

NR 5/2010 (103) wrzesień-październik • Cena 25 zł (0% VAT)

OKRĘTY WOJENNE

www.okretywojenne.pl

Pożar lotniskowca
„Forrestal”

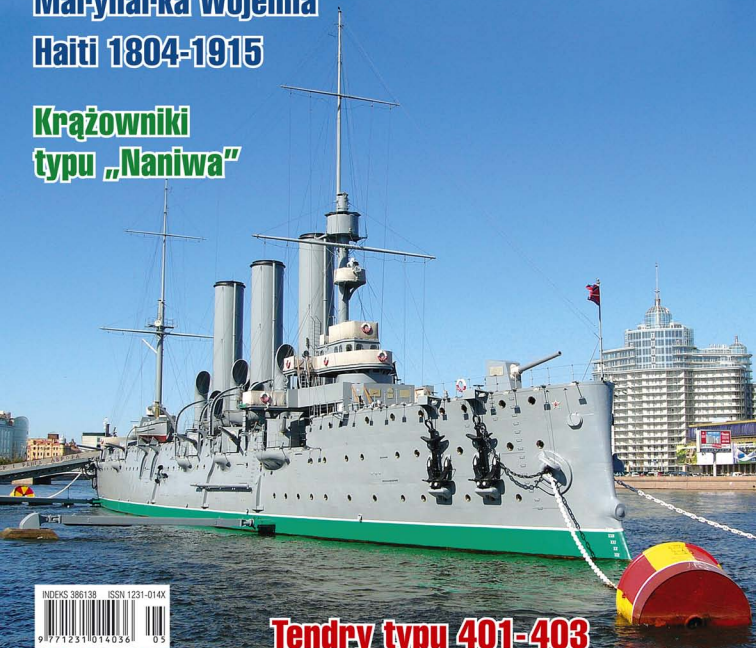


Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

Marynarka Wojenna

Haiti 1804-1915

**Krażowniki
typu „Naniwa”**



INDEKS 386138 ISSN 1231-014X



Tendry typu 401-403

Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski**Kolegium redakcyjne**
Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański**Współpracownicy w kraju**
Andrzej S. Bartelski, Jan Bartelski,
Stanisław Biela, Jarosław Cichy,
Andrzej Danilewicz, Józef Wiesław Dyskant,
Maciej K. Franz, Przemysław Federowicz,
Michał Glock, Tadeusz Górski,
Krzysztof Hanuszek, Rafał Mariusz Kaczmarek,
Jerzy Lewandowski, Oskar Mysior, Piotr Nykiel,
Grzegorz Nowak, Grzegorz Ochmiński,
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,
Marek Suplat, Tomasz Walczyk**Współpracownicy zagraniczni**
BELGIA
Leo van Ginderen
CZECHY
Ota Janeček
FRANCJA
Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
NIEMCY
Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,
Zvonimir Freivogel,
Reinhard Kramer
ROSJA
Siergiej A. Bałakin, Nikołaj W. Mitiuckow,
Konstantin B. Strelbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij
WŁOCHY
Maurizio Brescia, Achille Rastelli**Adres redakcji**
Wydawnictwo „Okrety Wojenne”
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry
Polska/Poland tel: +48 032 384-48-61
www.okretywojenne.pl
e-mail: okrety@ka.home.pl**Skład, druk i oprawa:**
DRUKPOL sp. j.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. 032 285 40 35, www.drukujemy.pl© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2010
Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują
wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.**Nakład:** 1500 egz.**Na okładce:**Replika krążownika *Aurora* w Sankt
Petersburgu, 2008 rok. Fot. Siergiej Bałakin**W NUMERZE****Z życia flot****2****4**

Michał Faszcz

**Koncepcja działań morskich Sykstusa
Pompejusza w latach 43-39 p.n.e**

Ekkehard Ebermann

**Rola Marynarki Wojennej Haiti w historii
tego kraju w latach 1804-1915, część I****8****18**

Krzysztof Hanuszek

**„Naniwa” i „Takachiho” – pierwsze
nowoczesne krążowniki japońskiej floty**

Maciej S. Sobański

Krążownik „Aurora” – suplement**28****36**

Jarosław Jastrzębski

**Flota japońskich lotniskowców w latach
1920-1945, część I**

Dawid Irving

Konwój PQ-17, decyzje i tragedia, część II**47****56**

Ryszard Leszczyński

**Uprowadzenie na Tajwan
zbiornikowca „Praca”**

Jan Radziemski

**Atomowe okręty podwodne
projektu 627A i 645****63****77**

Hartmut Ehlers

**Tendry Bundesmarine Typu 401-403,
część I**

Jarosław Palasek

Pożar na lotniskowcu „Forrestal”**90****104****Nowości wydawnicze**



Nowy chiński okręt podwodny po ceremonii wodowania. Fot. Internet

CHINY

Nowy okręt podwodny

W stoczni China Industry Corporation w Wuhan wodowano 10 sierpnia b.r. nowy okręt podwodny określany jako Typ 041. Ma on być udoskonaloną wersją 4 okrętowego typu „Yunan” (Typ 039A/B). Cechą charakterystyczną nowego okrętu jest długi kiosk o hydrodynamicznym kształcie. Również stery zanurzenia zostały przeniesione do kadłuba. Analitycy zachodni szacują jego wyporność w granicach 3000-4000 ton oraz napęd niezależny od powietrza (AIP). Uważany jest za efekt finalny poprzednich typów, ciągle udoskonalanych. Wydaje się, że będzie on budowany w większej serii.

FRANCJA

„Le Terrible” w służbie

Francuska marynarka wojenna poinformowała o przyjęciu do służby 20 września *Le Terrible*, ostatniego z czterech zamówionych, strategicznych okrętów podwodnych typu „Le Triomphant”. Przyjęcie do służby *Le Terrible* kończy 10-letni okres budowy i wdrażania do służby ostatniej z jednostek tego typu. Francuskie siły atomowe uzyskały dzięki temu swój docelowy potencjał.



Le Terrible w morzu.

Fot. Bernard Prézelin

Le Terrible to okręt o wyporności nawodnej 12 640 t i podwodnej 14 300 t. Długość i średnica kadłuba wynoszą odpowiednio 138 oraz 12,5 m. Układ napędowy, oparty o reaktor K-15, o mocy ponad 41 tys. KM, zapewnia maksymalną prędkość podwodną ponad 25 w. DCNS zapewnia, że ślad akustyczny nowej jednostki (30 db) jest tysiąc razy mniejszy niż okrętów starszego modelu. Okręt został wyposażony w 16 pocisków balistycznych M51. Każdy z nich przenosi na odległość 8-10 tys. km, po 6 głowic TN 75 o sile 100 kT każda. Pozostałe trzy okręty typu „Le Triomphant” są wyposażone w sześciogłowicowe pociski M45, o zasięgu 6000 km. Zostaną przystosowane do nowej broni w czasie okresowych remontów.

HISZPANIA

Lotniskowiec w służbie

30 września w stoczni Navantii w Ferrol odbyła się uroczystość przyjęcia do służby wielozadaniowego okrętu desantowego *Juan Carlos I*. Uroczystość odbyła się w obecności rodziny panującej, z królem

Juanem Carlosem I i królową Sofią (która jest matką chrzestną okrętu), jak również przedstawicieli władz cywilnych i wojskowych. Jednocześnie zakończyła wstępny okres wdrożenia jednostki, zapoczątkowany zwodowaniem okrętu, co miało miejsce w marcu. Okręt jest największym, jaki kiedykolwiek zamówiła Armada Española.

Juan Carlos I ma długość 230,8 m oraz wyporność pełną 26 800 t. Będzie mógł przewozić do 900 żołnierzy z pełnym wyposażeniem lub – wymiennie – broń (np. 46 czołgów podstawowych Leopard 2), względnie do 6600 t ładunku. W przypadku wykorzystania jako lekkiego lotniskowca – co umożliwi 202-metrowy pokład z rampą startową – okręt może przyjąć do 30 śmigłowców i samolotów. Jego koszt szacuje się na 360 mln Euro, oczywiście bez maszyn lotniczych.

INDIE

Amerykańska oferta

Senat USA wyraził zgodę na ewentualną sprzedaż 2 niszczycieli min *Kingfisher* (MHC-56) i *Cormorant* (MHC-57) typu „Osprey”. Oba okręty zostały wycofane ze służby w 2007 roku i oczekują na swoje dalsze losy. Warto przypomnieć, że okręty tego typu zostały przekazane Turcji i Tajwanowi, natomiast co do Litwy, mimo iż Kongres USA wyraził zgodę, okręty nie zostały przekazane z bliżej nieznanych przyczyn.

IRAK

Kolejny iracki patrolowiec

Marynarka wojenna Iraku wzbogaciła się wczoraj oficjalnie o nową jednostkę patrolową. 35-metrowy P 301, wyprodukowany w USA, będzie strzegł morskich instalacji naftowych. Uroczystość przyjęcia do służby nowego okrętu odbyła się w głównej bazie irackiej marynarki wojennej, w Umm Qasr. Wzięli w niej udział minister obrony, Abdul Qader Obeidi oraz amerykański gen. broni Michael Barbero, odpowiedzialny za szkolenie sił zbrojnych Iraku.

Okręt ma długość 35 m i rozwija prędkość ponad 36 w. Jego głównym uzbrojeniem jest automatyczne działko kalibru 30 mm. Dzięki rurowej rampie, z jego pokładu może działać grupa inspekcyjna.

Pierwotnie planowano zakup 9 jednostek, z których 6 miało otrzymać działka, a pozostałe jedynie karabiny maszynowe na obrotnicach. Wartość kontraktu określono na 181 mln USD. Ostatecznie jednak umowę rozszerzono. Irakijczycy otrzymają 15 okrętów. Trzy z nich trafią do użytkownika jeszcze w bieżącym roku. Pozostałe – w 2011. Równolegle to procesowi dostaw, trwa szkolenie załóg. Prowadzone jest ono w USA, w stoczni Swiftships.

Obecnie iracka marynarka wojenna – najmniejszy z rodzajów sił zbrojnych – wykorzystuje 47 jednostek. Są to głównie małe łodzie inspekcyjne. Większe jednostki to 27-metrowe kutry typu „Predator” (5 egz., zakupione jeszcze przed wojną w Chinach) oraz 53-metrowe okręty patrolowe typu „Fateh” (4 egz., sprowadzone z Włoch).

Nowe, amerykańskie jednostki pomogą w kontrolowaniu dwóch

Iracki P 301 w czasie prób w rejonie zakładów producenta, Swiftships, w Morgan City nad Zatoką Meksykańską. Fot. Swiftships



głównych terminali naftowych, jak również – w przyszłości – kolejnych 3 instalacji tego typu. Obecnie przechodzi przez nie większość irackiego eksportu ropy naftowej

IRAN

Irańska amfibia bojowa

Irański korpus strażników rewolucji otrzymał oficjalnie 3 eskadry wodnosamolotów Bavar 2. Mają być one uzbrojone w pociski rakietowe. W uroczystości wziął udział minister obrony Iranu gen. Ahmad Vahidi. Powiedział on, że wodnosamoloty są uzbrojone w karabin maszynowy i wyposażone w kamery do rejestrowania obrazów w dzień i w nocy. Islamska Republika Iranu jest jednym z niewielu krajów, które produkują wodnosamoloty. Bavar 2 zaprojektowaliśmy i zbudowaliśmy w bardzo krótkim czasie – powiedział Vahidi.

Komendant sił morskich Korpusu Strażników Rewolucji, Alireza Tangsiri stwierdził, że wodnosamoloty wkrótce uzyskają skuteczniejsze uzbrojenie, w postaci kierowanych i niekierowanych pocisków rakietowych. Nie wydaje się jednak, by powstał w ten sposób groźny kompleks bojowy. Jednomiejscowy Bavar 2 to mały wodnosamolot, rozwijający niewielką prędkość. Może być więc wykorzystany w dzia-



Irańskie amfibie Bavar 2.

Fot. Iranian Defence Ministry

łaniach na małą skalę. Co prawda Irańczycy twierdzą, że Bavar 2 ma własności stealth, ale sądząc po jego sylwetce, to jedynie zabieg propagandowy. Pierwsze informacje o irańskim wodnosamolocie pojawiły się w 2006. Mediom ujawniono, że rozpoczęto próby z nową konstrukcją. Wówczas władze irańskie twierdziły, że uzbrojone wodnosamoloty pozwolą kontrolować żeglugę w pobliżu Iranu.

Opracowali: Serwis AL Altair, Jarosław Malinowski

SIEGFRIED BREYER 1926-2010

Zupełnie nieoczekiwanie dotarła do mnie (we wrześniu br.) wiadomość, że znany shiplover i autor Siegfried Breyer zmarł 22 marca tego roku.

Breyer znany był na pewno czytelnikom „Okrętów Wojennych” jako koryfeusz w dziedzinie okrętów rosyjskich i radzieckich. Jego prace dotyczyły jednak daleko szerszego zakresu, gdyż intensywnie interesował się m.in. rozwojem okrętów liniowych, oraz historią Kriegsmarine i Bundesmarine. Na dodatek miał w sobie dość energii, aby rozpocząć wydawanie popularnej i docenionej serii „Marine-Arsenal”, prezentując w niej szerokiemu gronu czytelników liczne monografie okrętów, głównie niemieckich. Jego charakteryzujące się wysokim znawstwem i dokładnością planiki były cenne zarówno dla miłośników okrętów, jak i modelarzy. Często ukazywały poszczególne okręty w różnych fazach ich służby, opierając się na samych fotografiach – co jeszcze bardziej wyróżniała niebywałą fachowość autora.

Siegfried Breyer w roku 1941 jako 15-letni ochotnik wstąpił do szeregów Kriegsmarine, kształcąc się w jednej z jej szkół podoficerskich. Następnie znalazł się na pokładzie niszczyciela Z 15 (Erich Steinbrinck), znanego z częstych awarii i najdłuższego pobytu w różnych stocznjach remontowych, co umożliwiło młodemu Siegfriedowi oddawanie się swojemu hobby. W roku 1944 odkomenderowany został do tzw. K-Verbände (jednostki małych środków bojowych), a koniec wojny zastał go jako żołnierze morskiej dywizji piechoty (Marine-Division). Utracił wówczas swoje pierwsze, pieczołowicie tworzone archiwum. Po powrocie z niewoli (w roku 1947) wstąpił do służby państwowej i pracował jako urzędnik do emerytury, na którą przeszedł w roku 1982. W latach 50. rozpoczął swoją twórczość w ulubionych tematach: historii okrętów, żeglugi i wojen morskich.

Breyer był znany ze swojej wielkiej dobroduszości i chęci pomocy – współpracował z wieloma znanymi publicystami i historykami. Pozwalał również beniaminkom – a do takich również i niżej podpisany w swoim czasie się zaliczał – napisać coś o okrętach, aby te nie popadły w zapomnienie.

Moim pierwszym kontaktem z twórczością Breyera była jego słynna „biblia” o pancernikach, okrętach liniowych i krążownikach liniowych XX wieku (Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970). Było to wydanie w języku angielskim, które nabyłem podczas moich studiów w ówczesnej Jugosławii, w jednej z zagrzebskich księgarni, sprowadzającej literaturę zagraniczną. Owe dzieło mnie zafascynowało, a wkrótce nabyłem wersję oryginalną. Wówczas nie przypuszczałem jeszcze, że po zadamowaniu się w Niemczech nawiążę z Breyerem osobisty kontakt listowny, co uważam za niebywały honor. Zaczęło się od tego, że udało mi się zauważyć na jugosłowiańskich fregatach nowe pociski rakietowe, czego nie omieszkalem przekazać Breyerowi (znanemu już jako ekspert w dziedzinie flot państw Wschodniej Europy), co stało się asumptem do ożywionej korespondencji. W późniejszym okresie zostałem wyróżniony, mogąc opracować kilka numerów z serii „Marine-Arsenal”, oraz stając się współautorem ostatnich części z serii Handbuch der Warschauer-Pakt-Flotten, które ukazały się w latach 1994-1996. Tak nieszczęśliwie się złożyło, że kontaktowaliśmy się jednak wyłącznie listownie, i nigdy nie miałem możliwości poznania tego wielkiego człowieka osobiście, czego dzisiaj wielce żałuję. W moich oczach urosł do roli mentora, który polecił mi również innym redakcjom w Niemczech i zagranicą. Brak mi słów dla wyrażenia mojej dla niego wdzięczności.

W ostatnich latach swego życia Siegfried Breyer był zmuszony – z czym na pewno trudno mu było się pogodzić – bardzo ograniczyć swą aktywność, ze względu na pogarszający się wzrok (cukrzyca) oraz inne zdrowotne dolegliwości. Niestety, przerwaniu uległa również nasza korespondencja, więc siłą rzeczy nie byłem świadomy, jak mu się powodzi. Ten stan utrzymywał się, aż do momentu, kiedy niespodziewanie dowiedziałem się o Jego odejściu.

Siegfrieda Breyera nie ma już wśród nas, ale jego dorobek pozostał. Gdy dziś wczytujemy się w pozycje Jego autorstwa, bardzo trudno wyjść z podziwu, jak ten człowiek, przy tak ograniczonym wówczas przez Zimną Wojnę zasobie danych, był w stanie odkryć tyle szczegółów.

Zvonimir Freivogel



Koncepcja działań morskich Sekstusa Pompejusza w latach 43-39 p.n.e.

Krucha równowaga polityczna, która nastąpiła po zamordowaniu Gajusza Juliusza Cezara nie przetrwała nawet roku. Wkrótce wybuchła nowa wojna domowa, w której po raz kolejny przyszło Rzymianom wybierać pomiędzy ambitnymi wodzami, dążącymi do podporządkowania sobie republiki. Jednym z pretendentów do zajęcia dominującej pozycji w państwie był teoretycznie syn słynnego Gnejusza Pompejusza Wielkiego – Sekstus. Nie zaangażował się on jednak w toczący się konflikt, zadawałając się powierzoną mu rolą dowódcy floty śródziemnomorskiej w randze prefekta (Praefectus Classis et Orae Maritimae)¹.

Seria wrogich wystąpień triumwirów² skierowanych przeciwko Sekstusowi spowodowała, że ostatni przedstawiciel rodu Pompejuszów został wyjęty spod prawa i formalnie pozbawiony wszelkich pełnionych funkcji. Wobec tego, podjął on działania zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa sobie oraz własnym stronnikom. Z uwagi na zajmowane przez Sekstusa Pompejusza stanowisko, nadchodząca konfrontacja

miała rozstrzygnąć się w toku działań morskich.

Sekstus nie posiadał większej ilości wojsk lądowych i choć pozostające do jego dyspozycji okręty wojenne również nie przedstawiały budzącej respekt siły, to była to jedyna flota operująca w basenie Morza Śródziemnego. Wkrótce przy poparciu namiestnika Sycylii udało się Sekstusowi zająć całą wyspę, dzięki czemu uzyskał doskonałą bazę do prowadzenia operacji bojowych. W efekcie tego, w krótkim czasie opanował również Korsykę i Sycylię³. Podstawowym zadaniem pozostawało jednak niedopuszczenie do przeprowadzenia przez nieprzyjaciela desantu, albowiem dysproporcja w możliwościach rekrutacyjnych obu stron była miazdząca. Warunkiem przetrwania było opracowanie przez Sekstusa koncepcji działań mających wymusić na oponentach zawarcie pokoju.

Po pierwsze, Sekstus Pompejusz przystąpił energicznie do budowy nowych okrętów i werbowania załóg. Aby przyspieszyć ten powolny proces i nie dopu-

ścić do wyścigu zbrojeń, jednorazowo przyjął na służbę od kilkudziesięciu do kilkuset jednostek pirackich. W starożyt-

1. Appianus, *Bella Civilia*, III 4; Dio Cassius, *Historiae Romanae*, XLVI 40; Velleius Paterculus, *Historiae Romanae*, II 73.

2. Mowa o twórcach II triumwiratu: Marku Antoniuszu, Marku Emiliuszu Lepidusie oraz Gajuszu Oktawiuszu, który po śmierci Cezara 15 marca 44 r. p.n.e. przejął nazwisko wuja i odtąd występował jako Gajusz Juliusz Cezar Oktawianus.

3. Appianus, IV 36, V 67; Dio Cassius, XLVIII 17.

Upamiętniający zwycięstwo pod Scylleum złoty aureus z wizerunkiem Sekstusa Pompejusza. Fot. British Museum



ności morscy rozbójnicy mieli opinię najlepszych żeglarzy, co z miejsca zapewniło Sekstusowi zdecydowaną przewagę nie tylko pod względem liczby okrętów, ale i wyszkolenia podwładnych⁴. Wraz z upływem czasu dołączali do niego kolejni piraci, zapewniając stały dopływ posiłków.

Po drugie, korzystając z ruchliwości niewielkich okrętów pirackich, którymi były głównie hemiole i biremy, skierował je ku wybrzeżom Italii, aby poprzez blokadę portów i pustoszenie wybrzeży nie dopuścić do utworzenia przez triumwirów floty wojennej. Kryminalna przeszłość załóg wyspecjalizowanych w tego typu działaniach, czyniła z nich idealnych kandydatów do wypełnienia tej misji.

Po trzecie, kluczowym elementem była blokada wybrzeży, aby poprzez odcięcie dostaw żywności, złota oraz materiałów wojennych nie tylko osłabić armię przeciwników, ale i doprowadzić do buntu wygłodniałej ludności stolicy. Ta bowiem w dużej mierze sympatyzowała otwarcie z Sekstusem, upatrując w nim ofiary rozgrywek politycznych prowadzonych za jego plecami⁵. Ponownie jednostki pirackie oddały swemu zwierzchnikowi nieocenione usługi, przewyższając znacznie prędkością uchodzące przed pościgiem ciężkie statki handlowe. Niebawem Sekstus Pompeusz znacząco wzbogacił się kosztem triumwirów, przeznaczając zdobyte fundusze na dalsze umacnianie swojej pozycji.

Obrona taktyka okazała się bardzo skuteczna. Zarządzający Italią Oktawian nie był w stanie stawić flocie Pompejusza skutecznego oporu. Wojsko coraz głośniej wyrażało niezadowolenie, a budowa okrętów nie posuwała się do przodu. Nieliczne triremy Oktawiana nie były w stanie zmienić sytuacji, ponieważ nie potrafiły doścignąć pojedynczych napastników, a oddalając się zbyt od bazy ryzykowały natknięcie się na którąś z lotnych eskadr Sekstusa. Nagle okazało się, że lekceważony banita potrafi trzymać w szachu cały Rzym i to przy pomocy wyłącznie sił morskich! Nawet podczas wyniszczających wojen z Kartagińczykami uchodzącymi za niedoścignionych żeglarzy taka sytuacja nigdy nie miała miejsca.

Warto podkreślić, że Sekstus Pompeusz nie posiadał poważnego doświadczenia w zakresie dowodzenia flotą wojenną. Kilka miesięcy spędzonych na stanowisku prefekta floty z pewnością nie były wystarczające, dlatego też

współcześnie przyjmuje się, że główną rolę w zakresie opracowywania strategii działań skierowanych przeciwko triumwirów odegrali kapitanowie: Menes (zwany także w źródłach Menodorosem) oraz Menekrates⁶. Obaj przez szereg długich lat trudnili się piractwem, przez co wyśmienicie orientowali się w układzie prądów morskich wokół Sycylii oraz w ukształtowaniu wybrzeża Półwyspu Apenińskiego. W przypadku spodziewanej bitwy morskiej znaleźliby się zatem w uprzywilejowanej pozycji.

Póki co, na stronę Sekstusa Pompejusza przeszedł namiestnik Afryki, odcinając niezwykle ważne dla przetrwania Rzymu transporty ze zbożem⁷. Może to świadczyć zarówno o jego oportunizmie i chęci przyłączenia się do zwyciężającej strony, jak i skrzętnie dotychczas skrywanych sympatiach republikańskich. Nie do końca zgodnie z prawdą upatrywano bowiem w Sekstusie spadkobiercę tradycji republikańskich, których symbolem stał się jego ojciec. Kiedy 23 października 42 r. p.n.e. mordercy Cezara ponieśli spektakularną porażkę pod Filipi, ocaleni wrogowie triumwirów udali się właśnie na Sycylię, która w krótkim czasie stała się ostatnim bastionem oporu przeciwko dyktaturze trzech.

Analiza działań morskich Sekstusa w opisywanym okresie prowadzi do wniosku, iż praktycznie podporządkował on sobie Morze Tyrreńskie, Morze Jońskie, a także środkową część Morza Śródziemnego. Spustoszył bogatą Kampanię, zdobywając miasta Puteoli, Formie oraz Wulturnum, ograbił wyspy Poncję i Enarię, a także kilkakrotnie odważył się na wpłynięcie do ujścia Tybru⁸. Było to niewiarygodne zuchwalstwo, bo choć najmłodszy przedstawiciel rodu Pompejuszów nie posiadał odpowiednich środków do zajęcia samej stolicy, to fakt, że widziano jego okręty w bezpośredniej bliskości Rzymu, wzbudził panikę jego mieszkańców. Oktawian musiał prosić o pokój lub spróbować przerwać blokadę poprzez wydanie bitwy. Jego wybór padł na drugie z wymienionych rozwiązań.

Latem 42 r. p.n.e. stworzona pośpiesznie eskadra pod dowództwem Gajusza Salwidienusa Rufusa wyruszyła na spotkanie przeciwnika. Całe przedsięwzięcie było niezwykle ryzykowne, bo choć Rufus miał do swojej dyspozycji triremy, a nawet ok. 20–30 quinquerem⁹, to jego załogi pozbawione były doświadczenia, a on sam nie miał opinii wilka morskiego. Bitwa, która rozegrała się nieopodal Scylleum zakończy-

ła się prawdziwą masakrą. Ponad 100 okrętów Sekstusa z łatwością poradziło sobie ze słabszym liczebnie przeciwnikiem. Pierwsze zwycięstwo w wojnie przypadło Sekstusowi¹⁰.

Wynik starcia wskazuje na bezdyskusyjną przewagę floty Sekstusa, jednakże nie należy zapominać, że wchodzące w jej skład jednostki były znacznie słabsze od okrętów Rufusa. Zachowane przekazy nie mówią nic na temat stosunku trirem do biremy, hemiole i liburny, ale specyfika uprawiania piractwa wymagała posługiwania się okrętami lżejszymi, a jak wiadomo, to właśnie piraci stanowili trzon armii Pompejusza. Determinowało to obranie określonej taktyki, a fakt, że w sposób idealny dopasowano ją do okoliczności świadczy o wysokich zdolnościach sztabu pompejańskiego.

Jak powszechnie wiadomo, Rzymianie nie przejęli greckiego sposobu walki na morzu, który opierał się na dwóch manewrach zwanych *periplus* i *diekplus*. Pierwszy z nich polegał na przebiegu burty okrętu znajdującym się na dzio-

4. P. de Souza, *Piraci w świecie grecko-rzymskim*, Zakrzewo 2008, s. 225; T. Łoposzek, *Starożytni piraci Morza Śródziemnego*, Lublin 1994, s. 189–190.

5. Appianus, V 18, V 67–68; Dio Cassius, XLVIII 18.

6. M. Hadas, *Sextus Pompey*, New York 1930, s. 70.

7. Appianus, IV 36; Dio Cassius, XLVIII 17.

8. Plutarchus, *Antonius*, 32; Florus, *Epitome de Tito Livio*, II 18.

9. W literaturze przedmiotu często można spotkać się z opinią, iż nie należy utożsamiać greckiej *triery* z rzymską *triremą*, a *penterę* z *quinqueremą*. Tymczasem piszący po grecku rzymscy autorzy konsekwentnie stosowali określenia *triera* oraz *pentera*, co prowadzi do wniosku, że oba określenia były w starożytności traktowane zamiennie.

10. Appianus, IV 85; Dio Cassius, XLVIII 18; Livius, *Periochae*, CXXIII.

Wyobrażenie rzymskiego okrętu wojennego na urnie nagrobnej z I w. p.n.e.

Fot. Museo Etrusco Guarnacci



bie taranem, po czym oderwanie się od staranowanej jednostki w nadziei, że obrażenia okażą się na tyle silne, by woda załapała dolny pokład powodując jej zatonięcie. Podstawowe niebezpieczeństwo wiązało się z ugrzęźnięciem taranu pomiędzy wręgami, co powodowało pójście na dno obu okrętów. Właśnie nieudane przeprowadzenie periplus stało się przyczyną śmierci Menekratesa kilka lat później¹¹.

Znacznie trudniejszy był dieklus, ponieważ wymagał od załogi dużych umiejętności. Jego istotą było równoległe przepłynięcie przy dużej szybkości obok wrogiego okrętu i na daną komendę podniesienie wioseł do góry. Powodowało to połamanie wioseł przeciwnika, przy jednoczesnym braku strat własnych. Unieruchomiony nieprzyjaciel był wówczas wystawiony na periplus lub zagrożony zajęciem poprzez abordaż. Dieklus należał do ryzykownych technik walki morskiej, ponieważ najmniejsze spóźnienie ze strony wiosłarzy powodowało utratę także własnych wioseł. Za prawdziwych mistrzów w zakresie stosowania opisywanego manewru uchodzili w świecie starożytnym Rodjicycy.

Uchodzący za miernych żeglarzy Rzymianie woleli zamiast tego spróbować przenieść warunki starcia na lądzie na bitwy morskie, w czym pomogło im zastosowanie urządzenia zwanego *corvus* (kruk). Był to obrotowy pomost spuszcany na pokład atakowanej jednostki, który wbijał się w niego żelaznym kolcem, dzięki czemu tworząc piechotę morską legionieści mogli przystąpić do walki wręcz. Podobno pierwszym przypadkiem użycia tego urządzenia była bitwa pod Mylae stoczona z Kartagińczykami w 260 r. p.n.e.¹² Spektakularny sukces odniesiony przez Rzymian dowodzi jego skuteczności, ale warto podkreślić, że ograniczał on manewrowość okrętów. Znajdował się on bowiem w części dziobowej, a jego długość wahała się w granicach 6–12 m. Dlatego też prawdopodobnie zrezygnowano z jego stosowania począwszy od 255 r. p.n.e.¹³ *Corvus* został zastąpiony pomostami i hakami abordażowymi.

Większość okrętów Sekstusa Pompejusza była zbyt mała, by można było na nich zamontować *corvus*. Poza tym miały one niższe burty niż triremy, a zatem nie było mowy o skutecznym przeprowadzeniu abordażu przy pomocy kruka. Jednocześnie same były narażone na niebezpieczeństwo unieruchomienia przez przeciwnika, co oznaczałoby

Birema (dwurzędowiec) – okręt wojenny stosowany w rzymskiej flocie od III w. p.n.e. Długość kadłuba: ok. 32 m, szerokość: ok. 5,5 m. Zanurzenie: ok. 1,3 m. Napęd wiosłowo-żaglowy, w czasie bitwy wyłącznie wiosłowy. Jeden żagiel rejowy na grotmaszcie, drugi na fokmaszcie. Podstawowe uzbrojenie: taran, a także ustawione na pokładzie niewielkie balisty oraz katapulty. Załoga: ok. 100 wiosłarzy, ok. 30 marynarzy oraz liczący ok. 50 żołnierzy oddział piechoty morskiej.

Trirema (trójrzędowiec) – okręt wojenny stosowany w rzymskiej flocie od III w. p.n.e. Długość kadłuba: ok. 36 m, szerokość: ok. 6 m. Zanurzenie: ok. 1,3 m. Napęd wiosłowo-żaglowy, w czasie bitwy wyłącznie wiosłowy. Jeden żagiel rejowy na grotmaszcie, drugi na fokmaszcie. Podstawowe uzbrojenie: taran, a także ustawione na pokładzie niewielkie balisty oraz katapulty. Załoga: ok. 170 wiosłarzy, ok. 30 marynarzy oraz liczący 50–100 żołnierzy oddział piechoty morskiej.

Quinquerema (pięciórzędowiec) – okręt wojenny stosowany w rzymskiej flocie od III w. p.n.e. Długość kadłuba: 40–45 m, szerokość: 5–6 m. Zanurzenie: ok. 1,5 m. Napęd wiosłowo-żaglowy, w czasie bitwy wyłącznie wiosłowy. Jeden żagiel rejowy na grotmaszcie, drugi na fokmaszcie. Podstawowe uzbrojenie: taran, a także ustawione na pokładzie niewielkie balisty oraz katapulty. Załoga: ok. 300 wiosłarzy, 30–40 marynarzy oraz liczący 70–120 żołnierzy oddział piechoty morskiej.

Liburna – lekki okręt wojenny przejęty przez Rzymian w I w. p.n.e. od piratów dalmatyńskich. Długość kadłuba: ok. 30 m, szerokość: 4–5 m. Zanurzenie: ok. 1,1 m. Napęd wiosłowo-żaglowy, w czasie bitwy wyłącznie wiosłowy. Jeden żagiel rejowy na grotmaszcie, od 2 poł. I w. p.n.e. drugi na fokmaszcie. Podstawowe uzbrojenie: taran, a także ustawione na pokładzie (po zastosowaniu przez Rzymian modyfikacji w postaci zamontowania pokładu) niewielkie balisty oraz katapulty. Załoga: 50–80 wiosłarzy, 10–15 marynarzy oraz liczący 40–50 żołnierzy oddział piechoty morskiej.

Hemiola – lekki okręt piracki stosowany we flocie Sekstusa Pompejusza w I w. p.n.e. Część badaczy uważa go za rodzaj biremy, natomiast niektórzy nazywają go półtorawiosłowcem, ponieważ w czasie bitwy wiosłarze z tylnej połowy górnych ław stawali się wojownikami, zaś na wolne miejsce składano maszt wraz z ożaglowaniem. Napęd wiosłowo-żaglowy, w czasie bitwy wyłącznie wiosłowy. Jeden żagiel rejowy na grotmaszcie. Zanurzenie: ok. 1 m. Niewiele więcej wiadomo na temat hemioli – przypuszcza się, że posiadała ok. 30 wiosłarzy. Podstawowe uzbrojenie: taran.

ich zagładę, ponieważ ich główną zaletą była szybkość, co przekładało się na mniejszą liczbę załogi. Należało więc sięgnąć po periplus i wykorzystać przewagę liczebną do rozproszenia podwójnego sztyku ustawionego przez Rufusa.

Kiedy nieliczne triremy pompejańczyków przystąpiły do walki z podobnymi do nich jednostkami Rufusa, mniejsze okręty wpływały pomiędzy nie i taranowały burty nieprzyjaciół. Atakowani z kilku stron jednocześnie, kapitanowie Oktawiana nie byli w stanie ustawić okrętów dziobem do napastników, ponieważ zwyczajnie nie nadążały one za zwinnymi birermami czy liburnami. W powstałe uszkodzenia szybko wdziarała się woda, w związku z czym załoga zaprzestawała oporu i koncentrowała się na ocaleniu życia. Wysokość burt i liczebność przebywającej na pokładzie piechoty morskiej straciła jakiegokolwiek znaczenie. Identyczną taktykę zastosował w 31 r. p.n.e. pod Akcjum Marek Wipsaniusz Agryppa, niwelując tym samym pozorną przewagę połączonej floty egipsko-rzymskiej¹⁴.

Ocalałe okręty prędko rzuciły się do ucieczki, nie chcąc podzielić losu pozostałych. Część z nich została przejęta przez zwycięzców, ponieważ, jak zostało to już podkreślone, dysponowali oni

przewagą szybkości. Zapewne niebagatelną rolę w pogromie odegrało słabe wyszkolenie załóg okrętów Oktawiana, jednakże dysponowały one znacznie lepszą piechotą morską, która w przypadku walki abordażowej mogła przechylić szalę zwycięstwa na stronę Rufusa. Niedopuszczenie do takiego rozwoju sytuacji było dużym osiągnięciem Sekstusa, który w pełni wykorzystał potencjał swojej na wpół pirackiej floty.

Bitwa odbiła się w Rzymie sporym echem. Wkrótce na Sycylię przybył wysłannik Lucjusza Statiusza Murkusa, będącego dowódcą floty Morza Jońskiego. Wobec porażki jego zwierzchników pod Filipi, postanowił połączyć się z Sekstusem Pompejuszem¹⁵. Prawdę powiedziawszy, nie miał on zbyt dużego pola manewru, ponieważ nie dysponował siłami, dzięki którym mógłby samodzielnie stawiać opór triumwirom, a jego dotychczasowe zaangażowanie w wojnę

11. Appianus, V 82.

12. Polybius, *Historiae*, I 23.

13. T. Łoposzko, *Starożytna bitwa morska*, Gdańsk 1992, s. 277–278. Autor przeprowadził gruntowną analizę taktyki stosowanej przez Rzymian w trakcie I wojny punickiej (264–241 r. p.n.e.), konfrontując ze sobą zachowane źródła.

14. Dio Cassius, L 32–35; Florus, II 21; Plutarchus, 65–66; Velleius Paterculus, II 85.

15. Appianus, V 2.



Fragment marmurowej płaskorzeźby z I w. n.e. przedstawiającej wizerunek rzymskiej triremy.
Fot. Museo della Civita Romana

domową przekreślało nadzieje na uniknięcie śmierci. Świeżo upieczony zwycięzca z radością powitał nowego sprzymierzeńca, którego obecność ostatecznie przypieczętowała jego panowanie na morzu. Murkus przyplłynął bowiem na czele ok. 100 okrętów, z których kilkadziesiąt stanowiły quinqueremy.

Blokady nie tylko nie udało się przezwyciężyć, ale wobec braku aktywnego przeciwdziałania ze strony Oktawiana przybrała ona na sile. Obawiający się utraty znaczenia w państwie, adoptowany syn Cezara latem 39 r. p.n.e. podjął w porozumieniu z pozostałymi triumwirami decyzję o rozpoczęciu rokowań pokojowych. Na miejsce obrad wybrano jeden z okrętów Sekstusa zacumowany pomiędzy przylądkiem Misenum a Puteoli. Być może to Sekstus narzucił taką lokalizację, obawiając się zdrady ze strony niezbyt honorowych oponentów.

Z samymi rokowaniami wiąże się ciekawa historia. W ich trakcie kapitan Menes zwrócił się do Pompejusza z sugestią, by odbić od brzegu i w ten sposób wziąć do niewoli wrogi sztab, łącząc go z naczelnymi dowódcami. Sekstus pochwalił pomysłowość podwładnego i stwierdził, że byłaby to dobra koncepcja, gdyby nie zapytał go o zgodę – jeżeli jednak już to uczynił, to honor rzymskiego obywatela nie pozwala na dokonanie tak wiarołomnego czynu¹⁶. Współcześnie podobne skrupuły mogą wydawać się zaskakujące, ale etos wyższych klas rzymskiego społeczeństwa, choć poważnie naruszony w toku wojen domowych, wciąż pozostawał elementem determi-

nującym zachowania polityków nawet w trakcie konfliktu zbrojnego.

W wyniku podpisanego pokoju, który przeszedł do historii jako tzw. pokój z Misenum Sekstus Pompejusz otrzymał w pięcioletni zarząd Sycylię, Sardię oraz należącą dotychczas do Antoniusza prowincję Achaję. Uzgodniono anulowanie wobec niego zaocznego wyroku śmierci, przywrócenie go do kolegium kapłańskiego Augurów oraz zwrócenie skonfiskowanego majątku. Wszyscy wyjęci spod prawa obywatele, z wyjątkiem morderców Cezara, mieli być objęci amnestią. W 33 r. p.n.e., Sekstus miał zaocznie sprawować najwyższy urząd w państwie – konsulat. Ceną za te ustępstwa miało być zaprzestanie przez Pompejusza blokady Italii, zwalczania okrętów przeciwnika oraz nie przyjmowanie na służbę piratów i zbiegłych niewolników. Treść traktatu została złożona w świątyni Westy w Rzymie¹⁷.

Obrana przez Sekstusa Pompejusza koncepcja działań morskich w latach 43–39 p.n.e. okazała się być wielkim sukcesem. Rozgromienie latem 42 r. p.n.e. floty Rufusa jednoznacznie pokazało, że nie jest możliwe przerwanie blokady oraz dokonanie inwazji na Sycylię. Wygłodzona ludność stolicy coraz głośniej domagała się zakończenia pochopnie wszczętej wojny, co mogło doprowadzić do przewrotu politycznego w Rzymie. Skuteczność działań pompejańczyków doprowadziła do niemożności wystawienia przez Oktawiana drugiej floty, która mogłaby zastąpić zniszczone okręty. Sekstus w pełni panował nad Morzem

Śródziemnym i tylko od jego dobrej woli zależało, czy zgodzi się na proponowane mu warunki pokojowe.

Pełne wykorzystanie zalet niewielkich jednostek, zarówno w trakcie bitwy nieopodal Scylleum, jak i podczas działań u wybrzeży Italii wystawia dobre świadectwo umiejętnościom Sekstusa oraz jego kapitanów. Mający początkowo niewielkie szanse na ujęcie z życiem Pompejusz w krótkim czasie zorganizował potężne siły zbrojne, dzięki którym przechrzył szalę wojny na własną stronę. Po raz kolejny w historii okazało się, że to nie przewaga materiałowa decyduje o zwycięstwie na morzu, ale właściwie dobrana strategia. Najboleśniej miał się o tym przekonać kilka lat później pod Akcjum Marek Antoniusz, który nie wziął przykładu ze swojego dawnego rywala. ●

Bibliografia

Przekazy źródłowe:

1. Appianus, *Bella Civilia*.
2. Dio Cassius, *Historiae Romanae*.
3. Florus, *Epitome de Tito Livio*.
4. Livius, *Periochae*.
5. Plutarchus, *Antonius*.
6. Polybius, *Historiae*.
7. *Res gestae Divi Augusti*.
8. Suetonius, *Divus Augustus*.
9. Velleius Paterculus, *Historiae Romanae*.

Opracowania i artykuły:

1. Casson L., *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971.
2. Connolly P., *Greece and Rome at War*, London 2006.
3. de Souza P., *Piraci w świecie grecko-rzymskim*, Zakrzewo 2008.
4. Jundziłł J., *Rzymianie a morze*, Bydgoszcz 1991.
5. Hadas M., *Sextus Pompey*, New York 1930.
6. Huzar E. G., *Mark Anthony. A Biography*, Minneapolis 1978.
7. Łoposzko T., *Starożytne bitwy morskie*, Gdańsk 1992.
8. Łoposzko T., *Starożytni piraci Morza Śródziemnego*, Lublin 1994.
9. Nelson R. B., Williams P., *Warfleets of Antiquity*, Sussex 1973.
10. Oorthuys J., *The Age of the Trireme*, „Ancient Warfare”, vol. II, issue 3, 2008.
11. Southern P., *Oktavian August*, Warszawa 2003.
12. Stone S. C., *Sextus Pompey, Octavian and Sicily*, „American Journal of Archaeology”, vol. 87, no. 1, 1983.
13. Warry J., *Armie świata antycznego*, Warszawa 1995.

