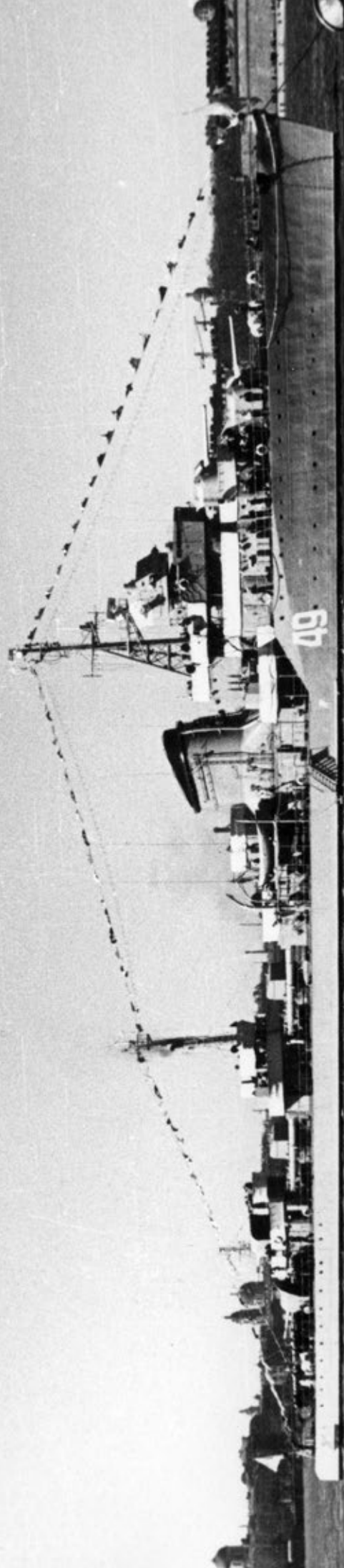
Za to dwa lata później został zatwierdzony ostatni projekt kapitalnej przebudowy „siódemek”. Zgodnie z nim 4 dawne niszczyciele „stalinowskiej” serii zostały przebudowane na okręty ratowniczo-dezaktywacyjne, nie posiadające swych odpowiedników w światowym budownictwie okrętowym. Z tego też powodu powiemy o nich nieco dokładniej.

Ostatnia parada zmodernizowanego niszczyciela *Wiceadmirał Drozd*. Leningrad, lipiec 1959 roku.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



Jeszcze raz *Gromkij* po modernizacji, Leningrad 1957 roku.  
Fot. zbioru Siergieja Bałakina



Piękna fotografia niszczyciela *Wiceadmiral Drozd* wykonana na paradzie z okazji Dnia Marynarki Wojennej. Leningrad, lipiec 1959 roku.  
Fot. zbioru Siergieja Bałakina





Jednostka ratownicza SS-16, dawny gwardyjski niszczyciel *Soobrazitielnyj*, 1958 rok. Sądząc po fotografii, etatowe uzbrojenie artylerijskie okręty projektu 32 posiadały wyłącznie w czasie prób. Fot. zbiory Borysa Lemaczko

### Projekt 32

Pojawienie się broni rakietowo-jądrowej w latach 50-tych XX wieku w gruntowny sposób zmieniło poglądy na morską strategię i taktykę. Dowództwo radzieckiej WMF uznało za konieczne posiadanie w składzie każdej z flot po jednej specjalistycznej szybkiej jednostce, zdolnej do okazania efektywnej pomocy okrętom, dotkniętym działaniem broni masowego rażenia. Budować takie jednostki od początku było trochę niecelowo, w związku z tym postanowiono je stworzyć na bazie przestarzałych okrętów. Z tych ostatnich za najbardziej przydatne uznano „siódemki-U”. W ten sposób powstał projekt 32, zakładający przekształcenie niszczyciela w jednostkę ratowniczo-dezaktywacyjną.

Zgodnie z założeniami ratownik projektu 32 miał prowadzić rozpoznawanie radiacyjne, chemiczne i biologiczne w rejonie zastosowania broni jądrowej względnie innego rodzaju broni masowego rażenia, holować uszkodzone okręty (włącznie do lekkiego krążownika) ze strefy skażonej, pomagać załogom skażonych jednostek w walce z wodą i pożarami, prowadzić dezaktywację, degazyfikację i dezynfekcję wewnętrznych pomieszczeń, udzielać pomocy rannym. Poza tym, przewidywano możliwość prowadzenia prac nurkowych przy burtach uszkodzonych okrętów. Jednostka projektu 32 mogła również pomagać także załogom zatopionych okrętów podwod-

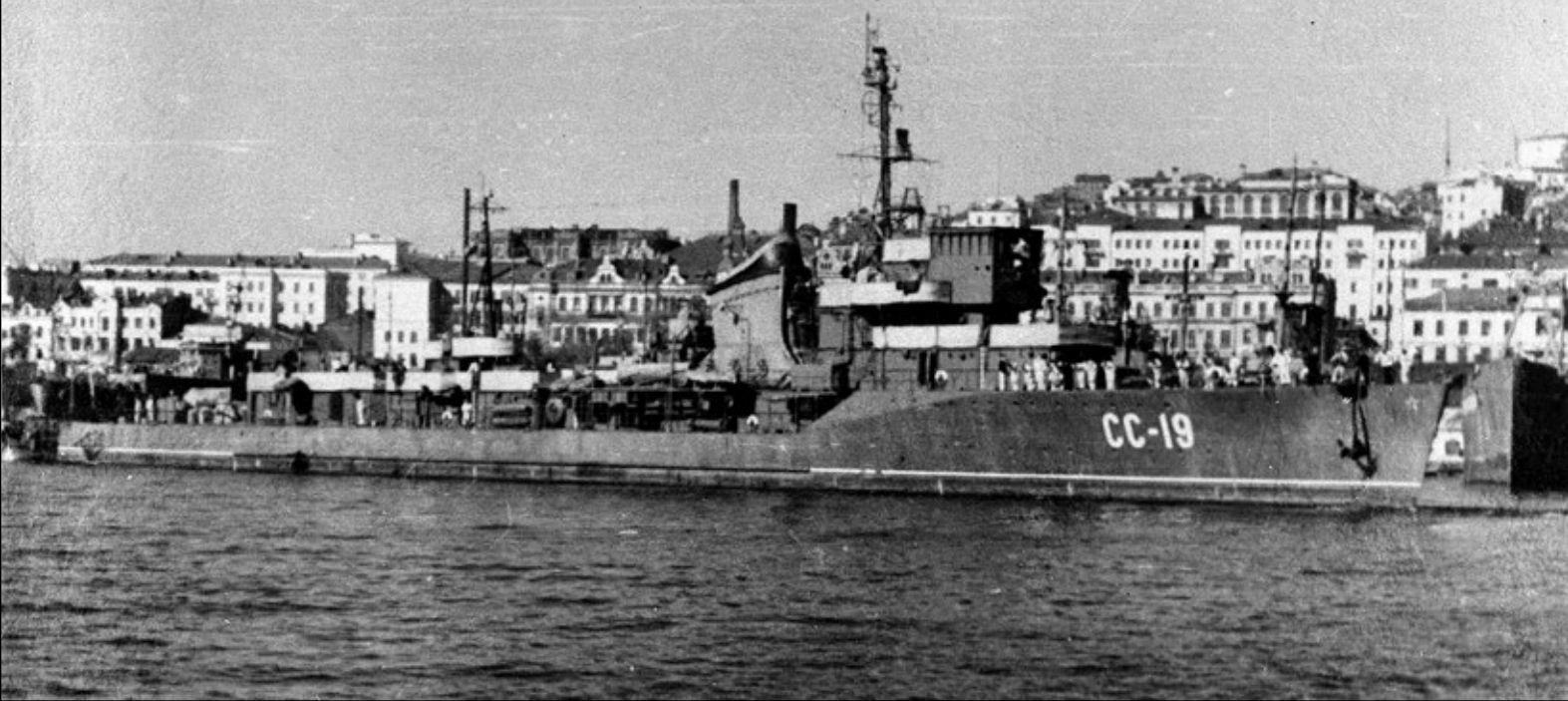
nych: wentylować przedziały, podawać na głębokość powietrze o wysokim ciśnieniu, środki regeneracji i indywidualne zestawy ratunkowe, zabezpieczać ewakuację ludzi z przedziałów na niewielkiej głębokości za pomocą żurawików ratunkowych.

Opracowanie projektu 32 zrealizowało CKB-57, projekt techniczny został zatwierdzony 8 czerwca 1956 roku. Na Morzu Czarnym do przebudowy wyznaczono *Soobrazitielnyj*, przechodzący od grudnia 1951 roku kolejny remont generalny w sewastopolskiej stoczni Nr 497 (dawna Nr 201) im. S. Ordżonikidze. Niszczyciel rozbudowano: usunięto wyrzutnie torpedowe, a poprzednią artylerię zamieniono na 2 podwójnie sprzężone działa kal. 57 mm ZIF-31BS z automatycznymi celownikami AM3-57-2. Pomost nawigacyjny rozszerzono, stawiając wiatrochrony. Maszt wymieniono na trójnożny, na nim umieszczono anteny radarów wykrywania celów nawodnych „Liń-M”, nawigacyjnego „Stwor”, systemu rozpoznawania „Nichrom”. Specjalne wyposażenie obejmowało okrętową stację dozymetryczną KDU-13, 2 stacje degazyfikacji i dezaktywacji 2D, stanowisko kontroli chemicznej KChP, automatyczny sygnalizator środków trujących ASOW-1, systemy ochrony wodnej i gaszenia powietrzno-pianowego. Dla zabezpieczenia nowych systemów w pomieszczeniach dziobowych, w tym dawnej komory amunicyjnej, zamontowano 2 pompy o wydajności po 900 m<sup>3</sup>/godz. Na po-

kładach i ściankach gruntownie zmienionych nadbudówek zamontowano rozliczne specjalistyczne wyposażenie – butle na sprężone powietrze, komory dekompresyjne, windy, zasuwy kominowe dla lin stalowych, urządzenia do wodowania nurków. Długość kadłuba zwiększyła się o 0,8 m z powodu instalacji dziobowej prowadnicy ochraniacza łańcuchowego COK-2 i uskoku dla rufowej kotwicy Halla o masie 1500 kg.

W trakcie remontu *Soobrazitielnyj* początkowo nosił nazwę *SDK-11* (spasatielno-dezaktywacyjny korabl – pol. okręt ratowniczo-dezaktywacyjny), lecz później postanowiono nie tworzyć oficjalnie nowej klasy jednostek, i zaliczyć go do jednostek ratowniczych. W rezultacie dawny niszczyciel 17 sierpnia 1958 roku wyszedł na próby państwowe pod nazwą *SS-16*. Akt odbioru został podpisany w Sewastopolu 30 września. Czas trwania remontu i przebudowy wyniósł bagatela 6 lat 10 miesięcy i 16 dni – był o 4 miesiące dłuższy od planowanego. Dowódcą *SS-16* został kpt. II rangi (pol. kmr por.) W.L. Zabołotnyj.

Na Bałtyku zgodnie z projektem 32 przebudowano *Strojnyj* (*SDK-1*, potem *SS-17*) i *Strogij* (*SDK-13*, *SS-18*). Ten ostatni po zakończeniu modernizacji przeprowadzono trasą Białomorsko-Bałtyckiego Kanału i włączono w skład Floty Północnej. Tym samym, *Strogij* okazał się jedyną „siódemką-U”, która wyszła poza akwatorium Mórza Czarnego i Bałtyckiego.



**Jednostka ratownicza SS-19, przebudowana według projektu 32-A z niszczyciela *Rastoropnyj*. Władywostok, koniec lat 50-tych. Uwagę zwraca brak dział ZIF-31 BS kal. 57 mm.**  
Fot. zbiory Siergieja Bałakina

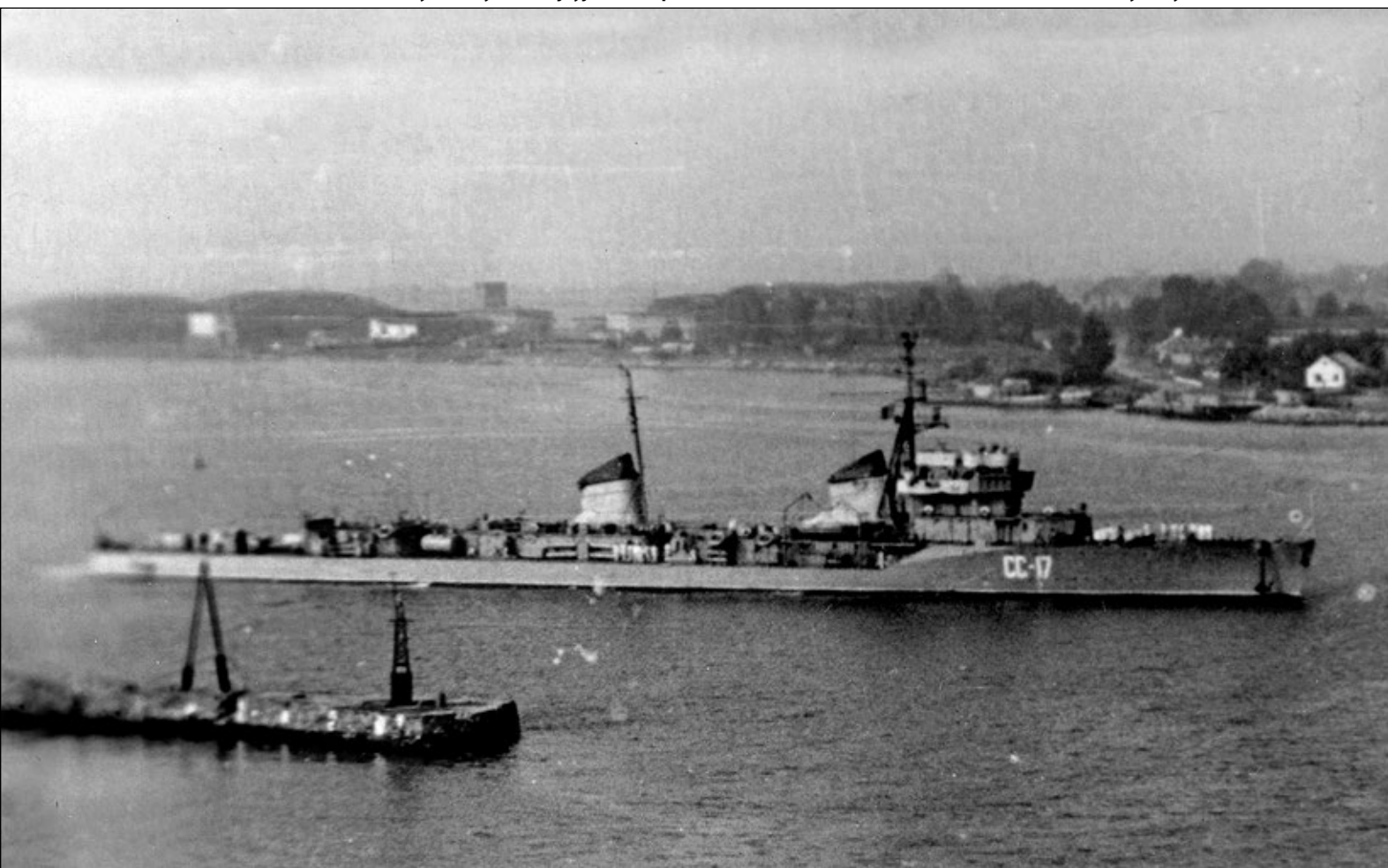
Dla Floty Oceanu Spokojnego według analogicznego projektu 32-A przebudowano niszczyciel projektu 7 *Rastoropnyj*. Prace prowadzono na „Dalzawodzie” we Władywostoku w latach 1956-1958. Początkowo jednostka nosiła nazwę *SDK-12*, lecz w morze wyszła już jako *SS-19*.

**Jednostka ratownicza SS-17, dawny niszczyciel *Strojnyj*, Prawdopodobnie 1960 rok.**

Dawne „siódemki” stały się pierwszymi i zarazem ostatnimi specjalistycznymi okrętami ratowniczo-dezaktywacyjnymi eskadry. Generalnie nie sprawdziła się idea takich okrętów w składzie floty: bardzo szybko stało się jasne, że bardzo mało prawdopodobne, by tak właśnie jak to założo-

no w początku lat 50-tych, przebiegała wojna rakietowo-jądrowa na morzu. Tym samym, nie trzeba będzie realizować zadań do realizacji których powstał projekt 32. W rezultacie przebudowane niszczyciele w nowej roli służbę pełniły krótko.