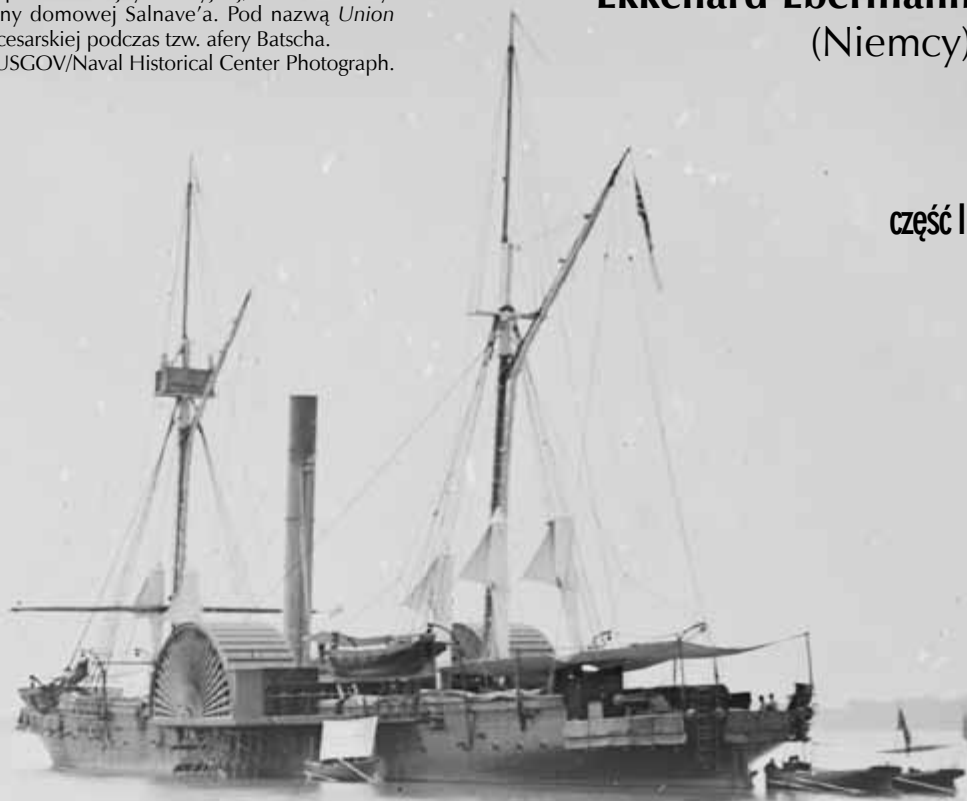
16. Dio Cassius, XLVIII 36; Florus, III 18; Plutarchus, 32.

17. Appianus, V 71–72; Dio Cassius, XLVIII 36; Velleius Paterculus, II 77.

Salnave był bardzo aktywny nie tylko podczas Wojny Secesyjnej, ale uczestniczył również we wszystkich akcjach wojny domowej Salnave'a. Pod nazwą *Union* został zdobyty przez marynarzy floty cesarskiej podczas tzw. afery Batscha.
Fot. Public Domain USGOV/Naval Historical Center Photograph.

Ekkehard Ebermann
(Niemcy)

część I



Rola Marynarki Wojennej Haiti w historii tego kraju w latach 1804-1915

Autor od siebie:

1. Sprawa źródeł: badanie historii marynarki wojennej Haiti było i jest bardzo trudne i żmudne. Wiele kwestii zostaje nadal otwartych, a ich wyjaśnień należy szukać wyłącznie w archiwach narodowych w Waszyngtonie, ale na to nie mam czasu ani pieniędzy, jednak nadal będę próbował docierać do nowych informacji.

2. Fotografie: Prawa publikowania fotografii z Jane'sa (5) zostały przeze mnie zakupione. W przypadku materiałów pochodzących od Mittler & Sohn (3 fotografie) oraz Glenvik-Gjonvik Archiv (1) to prawa do ich publikowania zostały uzyskane. Fotografie różnych eks – okrętów USA oraz haitańskich prezydentów są tzw. Public Domains i wolno je publikować (na podstawie ang. Wikipedii).

3. Coś o mnie: mam 44 lata, tytuł naukowy uniwersytetu w Kassel (administracja publiczna, 2006), pracuję dla rządu krajowego kraju związkowego Hesji w jej stolicy, Wiesbaden. Jestem członkiem Związku Dziennikarzy Niemieckich (Verband Deutscher Journalisten) i rezerwistą Bundeswehry.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na wagę prezentowanego materiału i jego bardzo wysokiej wiedzy poznawczej, która jest jednorazowa:

1. Udało mi się stwierdzić, że przynajmniej 3 haitańskie okręty odnotowywane były w różnych rocznikach morskich, czy katalogach, lecz w rzeczywistości w ogóle nie istniały.

2. Udało mi się stwierdzić, że istnienie przynajmniej 5 haitańskich okrętów nie odnotował żaden rocznik morski, choć te jak najbardziej istniały.

3. Moja praca jest pierwszą na świecie, która daje spójny obraz działań marynarki wojennej Haiti (Marine Haïtienne).

Przyjemnej lektury

Wprowadzenie i spojrzenie ogólne na historię tego kraju

1. Wprowadzenie

Mowa będzie o francuskiej kolonii, wyspie nazywanej początkowo Santo Domingo (Sainte Domingue), która do 1791 r. była najbogatszym miejscem na ziemi, by następnie do roku 1804 stać się widownią licznych rewo-

lucji społecznych i wojen wyzwoleni-
czych. W rewolucyjnym roku 1789 wartość eksportu z tej wyspy przekroczyła wartość wyeksportowanych towarów przez Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, a wpływy z podatków i ceł stanowiły wartość trzeciej części całego budżetu Francji. W zachodniej części tej wyspie, która do historii przeszła pod

nazwą Hispaniola, która to nazwa używana jest do dzisiaj, żyło w tamtych czasach 40 000 białych, 40 000 mulatów oraz prawdopodobnie do 700 000 czarnych niewolników, których połowa urodziła i wychowała się jeszcze w Afryce.

Tutaj właśnie zwycięska rewolucja roku 1804 ogłosiła powstanie republiki, która zamieszkiwana była wyłącznie

przez Afro-Amerykanów, starającym się o swoje uznanie przez inne państwa, co też zostało uwieńczone sukcesem. Kiedy nastały czasy imperialistycznej hegemonii, położone w bardzo strategicznym miejscu Haiti stało się obiektem zainteresowań kilku mocarstw światowych, a ledwo co uzyskana i zaakceptowana niepodległość oraz niezależność zostały poddane dużej presji. Haiti stało się klasycznym przykładem, w jaki sposób dominujące mocarstwa mogą prowadzić swoją politykę, która poprzedzona pewnymi negocjacjami na trwałe do historii świata zapisała się pod pojęciem „dyplomacji kanonierek”. Niniejszy artykuł opisuje historię tego państwa, na którym swoje główne piętno odcisnęły Stany Zjednoczone, kierujące się tzw. doktryną Monroe’a (*Monroe Doctrine*), polityka światowa prowadzona przez Rzeszę Niemiecką, interesami *Grande Nation*, a nie wolno zapominać również o Wielkiej Brytanii, która w historii świata nigdy żadnemu innemu mocarstwu nigdy nic dobrego nie życzyła, o czym już dosyć dużo napisano.

Niniejszy artykuł ma za zadanie opowiedzieć, co się wydarzyło na wyspie poza zagrożeniem, które stwarzały mocarstwa kolonialne, a chodzi w tym

przypadku o bogatą w lokalne konflikty historię oraz częstych waśniach domowych, w które dzieje Haiti obfitują, a w których marynarka wojenna tego państwa odgrywała sporą rolę.

Lokalizacja fotografii haitańskich jednostek jest bardzo utrudniona zarówno dla ekspertów, jak i ludzi zajmujących się jej historią tylko marginalnie, co się również dotyczy opisu jej marynarki wojennej, której działalność zasadzie nigdzie nie jest opisana, ba, a jej udział nawet nie wymieniony, a dobre rady „dobrze” poinformowanych źródeł, żeby tutaj wymienić tylko artykuł w „The Belgian Shiplover 1970”, gdzie już pierwsze spojrzenie wyłapuje rażące błędy oraz luki informacyjne, pozwalające stwierdzić ogólną niewiedzę. W odpowiednim miejscu wymieniam źródła dotyczące informacji o Marine Haïtienne (ogólnie znane daty historyczne są łatwe do zweryfikowania, więc te pomijam), ale również i tutaj i to w nie jednym przypadku czytelnik spotyka się raczej z przypuszczeniami autorów, a nie faktami. Autor niniejszej pracy prosi bardzo o wybaczenie mu stwierdzeń przez lepiej poinformowanego czytelnika uchybień, przemilczeń, czy nieścisłości popełnionych przez niego na podstawie korzystania z ww. źródła.

2. Krótki i ogólny rys historyczny haitańskich wydarzeń w latach 1804-1915

Krótko po deklaracji niepodległości stojący na czele państwa generał Jean-Jaques Dessalines ogłosił się cesarzem Haiti, a wkrótce po tym, bo w roku 1805 doszło do pogromów białych mieszkańców na wyspie, które pochłonęły tysiące istnień ludzkich. Następnie Dessalines na czele armii składającej się z 30 000 ludzi pomaszerował w kierunku wschodniej (jeszcze francuskiej wtedy) części wyspy, zaczynając oblężenie jej stolicy, Ciudad Santo Domingo, która w porę została uratowana przez pojawienie się francuskiej eskadry okrętów pod komendą admirała Comte de Missiessy’ego, w obliczu której Haitańczycy wycofali się na zachodnią część wyspy. Wśród społeczeństwa rosło niezadowolenie przeciwko skorumpowanemu reżimowi Dessalinesa. Cesarz-dyktator został zastrzelony podczas tłumienia rebelii w pobliżu stolicy kraju przez powstańców w październiku 1806 r.

Kiedy sytuacja się w miarę uspokoiła, Haiti podzielono na dwie części, republikę Alexandre’a Petiona na południu oraz Henry’ego Christopha na północy (od roku 1811 królestwo) i obie części nieustannie się zwalczały z różnym natężeniem w latach 1807-1812, by następnie istnieć obok siebie i trwać przez następne 8 lat w stanie przypominającym zawieszenie broni, które zresztą nigdy nie zostało podpisane. Kiedy zmarł w roku 1818 prezydent Południa jego następcą została jego „prawa ręka”, Jean-Pierre Boyer, który w roku 1820 wykorzystał stosowny moment i wyruszył ze swoją armią na północ jednocząc następnie ponownie cały kraj. Dwa lata później Boyer pozytywnie odniósł się do prośby udzielenia wojskowego wsparcia mieszkańcom Santo Domingo, którzy podnieśli się przeciwko hiszpańskim kolonistom, dokonując inwazji na wschodnim wybrzeżu oraz zajmując całą wschodnią część Hispanioli, którą Haitańczycy traktowali przez następne 21 lat jak własną kolonię, wykorzystując ją do granic możliwości.

Zdegradowani do roli niewolników Domikańczycy podnieśli się w końcu przeciwko swoim ciemniejszym w roku 1843, co przyczyniło się do upadku rządzącego bez szczęścia Boyera. Był to zarazem początek walki narodowo-wyzwoleńczej Santo Domingo przeciwko Haiti, która ciągnęła się do roku 1847.

Od tego momentu zaczęło się pielęgnowanie przez Haitańczyków, jedno-



Rys. Bogusław Nikonowicz

razowej i niepowtarzalnej, charakterystycznej tylko dla nich samych, swoistej „kultury” rebelii, zdrady oraz insurekcji skierowanych przeciwko każdemu prezydentowi Haiti wzgl. władcy. Jeżeli na czele stał prezydent z południa, to kwestią czasu tylko była ewentualna rebelia północy, a w odwróconej kolejności sprawa się powtarzała. Oprócz tego zakorzeniony od długiego czasu w konstytucji i w społeczeństwie zupełnie nieracjonalny konflikt rasowy pomiędzy czarnymi („Noirs”) i mulatami („Mulatres”, „Jaunes”) wywierał bezpośredni wpływ na politykę państwa, co potęgowało zamiary do zastosowania siły, jako jedyne go sposobu rozwiązywania konfliktów.

W latach 1843-1857 Haitańczycy pięć razy z bronią ręki próbowali przywrócić zależność od siebie Santo Domingo, ale Dominikańczycy, którzy przewadze liczebnej agresora przeciwstawili dyscyplinę swojej armii oraz wyższy kunszt dowodzenia, którym się charakteryzowali ich generałowie, każdorazowo dawali odpór haitańskim zapędom. Niepowodzenie inwazji zrzuciło z tronu dotychczasowego cesarza Faustyna I (Faustin Soulouque I), który w roku 1847 został wprawdzie prezydentem, ale wkrótce wymusił, aby obwołano go cesarzem, rządząc następnie swoim krajem żelazną ręką do końca roku 1857, kiedy to został zdeponowany przez Fabre’a Geffarda, księcia Tabary, któremu wydanej pomocy udzieliła armia.

Geffard był ambitnym reformatorem, który chciał z całych swoich sił przekształcić Haiti w nowoczesne państwo. Podczas jego trwającego niecałe 8 lat rządzenia, kiedy to powstała też prawdziwa haitańska marynarka wojenna, był zmuszony ośmiokrotnie stłumić duże rebelie, a wśród nich powstanie Salnave’a z roku 1865, które oznaczało początek końca Geffarda.

Jego następcą, Mulat z Cap-Haïtien (miasto na północy), Sylvaine Salnave najpierw rządził od roku 1867 w pokoju, lecz potem uwikłał kraj w zaciętą wojnę domową, która przeszła do historii pod pojęciem „wojny Cacos” i po trzech latach zakończył życie w styczniu 1870 r. przed plutonem egzekucyjnym.

Następnie rządy zaczął sprawować triumwirat złożony z generałów wojny domowej, a byli to: Jean-Nicolas Nissage Saget, Michel Domingue oraz Pierre Nord Alexis. Domingue zastąpił Nissage’a Sageta na początku 1874 r. „zgodnie z rozkładem jazdy” na stanowisku prezydenta, który musiał zdławić kilka powstań i stawić czoła tzw. „aferze

Batscha”. Domingue ze swoim skorumpowanym rządem przetrwał tylko dwa i pół roku, zanim go zmiołła rewolta roku 1876.

Do władzy teraz jednak nie doszedł Pierre Nord-Alexis, tylko mulat Pierre Boisrond-Canal, który w ciągu 3,5 roku urzędowania musiał oprzeć się półtora tuzinowi rebelii, głównie ze strony mulatów, którymi przewodził Jeana-Pierre Boyer-Bazelais, który siłą chciał odebrać władzę i dopiero w roku 1879, będąc na krawędzi załamania nerwowego w końcu ustąpił.

Nowym, silnym mężczyzną został czarny, Louis Etienne Felicite Lysius Salomon i od tego momentu, czyli od roku 1880, za jednym tylko wyjątkiem, na fotelu prezydenckim zasiadali wyłącznie czarni. Salomon musiał również zdławić kilka powstań i stawić czoło jednej wojnie domowej i także on po kolejnym powstaniu w roku 1888, po pozbyciu się wszelkich iluzji wybrał emigrację.

Po pewnym „Interregnum” insurgen-ta Francois Legitime’a władzę przejął po kolejnej wojnie domowej w roku 1889 Florville Hyppolite. Za jego czasów, które trwały do roku 1896, kraj zaczął się rozwijać, z czego najbardziej korzystała marynarka. Dowódcą został wiceadmiral Killick, a mająca na stanie nowoczesne okręty marynarka, wzmocniona kompetentnymi europejskimi najemcami, o mały włos nie przesłabła swojego chrztu bojowego z supermocarstwem, Rzeszą Niemiecką w rezultacie tzw. afery Lüdersa.

Pozostały czas rządów następcy Hyppolite’a, Tiresiasa Simona Sama przebiegł pokojowo, lecz po jego udaniu się w roku 1902 do azylu, wybuchła kolejna wojna domowa, zwana wojną Firministów (od nazwiska przywódcy), a marynarka, składająca się z dwóch operacyjnie sprawnych okrętów pod dowództwem Killicka opowiedziała się po stronie rebeliantów. Rebelia zakończyła się zatopieniem krążownika powstańców *La Crête-à-Pierrot* ogniem niemieckiej kanonierki *Panther*.

Do władzy doszedł w końcu Pierre Nord Alexis i pomimo faktu, że jego reżim był skorumpowany, udało mu się trudna sztuka utrzymania się na Haiti i wyprowadzić je wyprowadzić na spokojniejsze wody zapewniając mu względna prosperitę. Pod koniec swoich rządów miał zamiar pozbawić władzy i wpływów jednego ze swoich „poruczników”, Antoine’a Simona, ale ten był szybszy i wraz ze swoimi milicjantami dorwał się do władzy i wygnał Norda Aleksisa z kraju.

Przez następne trzy lata następował systematyczny upadek kraju i dopiero Cincinnatus Leconte, były towarzysz Norda Aleksisa, rozprawił się w kolejnej wojnie domowej ze skorumpowanym reżimem Simona w roku 1911. Leconte, nowy, wykształcony w Niemczech prezydent należał do niezwykle energicznych i jeszcze raz był tym, któremu udało się zapewnić Haiti dokonanie ponownego przełomu, ale zmarł już w roku 1912, kiedy to w znajdującym się pod pałacem prezydenckim magazynie amunicji wybuchł pożar, w wyniku, czego się ta zapaliła i wybuchła. Przez ostatnie trzy lata swojej niepodległości ten nieszczęśliwy kraj uwikłał się nie kończąca się wojnę domową, której kres położył dopiero desant 2000 żołnierzy amerykańskiej piechoty morskiej latem 1915 r. pod Bizoton, na południowy-zachód od Port-au-Prince, co też jednocześnie przypieczętowało los Marine Haïtienne.

Strategia, wyposażenie i uzbrojenie Marine Haïtienne

3. Militarno-nawalistyczne myślenie Haitańczyków i zmiany w ich świadomości w latach 1804-1915

Powstańcze wojsko haitańskie, które wywalczyło niepodległość tego państwa było zdania, że położone nad wybrzeżem miasta to raczej słabe punkty w systemie obrony więc przeciwstawianie się potencjalnemu wrogowi, który regularnie przybywałby tutaj z flotą liczącą od 40 do 60 silnie uzbrojonych okrętów z wojskiem na pokładzie, byłoby w zasadzie bezcelowe. Sprawdzonej taktyką Haitańczyków było pozwolić wrogowi wylądować, a wkraczające w głąb lądu pojedyncze oddziały przy nadarzającej się okazji osaczać i zwalczać, bądź wycofać się do dolin rozciągających się pomiędzy łańcuchami górskimi, dokąd wróg raczej by nie ryzykował wchodzić, a stamtąd z kolei można już było można zaryzykować wypadów mających na celu zwalczanie transportów zaopatrzenia wroga oraz przerywania jego linii komunikacyjnych.

Po zakończeniu wojny wyzwoleńczej Haitańczycy skonfrontowani zostali z nową sytuacją strategiczną, która wymagała nieustannej kontroli wszystkich dużych miast, gdyż te położone były właśnie nad brzegami morza. Ewentualny scenariusz zagrożenia przewidywał inwazję Europejczyków, głównie Francuzów, stąd za rządów Dessalinesa rozbudowano i to znacznie wszystkie pochodzące jeszcze z czasów kolonialnych umocnienia, z których zamierzano dać

odpór lądującym z morza agresorom. Owa troska o wspomniane umocnienia nie została zaniechana nawet w wspomniany okres 14 lat, który podzielił państwo na część północną i południową. Silny człowiek państwa północy, Henri Christophe, rozkazał nawet zbudować „drugą” linię obronną, 12 mil w głąb lądu, w pobliżu stolicy Cap-Haïtien robotnicy przymusowi wzniesli gigantyczną twierdzę, cytadelę Ferrière, która na powierzchni 1000 metrów kwadratowych naszpikowana była ponad 300 armatami i moździerzami. Dzięki tej twierdzy zamknięto drogę do wielu górskich dolin, które własne wojska mogły wykorzystać jako bardzo bezpieczne miejsce schronienia się.

W wojnach północy z południem po raz pierwszy do akcji weszły okręty, lecz trzeba pamiętać, że chodziło tutaj o wycarterowane statki handlowe, po części z zagranicznymi załogami, które prowizorycznie uzbrojono. Wydaje się jednak, że król Henri Christophe miał na swoich okrętach z czasem również i swoich oficerów oraz własne załogi, a jego marynarka rozsypała się najpierw w wyniku zdrady, a następnie uległa w roku 1812 Royal Navy.

Jeszcze w roku 1812 siły morskie nie odgrywały żadnej roli, niezależnie od kwitnącej żeglugi przybrzeżnej. Ponieważ zbudowane jeszcze przez francuskich kolonizatorów drogi niszczały w ciągu następnych lat, co było powodem, że coraz więcej transportów odbywało się z tego względu morzem. Wynegocjowane podczas spłaty kolejnych transz zobowiązań reparacyjnych z Francją, i uznanie przez nią Haiti na niwie dyplomatycznej miało negatywny wpływ na armię haitańską, bo straciła ona przez to „swojego” jedyne go wroga, co się przyczyniło do obniżenia jej morale.

Do wspomnianego już wyżej scenariusza walki w przypadku jednego z państw europejskich, armia najpierw podpaliała by nadmorskie miejscowości, by następnie wycofać się w głąb lądu, a ta strategia zaczęła nabierać od roku 1843 dosyć wyraźnych kształtów, ponieważ coraz realniejszy stawał się konflikt zbrojny z niezależną republiką Dominikany.

Kraj jednak nie był w ogóle przygotowany na myślenie w kategoriach morskich i nie przewidywał posiadania swojej własnej marynarki, kiedy to w roku 1843 Haiti dało się wciągnąć w szereg wojen z walczącymi o swoją niezależność Dominikańczykami. Haiti było zmuszone do obrony swoich wybrzeży i czyniło to bardzo improwizując oraz

zdając się na własne umocnienia brzegowe, ale w obu przypadkach haitańczycy nie odnieśli zbytnich sukcesów. Podobnie jak na lądzie, przeciwnik panował również dzięki dobrze dowodzonemu siłom morskimi.

Naukę, jaką wyciągnięto z wojen z sąsiadem, zaowocowało utworzeniem nowoczesnej armii i takiej samej profesjonalnej marynarki wojennej, pod którą podwaliny położył prezydent Fabre Geffrard.

Haiti próbowało w regularnych odstępach utrzymywać swoje siły zbrojne na najwyższym, odpowiadającym ówczesnym wymogom poziomie. Reformy takie przeprowadzono za czasów Fabre’a Geffrarda, Lysiusa Salomona i Cincinnatusa Leconte’a. Największym problemem jednak było z regularnie wypłacaniem żołdem, uzbrojeniem i wyposażeniem oraz z kwaterunkiem dla wcielonych do armii żołnierzy. Morale tej pomimo wszystko liczącej od 18 000 do 50 000 ludzi armii pozostawało dużo do życzenia i było bardzo chwiejne. Oprócz armii do roku 1915 obecni jeszcze były zmilitaryzowane oddziały tzw. lokalnych „wojennych lordów” (Warlords) oraz utworzone z wolnych chłopów uzbrojone bandy, jak na przykład „Piquets” oraz „Cacos”, które wprawdzie były gorzej uzbrojone niż armia, ale za to szczyli się wysokim morale, co sprawiało, że mieli większą wartość bojową.

W międzyczasie Haiti zostało przez wszystkie mocarstwa świata uznane na niwie dyplomatycznej, ale scenariusz na wypadek realnego zagrożenia Hiszpanioli z zewnątrz wcale się nie zmienił, gdyż Haiti miało w przyszłości już zawsze odczuwać potęgę silniejszego. O ile jeszcze w roku 1855 ówczesny cesarz Faustin Soulouque skutecznie pogroził pewnemu francuskiemu admirałowi, dając mu do zrozumienia, że na siłę odpowie tym samym, gdyby jego eskadra zamierzała ostrzelać Port-au-Prince, to jego następcy nie mieli już żadnych iluzji, że uda im się wyjść obronną ręką z jakiegokolwiek konfliktu zbrojnego z europejskim mocarstwem. Prezydent Haiti Nissage Saget już na początku lat 70 XIX wieku trzykrotnie nie zareagował, kiedy w przypadku pojawienia się po kolei na redzie stolicy Port-au-Prince pewnego amerykańskiego okrętu, potem hiszpańskiego i na koniec nawet całej niemieckiej eskadry, aby wywrzeć nacisk na przeforsowanie swoich zamiarów.

Scenariusz wojny przeciwko Republice Dominikany był w takiej sytuacji tyl-

ko po części realny, ponieważ państwo było co rusz targane wewnętrznymi konfliktami. Od tzw. powstania Salnave’a, główne zadania armii i marynarki związane były z tłumieniem powstań, a że większość z nich miała początkowo podłoże wyłącznie lokalne, by się jednak potem szybko rozprzestrzenić, to marynarka była tą siłą, która szybko i sprawnie transportowała oddziały wojskowe w miejsca, gdzie znajdowało się zarzewie tych niepokojów. Oprócz tego okręty uczestniczyły w blokadzie części wybrzeża zajętych przez powstańców, a w razie potrzeby również ostrzeliwały ich pozycje, tudzież zwalczały powstańcze jednostki nawodne.

Tylko dwa razy w swojej historii, a to za sprawą prezydentów Florvila Hyppolite’a (1889-1896) i Cincinnatusa Leconte’a (1911-1912) siły zbrojne zostały do tego stopnia zreformowane, będąc też odpowiednio uzbrojone, że Haiti mogło spokojnie stawić czoła w ewentualnym konflikcie zbrojnym z jednym z państw spoza Hiszpanioli, a konkretnie chodzi tutaj o przypadkach ograniczonej obrony przed polityką kanonierek, do czego by niechybnie doszło w roku 1897 podczas tzw. afery Lüdersa, ale prezydenci, którzy nastali po Tiresiasie Simonie Samie (1897-1902) obawiali się interwencji imperialistycznej potęgi i nie mieli żadnej nadziei i wiary, że tej nie byłiby w stanie odeprzeć siłą swoich wojsk.

4. Marine Haïtienne

4.1. Zadania

„W walce o dojście do władzy, oszukiwał, kradł i dawał łapówki każdy, i każdy też dawał się przekupić, ile dusza zapragnęła. Jedna rewolucja w roku była niemal rutyną i przebiegała na ogół bez rozlewu krwi, a przegrana strona dawała we właściwej chwili nogę na Jamajkę, rozpoczynając stamtąd natychmiast kontrrewolucję”.

Wiceadmirał w stanie spoczynku Albert Hopman (1909 dowódca SMS *Bremen* w Port-au-Prince)¹.

Zadania marynarki obejmowały głównie przeprowadzanie transportów wojska, blokowanie zajętego przez powstańców wybrzeża, ostrzeliwanie pozycji powstańczych oraz będącej pod ich kontrolą infrastruktury oraz zwalczanie obcych sił morskich. Funkcję strażaka w stosunku do obcych sił nawodnych, marynarka haitańska mogła sobie pozwolić wyłącznie w przypadku Repu-

1. Hopman A., *Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers*, Scherl, Berlin 1925, str. 350.

bliki Dominikany. Pomiędzy sąsiadami doszło w latach 1893-1897 do „małego wyścigu zbrojeń morskich”, a zapoczątkowała go Dominikana, na co Ulysses Heuraux „dorzucił” do nowych nabytków jeszcze dwie nowe kanonierki i polecił zmodernizować trzecią. Konflikt militarny z innym krajem Ameryki Środkowej był po prostu niemożliwy i trudno go sobie wyobrazić. Wielkie mocarstwa kolonialne – za wyjątkiem Stanów Zjednoczonych, które dopiero po kilku latach powołały do życia tzw. „Nową Marynarkę” („New Navy”) – utrzymywały przez cały czas przeważające siły morskie i swoje bazy w pobliżu Haiti: Amerykanie na Florydzie a potem w Guantanamo (Kuba), Hiszpanie do 1898 r. byli na Kubie, Brytyjczycy w Kingston (Jamajka), a Francuzi w Fort de France na Martynice. Rzesza Niemiecka nie miała wprawdzie żadnej bazy, ale od pewnego czasu regularnie na zachodnioindyjskich wyspach znajdował się stacjoner, do którego wysyłano swoje jednostki szkolne, ponieważ Karaiby należały do jednego z najbardziej ulubionych obszarów, gdzie Niemcy szkolili swoje przyszłe załogi. Wszystkie wymienione państwa, a na dodatek jeszcze Włochy praktykowały prowadzenia pod adresem Haiti tzw. „polityki kanonierek” i tylko w trzech przypadkach, incydencie „Buldog”, afery „Lüdersa” i bitwie morskiej koło Gonaïves, Haitańczycy stawili czoło, lub byli na to gotowi. Skutecznemu przeciwstawieniu się „polityce kanonierek” Marine Haïtienne ostatecznie nie była w stanie.

4.2. Ludzie

Dowódcy

Marine Haïtienne dowodził, przy najmniej na papierze, z reguły minister wojny. W rzeczywistości komenderowała nią rządząca w danej chwili głowa państwa, niezależnie, czy był to akuratnie prezydent, król, czy cesarz Haiti. To on decydował o tym, ile pieniędzy przeznaczyć na marynarkę, o jakie okręty wzmocnić flotę. Głowa państwa przebywała najczęściej na pokładzie jednego z okrętów podczas działań operacyjnych. Udokumentowane są w każdym bądź razie pobyt podczas transportów wojska w trakcie trwających wojen domowych prezydentów Fabre’a Geffrarda, Pierre’a Boisronda-Canala, Sylvaine’a Salnave’a, Louisa Felicité’a Lysiusa Salomona, Pierre’a Norda Alexisa, Antoine’a Simona i Cincinnatusa Leconte’a.



Pierre-Theomas Boisrond Canal (1832-1905) był nie tylko „warlordem” Croix-de-Bouquets i Petionville oraz wnukiem autora haitańskiej deklaracji niepodległości, Boisronda-Tonnerre’a, ale również sam piastował urząd prezydencki w latach 1876-1879. Cieszył się bardzo dużą popularnością wszystkich warstw społecznych i wspierał po swoim ustąpieniu liczne rządy tymczasowe z emigracji. W czasie swojej prezydentury bardzo sprawnie kierował składającą się tylko z dwóch kanonierek Marine Haïtienne. Fot. Domain Public.

Oficerowie Flagowi

Haiti było w XIX wieku „krajem generałów”. W latach 50. i 60. było ich ponoć ponad tysiąc (niektóre źródła mówią nawet o kilku tysiącach oficerów znajdujących się w randze generała!). Miało to swoje korzenie w nepotyzmie, co miało swoje odbicie, że na wysokich szczeblach zasiadali liczni funkcjonariusze wojska, a cała sprawa się komplikowała, kiedy prezydent był strącany z piedestału w wyniku puczów i przewrótów oraz rebelii, a było to na porządku dziennym, co skutkowało powstaniem nowej fali awansowanych².

W przypadku Marine Haïtienne było jednak trochę inaczej co spowodowane było głównie stałą obecnością pary prezydenckiej na okrętach i statkach, na pokładach których bardzo często znajdowali się (biali) obcokrajowcy mający duże kompetencje. Tych jednak rodzima ludność bała się, z uwagi na historyczne zaszłości, a przez polityków haitańskich byli znienawidzeni. Stąd też rangę admirała przyznawano obcokrajowcom

na Haiti rzadko i prawdopodobnie tylko w wyjątkowych przypadkach.

Marynarka była oprócz tego miała natomiast okazję, aby pokazać paletę swoich wszystkich umiejętności i sprawności:

a) przy katastrofalnym, niemalże tradycyjnym już stanie dróg na Haiti, była ona najszybszym środkiem transportu oddziałów wojskowych.

b) w pobliżu wybrzeży dysponowała też najsilniejszą i mobilną artylerią. Od wojny domowej „Cacos” (1868-1870) marynarka znajdowała się pod troskliwą opieką prezydentów.

Na ogół tylko połowa będących do dyspozycji, haitańskich okrętów, tzn. z reguły dwie lub trzy, była sprawna technicznie i gotowa do działania i nie było potrzeby mianowania oficera flagowego. Flotą mógł kierować dowódca armii lądowej, Okręty musiały regularnie interweniować na obszarach objętych powstaniem, a nie rzadko tym dowódcą był prezydent we własnej osobie.

W źródłach będących w dyspozycji autora jest mowa o nielicznych haitańskich admirałach. Po bitwie morskiej koło Petit Goave prezydent Salnave mianował, amerykańskiego kapitana korwety, *Alexandre Petion*, J. Fredericka Nickelsa do stopnia kontradmirała³. Kolejnego admirała, Haitańczyka, mianowała administracja Nissage’a po bitwie morskiej koło Le Borgne. Wspomniany oficer, którego nazwisko autorowi nie jest znane, został zwolniony przez prezydenta Nissage’a Sageta, w konsekwencji nie sprawdzenia się w Marine Haïtienne podczas afery „Batscha”, co skłoniło samego Batscha do bardzo urągającego i protekcyjnego komentarza⁴. Po zakupieniu kanonierek 1804 i *St. Michel*, prezydent Domingue mianował w roku 1875 nowego admirała, który przy pierwszym wybuchu nieza-

2. Zwróć uwagę na wzorcowy przykład za „New York Times”, 3rd July 1883: *The Haitian revolution*.

3. patrz: Heinl/Heinl, *Written in Blood*, str. 222.

4. patrz: Konteradmiral E. Batsch: „Carl Ferdinand Batsch. Vizeadmiral a la Suite des Seefoffizierskorps. Ein Gedenkwort zu seinem 100. Geburtstag.”, erschienen in *Marinerundschau* 1931, S. 97 ff. Batsch wird hier wie folgt zitiert: „Am meisten leid tut mir der arme schwarze Admiral. Dafür, das s sein Schiff ohne Widerstand genommen wurde, musste er seinen Abschied nehmen; für die Haïtianer ist er also der Hauptstündenbock geblieben.” – kontradmirał E. Batsch: „Carl Ferdinand Batsch. wiceadmiral a la Suite Korpusu Oficerskiego. Słowo z okazji jego 100. urodzin, które ukazało się w *Marine-Rundschau* 1931, str. 97 i następnie, Batsch jest tutaj cytowany następująco: „najbardziej było mi żal tego biednego, czarnego admirała, za to, że musiał bez oporu oddać swój okręt, bo z tego powodu został zdymisjonowany; w oczach Haitańczyków stał się głównym kozłem ofiarnym. (tłumaczenie Mi.Ja.).

dowolenia społecznego skierowanego przeciwko nowemu reżimowi, natychmiast przeszedł na jego stronę⁵. Wymieniony oficer flagowy, bez wątpliwości mulat, w przyszłości przejmie jeszcze komendę nad flotą w czasach prezydentury Boisronda-Canala. Jego nazwisko nie jest znane autorowi.

Podczas wojny domowej Hyppolite'a, przywódca rebeliantów Florvil Hyppolite, mianował Amerykanina Masona Coopera na admirała i głównodowodzącego swoich sił morskich⁶.

Jedyny oficer flagowy w haitańskiej służbie, który zyskał pewną sławę, był Hammerton Killick. Killick był synem szkockiego kapitana pewnego parowca i haitańskiej mulatki. Należy przypuszczać, że morskiego rzemiosła uczył się u swojego ojca. Killick prawdopodobnie wstąpił do marynarki za prezydentury Lysiusa Salomona w latach 80. a karierę zrobił za prezydenta Florvila Hyppolite'a⁷. Należy również przypuszczać, że to właśnie Killick ze swoich pieniędzy zakupił dla Partii Obywatelskiej, na której czele stał Florvil Hyppolite w Stanach Zjednoczonych dwa parowce i utworzył z nich flotę, która operowała bardziej efektywnie od floty przeciwnika prezydenta Legitime'a przyczyniając się walcie do jego upadku. Podczas wspomnianej wojny domowej Killick służył jako doradca i Aide-de-Camp (adjutant) Florvila Hyppolite'a.

W roku 1897 spotykamy go jako dowodzącego admirała eskadry Marine

Haïtienne, która podczas afery „Lüdersa” o mały włos nie otworzyłaby ogień przeciwko niemieckiej ekadrze komodora Thielego⁸. Kiedy w roku 1902 wybuchła kolejna wojna domowa, tym razem o sukcesję po prezydencie Tiresiasie Simon Samamie, która do historii przeszła pod pojęciem wojny domowej Firmina („Firmin”-Bürgerkrieg”), Killick przechodzi na stronę powstańców Firmina utrzymując przywódce i jego zwolenników przy życiu dzięki blokadzie północnego wybrzeża oraz dostawom broni. Killick wybrał podczas tego konfliktu śmierć samobójczą, kiedy czując się zagrożonym skierowanymi w jego kierunku armatami kanonierki SMS *Panther*, wysadził się w rufowej komorze prochowej swojego krążownika *Crête-à Pierrot* w powietrze.

Zwycięski w tym zmaganiu prezydent, generał Pierre Nord Alexis początkowo nie mianował żadnego ze swoich oficerów morskich na stopień admirała. Rola, jaką odegrał Killick – pośmiertnie obwołany bohaterem narodowym – podczas wojny domowej prawdopodobnie mu się nie podobała. Tylko z powodu udziału w paradzie floty, która miała się odbyć w Stanach Zjednoczonych, Alexis Nord mianował w roku 1907 admirała, którego nazwisko autorowi nie jest znane⁹.

Obcokrajowcy

odegrali jako wychowawcy i najemnicy ponadprzeciętną i ważną rolę za-

równy w historii Marine Haïtienne, jak i w siłach morskich głównego jej przeciwnika, czyli rebeliantów.

W wojnach między królestwem Północy a republiką Aleksandra Petionisa (Alexandre Petions) w walkach brały udział na ogół wyczarterowane statki wraz ze znajdującymi się na nich zagranicznymi załogami, co może świadczyć o istnieniu już przed wybuchem rewolucji we Francji dobrze funkcjonującej żegludze przybrzeżnej, której celem było przewiezienie dosyć sporego tonażu towarów do znajdujących się na północy portów zamorskich Haiti, Cap Haitien i Port-au-Prince. W miarę systematycznego, w pierwszej połowie XIX wieku, popadania w ruinę systemu dróg na wyspie, zyskiwała na znaczeniu żegluga przybrzeżna, a w czasie wojen z Republiką Dominikany, Haiti było samowystarczalne, bo miała na tyle ludzi, aby obsadzić nimi swoje okręty.

Zmiana nastąpiła z nastaniem ery pary i pojawieniem się gładkich luf. Haitańczycy jakoś nie mogli przyswoić sobie zawiłości techniki okrętowej i wyrobić w sobie nawyku dbania o swoje

5. patrz: Heil/Heinl, *Written in Blood*, str. 239.

6. patrz: „New York Times”, 26th March 1896: *Haiti's president dead*.

7. Heil/Heinl opisuje go w czasie wojny domowej roku 1889 jako „Commander Hamerton Killick, a dashing mulatre in Hyppolite's navy” (str. 280).

8. Wiechmann, *Die preußisch-deutsche Marine in Latein-Amerika 1866-1914*, Dissertation, str. 258.

9. Wiechmann, *Die preußisch-deutsche Marine...*, str. 291.

Wypalony wrak zatopionego krążownika *La Crête-à Pierrot* nazajutrz po zniszczeniu. W rufowej komorze prochowej admirał Hammerton Killick popełnił samobójstwo. Jego doczesne szczątki Haitańczycy pochowali z „dużą pompą”.

Fot. „Marinerundschau” 1902, str. 1196; za uprzejmą zgodą wydawnictwa Mittler & Sohn



okręty oraz utrzymywania ich w ciągłej gotowości bojowej. Podczas wojny domowej „Cacos” (1868-1870) obie strony korzystały masowo z amerykańskich najemników. Również prezydent Salomon wynajął załogę dla swojej korwety *Dessalines*, którą tworzyli w większości amerykańscy marynarze, lecz nikt nie wpadł na pomysł, aby na Haiti ściągnąć misję morską któregoś państwa, gdyż armia lądowa okazjonalnie mogła korzystać z doświadczeń oficerów francuskich lub belgijskich. Nieliczni Haitińczycy z kolei mogli się szkolić we francuskiej akademii wojskowej w Saint Cyr, natomiast własnych oficerów marynarki nie szkolono.

W roku 1893, kiedy zakupiono kanońki *Capois la Mort* i *Alexandre Petion* zdecydowano się jednocześnie ściągnąć na okres dwóch lat instruktorów, którzy mieli być pomocni nowym właścicielom w obyciu się z okrętami oraz nabyciu pewnego doświadczenia w ich eksploatacji. Pomiędzy latami 1890 a 1902 na okrętach służyła zwiększona liczba zagranicznych oficerów i inżynierów, lecz to się zmieniło, kiedy do władzy doszedł prezydent Nord Alexis, ponieważ Alexis białym w ogóle nie ufał, co jednak miało negatywny wpływ na stan techniczny okrętów. Tylko prezydent Leconte próbował podczas swoich jednorocznych rządów wprowadzić w tej materii jakąś zmianę.

Oficerowie i załogi

Brytyjski odkrywca i specjalista od spraw kolonialnych Sir Harry Johnston odwiedził Haiti w roku 1910 i stwierdził, że Haiti szczeni się wprawdzie zgodnie z informacją zawartą w „Budget Général”, 500 szkołami na wsiach, ale wszystko na to wskazuje, że szkoły są niewłaściwie finansowane, ponieważ sumy przeznaczone na edukację znikają w kieszeniach przedstawicieli rządu, a wynikiem tego jest, że około 2,5 miliona z 3 milionowej społeczności nie potrafi czytać i pisać, co jest porównywalne tylko z tubylcami mieszkającymi w najodleglejszych miejscach Afryki.

W przypadku poziomu wykształcenia (mulackiej) elity przynajmniej wprawdzie, że jest bardzo dobrze wykształcona, ale ta wiedza jest mało praktyczna. „Współczesna Francja jest zdolna wykształcić sporą liczbę młodych ludzi, przyswajając im praktyczną wiedzę, aby ich wysłać potem do Azji i Afryki, ale wiedza, którą się przekazuje młodziem na Haiti jest już z natury perwer-

syjnie bezużyteczna. Prawnicy mogą debatować godzinami wyłącznie o subtelnościach «Kodeksu Napoleona», ale wydaje się, że nie są oni w stanie przeformować jurysdykcji w sposób prosty i dopasowany do mentalności haitańskiego społeczeństwa (esencjonalnie afrykańskie). Co do innych dziedzin nauki, takich jak rolnictwo, gospodarka leśna, zoologia, botanika, mineralogia i bakteriologia to należy stwierdzić, że to żadnego, ale to też żadnego (wykształconego) Haitińczyka nie interesuje”¹⁰.

Owa miseria na polu edukacji oznaczała dla Marine Haïtienne, że rodzimi oficerowie i marynarze, z uwagi na brak przemysłu i szkół technicznych w kraju, a co za tym idzie z posiadaną i nabytą w szkołach wiedzą nie byli w stanie wznieść się ponad stan swojej profesji, jak to na przykład udawało się Amerykanom lub Europejczykom.

Bazy i środki finansowe

Duże arsenały morskie znajdowały się od lat 60. XIX wieku w Port-au-Prince, także w Le Cap, St. Marc, Les Cayes, Jacmel i Jérémie. Początkowo przeznaczone były tylko dla wojska, ale z czasem zaczęły tutaj bazować również okręty. W zasadzie owe „bazy” pozbawione były jakiś specjalnych urządzeń, z których okręty mogłyby korzystać i dopiero za prezydenta Florvila Hyppolite’a w pierwszej połowie lat 90. XIX wieku zdecydować się zbudować prawdziwą bazę marynarki wojennej w Bizoton (na przedmieściach Port-au-Prince), lecz marynarka korzystała z niej bardzo rzadko.

Okazjonalnie, podczas wojny domowej Cacos (1867-70) i od administracji Hyppolite’a aż do wojny domowej Firministena (1890-1902) na marynarkę wydano spore sumy. Francuski dyrektor haitańskiego banku narodowego, Louis Hartmann, obliczył, że w okresie między 1890-1902 wydano w sumie 82 miliony gourdów (G=Gourdes) na następujące cele: 25 milionów na umorzenie długu publicznego, 15 milionów na armię, 8 milionów na marynarkę wojenną, 14 milionów na ministerstwo spraw wewnętrznych i policje oraz 3 miliony na rolnictwo. Oznacza to, że 14% wydano na marynarkę wojenną, ale należy w tym miejscu podkreślić, że korupcja kwitła w najlepsze, a klasa panująca napychała sobie kieszenie do pełna, bo jak mówi stare haitańskie przysłowie, pieniądze otrzymane od państwa nie są kradzieżą.

4.3. Okręty

Okres okrętów żaglowych (około 1808-1859)

Nazwy fregat, korwet i licznie obecnych brygów, brygantyn i szkunerów wymieniono podczas opisywania działalności floty. Skąd się one wszystkie wzięły, jak były uzbrojone i kto nimi dowodził jest nie do zrekonstruowania, ale będą nadal obiektem moich badań, lecz w tym miejscu ta problematyka omawiana nie będzie.

Okręty napędzane parą przed wojną domową „Cacos” (1860-1867)

Prezydentowi Fabre Geffrardowi Haiti zawdzięcza pierwszy napędzany parą okręt, który zamówiono w roku 1860 w Wielkiej Brytanii (stocznia: T & W Smith, Newcastle upon Tyne). Był to 22 *Decembre* (późniejszy: *Sylvain*), wypierający 900 t wykonany z żelaza kadłub z napędem śrubowym¹¹. Jego maszyna miała moc 360 KM, która pozwalała okrętowi rozwinać maksymalną prędkość 9 węzłów. Oprócz tego *Vingt deux Decembre* był wyposażony, jak każdy współczesny parowiec, dodatkowo w żagle. Jego uzbrojenie to 4 gładkolufowe armaty 40 funtowe (120 mm) ustawione na 64 metrach długości kadłuba (ładowane od przodu) produkcji Armstronga. Jednostka została zatopiona w bitwie koło Petit Goave, a w wielu rocznikach flot wykazywany był aż do roku 1912¹².

Kolejnym uzbrojonym parowcem, o którego wielkości, napędzie, uzbrojenia i takielunku nic nie wiadomo był *Le Geffrard*, który zasilł flotę nawet przed 22 *Decembre*, bo w roku 1861. Rebelianci, którym wpadł w ręce przemianowali go na *Liberté*; zniszczony został przez własną załogę w bitwie morskiej pod Petit Goave przez wyrzucenie się na brzeg i podpalenie.

Dla państwowego armatora „Société Accéléree d’Haiti” Geffrard polecił zamówić 5 prawie takiej samej budowy i z bardzo podobnym takielunkiem śrubowych parowców, które nosiły nazwy: *Artibonite*, *L’Estere*, *Mariani*, *Progresse* oraz *Voldroque*, wszystkie wypierające między 214 a 260 ton z kadłubami o długości prawie 50 m i rozwijających do 12 węzłów. Wszystkie między 1862 a 1864 dostarczonymi przez

10. patrz: Heintz/Heintz, *Written in Blood*, str. 336 oraz następne.

11. Chesneau/Kolesnik, *Conway’s all the world’s fighting ships 1860-1905*, str. 416.

12. patrz: *Jane’s*, *Brassey* i k.u.k. *Almanach*, lecz nie w *Flottes de Combat* i *Weyersie*.

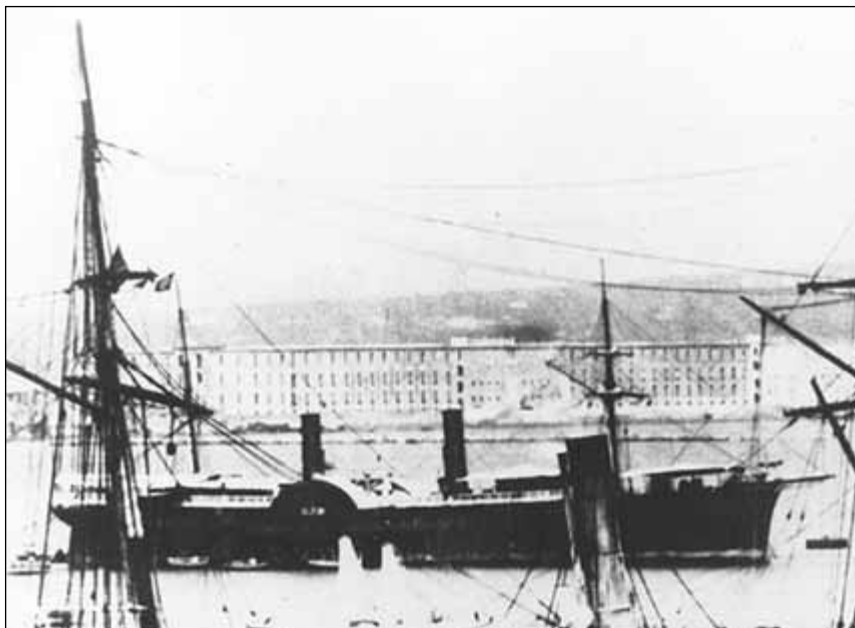
Seath & Co. Rutherglen zostały dostarczone wraz z okrętami, o których mowa była wyżej, pomimo, że pierwotnie przewidziane były dla floty handlowej to z biegiem czasu wykorzystywane były również do działań w składzie marynarki wojennej, z odpowiednim oczywiście uzbrojeniem¹³. Wymienione parowce były stosunkowo długo w służbie, za wyjątkiem *Voldrogue'a*, który w październiku 1865 w Cap Haitien stał się ofiarą armat brytyjskiego HMS *Bulldog*¹⁴. Oprócz nich istniały jeszcze dwa inne parowce państwowego armatora, *Bois de Chene* i *L'Egalite*¹⁵. Pomimo, że jednostki te służyły w marynarce wojennej jako pomocnicze kanonierki i transportowce wojska to nie były one wykazywane przez na ogół dobrze poinformowaną literaturę fachową.

Na prawdziwy okręt zdecydowano się nareszcie w roku 1865, kiedy to podczas powstania Salnave'a, Geffrard polecił zakupić w dniu 15.08 była amerykańską korwetę¹⁶. Był to *Alexandre Petion* (eks – USS *Galatea*), zwodowany w roku 1862 w Nowym Jorku, w stoczni van Densen. Okręt wypierał 1250 ton, kadłub mierzył 64 m i wyposażony był w jedną śrubę, trzy maszty, jeden komin i posiadał ożaglowanie trójmasztowca. Prędkość maksymalna wynosiła 10 węzłów, a uzbrojenie składało się z odtłocowej 100-funtówki (~ 150 mm), 8 x 32 funty i 2 x 30 funtów (ładowane od przodu), wszystkie z gwintowanymi lufami (~100 mm). Okręt był używany w osłonie konwojów podczas Wojny Secesyjnej, a pod banderą Haiti korweta miała karierę bardzo bogatą w wydarzenia. Ze służby wycofano ją dopiero około roku 1875.

Zakupy okrętów w USA podczas wojny domowej „Cacos” (1868-70)

Po sukcesie *Petiona* w bitwie morskiej koło Petit Goave, w roku 1868 prezydent Salnave wyraził zgodę na zakup kolejnego okrętu w Stanach Zjednoczonych, którym był *Salnave* (eks-USS *Maratanza*)¹⁷. Była to kanonierka bocznokołowa z ożaglowaniem szkunera, zbudowana przez stocznię Boston Navy Yard w roku 1862 o wyporności 790 ton i kadłubie o długości 64 metrów. Jej dwa kotły Bartola dostarczały pary do maszyn, które wytwarzały moc 600 KM pozwalająca rozwinać maksymalną prędkość 10 węzłów.

Pewną osobliwością, która wyróżniała nową kanonierkę od dotychczasowych zakupów były dwa stery, po jednym na rufie i dziobie, dzięki którym



Podczas bitwy morskiej koło Le Borne wysokie burty *Mont Organisé* zostały przedziurawione 26 trafieniami, lecz okręt nie zatonął. Również ta jednostka stała się ofiarą afery Batscha. Bogu niech będą dzięki, bezkrwawego zagarnięcia przez niemieckich marynarzy.

Fot. Public Domain USGOV/Naval Historical Centem Photograph

jednostki typu „Octoara”, a ich reprezentantem był *Salnave*, nazywano pieśczośliwie „double-ender”. Uzbrojenie składało się z jednej dziobowej, od tyłu ładowanej armaty modelu Parrott o masie pocisku 100 funtów (150 mm), jednej od przodu ładowanej armaty kal. 229 mm Dahlgrena oraz czterech haubic 24-funtowych, ustawionych na pokładzie dziobowym. Podczas Wojny Secesyjnej kanonierka brała udział w licznych pojedynkach morskich uczestnicząc następnie we wszystkich ważniejszych akcjach wojny domowej Salnave'a. W bitwie koło Le Borgne kanonierka została ciężko uszkodzona pod Le Cap i przejęta przez zwycięską partię rebeliantów, którzy zmienili jej nazwę na *Union*, a krótko po aferze Batscha w roku 1872, kiedy zdobyta przez niemieckich marynarzy, została pozostawiona własnemu losowi i nie konserwowana, po prostu zgniła, co było powodem jej wycofania ją ze służby¹⁸.

W wojnie domowej Salnave'a rebelianci oddali do służby pod przewodnictwem późniejszego prezydenta Nissage'a Sageta, Domingue'a oraz Norda Alexisa trzy okręty, które przez pewien czas miały przed przejściem przez Haitańczyków być przekazane US Navy. Chodziło o jedną kanonierkę i dwa parowce bocznokołowe, które podczas Wojny Secesyjnej jako korwety blokowały porty secesjonistów.

Bardziej tajemnicze, bo nic o tym nie wiadomo, były działania w składzie floty rebeliantów jednostki *Clara Helena*.

Stępkę pod nią położono w roku 1859 w stoczni w Greenpoint (Long Island). Jej wyporność wynosiła 635 ton, kadłub mierzył 53,5 metra, a ożaglowanie było charakterystyczne dla brygantyny, była parowcem śrubowym, który w roku 1861 pod nawą *Mount Vernon* oddano do służby marynarce handlowej. Jednostka, dzięki swojej prędkości, 12 węzłów (tłokowa maszyna parowa o mocy 220 KM) zwróciła uwagę US Navy, która się nią zainteresowała i jako kanonierkę skierowała do służby blokadowej, najpierw ją jednak tylko wypożyczając, by ją następnie ostatecznie zakupić. Jej uzbrojenie stanowiła jedna odprzodowa, gładkolufowa 32-funtówka, którą ustawiono na pokładzie dziobowym¹⁹.

W przypadku USS *Mount Vernon* zachowano jego pierwotną nazwę. Po skutecznych działaniach blokadowych US Navy zdecydowała się na jego sprzedaż. W dniu 09.04.1869 rebelianci dokonali w Kingston na Jamajce jego zakupu i nadali mu nową nazwę. Następnie okręt wyszedł do Curaçao, gdzie mu zamontowano uzbrojenie, a w maju poja-

13. patrz: Hein/Hein, *Written in Blood*, str. 200.

14. patrz: Preston Anthony/Major John, *Send a gunboat*, str. 60.

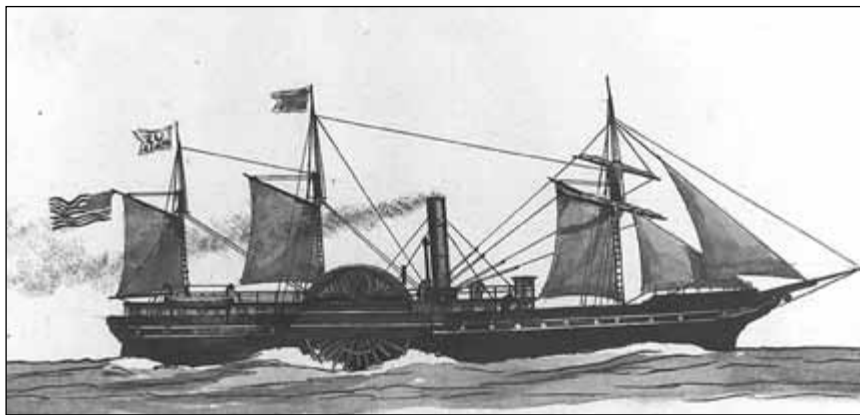
15. patrz: „New York Times”, 24th April 1883: *Troubles in the West Indies*.

16. patrz: English Wikipedia: USS *Galatea* (1862).

17. patrz: Chesneau, Roger/Kolesnik, Eugene M.(Hrsg.), *Comway's all the world's fighting ships 1860-1905*, str.130.

18. patrz: Hein/Hein, *Written in Blood*, str. 269.

19. patrz: *Dictionary of American naval fighting ships*, str. 448 i następne.



Republique jeszcze jako USS *Florida* w 1861 roku.

Fot. Public Domain USGOV/ Naval Historical Center Picture

wił się na placu boju i w trakcie jednego pojedynku kanonierka odniosła uszkodzenia i musiała się udać do Nowego Jorku na remont. Tam rebelianci ją sprzedali, po czym zasilili amerykańską flotę handlową; w ostatnim czasie swojej kariery jako trójmasztowy bark bez napędu maszynowego. Pod koniec lat 70. XIX wieku ślad po jednostce się urywa. Na podstawie doświadczeń w eksploatacji tego okrętu rebelianci zakupili okręty o znacznie większej sile bojowej.

Mont Organisé (eks-USS *Quaker City*) spłynął z pochylni w roku 1854 stoczni Vaughn & Lynn w Filadelfii.²⁰ Jednostka wypierała niecałe 1400 ton i była 75 metrowym parowcem bocznołówowym z 2 kominami i 2 masztami o ożaglowaniu brygantyny. Rozwijając 13 węzłów udaremnił w służbie Północy podczas bloka-

dy przerwanie jej 16 jednostkom wroga, a w dniu 31.01.1863 r. przetrwał uszkodzony bitwę morską pod Charlestownem, w której Secesjoniści użyli nawet pancerników CSS *Chicora* i CSS *Palmetto State*. Jej uzbrojenie składało się odcylkowych gładkolufowych 20-funtówek Parrota i ośmiu 32-funtówek (~100 mm) ładowanych od przodu i prowadzące ogień na boki. *Mont Organisé* został wycofany ze służby w roku 1874 prawdopodobnie, gdyż nie był już potrzebny. Ten okręt bardzo często mylony jest z *Republique* (patrz dalej).

W przypadku drugiego okrętu chodzi o *Republique* (eks-USS *Florida*)²¹. Również i ten był bocznołówcem o wyporności 1260 ton i został zbudowany w roku 1850 w stoczni Webba w Nowym Jorku. Kadłub mierzył niecałe 70

m, miał 1 komin i 3 maszty o ożaglowaniu szkunera. Podobnie jak w przypadku *Mont Organisé* prędkość okrętu wynosiła 13 węzłów, co było sporym osiągnięciem. Uzbrojenie nie różniło się od tego na *Mont Organisé*. Również i ta jednostka w amerykańskiej Wojnie Secesyjnej użyta była do blokady i może się poszczycić zdobyciem lub zatopieniem 12 wrogich statków. Okręt skończył nieszczęśliwie w dniu 25.09.1871 r., kiedy koło Bermudów przewróciła się w wyniku eksplozji kotła.

Po bitwie morskiej koło Le Borgne 14.09.1869 r. prezydent Salnave nie dysponował już gotową do użycia marynarką wojenną tudzież nie istniała żadna możliwość przeprowadzenia remontu. Ów dylemat rozwiązano dokonując zakupu następnych dwóch byłych okrętów z floty Stanów Zjednoczonych.

Jednym z nich była jednostka o dziobie w kształcie taranu, zbudowana w roku 1862 o nazwie USS *Atlanta* (eks-CSS *Atlanta*). Przemianowana na *Triumph* weszła w skład floty w listopadzie 1869 r.²² Był to typowy dla Konfederatów okręt pancerny z ustawioną centralnie na śródokręciu baterią artylerii głównej. Jego długość to 62

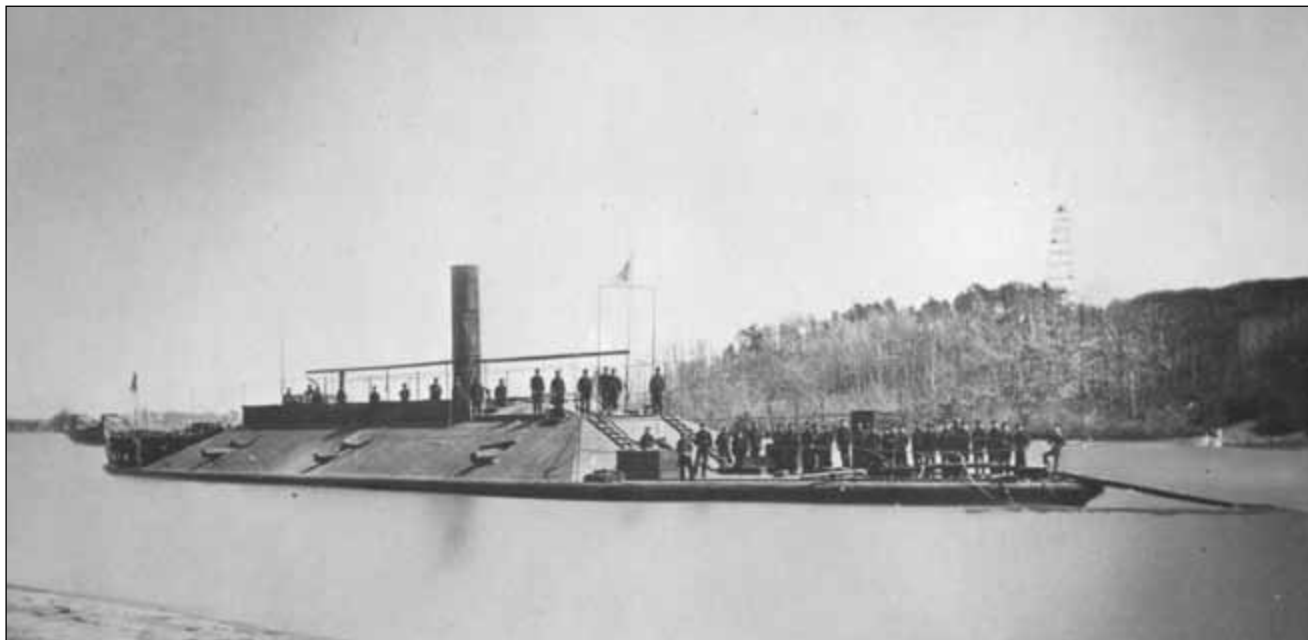
20. patrz: English Wikipedia: USS *Quaker City* (1854).

21. patrz: English Wikipedia: USS *Florida* (1861).

22. patrz: Chesneau/Kolesnik (Hrsg.), *Conway's all the world's fighting ships 1860-1905*, str. 134, R. Holcombe/P. Silverstone, „Warship International” 1991 (No. 4), str. 404.

Pancernik *Triumph* (eks – CSS/USS *Atlanta*) mógł przez lata dominować na wodach Karaibów i wojnę domową Salnave’a przeżyć na korzyść partii rządzącej, lecz jego zatonięcie podczas przechodzenia do Haiti, koło Przylądka Hatteras przypieczętowało los prezydenta Salnave’a. *Triumph* przeżył tylko o jeden miesiąc, kończąc swój żywot przed plutonem egzekucyjnym.

Fot. Public Domain USGOV/Naval Historical Center Photograph





Niniejsza fotografia USS Kansas pozwala sobie stworzyć obraz, jak mniej więcej wyglądał *Terreur*, który należał do typu „Kansas”. *Terreur* miał jednak trzy maszty i ozaglowanie barku.
Fot. Public Domain USGOV/ Collections of the Library of Congress.

m, 1000 ton wyporności, prędkość 10 węzłów, pancerz grubości 4 cali z pancerzem żelaznym 5-6 cali chroniącym kazamaty. Jego uzbrojenie to prawdopodobnie 2 gładkolufowe armaty odcylkowe Parrota kal. 178 mm oraz dwie dodatkowe tego samego konstruktora kal. 152 mm. Jednostka zatonała podczas drogi ze Stanów do Haiti w grudniu 1869 r. w sztormie koło Przylądka Hatteras. Klasyfikowany jako pancernik obrony wybrzeża (coastal defence battleship) *Triumph* okazał się być jedynym pancernikiem, na którym podniesiono niebiesko-czerwoną banderę Haiti. Projekt był bardzo udany, co udowodniła CSS *Virginia* w bitwie na Hampton Roads.

Drugą jednostką była kanonierka typu Kansas, była USS *Pequot*. Ten okręt wypierał 840 ton i był długi na 58 metrów. Był to trójmasztowa bark o napędzie jednośrubowym. Jego uzbrojenie składało się z dwóch armat gładkolufowych i odprzodowych Dahlgerna kal. 229 mm sześciu 32-funtówek gładkolufowych ładowanych od przodu oraz kilku działek mniejszego kalibru. Pod nową nazwą *Terreur* jednostka jeszcze zdążyła wziąć udział w walkach, lecz przebywając koło Port-au-Prince została w śmiałej akcji zdobyta przez rebeliantów²³. Już w roku 1875 ta zbudowana dopiero w roku 1864 w stoczni Boston Navy Yard kanonierka po prostu zgniała i jako nie nadająca się do użycia została wycofana ze służby²⁴.

Dalsze zakupy w Filadelfii (1875)

I tak już do roku 1874 z pięciu jednostek, które przetrwały wojnę domową Salnave'a, które były prawdziwymi okrętami, jeden zatonał a dalsze 4 zostały wycofane z służby z uwagi na osiągnięty stan używalności. Z tego też powodu administracja Domingue'a postanowiła w tym roku zlecić stoczni Nefie & Levy (poprzednicy Crampa) w Filadelfii dwie kanonierki. Początkowo planowano zbudować okręty z drewna, lecz ostatecznie z tego zrezygnowano na korzyść kadłuba ze stali, które w porównaniu z planami konstrukcyjnymi, które uległy pewnej modyfikacji, co zaowocowało okrętami nieco mniejszych wymiarów.

Jedną z w.w. dwóch kanonierek była 1804²⁵, 600 ton, 44 m długości, z małą maszyną parową (1 śruba), która pozwalała rozwinąć prędkość 12 węzłów. Miała jeden komin, a na temat liczby masztów i takielunku brak jakichkolwiek informacji. Początkowo znajdowała się na niej prawdopodobnie jedna gładkolufowa armata odprzodowa kal. 254 mm Romana, którą jednak wkrótce usunięto. Pozostało tylko 6 czterocalowych gwintowanych, odprzodowych armat Armstronga.

Drugim okrętem był *St. Michel*²⁶. Jego kadłub mierzył niecałe 50 m i wypierał 850 ton, co sprawiało, że jednostka była nieco większa od wspomnianej wyżej i rozwijała tę samą prędkość. Również i ona początkowo wyposażona była w armatę cięższego kalibru, 281

mm, gładkolufową odprzodową Dahlgrena. Oprócz tego, podobnie jak na 1804 ustawiono 6 odprzodowych armat kal. 102 mm²⁷. Baterie 32-funtówek i to na obu nowych okrętach, pochodziły z *Terreura*, *Uniona* i *Mont Organise'a*, które dożywały swego żywota jako zgniele i unieruchomione hulki²⁸.

Obie jednostki miały krótką, lecz burzliwą karierę pod banderą Haiti i obie stracone zostały jeszcze przed rokiem 1880 w wyniku wypadków²⁹. Były one wprowadzone przez wiele roczników morskich, podobnie zresztą jak 22 *Décembre*, wymieniane w składzie floty do roku 1912, lecz ich działalność operacyjna nie jest już do ustalenia, więc ewentualne podniesienie ich z dna i ponowne oddanie do służby jest mało prawdopodobne³⁰.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka niemieckiego Michał Jarczyk

23. patrz: Chesneau, Kolesnik (Hrsg.), *Comway's all the world's fighting ships 1860-1905*, str. 130.

24. patrz: Heintz/Heintz, *Written in Blood*, str. 225.

25. patrz: Lyon in Chesneau/Kolesnik, *Comway's all the world's fighting ships 1860-1905*, str. 416.

26. patrz: Lyon in Chesneau, Kolesnik, *Comway's all the world's fighting ships 1860-1905*, str. 416.

27. patrz: Lyon in Chesneau, Kolesnik, *Comway's all the world's fighting ships 1860-1905*, str. 416.

28. patrz: Heintz/Heintz, *Written in Blood*, str. 269.

29. Vgl. Paulh in <http://warsailors.com/forum/read.php?1,36376,36312>; Heintz/Heintz, *Written in Blood*, str. 245.

30. patrz: die einschlägigen Ausgaben von Jane's, *Flottes de Combat*, *The Naval Annual*, *Weyers Flottentaschenbuch*, *K.u.k-Almanach*, *Comway's*.



„Naniwa” i „Takachiho”

– pierwsze nowoczesne krążowniki japońskiej floty

Geneza

Na początku lat 80-tych XIX wieku Cesarska Marynarka, stawiała wobec wyzwania jakim była rozbudowująca się w ramach „polityki samoumacniania” flota chińska. Szczególnie budowane w Niemczech pancerniki typu *Chen Yuen* (*Chen-yüan*) spędzały Japończykom sen z powiek¹. Tymczasem trzon floty japońskiej stanowiły parowo-żaglowe fregaty i korwety o konstrukcji żelaznej lub mieszanej², które dla chińskich pancerników nie były żadnym przeciwnikiem. Jedynymi okrętami posiadającymi realną wartość bojową były wybudowana w Wielkiej Brytanii fregata pancerna *Fusō*³ oraz posiadające opancerzenie na linii wodnej korwety *Kongō* i *Hiei*⁴ lecz jednostki te ustępowały najsilniejszym okrętom potencjalnego przeciwnika zarówno pod względem siły ognia jak też opancerzenia. Z tej przyczyny wzmocnienie japońskiej floty nowoczesnymi okrętami stawało się sprawą pilną, wobec czego w latach 1883-84 złożono zamówienie na trzy nowe krążowniki: dwa okręty *Naniwa* i *Takachiho* w Anglii, natomiast zamówienie na trzeci okręt *Unebi* złożono we francuskiej stoczni Société des Forges et Chantiers w Le Havre⁵.

Flota japońska a „młoda szkoła”

Nasuwa się w tym miejscu oczywiste pytanie: dlaczego Japończycy nie zdecydowali się na zakup pancerników mogących zrównoważyć okręty chińskie? Odpowiedź jest prozaiczna – brak środków. Koszt zakupu pancernika⁶, a tym

bardziej zespołu przynajmniej dwóch tego typu okrętów⁷ był jak na możliwości finansowe Cesarstwa zbyt duży. Z tej przyczyny koniecznym było znaleźć alternatywne rozwiązanie, które w ramach istniejących możliwości budżetowych pozwoliłoby na wzmocnienie floty jednostkami mogącymi skutecznie podjąć walkę z chińskimi pancernikami. Tak się złożyło, że po drugiej stronie globu leżało państwo mające podobny problem, choć w większej skali.

Tradycyjna rywalizacja francusko – brytyjska w swoim morskim aspekcie znajdowała się w takim stadium, że na morzu Francuzi znacznie ustępowali swoim wyspiarskim konkurentom. Dlatego też we Francji opracowano interesującą teorię prowadzenia wojny morskiej z silniejszym przeciwnikiem za pomocą działań krążowniczych, sił torpedowych oraz min. Całą teorię określano mianem „la jeune école” – franc. „młoda szkoła”. Proponowane metody walki wymagały odpowiednich jednostek, dzięki czemu we Francji rozwinięto budowę torpedowców oraz krążowników, przy czym wśród tych ostatnich znalazły się również okręty uzbrojone w pojedyncze działa najcięższego kalibru (na nich wzorowano jednostki typu *Matsushima* – patrz przypis 5). Japończycy z niezwykłym zainteresowaniem wręcz chłonili informacje o wszystkich zachodnich innowacjach w dziedzinie wojennomorskiej i z tego powodu można założyć, że poglądy „młodej szkoły” nie były im obce. Zarazem należy podkreślić, iż Japończycy nigdy nie przyjęli

zasad głoszonych przez „młoda szkołę” jako obowiązującej doktryny. Dlatego też „młodoszkołowe” okręty został zamówione ponieważ w danej sytuacji jedynie takie jednostki mogły wypełnić zadanie wynikające z prawdopodobnego konfliktu z Chinami. Warto również dodać, że choć opisywane teorie były szczególnie popularne we Francji, to również w Wielkiej Brytanii rozważano kwestie walki pancernika z zespołem krążowników. Analizując możliwości bojowe silnie opancerzonej jednostki dysponującej niewielką liczbą dział naj-

1. wyporność 7220-7500 t.; uzbrojenie 4 x 305 mm i 2 x 150 mm, 3 w.t. 350 mm oraz artyleria małokalibrowa; prędkość 14,5 w., dokładny opis tych jednostek znajduje się w trzecim numerze specjalnym „Okrętów Wojennych”, który poświęcono chińskiej flocie.

2. stępkę, wręgi i wzdłużnice oraz pancerz (o ile jednostka była opancerzona) wykonywano z żelaza natomiast poszycie dna i burt oraz pokład z drewna.

3. wyporność 3718 t.; uzbrojenie 4 x 240 mm i 2 x 170 mm; prędkość 13 w.

4. wyporność 2248 t.; uzbrojenie 3 x 170 mm, 6 x 150 mm, 7 km., 2 w.t. 356 mm; prędkość 14 w.

5. W owym czasie francuskie wpływy na projektowanie i budowę okrętów w Japonii były jeszcze duże a nawet w późniejszym okresie (od około 1885 r. do ok. 1890 r.) francuskie idee były dominujące aż do czasu wojny chin. – jap. (1894/95) gdy zwrócono się ku brytyjskim projektom i technologiom. Zmiana ta wynikała z zawarcia sojuszu jap. – bryt. jak również z niskiej oceny zdolności ofensywnych jednostek typu *Sankeikan* (klasa *Matsushima*), utraty krążownika *Unebi* podczas rejsu do Japonii oraz zatonięcia jednostki łącznikowej *Chishima* na skutek kolizji z parowcem *Ravenna* na Jap. Morzu Wewnętrznym.

6. ani japońskie doświadczenie konstrukcyjne ani potencjał produkcyjny nie pozwalały jeszcze na budowę tego rodzaju jednostek we własnych stocznicach.

7. posiadanie tylko jednego okrętu nie dawało by nawet parytetu z flotą chińską, nadto pojedynczej jednostce groził status „białego słonia”.

cięższego kalibru wobec zespołu słabiej opancerzonych ale szybszych okrętów uzbrojonych w większą liczbę dział mniejszego kalibru brytyjczy eksperci byli zadania, że krążowniki mają szansę wyjść z takiego starcia zwycięsko, a pancernik może zostać jeśli nie zatopiony to przynajmniej obezwładniony. Tego rodzaju rozważania oraz formułowane na ich podstawie wnioski nie były tajemnicą, a przeciwnie stały się przedmiotem publikacji książkowych i jeszcze liczniejszych prasowych. W Japonii przyjmowano je o tyle, że w istniejącej sytuacji były jedyną podstawą do sformułowania założeń taktycznych oraz specyfikacji technicznych dla odpowiednich jednostek umożliwiających walkę z silniejszym przeciwnikiem, ale francuska „młoda szkoła”, co konieczne należy jeszcze raz podkreślić, nigdy nie stała się oficjalną doktryną japońskiej floty.

Zamówienie krążowników w Wielkiej Brytanii

Japończycy dążyli nie tylko do pozyskania odpowiednich okrętów ale pragnęli również uczynić to możliwie szybko, tym bardziej że rozwój sytuacji w Korei czynił zbrojne starcie z Chinami prawdopodobnym. Z tej przyczyny w okresie 1882-83 przedstawiciele „kraju kwitnącej wiśni” usilnie próbowali zakupić gotowe okręty w kilku państwach europejskich między innymi Niemczech i Wielkiej Brytanii. Szczególną uwagę zwrócił budowany dla Chile krążownik *Esmeralda*⁸. Zaprojektowana przez George W. Rendela, jednego z ówczesnych czołowych autorytetów w dziedzinie budownictwa okrętowego, jednostka znajdowała się w stoczni Low Walker Yard. Początkowo próby nabycia okrętu nie przyniosły oczekiwanego rezultatu⁹, wobec czego firma Armstrong zaproponowała budowę podobnej jednostki na japońskie zamówienie. Oferta została niemal z miejsca przyjęta i szybko podjęto się jej realizacji: minister marynarki Sumiyoshi Kawamura nakazał 16 grudnia 1883r. przygotowanie kontraktu na zakup dwóch krążowników w cenie 225 000 funtów za jednostkę, a umowę na obydwa okręty podpisał p.o. ministra Oyama Kôsukey, w Londynie dn. 22 marca 1884 r. Łączna cena obydwu okrętów wynosiła 406 000 funtów bez uzbrojenia, gdyż działa głównego i średniego kalibru zamówiono w Niemczech u Kruppa (kalendarium i sam proces budowy zostaną przedstawione w dalszej części niniejszego artykułu). Projekt techniczny sporządził Sir William

H. White, wówczas główny konstruktor Armstronga, wprowadzając szereg ulepszeń względem pierwowzoru.

Charakterystyka ogólna

Ze względu na aparycję okręty charakteryzowała wysoka wolna burta, pionowa stewa dziobowa, zaokrąglona rufa, ustawienie artylerii głównej na barbetach wzdłuż osi symetrii jednostki, równomiernie rozmieszczone sponsony burtowe dla dział artylerii średniego kalibru, dwa maszty bojowe z marsami, wysoki komin pomiędzy masztami oraz obszerny pomost. Jednostki wykonano w całości ze stali. Wykorzystanie tego materiału konstrukcyjnego pozwoliło na budowę okrętów zarówno większych pod względem rozmiarów jak też charakteryzujących się większą wytrzymałością aniżeli jednostki budowane z żelaza lub o konstrukcji mieszanej.

Kadłub miał następujące wymiary: długość 91,4 m, szerokość 14 m i zanurzenie 6,1 m; wyporność okrętu wynosiła 3650/4150 ton. Stępkę wykonano z dwóch poziomych płyt grubości 12,7 mm i 15,9 mm, połączonych z A-kształtką grubości 12,7 mm. Dwie boczne stępki przeciwperechylowe miały trójkątny kształt (przekrój) i były wykonane z drewna (żółta sosna) pokrytego arkuszami blachy. Jednostki miały podwójne dno sięgające wysokości 1,63 m. Płyty wewnętrznego poszycia dennego miały grubość 7,94 mm, natomiast poszycia zewnętrznego 12,7 mm. Stewę dziobową wykonano z odkuwek stalowych. Wnętrze jednostek uznawano za dobrze oświetlone i wentylowane. Nad pokładem ochronnym (pancernym) biegły jeszcze dwa pokłady ciągłe: pokład środkowy oraz pokład górny pokryty drewnem tekowym.

Jednostki miały dwa maszty bojowe z marsami. Z uwagi na brak ożaglowania nie było również klasycznego olinowania, natomiast maszty zabezpieczały stalowe liny naciągowe a na marsy wchodziło za pomocą sznurowych drabinek. Za masztami znajdowały się dziobowy oraz rufowy pomost. Pod pierwszym z wymienionych znajdowało się główne stanowisko dowodzenia chronione pancierzem grubości 51 mm. Wewnątrz znajdowało się koło sterowe, telegraf maszynowy, końcówki rur głosowych itp. Komin o eliptycznym przekroju umieszczono pomiędzy przednim pomostem a masztami bojowymi. Stosunkowo wysoki, z syreną parową, posiadał rozmiary adekwatne w stosunku do proporcji kadłuba i znacząco przy-

czyniał się do nadania okrętom ich charakterystycznej sylwetki. Etatowa załoga jednostki liczyła łącznie 357 ludzi.

Urządzenia napędowe

Okręty były wyposażone w dwie maszyny parowe rozmieszczone w dziobowej i rufowej maszynowni, każda z nich napędzała jedną śrubę. Maszynownie opisywano jako obszerne i zapewniające łatwy dostęp do wszystkich elementów maszyn. Urządzenia napędowe zaprojektowała i wykonała firma Hawthorn, Leslie & Co. (wówczas występująca jeszcze pod nazwą R. and W. Hawthorn). To między innymi dzięki wysokiej jakości maszyn gwarantujących dobre osiągi japońskie okręty zyskały sobie opinię jednych z najlepszych krążowników świata. Zastosowano klasyczne, dwucylindrowe maszyny parowe podwójnego rozprężenia. Średnica cylindrów wysokiego i niskiego ciśnienia wynosiła 1219 mm i 2159 mm odpowiednio. Przy 122 obrotach na minutę maszyny rozwijały moc obliczeniową 7500 KM co pozwalało na osiągnięcie prędkości 18 węzłów. Podczas oficjalnych prób *Naniwa* osiągnął prędkość 18,72 węzłów przy mocy maszyn 7235 KM, natomiast *Takachiho* 18,77 węzłów przy 7604 KM. Maszyny uważano za lekkie i zwarte w budowie a zarazem wytrzymałe, co należy przypisać dużemu doświadczeniu brytyjskiego producenta. Pracowały za pośrednictwem układu przeniesienia mocy typu Marshall na dwie trójplatawowe śruby wykonane z brązu o średnicy 4,27 m. Układ przeniesienia mocy zapewniał dobrą kontrolę pracy urządzeń napędowych w takich sytuacjach jak np. wejście do lub wypływanie z portu. W razie potrzeby maszyny mógł zatrzymać lub odwrócić ich bieg jeden człowiek.

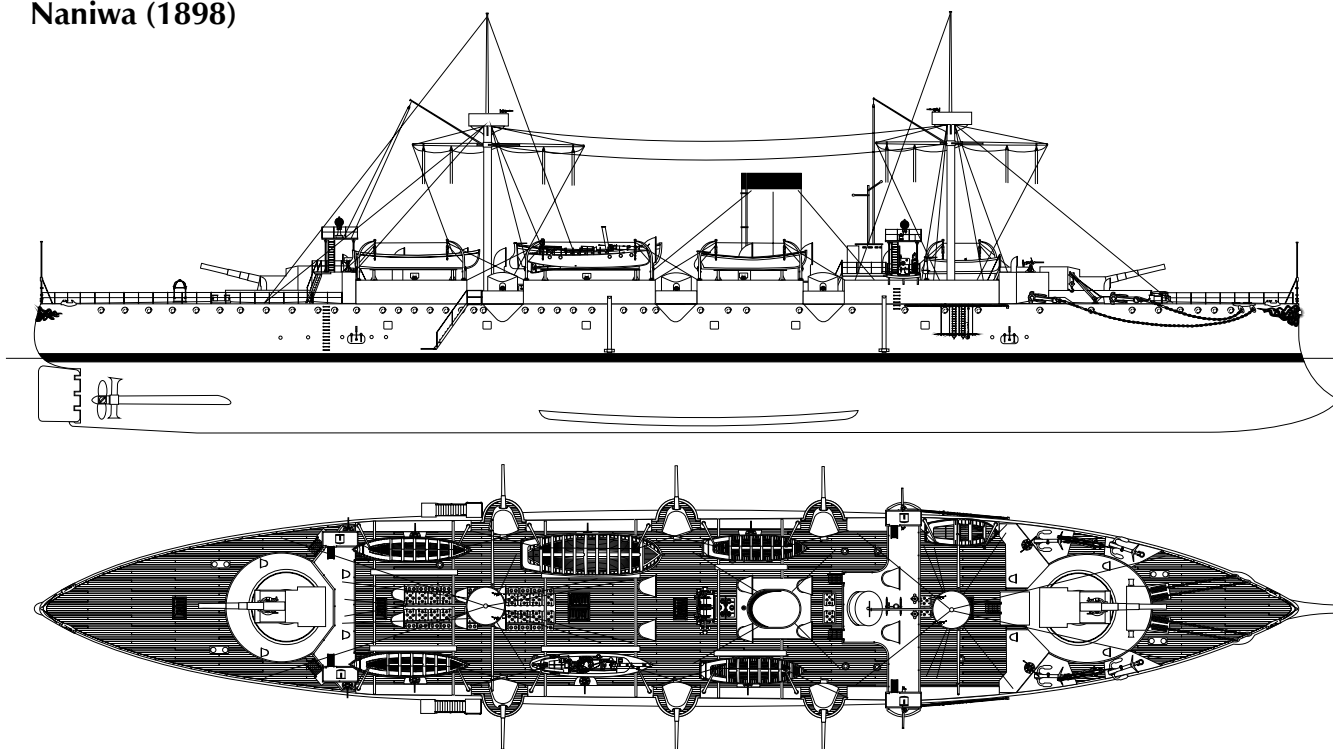
Instalacja kotłowa

Dopływ pary zapewniało łącznie sześć kotłów cylindrycznych wykonanych ze stali (w tym armatura – rurki) każdy o średnicy 5,79 m, i długości 3,35 m, o całkowitej powierzchni grzewczej 1404,6 m² (według innych danych 1450,8 m²). Kotły pracowały pod ciśnieniem roboczym 6,3 atmosfery redukowanym do 1,96 atmosfery w cylindrze niskiego ciśnienia. Całkowity ciężar kotłów wynosił 214,64 ton, a wody kotłowej

8. wyporność 2987 t.; uzbrojenie 2 x 254 mm, 6 x 152 mm, art. małokalibrowa i km., 3 wt. 356 mm; prędkość 18,2 w.

9. ostatecznie Japonii udało się krążownik odkupić od Chile za pośrednictwem Ekwadoru; pod banderą wschodzącego słońca służył jako *Izumi*.

Naniwa (1898)



Rys. Jerzy Lewandowski

wej przy normalnym poziomie 91,53 ton. Obok kotłów głównych zainstalowano również kocioł pomocniczy zapewniający napęd kabestanów, maszynki sterowej jak również pomp gdy zaistniała taka konieczność.

Zapas paliwa wynosił 800 ton węgla co zapewniało promień działania wynoszący prawie 9000 mil morskich przy prędkości 13 węzłów. Jak już zauważono, okręt był pozbawiony ozagłowania, co zostało powszechnie zauważone i wysoko ocenione jako słuszny krok prowadzący do zerwania z uciążliwym anachronizmem.

Urządzenia elektryczne

Zasilanie w energię elektryczną zapewniały cztery generatory prądoworczy typu Gramme (podwójnie uzwojone, 410 obrotów na minutę, 80 V, 75 A, 24 kW) zainstalowane w maszynowni. Dla poszczególnych generatorów przewidziano odrębne tablice rozdzielcze, ale istniała możliwość krzyżowego przełączania zasilania tak, że każdy z nich mógł dostarczać energię dla dowolnej części instalacji elektrycznej.

Okręty wyposażono w cztery reflektory brytyjskiego typu Gramme. Reflektory rozmieszczono w taki sposób aby zapewniały oświetlenie przestrzeni wokół okrętu w pełnym zakresie (dokoła). Głównym zadaniem tego rodzaju wyposażenia było umożliwienie walki w nocy, szczególnie odpierania ataków lekkich

sił torpedowych przeciwnika. Natomiast wewnątrz okrętu zainstalowano 300 lamp elektrycznych. Według ówczesnych opinii wewnątrz okrętu było bardzo dobrze oświetlone, co zapewniało odpowiednie warunki pracy w maszynowni oraz innych pomieszczeniach pod pokładem.

Urządzenia sterowe

Okręt wyposażono w pojedynczy ster typu niebalansowanego. Napęd maszynki sterowej zapewniała instalacja hydrauliczna. W przypadku awarii systemu hydraulicznego sterem można było operować ręcznie za pomocą systemu przekładni mechanicznych, choć wymagało to dużej siły fizycznej. Jednostka dysponowała dwoma kołami sterowymi, przy czym drugie używane było w przypadku konieczności awaryjnego operowania sterem.

Okrętowe środki pływające

Na okrętowe środki pływające składały się: pinasa dł. 9,75 m, dwa kutry 9,14 m, jeden kuter parowy tej samej długości oraz po jednym gigu 8,53 m i 8,22 m rozmieszczone na żurawikach wzdłuż burt. Jeśli zaistniała konieczność łodzie okrętowe mogły być uzbrojone (patrz Artyleria lekka i karabiny maszynowe oraz Uzbrojenie torpedowe) ponadto mogły pełnić funkcje trałowców. Do drugiego celu dysponowano 6 trałami (Hansō Suirai), składającymi się

z lin, boi itp. oraz ładunków służących detonowaniu nieprzyjacielskich min. Te „kontminy” były umieszczane przy wykrytej zagrodzie minowej i zdalnie odpalane elektrycznie za pośrednictwem rozwijanego przewodu.