Fot. zbiory Borysa Lemaczko



## Dane taktyczno-techniczne okrętu ratowniczo-dezaktywacyjnego SS-16 (1958)

### ELEMENTY OKRĘTOWE

Wymiary: długość maks. 113,3 m, długość w linii wodnej 109 m, szerokość 10,2 m, zanurzenie przy pełnym obciążeniu kadłuba 4,32 m, przy śrubach napędowych 5,21 m, przy opuszczonej opływcie stacji hydroakustycznej 5,49 m

Wyporność: standardowa 2064 t, normalna 2340 t, pełna 2617 t

Wysokość metacentrum przy wyporności standard 0,7 m, przy normalnej – 0,89 m, przy pełnej – 0,99 m

### MECHANIZMY

Typ siłowni: 2 zespoły turbin Parsons i 4 kotły 7U-bis

Moc (projektowa): 48 000 KM przy 378 obrotach/minutę

Zapas paliwa (pełny): 473 t

Prędkość maksymalna: 34,8 węzła

Zasięg przy prędkości 20 węzłów (zakładany): 2200 Mm

Cyrkulacja: przy prędkości maksymalnej i wychyleniu steru 25° - 8,3 kabla, przechył 7°

Energia elektryczna: 2 turbogeneratory TD-100 o mocy po 100 kW i 2 generatory wysokoprężne DG-75 o mocy po 75 kW

### UZBROJENIE

Artyleryjskie: 2 x II 57 mm automaty ZIF-31BS (zapas amunicji 2184 pociski w 2 komorach amunicyjnych + 384 pociski zapasu podręcznego)

POP: 2 miotacze bomb głębinowych z zapasem po 10 bomb

Chemiczne: urządzenie dymotwórcze DA-1 i 20 petard dymnych MDSz

Przeciwminowe: instalacja demagnetyzacyjna i ochraniacz łańcuchowy COK-2

### WYPOSAŻENIE SPECJALNE

Sprzęt dezaktywacyjny: okrętowa stacja dozymetryczna KDU-13, 2 stacje degazyfikacji i dezaktywacji 2D

Wyposażenie przeciwhemiczne: automatyczny sygnalizator środków trujących ASOW-1, stanowisko kontroli chemicznej KChP, 6 filtrów FWU, 6 wodoszczelnych futerałów dla urządzeń DPK, 11 metalowych pojemników dla kompletów KDK, 20 barylek L-250 z galaretowatymi degazyfikacyjnymi substancjami

Środki ppoż.: 2 pompy, 5 działek wodnych, 16 prądnic, zbiornik z substancją pianotwórczą o pojemności 5 m<sup>3</sup>

Środki ratownicze: 1 holowany 12-tonowy żurawik, 1 żurawik elektryczny, 2 bomby ładunkowe, urządzenie do opuszczania węża odsysającego, 2 komory dekompresyjne, 1 mała komora dekompresyjna, 6 tratw ratunkowych SPS-12 i 6 tratw pneumatycznych SP-10

Środki do usuwania wody z uszkodzonych jednostek: 4 pompy wodne, 3 motopompy

System sprężonego powietrza: 3 sprężarki, 8 butli po 400 l, 1 butla 150 l powietrza o wysokim ciśnieniu, 3 butle po 250 l powietrza o średnim ciśnieniu, 2 filtry poboru powietrza

Szalupy: 2 sześciowiosłowe jole z doczepnymi silnikami, 1 kuter dowódcy proj. 378

### ŚRODKI OBSERWACJI, NAWIGACJI I ŁĄCZNOŚCI

Radary: wykrywania celów nawodnych „Liń-M”, nawigacyjny „Stwor”, systemu rozpoznawania „Nichrom”

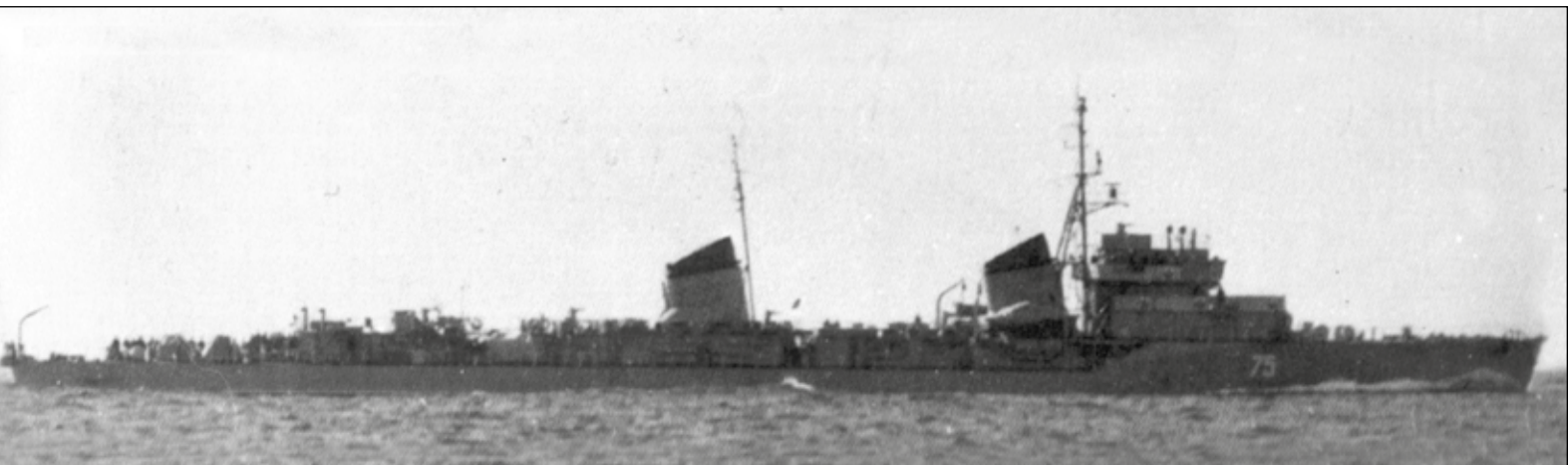
Stacja hydroakustyczna: „Tamir-5N”

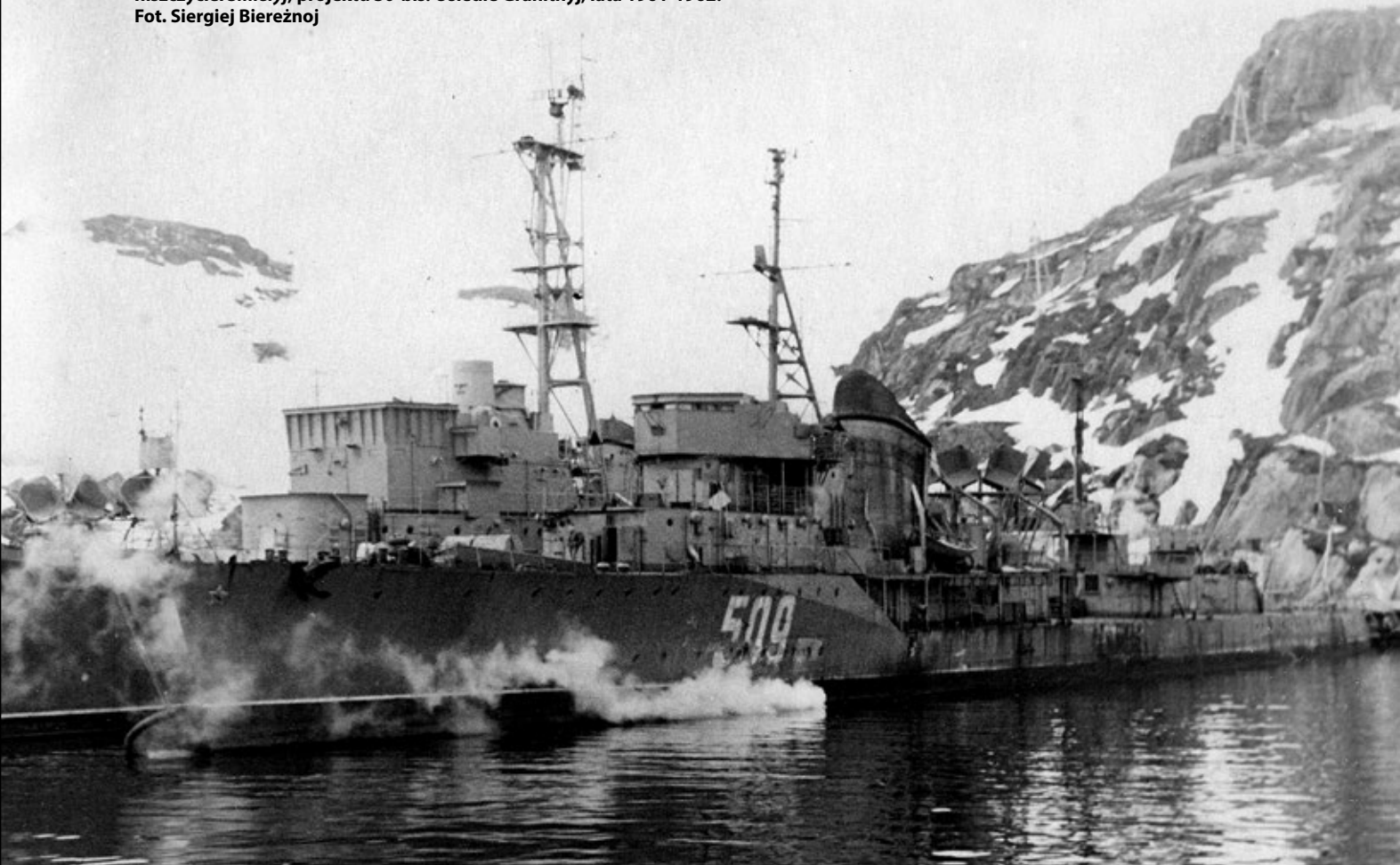
Radionamiernik: RPN-50-01

Wyposażenie nawigacyjne: 1 kompas KPM-1M, 2 kompas KPM-3M, żyrokompas „Kurs-3” i 5 repetytorów, kursograf, echosonda NEL-5, log LG-50, urządzenie na podczerwień „Ogoń-50”.

Jednostka ratownicza SS-17 (eks *Strojnyj*) sfotografowana na Bałtyku, czerwiec 1959 roku.

Fot. zbiory Siegfrieda Breyera





### Niszczyciele –weterani

Niestety, mimo generalnej modernizacji „siódemki” i „siódemki-U” bardzo szybko utraciły bojowe znaczenie. Do końca lat 40-tych zaczęto wprowadzać do służby nowe niszczyciele projektu 30K, a później ich licznych następców projektu 30-bis. Choć one nie we wszystkim odpowiadały współczesnym wymaganiom, jednak przewyższały zaprojektowane jeszcze w latach 30-tych „siódemki” pod każdym względem. Te ostatnie stały się okrętami „drugiego rzutu” floty. Nawet z uwzględnieniem gruntownych modernizacji służbę w charakterze jednostek bojowych pełniły one jedynie do drugiej połowy lat 50-tych, a następnie przeklasyfikowano je na okręty doświadczalne, szkolne bądź pomocnicze. Niemalą rolę w ich losie odegrało także odniesienie pierwszych osób w państwie generalnie do okrętów nawodnych. W konsekwencji działań N.S. Chruszczowa, wierzącego we wszechmoc broni rakietowo-jądrowej, zaczęto ostro redukować stan WMF, której priorytetem stał się jedynie atomowej floty podwodnej. Rzecz jasna, jako pierwsze do kasacji trafiły jednostki przedwojennych projektów, nawet te, co przed chwilą ukończyły gruntowną modernizację.

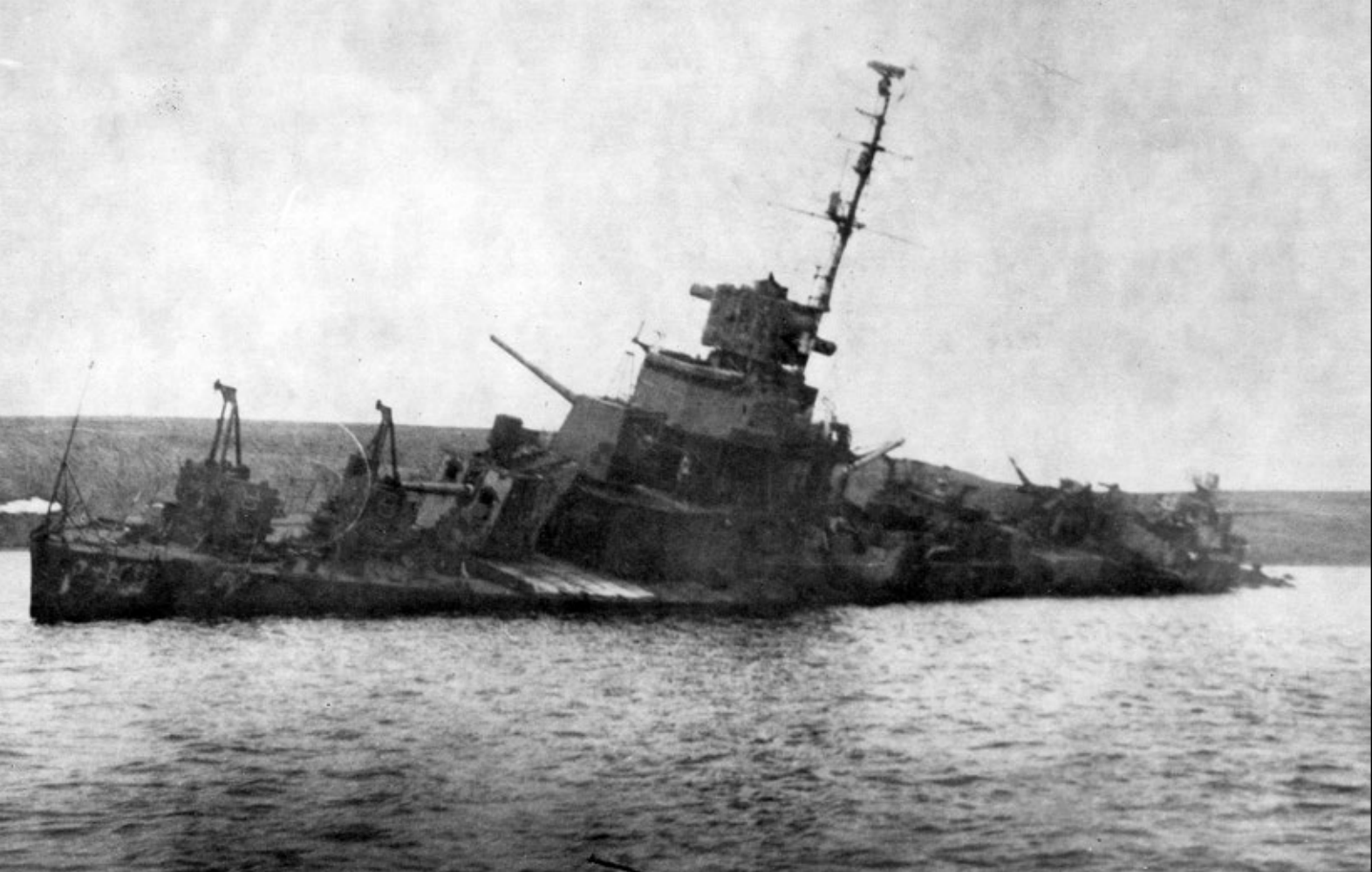
Na jednostki doświadczalne przeklasyfikowano *Griemiaszczij*, *Groznyj* i *Razjarionnyj*, które uczestniczyły w próbach jądrowych na Nowej Ziemi. W tym celu *Griemiaszczij* został przebudowany według specjalnego projektu 453, przewidującego rozmieszczenie różnorodnej aparatury rejestracyjnej, środków zdalnego sterowania i silnej baterii akumulatorów dla niezależnego zasilania urządzeń. Poza tym, w kadłubie między wręgami nr 109-133 wbudowano sekcję przedziału maszynowego najnowszej niszczyciela projektu 56 – bowiem oddziaływanie na nią broni atomowej wzbudzało szczególne zainteresowanie konstruktorów.

W trakcie pierwszej próby 21 września 1955 roku wybuch ładunku atomowego – bojowej głowicy torpedy kal. 533 mm o trotylowym odpowiedniku 3,5 kT – przeprowadzono na głębokości 12 m. Na obszarze przeprowadzającego doświadczenia w Zatoce Czernoj znajdował się *Griemiaszczij*, a także 3 niszczyciele typu „Nowik”, 3 trałowce, 4 okręty podwodne i 2 transportowce. Na pokładach jednostek rozmieszczono około 100 psów i kolejno 500 kóz, owiec i mniejszych zwierząt laboratoryjnych. *Griemiaszczij* z pra-

cującą siłownią znajdował się 1200 m od epicentrum wybuchu. Okręt miał liczne uszkodzenia kadłuba i nadbudówek, jednak jego układ napędowy zachował zdolność działania.

Po przeprowadzeniu prac dezaktywacyjnych *Griemiaszczij* uczestniczył w kolejnej próbie jądrowej 7 września 1957 roku – tym razem wraz z *Groznyj* i *Razjarionnyj*. Tym razem ładunek jądrowy o trotylowym odpowiedniku 32 kT został umieszczony na metalowym słupie na brzegu wspomnianej Zatoki Czernoj. *Groznyj* znajdował 1500 m od epicentrum wybuchu, *Griemiaszczij* – 1900 m, a *Razjarionnyj* – 2200 m. Na *Griemiaszczij* znów pracowała siłownia. Niszczyciele zostały uszkodzone przez falę uderzeniową, ale zachowały pływerność.

Tragiczną dla okrętów stała się trzecia próba, dokonana 10 października 1957 roku. Tym razem w kierunku stojących Zatoce Czernoj okrętów odpalono torpedę T-5 z głowicą jądrową. Torpedę wystrzelono z okrętu podwodnego, znajdującego się na granicznym dystansie, wobec czego epicentrum wybuchu znane było w sposób bardzo przybliżony. W rzeczywistości było ono o 130 m bliżej okrętów, niż zakładano. Eksplozja torpedy nastąpiła

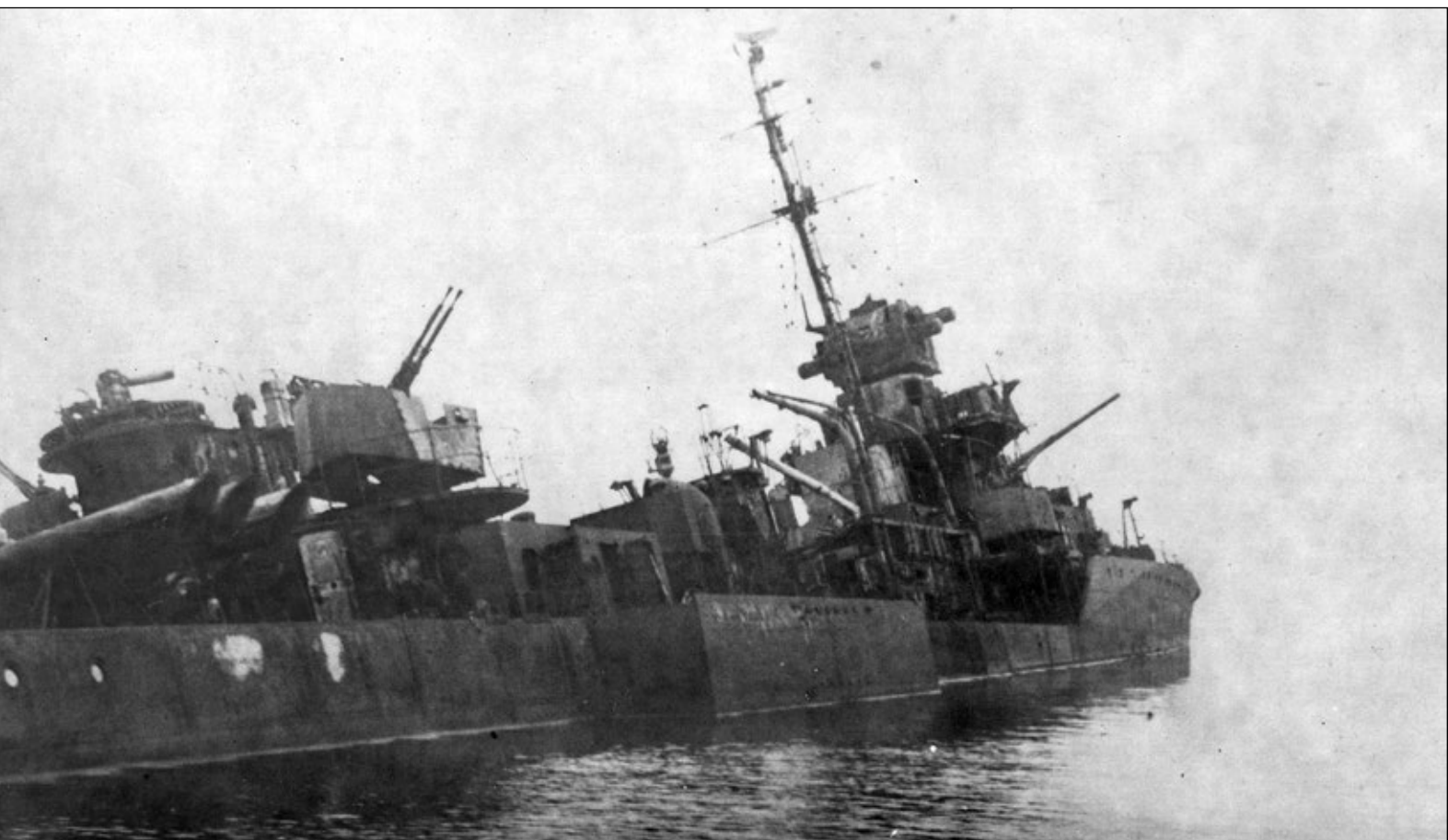


Trzy fotografie jednostki doświadczalnej OS-5 (dawny gwardyjski niszczyciel *Griemiaszczij*) zatopionej w Zatoce Czarnej na Nowej Ziemi po próbach jądrowych w 1957 roku. Na dolnej fotografii dobrze widoczny wstawiony przedział, imitujący przedział maszynowy niszczyciela projektu 56. Fotografia wykonana z pokładu niszczyciela rakietowego *Bojkij* w roku 1988. Fot. zbiory N. Afonina

na głębokości 35 m, 240 m od *Groznyj*, który zatonął niemal natychmiast. Po 4 minutach poszedł na dno znajdujący się 450 m od epicentrum *Razjarionnyj*. *Griemiaszczij*, którego od epicentrum dzieliło 650 m, utrzymał się na

powierzchni, choć ze znacznym przegłębieniem na rufę. Dla zczytania danych z ustawionych na jednostce mierników, niszczyciel odholowano na płyciznę i pozostawiono tam w stanie na wpółzatopionym. Warto zauważyć,

że zainstalowana na *Griemiaszczij* sekcja przedziału maszynowego projektu 56, w przeciwieństwie do innych części kadłuba, zachowała szczelność, co naocznie potwierdziło wyższość konstrukcji spawanej nad nitowaną...