Opancerzenie i obrona bierna

Pokład pancerny, który dał tego typu krążownikom nazwę, rozciągał się na całej długości kadłuba i pokrywał maszynownię, kotłownię, komory amunicyjne oraz maszynkę sterową. Konieczność zabudowania pokładu pancernego wynikała z faktu, że umieszczenie tak wrażliwych elementów jednostki, jak również ich osłona za pomocą bunkrów węglowych sama w sobie nie zapewniały wystarczającego zabezpieczenia nawet przed ogniem artylerii innej porównywalnej jednostki.

Pancerz na śródokręciu miał szerokość 7,92 m i znajdował się na poziomie 0,305 m ponad linią wodną. Był wykonany ze stali a jego grubość wynosiła 51 mm na co składały się dwie warstwy każda o grubości 25,4 mm (jeden cal). Z pokładem pancernym łączyły się skosy pancerne nachylone pod kątem 30° i zachodzące 1,22 m poniżej linii wodnej gdzie z kolei schodziły się z płytami poszycia. Skosy miały taką samą kompozycję jak pokład pancerny ale składały się z warstw o grubości 38,1 mm, co w sumie dawało 76,2 mm pancerza. W owym czasie walkę artyleryjską

prowadzono na stosunkowo niewielkim dystansie i tory lotu pocisków były względnie płaskie, co czyniło trafienie w skosy bardziej prawdopodobnym aniżeli w sam pokład pancerny. Pod pokładem pancernym, przy separacji wynoszącej 0,305 m umieszczono jeszcze jedną warstwę pancerza, której zadaniem było wylapywanie odłamków, odprysków etc. Jeśli porównamy ten układ z pierwowzorem, to jest chilijskim krążownikiem *Esmeralda*, który miał tylko pokład pancerny o grubości 25,4 mm, znaczący postęp w ochronie i opancerzeniu staje się oczywisty. Na długości około 16,5 m przedni i tylny koniec pokładu pancernego były pochylone ku dołowi. Powód był taki sam jak w przypadku skosów pancernych, chodziło o zapewnienie ochrony przed pociskami nadlatującymi pod stosunkowo niewielkim kątem tyle, że tym razem od dziobu względnie rufy. Otwory w pokładzie pancernym np. na zejściówki lub przewody kominowe zamykano włazami lub osłaniano gretingami (kratami); wokół przejść które musiały pozostać otwarte zabudowano koferdamy zapewniające dodatkową ochronę. W ten sposób w dużym stopniu zapewniono osłonę żywotnych części okrętu przed penetracją nieprzyjacielskich pocisków, tym bardziej, że właściwości ówczesnej amunicji artyleryjskiej jeśli chodzi o takie walory jak przebijalność pozostawiała wiele do życzenia. Przy każdym końcu płaskiej części pokładu ochronnego (pancernego), na poziomie pokładu środkowego, zabudowano grodzie wzdłużne (z usztywnieniami

rozieszczonymi regularnie co 0,6 m). Powstała w ten sposób przestrzeń podzielono jeszcze dodatkowo poprzecznie dzięki czemu otrzymano dobry podział wewnętrzny na przedziały, które na wysokości maszynowni i kotłowni wykorzystano na zasobnie węglowe.

Biegające wewnątrz okrętu przejście wzdłużne było od spodu zabezpieczone podwójnym dnem, co również stanowiło postęp w ochronie biernej względem pierwowzoru czyli krążownika *Esmeralda*. Podział wewnętrzny i ochronę bierną można więc uznać za dobrze rozplanowane i zapewniające bezpieczeństwo jednostki w satysfakcjonującym stopniu, oczywiście według ówczesnych standardów. Ochrona bezpośrednia to jest pokład pancerny (opancerzenie w ogóle) miała w zamiśle chronić okręt przed ogniem artylerii natomiast obrona pośrednia (bierna) tj. podział wewnętrzny, zasobnie węglowe itp. miały zapewnić stabilność i zabezpieczyć przed utratą pływalności, w przypadku powstania uszkodzeń, które można uznać za nieuniknione z powodu braku pancerza bocznego¹⁰. Jak już stwierdzono pokład pancerny (ochronny)¹¹ i brak pancerza bocznego dał tego typu okrętom ich nazwę to jest krążowniki pancerno pokładowe (ang. „protected cruiser” dosłownie krążowniki chronione), co miało je odróżniać od wówczas również będących powszechnie w służbie krążowników pancernych i nieopancerzonych. Ponadto ze względu na brak ochrony burt kpt. Itô Yûkô, który przyjął *Naniwę* od wykonawcy obawiał się jej utraty na skutek ataku torpedowego

i zdecydował o zakupie sieci przeciwtorpedowych dla obydwu jednostek. Zasadniczo sieci przeciwtorpedowe były przeznaczone do ochrony dużych jednostek pancernych zaś oryginalnie w planach japońskich krążowników sieci nie przewidziano. Z tego powodu magazynowanie ciężkich i zajmujących dużo przestrzeni sieci jak również niezbędne do ich stosowania osprzętu stanowiło na okrętach niemały problem. Mając powyższe na względzie w marcu 1887 r. podjęto decyzję o nie zabieraniu sieci przeciwtorpedowych na pokład tych jednostek.

Artyleria główna

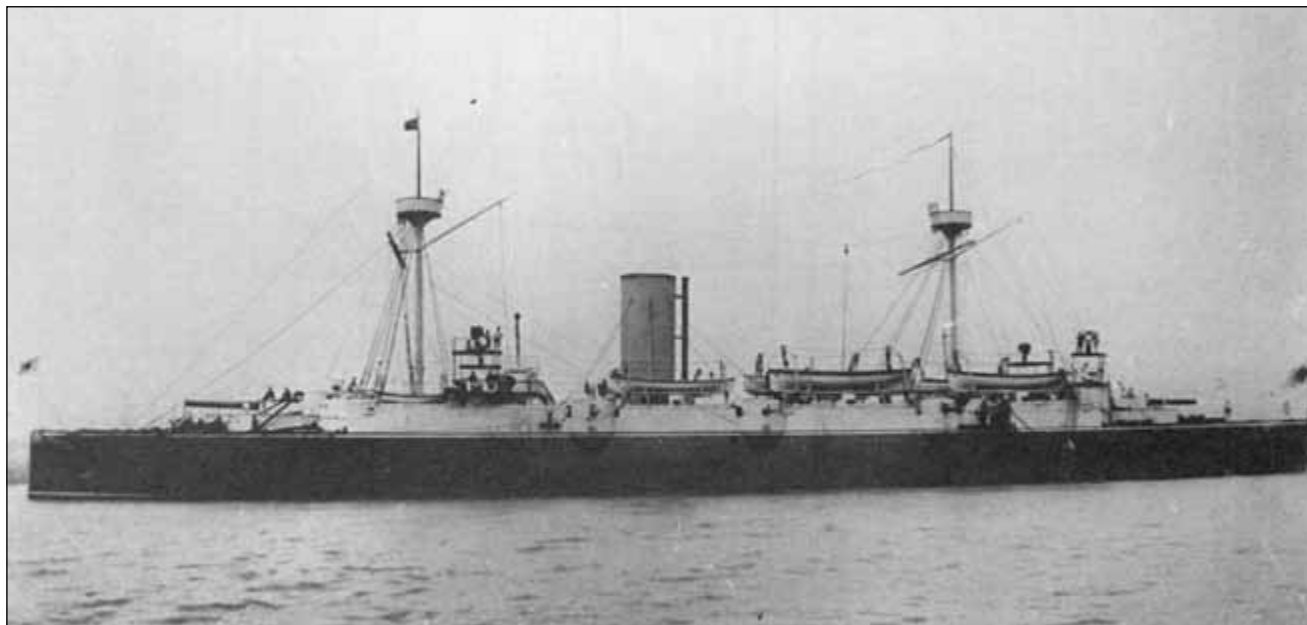
Artylerie główną stanowiły dwa działa Kruppa kal. 260 mm o długości lufy 35 kalibrów ustawione na obrotowych podstawach zainstalowanych w części dziobowej i rufowej, sektor ostrzału dla każdego działa wynosił 240°. Obrót stanowisk odbywał się za pomocą napędu hydraulicznego przy czym mechanizm obrotu znajdował się poniżej stanowiska pod pokładem pancernym, co redukowało niebezpieczeństwo uszkodzeń w walce. Mechanizm obrotu poruszał pionową oś połączoną z podstawą sta-

10. ten brak w opancerzeniu spowodował zainstalowanie cienkiego pasa pancerza bocznego na niektórych kolejnych krążownikach pancerno pokładowych.

11. Pokład pancerny i ochronny oznacza dokładnie to samo i jest stosowane zamiennie, z tym że angielska literatura częściej stosuje sformułowanie „protected” pol. chroniony/ochronny zaś lit. pol. słowem pancerny stąd odpowiednio protected cruiser czyli dosłownie krążownik chroniony i krążownik pancernopokładowy, co oznacza tę samą klasę okrętów.

Jeszcze raz *Naniwa*, tym razem w wiktoriańskim malowaniu.

Fot. „Ships of the World”





To efektowne ujęcie *Naniwy* dobrze prezentuje rozmieszczenie artylerii głównej i pomocniczej.

Fot. „Ships of the World”

nowiska artyleryjskiego obracając działą w pożądanym kierunku. O ile wiadomo były to pierwsze okręty Cesarskiej Marynarki wyposażone w hydrauliczne mechanizmy obrotu dział. Zważywszy, że był to nowy wynalazek mechanizmy obrotu zostały zdublowane, co znacząco obniżało ryzyko wypadnięcia dział z akcji w przypadku awarii. Kąt podniesienia dział zamykał się w przedziale od -5° do $+14^{\circ}$. Zmiana kąta podniesienia odbywała się za pomocą prostego mechanizmu zębatego. Dźwignie wprawiające w ruch zarówno hydrauliczny mechanizm obrotu całego stanowiska jak również mechanizm zmiany kąta podniesienia dział umieszczono na platformie roboczej znajdującej się w tylnej części stanowiska artyleryjskiego. Na platformie roboczej znajdowały się również stanowiska bojowe kanonierów; obsługi dział były chronione pancerną tarczą przeciwdławkową grubości 37 mm. Działa wyposażono w hydrauliczne oporopowrotniki systemu Vavasseur¹², które zapewniały powrót dział do właściwego ustawienia po oddaniu strzału (droga odrzutu wynosiła 0,84 m).

Amunicja była donoszona za pomocą hydraulicznych podajników; celem ładowania dział było ustawiane w pozycji 0° względem osi symetrii okrętu i przyjmowało stały kąt podniesienia $+14^{\circ}$. Tym samym po oddaniu strzału dział musiało być ustawione w pozycji do ładowania a następnie znów obróco-

ne w pożądanym kierunku celem dalszego prowadzenia ognia, co z oczywistych przyczyn redukowało szybkostrzelność praktyczną. Całe stanowisko zostało zaprojektowane przez Armstrong Co. pod dużym wpływem barbet George Rendela¹³ ale zawierało pewne nowinki i okazało się być satysfakcjonujące w służbie. Początkowo działą odpalano ręcznie za pomocą sznura spustowego a od 1891 roku elektrycznie.

Artyleria średniego kalibru

Artyleria średniego kalibru składała się z sześciu armat Kruppa kal. 150 mm (zgodnie z niemiecką praktyką oryginalnie 15 cm, kaliber faktyczny 149,1 mm) o długości lufy 35 kalibrów¹⁴. Działa zainstalowano po trzy z każdej burty na równomiernie rozmieszczonych sponsonach. Sektor ognia dla każdego z nich wynosił 130° . Chronione tarczami przeciwdławkowymi działą zamontowano na łożach typu Vavasseur. Zmiana kąta podniesienia oraz obrót działą odbywały się mechanicznie za pomocą systemu przekładni. Łoże działą było zainstalowane na obrotowej podstawie poruszającej się na rolkach; pokład pod każdym ze stanowisk artyleryjskich był wzmocniony.

Artyleria lekka i karabiny maszynowe

Celem zapewnienia obrony przed torpedowcami na pomostach zainstalowano dwa szybkostrzelne działka 6 funtowe (57 mm Nordenfelt) na *Naniwa*¹⁵

i dwa działka 3 funtowe (47 mm Hotchkiss) na *Takachiho* oraz dziesięć poczwórnych działek Nordenfelt kal. 25,4 mm. Dodatkowo dziesięć działek Nordenfelta kal. 25,4 mm rozmieszczono na pokładzie. Ponadto na marsach masz-

12. Łoża typu Vavasseur zaprojektował Josiah Vavasseur we wczesnych latach osiemnastowiecznych XIX wieku. Ich charakterystycznym elementem był hydrauliczny oporopowrotnik składający się z dwóch cylindrów i dwóch tłoków. System zapewniał stałą, równą dla wszystkich dział (oczywiście danego typu) drogę odrzutu i gwarantował płynny powrót działą po oddaniu strzału.

13. Należy pamiętać, że zastosowanie napędu hydraulicznego w połowie 1870 w znacznej mierze zawdzięczano temu brytyjskiemu konstruktorowi.

14. Ministerstwo Marynarki rozpatrywało zainstalowania dział Kruppa kalibru 150 mm lub 170 mm przy czym White zaproponował 6 dział kalibru 150 mm, ministerstwo przesłało do Wielkiej Brytanii pozytywną odpowiedź na tę propozycję 15 lutego 1884 roku. W owym czasie brytyjska firma Armstrong Co. również produkowała dobre modele dział odcylindrowych w związku z czym kontradm. Toshiyoshi przesłał do Japonii tabele porównawcze dział rekomendując działą Armstrong ale Ministerstwo Marynarki nie przychyliło się do tej propozycji ponieważ nie chciano zbyt mnożyć typów dział używanych przez flotę. Mimo tego działą odcylindrowe Armstrong zainstalowano na krążowniku *Tsukushi* (eks *Arturo Prat*). Godnym jest odnotowania, że wraz z wysłaniem kontradm. Itō celem prowadzenia nadzoru nad budową *Naniwa* zapoczątkowano praktykę wysyłania osób nadzorujących budowę (Kantoku-kan).

15. Jednakże gdy *Naniwa* wyszła w rejs do Japonii działą nie były jeszcze zainstalowane i przetransportował je krążownik *Unebi* który wypłynął do Japonii z Le Havre w październiku. Cenny ładunek utracono gdy okręt zaginał bez śladu na Morzu Południowo-Chińskim. Działą ponownie zamówiono po wypłacie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia, zostały zainstalowane w 1889 (dokładna data nie jest znana; przed zamontowaniem przeprowadzono próbne strzelania na poligonie Etchujima w czerwcu 1889 r.).

Zasadnicze charakterystyki dział typu „Naniwa”

Typ	Działa			Pocisk		Ładunek miotający	Prędkość początkowa	Przebijalność (przy strzale bezpośrednim)
	Kaliber (mm)	Długość lufy (mm)	Długość całkowita (mm)	Masa (kg)	Masa materiału wybuchowego (kg)	(kg)	(m/sek)	(mm)
26 cm	260	8.320	9.100	275	3,2	87	530	571
15 cm	149,1	4.810	5.220	51	0,78	17	530	323
6-funt	57	2.479	2.721	2,722	0,115	1,418	655	147
3-funt	47	1.881	2,048	1,5	0,05	0,8	610	105
2,5-funt	47	1.401	1,558	1,115	0,045	0,2	450	51

Należy zaznaczyć, że od 1893 r. w działach Kruppa kal. 250 mm i 150 (149,1) mm jako materiał miotający stosowano proch brązowy, którego technologię produkcji wraz z niezbędnymi do tego celu maszynami zakupiono w Niemczech.

tów znajdowały się po dwa dziesięciolufowe karabiny maszynowe Gatling kal. 11 mm¹⁶. Warto odnotować, że działka Nordenfelt mogły również służyć uzbrojeniu łodzi okrętowych.

Działka salutowe

Okręty wyposażono w działka salutowe, lecz ta „broń” powodowała więcej kłopotu, niż było z niej pożytku, ponieważ działka salutowe często nie odpalały. Gdy *Naniwa* patrolowała wody Hawajskie w listopadzie 1893 r. d-ca floty zezwolił na oddawanie salutu z działek 6 funtowych. O ile wiadomo działka salutowe zdemontowano po powrocie do ojczyzny.

Uzbrojenie torpedowe

Według pierwotnych planów nie przewidziano uzbrojenia torpedowego ale odpowiednie zmiany wprowadzono w lutym 1885 roku¹⁷. Jednostki otrzymały cztery wyrzutnie torpedowe kal. 356 mm niemieckiej firmy Schwartzkopff. Wyrzutnie typu stałego rozmieszczono po dwie z każdej burty. Stosowano torpedy Schwartzkopff Typ 84 oraz Typ 88; łączny zapas podwodnych pocisków wynosił dwanaście sztuk. Ponadto łodzie okrętowe mogły być uzbrojone w urządzenia do wypuszczania torped tak zwane Gyōrai Hassha-kyō – nie były

to wyrzutnie lecz stelaże na torpedy, które opuszczano do wody celem „wypuszczenia” torpedy.

Budowa i wejście do służby

Japonia zamówiła dwa krążowniki o konstrukcji stalowej u brytyjskiego wykonawcy Sir W.G. Armstrong, Mitchell, & Co, Ltd, w stoczni Elswick (patrz wyżej). Dla okrętów wybrano nazwy *Naniwa* i *Takachiho*¹⁸. Ze strony japońskiej budowę nadzorował kontradm. Itō (oraz wydelegowani pracownicy stoczni w Jokosuce – patrz niżej), co zapoczątkowało wysyłanie osób nadzorujących budowę (Kantoku-kan)¹⁹ do zagranicznych stoczni. Kontradm. Itō pracował w Londynie korzystając z pomieszczenia wydzielonego dla jego potrzeb przez japońskie poselstwo. Budowa okrętów, którym nadano numery stoczniove 472 oraz 473 – *Naniwa* i *Takachiho* odpowiednio, postępowała miarowo i trwała około dwóch lat jak ilustruje poniższa tabela.

Gdy jednostki ukończono powszechnie zwracano uwagę na dokładność i staranność ich wykończenia. *Naniwa* dokonała przejścia do Japonii obsadzona przez całkowicie japońską załogę bez obcej pomocy, natomiast *Takachiho* został przeprowadzony do ojczyzny przez brytyjską załogę pod brytyjskim dowództwem²⁰.

W tym celu zakontraktowano usługi kpt. J.M. Jamesa. Ponadto na pokładzie znaj-

16. Ministerstwo Marynarki początkowo żądało zainstalowania działek Nordenfelt kal. 25,4 mm i poleciło w kwietniu 1885 r. zbadać techniczną możliwość ich montażu. Ponieważ broń ta okazała się zbyt ciężka do zainstalowania na marsach masztów w zamian zgodzono się na karabiny maszynowe mniejszego kalibru, których 8 sztuk zamówiono w firmie Armstrong.

17. Oryginalnie nie przewidywano zainstalowania wyrzutni torpedowych; na tego rodzaju uzbrojenie zdecydowano się dopiero we wrześniu 1884. Montaż wyrzutni torpedowych wymagał zmian w kadłubie z powodu konieczności zabudowy odpowiednich przedziałów wewnętrznych, oraz wycięcia otworów w burtach i montażu pokryw; ponadto na górnym pokładzie musiano zainstalować urządzenia do przyjmowania torped. Były to największe zmiany jakich dokonano podczas budowy okrętów. W trakcie wymiany dział średniego kalibru na nowy model szybkostrzelny w latach 1895/96 (patrz niżej – Przebrojenie) musiano wyrzutnie podwyższyć o 60 cm, gdyż z uwagi na wzrost zanurzenia całego okrętu ich wyloty znalazły się zaledwie kilka centymetrów nad linią wodną.

18. *Naniwa* to starodawna nazwa obszaru współcześnie obejmującego miasto oraz prefekturę Osaka, natomiast *Takachiho* to miasto w prefekturze Mizuyazaki.

19. Już wcześniej gdy Japonia zamawiała okręty w zagranicznych stoczniach wysyłano przedstawicieli do „nadzorowania” ich budowy, lecz wówczas japońskie kadry inżynierskie dopiero się tworzyły, a prawdziwym celem było przypatrzenie się technice budownictwa wojenno-morskiego.

20. o ile wiadomo powodem dla którego tylko ten jeden z spośród obydwu krążowników został przeprowadzony na wody ojczyste przez japońską załogę wynikał stąd, że Japończycy mieli zbyt szczupłe zasoby ludzkie, by wysłać dodatkową załogę, w przeciwnym razie musieli by odstawić jeden z okrętów pełniących aktywną służbę.

	<i>Naniwa</i>	<i>Takachiho</i>
Położenie stępki	27 marca 1884	10 kwietnia 1884
Wodowanie	18 marca 1885	16 maja 1885
Ukończenie budowy	15 lutego 1886	26 marca 1886

Koszty budowy *

Nazwa	kadłub i maszyny	uzbrojenie ** łącznie	
<i>Naniwa</i>	1 300 112 586	314 427 486	1 614 540 072
<i>Takachiho</i>	1 317 708 343	255 178 990	1 561 887 333 ***

* umowę ze stoczną zawarto w Funtach, ale zestawienie kosztów Japończycy sporządzili w rodzimej walucie.

** koniecznym jest zaznaczyć, że działka zamówiono odrębnie u Kruppa w Niemczech.

*** co należy odczytać 1 561 887 Jenów 33 Sen 3 Rin.

Nazwa	Zużycie amunicji						Uszkodzenia		Straty osobowe	
	26 cm	15 cm	57 mm	47 mm	25,4 mm	11 mm	Trafienia	Stopień	Zabici	Ranni
<i>Naniwa</i>	33	154	258	----	1084	1084	9	Niewielki	0	2
<i>Takachiho</i>	22	89	---	155	1899	401	5	Niewielki	1	2

dowali się również Japończycy ze stoczni w Jokosuce, których wysłano do Armstronga w 1884 r. celem nadzorowania budowy i poznawania przy okazji brytyjskiej technologii stoczniowej. Bez wątpienia dzięki temu stała się możliwa późniejsza budowa okrętów o konstrukcji całkowicie stalowej w stoczni w Jokosuce i odejście od jednostek o budowie mieszanej żelazno-drewnianej lub żelaznej. Następne budowane za granicą japońskie okręty były zawsze przeprowadzane do ojczyzny przez japońskie załogi, które zwykle przybywały na miejsce budowy na kilka tygodni przed jej ukończeniem, po to aby zapoznać się z jednostką, obsługą jej maszyn itp.

Wojna Japońsko – Chińska

W latach 1886-1894 *Naniwa* i *Takachiho* pełniły dość intensywną ale pokojową służbę. W pierwszym okresie działały głównie na wodach ojczystych odbywając szereg rejsów, których celem było zarówno szkolenie jak też zaprezentowanie najnowszych jednostek floty. Z czasem Japończycy zaczęli coraz aktywniej operować również na odleglejszych akwenach oblewających Azję oraz na Pacyfiku. Japońska marynarka zdobywała coraz większe doświad-

czenie a zarazem kraj uaktywniał swoją politykę zagraniczną, która nabierała ekspansywnego charakteru. Szczególną uwagę zwrócono na znajdującą się pod nominalnie chińskim zwierzchnictwem Korę. „Państwo środka” nie zamierzało beczynnie przyglądać się poczynaniom wyspiarskiego konkurenta i zdecydowało się na wzmocnienie swoich sił w Korei. Chiny miały wprowadzić granicę lądową z Koreą ale ze względu na słabość sieci dróg zdecydowano o przeżucie dodatkowych wojsk drogą morską. Transporty były konwojowane przez chińskie okręty wojenne, co mając na względzie obecność na koreańskich wodach jednostek japońskich – między innymi krążownika *Naniwa* – groziło zbrojnym incydem.

Faktycznie do starcia między zespołami okrętów japońskich i chińskich doszło dnia 25 lipca 1894 w pobliżu wyspy Pungdo (Phung-do). Okrętem który pierwszy otworzył ogień po stronie japońskiej był właśnie krążownik *Naniwa* dowodzony przez kpt. Heihachiro Togo, późniejszego admirała dowodzącego japońską flotą w wojnie rosyjsko – japońskiej, wślawionego zwycięstwem w bitwie pod Cuszimą. Potyczka jeszcze dobrze nie uległa zakończeniu, gdy

Naniwa natknął się na pływający pod brytyjską banderą handlową parowiec *Kow Shing* (*Kowshing*), który jednak znajdował się w chińskim czarterze rządowym i przewoził na swoim pokładzie żołnierzy tego kraju. Działając w zdecydowany, by nie rzec bezwzględny sposób kpt. Togo zatopił tę jednostkę²¹. W międzyczasie z zagranicznego rejsu powrócił na wody ojczyste *Takachiho* dowodzony przez kpt. Nomura Tadashi. Obydwa okręty brały udział w bitwie z flotą chińską u ujścia rzeki Jalu (bitwie na Morzu Żółtym) 17 września 1894 r., wchodząc w skład Eskadry Lotnej (*Dai-ichi Yūgekitai*) po dowództwem kontradm. Tsuboi Kōzō. Według dostępnych danych zużycie amunicji, otrzymane trafienia i straty osobowe przedstawia powyższa tabela.

Następnie okręty uczestniczyły praktycznie we wszystkich operacjach wojennych, jak na przykład ataku na Wei-hai-wei jak również kampanii taj-

21. Te i pozostałe wydarzenia wojny chińsko-japońskiej oraz rosyjsko – japońskiej zasługują na odrębny szczegółowy opis. Tymczasem polecić można zainteresowanemu Czytelnikowi takie pozycje literatury przedmiotu jak np. *Wojna Japońsko-Chińska na morzu 1894-1895*, Olender P., Warszawa 1997 r. lub nowsze.

Naniwa w czasie parady morskiej, zapewne po wojnie z Chinami.

Fot. „Ships of the World”



Zmiany w uzbrojeniu			
Typ dział	Stan wyjściowy (1886/1889)	Po przebrojeniu (1900/1902)	Takachiho jako stawiacz min (1911)
35 kalibrów 26 cm Kruppa	2 (100)	usunięte 1900/1902	-----
35 kalibrów 15 cm Kruppa	6 (75)	usunięte 1895/1896	-----
40 kalibrów 15,2 cm Armstrong QF	-----	8 (150)	1 (dziób)
40 kalibrów 7.62 cm Armstrong QF	-----	-----	10 (rozm. na górnym pokład.)
57 mm (6-funtowe) Nordenfelt QF	2 (355) <i>Naniwa</i>	-----	-----
ciężkie 47 mm (3-funt) Hotchkiss QF	2 (400) <i>Takachiho</i>	10 (400) <i>Takachiho</i>	usunięte
ciężkie 47 mm (3 pdr) Yamauchi QF	-----	10 (400) <i>Naniwa</i>	-----
lekkie 47 mm (2,5 funt) Yamauchi QF	-----	2 (400)	2
25,4 mm Nordenfelt poczwórne [QF quick firing = szybkostrzelne]	10 (6760) <i>Naniwa</i> 10 (5670) <i>Takachiho</i>	Zastąpione przez 3 funtowe	-----
11 mm Gatling X km	4 (ca. 10 000)	usunięte 1898	-----
355,6 mm Schwartzkopff w.t.	4 (12)	4 (12)	Usunięte

wańskiej, w tym zajęcie archipelagu Peskadorów. Celem wzięcia udziału w drugiej z wymienionych operacji okręty wyszły z Sasebo 15 marca 1895. Początkowo jednostki eskortowały transporty wojska, następnie ostrzelały nieprzyjacielskie baterie na Tajwanie i Peskadorach, uczestniczyły w wysadzeniu desantów itp., *Takachiho* powrócił do Nagasaki 10 lipca 1895 roku i został wyłączony z ze składu czynnych sił floty 18 tego miesiąca, natomiast *Naniwa* powrócił do Jokosuki 20 października i został wyłączony ze składu czynnych sił 10 listopada. Intensywna wojenna służba wymagała przeprowadzenia remontu, który planowano połączyć z wymianą uzbrojenia artyleryjskiego na nowocześniejsze.

Przebrojenie

Analiza doświadczeń bojowych, w szczególności bitwy u ujścia rzeki Jalu, skłoniła japońską marynarkę do wymiany dział kal. 150 mm Kruppa na szybkostrzelne działa sześciocalowe (kal. 152,4 mm) Armstronga. Decyzję podjęto jeszcze w trakcie działań wojennych i już w listopadzie 1894 złożyło stosowne zamówienie w Wielkiej Brytanii. Początkowo zakładano przeprowadzenie niezbędnych prac w bazach marynarki Kure i Sasebo ale ostatecznie *Takachiho* przebrojono w Jokosuce. Wymianę dział na *Takachiho* ukończono w kwietniu 1896 r., następnie przeprowadzono prace na *Naniwa*, który opuścił Kure w maju. Wymiana dział była dość skomplikowanym przedsięwzięciem gdyż wymagała licznych prac: wzmocnienia pokładu pod działami, wymiany wind amunicyjnych, przebudowy komór amunicyjnych i zmniejszenia zapasu amunicji ze 100 do 70 pocisków na dział; zredukowania zapasu

węgla o 71 ton, zdjęcia jednej kotwicy itp. Wszystkie te zmiany służyły odciążeniu okrętu, utrzymaniu właściwego środka ciężkości i wysokości metacentrycznej. Jednak nie udało się uniknąć zwiększenia zanurzenia, wobec czego wyrzutnie torpedowe znalazły się zaledwie kilka centymetrów nad linią wodną, dlatego też podwyższono je o 60 cm. Równocześnie wzmocniono uzbrojenie służące do zwalczania torpedowców poprzez wymianę czterech poczwórnych działek Nordenfelt kal. 25,4 mm na cztery działka 3 funtowe w przypadku *Naniwa* oraz po dwa działka 3 funtowe i 6 funtowe na *Takachiho*²². Niebawem usunięto również dziesięciolufowe karabiny maszynowe Gatling kal. 11 mm, wraz z nimi z masztów zdjęto również marsy. Rozważano także zainstalowanie dział ośmiocalowych (kal. 203 mm) Armstronga w miejsce dział 260 mm Kruppa, jednak ostatecznie z tego zamiaru zrezygnowano, gdyż amunicja do dział ośmiocalowych była zbyt ciężka dla przeciętnego japońskiego marynarza²³.

Z tej przyczyny w okresie maj – czerwiec 1900 roku *Naniwa* i *Takachiho* skierowano do kolejnego przebrojenia polegającego na zastąpieniu dział głównego kalibru 260 mm (26 cm Kruppa) sześciocalowymi (kal. 152,4 mm) działami Armstronga a sześć działek Nordenfelt kal. 25,4 mm czterema działkami 3 funtowymi i dwoma 2,5 funtowymi (47 mm „ciężkie” i „lekkie” odpowiednio – patrz tabela). Przebrojenie *Naniwa* zostało zakończone do września 1900 a *Takachiho* do lutego 1902. Skutkiem tych zmian okręty były uzbrojone w osiem dział szybkostrzelnych kal. 6 cali (152,4 mm) o długości lufy 40 kalibrów (z tarczami przeciwdziałkowymi), które stanowiły artylerie

główną i 10 działek 3 funtowych oraz dwa 2,5 funtowych jako uzbrojenie przeciwko torpedowcom. Wymieniając uzbrojenie zadbano również o zwiększenie możliwości celnego prowadzenia ognia poprzez montaż dalmierzy brytyjskiej firmy Barr & Stroud o długości bazowej 1,5 m.

Ponadto cztery dotychczasowe generatory prądowe typu Gramme wymieniono na dwa nowe typu Edison (400 obrotów na minutę, 80 V, 200 A); o ile wiadomo reflektory również wymieniono, prawdopodobnie na niemieckie typu Siemens, które były powszechnie stosowane na japońskich okrętach.

Wojna z Rosją

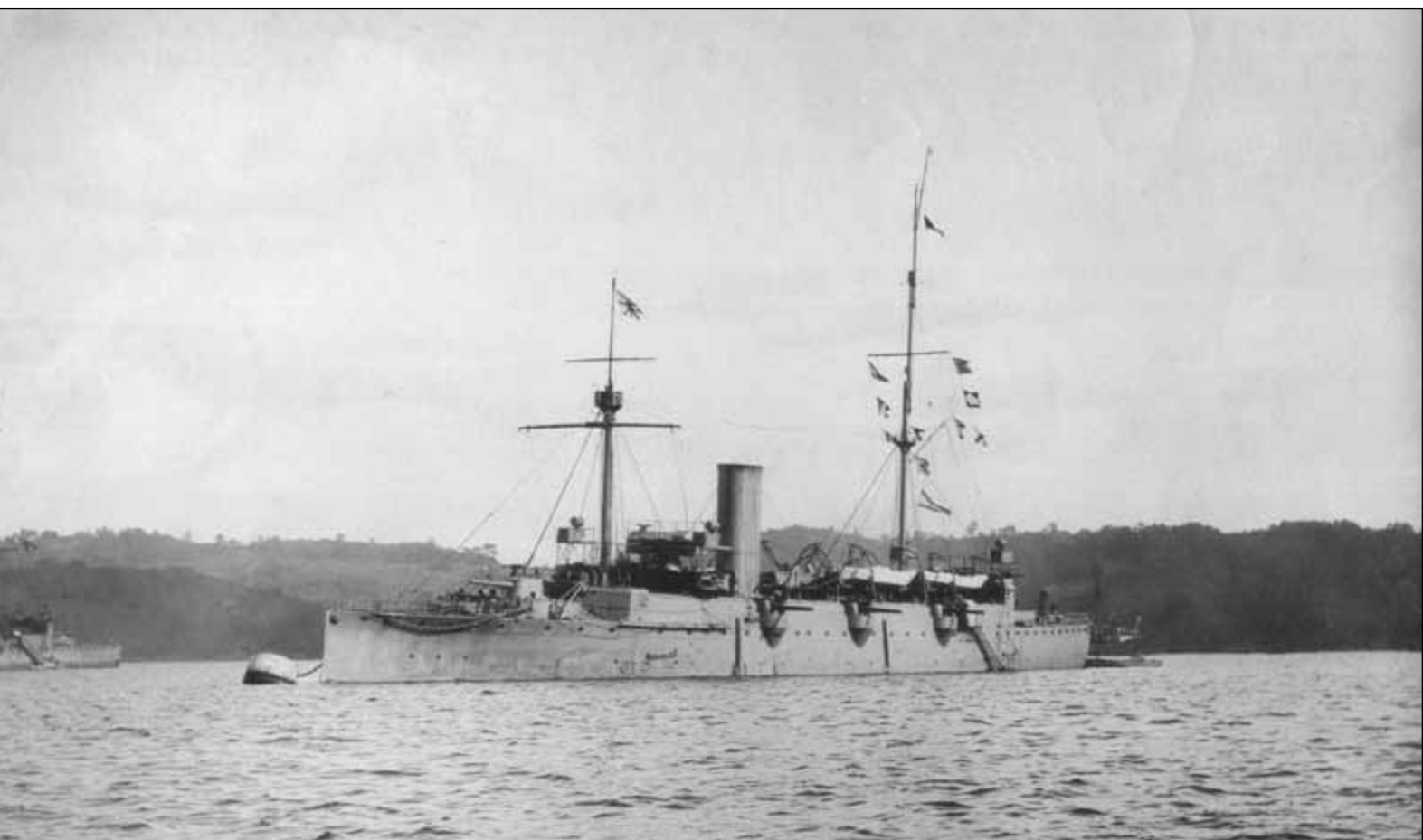
Po zakończeniu wszelkich niezbędnych prac związanych z remontami i przebrojeniem kolejny okres pokojowej służby nie trwał zbyt długo, bowiem już od 1903 r. stosunki z Rosją zaczęły się komplikować, gdyż kraj ten uznany został przez Japonię za głównego konkurenta zagrażającego jej wpływom w Azji. Choć *Naniwa* i *Takachiho* uznawano już za przestarzałe i zamierzano skierować do drugiej linii to jednak miały wziąć aktywny udział w nadchodzących zmaganiach wojennych. Oby-

22. ostatecznie lekkie uzbrojenie *Takachiho* i *Naniwa* ujednolicono.

23. Doświadczenia z działem ośmiocalowym (kal. 203 mm) na krążowniku *Takasago* jasno wykazały, że zarówno pocisk, jak też ładunek miotający są zbyt ciężkie, co znacząco obniża szybkostrzelność. Dodatkowo stwierdzono szybkie zużycie lufy.

24. Wyp. 6500/7100 t.; wym. 129,56 m x 15,8 m x 6 m; uzbrojenie 12 x 152,4 mm, 12 x 75 mm, 6 w.t. 381 mm oraz broń małokalibrowa i miny – szerzej patrz „OW” nr 67 i 68.

25. Główny ciężar walki z rosyjskim okrętem spoczywał na krążowniku pancernym *Asama* (wyp. 10 500 t., uzbr. 4 x 203 mm, 14 x 152 mm, 12 x 76 mm, 8 x 47 mm, w.t. 5 w.t. 450 mm). Natomiast jako ciekawostkę warto zauważyć, że *Naniwa* podniósł sygnał flagowy wzywający Rosjan do poddania się.



Takachiho po przebrojeniu w jednolitą artylerię.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

dwa krążowniki weszły w skład IV dywizjonu Drugiej Floty, na *Naniwa* flagę podniósł kontradmirał Uryū Sotokichi. Dnia 9 lutego 1904 r. okręty brały udział w bitwie z rosyjskim krążownikiem *Wariag*²⁴ na redzie koreańskiego portu Czemulpo (Inchon)²⁵. Następnie uczestniczyły w ataku na Port Artur 10 marca, po czym opuściły wody koreańskie 16 kwietnia i osiągnęły wyspy macierzyste 18 kwietnia. Już dzień później *Takachiho* przyjął na pokład 24 miny²⁶. Nocą 29 kwietnia okręt postawił je przed wejściem do portu we Władywostoku wykonując zadanie bez przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela.

Kolejny raz *Naniwa* i *Takachiho* starły się z przeciwnikiem 14 sierpnia gdy obydwa okręty uczestniczyły w bitwie z rosyjskimi krążownikami Eskadry Władywostockiej. Ich udział w bitwie ograniczył się do dobitcia uszkodzonego *Ruryka*²⁷. Nieprzyjaciela dostrzeżono o 08:30, ogień otwarto z dystansu 8600-6800 m. Po niedługim czasie działa rosyjskiego krążownika umilkły i Japończycy przerwali ogień o 10:05. *Ruryk* zniknął pod falami o 10:42 w związku z czym obydwa japońskie krążowniki rozpoczęły akcje ratowniczą podnosząc

z wody rozbitków. W dniach 27/28 maja 1905 r. okręty brały udział w Bitwie pod Cuszimą płynąc w końcu szyku sił głównych. Jednostki prowadziły ogień do rosyjskich krążowników, kontrtorpedowców i transportowców. Około godz. 17 *Naniwa* otrzymał trafienie poniżej linii wodnej. Po dokonaniu prowizorycznych napraw okręt kontynuował udział w bitwie zaprzestając prowadzenia ognia o godz. 18:50. Rozstrzygająca bitwa z carską flotą była też ostatnim ważnym wydarzeniem, w którym *Naniwa* i *Takachiho* uczestniczyły podczas wojny rosyjsko – japońskiej.

Dalsza służba jednostek

W latach 1906-07 *Naniwa* i *Takachiho* operowały u wybrzeży Korei oraz na wodach południowochińskich. Jeszcze w 1908 r. *Naniwa* uczestniczył w wielkich manewrach floty ale już w roku następnym jednostkę przesunięto do rezerwy. Tymczasem w kwietniu 1909 r. *Takachiho* stał się okrętem-bazą młodych japońskich sił podwodnych, a jego dalsze losy opisano poniżej. W 1911 r. *Naniwa* powrócił do aktywnej służby ochraniając w okresie marzec – październik japońskie łowiska na północ-

nym Pacyfiku. Podczas następnego sezonu połowów w 1912 r. *Naniwa* znów pełnił tę samą funkcję. Dnia 26 czerwca, w warunkach gęstej mgły, okręt wszedł na skały w pobliżu wyspy Drotana (na północ od Tokuma w pobliżu Kitashima) w archipelagu Kuryłów. Jednostka ostatecznie kompletnie skryła się pod falami i spoczęła na pozycji 46°30'N / 15°10'E.

Okręt skreślono z listy floty 5 Sierpnia 1912 r., a prawa do wraku sprzedano prywatnemu przedsiębiorcy w następnym roku.

W 1909 r. sztab japońskiej marynarki zdecydował, że pożądane jest stałe posiadanie stawiaczy min w składzie floty. Uważano, iż w okresie pokoju jednostki

26. W 1903 r. Cesarska Marynarka uznała, 3 okręty, w tym *Takachiho* zostaną przebudowane na stawiacze min. W związku z tym w dniach 7-16 stycznia 1904 *Takachiho* otrzymał w Kure torę minową, ale po postawieniu 24 min przed Władywostokiem 29 kwietnia (patrz wyżej) zostały zdekontrowane, ponieważ zdecydowano, że miny będą stawiane przez „jednostki specjalne” – odpowiednio przystosowane do tego celu statki handlowe.

27. Wyp. 10 933/11 690 t.; wym. 132,6 m x 20,4 m x 7,9 m; prędkość 18,8 w; uzbrojenie 4 x 203 mm, 16 x 152,4 mm, 6 x 120 mm, 6 w.t. 381 mm oraz broń małokalibrowa i miny.

28. w 1913 zdecydowano o jego ponownym za- budowaniu.

te winny uczestniczyć w ćwiczeniach, badaniach nad rozwojem dział minowych itp., natomiast w razie wojny powinny być zaraz na jej początku użyte zgodnie ze swoim przeznaczeniem. Do tego celu wybrano *Naniwa* oraz *Takachiho* i w listopadzie sztab floty zarządził ich przebudowę uwzględniającą: usunięcie dotychczas posiadanego uzbrojenia artyleryjskiego i torpedowego za wyjątkiem działa dziobowego, usunięcie rufowego pomostu²⁸ i zabudowanie lekkiego pokładu biegnącego od przedniego pomostu do pozycji uprzednio zajmowanej przez pomost rufowy, zainstalowanie 8 do 12 dział trzycalowych (76,2 mm) oraz czterech reflektorów o średnicy 60 cm, dokonanie innych odpowiednich zmian pozwalających jednorazowo zabrać 200 min morskich. Mimo znacznego ciężaru min koniecznym było również umieścić 70 ton balastu w kadłubie, aby skompensować utratę masy wynikającą z demontażu uzbrojenia oraz innych elementów i zapewnić jednostce stateczność. Ministerstwo Marynarki zdecydowało dokonać przebudowy *Takachiho* w ramach środków przyznanych na rok budżetowy 1910.

We wrześniu 1910 baza w Jokosuce (Chinjufū) otrzymała zlecenie na zabudowę nowego wyposażenia minowego. Wraz z zainstalowaniem torów minowych na górnym pokładzie *Takachiho* stał się z dniem 1 kwietnia 1911r. stawiaczem min (Fusetsukan). W czasie pokoju na pokładach dolnym i środkowym można było umieścić 200 min skąd były transportowane za pomocą podnośników na pokład górny gdzie znajdowały się tory minowe.

Po dokonaniu przebudowy *Takachiho* głównie służył potrzebą Szkoły Broni Podwodnej (Kaigun Surai Gakkō). Ponieważ dowództwo japońskiej floty zdecydowało o utajnieniu rzeczywistego charakteru jednostki w 1913 roku *Takachiho* przeklasyfikowano na „okręt obrony wybrzeża drugiej klasy” (Dai-ni tō Kaibōkan). O ile wiadomo w latach 1911-14 *Takachiho* pełnił w zasadzie monotonną służbę jednostki szkolnej broni minowej bez udziału w szczególnie dramatycznych wydarzeniach.

Wszystko to uległo zmianie, gdy z racji sojuszu z Wielką Brytanią, dnia 8 sierpnia 1914 roku Japonia wypowiedziała Niemcom wojnę. Dnia 23 sierpnia Druga Flota, do której przydzielono *Takachiho*, wyszła w morze. Po przecięciu podmorskich kabli łączących Tsingtao (Cingtao) z Szanghajem i Chifu

okręty eskortowały konwój transportujący japońskich żołnierzy wyznaczonych do zdobycić jedynej niemieckiej kolonii w Chinach.

Po powrocie na wody ojczyste do jesiennego nastąpiła przerwa w aktywnych działaniach *Takachiho* lecz następne zadanie postawione jednostce było ściśle związane z jej zasadniczym przeznaczeniem. Okręt przyjął 120 min morskich (bojowych) w Sasebo i Jokosuce, a następnie znów skierował się ku Tsingtao z zadaniem postawienia zagrody minowej mającej uniemożliwić ucieczkę znajdującym się tam okrętom lub statkom niemieckim. Jednak okrętowi nie dane było wypełnić swej misji gdyż wieczorem 18 (podawana jest również data 17) października *Takachiho* niespodziewanie natknął się na niemiecki torpedowiec *S 90*²⁹ usiłujący wymknąć się z Tsingtao wobec nieuchronnego upadku tej niemieckiej kolonii. Kajzerowski okręt nie przepuścił takiej szansy odpalając do łatwego celu trzy torpedy. W wyniku trafienia nastąpiła również detonacja znajdujących się na pokładzie *Takachiho* min i szybkie zatonięcie okrętu ze stratą 271 ludzi w tym dowódcy kpt. Ito Sukeyasu. Była to najcięższa pojedyncza japońska strata podczas całej I wojny światowej. Okręt zatonął około 6 mil morskich na zachód od Daikoto. Jednostkę skreślono z listy floty 29 października 1914 roku.

Konkluzja

Naniwa i *Takachiho* były pierwszymi tak nowoczesnymi okrętami japońskiej floty. Gdy jednostki zostały ukończone powszechnie wychwalano ich zalety szczególnie zwracając uwagę na prędkość, dużą siłę ognia artylerii, kompleksową ochronę i nowoczesne wyposażenie. Niektórzy twierdzili nawet, że były to wówczas najlepsze na świecie (!) okręty w swojej klasie. W tym kontekście warto odnotować, iż U.S. Navy zakupiła od firmy Armstrong rysunki techniczne *Naniwa*. Ponadto już wówczas Japończycy wyrobili sobie opinię kompetentnych adeptów sztuki wojenno-morskiej, którzy szybko przyswajają sobie zachodnią technikę oraz taktykę i dlatego będą w stanie optymalnie wykorzystać posiadane jednostki. Wyrażano zdanie, że gdyby miało dojść do wojny Cesarska Marynarka będzie mogła dzięki tym okrętom osiągnąć wspaniałe rezultaty. Opinie takie były całkowicie słuszne, gdyż jednostki służyły Nipponowi bardzo dobrze uczestnicząc

w licznych zwycięskich potyczkach i bitwach morskich w dwóch wojnach (*Takachiho* do swojego tragicznego końca aż trzech).

Ich bojową aktywnością można by obdzielić kilka okrętów innych flot. Zrazem, mimo przebrojenia, jednostki te szybko stały się przestarzałe, zarówno pod względem technicznym jak również koncepcyjnym. *Naniwa* i *Takachiho* są doskonałą ilustracją znanej prawidłowości, że jednostki uznane jako pierwsze za najnowocześniejsze w swojej klasie szybko stają się przestarzałe w porównaniu z kolejnymi okrętami wprowadzanymi do służby, co w dużej mierze wynika z obiektywnego postępu technicznego.

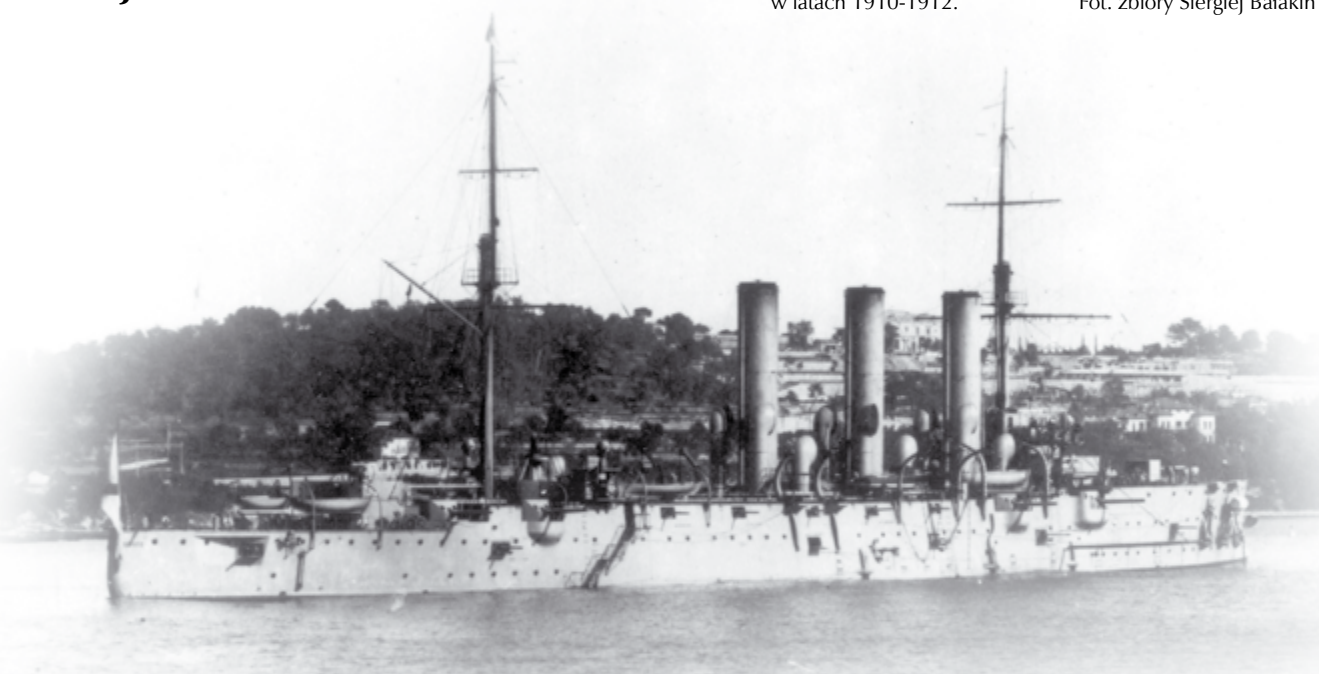
Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na fakt, że brytyjskie krążowniki typu *Mersey*³⁰, uważane za odpowiednik typu *Naniwa* zostały w okresie 1903–05 wycofane z aktywnej służby. Zrazem stosunek sił morskich na Dalekim Wschodzie uległ całkowitej zmianie. Chińska flota z jej pancernikami została wyeliminowana, a Japonia pozyskała środki (między innymi z kontrybucji wypłaconej przez Chiny po przegranej wojnie) umożliwiające wejście w posiadanie wymarzonych własnych pancerników; zbudowano lub nabyto również wiele okrętów innych klas. Wobec tego idea przeciwstawienia silnych krążowników pancernikom nieprzysięcia straciła w japońskich realiach rację bytu. Mimo tych uwag na zakończenie wypada jedynie ponownie wskazać na wielokrotnie już podnoszone walory okrętów oraz ich owocną służbę pod banderą wschodzącego słońca. ●

Bibliografia

1. Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, London 1977.
2. Evans D., *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis 1979.
3. Howarth S., *The Fighting Ships of the Rising Sun: The Drama of the Imperial Japanese Navy 1895-1945*, Atheneum 1983.
4. Olender P., *Wojna Japońsko-Chińska na morzu 1894-1895*, Warszawa 1997.
5. Gelewski T. M., *Jalu 1894*, Warszawa 1995.
6. Materiały ze zbiorów redakcji „OW” i autora.

29. wyp. 310 t.; wym. 63 m x 7 m x 2,4 m; prędkość 26,5 w.; uzbr. 3 x 50 mm oraz 3 w.t. 450 mm.

30. wyp. 4050 t., wym. dł. 96 m, szer. 14 m, zan. 6 m; prędkość 17 w.; uzbr. 2 x 203 mm; 10 x 152,4 mm art. małokalibrowa oraz wyrzutnie torpedowe.



Krażownik „Aurora” – suplement

Zbudowana w latach 1896-1902 w Sankt Petersburgu słynna *Aurora*, jest bodaj ostatnim i zarazem jedynym zachowanym przedstawicielem licznej ongiś grupy krążowników pancernopokładowych, tyle tylko, że „oryginalność” samego okrętu, nie jest znów aż taka stu procentowa. Ale przejdźmy do rzeczy.

Trzeba uczciwie przyznać, że los okazał się w sumie łaskawy dla *Aurory*. Okręt, choć uszkodzony, to jednak wyszedł obronną ręką ze starcia pod Cuszimą w maju 1905 roku i mimo zniszczeń zdołał o własnych siłach dotrzeć do Manili, gdzie został internowany. Prowadzony na miejscu remont, podobnie jak późniejsza jego kontynuacja w Sajgonie po zakończeniu internowania, miały w zasadzie na celu jedynie przygotowanie jednostki do samodzielnego i bezpiecznego powrotu na rosyjskie wody, co udało się w pełni i 20 lutego 1906 krążownik osiągnął Libawę.

Prowadzony już później w okresie między kwietniem 1906 a majem 1907 remont w petersburskiej stoczni Franko-Russkij Zawod, koncentrował się przede wszystkim na uzbrojeniu artyleryjskim, mniej natomiast uwagi poświęcono stanowi kadłuba i układu napędowego. Ten ostatni dawał o sobie znać systematycznie, czemu trudno było się szczególnie dziwić, uwzględniając intensywną „eks-

ploatację” krążownika w charakterze jednostki szkolnej w latach 1908-1912. Dość tylko wspomnieć rejs do Syjamu i Holenderskich Indii Wschodnich na przełomie lat 1911/1912.

Rezultat takiego reżimu pracy był łatwy do przewidzenia i już w roku 1913 z uwagi na stopień zużycia kotłów parowych i całego układu napędowego *Aurora* nie opuściła wód Bałtyku. Zaplanowana na zimę 1913/1914 wymiana kotłów parowych na nowe, zmodernizowanego systemu „Belleville-Dołgolenko”, którą miał przeprowadzić Admiraltijskij Sudostroitielnyj Zawod w Petersburgu, ostatecznie nie doszła do skutku i została zastąpiona półśrodkiem w postaci remontu zabezpieczającego, wykonanego siłami samej załogi w okresie przymusowego postoju zimowego.

Udział krążownika w działaniach I wojny światowej nie obfitował w szczególnie dramatyczne momenty, tym bardziej, że jednostka pełniła w zasadzie jedynie funkcje zabezpieczające i podobnie jak cała Flota Bałtycka, może za wyjątkiem jej okrętów podwodnych i sił minowych, nie przejawiała szczególnej aktywności.

Służba dozorowa, często w warunkach złodzenia, zwłaszcza na trudnej nawigacyjnie Abö – Alandzkiej Pozycji Szkierowej, powodowała powstawanie

drobnych, acz uciążliwych uszkodzeń kadłuba i śrub napędowych.

Prowadzone w latach wojny remonty krążownika ograniczały się w zasadzie do realizacji napraw bieżących oraz wzmacniania uzbrojenia artyleryjskiego, które od wiosny 1915 roku liczyło 14 dział kal. 152 mm L/45 Canet, dział plot. kal. 75 mm L/50 Canet i kal. 40 mm Vickers. Ostatecznie jednak z uwagi na pogarszający się systematycznie stan techniczny *Aurory* zdecydowano się w końcu na przeprowadzenie remontu kapitalnego, pierwszego w dziejach jednostki, która w związku z tym we wrześniu 1916 przeszła do Kronsztadu, gdzie wykonana prace przygotowawcze. Sam remont był prowadzony przy nabrzeżu Admiraltijskiego Sudostroitielnogo Zawoda w Piotrogradzie, a w jego ramach krążownik otrzymał wreszcie nowe kotły parowe systemu „Belleville-Dołgolenko” oraz doczekał się generalnej naprawy maszyn parowych napędu głównego i wymiany podwójnego dna w przedziałach maszynowni wraz z kotłownią. Prace, w których uczestniczyli również członkowie załogi, przebiegały w bardzo słabym tempie z uwagi na brak wykwalifikowanej siły roboczej, trudności zaopatrzeniowe i ogólny chaos spowodowany kryzysem gospodarczym, wojennymi niepowo-

dzeniami oraz narastającymi niepokojami społecznymi. Rewolucja lutowa (czy jak chcą tego inni – marcowa) 1917 roku, która zmiotła monarchię Romanowych, dodała jeszcze totalne rozprężenie i zanik wszelkiej dyscypliny wśród załogi, za co zapłacili głową d-ca *Aurory* kpt. I rangi (pol. kmdr) Michaił I. Nikolskij i starszy oficer krążownika st. lt (pol. kpt.) Paweł P. Ogranowicz.

Ostatecznie dopiero jesienią 1917 remontowana jednostka osiągnęła gotowość do rozpoczęcia prób morskich, do których przystąpiono jednak dopiero po kolejnym zrywie rewolucyjnym. Istotnym aktorem tego zrywu stała się właśnie *Aurora*.

W dniu 10 października 1917 Komitet Centralny RSDRP(b) – bolszewików podjął decyzję o przygotowaniu w Piotrogradzie zbrojnego powstania celem obalenia Rządu Tymczasowego, a już 12 tego miesiąca przy Radzie Piotrogradzkiej (Sowiecie) został utworzony Komitet Wojskowo-Rewolucyjny (WRK), na którego czele stanął eser P. J. Łazimir. Posiadający większość we wspomnianym Komitecie zdawali sobie doskonale sprawę z siły argumentu (lub jak mówią inni – argumentu siły), jakim w przypadku ewentualnych działań w mieście stanowić mógł okręt wielkości krążownika na Newie w samym jego centrum, stąd też zablokowali wyjście *Aurory* na

próby morskie. Choć sama nie w pełni jeszcze gotowa jednostka nie podlegała bezpośrednio WRK, jednak 24 października 1917 w ramach przygotowań do powstania, komisarz okrętu A.W. Biełyszew otrzymał polecenie zablokowanie Nikolajewskiego Mostu, by w ten sposób rozdzielić siły wiernych Rządowi Tymczasowemu junkrów. Realizacja tego zadania wymagała odejścia od stocznioowego nabrzeża, przy którym okręt tkwił od ponad roku, na środek nurtu Newy i przejście w pobliże mostu. Dowodzący krążownikiem lt (pol. por.) N.A. Erikson odmówił przeprowadzenia okrętu na nową pozycję, motywując to brakiem znajomości aktualnych głębokości Newy, która z uwagi na liczne rzeczne osady mogła ulec istotnej zmianie w okresie, gdy *Aurora* przechodziła remont. Ostatecznie po dokonaniu przez załogę pomiarów głębokości, Erikson niejako pod przymusem, zgodził się na przeprowadzenie jednostki na nową pozycję. Ta znajdująca się około 470 m od mostu, została osiągnięta przez okręt o własnych siłach (bez pomocy holowników), co tak naprawdę było jego „debiutem” po przeprowadzonym remoncie.

Nazajutrz, w dniu 25 października (7 listopada) 1917 roku, dziobowe działko kal. 152 mm *Aurory* oddało o godz. 21:40 pojedynczy strzał ślepym nabojem, zamiast przewidywanych w pla-

nach akcji – dwóch wystrzałów. Strzał z krążownika wraz ze strzałami z Twierdzy Pietropawłowskiej, stanowił sygnał dla sił WRK do podjęcia szturm na Pałac Zimowy, siedzibę i ostatni bastion oporu Rządu Tymczasowego.

Strzał, a nie strzały, jak się to nader często błędnie podaje w różnych publikacjach, wprowadził *Aurorę* na trwałą na karty światowej historii, stając się niewątpliwie najważniejszym wydarzeniem w dziejach krążownika.

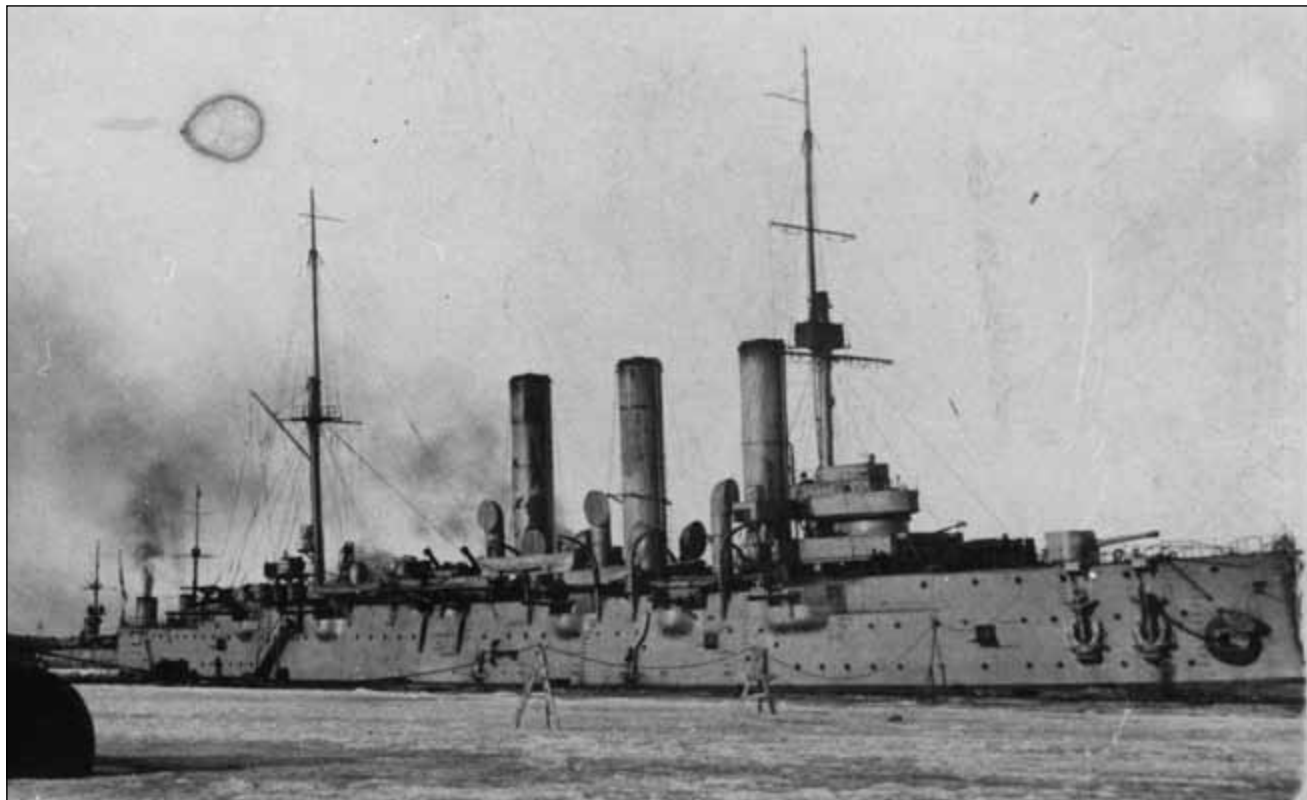
Jednostka pozostawała w rejonie Nikolajewskiego Mostu do 28 października, po czym powróciła do stoczni, w której spędziła jeszcze kolejny miesiąc. W tym czasie część członków załogi uczestniczyła już w działaniach na lądzie, między innymi w likwidacji Sztabu Generalnego – „Stawki” w Mohyłowie.

Ostatecznie 28 listopada 1917 *Aurora* opuściła pietrogradzką stocznię i z pomocą lodołamaczy przeszła do głównej bazy Floty Bałtyckiej w Helsingforsie (Helsinki). Tam rozpoczęto zgrywanie mocno przetrzebionej liczebnie załogi, pozbawionej w dodatku większości kadry oficerskiej, zwłaszcza starszej oraz przeprowadzono kolejne próby siłowni w warunkach morskich.

W związku z niekorzystnym dla Rosji rozwojem sytuacji w Finlandii, w dniu 22 grudnia 1917, po zaledwie 20-dniowym postoju w bazie, *Aurora* wyszła

Tym razem ujęcie *Aurory* w czasie zimowania w Helsingforsie (Helsinki) w latach 1916/17.

Fot. zbiory A. Zajkin



w powrotny rejs do Piotrogradu wraz z 2 Brygadą Krażowników, w której składzie pozostawała. Mimo trudnych warunków nawigacyjnych – mgły, padającego śniegu i zlodzenia, zwłaszcza na odcinku na wschód od wyspy Hogland (Sur-Sari), jednostka wieczorem 27 grudnia osiągnęła miejsce przeznaczenia i ponownie trafiła do stoczni Bałtyjskiej Zawod, gdzie rozpoczęto usuwanie dostrzeżonych braków i usterek.

Tak naprawdę, to już wówczas zakończyła się „kariera” bojowa okrętu. Załogę, zimującej w Piotrogradzie jednostki systematycznie redukowano, a w kwietniu 1918 zaprzestano nawet wszelkich prac remontowo-wykończeniowych. W dniu 28 lipca 1918 przeprowadzono krażownik do Kronsztadu, gdzie przygotowano go do odstawienia na „trwałą konserwację”, oznaczającą w praktyce nie mniej nie więcej jak tylko oczekiwanie na nieuniknioną kasację. Zresztą de facto rozbrojony już okręt nie znalazł się w składzie DOT – ówczesnej radzieckiej „floty czynnej”, co zdawało się tylko potwierdzać nieunikniony wyrok – złomowanie na obczyźnie, które stało się przeznaczeniem większości okrętów dawnej carskiej floty, walczących zarówno po stronie czerwonych jak i białych.

Los uśmiechnął się jednak do *Auro-ry*, a może „Jutrzenka” miała po prostu trochę szczęścia. W roku 1922 roz-



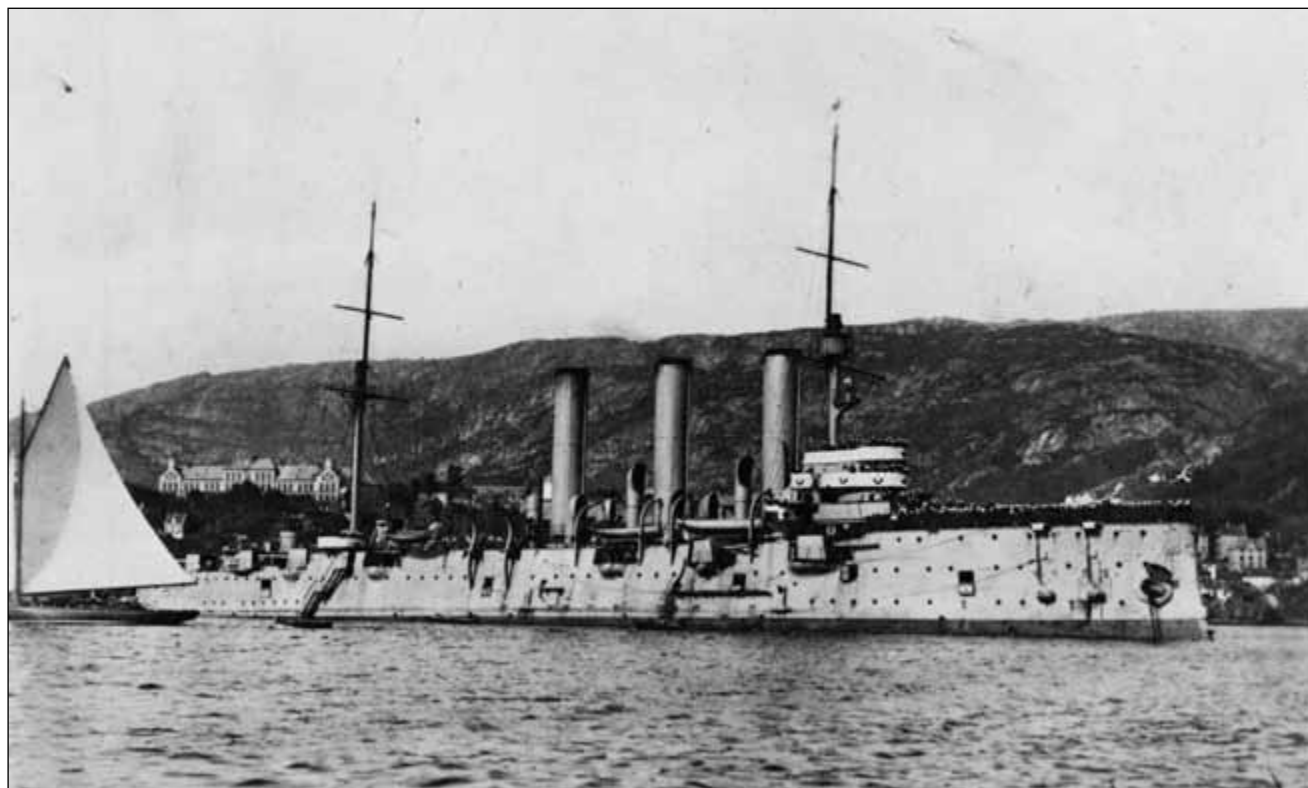
Aurora w czasie parady na Newie w Leningradzie w latach 20-tych. Fot. zbiory Siergiej Bałakin

począł się proces odbudowy Morskich Sił państwa radzieckiego. W ramach tego procesu podjęto decyzję o ponownym uruchomieniu okrętu, tyle tylko, że w charakterze jednostki szkolnej. Podjęte 30 października 1922 prace remontowe zakończono szybko, bo już 18 lipca 1923 podjęciem, prób morskich. Pośpiech świadczyć może,

że roboty wykonano, delikatnie mówiąc prowizorycznie, zwłaszcza, gdy uwzględnimy stan zużycia jednostki oraz braki materiałowe i kadrowe Rosji Radzieckiej pierwszej połowy lat 20-tych. Tym nie mniej jednak *Aurora* podjęła służbę jednostki szkolnej, przygotowującej kadry dla nowej floty. Służbę tę pełniła z powodzeniem do

Aurora w czasie wizyty w Bergen (Norwegia) w trakcie jednego z rejsów szkolnych w 1924 roku.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin



początków lat 30-tych, choć w ostatnim okresie operowała już wyłącznie na Bałtyku. Przeprowadzane w okresach zimowych remonty miały jedynie charakter prac bieżących i w żaden sposób nie niwelowały postępującego procesu zużycia. Dość powiedzieć, że w roku 1933 koniecznym okazał się w końcu remont kapitalny, na który skierowano stary krążownik jesienią do leningradzkiej Stoczni im. A.A. Marti. Ostatecznie jednak, mimo trwającego aż do wiosny roku 1935 postoju, stocznia, przeciążona budową nowych okrętów, nie zdołała przeprowadzić remontu w pełnym zakresie. W rezultacie sam remont wstrzymano, a *Aurorę* przeklasyfikowano na stacjonarną bazę szkoleniową. I znów wydawać się mogło, że dni leciwego okrętu dobiegają kresu, tym bardziej, że zgodnie z decyzją z 16 maja 1941 roku, zasłużoną historycznie nazwę miał przejąć jeden z nowych krążowników proj. 68.

Tym razem, choć zabrznieć to może co najmniej dziwnie, by nie powiedzieć szokująco, ocalił *Aurorę* wybuch wojny niemiecko-radzieckiej w czerwcu 1941 roku., który zastał eks-krążownik na postoju w Oranienbaumie (Łomonosow) koło Leningradu, gdzie pełnił służbę w charakterze stacjonarnej bazy szkoleniowej. Na jej pokładzie znajdował się całkiem spory arsenał artyleryjski, zarówno dział morskich jak i przeciwlotniczych, które jednak szybko powędrowały wraz z częścią załogi do formowanej właśnie Floty Czudzkiej oraz stacjonarnej baterii „A”, broniącej lądowych podejść do Leningradu.

Gdy we wrześniu 1941 linia frontu niebezpiecznie zbliżyła się do miasta nad Nową i samego Oranienbaumu (powstał wówczas tzw. przyczółek Oranienbaumu), *Aurora* stała się celem niemieckich ataków lotniczych, a wkrótce także, o wiele groźniejszego ostrzału artyleryjskiego. Atakowanie pozbawionego możliwości ruchu celu nie było zadaniem szczególnie trudnym, a na efekty nie trzeba było nawet długo czekać. W dniu 30 września 1941 bezpośrednie trafienia naruszyły szczelność ponad 40-letniego kadłuba, w którym powstały groźne przecieki, a ich efektem był 23° przechył na prawą burtę, zagrażający utratą stateczności i przewróceniem się okrętu na burtę. W dniu 1 października otwarto kingstony na lewej burcie, powodując zalanie znajdujących się po tej stronie kadłuba przedziałów. W następstwie tych działań *Aurora* łagodnie osiadła na dnie przy-

stani. Jednostka siedziała na dnie na równej stepce, z zaledwie 3° przechylem na prawą burtę, a większa część kadłuba wystawała ponad lustro wody. Ogołocony przez samych Rosjan ze wszystkiego co przydatne nas wpół zatopiony wrak pozostawał nadal celem niemieckiej artylerii, której kolejne trafienia zwiększały dodatkowo skalę zniszczeń.

W takim stanie *Aurora*, a precyzyjnie jej wrak, przetrwał w wodzie aż do czasu zniesienia blokady Leningradu i przyczółka Oranienbaumu w lutym 1944 roku.

Po raz kolejny los starego krążownika, a raczej tego co z niego zostało, tkwiącego aktualnie przez ponad 2,5 roku w wodzie, wydawał się być definitywnie przesądzony – po ewentualnym wydobyciu w całości bądź w częściach, czekało go nieuchronne złomowanie. Szczęście jednak nadal sprzyjało „Jutrzence”, która znalazła potężnego obrońcę w osobie z-cy ministra marynarki adm. floty Iwana S. Isakowa. Zdaniem admirała po odbudowie *Aurora* mogła nadal służyć w charakterze stacjonarnej bazy szkoleniowej dla słuchaczy znajdującej się w Leningradzie Nachimowskiej Szkoły Marynarki Wojennej, stanowiąc równocześnie element wychowania patriotycznego społeczeństwa jako pomnik Rewolucji Październikowej i udziału floty w obronie miasta. Dzięki poparciu samego ministra marynarki adm. floty Nikołaja G. Kuzniecowa oraz wszechwładnego szefa leningradzkiej organizacji partyjnej WKP(b) Andrzeja A. Żdanowa, to właśnie władze Leningradu wystąpiły 24 sierpnia 1944 do marynarki wojennej o zachowanie *Aurory* i ustawienie jej „na wieczną rzecz pamiątkę” przy nabrzeżu Bolszaj Newki.

W rezultacie tych starań, wydobyty już w lipcu 1944 roku krążownik, został poddany remontowi i przebudowie pod kątem realizacji nowych zadań szkoleniowych. Między innymi wówczas usunięto obie burtowe maszyny parowe napędu głównego, część kotłów parowych oraz zbędne elementy wyposażenia. Warto zaznaczyć, że w ramach odbudowy okrętu, podwodna część jego kadłuba aż do linii wodnej, została pokryta ochronną warstwą wysokiej marki betonu. Na pokładzie znalazło się 14, zebranych na terenie całego Związku Radzieckiego, oryginalnych dział kal. 152 mm L/45 Canet, takich samych jak w pamiętnym 1917 w chwili wybuchu rewolucji, tyle tylko, że ich część posia-

dała łoża i maski przeciwdziałkowe artylerii nadbrzeżnej.

Po 4 latach robót w dniu 17 listopada 1948 odbudowana *Aurora* przycumowała przy budynku Nachimowskiej Szkoły Marynarki Wojennej, rozpoczynając służbę szkoleniową. Obecność na pokładzie zaokrętowanych kursantów w istotny sposób pomagała w utrzymaniu należytego stanu jednostki.

Utworzenie w 1950 muzeum okrętowego, co od samego początku postulował admirał Isakowa, które w 1956 otrzymało status samodzielnej filii Centralnego Muzeum Marynarki Wojennej, spowodowało zmianę priorytetów w wykorzystaniu *Aurory*. Okręt stał się powszechnie dostępnym muzeum, co więcej od 1960 będącym na liście zabytków chronionych przez państwo.

Opuszczenie pokładu krążownika przez słuchaczy Nachimowskiej Szkoły w roku 1961, pozwoliło na powiększenie części ekspozycyjnej, lecz z drugiej strony utrudniło utrzymanie samego obiektu przez jego załogę.

Mimo przeprowadzanych w latach 1957-1958 oraz 1965-1969 kolejnych remontów, stan techniczny krążownika, obsadzonego nieliczną załogą i słabo finansowanego, ulegał powolnemu, acz systematycznemu pogorszeniu. Pojawiły się mimo zabezpieczenia warstwą betonu, przecieki oraz korozja pokładów i grodzi. Warunkiem zachowania *Aurory* na dalsze lata było przeprowadzenie solidnego remontu kapitalnego.

W październiku 1980 roku d-ca radzieckiej marynarki wojennej adm. floty Siergiej G. Gorszkow powołał międzyresortową komisję, której zadaniem było przeprowadzenie oceny aktualnego stanu technicznego krążownika. Pracująca do maja 1981 komisja stwierdziła, że korozja objęła wszystkie podstawowe oraz drugorzędne węzły konstrukcyjne kadłuba, wobec czego dla zachowania okrętu konieczna jest jego gruntowna odbudowa. Z uwagi na fakt, że zabytek, jakim był okręt, miał nadal pozostawać na wodzie, zaproponowano rozpatrzenie 3 poniższych wariantów jego ochrony:

- wariant I – stworzenie trwałego wodoodpornego pokrycia chroniącego metalowe poszycie podwodnej części kadłuba,

- wariant II – zamontowanie pod kadłubem zabytkowego okrętu, całkowicie zanurzonego w wodzie, wykonanego z żelbetonu, pontonu w kształcie doku, utrzymującego jednostkę na powierzchni,

• wariant III – osadzenie okrętu na specjalnym podwodnym postumencie¹.

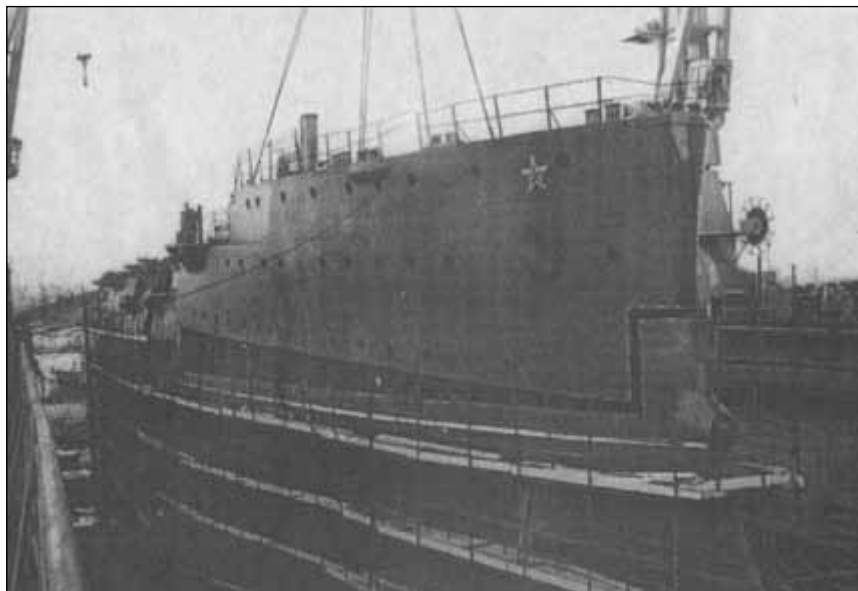
Ze swej strony komisja sugerowała wybór II wariantu, który jej zdaniem pozwalał na zachowanie w całości oryginalnego kadłuba krążownika.

Niewątpliwie czynnikiem dopingującym do podjęcia decyzji o pełnej restauracji *Aurory*, ze wszystkimi dobrymi i złymi tego następstwami, był zbliżający się jubileusz 70 rocznicy wybuchu Rewolucji Październikowej, przypadający w roku 1987. Właśnie rocznica stała się doskonałym powodem do podjęcia szerokiej akcji propagandowo-informacyjnej poświęconej zamierzonym pracom na krążowniku.

W początkach roku 1983, z-ca d-cy marynarki wojennej ds. budownictwa okrętowego adm. P.G. Kotow oraz kierujący Głównym Zarządem Technicznym adm. W.G. Nowikow zwrócili się do ministra przemysłu okrętowego I.S. Bielowowa z prośbą o rozpatrzenie realizacji projektu odbudowy jednostki, opracowanego przez CNII No 1 Ministerstwa Obrony. W odpowiedzi ze swej strony ministerstwo przemysłu okrętowego przydzieliło do wykonania wspomnianego, w pewnym stopniu prestiżowego zadania, biuro konstrukcyjne SPKB oraz leningradzką Stocznę im. A.A. Żdanowa („Siewiernaja Wierf”). Do SPKB trafiła posiadana dokumentacja posiadana przez marynarkę wojenną. Ostatecznie po przeprowadzeniu niezbędnej analizy i uwzględnieniu ograniczeń czasowych (rocznica października zbliżała się nieubłaganie!), biuro projektowe SPKB² odrzuciło wszystkie propozycje przedłożone w roku 1981 przez komisję międzyresortową, bowiem zdaniem biura konieczna była pełna wymiana zużytej i w części zniszczonej podwodnej części kadłuba okrętu, co oznaczało w praktyce nieodwracalną utratę zabytkowego oryginału.

W dniu 11 lipca 1983 w SPKB zatwierdzono grafik prac nad wyborem ostatecznego wariantu odbudowy *Aurory*. W styczniu 1984 zakończono prace nad opracowaniem technicznego projektu odbudowy, co zaowocowało podjęciem przez Radę Ministrów ZSRR w dniu 31 stycznia tego roku Postanowienia Nr 110 „O środkach podjętych dla zachowania *Aurory*”, która jak już wspomniano posiadała status chronionego przez państwo zabytku.

W największym skrócie zatwierdzony projekt przewidywał odtworzenie zewnętrznego stanu krążownika z roku 1917, co wymagało przywrócenia od-



Oryginalny kadłub *Aurory* w trakcie jego rozbiórki w doku, kwiecień 1985 roku. Odcięty dziób jest podnoszony przez dźwig.
Fot. zbiory A. Polenow

powiedniego wyglądu nadbudówek, masztów wraz takielunkiem, głównego uzbrojenia artyleryjskiego, reflektorów bojowych, kominów i nawiewników oraz pokładowych środków pływających, a także pokrycia pokładu dziobowego i górnego, deskami z drewna tekowego³.

Przewidywano odtworzenie podwodnej części kadłuba z zachowaniem jego pierwotnych wymiarów i kształtu, przy czym ten nowy wykonany z współczesnych materiałów, przy zachowaniu odpowiedniej częstotliwości dokowań oraz remontów profilaktycznych, a także właściwym zabezpieczającym pokryciu wodoodpornym, winien zapewnić praktycznie nieograniczony czas „służby” zabytku. Równocześnie pomieszczenia okrętowe, poza niektórymi zachowanymi w pierwotnym lub prawie pierwotnym kształcie, miały odpowiadać standardom współczesnych okrętów. Dotyczyło to zwłaszcza pomieszczeń służbowych oraz mieszkalno-bytowych załogi.

Ogłoszenie zamiaru jedynie zewnętrznej „odbudowy” krążownika spotkała się z protestem części środowiska historyków, a także specjalistów z zakresu budownictwa okrętowego, którzy szybko zdali sobie sprawę, że realizacja planów oznaczać będzie nieodwracalną utratę sporej części oryginalnej *Aurory*⁴. Protesty dotyczące metod „odbudowy” zabytkowej jednostki, w tym również medialne i prasowe, nie na wiele się zdały, bowiem władze nie zmieniły już podjętych wcześniej decyzji.

W dniu 18 sierpnia 1984 *Aurora* opuściła nabrzeże przy Nachimowskiej

Szkoie, które stanowiło tzw. „wiecznuju stojanku” okrętu i zostało odholowane na dół Newy do Stoczni im. A.A. Żdanowa. Rzecz znamienita, z uwagi na stan pokładowych urządzeń holowniczych, krążownik został holowany rufą do przodu, co wśród obserwatorów i komentatorów wydarzeń, zostało określone jako „wyjście nogami do przodu”, ze wszystkimi podobnymi do naszych polskich, skojarzeniami.

Po zacumowaniu przy nabrzeżu stoczniovym z miejsca przystąpiono do robót demontażowych, w końcu terminy goniły. W pierwszej kolejności zdjęto z pokładu 14 oryginalnych dział kal. 152 mm L/45 Canet, które następnie skierowano do warsztatów artyleryjskich LenWMB⁵ w Kronsztadzie, gdzie zostały poddane renowacji. Z uwagi na ograniczenia czasowe i finansowe nie przywrócono jednak stanu pierwotnego wszystkich dział, których część nadal pozostała na łozach oraz z tarczami ochronnymi typowymi dla artylerii nadbrzeżnej.

We wrześniu zdemontowano nawiewniki, które przekazano do remontu do Stoczni Bałtyckiej im. S. Ordżonikidze. W kolejnych miesiącach zdjęto masz-

1. wg Polenow L. L., „*AWRORA*” *Tajny stoletniej istorii*, Sankt Petersburg 1998.

2. SPKB – Siewiernoje projektno-konstruktor-skoje biuro.

3. wg Polenow L. L., „*AWRORA*”...

4. wśród protestujących znaleźli się między innymi, autor licznych publikacji o rosyjskich okrętach, Rafał M. Mielnikow, szef grupy historyków budownictwa okrętowego CNII im. A.N. Kryłowa oraz członek Akademii Nauk ZSRR prof. Michaił W. Kostenko.

5. LenWMB – skróty pol. Leningradzka Baza Marynarki Wojennej.



Kadłub oryginalnej *Aurory* po zatopieniu w Łużskiej Gubie.

Fot. Siergiej Bałakin

ty, kominy, nadbudówki, relingi, osprzęt pokładowego sprzętu pływającego oraz teakowe poszycie pokładu.

Po usunięciu elementów wyposażenia oraz systemów okrętowych, znajdujących się we wnętrzu kadłuba, rozpoczęto przygotowania do postawienia krążownika na dok pływający, gdzie miał być kontynuowany demontaż. Roboty prowadzone były w doku w miesiącach marzec-kwiecień 1985 roku. Część kadłuba powyżej linii wodnej podzielono na 4 sekcje i odcięto, a następnie przy pomocy dźwigów oddzielono od części podwodnej. W dniu 24 kwietnia została wydobyta z kadłuba z kadłuba jedyna zachowana – rufowa maszyna parowa napędu głównego. Później przekazano ją leningradzkiemu zjednoczeniu „Proletarskij Zawod” celem dokonania remontu. Zachowaną podwodną część kadłuba 25 kwietnia wyprowadzono z doku i przeprowadzono na pochylnię brzegową. Tam kontynuowano prace rozbiórkowe, usuwając płyty pancerne skorupowego pokładu pancernego, a następnie wydobyto znajdujące się pod nim elementy układu napędowego.