Najdłużej w składzie radzieckiej floty pozostawały *Razumnyj*, *Sławnyj* i przebudowane wg projektu 32/32-A *Rastropnyj*, *Strogij*, *Strojnyj* i *Soobrazitielnyj*. Choć zostały one już „zdegradowane” z niszczycieli, tym niemniej pozostawały w składzie WMF do lat 1963-1966.

W roku 20-lecia zwycięstwa nad Niemcami grupa weteranów z Floty Czarnomorskiej skierowała do Głównego Sztabu WMF pismo w sprawie zachowania dawnego *Soobrazitielnyj* w charakterze okrętu-muzeum, lecz idea ta została odrzucona. W odpowie-

dzi podpisanej przez adm. floty ZSRR S.G. Gorszkowa czytamy:

„Odbudowę gwardyjskiego niszczyciela «*Soobrazitielnyj*» w celu zorganizowania na nim filii muzeum Floty Czarnomorskiej uważam za niecelowe. ... W Sewastopolu istnieje znaczna licz-

**Okręt-cel CL-2, dawna jednostka ratownicza SS-17, dawny niszczyciel *Strojnyj*, Lipawa 1964-1965.**

**Fot. zbiory Borysa Lemaczko**



ba muzeów i miejsc historycznej pamięci, dzięki którym można z powodzeniem propagować bojowe tradycje Floty Czarnomorskiej. Wydatki na odbudowę i utrzymanie okrętu-muzeum są wielkie i szczególnie, w warunkach Sewastopola nie byłyby uzasadnione”...

Trzeba oddać sprawiedliwości, że w roku 1965 *Soobraziteliynyj*, będący do tego czasu okrętem-celem CL-3, rzeczywiście pod względem zewnętrznym niewiele przypominał niszczyciel i doprowadzenie go do stanu pierwotnego było zadaniem niełatwym. W rezultacie ostatnia z „siodemek-U” została skreślona ze stanu floty i w latach 1966-1968 rozebrana na złom.

Tak czy inaczej, z całej „stalinowskiej” serii niszczycieli najlepiej powiodło się czterem okrętom Floty Oceanu Spokojnego, przekazanym pod banderę innego państwa. *Riekordniyj*, *Riezkiij*, *Riesztyliynyj* (II) i *Rietiwijj*, przekazano w latach 1954-1955 Chińskiej Republice Ludowej, gdzie zmieniono ich nazwy odpowiednio na *Anshan*, *Fushun*, *Changchun* i *Taiyuan*, pobiły wszelkie rekordy długowieczności. W latach 1971-1974 przeszły modernizację,

w której trakcie ich wyrzutnie torpedowe zostały zastąpione podwójnymi zestawami pocisków przeciwokrętowych „Hai Ying-2” (stanowiących kopię radzieckich P-15). Tym samym pojawiły się jedyne i niepowtarzalne „siodemki URO”, pozostające w linii do końca lat 80-tych – początku 90-tych. Ich wartość była niewielka, lecz sam fakt 50-letniej eksploatacji świadczy, że przy regularnych remontach i troskliwej eksploatacji radzieckie niszczyciele mogły okazać się nie mniej długowieczne jak słynne amerykańskie okręty typu „Fletcher” czy „Gearing”.

Jeden z chińskich niszczycieli podczas ćwiczeń z kutrami torpedowymi projektu 183. Późne lata 60-te (okres Rewolucji Kulturalnej), na co wskazuje hasło propagandowe.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego



Zajęcia polityczne na chińskim niszczycielu *Taiyuan* (dawny *Rietiwij*), początek lat 70.

Fot. zbiory Jana Piwowońskiego

Stosunek Chińczyków do „siodemek”, przez półtorej dekady wynikał z faktu, że były one wówczas najważniejszymi i najmocniejszymi okrętami nawodnymi ich sił morskich. Trzy z czterech jednostek po skreśleniu z listy floty zostały zachowane i przekształcone w muzea (z wyjątkiem złomowanego *Fushun*). Pozostaje tylko wyrazić żal, że w Rosji nie zachowano żadnego dużego okrętu nawodnego – uczestnika Wielkiej Wojny Ojczyźnianej.





*Fushun po przebrojeniu w rakiety przeciwokrętowe „Hai Ying-2”.*

Fot. Internet



*Anshan podczas parady burtowej.*

Fot. Internet

*Changchun podczas ćwiczeń z fregatą rakietową typu „Jiangdong” i niszczycielem rakietowym typu „Luda”, lata 70-te.*

Fot. Internet



Niszczyciel *Taiyuan* w bazie, 1987 rok. Fotografia wykonana prawdopodobnie przez wywiad radziecki.  
Fot. zbiory Borysa Lemaczko





Niszczyciel *Taiyuan* (dawny *Rietiviy*) w roli hulku szkolnego na przedmieściu Dalian. Bulaje w rejonie przedziałów maszynowo-kotłowych pojawiły się po demontażu głównych mechanizmów okrętu. Fot. Internet

Cztery ujęcia z pokładu *Taiyuan*: pomost i maszt z wyposażeniem elektronicznym, wnętrze sterówki, wyrzutnia rakiet przeciwookrętowych „Hai Ying-2” i rufowe działa kal. 130 mm. Fot. Internet





**Krótką kroniką służby powojennej  
→ Niszczyciele projektu 7**

**Griemiaszczij.** Od 19.01.1945 do 28.12.1949 przeszedł remont kapitalny i modernizację w SSZ Nr 402 w Mołotowsku. Od 01.03.1954 – w składzie Floty Białomorskiej. 03.04.1956 wycofany z linii, 30.12.1956 przeklasyfikowany na jednostkę doświadczalną OS-5. Uczestniczył w próbach jądrowych 21.09.1955, 07.09.1957 i 10.10. 1957, po której zatonął na płyciźnie w Zatoce Czarnej na Nowej

Ziemi. Z dniem 01.03.1958 skreślony ze stanu jednostek WMF.

**Gromkij.** Od 25.06.1948 do 10.09.1948 przeszedł na Bałtyk, wszedł w skład 8 Floty. Od 05.01.1949 do 28.07.1956 przeszedł remont kapitalny i modernizację w SRZ w Kronsztadzie. 18.04.1958 wycofany z linii i przeklasyfikowany na okręt-cel CL-74. 15.09.1960 skreślony ze stanu WMF, banderę opuszczono 18.10.1960. W 1961 rozebrany na złom w Kronsztadzie.

**Groznyj.** Od 27.03.1948 do 31.12.1954 przeszedł remont kapitalny i modernizację w SSZ „Krasnaja Kuznica” w Archangielsku. Od 18.03.1955 w składzie Floty Białomorskiej. 17.02.1956 wycofany z linii. 27.12.1956 przeklasyfikowany na jednostkę doświadczalną OS-3. Uczestniczył w próbach jądrowych 07.09.1957 i 10.10.1957, w trakcie tej ostatniej zatonął w Zatoce Czarnej na Nowej Ziemi.

**Razumnyj.** 23.05.1946 w czasie strzelań ćwiczebnych doszło do wy-

**Wycofany okręt-cel SM-14 (dawny Razumnyj) na cmentarzu okrętów w Rosta (Murmańsk), lata 1963-1964.**

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



**Na pokładzie niszczyciela *Bodryj*, Sewastopol, lata 1954-1955. Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

padku: własny pocisk kal. 76 mm trafił w rufowe stanowisko dalmierza (5 zabitych, 4 rannych). Między 04.11.1954 a 30.06.1957 przeszedł remont kapitalny i modernizację w SRZ-35 w Rosta (Murmańsk). 06.02.1960 wycofany z linii i przeklasyfikowany początkowo na okręt-cel CL-29, a 15.09.1960 – na pływające koszary PKZ-3, 04.07.1962 skreślony ze stanu WMF w związku z przeznaczeniem na złom, 23.10.1962 ponownie w składzie floty jako pływający cel SM-14. 04.05.1963 ostatecznie skreślony ze stanu WMF i rozebrany na złom w Murmańsku

**Razjarionnyj.** Skierowany w 1946 do SRZ-35 w Rosta (Murmańsk). Od 04.03.1954 w składzie Flotyli Białomorskiej. 17.02.1956 wycofany z linii 27.12.1956 przeklasyfikowany na jednostkę doświadczalną OS-4. Uczestniczył w próbach jądrowych 07.09.1957 i 10.10.1957. W trakcie tej ostatniej zatonął w Zatoce Czernoj na Nowej Ziemi. 01.03.1958 skreślony ze stanu jednostek WMF.

**Stierieguszczij.** Odbudowany w SSZ Nr 190 w Leningradzie i 20.11.1948 wszedł w skład 8 Floty<sup>13</sup>. 28.01.1958 zdemobilizowany, 03.04.1958 skreślony ze stanu jednostek WMF i w 1959 złomowany w Tallinie

13. W latach 1946-1956 Flota Bałtycka była oficjalnie podzielona na 6 i 8 Flotę, zaś Flota Oceanu Spokojnego na 5 i 7 Flotę.



**Jeszcze jedna fotografia okrętu-celu SM-14 w Rosta (Murmańsk).**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**





**Bojkij na paradzie w Sewastopolu, 1945 rok. Za nim widoczny przejęty od Rumunii niszczyciel typu „R”.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**

**Groziaszczij.** 15.02.1946 wcielony w skład 4 Floty, od 04.12.1948 – w składzie 8 Floty. 24.06.1952 odstawiony do remontu kapitalnego i modernizacji, lecz 24.08.1953 prace przerwano jako niecelowe, skreślony ze stanu jednostek WMF i przekazany do złomowania.

**Bodryj.** Od 1951 do 31.12.1953 przechodził remont kapitalny i modernizację. 17.02.1956 wycofany z linii i przeklasyfikowany w okręt-cel

CL-3, a 13.10.1959 – w szkolno-treningową stację UTS-8. Następnie rozebrany na złom w Inkermanie (Sewastopol)<sup>14</sup>.

**Bojkij.** od 1948 do 27.12.1951 przeszedł remont kapitalny i modernizację w stoczni Nr 497 w Sewastopolu. 17.02.1956 wycofany z linii i przeklasyfikowany na jednostkę doświadczalną OS-18, a 09.02.1962 przekształcony w pływający cel i wkrótce osadzony na

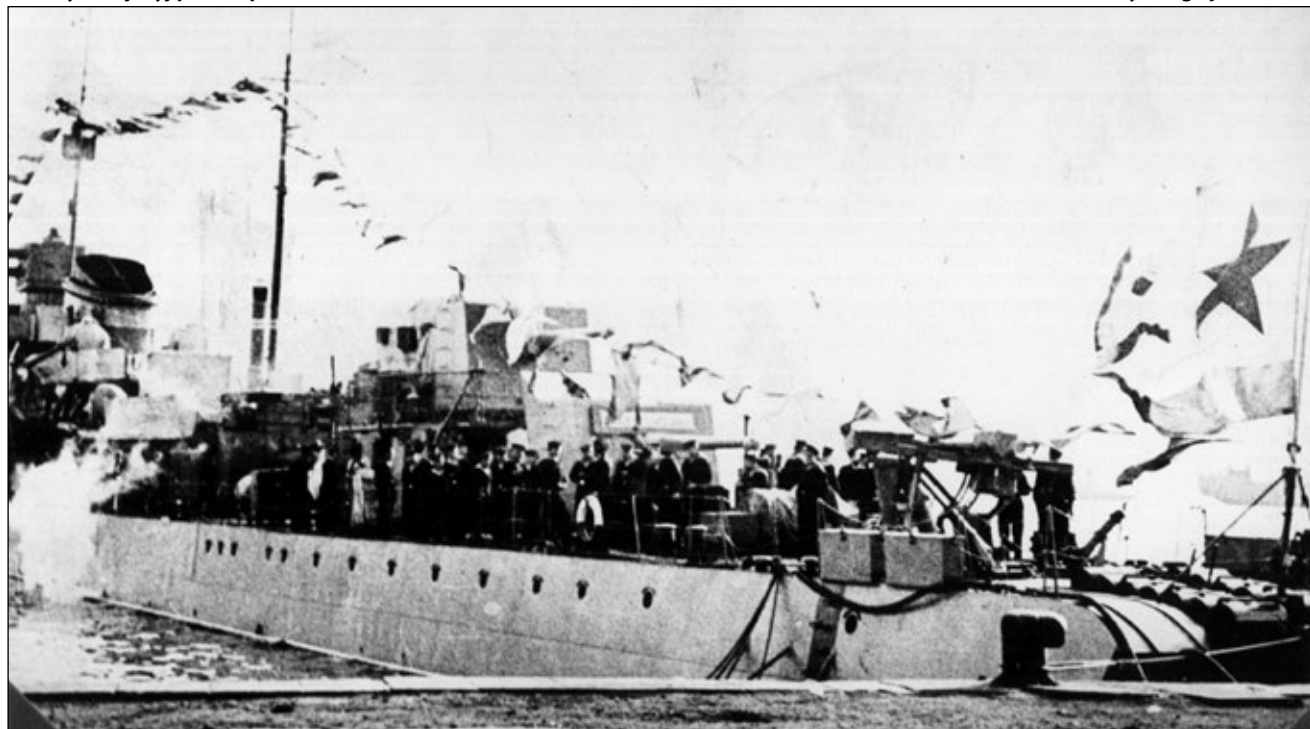
mieliznie Tendrowskiej Kosy. Zachowany do połowy lat 70-tych

**Rjanyj.** Od 1946 do 04.02.1949 przeszedł remonty kapitalny i modernizację w „Dalmazodzie” we Władywostoku. Wchodził w skład 5 Floty, a od

14. Praktycznie we wszystkich wydanych do dziś publikacjach mówi się o tym, że znajdujący się przez długie lata na Tendrowskiej Kosie okręt-cel – to *Bodryj*. Są jednak podstawy by przypuszczać, że wspomniana jednostka to – *Bojkij*, a na stronach różnych publikacji zawarto ten sam błąd.

**Niszczyciel Rjanyj prawdopodobnie w 1946 roku.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



31.05.1949 – 7 Floty. 18.04.1958 wycofany z linii i przeklasyfikowany w okręt-cel CL-33. 04.11.1960 zdemobilizowany, a 08.11.1961 zatopiony na Morzu Japońskim w czasie ćwiczeń artyleryjskich

**Rastoropnyj.** Między 10.06.1949 a 31.05.1951 przeszedł remont kapitalny i modernizację w „Dalzawodie” we Władywostoku. Wchodził w skład 5 Floty, a później Floty Oceanu Spokojnego. 17.02.1956 wycofany w linii, w latach 1956-1958 przebudowany w „Dalzawodie” wg projektu 32-A na okręt ratowniczo-dezaktywacyjny (20.03.1956 zmieniono nazwę na SDK-12, a 27.12.1956 – na SS-16). 15.12.1960 zakonserwowany, 14.09.1963 przekształcony w okręt-cel CL-1. 27.08.1965 skreślony ze stanu jednostek WMF, a następnie złomowany we Władywostoku.

**Riezwyj.** Od 24.10.1945 wchodził w skład Flotyli Sachalińskiej, a od 17.01.1947 – 7 Floty. 03.04.1958 skreślony ze stanu floty i przekazany do złomowania

**Raziaszczij.** Od 24.10.1945 wchodził w skład Flotyli Kamczackiej, a od 17.01.1947 – 5 Floty. Między 09.10.1948 a 30.09.1950 przeszedł remont kapitalny w „Dalzawodie” we Władywostoku. 18.04.1958 wycofany z linii i przeklasyfikowany w okręt-cel CL-39. 09.07.1961 zatopiony na Morzu Japońskim w czasie ćwiczeń artyleryjskich.

**Riekordnyj.** Od 17.01.1947 wchodził w skład 5 Floty, a między 20.10.1949

a 17.12.1952 przeszedł remont kapitalny i modernizację w „Dalzawodie” we Władywostoku. 14.10.1954 przekazany Chinom (skreślony ze stanu WMF 06.07.1955) jako *Anshan* (鞍山; nr burtowy 201, od 1974 101). Wycofany 24.04.1992 i zachowany w Muzeum MW ChRL w Qingdao [korekta red.].

**Riesztyelniyj** (II). Od 17.01.1947 wchodził w skład 5 Floty, między 03.07.1951 a 08.10.1953 przeszedł remont kapitalny i modernizację w „Dalzawodie” we Władywostoku. 28.06.1955 przekazany Chinom (skreślony ze stanu WMF 14.01.1955) jako *Changchun* (长春; nr burtowy 203, od 1974 103). Wycofany w 1990, zachowany jako okręt-muzeum w pow. Rushan prow. Shandong (pozycja 36°48'32"N 121°37'48"E) [korekta red.].

**Rietiwij.** Od 17.01.1947 wchodził w skład 7 Floty, a od 31.05.1949 – 5 Floty. Między 24.11.1951 a 11.01.1954 przeszedł remont kapitalny i modernizację w „Dalzawodie” we Władywostoku. 28.06.1955 przekazany Chinom (skreślony ze stanu WMF 14.01.1955) jako *Taiyuan* (太原; nr burtowy 204, od 1974 104). Wycofany 19.09.1991, zachowany jako hulk szkolny Akademii MW w Dalian [korekta red.].

**Riezkiij.** Od 17.01.1947 wchodził w skład 5 Floty, między 28.11.1952 a 15.01.1955 przeszedł remont kapitalny i modernizację w „Dalzawodie” we Władywostoku. 14.10.1954 przekazany Chinom (skreślony ze stanu WMF 06.07.1955) jako *Fushun* (抚顺; nr bur-

towy 202, od 1974 102). Wycofany w 1989 i oddany na złom [korekta red.].

**Riewnostnyj.** Od 17.01.1947 wchodził w skład 5 Floty. Między 30.11.1951 a 26.12.1952 przeszedł remont kapitalny i modernizację w „Dalzawodie” we Władywostoku. 18.04.1958 wycofany z linii i przekształcony w okręt-cel CL-37, a 19.01.1959 – w szkolno-treningową stację – UTS-88. 28.02.1961 skreślony ze stanu środków pływających floty i przekazany do złomowania.

**Riedkiij.** Od 17.01.1947 wchodził w skład 7 Floty. Między 15.11.1952 a 04.01.1956 przeszedł remont kapitalny i modernizację w „Dalzawodie” we Władywostoku. 18.04.1958 wycofany z linii i przeklasyfikowany w okręt-cel CL-38. Przekazany do Flotyli Kamczackiej. 26.02.1961 skreślony ze stanu floty i przekazany do złomowania.

#### → Niszczyciele projektu 7U

**Storożewoj.** Od 25.02.1946 wchodził w skład 4 Floty. 17.02.1956 przeklasyfikowany na niszczyciel szkolny, 11.03.1958 skreślony ze stanu WMF, w latach 1958-1959 w Lipawie rozebrany na złom

**Wiceadmiral Drozd.** Od 25.02.1946 wchodził w skład 4 Floty. Między 02.11.1951 do 07.02.1957 przechodził remont kapitalny i modernizację. 06.02.1960 wycofany z linii i przeklasyfikowany w okręt-cel CL-54. 02.07.1961 w trakcie postoju na na boji w rejonie przylądka Taran zatonął w czasie sztormu. Wydobycie okrętu

Fot. zbioru Siergieja Bałakina





**Storozewoj na Bałtyku, połowa lat 50-tych.**

**Fot. zbiory Siegfrieda Breyera**

uznano za bezcelowe i 28.09.1961 został skreślony ze stanu floty.

**Silnyj.** Od 25.02.1946 wchodził w skład 4 Floty. Między 19.11.1948 a 10.12.1954 przeszedł remont kapitalny i modernizację w stoczni Nr 890 w Tallinie. 20.02.1959 wycofany z linii i przeklasyfikowany w okręt-cel CL-43. 21.01.1960 skreślony ze stanu jednostek WMF i rozebrany w Tallinie na złom.

**Sławnyj.** Od 25.02.1946 wchodził w skład 4 Floty. Między 10.07.1947 a 06.07.1955 przeszedł remont kapitalny i modernizację w stoczni Nr 890 w Tallinie. 06.02.1960 wycofany z li-

**Niszczyciel Sławnyj w Bałtyjsku, lata powojenne.**

nii i przeklasyfikowany na okręt-cel CL-44, a 30-06.1961 – w pływający cel SM-20. 04.03.1964 skreślony ze stanu jednostek WMF i w roku 1965 rozebrany na złom w Lipawie.

**Strasznyj.** Od 25.02.1946 wchodził w skład 8 Floty. Od 10.07.1947 do 10.01.1953 przeszedł remont kapitalny i modernizację w stoczni „Neptun” w Rostocku (NRD). 18.04.1958 rozbudowany i przebudowany na szkolno-treningową stację UTS-83. 12.01.1960 skreślony ze stanu jednostek WMF i złomowany.

**Swiriepyj.** Od 25.02.1946 wchodził w skład 4 Floty. Między 10.7.1947

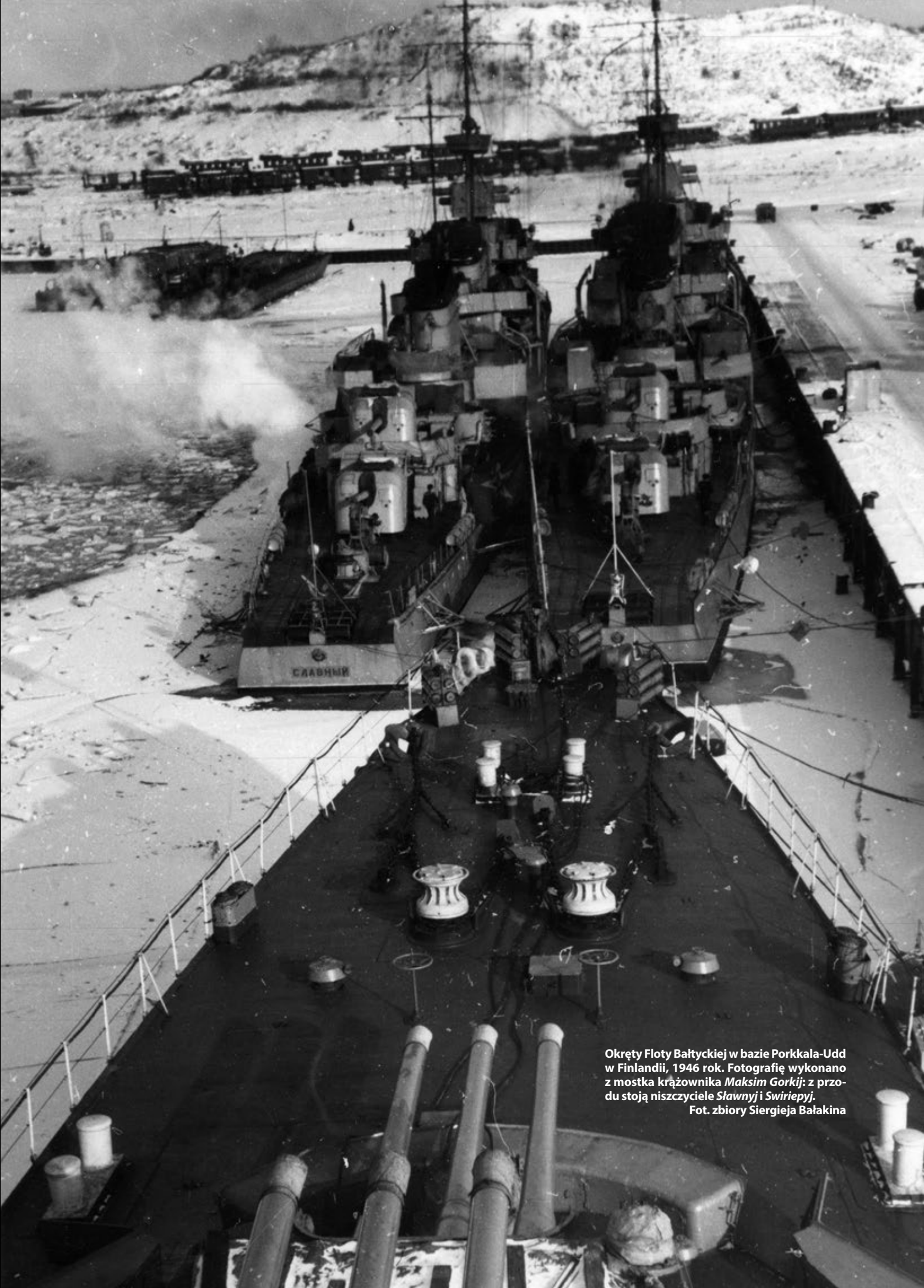
a 02.01.1951 przeszedł modernizację w stoczni „Neptun” w Rostocku (NRD). 28.01.1958 skreślony ze stanu jednostek WMF i oddany na złom.

**Strojnyj.** Od 25.02.1946 wchodził w skład 4 Floty. Między 30.11.1953 a rokiem 1953 został przebudowany w SSZ „Jantar” (Kaliningrad) wg projektu 32, 20.03.1956 przemianowany na SDK-10, a 27.12.1956 – na SS-17. 27.08.1963 przekształcony w okręt-cel CL-2. 27.08.1965 skreślony ze stanu jednostek WMF i w latach 1965-1966 złomowany w Lipawie.

**Strogij.** Od 25.02.1946 wchodził w skład 4 Floty. Między 30.11.1953

**Fot. zbiory Siegieja Bałakina**





Okręty Floty Bałtyckiej w bazie Porkkala-Udd  
w Finlandii, 1946 rok. Fotografię wykonano  
z mostka krążownika *Maksim Gorkij*; z przodu  
stoją niszczyciele *Slawnyj* i *Swiriepyj*.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



Jednostka ratownicza SS-17 (eks *Strojnyj*) na Bałtyku, czerwiec 1959 roku.

Fot. zbiory Siegfrieda Breyera

a rokiem 1958 został przebudowany w SSZ „Jantar” (Kaliningrad) wg projektu 32, 20.03.1956 przemianowany na *SDK-13*, a 27.12.1956 – na *SS-18*. 11.10.1958 wszedł w skład Floty Północnej. 14.09.1963 przekształcony w pływający cel *SM-16*. 26.06.1964 skreślony ze stanu jednostek WMF

i w latach 1964-1965 rozebrany w Murmańsku na złom.

**Soobrazitielnyj.** Od 19.12.1945 do 25.08.1947 przeszedł kapitalny remont w SSZ Nr 445 w Nikołajewie. Od 29.12.1951 do 30.09.1958 modernizowany i przebudowany w „Siewmorzawodzie” wg projektu 32.

20.03.1956 przemianowany na *SDK-11*, a 12.02.1957 – na *SS-16*. 27.03.1960 zakonserwowany i odstawiony do rezerwy. 14.09.1963 przebudowany na okręt-cel *CL-3*. 19.03.1966 skreślony ze stanu jednostek WMF i w latach 1966-1968 rozebrany na złom w Inkermanie (Sewastopol).

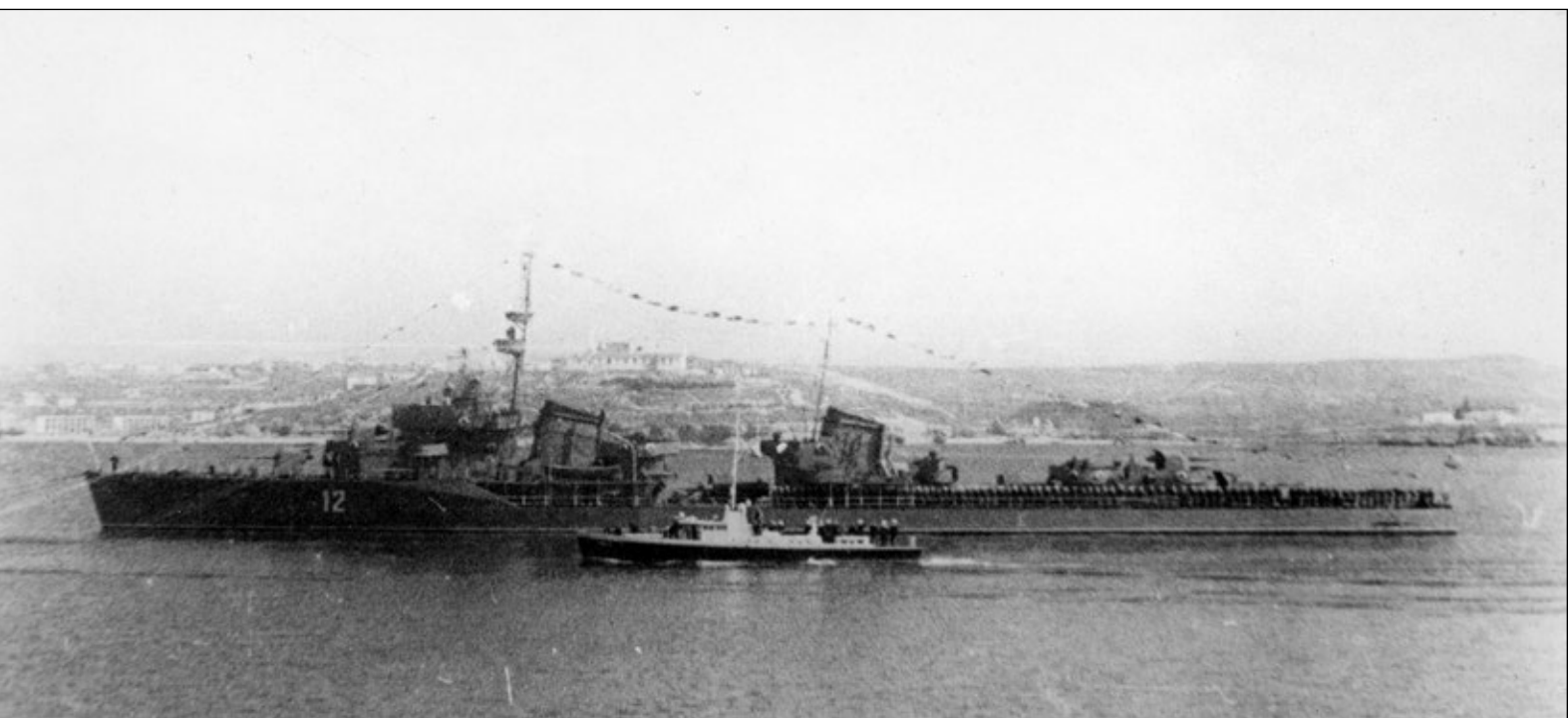


Nieidentyfikowany niszczyciel projektu 7U w Świnoujściu, połowa lat 50-tych. Widoczny charakterystyczny radar P-8 zamontowany na śródokręciu.

Fot. zbiory Siegfrieda Breyera

Niszczyciel *Soobrazitielnyj* po remoncie kapitalnym. Sewastopol, 9 maja 1950 roku.

Fot. zbiory A. Kuzenkowa





## Ocena projektu

Mówiąc o walorach niszczycieli projektu 7/7U, wypada zauważyć ich solidne uzbrojenie artyleryjskie, pierwszorzędne urządzenia kierowania ogniem (CAS-2), niezłe torpedy i całkiem przyzwoitą prędkość. Główna jednak zasługa radzieckich konstruktorów i budowniczych polegała na tym, że tak duża seria okrętów była w ogóle zbudowana, i to zbudowana nowocześnie. Właśnie „siódemki” odnowiły flotę nawodną i wprowadziły radziecką WMF na nowy jakościowo poziom.

Z mankamentów niszczycieli za najpoważniejsze należy uznać niezadawalającą wytrzymałość kadłuba, przeciążeniem mały zasięg, relatywnie słabe uzbrojenie przeciwlotnicze czy brak MPUAZO. Nie sposób pominąć uwagi, że liczne ze wspomnianych mankamentów „siódemek” występowały również na ich zagranicznych rówieśnikach. Niemieckie niszczyciele wyróżniały się kapryśną, niekondycyjną siłownią i słabym uzbrojeniem plot. Brytyjskie przewyższały projekty 7 i 7U pod względem dzielności morskiej i zasięgu, lecz ustępowały w kwestii prędkości, uzbrojenia artyleryjskiego (zwłaszcza plot.) i systemów kierowania ogniem (te ostatnie zostały w czasie wojny zrekomensowane zamontowaniem radarów). Japońskie okręty miały poważne problemy z wytrzymałością kadłubów i statecz-

nością - wystarczy wspomnieć tylko fakt przewrócenia się torpedowca *To-mozuru*, jaki miał miejsce w marcu 1934 roku. Tak, że radzieckie niszczyciele na tle swoich współczesnych nie wyglądały aż tak źle.

W kwestii porównania projektów 7 i 7U, to pod względem podstawowych parametrów są one całkiem bliskie. Drugie przejęły od pierwszych słabość konstrukcji kadłuba, mały zasięg i słabą dzielność morską. Nie ma wątpliwości, że w „ulepszonym” projekcie trzeba było naprawić właśnie te parametry, a nie generalnie przekomponować niezłe sprawdzającą się siłownię.

Prawda, przejście na blokowy system siłowni na „siódemkach-U” dało pewne różnice w mocy i kierowaniu mechanizmami (w szczególności, wyeliminowano niedogodność, jaką było „dzielenie” kotła na dwie maszynownie na niszczycielach projekt 7). W praktyce w dwóch przypadkach nowy układ potwierdził swą skuteczność: jeden raz na *Sławnij*, gdy odłamki uszkodziły przedział maszynowy Nr 1 i przedział kotłowy Nr 2, a za drugim razem na *Sowierszennij*, gdy wskutek wejścia na minę zatopione zostały przedział maszynowy Nr 1 i przedział kotłowy Nr 2. W obu przypadkach pierwszy blok siłowni przestał działać, ale drugi pozostał sprawny (*Sowierszennij* utracił możliwość poruszania się z powodu

uszkodzonego zaworu magistrali parowej, łączącej oba eszelony). Przy liniowym schemacie siłowni okręty pozostały by bez szans na zachowanie możliwości ruchu.

Inne walory projektu 7U to: unowocześniona i mocniejsza instalacja energo-elektryczna, pewne wzmocnienie uzbrojenia przeciwlotniczego i torpedowego, bardziej wyoblonny kształt kadłuba oraz na koniec – pojawiający się (niestety tylko na niektórych jednostkach) system MPUAZO. Komory amunicyjne pocisków kal. 76 mm zostały przeniesione na rufę, co uchroniło przed ich niebezpiecznym sąsiedztwem przedziały maszynowe. Rzecz znamienna, wymienione usprawnienia mogły być bez szczególnych problemów wprowadzone również na niszczycielach projektu 7.