Z zachowanej podwodnej części kadłuba odcięto oryginalne, odlane z brązu stewy – dziobową i rufową. Ta pierwsza wraz z sekcją odciętą na wrędze nr 10, trafiła do stoczni Bałtiskij Zawod, która z wykonanych specjalnie przez zakłady „Azowstal” w mieście Żdanow (obecnie Mariupol) arkuszy stalowych blach o grubości 25-30 mm, przygotowała nowy blok dziobowy. Stewa rufowa wraz z całą sekcją odciętą na wrędze nr 115 oraz sterem, w dniu 25 lipca

1985 została przekazana stoczni Admiraltyjskoje Obiedinienije, która wykonała nowy blok rufowy.

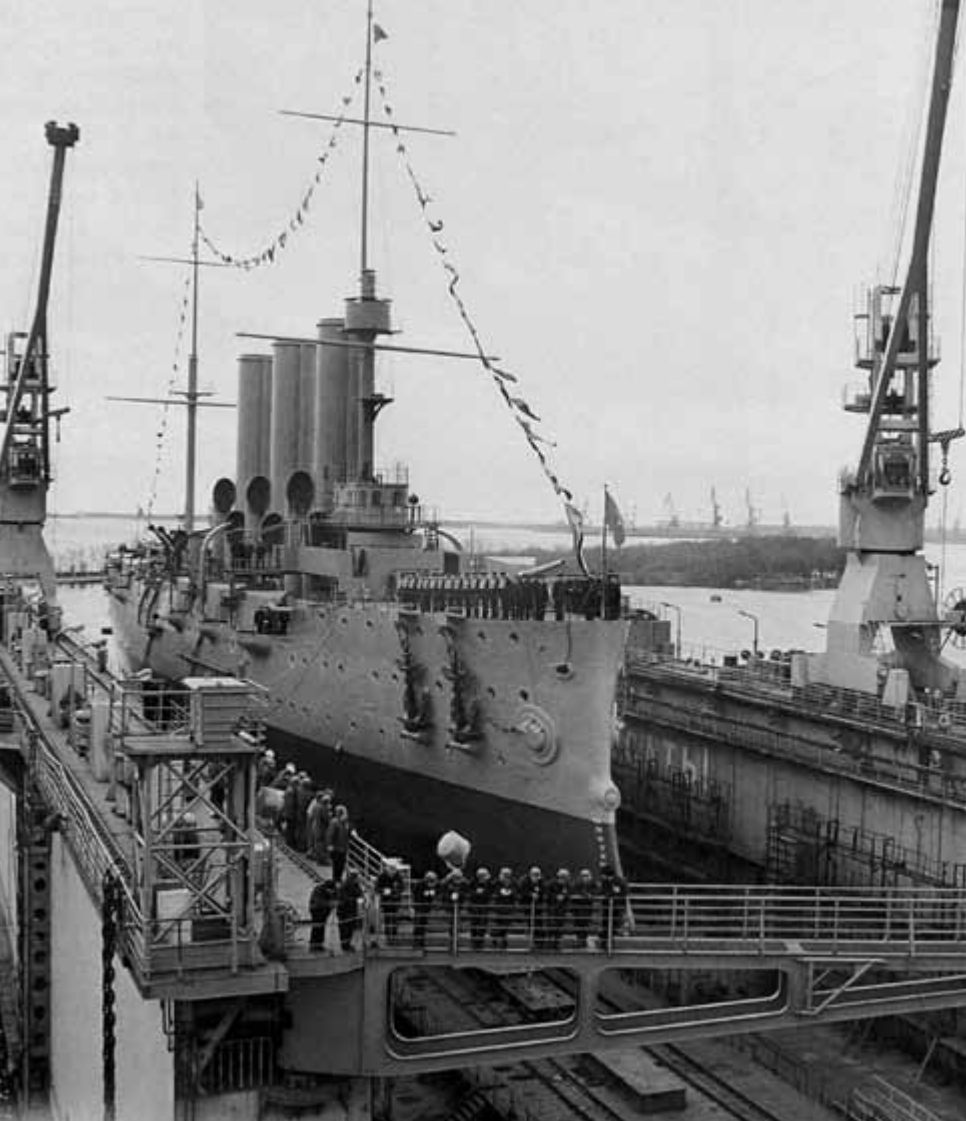
Na pochylni pozostał okaleczony duży fragment podwodnej części kadłuba o długości około 100 m, wysokości 7,5 m i wyporności szacowanej

na ponad 2000 t. W dniu 17 lipca sekcja po odpowiednim prowizorycznym zabezpieczeniu, wodowano, a następnie 1 sierpnia odholowano do bazy LPO „Wtorczernet” w celu rozbiórki na złom, co z uwagi na zabezpieczenie kadłuba ochronną warstwą betonu, okazało się iście syzyfową pracą, z której dość szybko zrezygnowano, pozostawiając resztki na pastwę losu. W roku 1988 losem fragmentu kadłuba oryginalnej *Aurory* zainteresowała się prasa, postulując nawet by podwodna mocno okaleczona część kadłuba krążownika traktować jako samodzielny eksponat muzealny. Ze starań tych nic konkretnego nie wyszło, co więcej marynarka wojenna postanowiła definitywnie zlikwidować ślady „odbudowy” okrętu. W dniu 26 maja 1988 holowniki LenWMB wyprowadziły podwodną część jednostki z leningradzkiej bazy LPO „Wtorczernet” i przeprowadziły ją do Łużskiej Guby w Zatoce Fińskiej, gdzie pozostawiły ją w rejonie wsi Ruczi, w odległości około 100 km od Leningradu. Po pewnym czasie wypełnioną balastem w postaci kamieni piasku, sekcję kadłuba zatopiono jako podsta-

Aurora z nową częścią podwodną przetaczana z hali stoczniowej stoczni im. A. Żdanowa do doku pływającego, kwiecień 1987 roku.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin





Okręt w doku, zostały zamontowane już kominy oraz maszty.

Fot. zbiory Sergiej Bałakin

wę planowanego w tym miejscu mola. Zatopiona część *Aurory* tkwi w tym miejscu po dzień dzisiejszy⁶.

Równolegle z demontażem kadłuba krążownika na pochylni Stoczni im. A. S. Żdanowa przystąpiono do prac przy budowie nowej podwodnej części okrętu. W dniu 21 lutego 1985 roku położono stępkę pod konstrukcję, a 23 tego miesiąca wyposażono ją w specjalną pamiątkową tabliczkę.

Prace przy budowie kadłuba krążownika przebiegały sprawnie. Dzięki temu już 16 sierpnia 1985 nowa część kadłuba (jeszcze bez sekcji dziobowej i rufowej) gotowa była do instalacji wyremontowanej rufowej maszyny parowej. Przedziały dawnych burtowych maszyn parowych (lewej i prawej) w wyniku „odbudowy” grały rolę przedziałów kotłowni okrętowych, w których ustawiono makiety 2 parowych kotłów systemu „Belleville-Dolgolenko”, wykonane przez Bałtyjskiej Zawod. Następnie odtworzono skorupę pokład pancerny, przy czym nie wszystkie płyty pancerny powróciły na swoje wszystkie wcześniejsze miejsce. Z montażu części płyt (około 13%) zre-

zygnowano z uwagi na utrudnienia, jakie stwarzały przy układaniu systemów okrętowych⁷.

W dniu 25 grudnia 1985 po zamontowaniu stanowiska dowodzenia, zakończono łączenie kadłuba krążownika w jedną całość, po czym wprowadzono jednostkę do krytej pochylni, gdzie kontynuowano prace remontowe.

W dniu 8 kwietnia 1987 „odbudowany” krążownik opuścił w końcu krytą pochylnię i został wprowadzony do doku pływającego, w którym zamontowano kominy oraz maszty, przy czym, reje tych ostatnich zostały wykonane z metalu, w przeciwieństwie do drewnianych, w jakie wyposażony był oryginał.

18 kwietnia 1987 udekorowana flagami *Aurora* opuściła dok i uroczystie wpłynęła na wody stoczni, gdzie przeprowadzano jeszcze ostatnie roboty wykończeniowe, przede wszystkim w okrętowych wnętrzach.

Od połowy czerwca jednostkę zaczęła obsadzać przydzielona załoga, która w dniu 25 lipca 1987 podpisała protokół przejęcia krążownika. Na jego pokładzie w wydzielonych pomieszczeniach roz-

poczęto montaż ekspozycji muzealnej. Równocześnie podjęła pracę Państwowa Komisja Odbiorcza, która w dniu 12 sierpnia 1987 oficjalnie odebrała od stoczni „odbudowany” okręt.

W dniu 16 sierpnia 1987 holowniki przeprowadziły *Aurorę* ze stoczni na jej poprzednie – „wieczne” miejsce postoju na Bolszaj Newce przy nabrzeżu u Nachimowskiej Szkoły (Pietrogradskaja nabiereznaja).

Do końca sierpnia zakończono wszelkie prace na miejscu postoju, a w dniu 2 października 1987 udostępniono krążownik dla zwiedzających. Tym samym cały proces „odbudowy” *Aurory* został, mimo pewnych początkowych obaw, ukończony przed jubileuszem 70 rocznicy wybuchu Rewolucji Październikowej, którą niewątpliwie uświetnił.

W dniu 26 lipca 1992 roku nad stojącym na Bolszaj Newce krążownikiem – muzeum ponownie załopotą historyczna rosyjska bandera z Krzyżem Świętego Andrzeja, w pewnym sensie zamykając krąg historii *Aurory*. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że dawny krążownik, a tak właściwie to pozbawiony własnego napędu obiekt pływający, wyposażony we wszystkie niezbędne dla współczesnych jednostek środki techniczne, nadal (2009 r.) znajduje się w składzie rosyjskiej marynarki wojennej jako okręt nr 1, obsadzony załogą liczącą 60 ludzi, w tym 6 oficerów.

Jesienią 2009 roku nad okrętem po raz kolejny pojawiły się ciemne chmury, bowiem marynarka wojenna zaczęła głośno rozważać możliwość formalnego skreślenia zabytkowej jednostki ze stanu floty i przekształcenie jej wyłącznie w muzeum. Rozważania te wiązały się między innymi z zamiarem przeniesienia do Kronsztadu do roku 2012 Nachimowskiej Szkoły w której pobliżu przy nabrzeżu Bolszaj Newki, znajduje się miejsce postojowe *Aurory*. Jest także inny, bodaj czy nie ważniejszy, aspekt sprawy, związany z wydarzeniami, jakie miały miejsce na pokładzie krążownika w dniu 6 czerwca 2009 roku. Wówczas to przy okazji Leningradzkiego Forum Ekonomicznego, na jednostce urządzono bankiet na cześć miliardera Michała Prochorowa, a precyzyjnie jubileuszu powstania założonego przez niego pisma „Russkij Pionier”, w którym uczestniczyło około 150 osób ze świata biznesu i polityki. Wśród gości znaleźli się między innymi, gubernator Sankt Pe-

6. wg Polenow L. L. „AWRORA”...

7. wg Polenow L. L. „AWRORA”...

tersburga Walentyna Matwijenko, minister rozwoju ekonomicznego Federacji Rosyjskiej Elwira Nabiullina oraz milionerzy Oleg Tinkow, Nikita Szerman i Ruszam Tariki.

Urządzenie bankietu na pokładzie szacownego w końcu zabytku, spowodowało protesty ze strony szerokich kręgów społeczeństwa i to wcale nie tylko związanych z komunistami, które uznały, że doszło w pewnym sensie do przysłowiowego szargania świętości. Wszczęte przez prokuraturę wojskową dochodzenie zakończone w drugiej połowie listopada 2009 roku, ustaliło, że udzielenie zgody na przeprowadzenie bankietu na pokładzie *Aurory* było bezprawne, wobec czego wyciągnięto konsekwencje dyscyplinarne wobec winnych, którym udzielono nagany. Wśród winnych znaleźli się d-ca krążownika kpt. I rangi (pol. kmdr) Anatolij Bażanow oraz ówczesni d-ca Floty Bałtyckiej wiceadm. Wiktor Mardusin i d-ca LenWMB kontradm. Anatolij Lipinskij. Dwaj ostatni za incydent „zapłacili” stanowiskami, bowiem latem 2009 Mardusin został z-cą komendanta Akademii

Wojskowej, a Lipinskij komendantem bazy, tyle tylko, że w odległym Noworosyjsku. Głośne wydarzenia stały się także argumentem w rękach przeciwników obecności *Aurory* Petersburgu, dla którego okręt pozostaje symbolem rewolucji bolszewickiej i związanego z nią zła, do którego doszło na rosyjskiej ziemi w jej następstwie.

Czy marynarka wojenna zrealizuje swoje zapowiedzi i przekształci *Aurorę* jedynie w muzeum, trudno dziś wyrokować. Podobnie zresztą jak i w kwestii ewentualnego wpływu tych wydarzeń na losy krążownika, który wykazuje się zdumiewającą długowiecznością.

* * *

Powstaje jednak pytanie czy warto było wydatkować niebagatelną kwotę 35 mln ówczesnych rubli⁸ tak na dobrą sprawę na stworzenie repliki krążownika, z zachowaniem sporej części oryginału, bowiem realizację planu trudno nazwać „odbudową” jednostki. W tej kwestii chyba jednak nie sposób udzielić jednoznacznej odpowiedzi, choć teoretycznie kwestia powinna być dla nas

Polaków, mimo wszystko nie związanych emocjonalnie z *Aurorą*, łatwiejsza niż dla Rosjan.

Oczywiście można było dokonać pełnej, wiernej rekonstrukcji krążownika z zachowaniem oryginału, tym bardziej, że zapewne w przepastnych rosyjskich archiwach zachowała się projektowo-techniczna dokumentacja okrętu. W przypadku „Jutrzenki” problem sprowadzał się zapewne nie do środków finansowych czy materiałowych, lecz kwestii terminu wykonania robót, które z przyczyn natury politycznej musiały zakończyć się przed jubileuszem 70 rocznicy Rewolucji Październikowej. Z drugiej strony, stan techniczny prawie 90-letniej jednostki, która właściwie nigdy w swoich dziejach nie przeszła pełnego remontu kapitalnego, a losy doświadczyły ją srodze, był zły i systematycznie się pogarszał, czemu trzeba było w końcu zaradzić, by zachować nawet nie tyle sam krążownik, ile symbol czy ucieleśnienie pewnej idei.

Patrząc z perspektywy już bez mała ćwierćwiecza, jakie minęły od wspomnianych wydarzeń, a uwzględniając jeszcze przy tym znany nam dziś, rozwój sytuacji w schyłkowym okresie Związku Radzieckiego, a następnie początkach „nowej” Rosji, zwłaszcza za rządu Jelcyna, możemy chyba bez specjalnego ryzyka powiedzieć, że decyzja o remoncie czy jak kto woli „odbudowie” *Aurory* została podjęta w ostatnim, możliwym terminie. Mimo wszystko w wyniku realizacji tej decyzji zdołano zachować okręt, w którym nadal istnieje spory pierwiastek historycznego oryginału i chwała za to ówczesnym decydentom. Tym bardziej, że nie możemy wcale mieć pewności czy w zmieniającej się sytuacji w Rosji, nadgryziony zębem czasu zabytek, nie trafił by w końcu pod palniki firm złomowych. A poza wszystkim, stary krążownik czy tylko jego replika, stanowi trwały element krajobrazu miasta nad Nową. ●

Bibliografia

1. Nowikow W., Siergiejew A., *Bogini rosyjskiego flota Awrora, Diana, Pallada*, Moskwa 2009.
2. Polenow L. L., „AWRORA” *Tajny stoletniej istorii*, Sankt Petersburg 1998.
3. Skworcow A. W., *Krejsiera Diana, Pallada, Awrora*, seria „STAPEL” No 3, Sankt Petersburg 2005.
4. Sobański M. S., *Bałtyckie boginie*, „OW” nr 6/2009 (98).
5. Internet.

⁸ wg Polenow L. L., „AWRORA”...

„Nowa” *Aurora* już na wodzie w trakcie ostatnich prac wykończeniowych. Termin 70 rocznicy wybuchu Rewolucji Październikowej już wkrótce. Fot. zbiory Siergiej Bałakin





Flota japońskich lotniskowców w latach 1920-1945

część I

Wprowadzenie

Pierwszy w świecie udany lot samolotem miał miejsce 17 grudnia 1903 roku. Dokonali tego bracia Orville i Wilbur Wright. Od samego początku rozwój lotnictwa przebiegał w oszalemiącym tempie. Siły zbrojne wszystkich ówczesnych mocarstw bardzo szybko zainteresowały się nowym wynalazkiem i już w toku I wojny światowej (1914-1918) samoloty były produkowane i używane masowo. Zainteresowanie to nie ominęło również marynarek wojennych, szybko też zaczęto poważnie rozważać możliwość bazowania samolotów na pokładach okrętów. Przy czym, rywalizacja o palmę pierwszeństwa rozgrywała się pomiędzy Stanami Zjednoczonymi, a Wielką Brytanią. Pierwszą udaną próbę startu samolotu kołowego z platformy umieszczonej na dziobie krążownika *Birmingham*, zapisali na swoje konto Amerykanie. 10 listopada 1910 roku w Zatoce Hampton Roads dokonał tego Eugene Ely, na maszynie typu Curtiss D. Ten sam pilot dokonał również pierwszego lądowania 18 stycznia 1911 roku na platformie ustawionej na rufie krążownika *Pensylwania* w Zatoce San Francisco. Brytyjczycy dokonali podobnych prób dopiero w 1912 roku. Jednak platformy wymagały sporo miejsca i w różnym stopniu osłabiały walory bojowe okrętów. Było

też oczywiste, że postęp techniczny spowoduje nie tylko szybki wzrost możliwości samolotów, ale też jego masy, a co za tym idzie długości wymaganego pasa startowego. Dlatego platformy nie mogły stać się czymś więcej niż tylko interesującym eksperymentem, poza tym od samego początku stało się jasne, że lądowanie w tym trybie może być niezwykle trudnym i ryzykownym manewrem, zarówno dla samolotu, jak i dla okrętu.

Na pewien czas pierwszeństwo przypadło zatem wodnosamolotom, które miały tę niewątpliwą zaletę, że do startu nie potrzebowały żadnych platform. Jednak w dalszym ciągu utrudniały one operacje bojowe okrętów artyleryjskich, ze względu na konieczność zatrzymywania się na czas startu i lądowania hydroplanu. Stąd narodziła się idea wyspecjalizowanego okrętu-bazy wodnosamolotów – pierwszego wyspecjalizowanego okrętu lotniczego.

Możliwość wykorzystywania samolotów z podwoziem kołowym była mimo tego wciąż niezwykle kusząca. Od początku wydawało się oczywiste, że ze względów czysto aerodynamicznych, wodnosamoloty z czasem będą swymi osiągnięciami odstawać coraz bardziej od swych kołowych odpowiedników. I w tym przypadku Royal Navy przysługuje absolutne pierwszeństwo. 25 czerwca 1917 roku wszedł do służby

Furious – pierwszy lotniskowiec świata. Za przykładem Królowej Mórz ruszyła ówczesna druga potęga morska – Stany Zjednoczone. 20 marca 1922 roku U.S. Navy zasilili *Langley*. Japonia bacznie obserwująca swego brytyjskiego sojusznika, również nie chciała pozostać w tyle i już w 1920 roku przystąpiła do budowy swego pierwszego okrętu tej klasy. A były to jedynie skromne, i nie do końca udane, początki oszalemiącej kariery lotniskowców.

Dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku, z okrętów towarzyszących i wspierających działania głównych sił liniowych, lotniskowce awansowały – wchodząc w skład trzonu największych flot świata. Początkowo jeszcze obok pancerników. Jednak II wojna światowa wykazała stopniową deklasację tych ostatnich i wyprowadziła lotniskowce na czołowe i niekwestionowane miejsce jako główną klasę okrętów mocarstw morskich. Supremacja ta trwa zresztą po dziś dzień.

Ostatecznie jednak do zakończenia tego, jak dotąd największego, konfliktu zbrojnego jedynie cztery państwa posiadały w składzie swych marynarek lotniskowce: Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Japonia i Francja. Dalsze dwa: Niemcy i Włochy, prowadziły budowę takich okrętów, jednak do swej kapitulacji nie zdołały ich ukończyć. Spo-

śród ówczesnych mocarstw światowych jedynie Związek Radziecki nie wyszedł w staraniach o własny lotniskowiec poza projektowanie. Możliwości tej klasy okrętów najdobitniej wykazały starcia morskie pomiędzy flotami Japonii i Stanów Zjednoczonych, w toku wojny na Pacyfiku (1941-1945). Japońska Marynarka Wojenna była zaś pierwszą, która w działaniach bojowych użyła lotniskowców w dużych grupach.

Początki japońskiego lotnictwa pokładowego

Japońskie siły zbrojne zainteresowały się możliwościami lotnictwa nieco później niż pozostałe mocarstwa. Armia zresztą wyprzedziła tu flotę i dokonała pierwszych próbnych lotów już w 1910 roku. Początki japońskiego lotnictwa morskiego są późniejsze. Dopiero w 1912 roku utworzono pierwszy organ sił morskich wyspecjalizowany w tych sprawach. Była to Agencja Marynarki Wojennej do Badań Lotnictwa (jap. Kaigun Kōkūjitsu Kenkyū Kai) z siedzibą w Yokosuka, na której czele stanął Ichizen Yamaji. Delegowała ona dwie grupy oficerów do Francji i Stanów Zjednoczonych. Ich zadaniem było przejście kursu pilotażu oraz sprowadzenie do Japonii najbardziej odpowiednich typów samolotów do prowadzenia prób na miejscu. Zrealizowały one swą misję jeszcze w tym samym roku.

Pierwsza powróciła do kraju ekipa z Francji, przywożąc dwa wodnosamoloty typu Farman. Na jej czele stał Yozo Kaneko. Stał się on numerem jeden na liście pilotów japońskiego lotnictwa morskiego, odbywając 6 października 1912 roku pierwszy lot w jego historii. Stało się to w bazie lotnictwa morskiego w Oppama, niedaleko Yokosuki. Druga ekipa przywoziła z USA dwa wodnosamoloty typu Curtiss. Japończycy niezwłocznie przystąpili do budowy własnych maszyn na bazie sprowadzonych wzorów zagranicznych. W ten sposób w lipcu 1913 roku powstał pierwszy wodnosamolot produkcji japońskiej typu Mo, który był nieco zmodyfikowaną przeróbką Farmana. I tak, drogą zakupów i własnej produkcji, na razie rzemieślniczej, w momencie wybuchu I wojny światowej Japońska Marynarka Wojenna posiadała 12 wodnosamolotów. W jej dyspozycji znajdowało się również 15 pilotów. Pierwsza czysto japońska konstrukcja samolotu powstała w 1917 roku w Arsenale Marynarki Wojennej w Yokosuka (jap. Yokosuka Kaigun Zoheishō). Jej autorem był Kihich

chi Magoshi. Jednak jeszcze dużo czasu musiało upłynąć zanim japoński przemysł okazał się zdolny do budowania nowoczesnych samolotów, porównywalnych, a z czasem nawet przewyższających standard światowy.

W listopadzie 1913 roku oddano do służby pionierski okręt lotniczy *Wakamiya Maru*. Był to okręt-baza wodnosamolotów. W 1915 roku zmieniono jego nazwę na *Wakamiya*, co poprzez pozbycie się cywilnego „*Maru*” miało podkreślać jego bojowe funkcje. W ten symboliczny sposób japońska flota uznała go za coś więcej niż tylko jednostkę pomocniczą. Hideho Wada wykonał z niego pierwszy lot bojowy 5 września 1914 roku w celu rozpoznania niemieckiej bazy w Qingdao. 17 marca 1916 roku sformowano Grupę Lotniczą Yokosuka (jap. Yokosuka Kōkūtai), była to największa wówczas bojowa jednostka organizacyjna lotnictwa morskiego. Jej dowódcą został Shiro Yamanouchi.

W czerwcu 1920 roku doszło do pierwszego startu samolotu kołowego z pokładu japońskiego okrętu. Z platformy lotniczej, ustawionej na *Wakamiya*, wystartował samolot typu Sopwith Pup, pilotowany przez Torao Kuwabara. Następnie powtarzano takie próby jeszcze wielokrotnie. W 1921 roku otwarto pierwsze lotnisko marynarki w Kasumigaura, w ten sposób japońska flota mogła wreszcie prowadzić aktywne szkolenie na samolotach z podwoziem kołowym.

Pierwszy lotniskowiec

Ale prawdziwie rewolucyjnym przełomem w dziejach japońskiego lotnictwa

Wakamiya – pierwszy japoński okręt lotniczy. Przebudowany z frachtowca transportowiec wodnosamolotów, oddany do służby w 1913 roku.

morskiego było wejście do służby pierwszego lotniskowca. *Hōshō* zasilł flotę 27 grudnia 1922 roku. Inauguracyjny start z jego pokładu został dokonany 5 lutego 1923 roku. Wykonał go brytyjski pilot, pracujący dla rządu japońskiego, William Jordan.

Zaplanowano i zbudowano tylko 1 okręt tego typu¹. Powstał on w wyniku przebudowy nieukończonego zbiornikowca. Stępkę pod jednostkę położono 16 grudnia 1919 roku. Nie było zatem żadnych problemów z modyfikacją, gdyż decyzja o niej zapadła już w styczniu 1920 roku. *Hōshō* (jap. Latający Ptak) zapoczątkował zwyczaj nadawania japońskim lotniskowcom nazw wywodzących się od rzeczywistych lub mitycznych zwierząt latających (np. ptaków, smoków, feniksów). Okręt powstawał we współpracy z Brytyjczykami, którzy jako jedyni mieli wówczas doświadczenie w eksploatacji tego rodzaju jednostek. Nie bez znaczenia był tu również fakt, że Japonia pozostawała od 1902 roku w sojuszu militarnym z Wielką Brytanią. Co prawda, wejście w życie traktatów waszyngtońskich z 1922 roku oznaczało zlikwidowanie przymierza brytyjsko-japońskiego, ale jeszcze przez pewien czas dość dobrze rozwijała się współpraca gospodarcza.

1. W literaturze przedmiotu można spotkać informację o tym, że miał powstać drugi okręt tego typu o nazwie *Shōkaku*. Jednak to, co wiemy na temat tej drugiej jednostki wskazuje, że miał to być inny typ, większy od *Hōshō*, i jedynie oparty na koncepcjach zastosowanych do budowy tego ostatniego. Warto w tym kontekście pamiętać, że *Hōshō* został rozpoczęty jako zbiornikowiec!

Fot. „Ships of the World”





Akagi – najsłynniejszy japoński lotniskowiec. Tutaj w swej pierwotnej, niezwykle dynamicznej i efektownej konfiguracji – z trzema pokładami lotniczymi. Fot. „Ships of the World”

Traktat waszyngtoński i jego skutki

Traktat waszyngtoński pięciu mocarstw z 6 lutego 1922 roku wprowadził limit tonażu okrętów lotniczych (lotniskowców i okrętów-baz wodnosamolotów) dla jego sygnatariuszy: Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, Japonii, Francji i Włoch. W myśl jego postanowień mocarstwom anglosaskim przypadło prawo do posiadania po 135 000 ts (137 160 t)² w tej klasie jednostek, zaś Japonii 81 000 ts (82 296 t) oraz prawo przebudowania na lotniskowce kadłubów dwóch nieukończonych okrętów liniowych. Tonaż przyznany Cesarstwu stanowił zatem po 60% kwot należnych Wielkiej Brytanii i Stanom Zjednoczonym. Francja i Włochy otrzymały wówczas po 60 000 ts (60 960 t).

Bezpośrednim skutkiem powyższego było zaniechanie realizacji projektu lotniskowca *Shōkaku*, który miał powstać w oparciu o doświadczenia z budowy i eksploatacji *Hōshō*. Skoro Japonia i tak miała otrzymać dwa nowe okręty lotnicze na już gotowych kadłubach, uznano za niepotrzebne budowanie od stępki kolejnej jednostki, przed dopracowaniem koncepcji pożądanego lotniskowca.

Wracając do przebudowy, ostatecznie zdecydowano się na kadłuby pancerników *Akagi* i *Kaga*, ale nie był to wybór pierwotny. Początkowo bowiem zaplanowano i rozpoczęto przebudowę 2 okrętów typu *Akagi*, ukończono jednak tylko jeden – *Akagi*, zaś drugi – *Ama-*

gi został ostatecznie złomowany. Typ ten ma niezwykle interesującą genezę.

W myśl programu rozbudowy floty przyjętego w 1917 roku, zaplanowano zbudowanie krążowników liniowych typu *Akagi*³ o wyporności około 40 600 t, których głównym uzbrojeniem miało być 10 dział kalibru 410 mm, a prędkość maksymalna miała oscylować wokół 30 węzłów. Seria miała się składać z 4 okrętów: *Akagi*, *Amagi*, *Atago* i *Takao*. Okręty te weszły do ostatniej wersji słynnego planu rozbudowy japońskiej marynarki wojennej, zwanego potocznie „Programem Flota 8-8” (jap. Hachi-hachi kantai keikaku) z 1 sierpnia 1920 roku, a przewidującego wprowadzenie do służby w cesarskiej flocie 16 okrętów liniowych, w tym 8 pancerników i 8 krążowników liniowych.

Stępkę pod *Akagi* położono 6 grudnia 1920 roku. Budowę *Amagi* rozpoczęto 16 grudnia 1920 roku, *Takao* – 19 listopada 1921 roku, a *Atago* – 22 listopada 1921 roku. Produkcję liniowców przerwał traktat waszyngtoński ograniczający zbrojenia morskie. Prace stoczniowe wstrzymano 5 lutego 1922 roku. Traktat waszyngtoński nakazywał anulowanie „Programu Flota 8-8”, a spośród okrętów w nim przewidzianych zezwalał na wprowadzenie do służby jedynie 2 pancerników *Nagato* i *Mutsu* oraz na przebudowanie dwóch dalszych jednostek na lotniskowce. Wszystkie pozostałe okręty liniowe, których budowa trwała, miały zostać zlikwidowane.

Pierwotnie wytypowano do przebudowy kadłuby dwóch krążowników liniowych. Jednak w wyniku wielkiego trzęsienia ziemi, które nawiedziło 1 września 1923 roku Yokosukę, kadłub *Amagi* został poważnie uszkodzony i uznano, że taniej będzie zastąpić go innym nieukończonym okrętem. Przy czym wybór padł na pancernik *Kaga*. Wznowienie budowy *Akagi*, już jako lotniskowca, nastąpiło 9 listopada 1923 roku. Wszedł on do służby 25 marca 1927 roku, zatem po ponad sześciu latach od położenia stępki, jako drugi japoński lotniskowiec.

Nazwa okrętu wywodzi się od góry *Akagi* (jap. *Akagi-san*) na wyspie Honshu. Nazwy gór były zasadniczo zastrzeżone dla japońskich dużych krążowników, początkowo pancernych, następnie liniowych, a wreszcie ciężkich. Jednak innym zwyczajem Cesarskiej Marynarki było to, że okręt bojowy zmieniający swoją klasę w wyniku przebudowy zatrzymywał swą dotychczasową nazwę. Dopiero w 1943 roku Japończycy, już bez zwyczajowych ograniczeń, dopuści-

2. Tona standardowa (ts) – tona angielska równa 1016 kg, potoczna nazwa jednostki przyjętej na konferencji waszyngtońskiej w celu uzyskania jednolitej miary tonażu i wyporności okrętów. Jeżeli wyraźnie nie podano inaczej, w całej pracy podawana jest wyporność standardowa, w tonach metrycznych (1 t = 1000 kg) z zaokrągleniem do 100 t.

3. W całym artykule konsekwentnie stosowana jest zasada, że nazwy dla typu używa pierwszy okręt wprowadzony do służby, jeśli zaś takowego nie było – pierwszy okręt zwodowany, jeśli zaś i takiego nie było – pierwszy okręt, pod który położono stępkę.

li również nazwy gór jako źródło imion także dla nowych lotniskowców. Wiązało się to z praktycznym zaniechaniem budowy krążowników ciężkich.

Początkowa konstrukcja *Akagi* niewiele przypominała tę, którą okręt posiadał w momencie rozpoczęcia wojny na Pacyfiku. Jako jeden z pierwszych japońskich lotniskowców był modelem doświadczalnym w zakresie konstruowania i używania takich jednostek oraz wypróbowywania nowych rozwiązań technicznych, z których, jak to zwykle bywa, część się sprawdza, a część nie. W każdym razie był to wówczas jeden z niewielu lotniskowców posiadających aż trzy pokłady lotnicze. Z rozwiązania tego musiano jednak zrezygnować, gdyż zbyt krótkie dwa najniższe pokłady startowe nie nadawały się do wykorzystania przez nowe i cięższe samoloty, jakie pojawiły się w trzeciej dekadzie XX wieku. W latach 1935-1938 *Akagi* przeszedł gruntowną przebudowę. W początkach 1941 roku stał się rekordzistą w japońskiej flocie pod względem etatowej liczby zaokrętowanych samolotów, było ich wówczas 104, w tym 78 operacyjnych i 26 rezerwowych. Żaden inny japoński lotnisko-



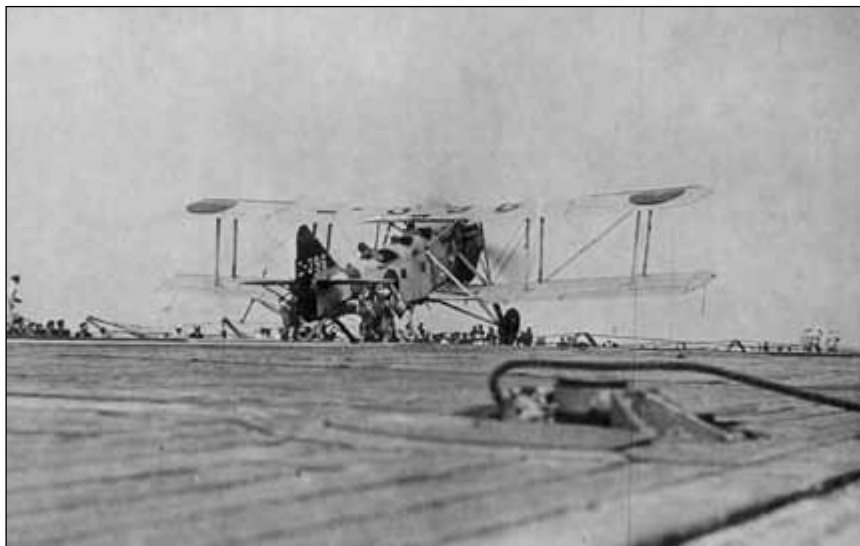
Na zatłoczonym pokładzie *Kaga* przygotowanie samolotów do startu, na pierwszym planie myśliwce A4N.
Fot. „Ships of the World”

wiec nigdy nie zabierał tak wielu maszyn. W ten sposób *Akagi* stał się jedyną w dotychczasowej historii Japońskiej Marynarki Wojennej jednostką pływającą zdolną do zaokrętowania powyżej setki samolotów. Jednak zmniejszenie liczby maszyn rezerwowych oraz prze-

zbrojenie z myśliwców A5M na A6M znacznie zredukowało jego możliwości hangarowe. Jakaś rolę mogło również odgrywać i to, że w latach 1941-1942 *Akagi* był okrętem flagowym wiceadmirała Chūichi Nagumo, któremu podlegały wszystkie lotniskowce floty.

Rengo Kantai w całej okazałości. Robiący wrażenie przelot eskadr lotnictwa pokładowego – na pierwszym planie samoloty bombowo-torpedowe B1M.
Fot. „Ships of the World”





Kaga – na pokładzie bombowiec torpedowy B3Y. Obsługi pokładowe miały naprawdę ciężkie życie.
Fot. „Ships of the World”

Podobną historię ma kolejny lotniskowiec – *Kaga*. Geneza jego powstania również wiązała się z efektami konferencji waszyngtońskiej. W myśl programu rozbudowy floty z 1917 roku zaplanowano zbudowanie pancerników o wyporności około 40 500 t, których głównym uzbrojeniem miało być 10 dział kalibru 410 mm, a prędkość maksymalna miała sięgać 27 węzłów. Seria miała się składać z 2 okrętów: *Kaga* i *Tosa*. Okręty te weszły do ostatniej wersji omawianego już „Programu Flota 8-8”.

Pod pancernik *Tosa* położono stępkę 16 lutego 1920 roku, został on jednak zwodowany dopiero jako drugi 18 grudnia 1921 roku. Budowę pancerni-

ka *Kaga* rozpoczęto co prawda 19 lipca 1920 roku, jednak zwodowano go pierwszego 17 listopada 1921 roku. Prace stoczniowe wstrzymano na obu 5 lutego 1922 roku. *Tosa* – zamiast złomowania – wykorzystano do testowania skuteczności pocisków przeciwpancernych i torped, został zatopiony jako okręt-cel 9 lutego 1925 roku. *Kaga* miał więcej szczęścia od bliźniaka. Początkowo miał podzielić jego los, jednak ostatecznie 19 listopada 1923 roku zdecydowano o jego przebudowie na lotniskowiec. Wszedł do służby 31 marca 1928 roku.

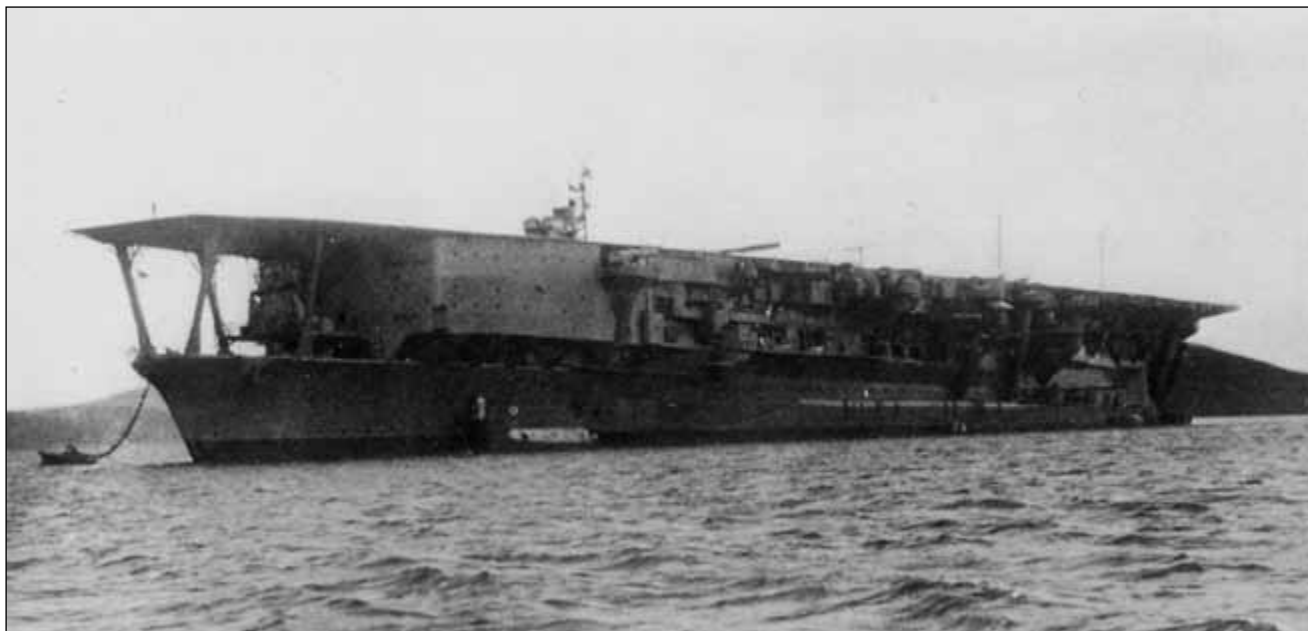
Nazwa okrętu wywodzi się od imienia jednej ze starych prowincji, na które feudalna Japonia była ongiś podzielona,

coś na wzór polskiego podziału na Wielkopolskę, Małopolskę, Śląsk, itd. Nazwy tradycyjnych prowincji były zasadniczo zastrzeżone dla japońskich pancerników, *Kaga* zatrzymał jednak swą pierwotną nazwę, był to powiem zwyczajowy przywilej jednostek bojowych.

Podobnie jak *Akagi*, także *Kaga* miał początkowo trzy pokłady lotnicze. Zrezygnowano jednak z tego w trakcie wielkiej modernizacji w latach 1933-1935. Wraz z jej zakończeniem stał się największym lotniskowcem na świecie, wypierającym 38 800 t, żaden inny okręt lotniczy nie był wówczas cięższy. Zdeklasował on w ten sposób na parę lat oba amerykańskie lotniskowce typu *Lexington*.

W każdym razie *Hōshō*, *Akagi* i *Kaga* były jedynymi cesarskimi jednostkami tej klasy w latach dwudziestych i to właśnie na nich Japończycy testowali sprzęt i koncepcje wykorzystania lotnictwa pokładowego. Na budowę kolejnego okrętu Japończycy zdecydowali się dopiero pod koniec tej dekady. Zaplanowano wówczas i zbudowano pojedynczy okręt typu *Ryūjō*. Był on co prawda czwartym lotniskowcem wprowadzonym do służby we flocie japońskiej, ale pierwszym od początku zaprojektowanym jako okręt tej właśnie klasy. Geneza tej jednostki jest trochę nietypowa. W wyniku traktatu waszyngtońskiego ustalono górny limit wyporności okrętów lotniczych. Do wypełnienia owego limitu nieco Japonii brakowało. Przynajmniej oficjalnie, ponieważ Japończycy notorycznie zaniżali deklarowaną wy-

Kaga – największy lotniskowiec świata w latach 1935-1942. Jednocześnie najpotężniej uzbrojony – jego 10 dział 203 mm nic mu jednak nie pomogło, gdy 4 czerwca 1942 roku opadła go sfera amerykańskich nurkowców SBD „Dauntless”.
Fot. „Ships of the World”





Hiryū w opinii Japończyków, najdzielniejszy lotniskowiec Kidō Butai. Zawdzięcza ją postawie kontradmirała Tamona Yamaguchi, pod którego flagą zażarcie walczył w bitwie o Midway do samego końca, przyczyniając się do zatopienia amerykańskiego lotniskowca *Yorktown* (dobitego przez okręt podwodny *I-168*).
Fot. zbiory Sizuo Fukui

porność wszystkich nowo budowanych okrętów. Nie ma co nad tym specjalnie ubolewać, bo robili tak niemal wszyscy sygnatariusze, nawet Stanom Zjednoczonym się zdarzało. Najuczciwsza była Wielka Brytania – w końcu tradycja zobowiązuje. Najwięcej machlojek czyniła zaś właśnie Japonia. W każdym razie *Ryūjō* powstał nie do końca jako efekt aktualnych idei w zakresie budowy lotniskowców, od początku bowiem miał być okrętem małym – 10 800 t wyporności. Jego budowę rozpoczęto 26 listopada 1929 roku. Niemal od wejścia do służby 9 maja 1933 roku, miał on bardzo złą opinię, zwłaszcza dotyczyło to jego stateczności. Japończycy bardzo chcieli zmieścić na jego pokładzie dużą grupę lotniczą, jednak ogromne hangary znacznie pogorszyły właściwości morskie lotniskowca. Prędkość okrętu – 29 węzłów, też nie była nadzwyczajna.