Za wszystkie te usprawnienia, przyszło jednak zapłacić pogorszeniem innych, wcale nie mniej istotnych parametrów. Obniżył się i bez tego niezadawalający zasięg oraz dzielność morską. Zwiększył opór stawiany przez nadbudówki. Niepomiaralna ciasnota pomieszczeń zmusiła do rozmieszczenia wielu systemów i mechanizmów w ewidentnie niewłaściwych dla nich miejscach (przykładowo, skrajnie nieudane było umieszczenie kabiny radiowej poniżej baterii plot. i działa kal. 130 mm Nr 3, w trakcie

walki radiowcy niczego nie słyszeli, a urządzenia przestawały działać z powodu wstrząsów. Narzekanie powodowała również lokalizacja turbowentylatorów przedziałów kotłowych na jednej burcie – było to niewygodne w obsłudze i w dodatku zawodne. Najważniejsze jednak, że nie potwierdzała się w pełni teza o większej żywotności siłowni w układzie blokowym. Doświadczenie II wojny światowej wykazało, że niszczyciele z blokowym i liniowym układem maszynowo-kotłowym w równym stopniu narażone były na zniszczenia od nieprzyjacielskiego ognia. Co prawda, blokowy układ trudniej było unieszkodliwić trafieniem jednego pocisku, lecz z powodu większej jego długości prawdopodobieństwo zniszczenia było wyższe. Poza tym, wymagały one znacznie dłuższego wału napędowego dziobowej siłowni, co przy braku opancerzenia niszczyciela było całkiem nieporządkane. W rezultacie jeden z tworców siłowni „siódemek” W.W. Smirnow nazywał projekt 7U „pogorszoną”. Podobną opinię wyrażali również inni konstruktorzy. Nie było jednak innego rozwiązania: decyzji, podpisanych przez Stalina nikt nie kwestionował. Stworzenie „siódemek-U” w złożonej sytuacji stało się jedyną szansą uratowania prawie gotowego kadłuba i mechanizmów okrętów przed ich demontażem na pochylniach.

Bezpośrednie straty wskutek demontażu 6 kadłubów niszczycieli projektu 7 i przebudowy dalszych 18 wg projektu 7U wynosiły 23,86 (wg innych źródeł około 28) mln rubli. Dla porównania, budowa niszczyciela *Sokruszytelnyj* wyniósł 23,2 mln rubli, *Groziaszczij* – 28 mln rubli, a *Sierdityj* – 33,7 mln rubli.

Jeszcze droższe były utraty czasu. Gdyby nie decyzja o wstrzymaniu budowy niszczycieli projektu 7, wszystkie 53 okręty „stalinowskiej” serii weszły by do służby – o ile nie do końca roku 1938, jak żądał tego sekretarz generalny, to przynajmniej do lata 1941 roku. W rezultacie ZSRR do wybuchu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej posiadał we wszystkich czterech swoich flotach jedynie 31 nowych niszczycieli – 22 „siódemki” i 9 „siódemek-U”.

Do ciekawych wywodów prowadzi analiza ich bojowego wykorzystania. Z 28 „siódemek”, które weszły do służby w latach 1938-1942 (nie licząc straconego w trakcie holowania *Rie-*

*szytelnyj*) jednostki z Floty Oceanu Spokojnego (poza *Razumnyj* i *Razjariionnyj*) praktycznie nie uczestniczyły w wojnie. Tym samym, faktycznie w walkach z wrogiem uczestniczyło 18 niszczycieli. 10 z nich zostało zatopionych (włącznie z *Stierieguszczij*, wydobytym i odbudowanym). O ile uwzględnić w tych rozliczeniach niszczyciele projekt 7U, to z 36 walczących jednostek, zatонуło 18 – czyli równo połowa.

Biorąc pod uwagę przyczyny zatonięcia „siódemek” i „siódemek-U” to na minach utracono – 9 okrętów, wskutek bombardowań – 8, a z przyczyn nawigacyjnych – 1 (*Sokruszytelnyj*). Kolejnych 11 niszczycieli zostało ciężko uszkodzonych, w tym tracąc dziobowe względnie rufowe części kadłuba.

Największe straty poniosły „siódemki” od min, jednak nie świadczyło to o ich niskiej żywotności. Rzecz w tym, że na 9 „zatopionych” na minach jednostek przypada jeszcze kolejnych 9, które zdołano uratować (lub dla zatonięcia potrzebna była jeszcze kolejna, druga mina – jak to miało miejsce w przypadku *Gordyj* i *Smietliwyj*). Poza tym, 2 okręty zostały także trafione jedną torpedą: *Storożewoj* – przez kutry torpedowe, *Razjariionnyj* – przez okręt torpedowy. W obu przypadkach niszczyciele poniosły poważne uszkodzenia (pierwszy utracił część dziobową, a drugi – rufę), jednak utrzymały się na powierzchni i zostały później odbudowane. W ten sposób, na 20 eksplozji minowo-torpedowych doszło do zatopienia 9 niszczycieli, co stanowiło 45%. Te dane wskazują, że „siódemki” okazały się bardziej żywotne, od wszystkich ich zagranicznych odpowiedników okresu II wojny światowej. Jest przy tym prawdą, że żaden z radzieckich niszczycieli nie zdołał wytrzymać jednoczesnego uderzenia 2 min lub torped, choć w brytyjskiej czy amerykańskiej flocie były takie przykłady.

Jeśli porównać straty wśród „siódemek” z zniszczeniami, jakie spowodowały one przeciwnikom, bilans jest raczej smutny. Najprawdopodobniej, nie zatopiły one żadnej wrogiej jednostki i zestrzeliły nie więcej niż 30 samolotów, choć oczywiście, nie należy tych cyfr porównywać całkiem mechanicznie. „Siódemki” Floty Bałtyckiej i Czarnomorskiej po prostu nie posiadały równorzędnych przeciwników na morzu, i zadania, które przyszło im realizować, nie odpowiadały żadnym

przedwojennym planom. Przykładowo, ewakuacja wojsk z oblężonego Sewastopola czy Hanko – była zadaniem, do realizacji której niszczyciele nie stanowiły najlepszego środka.

Na zakończenie, nie sposób pominąć rolę, jaką odegrały „siódemki” w historii radzieckiego wojennego przemysłu stocznioowego. Po pierwsze, dały one bezcenne doświadczenie konstruktorom i budowniczym okrętowym. Po drugie, stały protoplastami całej dynastii okrętów. Nieprzerwana linia ewolucji radzieckich niszczycieli – projekty 7, 7U, 30, 30-bis, 56, 57, 58 – ostatecznie doprowadziły do współczesnych okrętów rakietowych nowego pokolenia. Jak by dziwnie nie brzmiało, lecz najlepszy na świecie klasyczny niszczyciel *Spokojnyj* (projekt 56) i krążownik rakietowy *Groznyj* (projekt 58) – były w prostej linii potomkami niszczycieli „stalinowskiej” serii. W tym sensie „siódemki” stały się pierwszym i najważniejszym krokiem do „Wielkiej Floty”, o której przed wojną marzył Stalin i którą mimo wszystko stworzono kilka dekad później.

**Ewolucja niszczycieli radzieckiej marynarki wojennej.**  
Rys. Siergiej Bałakin

Projekt 7



Projekt 7U



Projekt 30K



Projekt 30-bis



Projekt 56



Projekt 57



Projekt 58



## Załącznik 5

Fragment z „Raportu o działaniach bojowych 2 Dywizjonu Niszczycieli Eskadry Floty Czarnomorskiej od 22 czerwca 1941 r. do 1 kwietnia 1942 r.”

Na niszczyciel «Biesposzczadnyj» nurkowało 19 bombowców typu Ju 87. Wg szacunkowych podsumowań zrzucono 84 bomby, jedna bomba trafiła w pokład dziobówki. Procent trafień przy takim masowym nalocie był niewielki – 1,2%. Na niszczyciel «Biezupriecznyj» nadleciało 9 bombowców typu Ju 87 zrzucając około 36 bomb, bezpośrednich trafień nie było, lecz od bliskich eksplozji bomb uszkodzeniu uległ kadłub okrętu. 22 września 1941 r. na niszczyciele «Biesposzczadnyj», «Biezupriecznyj», «Bojkij» w czasie jednego dnia dokonano około 60 samoloto-nalotów grupami i pojedynczych przez faszystowskie lotnictwo. Generalnie zrzucono na okręty około 250 bomb, tylko jedno trafienie bezpośrednie. Tym samym, faszyci przy przeprowadzaniu masowych nalotów lotniczych na okręty posiadali trafienia rzędu 0,24%. Dla tak masowych uderzeń i tego typu samolotów jak Ju 87 to bardzo niski procent trafień. To wskazuje, że nie tak łatwo jest zatopić okręt torpedowy uderzeniami bombowymi, tym bardziej, gdy znajduje się w ruchu.

(OCWMA, f.144, d.913. Stylistyka dokumentu zachowana, błędy ortograficzne poprawione).

## Załącznik 6

Komitet Naukowo-Techniczny NKWMF

Tajne

UWAGI I WSTĘPNE ODPOWIEDZI NA PYTANIA DOTYCZĄCE KWESTII MANKAMENTÓW KADŁUBA, MECHANIZMÓW I UZBROJENIA NISZCZYCIELI «SOKRUSZYTELNYJ», «GROZNYJ», «GROMKIJ», «GRIEMIASZCZIJ», «GROZIASZCZIJ», «RAZUMNYJ» I «RAZJARIONNYJ», ZBUDOWANYCH WEDŁUG PROJEKTU 7

### A. WYWODY I UWAGI WYNIKAJĄCE BEZPOŚREDNIO Z DOŚWIADCZENIA BOJOWEGO I OPERACJI NISZCZYCIELI

#### 1. Kadłub

1. Wybuch miny na parawanach niszczyciela «Groziaszczij» w rejonie wręg nr 18-60, w odległości 10-20 m od burty, spowodował tak poważne uszkodzenie poszycia zewnętrznego, konstrukcji burt, pokrycia pokładu i drugiego dna, a także poprzecznych grodzi wodoszczelnych, że powstała konieczność wykonania kapitalnego remontu dużej części kadłuba (rejon wręg nr 21-66), trwającego około 17 dni oraz sporych robót kadłubowych w dokach.

2. Wybuch miny, w dziobowej części okrętu spowodował na jego środkowym odcinku kadłuba w rejonie wręg nr 135-136 wtórne deformacje, mające charakter przełomu kadłuba i pofałdowania górnego pokładu.

3. Wybuch miny spowodował uszkodzenie kadłuba nie tylko w miejscu eksplozji, ale również naruszył szczelność nitowanych połączeń zewnętrznego poszycia, platform, pokładów i grodzi wodoszczelnych w dostatecznie sporej odległości od centrum wybuchu. Pociągnęło to za sobą zatopienie nieuszkodzonych przedziałów i znaczącą utratę pływerności.

4. Postawienie niszczyciela «Groziaszczij» do doku celem wymiany skrzydeł śrub napędowych z paliwem w zbiornikach, doprowadziło do pożaru i eksplozji zbiornika paliwa w trakcie bombardowania i ostrzału artyleryjskiego doku, powodującego poważne uszkodzenie okrętu, w rezultacie którego przez 3 miesiące nie nadawał się do służby, to jest do końca kampanii roku 1941. Potwierdza to konieczność ostrego przestrzegania instrukcji o stawianiu okrętów na dok bez paliwa i amunicji.

5. Brak wcześniej przygotowanych kesonów dla przeprowadzania drobnych pod względem zakresu prac (remont śrub napędowych, sterów), które często zmuszały do stawiania okrętów do doku, zwiększając ich zagrożenie bombardowaniami i ostrzałem.

6. Lokalizacja i szerokość korytarza do pomieszczeń kabin oficerskich i umieszczenie drzwi na korytarzach stanowiły duże utrudnienie przy transporcie rannych na noszach. Pomieszczenie zapasowego punktu medycznego posiadało kręty i wąski korytarz, co poważnie utrudniało przenoszenie noszy z rannymi, wykorzystanie pomieszczenia izby chorych było utrudnione z powodu jego małych gabarytów i wąskich korytarzy, do niego prowadzących. W trakcie przeprowadzania zabiegów chirurgicznych na trasie przejścia niszczyciela «Razjarionnyj» i «Razumnyj» okazało się, że stoły w mesie nie nadają się do tego celu – są niskie i szerokie.

7. Charakter operacji, realizowanych przez niszczyciele, z reguły nie wymagał stosowania dużej prędkości, w związku z czym, tą ostatnią rozwijano rzadko. Były jedynie pojedyncze przypadki, gdy w trakcie akcji przez 15-20 minut rozwijano prędkość: 32 węzłów – «Gromkiy», 35 węzłów – «Groznyj», 34 węzły – «Razumnyj». Zwykle prędkość przy spokojnej pogodzie (do 5 stopni) w trakcie eskortowania transportowców nie przekraczała 12-15 węzłów. Przy realizacji operacji bojowych przez „bliźniacze” okręty i w składzie zespołów prędkość wahała się w przedziale 18-25 węzłów.

8. Prędkość wybierania łańcucha kotwicznego 12 m/minutę, była niedostateczna i przy nagłych atakach lotnictwa nie można było szybko zejść z kotwicy, w związku z czym w szeregu przypadków trzeba było łańcuch rozłączyć i rzucić wraz z kotwicą.

9. Zasięg niszczycieli zbudowanych według projektu 7 był znacznie mniejszy od specyfikacji i wyników z prób. Ograniczenie zasięgu wynikało z:

- a) zwiększenia zużycia paliwa wskutek zmiany warunków eksploatacji mechanizmów (patrz. W. 121),
- b) zmniejszenia średniej prędkości przy większości realizowanych operacji do 11-13 węzłów, zamiast 20 węzłów określonych dla prędkości ekonomicznej,
- c) zwiększenia wyporności okrętów do 2350 t wobec 1900 t na próbach wskutek instalacji dodatkowego uzbrojenia, wyposażenia, balastu, itp.,
- d) pogorszenia warunków eksploatacji w sensie nawigacyjnym (sztormy 5-8 stopni zamiast 1-2 stopni w trakcie prób),
- e) zmniejszenia zapasu paliwa, które po ułożeniu stałego balastu i zajęcia jednego ze zbiorników do celów specjalnych, został ograniczony o 70 t do 460 t zamiast 530 t. Z tej ilości około 20 pozostawało martwym ładunkiem, a 80-90 t zgodnie z zaleceniami sztabu Floty Północnej, miało pozostawać w charakterze „żelaznego zapasu” na nieprzewidywane okoliczności powrotu do bazy.

Tym samym faktyczny zapas paliwa do rozchodu dla określenia zasięgu wynosił 360 t.

W trakcie operacji eskortowych z prędkością 11-13 węzłów z konwojem i 20-24 węzły do spotkań z nim zasięg wynosił 1400 Mm wobec 2900-3000 Mm, osiągniętych w trakcie prób z obliczonym zapasem paliwa 510 t. W konkretnych przypadkach przy sztormowej pogodzie zasięg spadał jeszcze bardziej. Przykładowo, «Gromkij» przy całkowitym zużyciu zapasu 480 t paliwa przeszedł jedynie 920 Mm.

Przy operacjach wypadowych z prędkością 20-24 węzła zasięg wynosił jedynie około 800-900 Mm.

Przykładowo, dla spotkania konwojów niszczyciele wychodziły na otwarte morze tylko do 400-450 Mm od brzegu, mniej więcej na taki sam dystans oddalały się jednostki, odprowadzając konwoje transportowców, odchodzących do Anglii. Wspomnane dystanse określały nie względy techniczne, lecz granice zasięgu okrętów.

W toku wykonywania zadań eskortowych doszło do przypadku pełnego zużycia zapasów paliwa («Gromkij»), który o mało nie zakończył się tragedią. Niszczyciel «Sokruszytielnyj» otrzymał rozkaz pozostawienia ciężko uszkodzonego krążownika «Edinburgh» i odejścia do bazy celem uzupełnienia zapasu paliwa. Niszczyciel «Razumnyj» z powodu braku paliwa musiał przerwać udzielanie pomocy «Sokruszytielnyj».

W odznaczonej Orderem Czerwonego Sztandaru Flocie Bałtyckiej z racji ograniczonego TDW, na którym operowały okręty, nie występowały mankamenty tak małego zasięgu.

10. Z uwagi na niską dzielność morską niszczyciele projektu 7 na Północnym TDW w szeregu przypadków przy sztormowej pogodzie musiały przerywać operacje bojowe i wracać do bazy.

Na Bałtyku przypadków przerywania operacji ze wspomnianych przyczyn nie było.

11. Brak oznaczenia świecącą farbą dróg ruchu załogi na okręcie przy wyłączonym oświetleniu prowadziła do dramatycznych kontuzji obsady.

## 2. Uzbrojenie

### a) uzbrojenie artyleryjskie

12. W okresie od 22 czerwca 1941 do 1 lipca 1943 r. we Flocie Północnej były jedynie 2 przypadki krótkich starć okrętów projektu 7 («Sokruszytielnyj» i «Razumnyj») z niszczycielami przeciwnika, przy czym szkody poniesione przez jednostki nieprzyjaciela, pozostają nieznane. W tej sytuacji nie sposób określić efektywności artylerii głównej i urządzeń kierowania ogniem w warunkach starcia na morzu z równoważnym przeciwnikiem.

13. Ostrzał przez niszczyciel przeciwnika radzieckich okrętów z powodu śnieżnej zadymki (poza zasięgiem widzialności) daje możliwość określenia, że posiadają one przyrządy zdolne do określenia celu w warunkach złej widoczności (mgła czy śnieżyca). Oczywiście, że z pomocą tych urządzeń niszczyciel otworzył ogień do momentu pojawienia się celu i przy tym od razu z zadaniem zniszczenia.

14. Przy strzelaniu dział kal. 130 mm (B-13-II seria) miały miejsce liczne uszkodzenia strzelającego urządzenia, w tym wzmocnień dla wytłumiania odrzutu, co było efektem ich nieudanego rozmieszczenia na pokładzie.

15. Niszczyciele przeprowadziły znaczną liczbę strzałów do samolotów przeciwnika, zarówno stojąc w bazach jak i czasie przejścia morzem przy ochronie konwojów. Dla odpierania ataków samolotów niszczyciele wykorzystywały działa kal. 76,2 mm systemu 34-K, działa kal. 45 mm 21-K do ich wymiany na automatyczne działa kal. 37 mm 70-K oraz wielkokalibrowe karabiny maszynowe DK i Browning. Z chwilą otrzymania granatów kal. 130 mm z zapalnikiem dystansowym Flota Północna rozpoczęła organizację i sposoby prowadzenia ognia do samolotów z wykorzystaniem tych dział. Mimo niedostosowania artylerii głównej do prowadzenia ognia do samolotów, jej wykorzystanie w tym celu dało pozytywne rezultaty.

16. Duże zużycie amunicji przy strzelaniach niszczycieli Floty Północnej do samolotów w trakcie operacji konwojowych wykazało, że magazynki podręczne dla artylerii głównej, obliczone na 5 strzałów na lufę, są zbyt małe. Niezbędne jest ich powiększenie do minimum 10 strzałów na lufę. Pojemność magazynków podręcznych zabezpiecza wymagania strzałów.

17. W komorach amunicyjnych artylerii głównej niszczycieli Floty Północnej w czasie wojny zamontowano dodatkowe stelaże dla 15 pocisków - granatów z zapalnikiem dystansowym i oświetlających.

18. Działa plot. kal. 76 mm wykazały się jako pewny w działaniu środek przeciwlotniczy niszczycieli, szczególnie w przypadkach odpierania ataków samolotów nurkujących i lecących na dużym pułapie.

W przypadku tych dział trudne było uchwycenie celów przez celownik, bowiem celowniczy znajdowali się za tarczą ochronną, a ich pole widzenia ograniczało się do jego sektora. Tym samym więcej czasu wymagało odnalezienie celu, a mało pozostawało na samo strzelanie.

19. Największa liczba samolotów przeciwnika strąconych przez niszczyciele Floty Północnej była efektem strzelań automatycznych dział kal. 37 mm, które były najefektywniej działającym środkiem obrony przeciwlotniczej okrętów. Prosta organizacja i reguły kierowania ogniem dział automatycznych pozwalały na kierowanie nimi bezpośrednio przez dowódców dział.

20. Brak łączności automatów kal. 37 mm i wkm-ów ze stanowiskiem kierowania ogniem przeciwlotniczym utrudniał podział celów przy odpieraniu ataków lotniczych z różnych kierunków.

21. Z powodu braku jakiegokolwiek osłony obsługi dział kal. 37 mm i wkm-ów przed odłamkami bomb na szeregu niszczycieli Floty Północnej rozwieszono kamizelki ratunkowe.

22. Dalmierze, nie posiadające podstaw antywibracyjnych, a także posiadające je, lecz zamontowane w położeniu marszowym, ulegały uszkodzeniu w przypadku eksplozji bomb lotniczych w pobliżu burt okrętu.

23. W celu odparcia samolotów, atakujących równocześnie z różnych kierunków, niezbędne było użycie dział kal. 130 mm grupy dziobowej i rufowej rozdzielnie, co utrudniał system CUS.

24. Na niszczycielu «Sokruszytelnyj» od wstrząsu wskutek wybuchu bomb lotniczych w pobliżu burty doszło do awarii lunety centralnego naprowadzania.

25. Umieszczenie centralnego stanowiska w dziobowej części okrętu przy wejściu na minę («Groziaszczij») prowadziło do zatopienia wszystkich urządzeń i samego CU, po czym dla dalszej pracy schematu PUS wymagany był długi remont (grodz, wymiana poszczególnych części i kabli elektrycznych).

26. Winda do podawania amunicji do dział kal. 76,2 mm została umieszczona w sposób niewygodny. Rury podawania wychodziły do pomieszczenia dyżurnego dowódcy. Z tego powodu nie korzystano z windy, a amunicję podawano ręcznie.

#### b) uzbrojenie minowo-torpedowe

27. Brak pancерnej osłony urządzeń, rozmieszczonych na otwartym pomoście i sieci kablowej na okręcie, prowadził do ich awarii, tak jak to miało miejsce z nocnym celownikiem 1-N (na niszczycielu «Groziaszczij»).

28. W czasie wojny niszczyciele Floty Bałtyckiej i Północnej niejednokrotnie uczestniczyły w stawianiu zapór minowych. Przy tym, materialna część uzbrojenia minowego (szyny, progi, mocowania min w położeniu marszowym) działały pewnie i niezawodnie. Czas przeznaczony na załadunek 1 miny, wynosił średnio 60 sek. Przerwa między stawianiem dwóch min wynosiła 7-8 sek.

29. W trakcie eskortowania transportowców niszczyciele niejednokrotnie zrzucały duże i małe bomby głębinowe dla zniszczenia wykrytych lub domniemanych okrętów podwodnych przeciwnika. Warto zauważyć niewłaściwe mocowanie bomb, powodujące przypadki ich zerwania, a także trudności zrzucania bomb z rufy przy sztormowej pogodzie.

30. Zdarzały się częste przypadki zerwania, a w konsekwencji utraty parawanów. Przy czym w ciemnej porze doby fakt utraty parawanu można było stwierdzić dopiero przy ich podnoszeniu. Zdarzało się, że przez pewien czas okręt poruszał się bez ochronnego parawanu, o czym jego dowódca nie wiedział.

#### c) wyposażenie nawigacyjne

31. Większość urządzeń i przyrządów nawigacyjnych znajdująca się na centralnym stanowisku, w przypadku wstrząsów kadłuba okrętu przy eksplozji miny w pobliżu burty zrywała się z mocowań, ulegając częściowemu uszkodzeniu.

32. Przy włączeniu instalacji demagnetyzacyjnej klasyczne kompasy magnetyczne pracowały w sposób niezadawalający z powodu dużych błędów.

#### d) środki łączności i obserwacji

33. Środki łączności okrętów pod względem składu w pełni zabezpieczały realizację operacji bojowych, przeprowadzone przez niszczyciele w minionym okresie wojny.

34. Od wstrząsów dziobowych nadbudówek okrętów w trakcie prowadzenia ognia z obu dział artylerii głównej i przy eksplozji miny w pobliżu okrętu «Groziaszczij» przestały pracować automatyczne urządzenia nadajnika typu „Szkwał-M”, co naruszało ich normalną działalność.

35. Żeliwne obejmy, mocujące amortyzatory urządzeń C-3 (agregat radiowy), pękały od wstrząsów kadłuba okrętu przy wybuchu miny w pobliżu jego burty («Groziaszczij»).

36. Kabel zasilania linii urządzenia transmisji między sterówką a pomieszczeniem agregatu pociągnięty po osłonie kotłów z zewnątrz i miejscami nie był przykryty osłoną. Przy eksplozji pocisków przeciwnika przy burcie okrętu kabel ulegał uszkodzeniom, skutkiem czego przestawał działać.

37. Aparatura specjalna „TUVES”, zamontowana na niszczycielu «Groziaszczij» w czasie wojny, w miesiącu sierpniu 1941 r. nie miała bojowego zastosowania.

38. Znajdujące się na wyposażeniu reflektory o lustrze 35-cm i 45-cm, nie odpowiadały zarówno swoją konstrukcją jak i siłą światła. Przy strzelaniu własnych dział rozgrzewały się. Z uwagi na niewielką moc lamp sygnalizacja w porze dziennej była utrudniona.

39. Zamontowane na niszczycielach Floty Północnej urządzenia hydroakustyczne do wykrywania okrętów podwodnych typu ASDIC we wszystkich przypadkach odpowiadały stawianym wymaganiom. Część materialna urządzeń działała niezawodnie.

#### e) uzbrojenie chemiczne i sprzęt obrony przeciwchemicznej

40. Beczki z zapasem substancji dymotwórczej i płynnego degazyfikatora, przechowywane na górnym pokładzie, łatwo były niszczone przez odłamki bomb lotniczych i pocisków artyleryjskich, eksplodujące w pobliżu okrętu. Atmosfera w rejonie rozbitych beczek zostawała przy tym zakażona oparami substancji dymotwórczej. Załoga znajdująca się w pobliżu i nie stosująca środków obrony przeciwchemicznej, ulegała porażeniu oparami DW.

#### 3. Mechanizmy i systemy okrętowe

41. Wybuch miny przy burcie («Groziaszczij») doprowadził do utraty osiowości i wyłączenia z ruchu szeregu mechanizmów pomocniczych i urządzeń, w tym pompy pożarowej, wciągarki i innych mechanizmów, a także do zakleszczenia się łopatek turbowentylatora. Powstanie zakleszczenia wynikało z nieudanej konstrukcji tego ostatniego, którego ciężki kadłub miał swobodę przemieszczania się.

42. Nie wytrzymały wstrząsu przy eksplozji miny rurki chłodnic, których część pękła, a inne zostały osłabione wskutek zasolenia.

43. Deformacja kadłuba w rezultacie wybuchu miny doprowadziła do utraty osiowości linii wału napędowego.

44. Regulatory obrotów turbowentylatorów kotłowych, pomp wody pitnej, paliwowych, smaru na «Groziaszczij») w wyniku eksplozji miny w pobliżu kadłuba nie wytrzymały i uległy awariom.

Na niszczycielach Floty Północnej przy wybuchach bomb w pobliżu burt tego zjawiska nie zaobserwowano, bowiem z chwilą wybuchu działań wojennych regulatory zostały wyłączone.

45. Obecność jedynie 2 przenośnych pomp do usuwania wody na okrętach («Groziaszczij») nie zapewniała należytej efektywności w walce o utrzymanie niezatapialności pomieszczeń jednostek.

46. Do usuwania wody z zatopionych pomieszczeń («Groziaszczij») w charakterze środków podręcznych o odpowiedniej efektywności wykorzystywano pompę do przetaczania paliwa.

47. W walce o niezatapialność okrętu, miał miejsce przypadek, gdy uruchamiano eżektory, których pompy turbinowe były zniszczone i dlatego zamiast usunięcia wody z zatopionego przedziału doszło do dodatkowego zatopienia tego ostatniego.

48. Przy wejściu na minę dochodziło do naruszenia szczelności połączeń nitowanych zbiorników oleju, rozmieszczonych między pierwszym a drugim dnem, i prowadziło do zasolenia smaru. To ostatnie zjawisko trudno było kontrolować w warunkach bojowych, wobec czego mechanizmy i wały napędowe przez dłuższy czas pracowały na zasolonym oleju i silnie się nagrzewały. To zjawisko miało również miejsce i przy normalnej służbie («Groznyj») w sytuacji przesączania przez osłabione nity.

49. Brak rozdzielczych zaworów w systemie wentylacji powietrznej zbiorników paliwowych w przypadku zatopienia tych zbiorników prowadził do zalania również innych.

#### 4. Wyposażenie elektryczne

50. Wskutek wstrząsów kadłuba od wybuchów bomb i min, a także ognia własnej artylerii powstawały między innymi poniższe uszkodzenia:

- z powodu słabego mocowania do grodzi w wyniku wstrząsów odpadały z miejsc i ulegały uszkodzeniom aparaty telefoniczne,
- wypadały z gniazdek baterie akumulatorowe, co powodowało uszkodzenie sieci oświetlenia awaryjnego,
- obrywały się włókna oświetlające i rozbijały żarówki lamp typu otwartego,
- obrywały się osłony i plafony lamp podpokładowych,
- uszkodzeniu ulegały wkłady lamp Edisona, powodując zwarcia,
- odskakiwały pokrywy kontaktów zwykłego oświetlenia.

#### B. WYWODY I UWAGI WYNIKAJĄCE Z BIEŻĄCEJ SŁUŻBY NISZCZYCIELI W RÓŻNYCH WARUNKACH CZASU WOJNY

##### 1. Kadłub

52. Niszczyciele Floty Północnej zaliczyły znaczną liczbę uszkodzeń w trakcie wykonywania operacji bojowych na Morzu Barentsa, w warunkach pogody sztormowej.

W wyniku działania na falach powyżej 6 stopni kadłuby okrętów miały uszkodzenia w postaci:

- uszkodzeń zewnętrznego poszycia burt i pokładu dziobówki w części dziobowej w rejonie wręg nr

37-38, szczelin i pofałdowań, deformacji pokrycia niższych pokładów i platform, a także konstrukcji międzydennej w rejonie wręg nr 37-42,

a) osiadania pokrycia pokładu dziobówki w rejonie wręg nr 26-28 ze strzałką ugięcia do 200-280 mm

b) szczelin w arkuszach górnego pokładu w ostrych kątach wycięć i przy połączeniach spawanych bądź nitowanych,

c) wgniecen i szczelin w osłonach kotłów, ściankach nadbudówek i kabin,

d) deformacji drzwi wodoszczelnych, pokryw luków, co prowadziło do utraty wodoszczelności. W niektórych przypadkach uszkodzenia były poważniejsze: oderwanie części rufowej «Sokruszytielnij» i uszkodzenie końcówki w «Gromkij».

Wymienione uszkodzenia świadczyły o niedostatecznej miejscowej wytrzymałości, a także generalnej wytrzymałości końcówek niszczycieli, zbudowanych według projektu 7.

53. Dzielnosc morska niszczycieli w warunkach eksploatacji na Północnym TDW okazała się zupełnie niezadawalająca w rezultacie zalewania okrętów (zapadanie się w fale) i niedostecznej ogólnej oraz miejscowej wytrzymałości kadłuba.

Przy stanie morza 5-8 stopni z powodu silnego zapadania się w wodę i wstrząsów kadłuba od uderzeń fal dowódcy okrętów zwykle obniżali prędkość do 8-10 węzłów, a przy stanie morza 8 stopni i wyższym nawet do 5-8 węzłów, w niektórych przypadkach jednostki zawracały do bazy, przerywając realizację operacji.

Niszczyciele, idąc naprzeciw falom, zapadały się dziobem, przyjmując na pokład dziobówki masy wody, których wysokość na pokładzie dochodziła do 2,5-3 m. W tych warunkach niemożliwym było wykorzystanie uzbrojenia, zlokalizowanego na dziobówce, w szczególności dziobowego działka kal. 130 mm. Z powodu braku łamacza fal, woda rozlewała się dalej, swobodnie po całym górnym pokładzie okrętu, zalewając wyrzutnie torpedowe, działka czy nadbudówki. Ruch załogi po pokładzie był mocno utrudniony, a przy sztormie powyżej 6 stopni niemożliwy. Rufowe pomieszczenia, posiadające wejście z górnego pokładu, były niedostępne. Były przypadki zmywania za burtę członków załogi nie tylko z górnego pokładu, ale także z platformy reflektorów czy pomostów broni przeciwlotniczej. Przy fali powrotnej, fali z kątem kursowym 30°, a także przy wykonywaniu cyrkulacji woda silnie zalewała rufę. Wysokość masy wody sięgała 1,5 m. Przy prędkości 20 węzłów i wyższej, nawet przy spokojnym morzu, burtowe odpływy pogrążały się w wodzie, co powodowało, że znajdujące się tam automatyczne działko kal. 37 mm oraz bomby głębinowe zalewała woda, a w warunkach zimowych pokrywały się lodem.

54. W rezultacie przyjęcia poza projektem różnorodnych ładunków uzupełniających niszczyciele okazały się silnie przeciążone. Ich wyporność przy wyjściu na operacje dochodziła do 2400 t. W rezultacie przeciążenia wzrosło średnie zanurzenie okrętów do 4 m i uległa zmniejszeniu wolna burta.

Dawna i wcześniej już nierewelacyjna dzielność morska uległa istotnemu pogorszeniu. Okręty zaczęły się jeszcze bardziej zapadać w fale i przyjmować większe niż wcześniej, masy wody na pokłady.

55. Wszystkie niszczyciele Floty Północnej miały zamontowany stały balast:

«Groznyj» - 82 t,

«Gromkij» - 80 t,

«Griemiaszczij» - 71 t,

«Razumnyj» - 72 t

«Razjaronnyj» - 68 t.

Służba tych okrętów w warunkach gwałtownych sztormów przy różnym obciążeniu (przy zużyciu paliwa na otwartym morzu przy sztormie o sile 11 stopni, zamarzaniu na górnym pokładzie, dziobówce i nadbudówkach ponad 70 t ładu przy ruchu na otwartym morzu w czasie sztormu o sile do 8 stopni itp.) wskazywała na zadawalający stan stateczności jednostek (przy posiadaniu stałego balastu), zapewniający bezpieczne pływanie przy dowolnym stanie morza.

W czasie pogody sztormowej jednostki, z reguły, nie przyjmowały balastu ciekłego, za wyjątkiem kilku przypadków. Przykładowo, «Groznyj» przyjmował wodę do zbiorników paliwowych I i II przedziału maszynowego w ilości 50-60 t, a «Gromkij» - 56 t.

56. Boczne kołysanie niszczycieli przy stanie morza powyżej 8 stopni i prędkości około 8 węzłów sięgało 45°, a nawet 55° na burtę, co w istotny sposób utrudniało strzelanie zarówno z dział artylerii głównej jak i przeciwlotniczych, a także pracę załogi przy obsłudze mechanizmów, męcząc ludzi.

Wyposażenie pomieszczeń mieszkalnych i służbowych było słabo przystosowane do warunków kołysania. Przykładowo:

a) śpiący marynarze wypadali z hamaków,

b) z szaf i biurka, w magazynach, bufetach, kabinach i kubrykach wypadała ich zawartość, bowiem brak było specjalnych gniazd w półkach i zapór, poza tym większość szaf rozmieszczona była wzdłuż burt czyli w płaszczyźnie burtowych przechyłów,

c) brak dostatecznej liczby poręczy przy lukach, schodach itp.,

d) wyposażenie mieszkalne kabin i kubryków (stoły, ławki, przybory sanitarne i piśmienne, itp.) nie miały solidnych i wygodnych zamocowań.

57. Funkcjonujące przechyłomierze inercyjne nie zapewniały wskazywania rzeczywistych kątów przechyłu.

58. Płaska końcówka rufy nie pozwalała okrętom poruszającym się do tyłu tyłu osiągnięcia prędkości projektowej, a przy pogodzie sztormowej nawet jeszcze mniejszą.

59. Przetaczające się przez pokład okrętów fale powodowały w licznych przypadkach uszkodzenia i zmycia za burtę wyposażenia, urządzeń i zapasów, rozmieszczonych na górnym pokładzie. Zmywało zwoje cumów, lin, kabli, przechowywane w rufowej nadbudówce, amunicję, bomby głębinowe, uszkodzeniu ulegały wysięgniki parawanów, dziobowe i rufowe żurawiki łodziowe itp.

60. Doświadczenie działań niszczycieli wskazuje, że w warunkach bojowych niejednokrotnie musiały pokonywać pola lodowe. Powoduje to znaczne naprężenia konstrukcji kadłuba, a na poszyciu zewnętrznym pojawiają się liczne wgniecenia.

61. W warunkach zimowych górny pokład i znajdujące się na nim uzbrojenie i wyposażenie ulega silnemu oblodzeniu, co powoduje, że wykorzystanie uzbrojenia jest utrudnione, a niekiedy nawet niemożliwe. W niektórych przypadkach niszczyciele musiały przerywać operację i powracać do bazy.

62. Przy operowaniu niszczycieli na rzeczonym (Północna Dżirga) i innych płytkich torach wodnych niejednokrotnie dochodziło do uszkodzeń śrub napędowych, wskutek wystawiania ich krawędzi poza obrys jednostek.