Swoboda zbrojeń i nieco podstęp

Z początkiem lat trzydziestych XX wieku zaczęły w Japonii narastać nastroje nacjonalistyczne i militarystyczne. Co prawda, Cesarstwo przystąpiło do I traktatu londyńskiego, który uzupełniał i rozszerzał traktat waszyngtoński, ale zaczęła zwyciężać teza, że narzucone ograniczenia w rozbudowie sił morskich są korzystne wyłącznie dla Anglosasów. Gdy jednocześnie walki w Chinach w latach 1931-1932 wykazały polityczną oraz militarną słabość mocarstw zachodnich, nawet skądinąd umiarkowani politycy i wojskowi zaczęli wierzyć, że to prawda, lekceważąc potencjały stoczniowe Anglosasów. Gdy w 1934 roku zwołano kolejną konferen-

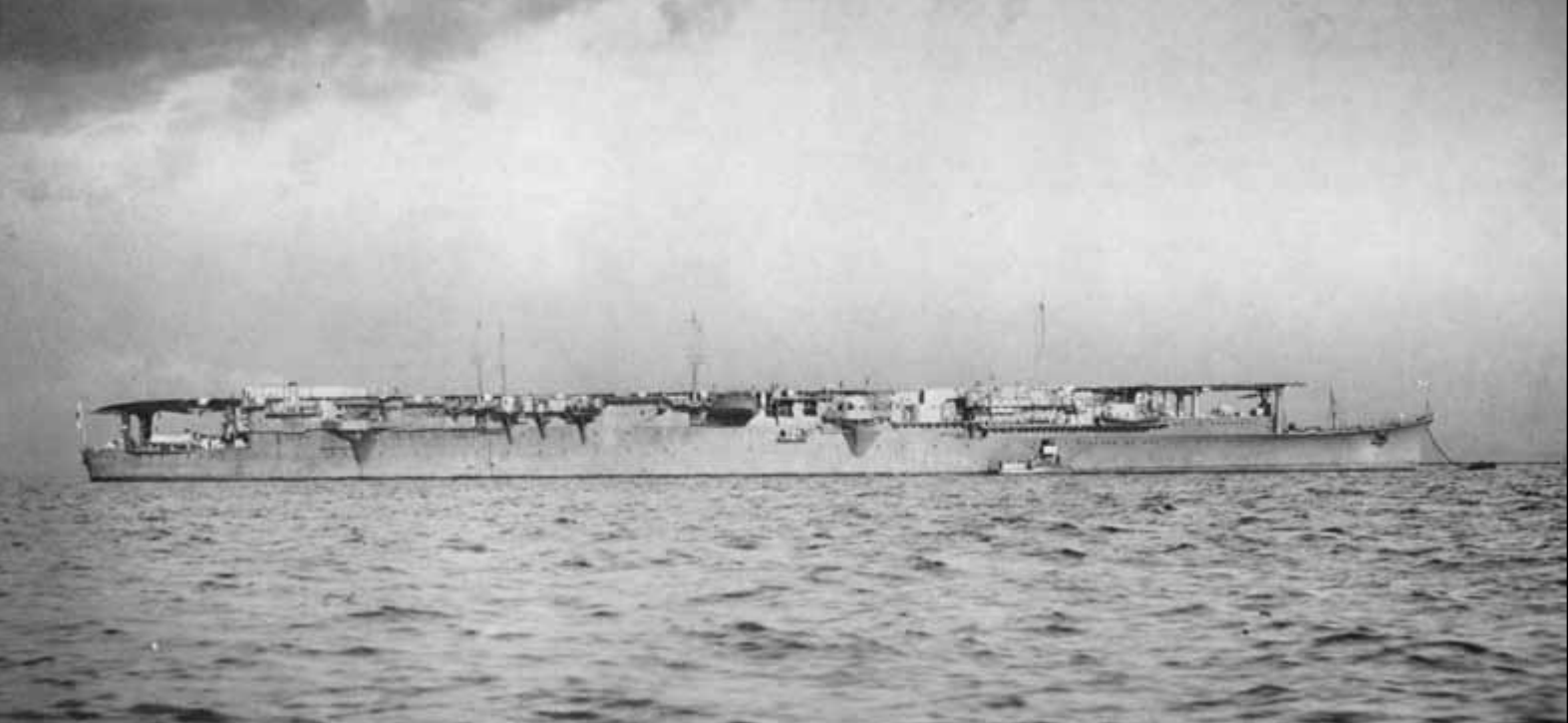
cję londyńską, Japonia zażądała parytetu z Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi oraz wypowiedziała, zgodnie z prawem, traktat waszyngtoński ze skutkiem od 1 stycznia 1937. Oczywiście zgody na parytet być nie mogło i Japonia wycofała się z konferencji, zakładając to zresztą od samego początku.

Już w 1934 roku położono stępkę pod lotniskowiec *Sōryū*. Był on pierwszym, przy którego projektowaniu w pełni uwzględniono dotychczasowe doświadczenia z eksploatacji tej klasy jednostek. Okazał się okrętem dość udanym, szczególnie korzystny był jego współczynnik wyporności przypadający na jeden zaokrętowany samolot. Przy wyporności około 16 200 t, co stanowiło około 40% wyporności lotniskowca *Kaga*, mógł pomieścić około 75% samolotów tego ostatniego. Dodatkową i bardzo istotną cechą tego okrętu była ogromna prędkość przekraczająca znacznie 34 węzły, co odpowiadało kształtującej się w japońskiej flocie koncepcji szybkiego zespołu uderzeniowego – Kidō Butai (pol. Zespół Ruchomy⁴). Zasadniczym jego elementem były co najmniej dwa lotniskowce w eskorcie krążowników i niszczycieli, a charakterystyczną cechą zdolność do poruszania się z prędkością maksymalną przekraczającą 30 węzłów i odpowiednio wysoką prędkością ekonomiczną. Szybkość miała być zarówno czynnikiem ofensywnym – pozwalając na błyskawiczne przemieszczanie zespołu w różne miejsca, a przez to zwiększając szanse na osiągnięcie zaskoczenia operacyjnego; jak i defensywnym – pozwalając na utrzymywanie bezpiecznego dystansu od okrętów artyleryjsko-tor-

pedowych przeciwnika, z zachowaniem możliwości nękania go własnymi siłami powietrznymi, oraz utrudniając atak wrogiemu lotnictwu błyskawicznym manewrowaniem. *Sōryū* wszedł do służby 29 grudnia 1937 roku, jako piąty japoński lotniskowiec.

Sukces powyższego projektu stał się oczywisty, jeszcze zanim zakończono prace stoczniowe na *Sōryū*. Dlatego na jego założeniach powstała konstrukcja rozwojowa w postaci lotniskowca *Hiryū*. Cieszy się on w literaturze przedmiotu opinią jednego z najbardziej udanych typów japońskich lotniskowców II wojny światowej. Jego budowę rozpoczęto 8 lipca 1936 roku, wszedł zaś do służby 5 lipca 1939 roku, stając się szóstym japońskim lotniskowcem. Poprawiono w nim pewne niedociągnięcia poprzednika, przy zachowaniu jego wszystkich zalet: zwłaszcza wysokiej prędkości i licznej grupy lotniczej, przy ograniczonej wyporności. Japończycy byli tak bardzo zadowoleni z *Hiryū*, że stał się on wzorem dla opracowania koncepcji rozwojowej – okrętów typu *Unryū*, ostatniej generacji japońskich lotniskowców.

4. Etymologicznie *kidō* (pol. orbita) jest złożeniem słów: *ki* (pol. tor, orbita) i *dō* (pol. droga), *butai* (pol. zespół) zaś jest złożeniem słów: *bu* (pol. część, oddział, sekcja) i *tai* (pol. ugrupowanie). Dosłowne przełożenie *Kidō Butai* jest zatem – z punktu widzenia nazewnictwa morskiego – trudne. Najbliższe brzmiałoby Zespół Orbitujący lub Zespół Orbitalny, ale to ewidentnie kojarzyłoby się z podbojem kosmosu. Lepszą nazwą byłby Zespół Krążowniczy, ale tu pojawia się problem bliskości pojęciowej z klasą krążowników, podczas gdy zasadniczą kategorią okrętów wchodzących w skład *Kidō Butai* były lotniskowce. Dlatego chyba najsensowniej będzie nieco swobodniejsze tłumaczenie tego terminu jako Zespół Ruchomy. Z zastrzeżeniem, że w sensie funkcyjnym był to Zespół Uderzeniowy.



Zuikaku – japońska recepta na amerykańską przewagę w siłach morskich. Utrata czterech podstawowych lotniskowców Połączonej Floty pod Midway stała się przyczyną jego niezwykłego awansu – w toku batalii na Guadalcanalu współdziałał w składzie 1. Flotylli Lotniczej z *Shōkaku* i *Zuikaku*.
Fot. zbiory Shizuo Fukui

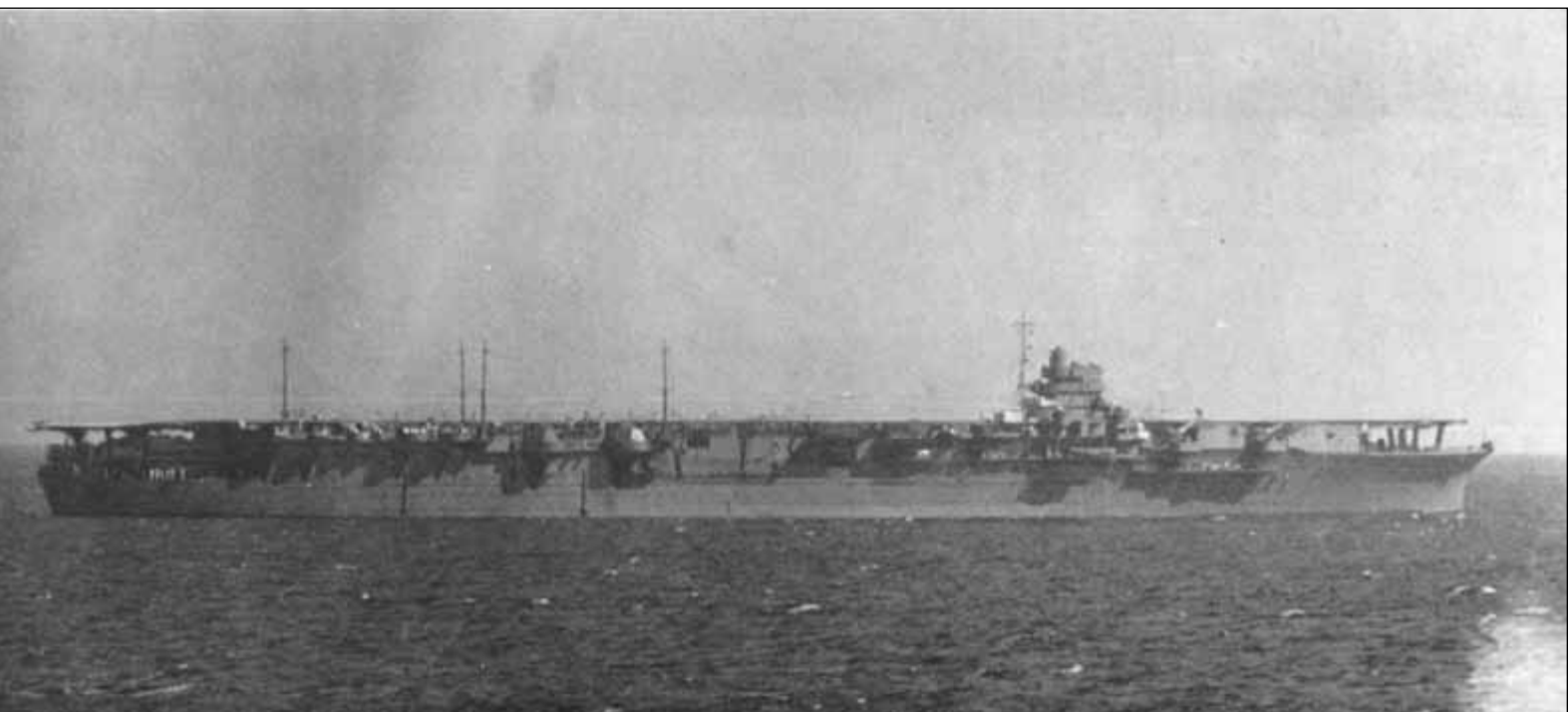
Narastanie napięcia na Dalekim Wschodzie w związku z toczoną od 1937 roku wojną z Chinami uświadomiło Japonii, że nie można wykluczyć konfliktu zbrojnego z innymi mocarstwami. W połowie lat trzydziestych nie miało tam już wątpliwości, jak wielką rolę odgrywać będą lotniskowce w przyszłej wojnie morskiej. Stąd narodziła się koncepcja użycia pewnego podstępu, aby uzyskać przewagę w tej klasie okrętów, w czasie, gdy taka potrzeba stanie się widoczna. Mianowicie Japończycy po-

stanowili przebudować na lotniskowce zdadne do tego okręty innych klas, a nawet statki. Przynajmniej część z nich przystosowywano do tego jeszcze zanim zapadła ostateczna decyzja o przekształceniu, dzięki czemu pozostawiano sobie elastyczną swobodę co do terminu jego przeprowadzenia.

Pierwszym typem takich jednostek był *Zuikaku*, na który składały się dwa okręty. Powstały one w wyniku przebudowy tenderów okrętów podwodnych typu *Takasaki*, te zaś rozpoczę-

to budować jako zbiornikowce floty, o względnie dużej prędkości pozwalającej na towarzyszenie jednostkom bojowym. Stępkę pod pierwszy okręt serii – *Takasaki* położono 20 czerwca 1934 roku, budowę drugiego – *Tsurugizaki* rozpoczęto 3 grudnia 1935 roku. Budowa przebiegała niezwykle wolno. *Takasaki* wszedł do służby w styczniu 1939 roku. Drugi okręt pozostawał jeszcze w budowie, gdy zapadła decyzja o przekształceniu obu jednostek w lotniskowce.

Zuikaku – bezpośrednio po bitwie o Midway najmocniejszy punkt japońskiej floty. Wcześniej zasłużył się w starciu na Morzu Koralowym, pełniąc funkcję okrętu flagowego kontradmirała Chuichi Hary i aktywnie uczestnicząc swym lotnictwem w zatopieniu amerykańskiego lotniskowca *Lexington*.
Fot. zbiory Shizuo Fukui



Całe to zamieszanie ze zmianami klasyfikacji nie było przypadkowe. Japonia do 31 grudnia 1936 roku była związana międzynarodowymi porozumieniami ograniczającymi zbrojenia, które limitowały globalny tonaż posiadanych przez nią lotniskowców. Tymczasem w 1933 roku dostrzegalne stały się w Kraju Kwitnącej Wiśni symptomy wychodzenia z wielkiego kryzysu gospodarczego. Nałożyło się na to znaczące pogorszenie stosunków ze Stanami Zjednoczonymi i Wielką Brytanią na tle japońskiej polityki w Chinach. A w szczególności utworzenia w 1932 roku, na terenach wydartych Państwu Środka, satelickiego państwa Mandżukuo. W tej sytuacji dojrzał wśród japońskich elit wojskowych i politycznych pomysł nieprzedłużania porozumień rozbrojeniowych. Co więcej, podjęto działania, których celem było uzyskanie pewnego handikapu w głównych klasach okrętów, po tym jak 1 stycznia 1937 roku Japonia uzyskała wolną rękę w budownictwie okrętowym. Wydaje się zatem, że od samego początku brano pod uwagę możliwość przekształcenia obu budowanych okrętów w lotniskowce, a początkowe klasyfikacje i zwłoka w budowie służyły tylko temu, aby obejść ograniczenia traktatowe. Zmiana klasyfikacji w trakcie budowy uzasadniała jej przedłużenie bez podejrzeń ze strony innych mocarstw. Nawiasem mówiąc podobną sztuczkę zastosowali Japończycy przy krążownikach ciężkich typów *Mogami* i *Tone*, pierwotnie krążowników lekkich, dzięki czemu udało się Cesarstwu uzyskać, tuż przed wybuchem wojny na Pacyfiku, paritet w tej klasie ze Stanami Zjednoczonymi.

Jak wspominaliśmy, zwyczaj nazywał pozostawianie okrętom przebudowywanym nazw dotychczasowych, ale nie dotyczył on jednostek pomocniczych. Stąd *Takasaki* przemianowano na *Zuihō*, a *Tsurugizaki* na *Shōhō*. Przebudowę pierwszej jednostki rozpoczęto w 1939 roku i 27 grudnia 1940 roku zasilł on flotę jako siódmy lotniskowiec. Przebudowę bliźniaka rozpoczęto w 1940 roku, a wszedł do służby 30 listopada 1941 roku, stając się jedynym lotniskowcem Japońskiej Marynarki Wojennej.

Japończycy nie zaniechali również kontynuacji programu budowy lotniskowców od podstaw, choć trzeba przyznać, że pochłaniająca ogromne wydatki wojna z Chinami mocno ograniczyła możliwości finansowe kraju. W każdym razie zaplanowano i ukończono 2 duże okręty: *Shōkaku* i *Zuikaku*. Mają one

opinię najlepszych japońskich lotniskowców II wojny światowej.

Japończycy mieli wyraźny problem z wyborem jednolitych założeń budowy idealnego lotniskowca. O ile *Sōryū* i *Hiryū* reprezentowały model lekkiego i słabo opancerzonego okrętu, ale za to z dużą grupą samolotów pokładowych w proporcji do wyporności, o tyle typ *Shōkaku* reprezentował model ciężkiego, mocno opancerzonego okrętu, co prawda również z dużą grupą lotniczą, lecz znacznie mniejszą w proporcji do wyporności. Jeśli te dwa pierwsze typy reprezentowały raczej amerykańskie podejście do budowy lotniskowców, to ostatni bardziej odpowiadał podejściu brytyjskiemu. Japończycy byli zasadniczo zwolennikami pewnego kompromisu, zarówno budując okręty w oparciu o oba podejścia, jak i w konstrukcji każdego osobnego typu lotniskowca. Po-

trzeby wojny na Pacyfiku wymagały jak największych grup lotniczych, co stało w odwrotnej zależności do opancerzenia, a zatem i do odporności okrętu. Typ *Shōkaku* był owocem powyższego kompromisu i na jego koncepcji opierał się projekt rozwojowy lotniskowców ciężkich typu *Taihō*, który jednak trudno uznać za lepszy od pierwowzoru.

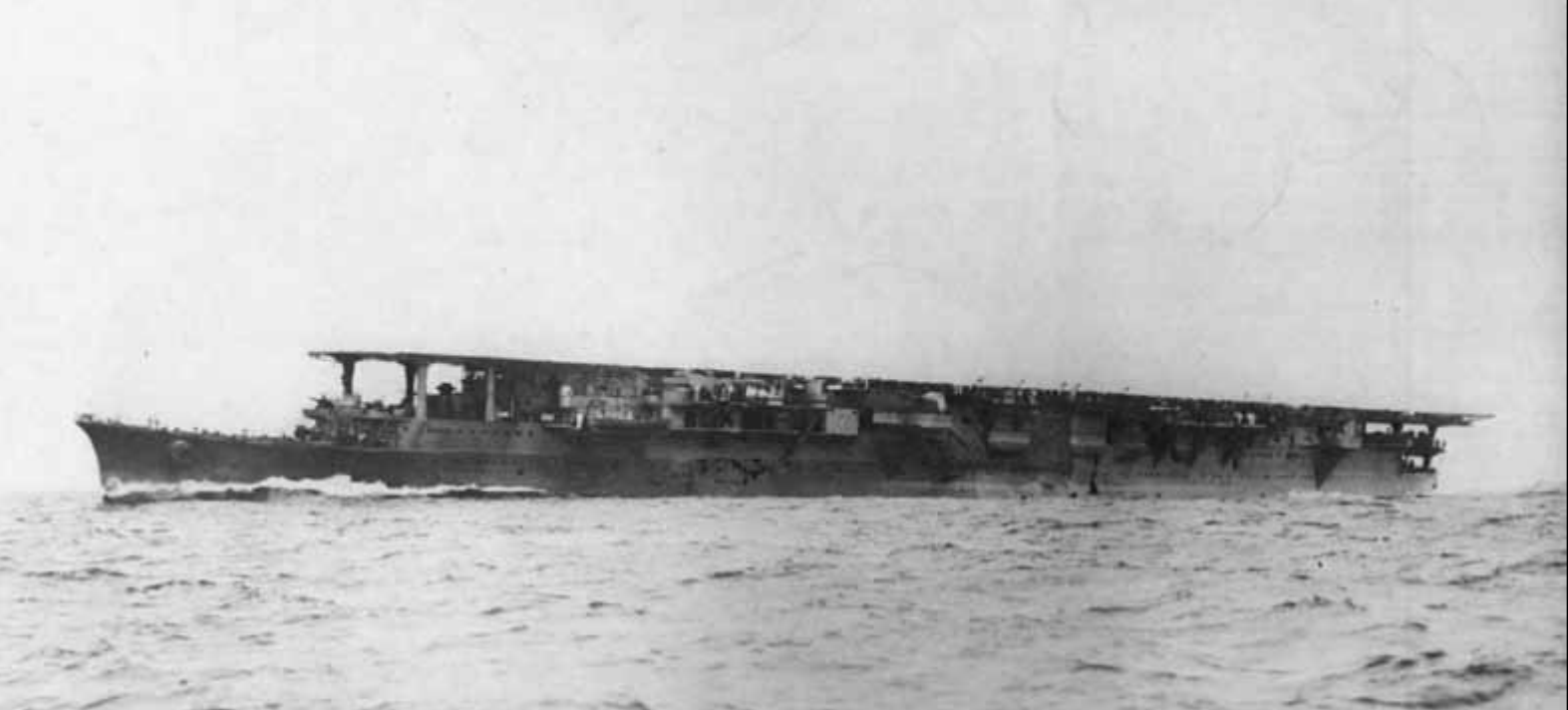
Shōkaku był ósmym lotniskowcem japońskiej floty, jego budowę rozpoczęto 12 grudnia 1937 roku, a wszedł do służby 8 sierpnia 1941 roku. *Zuikaku* był dziesiąty, jego budowę rozpoczęto 25 maja 1938 roku, do służby wszedł 25 września 1941 roku. Z całą pewnością należały do najbardziej zapracowanych lotniskowców japońskich, uczestnicząc we wszystkich większych bitwach lotniskowców, z jednym istotnym wyjątkiem – Midway. Charakteryzowały się również wielką żywotnością, na co szcze-

Tabela nr 1. Metryki lotniskowców japońskiej floty

Lp.	Okręt	Położenie stępki	Wejście do służby	Zatopienie
1	<i>Hōshō</i>	16 XII 1919	27 XII 1922	-
2	<i>Akagi</i>	6 XII 1920	25 III 1927	5 VI 1942
3	<i>Kaga</i>	19 VII 1920	31 III 1928	4 VI 1942
4	<i>Ryūjō</i>	26 XI 1929	9 V 1933	24 VIII 1942
5	<i>Sōryū</i>	20 XI 1934	29 XII 1937	4 VI 1942
6	<i>Hiryū</i>	8 VII 1936	5 VII 1939	5 VI 1942
7	<i>Zuihō</i>	20 VI 1934	27 XII 1940	25 X 1944
8	<i>Shōkaku</i>	12 XII 1937	8 VIII 1941	19 VI 1944
9	<i>Taiyō</i>	6 I 1940	2 IX 1941	18 VIII 1944
10	<i>Zuikaku</i>	25 V 1938	25 IX 1941	25 X 1944
11	<i>Shōhō</i>	3 XII 1934	30 XI 1941	7 V 1942
12	<i>Junyō</i>	20 III 1939	5 V 1942	-
13	<i>Unyō</i>	14 XII 1938	31 V 1942	17 IX 1944
14	<i>Hiyō</i>	30 XI 1939	31 VII 1942	20 VI 1944
15	<i>Chūyō</i>	9 V 1938	25 XI 1942	4 XII 1943
16	<i>Ryūhō</i>	12 IV 1929	28 XI 1942	-
17	<i>Chiyoda</i>	26 XI 1934	31 X 1943	25 X 1944
18	<i>Chitose</i>	26 XI 1934	1 XI 1943	25 X 1944
19	<i>Kaiyō</i>	22 II 1938	23 XI 1943	-
20	<i>Shinyō</i>	? 1933	15 XII 1943	17 XI 1944
21	<i>Taihō</i>	10 VII 1941	7 III 1944	19 VI 1944
22	<i>Unryū</i>	1 VIII 1942	6 VIII 1944	19 XII 1944
23	<i>Amagi</i>	1 X 1942	10 VIII 1944	24 VII 1945
24	<i>Katsuragi</i>	15 X 1942	15 X 1944	-
25	<i>Shinano</i>	4 V 1940	19 XI 1944	29 XI 1944

Tabela nr 2. Metryki lotniskowców japońskiej armii

Lp.	Okręt	Położenie stępki	Wejście do służby	Zatopienie
1	<i>Akitsu Maru</i>	17 IX 1939	30 I 1942	15 XI 1944
2	<i>Nigitsu Maru</i>	VI 1941	III 1943	12 I 1944
3	<i>Yamashiro Maru</i>	19 VIII 1944	27 I 1945	17 II 1945
4	<i>Shimane Maru</i>	8 VI 1944	28 II 1945	24 VII 1945
5	<i>Kumano Maru</i>	15 VIII 1944	30 III 1945	-



Ryūhō – tak naprawdę brał udział tylko w jednej walnej bitwie pod Marianami. Za to niezwykle szczęściarz, przetrwał wojnę.

Fot. zbioru Shizuo Fukui

gólne dowody dostarczył *Shōkaku*, który kilkakrotnie wychodził z poważnych tarapatów.

W 1940 roku w obliczu narastającego napięcia, marynarka wojenna Japonii, aby zwiększyć w szybkim tempie ilość swoich lotniskowców, wytypowała do przebudowy kilka statków pasażerskich, znajdujących się jeszcze na pochylniach. W ten sposób powstał lotniskowiec *Taiyō* – w wyniku przebudowy nieukończzonego statku pasażerskiego *Kasuga Maru*. Zaplanowano i zbudowano tylko 1 okręt tego typu. Co prawda, w literaturze przedmiotu zalicza się często do niego również okręty *Unyō* i *Chūyō*, ale niesłusznie. Wszedł do służby 15 września 1941 roku stając się chronologicznie dziewiątym lotniskowcem Japońskiej Marynarki Wojennej.

Za kierunki rozwoju japońskiej floty w latach 1936-1944 odpowiadali w największej mierze czterej admirałowie. Mitsumasa Yonai – dowódca Połączonej Floty w latach 1936-1937, minister marynarki w latach 1937-1939, premier w 1940 roku. Zengo Yoshida – dowódca Połączonej Floty w latach 1937-1939, minister marynarki w latach 1939-1940. Osami Nagano – minister marynarki w latach 1936-1937, dowódca Połączonej Floty w 1937 roku, szef sztabu generalnego marynarki w latach 1941-1944, Isoroku Yamamoto – wiceminister marynarki w latach 1936-1939, dowódca Połączonej Floty w latach 1939-1943. Paradoksalnie dużo mniejszą rolę odgrywał admirał floty książę Hiroyasu Fushimi – szef sztabu generalnego w latach 1932-1941, który swą wysoką funk-

Tabela nr 3. Metryki nieukończonych lotniskowców japońskiej floty

Lp.	Okręt	Położenie stępki	Wodowanie
1	<i>Amagi</i>	16 XII 1920	-
2	<i>Kasagi</i>	14 IV 1943	19 X 1944
3	<i>Aso</i>	8 VI 1943	1 XI 1944
4	<i>Ikoma</i>	5 VII 1943	17 XI 1944
5	<i>Ibuki</i>	24 IV 1942	21 V 1943

Tabela nr 4. Metryki nieukończonych lotniskowców japońskiej armii

Lp.	Okręt	Położenie stępki	Wodowanie
1	<i>Chigusa Maru</i>	14 IX 1944	29 XII 1944
2	<i>Otakisan Maru</i>	18 IX 1944	14 I 1945

Tabela nr 5. Typy lotniskowców japońskiej floty – ilość okrętów

Lp.	Typ	Planowano	Budowano	Ukończono
wprowadzone do służby				
1	<i>Hōshō</i>	1	1	1
2	<i>Akagi</i>	2	2	1
3	<i>Kaga</i>	1	1	1
4	<i>Ryūjō</i>	1	1	1
5	<i>Sōryū</i>	1	1	1
6	<i>Hiryū</i>	1	1	1
7	<i>Zuihō</i>	2	2	2
8	<i>Shōkaku</i>	2	2	2
9	<i>Taiyō</i>	1	1	1
10	<i>Junyō</i>	2	2	2
11	<i>Unyō</i>	2	2	2
12	<i>Ryūhō</i>	1	1	1
13	<i>Chiyoda</i>	2	2	2
14	<i>Kaiyō</i>	2	1	1
15	<i>Shinyō</i>	1	1	1
16	<i>Taihō</i>	8	1	1
17	<i>Unryū</i>	17	6	3
18	<i>Shinano</i>	1	1	1
nie wprowadzone do służby				
1	<i>Shōkaku</i>	1	0	0
2	<i>Ibuki</i>	1	1	0
suma		50	30	25

cję zawdzięczał przynależności do rodu cesarskiego, stąd z jego mianowaniem wiązano nadzieję na prestiżowe wzmocnienie pozycji floty, względem armii, ustawicznie powiększającej swe wpływy na państwo i jego politykę zagraniczną. W powyższym gronie zdecydowanie najczęściej uwagi lotniskowcom i samolotom pokładowym poświęcał Yamamoto, lecz jego pozycja stała się naprawdę mocna dopiero pod koniec lat trzydziestych.

Produkcja japońskich lotniskowców

Japonia do końca II wojny światowej wprowadziła do służby 30 lotniskowców wszystkich odmian. Daje jej to trzecie miejsce w świecie, za Stanami Zjednoczonymi i Wielką Brytanią, a przed Francją. Jednak tylko 25 z nich należało do Japońskiej Marynarki Wojennej (Tabela nr 1), bowiem 5 pozostałych, co było ewenementem, należało do japońskich wojsk lądowych (Tabela nr 2). Choć nie było wyjątkiem posiadanie własnych sił morskich przez armie różnych państw, czego najlepszym przykładem może być gigantyczna flota desantowa... U.S. Army, to jednak żadna inna nie miała w ich składzie lotniskowców. Pośrednio stanowi to zresztą intrygującą wskazówkę opisującą stosunki pomiędzy oboma rodzajami sił zbrojnych Imperium Wschodzącego Słońca.

W latach 1920-1945 Japonia rozpoczęła również budowę 7 kolejnych lotniskowców, których nie ukończyła. 5 z nich należało do floty (Tabela nr 3), a 2 do armii (Tabela nr 4). Przy czym, jeden (*Amagi* – potencjalny bliźniak *Akagi*) zo-

Chitose – rozpaczliwa próba pozyskania tak potrzebnych lotniskowców. Przebudowany z okrętu-bazy wodnosamolotów.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

Tabela nr 6. Typy lotniskowców japońskiej armii – ilość okrętów

Lp.	Typ	Planowano	Budowano	Ukończono
1	<i>Akitsu Maru</i>	2	2	2
2	<i>Yamashiro Maru</i>	2	2	1
3	<i>Shimane Maru</i>	4	2	1
4	<i>Kumano Maru</i>	1	1	1
suma		9	7	5

Tabela nr 7. Lotniskowce japońskie z przebudowy

Lp.	Okręt	Funkcja pierwotna	Lata przebudowy
ukończone			
1	<i>Hōshō</i>	zbiornikowiec floty (brak nazwy)	1920-1922
2	<i>Akagi</i>	pancernik	1923-1927
3	<i>Kaga</i>	pancernik	1923-1928
4	<i>Zuihō</i>	tender okrętów podwodnych <i>Takasaki</i>	1939-1940
5	<i>Taiyō</i>	statek pasażerski <i>Kasuga Maru</i>	1940-1941
6	<i>Shōhō</i>	tender okrętów podwodnych <i>Tsurugizaki</i>	1940-1941
7	<i>Akitsu Maru</i>	statek pasażerski	1941-1942
8	<i>Junyō</i>	statek pasażerski <i>Kashiwara Maru</i>	1940-1942
9	<i>Unyō</i>	statek pasażerski <i>Yawata Maru</i>	1940-1942
10	<i>Hiyō</i>	statek pasażerski <i>Izumo Maru</i>	1940-1942
11	<i>Ryūhō</i>	tender okrętów podwodnych <i>Taigei</i>	1941-1942
12	<i>Chūyō</i>	statek pasażerski <i>Nitta Maru</i>	1940-1942
13	<i>Nigitsu Maru</i>	statek pasażerski	1941-1943
14	<i>Chiyoda</i>	okręt-baza wodnosamolotów	1943
15	<i>Chitose</i>	okręt-baza wodnosamolotów	1942-1943
16	<i>Kaiyō</i>	statek pasażerski <i>Argentina Maru</i>	1942-1943
17	<i>Shinyō</i>	statek pasażerski <i>Scharnhorst</i>	1942-1943
18	<i>Shinano</i>	pancernik	1942-1944
19	<i>Yamashiro Maru</i>	zbiornikowiec	1944-1945
20	<i>Shimane Maru</i>	zbiornikowiec	1944-1945
21	<i>Kumano Maru</i>	frachtowiec	1944-1945
nieukończone			
1	<i>Amagi</i>	pancernik	1923
2	<i>Ibuki</i>	krążownik ciężki	1943-1945
3	<i>Chigusa Maru</i>	zbiornikowiec	1944-1945
4	<i>Otakisan Maru</i>	zbiornikowiec	1944-1945



Flota japońskich lotniskowców w latach 1920-1945

stał zaniechany ze względu na rozmiar uszkodzeń kadłuba doznanych w trakcie trzęsienia ziemi, które nawiedziło Yokohamę 1 września 1923 roku, gdzie stał na pochylni. Zakończeniu budowy pozostałej szóstki przeszkodziła kapitulacja Japonii 2 września 1945 roku, choć prace stoczniowe wstrzymano już wcześniej, ze względów na braki materiałowe.

Oczywiście nie wyczerpuje to planów budowlanych japońskich sił zbrojnych w tej klasie okrętów. W sumie zaplanowano w latach 1919-1945 produkcję aż 59 lotniskowców, z których podjęto budowę 37, zwodowano 36, ale ukończono tylko 30. A na deskach kreślarskich japońskich konstruktorów powstało zapewne znacznie więcej projektów, jednak nie uzyskały one z różnych względów akceptacji.

Flota wprowadziła do służby w latach 1922-1945 w sumie 18 typów lotniskowców, a 2 dalsze nigdy nie wyszły ze stoczni (Tabela nr 5). Planowała ona produkcję 50 jednostek, z których podjęto budowę 30, zwodowano 29, ale ukończono tylko 25. Pod każdym względem najliczniejszym typem lotniskowca był *Unryū*, który docelowo miał liczyć aż 17 okrętów, z których rozpoczęto budowę 6, a ukończono 3.

Armia wprowadziła do służby w latach 1942-1945 w sumie 4 typy lotniskowców (Tabela nr 6). Planowała ona produkcję 9 jednostek, z których podjęto budowę i zwodowano 7, ale ukończono tylko 5.

Rzuca się w oczy wielość typów produkowanych lotniskowców, w stosunku do ich liczby. W dużej mierze wyjaśnia to geneza przytłaczającej większości japońskich jednostek tej klasy. Spośród 30 zbudowanych, tylko 9 było konstrukcjami wznoszonymi od stępki, pozostałe 21 były to okręty przebudowane (Tabela nr 7), w tym 9 z okrętów innych klas (5 bojowych i 4 pomocniczych), a 12 ze

Tabela nr 8. Stan liczbowy japońskich lotniskowców w latach 1920-1945 (stan na koniec roku, jedynie w 1945 r. na 31 VIII)			
Rok	W służbie	W budowie	Łącznie
1920	0	1	1
1921	0	1	1
1922	1	0	1
1923	1	2	3
1924	1	2	3
1925	1	2	3
1926	1	2	3
1927	2	1	3
1928	3	0	3
1929	3	1	4
1930	3	1	4
1931	3	1	4
1932	3	1	4
1933	4	0	4
1934	4	1	5
1935	4	1	5
1936	4	2	6
1937	5	2	7
1938	5	3	8
1939	6	3	9
1940	7	8	15
1941	11	8	19
1942	11	9	20
1943	15	6	21
1944	6	6	12
1945	6	6	12

statków (9 pasażerskich, 2 zbiornikowce i 1 frachtowiec). Spośród zaś 7 lotniskowców budowanych, lecz nie ukończonych, 4 również były jednostkami przebudowywanymi (2 okręty bojowe i 2 zbiornikowce cywilne). Japońska flota miała w zwyczaju pozostawiać nazwę przebudowywanego okrętu niezmienną jeśli pierwotna jednostka była okrętem bojowym, jeżeli jednak była okrętem pomocniczym lub statkiem to chrzczono ją ponownie. Japońska armia pozostawiała nazwy cywilne bez zmian.

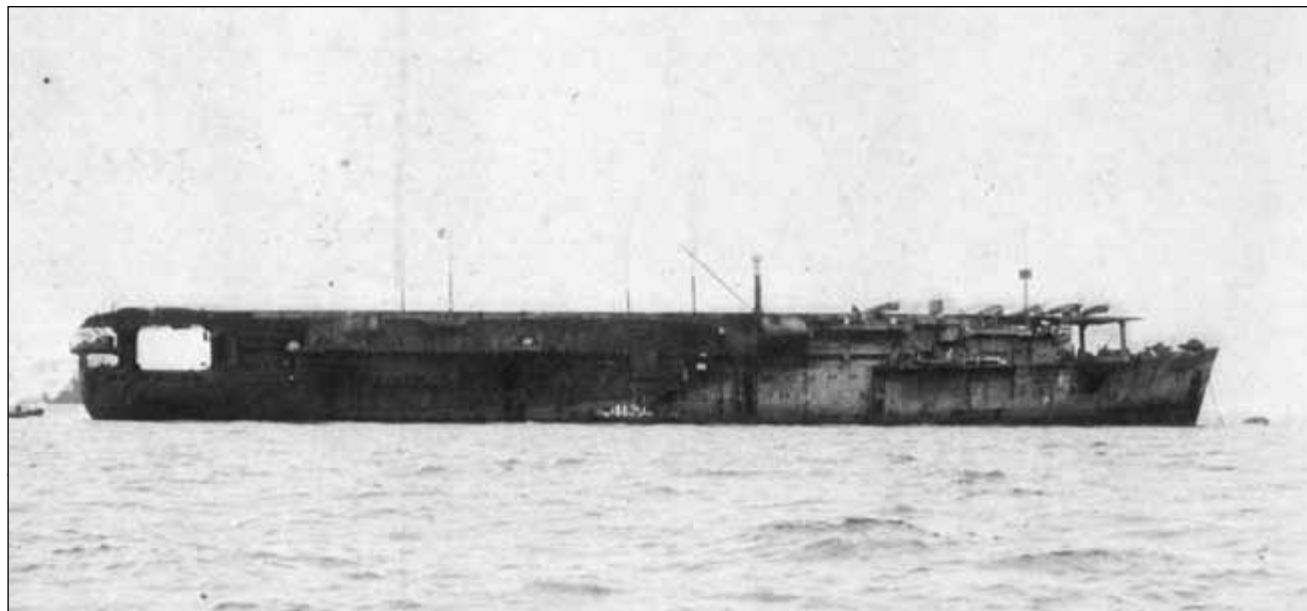
W latach 1922-1927 pozostawał w służbie tylko jeden lotniskowiec, w latach 1927-1928 doszedł drugi, w latach

1928-1933 trzeci, a w latach 1933-1937 czwarty. W okresie 1937-1939 służyło 5 okrętów, w latach 1939-1940 nastąpił wzrost do 6, a w latach 1940-1941 do 7. Skokowy wzrost miał miejsce w 1941 roku, gdy w służbie znalazło się, aż 11 lotniskowców. Stan liczbowy floty lotniskowców zwiększał się zatem nieustannie sięgając 15 jednostek w 1943 roku. Jednak później było już tylko gorzej. Katastrofalny rok 1944 i naloty na japońskie porty pod koniec wojny unicestwiły całą potęgę cesarskiej floty lotniskowców (Tabela nr 8).

(ciąg dalszy nastąpi)

Taiyō – pierwszy japoński lotniskowiec eskortowy. Żeby nie było, że tylko Brytyjczycy i Amerykanie takie mają.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



Niemiecki bombowiec Ju 88 nad
frachtowcem *Paulus Potter*.
Fot. Imperial War Museum

Konwój PQ-17

decyzje i tragedia

część II

Rzeczywistość była jednak zupełnie inna: rzeczony okręty wojenne nadal stały na kotwicy w Altenfjordzie i Niemcy raczej nie przewidywali, żeby wkroczyły do akcji. Podczas gdy w Admiralicji panował ogromny niepokój, to w berlińskiej siedzibie dowództwa Seekriegsleitung przeważał nastrój rezygnacji. O 17:00 generał admirał Carls, oczekując z coraz większą niecierpliwością na decyzje z Berlina, dał do zrozumienia, że na przeprowadzenie operacji „Ruch skoczka” pozostały tylko dwadzieścia cztery godziny; jeśli w tym czasie okręty nie wypłyną w morze, zamierzał odwołać do Narwiku i Trondheim wszystkie jednostki, wyjąwszy *Scheera* oraz dwa niszczyciele. O 20:30, gdy nalot na konwój dobiegał końca, wielki admirał Raeder przekazał ze stolicy telefoniczną zgodę na takie postępowanie. Pod koniec dnia w Seekriegsleitung dominowało dwojakie przeświadczenie: podczas gdy jego dowództwo słusznie przypuszczało, że dwa „samoloty pokładowe” zauważone opodal konwoju były maszynami zwiadowczymi, katapultowanymi przez krążowniki, nadal musiało przyznać, iż nie sposób wyjaśnić logicznie ruchy eskadry krążowników, przeciw której wszystkim U-bootom, które nie były zajęte śledzeniem konwoju, polecono

tymczasem podjąć działania operacyjne. „Możemy mieć tylko nadzieję, że godziny ciemności oraz wczesny poranek wyjaśnią nieco sytuację pod tym względem”, uznało dowództwo Seekriegsleitung⁴³. Wcześniej uznano, że nie ma żadnych szans na to, by okręty niemieckiego zespołu podniosły kotwicę.

Godzina poprzedzająca wysłanie z Admiralicji depesz, nakazujących wycofanie krążowników Hamiltona oraz rozproszenie konwoju była najbardziej dramatyczną godziną w brytyjskim Sztabie Morskim.

Dnia 4 lipca wczesnym rankiem brytyjscy kryptoanalitycy z „Ultrą” złamali ustawienia niemieckiego szyfru morskiego obowiązujące przez dwadzieścia cztery godziny: okres ów kończył się w południe; rozkodowane radiogramy potwierdziły przypuszczenie, że *Tirpitz* i *Hipper* mają również wejść rankiem do Altenfjordu. Co gorsza, odszyfrowano również rozkaz niemieckiego dowódcy floty wysłany o 07:40 do dowódcy krążowników:

„*Pilne. Przybycie do Alta 0900. Proszę przydzielić kotwiczowiska Tirpitzowi na zewnętrznym obszarze Vagfjordu (tak jak otrzymano). Nowoprzybyłe niszczyciele i torpedowce mają natychmiast bunkrować paliwo*”.

Admirał Pound, pochylony nad mapą i trzymający w dłoni cyrkiel, obliczył, że za sześć godzin, czyli około 02:00 w nocy, niemieckie okręty zaatakują konwój.

Około 20:30 Pierwszy Lord Morski wraz z grupą oficerów zszedł do „Cytadeli”, betonowego schronu usytuowanego za gmachem Admiralicji przy Whitehallu, który mieścił podziemny Ośrodek Operacyjnego Wywiadu. Pierwsze kroki Pound skierował do komandora J.W. Claytona, wiceszefa Ośrodka. Po kilku minutach wszyscy, łącznie z Claytonem, poszli korytarzem i rozlokowali się w biurze komandora porucznika N.E. Denninga, głównego oficera wywiadu, w którego gestii leżały nieprzyjacielskie okręty podwodne. Do jego gabinetu trafiały wszelkie informacje – także dostarczane przez „Ultrę” oraz meldunki agentów – dotyczące ruchów wszystkich niemieckich jednostek nawodnych.