63. Płasko rozklepane główki nitów szybko korodowały, w związku z czym przy deformacji kadłubów można było zaobserwować zjawisko, że przechodziły one przez przewierthy.

64. Zawiasy drzwi wodoszczelnych, zgodnie z dokumentacją, przymocowywano do ramy nitami. Praktyka wykazała bardzo liczne przypadki, że nity przerywały cienkie listwy drzwi, które się zrywały.

65. Waga kotwic była niedostateczna i przy postoju na kotwicy przy sztormowej pogodzie okręty dryfowały.

66. Kwestie ratowania załogi i środków ratunkowych była niedostatecznie przepracowana w trakcie projektowania niszczycieli. W rezultacie wszystkie przypadki zmywania ludzi za burtę kończyły się ich śmiercią. Będące na wyposażeniu niszczycieli korkowe pasy ratunkowe były bardzo niewygodne w użyciu, a poza tym nie przechowywano ich bezpośrednio na stanowiskach bojowych, lecz gdziekolwiek w nadbudówkach i w razie potrzeby nie można się było nimi posłużyć natychmiast.

67. Z powodu konserwacji mazutem lub olejem górnego pokładu trudno było na nim stanąć, a w przypadku kołysania było to zgoła niemożliwe.

68. Lekkie przegrody międzykabinowe i meble, wykonane z drewna, szybko tracą użyteczność (rozchodzą się) w swej dolnej części i cały czas wymagają skomplikowanego i drogiego remontu.

69. Zamontowana w pomieszczeniach mieszkalnych i służbowych izolacja jest niezadawalająca. Miało miejsce silne przegrzewanie burt, a przy mrozach następowało przemarzanie. Izolacja szybko się psuła i osypywała. Szczególnie wrażliwa była izolacja w rejonie niszczycieli. Z reguły izolację trzeba było wymieniać po 2 latach od wejścia jednostki do służby. Wzmocnienie izolacji, przeprowadzane w trakcie remontów okrętów, choć zmniejszało „pocenie się”, jednak nie usunęło mankamentów w pełni. Przykładowo pozostało „pocenie się” forniru w sąsiedztwie konstrukcji, zgnilizna w szafach magazynów i kabin czy obmarzanie haków do wieszania koi. W chłodnych porach roku rury nadmuchu wentylacji w ocieplanych pomieszczeniach pokrywały się grubą warstwą brudu. To pogarszało warunki bytowe w pomieszczeniach mieszkalnych i służbowych.

70. Zapas wody pitnej wynoszący 8 t był mały i nie odpowiadał ogólnej autonomiczności jednostek. W tym czasie zamontowane na pokładach urządzenia oczyszczające były skomplikowane w eksploatacji i dawały wodę niesatysfakcjonującej jakości, wobec czego z reguły ich nie stosowano.

71. Pokrywy luków, zarówno pomieszczeń wewnętrznych jak i na górnym pokładzie (przedział maszynki sterowej) były słabe pod względem konstrukcyjnym i nie zapewniały hermetyczności. Ich zamknięcia także były słabe i często się psuły.

72. Hamaki, meble i inne wyposażenie, rozmieszczone w pomieszczeniach bezpośrednio przy burtach i na sztywno do nich przykręcone, co utrudniało dostęp do burt w przypadku konieczności zaślepienia przebić, naprawy izolacji czy malowania.

73. Wyposażenie kabin oficerskich i załogowych posiadało szereg mankamentów, takich jak:

- a) stoły i krzesła niedostatecznie solidne, nogi i oparcia szybko się łamały,
- b) w pomieszczeniach załogowych mało wieszaków,
- c) osłony grzałek ogrzewania parowego cienkie i łatwo usuwalne,
- d) w kabinach mało szaf, a te co są kiepskiej jakości i zgodnie z planem nie zapewniały odpowiedniej ochrony umundurowania oficerów,
- e) przybory piśmienne, lampy na stołach, popielnice itp. nie odpowiadały warunkom okrętowym,
- f) w dwumiejscowych kabinach stół pozwalał na pracę tylko jednej osoby,
- g) meble w kabinach i mesie zbyt ciężkie,
- h) niekompletne umywalki w kabinach.

74. Na niszczycielach Floty Północnej etat marynarzy obejmował 231 ludzi, a stałych miejsc, łącznie z podwieszonymi hamakami było ogółem 161. Zmuszało to załogę do spania na stołach, ławkach, na pokładach bądź po 2 w kojach przeznaczonych dla jednej osoby.

Oficerów, z reguły znajdowało się na pokładzie 19-20, podczas, gdy kabiny były obliczone jedynie na 14 osób.

75. Na pomoście skoncentrowano znaczną liczbę stanowisk bojowych i zgodnie z etatem powinno się tam znajdować do 23 ludzi, co oznaczało ogromny tłok, utrudniający działanie dowódcy i stwarzający zagrożenie utraty personelu dowódczego w przypadku eksplozji pocisku czy bomby w pobliżu pomostu. Zamontowana konstrukcja wiatrochronów była niezadawalająca. Na pomostach powstawały silne podmuchy powietrza utrudniające pracę załódze.

## 2. Uzbrojenie

### a) Uzbrojenie artyleryjskie

76. Konstrukcja pokryw łączących skrzynki amunicji podręcznej z zabezpieczeniem przed przypadkowym odpaleniem nie pozwalała na ich otwarcie,

77. Przyrządy artyleryjskie działały dobrze, lecz często się psują wskutek uszkodzeń ołowianych osłon (zwłaszcza na zgięciach) doprowadzających przewody.

### b) Uzbrojenie minowo-torpedowe

78. Załadowanie do wyrzutni torpedowych zapasowych torped ze stelaży w trudnych warunkach panujących na Morzu Barentsa było niemal niemożliwe. Poza tym przechowywane na stelażach torpedy zapasowe, były w czasie rejsu silnie zalewane wodą i rdzewiały. Ze wskazanych przyczyn, a także dla obniżenia przeciążenia okrętów, w marcu 1942 r. na rozkaz dowódcy Floty Północnej z niszczycieli usunięto wszystkie torpedy zapasowe.

79. Przy zalewaniu wyrzutni torpedowych wodą ta ostatnia dostawała się do mechanizmu obrotowego, która w warunkach zimowych zamarzała. Doświadczenie okrętów Floty Północnej pokazuje, że z oblodzeniem mechanizmów obrotowych przy zalewaniu i sztormowej pogodzie można było walczyć stosując smar Nr 21.

80. Burtowe przełączniki rozmieszczone na fundamencie wyrzutni torpedowych często ulegały uszkodzeniom od uderzeń fal.

81. Przy strzelaniu torpedowym, w przypadku konieczności wykorzystywania rufowego PUS umieszczonego na pomoście rufowym, dalmierz nie mógł określać dystansu przy kątach kursowych (w sektorze 0-30-40° na każdą burtę), bowiem przeszkadzały temu nadbudówki, zaś gorące gazy z komina wprowadzały zakłócenia w optyce dalmierza.

82. Na tych niszczycielach, gdzie magnetometr stał pod skrzydłem części pomostu («Griemiaszczij», «Gromkij») kąty obserwacji uległy silnemu skróceniu.

83. W warunkach pogody sztormowej nie należy przetaczać bomb głębinowych na wózku bombowym, bowiem ten ostatni nie posiada uchwytów do torów.

### c) Wyposażenie nawigacyjne

84. Lokalizacja pomostu i sterówki na różnych platformach nadbudówki dziobowej poważnie komplikowała pracę nawigatora, zarówno w warunkach normalnych jak i bojowych.

W tej sytuacji etatowe pomieszczenie nie było należycie wykorzystane, a w zamian załoga stanowiła obsadę tak zwanej „uszczelki”.

### d) Środki łączności i obserwacji

85. Kable zasilające urządzenia radiowe, przechodzące przez spojenia, znajdujące się w pomieszczeniu agregatów, łamały się przy sztormowej pogodzie. Załoga wykonała w tym miejscu obejścia w postaci złączki.

86. Koncentracja punktów łączności radiowej w nadbudówce dziobowej obniżała żywotność środków łączności, bowiem trafienie bomby czy pocisku artyleryjskiego w tę nadbudówkę mogła od razu uszkodzić całą aparaturę radiową.

87. Ogrzewanie stanowisk łączności przy pomocy grzałek elektrycznych było niedostateczne, w rezultacie czego dochodziło do „pocenia się” i zbierania wilgoci na ściankach, a zimą do ich obmarzania.

88. Stosowanie normalnych we flocie megafonów w warunkach śnieżnej pogody było bardzo utrudnione.

89. Rury głosowe, przechodziły przez miejsca mające różną temperaturę. W porze zimowej pociły się i obmarzały, tworząc w niektórych miejscach lodowe korki, co wyłączało je z użytku.

## 3. Mechanizmy i systemy

90. Bezdymne spalanie w kotłach przy forsowaniu mocy trudno utrzymać, szczególnie w momencie zmiany trybu prac urządzeń, do których dochodziło szczególnie często w trakcie nalotów nieprzyjacielskiego lotnictwa. Unoszący się z komina dym silnie utrudniał prowadzenie ognia do samolotów.

91. Silne iskrzenie kotłów ma miejsce w momencie forsowania mocy. To ostatnie tłumaczy się obecnością sporego zanieczyszczenia sadzą przewodów kominowych i rurek grzewczych, które przy czyszczeniu kotłów nie dawało się usunąć z powodu braku odpowiedniej metody czyszczenia.

92. Automatyczne zasilanie systemu „Mumord” zostało w początku działań wojennych usunięte z kotłów okrętów Floty Północnej, a zasilanie kotłów odbywało się ręcznie.

93. Duża zawartość tlenu w wodzie zasilającej, dochodząca do 1 mg/l, zamiast 0,1 mg/l zgodnie ze specyfikacją i brak urządzenia do uzdatniania wody zasilającej doprowadziły do tego, że średnia

liczba godzin pracy rurek grzewczych nie przewyższała 5000 godz., po czym następowała masowa wymiana rurek kotłowych.

94. Komory parowe na swej całej długości mają ślady korozji, szczególnie w strefie lustra parowania, gdzie głębokość wgryzów wynosiła od 1-1,5 do 2,0-2,5 mm. Rozwalcowania rurek grzewczych 13-18 rzędu posiadały silne wgryzy w postaci licznych odrębnych głębokich dziurek («Sokruszytielnyj», «Groznyj»). Komory wodne pod względem korozji znajdowały się w dobrym stanie.

95. Zamontowane w kotłach przepustnice przegrzewaczy pary ulegały deformacji i wyszły z przewodnic. W efekcie deformacji przepustnic rurki przegrzewaczy pary ulegały silnemu wygięciu, co utrudniało pracę przegrzewaczy pary.

Rurki przegrzewaczy ulegały silnej korozji z powodu stałej obecności wilgoci w ich wnętrzu, wskutek przepuszczania pary przez zamocowane na rurach kotłowych zawory i skraplania kondensatu pary w wygięciach rurek. Opracowane w tym zakresie sposoby ochrony przegrzewaczy pary okazały się nieefektywne.

96. Zaobserwowano silną korozję turbiny niskiego ciśnienia, szczególnie w zakresie wtórnego przepływu pary. W tej strefie warstwa rdzy sięga 5-7 mm. Żebra na szczycie kondensatora, mające wysokość 7 mm, są przedzwiałe do podstawy. Łopatki turbin i łącznik posiadają korozję o głębokości od 1 do 1,5 mm.

97. Po oczyszczeniu na niszczycielu «Gromkij» kadłuba turbiny i kondensatora 7 grudnia 1940 r. zebrano 15 wiader rdzy. Przy okazji kolejnego oczyszczania 10 listopada 1941 r. z kadłuba kondensatora usunięto 5 wiader rdzy. W roku 1942 nie zaobserwowano żadnych ulepszeń w tej kwestii.

Malowanie części wewnętrznych minia nie dało żadnych oczekiwanych rezultatów. Po 1,5 miesiącach eksploatacji turbin niszczyciela «Sokruszytielnyj» po dokonaniu malowania pod ostatnią warstwą odkryto warstwę rdzy o grubości do 3 mm.

98. Zawory manewrowe turbin głównych są nieudane pod względem konstrukcyjnym i mają następujące mankamenty podstawowe:

- trzeba wykonać wiele obrotów kołem napędowym zaworu by zmieniać reżim pracy turbin,
- mają ciasne obroty,
- nie zabezpieczają szczelnego zamknięcia, szczególnie zawór ruchu wstecz.

99. Z uwagi na skomplikowane przełączanie zaworów i spory czas wymagany do realizacji tego zadania (według obiegowki szefa Zarządu Technicznego WMF - 10 min.), załogi okrętów z reguły w czasie wojny sporą część pochodów realizowały przy otwartych dyszach pełnej prędkości, i regulowały liczbę obrotów przy wszystkich prędkościach za pomocą dławienia pary w zaworze manewrowym, co jednak mocno obniżało efektywność siłowni.

100. Z uwagi na silną korozję w reduktorach we wszystkich turbinach zaobserwowano duże zużycie białego metalu. W końcu 1942 r. uszczerbek sięgał 0,8-0,85 mm, co zmusiło do zwiększenia smarowania ząbienia urządzenia. W związku z tym zaobserwowano podwyższenie poziomu szumów przełożenia w porównaniu z wcześniejszym («Sokruszytielnyj»). W celu zmniejszenia obciążenia koła reduktora i wirników turbin załoga wpadła na pomysł podkładania pod część wspornika łożowanej podkładki.

101. Na niszczycielach «Groznyj» i «Sokruszytielnyj», na których zamontowano system odsysania pary z odsalaczy, stosowany na jednostkach projektu 7-U, przy normalnej pracy separatora oleju, czopy turbin znajdowały się w zadawalającym stanie. Na niszczycielu «Gromkij», na którym nie zamontowano systemu odsysania pary z odsalaczy, separator oleju nie pracował, a czopy turbin miały silną korozję, choć zabezpieczanie łożysk olejem było prowadzone w ten sam sposób jak na innych okrętach.

102. W trakcie kontroli w listopadzie 1942 r. szczelin promieniowych w kondensatorach odsalaczy ustalono, że dziobowy odsalacz wewnętrzny został silnie zdeformowany i szczeliny pod względem wielkości poziomych zmniejszyły się do 0,1-0,15 mm, podczas gdy w górnej części sięgały 1 mm («Groznyj»).

103. Na niszczycielu «Gromkij» przy kolejnym otwarciu turbin stwierdzono uszkodzenie w 3 i 9 rzędzie łopatek wirnika oraz 4 i 9 rzędzie łopatek kierowniczych. Uznano, że przyczyną uszkodzeń łopatek było zmniejszenie szczelin wskutek deformacji kadłuba turbiny. Zmniejszenie szczelin nastąpiło o 3-5 mm w stosunku do przyjętych.

Stwierdzono również zardzewienie podpory, która nie dawała możliwości swobodnego rozszerzania kadłuba.

104. Regulatory liczby obrotów wszystkich urządzeń pomocniczych, za wyjątkiem turbogenerатора, zostały wyłączone wraz z początkiem wojny. Przez 1,5 roku eksploatacji nie doszło do żadnych awarii z powodu nadmiernego wzrostu prędkości obrotowej tych mechanizmów.

105. Ze wszystkich niszczycieli Floty Północnej usunięto urządzenia chłodnicze jako niewykorzystywane.

106. Toczne łożyska nośno-oporowe pomp turbinowych wykonane przez zakład „Szarikopodszipnik”, psuły się po 80-100 godzinach pracy i trzeba je było wymieniać. Charakterystyczną oznaką zniszczenia były drobne szczelinki na powierzchni kulek i uszkodzenie obejmujące.

Łożyska toczne, wykonane przez szwedzką firmę SKF i zamontowane w zamian, pracowały normalnie przez około 1500 godzin.

107. Łożyska oporowe turbinowych pomp ppoż. pracowały poprawnie jedynie przy ciśnieniu w magistrali pożarowej nie przekraczającym 10 atm. Przy zwiększeniu ciśnienia do 16 atm. obserwowane było silne zużycie białego metalu z powierzchni roboczej poduszek oporowych.

108. Z powodu niezadawalającej pracy elektrycznej pompy typu zębatego do wody pitnej (szybkie zużycie kół zębatach), w zamian na okrętach zainstalowano pompy systemu Worthingtona.

109. Przy stanie morza 5 stopni i wyższym miały miejsce przypadki zalewania wodą rur tłoczonych turbowentylatorów kotłowych i elektrycznych wentylatorów przedziałów maszynowych. W niektórych przypadkach rury turbowentylatorów kotłowych były zalane całkowicie, a pod naciskiem słupa wody dochodziło do uszkodzeń ich łopatek («Gromkij»).

Zamontowanie na rurach tłoczonych elektrycznych wentylatorów specjalnych tarcz ochronnych zmniejszyło ilość przedostającej się wody, lecz stwarzało spory dodatkowy opór, powodujący że, w istotny sposób zmniejszała się ich wydajność, prowadząca do wzrostu temperatury w pomieszczeniach maszynowych.

Na niszcycielu «Gromkij» pozytywny efekt dało zamontowanie zamiast rury turbowentylatora kotła Nr 3 obrotowej rury kielichowej o wysokości około 1000 mm.

110. Przy małej prędkości okrętów turbinowa pompa pożarowa przestała pobierać wodę, spadało ciśnienie w magistrali pożarowej. Prowadziło to do wniosku, że we wszystkich mechanizmach pracujących na indywidualnym smarowaniu zmniejszenie ilości wody chłodzącej zwiększało temperaturę łożysk.

111. Od mechanizmów pomocniczych z zasilaniem turbinowym zamontowano odgałęzienia na kondensator główny. Przy włączeniu systemu odgałęzienia obserwowany był spadek próżni, co spowodowało, że załoga prawie nie korzystała z tego systemu.

112. Czopy wałów pod kątowymi uszczelnieniem miały korozję o głębokości 0,05-0,08 mm. Poza tym obserwowane było wypracowanie wału o głębokości 0,1-0,15 mm. W rezultacie na «Groznyj» w całym okresie eksploatacji okrętu trzeba było czopy wałów niektórych mechanizmów dwukrotnie przetoczyć na obrabiarkę.

113. Na wszystkich okrętach silna korozja dotknęła rurociągi wody pitnej i sanitarnej, do i odprowadzania pary od odsalaczy oraz magistrale pożarowe. W materiale jednorodnym, znajdującym się w pobliżu połączeń, tworzyła się duża liczba zanieczyszczeń.

W związku z tym na «Sokruszytelnyj» w czasie remontu gwarancyjnego w 1941 r. dokonano całkowitej wymiany rurociągu wody pitnej i sanitarnej, a częściowego - magistrali pożarowej.

114. Zdarzały się przypadki rozsadzania dysz pożarniczych i odcinków rurociągu pożarowego znajdujących się na górnym pokładzie zalanych wodą w porze zimowej. Odnotowano przypadku częstego pęknięcia węzłów pożarniczych.

115. System ogrzewania parowego posiada poniższe mankamenty:

- a) cienkościenne rury szybko się psują - pojawiają się zanieczyszczenia,
- b) pomieszczenia na dziobie i rufie okrętów są słabo ogrzewane,
- c) źle działa część urządzeń, zwłaszcza przy zasilaniu ogrzewania parowego przez kocioł pomocniczy.

116. System podgrzewania paliwa w zbiornikach na niszcycielach Floty Północnej nie miał zastosowania.

117. Z powodu częstego zasolenia kondensatu z kondensatora głównego przez system ogrzewania parowego (prysznice, łaźnie, kambuz) ten ostatni został odłączony od chłodnicy, a cały kondensat ogrzewania parowego usuwano bezpośrednio za burtę.

118. Zawory igłowe w systemie przedmuchiwania wysokiego ciśnienia po miesiącu eksploatacji od chwili czyszczenia zaczynają przepuszczać, a ciśnienie w magistrali przedmuchu sięga 5 atm., nawet w przypadku pełnego zamknięcia zaworów we wszystkich mechanizmach pomocniczych.

119. Konstrukcja wylotów zaburtowych zaworów usuwających wodę niezadawalająca, wskutek czego dochodziło do zwrotnego napływu wody zza burty. Miał miejsce wypadek, zatopienia przedziału kotłowego przez wodę zaburtową, która dostała się przez wylot zaworu osuszania.

120. Niżej wymienione urządzenia kontrolno-pomiarowe nie odpowiadają wymogom eksploatacji i z tego powodu nie są wykorzystywane przez załogę:

- a) elektryczny miernik szczelności, zainstalowany na stanowisku energetyki,
- b) urządzenia do pomiaru paliwa, zawodne w pracy i złożone w swej budowie,
- c) urządzenia do pomiaru spalin, pracujące w sposób niesatysfakcjonujący, bowiem obiektyw przyrządu pokrywał się sadzą.

121. Rzeczywiste zużycie paliwa w warunkach działań bojowych okazało znacznie wyższe niż w trakcie prób odbiorczych okrętów.

Zwiększenie zużycia wyjaśnia się zmianami warunków eksploatacji mechanizmów w porównaniu z obliczeniami czy próbami:

- 1) zwiększenie liczby działających kotłów i mechanizmów pomocniczych (2-3 kotły zamiast 1 wg obliczeń czy prób),
- 2) zwiększenie liczby pracujących dysz turbin głównych celem poprawy manewrowości okrętu (pełne otwarcie lub przemienne krążownicze kombinacje zamiast ekonomicznych według obliczeń i prób),
- 3) przełączeniem mechanizmów na schemat bojowy,

- 4) praktycznie nieuniknionego dużego zanieczyszczenia kotłów w warunkach służby bojowej,
- 5) pogorszeniem reżimu termicznego urządzeń układu maszynowo-kotłowego drogą:
  - a) obniżenia temperatury kondensatu w kondensatorach głównych z powodu niewłaściwej pracy zamkniętego systemu zasilania,
  - b) obniżenia temperatury podgrzewania wody zasilającej z powodu zmniejszenia ciśnienia przepracowanej pary, co było efektem niezadawalającej pracy systemu odprowadzania pary od dławicy mechanizmów pomocniczych.

#### 4. Wyposażenie elektryczne

123. W trakcie rejsów moc jednego turbogeneratorsa była niedostateczna i dlatego pracowali 2 generatory, obciążenie (przy włączonym systemie demagnetyzacyjnym) wahało się od 40 kW do 80 kW, najczęściej wynosząc 60 kW (dla obu generatorów).

124. Oporność izolacji uzwojenia turbogeneratorów wyprodukowanych przez zakład „Elektrosiła” wskutek „pocenia się” ich przy przegrzewaniu turbin głównych i mechanizmów pomocniczych, a także zasysania oparów smaru, często spadała niemal do zera. To tłumaczy się niedostateczną odpornością izolacji na zakłócenia i olej.

W tych przypadkach, gdy należało uruchamiać turbogeneratory, słaba izolacja pozwalała im przepracować 15-20 minut, a następnie wyłączała obciążenie. Poza tym, lokalizacja turbogeneratorów w przedziałach turbinowych utrudniała ich obsługę i obniżała niezawodność pracy, bowiem uszkodzenie rur parowych w przedziale turbinowym prowadziło do wyłączenia generatora («Griemiaszczij»).

125. Turbogeneratory zamontowane na niszczycielach miały następujące wady:

- a) silne iskrzenie pod szczotkami, wskutek instalacji szczotek niewłaściwej marki, wibracja generatorów i szybkie zużycie kolektorów wskutek wysokich obrotów generatora,
- b) nieudany system wentylacji – powietrze do wentylacji generatora napływało od strony gorącej turbiny i w konsekwencji jeszcze dodatkowo ogrzewało generator. Poza tym strumień powietrza na generator niósł ze sobą olej z łożyska turbiny.

126. Generatory wysokoprężne, zamontowane na niszczycielach jako awaryjne, wykorzystywano w trakcie postojów na kotwicy i w nieprzygotowanych bazach jako normalnie pracujące urządzenia, co prowadziło do szybkiego zużycia ich silników – silników wysokoprężnych firmy „Ruston”. Poza tym na wszystkich niszczycielach odnotowano silną wibrację generatorów wysokoprężnych.

127. Na wszystkich silnikach elektrycznych urządzeń pomocniczych (wciągarki kotwiczne, wentylatory, sprężarki, pompy itp.) zlokalizowanych w przedziałach maszynowych i kotłowych, a także w lukach czy innych wilgotnych pomieszczeniach (pralnia, łaznia, toalety, myjnie naczyń) zaobserwowano rdzewienie biegunów, obniżenie oporności izolacji, w niektórych przypadkach nawet do zera i przebicia samej izolacji.

128. Urządzenia rozruchowe silników elektrycznych pomp, umieszczonych w zasobniach przedziałów kotłowych i maszynowych i w wilgotnych pomieszczeniach, przestawały działać wskutek wilgoci, zanieczyszczeń czy trafiającego oleju. Zdarzały się przypadki spadku do zera odporności izolacji w następstwie jej przegrzania czy przerdzewienia elementów wewnętrznych.

Na niektórych niszczycielach («Groznyj» i inne) załogi przeniosły urządzenia rozruchowe z zasobni przedziałów maszynowych i kotłowych na górę, montując ponad platformą, co spowodowało, że stan ich izolacji okazał się lepszy.

129. Ze wszystkich pokładowych i wewnętrznych wentylatorów elektrycznych (29 szt.) na niszczycielach Floty Północnej wykorzystywano jedynie te, które obsługiwały kubryki, pozostałe uruchamiano bardzo rzadko lub nie uruchamiano wcale.

130. Znaczna część wentylatorów elektrycznych była ustawiona tak, że dostęp do ich silników elektrycznych, a tym samym i obsługa, były silnie utrudnione.

131. Silniki elektryczne wentylatorów maszynowych w czasie pogody sztormowej były zalewane wodą przez nawiewy (rury) wentylacji maszynowej, co powodowało, że skuteczność ich izolacji obniżała się do zera, powodując przebicia, skutkiem czego dochodziło do uszkodzeń samych silników.

132. Silniki elektryczne wentylatorów przenośnych przechowywano na pokładzie górnym i w trakcie rejsów były one zalewane wodą, co uszkadzało izolację, bieguny, szczotki silników i inne elementy, które rdzewiały.

133. Zamocowanie osłony wentylatora maszynowego do korpusu silnika elektrycznego było bardzo skomplikowane i niewygodne, tak, że przy demontażu zawsze pozostawało wiele sworzni.

134. Sterowy napęd elektryczny, zamontowany na niszczycielu «Groznyj»), wymagał dla właściwej pracy bardzo starannego i troskliwego dozoru, bowiem zgodnie z charakterem działania urządzenia liczba włączeń styków sięgała 800-1000 na godzinę.

135. Silniki elektryczne napędu sterowego na niszczycielu «Groznyj» były wodoszczelne. W rezultacie woda trafiająca do przedziału sterowego, szczególnie przy sztormowej pogodzie, przenikała do stacji rozruchowej, obniżając oporność jej izolacji.

136. Sterowy napęd elektryczny, wykonany na szeregu niszczycieli według systemu „Ward-Leonard”, wykazał dużą niezawodność działania i wymagał zdecydowanie mniejszej opieki niż elektryczny napęd z elementami magnetycznymi.

137. Zastosowanie stacji kontaktowych do napędu elektrycznego wciągarek niszczycieli sprawdziło się, napęd elektryczny pracował sprawnie, choć trzeba zauważyć poniższe mankamenty:

a) przy strzelaniu dział artylerii głównej na stanowiskach kierowania wciągarkami z powodu wstrząsów w amperomierzach wyskakiwały strzałki. Załoga ustawiła amperomierze na gumowych podkładkach, co dało pozytywny rezultat,

b) z powodu przedostawania się wody do hamulca elektrycznego jego elementy rdzewiały, zaś przy niskich temperaturach gęstniał smar. W obu przypadkach hamulec nie działał,

c) z powodu przedostawania się wody wewnątrz urządzenia utleniało się, a następnie podgrzewały jego segmenty, zaś poszczególne elementy wykonane z żelaza, rdzewiały i niszczały.

138. Podstawy stanowisk kierowania wciągarkami na niektórych niszczycielach («Gromkij» i inne) wykonane z materiałów innych niż stal ulegały zniszczeniu pod wpływem fal, co oznaczało, że musiały i tak zostać zastąpione stalowymi.

(„Sbornik matieriałow po wojennomu kopablestrojeniju” № 2, NTK WMF, 1944.  
Tekst z nieznacznymi skrótami)

**Jeden z niszczycieli Floty Oceanu Spokojnego projektu 7 (prawdopodobnie *Rietiwij*, choć precyzyjnie nie udało się zidentyfikować do chwili obecnej), przez krótki czas posiadał niezwykłą sylwetkę z powodu zastosowania zaokrąglonych tarcz dział B-13-2s i daszków nad nimi, rozłożonych na nadbudówkach. Co prawda, daszki zostały szybko zdemontowane i niszczyciel praktycznie nie różnił się od swych „współbraci” budowy 1941-1942.**

**Fot. zbiory Siergieja Bałakina**



## Literatura i źródła

Afonin NN, *Schodili so stapielej esminy* – „Sudostrojenije”, Nr 5, 1985.

Balakin SA, „Griemiaszczij” i drugije. Eskadriennye minonoscy projekta 7” – „Morskaja Kollekcija”, Nr 2, 1996.

Balakin SA, „Soobrazitielnyj” i drugije. Eskadriennye minonoscy projekta 7U” – „Morskaja Kollekcija”, Nr 6, 1997.

Balakin SA, *Bojewoj put esminca „Strasznyj”* – „Citadel”, Nr 1, 2000.

Biereznoj SS, *Krejsera i minonoscy*, Moskwa, Wojenizdat, 2002.

Bierezowskij NJ i drugije, *Bojewaja lietopis Wojenno Morskogo Flota 1917-1941*, Moskwa, Wojenizdat, 1993.

Wo Wladiwostok „Riesztyelnyj” nie prisziel – „Gangut”, Nr 21, 1999.

Workow SS, *Flag na gafiele*, Moskwa, Wojenizdat, 1962.

Workow SS, *Sprawka-dokład o bojowych dejstwiach ekipaža eskadriennogo minonosca „Soobrazitielnyj” 3-go diwizjona esmincew eskadry CzF w Wielikuju Otieczestwiennuju wojnu 1941-1945*, rękopis, 1970 (przechowywany w zbiorach Sewastopolskiej Biblioteki Wojennej).

Georgizon BW, *Remont bojowych powieżdienij esminca Bodryj w 1942-1943 gg* – „Sudostrojenije”, Nr 2, 1979.

Gołowko AG, *Wmiestie c flotom*, Moskwa, Wojenizdat, 1976.

Jeżow BA, *Baltijskie kupieli lejtnanta Jeżowa* – „Citadel”, Nr 1, 2000.

*Istorija otieczestwiennogo sudostrojenija t. 4*, Sankt Petersburg, Sudostrojenije, 1996.

Kolesnik PW, Noga NF, *Sbornik taktičeskich primierow dejstwij sił WMF po opytu Wielikoj Otieczestwiennoj wojny 1941-1945*, Leningrad, WWMU im. M.W. Frunze, 1982.

Koppel WE, *Trudnyje mili „Smyszlonij”* – „Gangut”, Nr 20, 1999.

Koppel WE, *Juminda – rokowej mieridian Baltiki* – „Gangut”, Nr 25-26, 2000-2001.

Kotow MW, *Remont i modernizacja korabliel otieczestwiennogo WMF w pierwoje posliewojennoe diesiatilietije (1945-1955)*, Sankt Petersburg, izd. SPbWMI, 2000.

Kotow MW, *Posliewojennaja modernizacja i piereoborudowanije EM projekta 7 i 7y* – „Tajfun”, Nr 7, 2001.

Kotow MW, *Poslednaja „siemierka”* – „Sudostrojenije” Nr 2, 2006.

Krasikow BJ, *Opyt borby za żiwucześć korabliel i sudow Krasnoznamennogo Czernomorskogo flota w Wielikuju Otieczestwiennuju wojnu 1941-1945*, Leningrad, 1976.

Lebidinskij MB, *Powiest o „Silnom”*, Wybörg, 1995.

Lifszic AL., Szczedrołosiew WW, *Eskadriennij minonosec „Razumnyj”* – „Gangut”, Nr 37-38, 2006.

Morin AB, *Eskadriennye minonoscy tipa „Gniewnyj”* – Biblioteka „Gangut”, Nr 3, Sankt Petersburg, 1994.

*Na stapeliach pod ogniem*, Leningrad, Lenizdat, 1986.

Nikiforow PI, *„Poslednij pochod „Sokruszytielnogo”* – „Gangut”, Nr 7, 1994.

Nikołajew BD, Pietruchin PA, *My s „Griemiaszcziego”*, Moskwa, Wojenizdat, 1961.

NTK NKWMF, *Sbornik matieriałow po wojennomu korabliestroeniju*, Nr 2/1944, 4/1945, 6/1945, 8/1947.

Pietrow PW, *Sowietsko-finlindskaja wojna na morie. Razwiedywatielno-nabiegowyje operacii Otriada lekkich sił i 3-go diwizjona esmincew Krasnoznamennogo Baltijskogo flota* – „Tajfun”, Nr 9, 2000.

Platonow AW, *Eskadriennij minonosec „Storożewoj”* – „Gangut” Nr 9, 1995.

Platonow AW, 6 oktiabria 1943 goda: „cziernyj” dień Czernomorskogo flota – „Gangut”, Nr 10, 1996.

Platonow AW, *Enciklopedija sowietskich nawodnych korabliel 1941-1945*, Sankt Petersburg, Polygon, 2002.

Platonow AW, *Sowietskie minonoscy*, Sankt Petersburg, Galeja Print, 2003.

Platonow AW, *Tragiedii Finskogo zaliwa*, Moskwa-Sankt Petersburg, Eksmo/ Terra Fantastica, 2005.

Russkij archiw *Wilikaja Otieczestwiennaja*. T. 12 (1-2), Moskwa, Terra, 1997.

Sagojan AA, *Korabielnaja artillerija w Wielikoj Otieczestwiennoj wojnie*, Moskwa, Wojenizdat, 1952.

Samus DJ, *Na mostikie „Stojkogo” (pierwyje dni wojny)* – „Citadel”, Nr 2, 1998.

*Sprawocznik po korabielnomu sostawu Krasnoznamennogo Baltijskogo flota*, Moskwa-Leningrad, NKWMF, 1940.

*Sprawocznik po korabielnomu sostawu Siewiernogo flota*, Moskwa-Leningrad, NKWMF, 1944.

*Sprawocznik po korabielnomu sostawu Czernomorskogo flota*, Moskwa-Leningrad, NKWMF, 1944.

*Sprawocznik po korabielnomu sostawu Tichookieanskogo flota*, Moskwa-Leningrad, NKWMF, 1945.

Tichonow A, *Borba za żiwucześć na esmince „Biesposzczadnyj”* – „Morskij Sbornik”, Nr 11, 1983.

Usow W.Ju, *Poisk „Sokruszytielnogo” priekratit...* – „Gangut”, Nr 1, 1991.

*Chronika Wielikoj Otieczestwiennoj wojny Sowietskogo Sojuza na Baltijskom morie i Ładożskom ozierie*, wyp. 1-8, Moskwa, Wojenizdat 1945-1951.

*Chronika Wielikoj Otieczestwiennoj wojny Sowietskogo Sojuza na Czernomorskom teatrie*, wyp. 1-6, Moskwa, Wojenizdat, 1945-1951.

*Chronika Wielikoj Otieczestwiennoj wojny Sowietskogo Sojuza na Siewiernom morskomp teatrze*, wyp. 1-8, Moskwa, Wojenizdat, 1945-1946.

Czałyk DA, *Dostrojka esmincew na Newie w gody wojny* – „Sudostrojenije”, Nr 7, 1988.

Szitikow JA, Krasnow WN, Bałabin WW, *Korabliestrojenije w SSSR w gody Wielikoj Otieczestwiennoj wojny*, Moskwa, Nauka, 1995.

Szlemow FS, *Zapiski korabielnogo inżeniera*, Sankt Petersburg, SPMBM „Malachit”, 1997.

Szczedrołosiew WW, *Dwie awarii esminca „Gromkij”* – „Gangut”, Nr 6, 1993.

Szczedrołosiew WW, *Krasnoznamiennoj esminiec „Gromkij”* – „Tajfun”, Nr 3, 2000.

Szczedrołosiew WW, *Konwojnyje operacii eskadriennych minonoccew Siewiernogo flota w Wielikoj Otieczestwiennoj wojnie* – „Gangut”, Nr 9, 11, 12, 12-bis, 18, 20, 22, 1995-2000.

Pyzik R, *„Czarny dzień” Floty Czarnomorskiej* – „Okręty Wojenne”, Nr 1 (63), 2004.

Ruge F., *The Soviets as Naval Opponents 1941-1945*, Cambridge, Patrick Stephens, 1979.

Materiały OCWMA, zbiory 144, 155, 1402.



**Soobrazitielnyj po remoncie kapitalnym, 1947 rok.  
Fot. zbiory Siergieja Bałakina**