Pound zapytał go, czy *Tirpitz* już wypłynął z Altenfjordu. Denning odparł, że gdyby tak było, on sam wiedziałby o tym

43. Dziennik działań bojowych sztabu Schmunda, dziennik działań bojowych Seekriegsleitung, 4 VII. „Rozkaz dotyczący translokowania grupy Lützowa [...] z Narwiku do Trondheim” wydany przez Schmunda, zamieszczony w dzienniku działań bojowych jego sztabu oraz w aktach *Tirpitz*, PG/48556 (sygn. mikrofilmu T-74-E).

– Czy może mnie pan zapewnić, że Tirpitz nadal znajduje się w Altenfjordzie? – nie ustępował Pierwszy Lord Morski. Usłyszał, że Źródła informacji jakimi dysponuje jego rozmówca nie odnoszą się do postoju pancernika na kotwiczowisku, lecz tylko do jego ewentualnego wyjścia w morze; na kolejne pytanie Pounda Denning odpowiedział, iż nic nie świadczy o tym, żeby okręt ten przygotowywał się do wyjścia w rejs bojowy w ciągu kilku najbliższych godzin. Potem komandor porucznik obwinił siebie za to, że nie zdołał przekonać Pounda, iż jest naprawdę przeświadczony o tym, że niemieckie okręty stoją nadal we fiordzie.

On sam opierał to przeświadczenie na negatywnych poszlakach. Nie przejęto bowiem żadnych radiodepesz wymienianych pomiędzy Dowództwem Grupy Marynarki „Północ” i Tirpitzem; przechwycone depesze wysyłane przez admirała komenderującego na Morzu Arktycznym i skierowane do wilczego stada „Diabeł lodowy” nie zawierały ostrzeżenia, żeby przypadkiem nie wziąć własnych okrętów za jednostki przeciwnika. Ponadto agent norweski w Altenfjordzie niewątpliwie zawiadomiłby przez radio o wyjściu w morze każdego okrętu. Jednakże Pound nie zażądał od młodszego stopniem dowódcy takich informacji, a Denning nie podał ich z własnej inicjatywy. Pierwszy Lord Morski wychodząc z gabinetu Denninga sprawiał wrażenie, że podziela opinię komandora⁴⁴. Później stało się oczywiste, że tak nie było.

Pound uznał, że sztokholmski raport Denhama jest zgodny ze stanem faktycznym w najdrobniejszych szczegółach: „Jednoczesne ataki, gdy konwój znajduje się na wysokości Wyspy Niedźwiedziej przeprowadzone siłami dwóch zespołów nawodnych wspieranych przez U-booty i lotnictwo”. To właśnie przewidywał Denham.

Tymczasem Pound udał się do sali śledzenia ruchów okrętów podwodnych. Był to odpowiednik biura Denninga jeśli chodzi o U-booty: przekazywano tam natychmiast wszystkie odnośne informacje wywiadowcze a także meldunki pochodzące ze stacji nasłuchu radiowego, dotyczące pozycji oraz działań nieprzyjacielskich jednostek tego typu: w centrum obszernego pomieszczenia stał kwadratowy stół, a na wszystkich ścianach wisiały mapy obszarów morskich o szczególnym znaczeniu. Oficer dowodzący, komandor Rodger Winn RNVR, tworzył wraz z Denningiem parę najbardziej sprytnych i bystrych oficerów wywiadu wszystkich trzech rodzajów broni; potra-

fił przeniknąć myślą najdrobniejsze niuanse niemieckiej strategii podwodnej, nawet na etapie jej opracowywania. Dowódcy U-bootów szybko przyswoili sobie następującą zasadę: ten żyje najdłużej, kto nadaje przez radio jak najmniej.

Wspomniałem już o tym, że personel Winna borykał się z ogromnymi trudnościami przy lokalizowaniu U-bootów w Arktyce za pomocą systemu radiopelengacji, obecnie jednak w sali Winna zaczął wyłaniać się wysoce niepokojący obraz niebezpieczeństwa grożącego konwojowi na Morzu Barentsa. Komandor por. Winn wspominał później, że powiedział Poundowi, iż co się tyczy działań U-bootów, sytuacja „jest nadzwyczaj poważna”⁴⁵.

Pierwszym rezultatem wizyty Pounda w „Cytadeli” było to, że nim wraz z orszakiem oficerów powrócił do swojego gabinetu znajdującego się na pierwszym piętrze, postanowił, że eskadrę krążowników należy natychmiast wycofać w kierunku zachodnim, albowiem nie mógłby on na pewno nawiązać długotrwałej walki z Tirpitzem oraz – pomimo zapewnień Denninga – że zespół niemiecki ponad wszelką wątpliwość już znajduje się na morzu, albo też przygotowuje się do podniesienia kotwicy; nic nie uzasadniało wykluczenia takiego scenariusza wydarzeń. O 21:11 została wysłana pierwsza z trzech fatalnych depesz, nakazująca krążownikom Hamiltona wycofanie się na zachód „z pełną szybkością”. Z jakiejś przyczyny, której obecnie, z perspektywy lat, trudno uzasadnić, depeşe opatrzone adnotacją „bardzo pilne”, choć krążowniki wcale nie musiały wycofywać się natychmiast; dysponowały one paliwem wystarczającym do tego, żeby płynąć na wschód przez cały kolejny dzień. Słowa „z pełną szybkością” były następstwem wizyty Pounda w sali śledzenia okrętów podwodnych, gdzie poinformowano go o tym, że Niemcy zmienili priorytet atakowania dla U-bootów, wyznaczając jako cel priorytetowy krążowniki, nie zaś konwój; Bytyjczycy wiedzieli, że nieprzyjacielskie okręty podwodne znajdują się na trasie odwrotu tej eskadry.

Po odejściu krążowników, komandor por. J.E. Broome, dowódca eskorty konwoju, zostałaby w zgrupowaniu najstarszym w hierarchii oficerem, jednakże admirał Pound skłaniał się nader niechętnie do powierzenia podejmowania ważnych i brzemennych w skutki decyzji oficerowi młodemu stażem⁴⁶. W każdym razie jedynie Admiralicja dysponowała informacjami wywiadowczymi, toteż podejmowanie ich powinno należeć wyłącznie do niej. Pierwszy Lord Morski pytał

po kolei wszystkich oficerów siedzących przy stole konferencyjnym w jego gabinecie, jaką procedurę postępowania należałoby przyjąć, żeby uniknąć rzezi, którą własnym okrętom mógł sprawić w nocy niemiecki zespół. On sam skłaniał się ku rozproszeniu konwoju. Jednak każdy oficer, wyjąwszy admirała Moore’a, zastępcy szefa Sztabu Morskiego, uznał, że należy się z tym powstrzymać⁴⁷. Tylko on jeden wypowiedział się za zaproponowanym rozwiązaniem; na dobitkę podkreślił, że konwój należy rozproszyć natychmiast. Posługując się cyrklem i mapą, wywodził, że za pięć godzin niemieckie okręty mogą zaatakować konwój; sytuacja nie przypominała tej, kiedy to konwój mógł oczekiwać, aż okręty przeciwnika pojawią się na horyzoncie, tak jak to było w roku 1940, podczas słynnej akcji z udziałem Jervis Bay. Uznano, że konwój PQ-17 znajduje się tak blisko północnej granicy paku lodowego, że po złamaniu szyku statki mogłyby popłynąć wyłącznie na południe, zaś kurs ten kierował je wprost pod lufy niemieckich jednostek. Toteż, kontynuował, jeśli konwój miał zostać rozproszony, należy uczynić to natychmiast⁴⁸.

Jak wspominał szef wydziału operacyjnego, jednego z młodszych wiekiem oficerów obecnych w tamtej historycznej chwili, admirał Pound podjął ostatecznie decyzję w niemal melodramatycznych okolicznościach. Pierwszy Lord Morski wyciągnął się w wysięlanym skórą fotelu i zamknął oczy – przyjął zatem pozycję znamionującą bezsprzecznie głęboki namysł przed dokonaniem trudnego wyboru; następnie chwycił dłońmi poręczę fotela, a jego oblicze, moment wcześniej napięte i naznaczone grymasem nieomal bólu, wygładziło się i pojaśniało. Po chwili młody szef wydziału planowania szepnął bluzniernczo: – *Patrzcie, stary zasnął* – Po trzydziestu sekundach admirał Pound sięgnął po bloczek depeşowy i oznajmił: – *Konwój należy rozprzeczować*. – Słowa te podkreślił dziwacznie, lecz wielce wymownym gestem, mającym wskazywać, że decyzję tę podjął on sam osobiście i że tylko on, nikt inny, ponosi za nią odpowiedzialność; można tylko podziwiać odwagę, z jaką uczynił to w obliczu tak powszechnego sprzeciwu. To, że decyzja

44. Rozmowa autora z wiceadmiralem sir Normanem Denningiem, kwiecień 1963.

45. Rozmowa autora z kmr. por. Winnem, sędzią sądu apelacyjnego, kwiecień 1963.

46. Rozmowa autora z (już obecnie nieżyjącym) adm. sir Patrickiem Brindem, kwiecień 1963.

47. Rozmowa autora z adm. E.L.S. Kingiem, kwiecień 1963.

48. Rozmowa autora z adm. sir Henrym Morem, marzec 1963.

okazała się ostatecznie błędna, nadawało temu tylko bardziej przejmujący charakter. Zbulwersowany komandor Clayton wyszedł z biura Pounda i powrócił pośpiesznie do „Cytadeli”.

Admirał Pound własnoręcznie napisał tekst depeszy, zawierającej polecenie, żeby konwój „rozwiązać i podążać do portów rosyjskich”, wobec zagrożenia przez siły nawodne przeciwnika. Wręczył ją do przeczytania admirałowi Moore’owi, po czym blankiet przekazano do biura rejestracji w celu natychmiastowego wysłania tekstu drogą radiową komandorowi por. Broome’owi, admirałowi Toveyowi oraz wiceadmirałowi Hamiltonowi. Kilka minut później admirał Moore zwrócił uwagę, że Pound użył w depeszy niewłaściwego terminu: słowo „disperse” oznaczało mianowicie, że statki należące do konwoju mają złamać szyk i zdążać całą grupą do Archangielska, stanowiąc jednak doskonały cel ataku. Moore natychmiast powiedział o tym Poundowi; nadmienił przy tym, że w instrukcjach dla konwojów odnośne słowo brzmi „scatter”. – *O tak, właśnie to miałem na myśli* – zgodził się z nim Pierwszy Lord Morski.

Wiceadmirał Moore szybko napisał tekst drugiej krótkiej depeszy, którą wysłano jako korekturę poprzedniej, żeby zaś konwój otrzymał ów radiogram tuż po poprzednim, opatrzył go adnotacją „bardzo pilne”. Oto i odnośny tekst: *„Tajne. Bardzo pilne. Moja depesza z czwartego, godzina 21.23. Konwój należy rozproszyć”*.

Teraz kości zostały rzucone. Depeszę wysłano o 21:36. Oba radiogramy – marynarze dobrze zapamiętali to, że na pomosty bojowe okrętów dostarczono je szybko, jeden po drugim – popłynęły w eterze ku krążownikom konwoju.

Dopiero teraz do biura komandora por. Denninga dostarczono ponieważ wcześniej rozkodowany przez specjalistów z „Ultry” rozkaz przekazany o 11:30 przez niemieckiego admirała komendującego na Morzu Arktycznym do wilczego stada „Diabeł lodowy”. Oto jego początkowe zdania:

„Na obszarze operacyjnym żadnych własnych okrętów. Dotychczas nie zlokalizowano zespołu ciężkich jednostek przeciwnika, mają one jednak stanowić cel priorytetowy dla U-bootów, w wypadku ich napotkania. Te okręty podwodne, które nawiązały kontakt z konwojem, powinny go utrzymać. Zwiad lotniczy w toku”.

Komandor por. Denning przeraził się: słowa te potwierdzały bowiem to, co przeczuwał wcześniej, mianowicie, że niemieckie okręty nie wyszły w morze.

Gdy komandor Clayton powrócił do Ośrodka Operacyjnego Wywiadu, usytuowanego blisko sto stóp pod „Cytadelą”, poinformował Denninga o powziętej decyzji. Ten zaczął jednak przekonywać swojego zwierzchnika, że w OOW panuje przekonanie, iż niemieckie okręty wojenne z jakiejś nieznanej przyczyny pozostały na kotwiczowisku; nic też nie wskazywało na to, że w najbliższym czasie mogłyby wyjść w morze. Poleciał Claytonowi, żeby ten powrócił do biura Pounda (za którego oknami trwała teraz parada gwardii konnej) i żeby nakłonił go do odwołania rozkazu dotyczącego rozproszenia konwoju. Clayton pośpieszył na górę i poinformował admirała, że OOW jest przeświadczony, iż nieprzyjacielskie okręty nadal stoją na kotwicy. – Postanowiliśmy rozproszyć konwój, i tak już musi pozostać – usłyszał jednak w odpowiedzi. Istnieją powody, żeby domniemywać, iż po przekazaniu radiodepeszy zawierającej rozkaz rozproszenia konwoju, Pound powiadomił telefonicznie Churchilla o podjętych działaniach (nie można nie doceniać tego, jak wielki respekt Pierwszy Lord Morski odczuwał przed premierem), dlatego też odrzucił sugestię Claytona.

Ów powrócił do „Cytadeli” i przekazał Denningowi odpowiedź Pounda⁴⁹.

Jak pamiętamy, komandor por. Broome otrzymał od kontradmirała Hamiltona pierwsze jednoznacznie sformułowane ostrzeżenie o „obecności w pobliżu” sił nawodnych przeciwnika o 20:43 i rozpoczął przygotowania do działań, które potem nastąpiły: o 21:47, dwadzieścia trzy minuty przed nadejściem dwóch nieoczekiwanych depesz Admiralicji dotyczących rozproszenia konwoju (w pierwszej użyto słowa „disperse”, w drugiej „scatter”) Broome otrzymał złowróżbny meldunek z okrętu obrony przeciwlotniczej *Pozarica*, którego anteny doskonale jakości radaru stałe przeszukiwały przestrzeń z tyłu konwoju. *„Przypuszczalna obecność okrętów, 230 stopni, 29 mil”*⁵⁰. Te nieznane jednostki mogły przypląć z Norwegii.

Broome natychmiast podporządkował się rozkazowi tak drastycznego rozproszenia konwoju. O 22:15 zasygnalizował do korwety *Dianella*: *„Przekazać okrętom podwodnym P-614 i P-615, żeby podjęły samodzielne działania i atakowały przeciwnika”*. Gdy korweta przekazała wiadomość dalej, z P-615 (dowodzonego przez porucznika Newsteada) zapytano: – *Gdzie u diabła jest wróg?* – Broome odpowiedział: – *A Bóg raczy wiedzieć*⁵¹. Porucznik Beckley, dowódca

drugiego okrętu podwodnego poinformował Broome’a, że zamierza „pozostać w wynurzeniu”, ten odpowiedział krótko: – *Ja także*⁵². – Tak oto dwaj brytyjscy podwodniacy, którym zostały przydzielone obszary patrołowania, postanowili zająć stanowiska bojowe na północnym oraz południowym skraju trasy konwoju i oczekiwać tam na nieprzyjacielskie okręty.

Komodor konwoju zaokrętowany na *River Afton* nie mógł uwierzyć, żeby ich wspaniały konwój został ot tak, bezceremonialnie, rozproszony, pomimo iż w zasięgu widoczności nie było żadnego przeciwnika; gdy Broome przekazał Dowdingowi tę wiadomość, ów początkowo myślał, że popełniono jakiś błąd i wahał się, czy przekazać ją kapitanom frachtowców, które po wieczornym naloce płynęły wzorowym szykiem. Broome musiał podprowadzić *Keppela* na taką odległość do statku komodorskiego, żeby znaleźć się w zasięgu jego megafonu. Potwierdził, że konwój ma się rozproszyć. Dopiero teraz, o 22:15 komodor, nadal pełen niedowierzania, nakazał podnieść na fale sygnałowym czerwony proporzec z białym krzyżem – „Ósemkę”; na mostkach wszystkich statków handlowych oficerowie sięgnęli po książki kodów. Podniesiony sygnał oznaczał: *„Rozproszyć konwój w wachlarzowym szyku i zdążać z pełną szybkością do portów przeznaczenia”*. Statki miały oddalić się rozmaitymi kursami według opracowanego wcześniej schematu, jednak obecnie wydawało się, że każdy oczekuje, aż manewr ów zacznie wykonywać jego sąsiad. Co mogło je spotkać? Większość jednostek dysponowała tylko Kompasami magnetycznymi, nieodpowiednimi do nawigacji na tych długościach geograficznych – jeśli zaś chodzi o uzbrojenie, na niektórych zainstalowano jedynie cztery przestarzałe karabiny maszynowe. Lęk przed zagładą spowił wszystkie frachtowce niczym śmiertelny całun. Wreszcie, gdy komodor potwierdził konieczność wykonania rozkazu, marnie uzbrojone statki powoli i jakby z ociąganiem odpadały z szyku „niczym psy z podwiniętymi ogonami”, jak napisał w swoim raporcie jeden z kapitanów. Tylko *River Afton* wysforował się na czoło podążających teraz bezładną gromadą jednostek, tak jakby komodor

49. Rozmowa autora z (już obecnie nieżyjącym) adm. sir Johnem Ecclesem, kwiecień 1963.

50. Dziennik sygnałowy *La Malouine*.

51. Rozmowa autora z kmr por. J. Rankinem (*Dianella*) oraz z kmr por. P.L. Newsteadem, styczeń 1963.

52. Roskill, op. cit., s. 141 (przypis). Por. J.E. Broome, *Make a Signal*, London 1955, s. 214.

Dowding nie musiał ich już dłużej przekonywać, że są ścigane przez niemiecką eskadrę. Starszemu mechanikowi obiecał dwa cygara, jeśli zdoła wycisnąć z maszyn dwa dodatkowe węzły⁵³. Nieszczęsnego *River Afton*, wiekową, trzyczęcącą w spójniach łajbę, za niecałe dwadzieścia cztery godziny miał dotknąć najstraszliwszy los ze wszystkich należących do konwoju frachtowców.

Teraz stojący na pomoście bojowym *Keppela* komandor por. Broome musiał podjąć jedną z najprzykrzejszych decyzji w swojej karierze⁵⁴. Whitehall nakazał rozproszyć konwój, jak jednak miały postąpić okręty eskortowe, płynące pod jego rozkazami? Depesza Admiralicji nic o nich nie wspominała, a rozkazy operacyjne Hamiltona nie przewidywały żadnej procedury postępowania w powyższych okolicznościach⁵⁵. Broome zasygnalizował do wszystkich pozostałych niszczycieli eskorty: – *Podążajcie za mną!* – O 22:18 zaproponował Hamiltonowi, żeby okręty należące do bliskiej eskorty dołączyły do eskadry krążowników. Hamilton zaaprobował taki plan w odniesieniu do niszczycieli. Nie miał żadnych skrupułów, albowiem miejsce niszczycieli było bezsprzecznie u boku okrętów, którym być może przyszedłoby odparować atak przeciwnika, nie zaś przy idącym w rozsypkę konwoju; ponadto wraz z frachtowcami nadal pozostałoby dwanaście jednostek przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych.

Była 22:00. Broome przekazał pozostałym okrętom eskorty sygnał następującej treści:

„Z Keppela do wszystkich jednostek eskorty:

Rozproszyć konwój i zdążyć do rosyjskich portów.

Eskortowce, wyłączając niszczyciele, mają iść oddzielnie do Archangielska.

Niszczyciele dołączą do Keppela”.

O 22:30 Broome wyruszył w kierunku wschodnim, ku wycofującym się krążownikom, zabierając ze sobą niszczyciele eskorty. Na pokłady frachtowców wylegli gromadnie zbulwersowani tą nieoczekiwaną sytuacją marynarze.

Gdy eskadra krążowników odebrała ostatnią brzemienneą w fatalne skutki depeszę Admiralicji, w powietrzu nadal unosił się samolot należący do krążownika *Tuscaloosa*, a *Wainwright* bunkrował paliwo ze zbiornikowca konwoju. „Walrus” katapultowany wcześniej z *Norfolka* zniknął za widnokręgiem i nie można było go odwołać; dowódca krążownika poprosił oficjalnie Hamiltona o pozwolenie na oddalenie się na odległość piętna-

stu mil, w uzgodnione z pilotem miejsce wodowania maszyny, jednak kontradmirał, który otrzymał tak wydawałoby się kategorycznie sformułowane rozkazy z Whitehallu „z ubolewaniem” odmówił. Krążowniki podążały przez krótki czas w kierunku wschodnim – tymczasem podjęto z morza wodnosamolot z *Tuscaloosy* – po czym, o 22:30, Hamilton rozkazał zmienić kurs swojego zespołu na południowo-wschodni, tak, żeby okręty znalazły się pomiędzy rozproszonymi frachtowcami, a prawdopodobnym kierunkiem, z którego mógł nastąpić „atak niemieckich jednostek nawodnych”⁵⁶. Przed oczami stojącego na pomoście bojowym *Wichity* porucznika Fairbanksa rozgrywał się ponury spektakl: konwój PQ-17 szedł w rozsypkę.

„Statki są rozrzucone na przestrzeni wielu mil. Na niektórych dogaszają pożary wywołane eksplozjami bomb, podczas gdy inne podnoszą ciśnienie w kotłach i dlatego obficie dymią z kominów. Dymy te przypominają wyrastające z beczek potężnych rozmiarów czarne strusie pióropusze”.

Gdy krążowniki zbliżyły się do konwoju, naprzeciw nim wyszły niszczyciele Broome’a, którym towarzyszył *Wainwright*. „Płyńcie ku nam całą siłą maszyn, wygląda triumfująco i na pewnego siebie” – zanotował Fairbanks. „Ciekawe, co się stało z naszym młodym ensignem, tym na *Williamie Hooperze*, który miał zaledwie dziewięćdziesiąt pocisków do swoich czterociałówek?”. Sześć niszczycieli komandora por. Broome’a podążało z szybkością dwudziestu węzłów; prowadził je w szyku torowym ku krążownikom i niszczycielom Hamiltona zmierzającym na południowy zachód, wprost ku ścianie mgły. – *Jaką macie prędkość?* – z *Wiltona* zasygnalizowano na *Ledbury*. – *Cała naprzód* – odpowiedział okręt⁵⁷. Z pomostu swojego okrętu flagowego Hamilton nakazał niszczycielom, żeby nie przesadzały z rozwijaniem nadmiernej szybkości, należało bowiem oszczędzać paliwo. O 23:18 niszczyciele zajęły stanowiska za rufą flagowej jednostki Hamiltona, zmierzającej teraz kursem niemal zachodnim. Kiedy o 23:30 wszystkie okręty miały zdezorientowane frachtowce, komodor Dowding zasygnalizował do dowódcy byłej eskorty: – *Wielkie dzięki. Do widzenia i pomyślnych towów!* – Broome wysłał do wszystkich swoich niedawnych podopiecznych, których teraz pozostawiał coraz dalej w tyle, sygnał następującej treści: – *Przykro mi, że was tak pozostawiam. Powodzenia. Ot, cholema robota*⁵⁸.

Admiralicja nakazała rozwinięcie „pełnej szybkości”. Kontradmirał Hamilton zwiększył ją do dwudziestu pięciu węzłów. Niebawem okręty znalazły się wśród płam ropy oraz unoszących się na wodzie szczątków i rozmaitych pozostałości po wieczornej bitwie z samolotami. Hamilton, który również przypuszczał, że niebawem nastąpi starcie z przeciwnikiem, nakazał trębaczom zagrać sygnał „cała załoga na stanowiska bojowe”; w magazynach kordytu i pocisków, usytuowanych pod wieżami artylerii głównej, zaczęły zatrząskiwac się przesłony przeciwpożarowe.

Na prośbę Hamiltona, komandor Don Moon, dowódca niszczycieli, którego macierzystym okrętem był *Wainwright*, sformował ze swoich jednostek dwie grupy, nakazując im podążać w szyku czołowym i pozostawać w gotowości do zaatakowania torpedami niemieckich okrętów wojennych „z najbliższej możliwej odległości” – czyli mniejszej niż dwa tysiące jardów; „gdyby nastąpił kontakt z zaskoczenia na bliski dystans, atakujcie bez rozkazów i wykorzystajcie to zaskoczenie do maksimum”⁵⁹. Moon zapomniał jednak, że dwa niszczyciele Broome’a, należące do typu „Hunt”, były jedynie niszczycielami eskortowymi, przeznaczonymi co najwyżej do zwalczania samolotów oraz okrętów podwodnych; nie były wyposażone w wyrzutnie torped. Wiadomość, że niebawem być może okręty wejdą do akcji szybko rozeszła się wśród załóg jednostek towarzyszących *Keppelowi*: marynarze usiedli do pośpiesznie spożywanych posiłków i rozpoczęli przygotowywanie uzbrojenia⁶⁰. Hamilton wprowadził ścisłą ciszę radiową. Tuż po północy krążowniki i niszczyciele wpłynęły w gęstą mgłę, która miała się utrzymać przez następnych sześć godzin.

53. Informacja uzyskana od E.C. Millera (starszego mechanika na „*River Afton*”), listopad 1962.

54. Kontradm. S.E. Morison, *History of United States Naval Operation in World War II*, t. II, s. 185 (przypis).

55. Informacja uzyskana od wiceadm. R.M. Sevaesa, październik 1966.

56. „Końcowy raport Hamiltona”, dziennik działań bojowych krążownika *Wichita*. Rozmowa autora z kmdr. Johnem Litchfieldem, luty 1963. W dzienniku działań bojowych krążownika *Tuscaloosa* zanotowano, że 6 niszczycieli należących do zespołu eskorty Broome’a dołączyło do eskadry krążowników 4 VII o 23.05.

57. Notatki kmdr. pdpr. Higgensa (*Wilton*), 4 VII.

58. Rozmowa autora z W.G.T. Taylorem, sierpień 1963. G. Winn, *op. cit.*, s. 92.

59. Depesza Comdesron 8 do Desron 8, Dowódca (D) 6, C.S. (eskadra krążowników) One, nadana 5 VII. Jej tekst zawiera „Końcowy raport Hamiltona”, dziennik sygnałowy krążownika *London* oraz dziennik działań bojowych *Wainwrighta*.

60. Rozmowa autora z D.D. Summersem (*Keppel*), marzec 1963.

Dowódców, oficerów i marynarzy pozostałych jednostek należących do eskorty konwoju wszystkie te wydarzenia te wprawiły w prawdziwe osłupienie, zaś na temat ostatnich rozkazów wydanych przez ich dowódcę można było powiedzieć wszystko, wyjąwszy to, że są zrozumiałe. Z *Aldersdale*, zbiornikowca floty, w którego zbiornikach znajdowało się osiem tysięcy ton paliwa przeznaczonego dla okrętów wojennych towarzyszących konwojowi, gdy miały go niszczyć Broome'a, próbował nawiązać z nimi kontakt za pomocą aldisa. Kapitan Hobson chciał się dowiedzieć, czy powinien zawrócić, czy też jego statek ma pójść w rozproszenie wraz z frachtowcami⁶¹. Żadnej odpowiedzi nie otrzymał.

Porucznik Gradwell, dowódca uzbrojonego trawlera *Ayrshire*, przypomniał sobie wypowiedź Hamiltona z narady dowódców okrętów eskorty sprzed tygodnia; oświadczył on wtedy, że konwój „być może będzie przyczyną wielkiej akcji floty, może nawet nowego Jutlandu”. Wzdając odchodzące na zachód krążowniki, Gradwell powziął jedyny, jak mu się wydawało, odpowiedni wniosek. Uznał, że nieza długo spoza horyzontu wyłoni się *Tirpitz*, nakazał zatem załozę umieścić wszystkie posiadane bomby głębinowe w beczkach po paliwie; zamierzał postawić te „miny” na kursie zbliżającego się pancernika, jeśli zaś zdoła zbliżyć się doń na odpowiednią odległość, a następnie ustawić swój okrętek przed dziobem Niemca, postanowił w chwili zderzenia wysadzić *Ayrshire* w powietrze⁶². Dowódca okrętu obrony przeciwlotniczej *Palomares* zwołał załogę i oznajmił, że w wypadku dostrzeżenia *Tirpitz* za ich jednostka oraz dwie towarzyszące jej korwety, mają postępować tak, jakby były krążownikami i dwoma niszczycielami, czyli ruszyć wprost na przeciwnika i związać go walką, co frachtowcom umożliwi ucieczkę. Następnie odprawiono krótkie nabożeństwo, a wszyscy marynarze wolni od służby otrzymali polecenie, żeby się koniecznie przespać⁶³.

Czy na podjęcie decyzji wycofania krążowników wpłynęło częściowo to, iż Pierwszy Lord Admiralicji uświadomił sobie, że połowa zagrożonych krążowników płynęła pod flagą amerykańską? W swoich powojennych pamiętnikach, które w roku 1950 zaczął publikować w odcinkach „Daily Telegraph”, Winston Churchill podał takie wyjaśnienie. Jednakże w archiwach marynarki wojennej nie ma żadnych dokumentów potwierdzających taką tezę. Choć fragment wspomnień obejmujący zagładę konwo-

ju PQ-17 napisał komandor G.R.G. Allen, jeden z wielu autorów, którzy wspomnieli byłego premiera w redagowaniu jego monumentalnego dzieła, on sam poinformował mnie, iż to mało prawdopodobne wytłumaczenie postępowania Pounda wyszło spod pióra samego Churchilla, ponieważ „*chciał on usprawiedliwić swojego starego przyjaciela*”⁶⁴. Wiadomo, że Churchill zwykł niekiedy kreować takie okoliczności łagodzące, by minimalizować błędy popełniane przez swoich protegowanych.

W przeciwieństwie jednak do tego, co sugeruje nam ów Oficjalny Historyk, premier nie wiedział wtedy, że fatalną decyzję, której następstwem było rozproszenie konwoju podjął nie kto inny, tylko sir Dudley Pound. Komandor Allen: „Gdy pewnego poranka 1949 r. powiedziałem mu [Churchillowi], iż na podstawie kwerendy w oficjalnych dokumentach oraz rozmów z oficerami sztabowymi Royal Navy, ustaliłem, że Pound ponosi odpowiedzialność za podjęcie decyzji dotyczących PQ-17, ujrzałem, jak na jego obliczu wpływa grymas autentycznego bólu i smutku; on sam o tym nie wiedział. W „pamiętnikach” Churchilla Allen napisał więc, co następuje: „Prawda wygląda tak, że w wyniku nakazu zachowania rozkazów w ścisłej tajemnicy, co zostało narzucone przez pierwszego lorda morskiego i strzeżone przez Admiralicję, dopiero po wojnie dowiedziałem się, jakie były fakty”⁶⁵.

Bez względu jednak na poczynania przyszłych historyków, wpływ poleceń zawartych w depeszach Admiralicji na wydarzenia, jakie nastąpiły na Morzu Barentsa był nieodwracalny. Oto, co kontradmirał Hamilton powiedział nieoficjalnie wkrótce potem:

„Choć nie zamierzałem wdawać się w walkę z *Tirpitzem*, wydawało się prawdopodobne, że być może nie zdołam jej uniknąć. Było oczywiste, że Keppel ocenił sytuację w podobny sposób, a jego zamiary, o których mi sygnalizował oraz moja zgoda na to, by dołączyły do nas niszczyciele eskorty, motywowane były na wskroś tym właśnie przeświadczeniem. Następstwem rozproszenia konwoju na wodach, na których roіło się od U-bootów oraz nieprzyjacielskich samolotów, mógł być jedynie prawdopodobny rychły atak jednostek nawodnych, a w takich warunkach właściwe miejsce dla niszczycieli znajdowało się w pobliżu sił mogących przeciwstawić się takiemu atakowi, nie zaś przebywanie w rozproszeniu wraz z konwojem”.

Podkreślił również, że nakazał dwunastu jednostkom przeznaczonym do zwalczania okrętów podwodnych pozostać

wraz z konwojem, pomimo sugestii Broome'a, żeby jednostki te także się wycofały: – Bez wahania wyraziłem zgodę na to, żeby niszczyciele dołączyły do mojego zespołu.

Admirał Tovey w raporcie przekazanym Admiralicji napisał bez ogródek, że uważa postępowanie Hamiltona oraz zespołu niszczycieli za nierozsądne. „*Forma depesz nakazujących osłonie krążowników wycofać się, a konwojowi rozproszyć była taka, że C.S. One [Hamilton] miał uzasadnione powody, iżby mniemać, że atak Tirpitz jest bliski*” – przyznał. Dodał, iż, zważywszy na okoliczności, uznał, że Hamilton miał słuszość, „*nakazując*” niszczycielom stanowiącym eskortę dołączyć do jego okrętów:

„Gdy jednak już oddalił się od konwoju, i wobec braku dalszych informacji, potwierdzających jego odczucie, że *Tirpitz* znajduje się w bezpośredniej bliskości, uważam, że powinien był zwolnić te niszczyciele i polecić im dołączyć ponownie do konwoju. Przedstawiały one niepomiarową wartość jeśli chodzi o działania przeciw U-bootom, nawet pomimo to, że konwój szedł w rozproszenie; gdyby zaś pojawił się główny zespół nieprzyjacielskich okrętów, niszczyciele mogłyby w poważnym stopniu odciągnąć jego uwagę od statków handlowych i przysporzyć mu kłopotów, zwłaszcza w warunkach złem widoczności”⁶⁶.

Churchill powtórzył tę krytykę w swoich wspomnieniach. „*Niestety – napisał – z eskorty konwoju wycofano także niszczyciele*”. Komandor por. Broome, który poczuł się urażony tym, co wynikało z tych słów, mianowicie, iż on sam w jakiejś mierze był winien temu, co się stało, napisał do premiera co następuje:

„Te słowa mogą słusznie nasunąć wniosek, że dowódca zespołu niszczycieli mógł swobodnie decydować, czy ma pozostać w konwojem, czy też się wycofać. Niszczyciele, którymi dowodziłem, wycofały się nie dlatego, że akurat tak się nieszczęśliwie

61. Rozmowa autora z kapitanem Archibaldem Hobsonem (*Aldersdale*), listopad 1962.

62. Rozmowa autora z Leonem Gradwellem, marzec 1963; por. *My Sea Lady*, s. 171.

63. Informacja uzyskana od F.N. Lewina, maj 1962.

64. Rozmowa autora z G.R.G. Allenem, kwiecień 1963.

65. Churchill, *op. cit.*, s. 236 (wyd. pol.: Winston S. Churchill, *op. cit.*, s. 274). Admiralicja mocno ubolewała nad tym, że fragment ów ukazał się drukiem, łamał bowiem przyjęty zwyczaj, według którego rozkazy wydawała „Admiralicja”, nie zaś indywidualne osoby.

66. Memorandum Toveya do Sekretarza Admiralicji, 11 VII: „Ścisłe tajne. Raporty dotyczące działań sił osłaniających konwój PQ-17 i QP-13 (919/HF01325/4/98)”. Odtąd jako „Raport Toveya”.

złożyło, tylko stanowiło to następstwo bezpośredniego rozkazu Admiralicji, żeby rozproszyć konwój. Powód wydania go można było jedynie uzasadnić faktem bliskości nieprzyjaciela, co narzucało mi konieczność dołączenia niszczycieli do znajdujących się opodal krążowników⁶⁷.

Hamilton oraz jego oficerowie nadal uważali wtedy, że *Tirpitz* wypłynął w morze i zmierza ku znajdującym się w tyle za nimi statkom konwoju. Załogi okrętów wciąż przebywały na stanowiskach bojowych, a jednak krążowniki prężyły przez mgłę, nie bacząc na licznie niewielkie pływające bryły lodu „growlers”) oraz góry lodowe – ale nic szczególnego się nie działo. Wydarzenia kilku ostatnich godzin wywarły wstrząsający efekt na stan ducha marynarzy i oficerów Hamiltona – oto powodowani przeświadczeniem, że Niemcy runą lada chwila na idące w rozsypkę frachtowce, sami pierzchali, by oderwać się od domniemanego przeciwnika i to płynąc „z pełną szybkością”. Do chwili otrzymania depech Hamilton trwał w przekonaniu, że *Tirpitz* może znaleźć się przy konwoju najwcześniej przed północą, a o ile towarzyszy mu *Admiral Scheer*, to nie wcześniej niż o 02:00 w nocy. Fakt nagłego otrzymania z Admiralicji trzech depech, opatrzonych na dobitkę klauzulami „pilne” i „bardzo pilne”, pozostawił go w przekonaniu, że Whitehall znalazł się w posiadaniu „dalszych informacji”, o czym dano mu do zrozumienia dwie godziny wcześniej, oraz że *Tirpitz* wypłynął w rejs i znajduje się teraz w bliskim sąsiedztwie konwoju: – *Podjąłem zatem odpowiednie postępowanie* – oświadczył. Gdyby jednak znał prawdziwą sytuację, pozostałby wraz ze swoimi krążownikami przy konwoju, osłaniając go, aż frachtowce szeroko by się rozproszyły, następnie zaś odpłynąłby w bardziej dyskretny i mniej przykry dla załóg statków sposób. – *Obawiam się* – powiedział Toveyowi dwa dni później – *że efekt tego, co zaszło na morale ludzi był żałosny i godny pożałowania*.

Miał świętą rację: oto, co zanotował tej samej nocy w swoim dzienniku jeden z oficerów kiepsko uzbrojonego frachtowca John Witherspoon. „*Nadeszły rozkazy, żeby rozwiązać konwój. Doprawdy, nie chce się wierzyć, że pozostawia się nas samotnie, bez żadnej ochrony – są przecież statki w ogóle uzbrojone. Wszyscy odpływają w różne strony, niknąc za widnokręgiem. Niektóre frachtowce grupują się po dwa albo trzy. My odchodzimy samojednie [...]*”⁶⁸.

Jakie były losy dwunastu jednostek eskortowych, pozostawionych z konwo-

jem? Kontradmiral Hamilton właśnie z nimi łączył nadzieje na ocalenie przynajmniej kilku frachtowców.

Porucznik Rankin, dowódca korwety *Dianella*, zinterpretował ostatnie rozkazy dosłownie i podążał teraz kursem wiodącym wprost ku Archangielskowi⁶⁹. O 23:00 z okrętu przeciwlotniczego *Palomares*, dowodzonego przez komandora J.H. Jauncey’a (po odejściu *Keppela* okrętu dowodzącego eskorty) zasygnalizowano po prostu do pozostałych jednostek zespołu: „*Rozproszyć się i podążać oddzielnie*”⁷⁰; po jakimś czasie jego dowódca jednak uświadomił sobie, że jeśli to nastąpi, wówczas jego własny okręt, podobnie jak frachtowce, zostanie pozbawiony obrony przeciwlotniczej; polecił zatem przekazać na oddalony o siedem mil na północ trałowiec *Britomart* dwa słowa: „*Podejść bliżej*”, a w dziesięć minut później: „*Zająć stanowisko po mojej lewej burcie, odległość jedna mila. Kurs 077°, 11 i pół węzła*”. Niebawem dowódca *Palomares* nakazał trałowcowi *Halcyon* zająć stanowisko po swojej prawej burcie. Dowódca *Britomarta*, kapitan Stammnitz, zauważył później, co następuje: „*Wydawało się bezsensowne, żeby mój trałowiec, przeznaczony do zwalczania okrętów podwodnych, pełnił rolę jedynie jednostki eskortującej nieźle uzbrojony okręt przeciwlotniczy. Jednak celem numer jeden dla *Palomares* wydawało się być zapewnienie bezpieczeństwa sobie, nie zaś statkom handlowym*”⁷¹. Jednostki do zwalczania okrętów podwodnych zyskały jednak w ten sposób doskonałą ochronę przeciwlotniczą.

Korweta *La Malouine* szła początkowo kursem wschodnim wraz z bliźniaczym okrętem *Lotus*, który dopiero co zabunkrował paliwo. „*Mgła niestety nas zawiodła – zanotował porucznik Caradus, który tamtej nocy był na *La Malouine* oficerem azdyku. Opodal płynęła korweta *Poppy*, a w zasięgu widoczności znajdował się *Ayrshire*, maleńki trawler przystosowany do zwalczania okrętów podwodnych, który wszyscy zdążyli już bardzo polubić. Przez dwie godziny oficerowie zajmujący się księgami kodów przekładali na słowa przekazywany nieustannie z Whitehallu strumień liczb: „Okrętom podwodnym nakazano zająć pewne określone stanowiska – zanotował Caradus – toteż wiedzieliśmy, że niemiecki zespół wyszedł w morze”. O północ manewr rozproszenia konwoju został wykonany, jak dotychczas wszystko wydawało się iść gładko*.

Dowódca drugiego okrętu przeciwlotniczego, powodowany nadzieją na ocalenie jakichś statków z konwoju, poprosił

o pozwolenie zabrania ze sobą siedmiu najbardziej wysuniętych na północ frachtowców oraz pięciu jednostek eskortowych. Dowódca grupy kategorycznie odmówił: konwój miał się rozproszyć, a statki trzymać się jak najdalej od siebie. W tej sytuacji o 01:00 w nocy dowódca *Pozariki* poprosił korwety *La Malouine* i *Lotus* o zapewnienie jej ochrony przeciwlotniczej z obu burt. Trzy okręty podążały następnie kursem północno-wschodnim, zmierzając ku granicy paku lodowego z najwyższą szybkością, jaką mogły rozwinąć, dostosowaną z konieczności do mniejszych szybkości korwet oraz tego, że te ostatnie jednostki musiały zachować w zbiornikach tyle paliwa, żeby wystarczyło go do osiągnięcia najbliższego lądu. Postępowanie dowódcy *Pozariki* wzbudziło na korwetach niejaką konsternację. Dowódca *La Malouine*, być może nie wiedząc o kategorycznych rozkazach komandora Lawforda, dotyczących rozproszenia konwoju, wprost szalał ze złości: „*Powinniśmy spalić banderę państwową i wywiesić zamiast niej flagę kwarantannową*”. W jego mniemaniu okręt przeciwlotniczy wcale nie musiał mieć eskorty, zaś swoją odrazę wywołał tym, że dowódcą okrętów eskortowych „*brakuje jaj*”, wyraził dobitnie, rzucając krzesłem w ścianę oficerskiej mesy. Wzmoczone wibracje silników były dla wszystkich marynarzy nieomylnym znakiem, że korweta podąża z maksymalną szybkością.

Porucznik Caradus powrócił na swoją koję dopiero o 04:00 rano; miał na sobie kapokowy sztormiak, a pod głowę położył nadmuchiwą kamizelkę ratunkową. „*Byłem przemęczony, lecz w głowie kłębiły mi się myśli i czułem ciężar na sercu. Nie mogłem zasnąć*”. Podobnie, jak wszystkich pozostałych członków załogi, przez ponad dwadzieścia cztery godziny obowiązywał go stan gotowości bojowej; próbował podążać myślami za zmieniającymi się jak w kalejdoskopie wypadkami, choć jednak duch okazał się ochoczy, to ciało mdle. porucznik pamiętał tylko, że miał nadzieję, iż okręt zostanie trafiony nim on, Caradus, się obudzi.

Obudziły go słowa porannej modlitwy. Była niedziela, 5 lipca. Silniki korwety zmniejszyły obroty. Podpłynął do niej

67. List komandora por. J.E. Broome’a do redakcji „Daily Telegraph”, 30 X 1950.

68. Dziennik Nathaniela E. Platta, 4 VII.

69. Rozmowa autora z kapitanem J.G. Rankinem, styczeń 1963.

70. Raport *Britomarta* oraz apendyks zawierający teksty depech.

71. Rozmowa autora z kmrdr. por. S.S. Stammnitzem, marzec 1963.

statek ratowniczy *Rathlin*, na którego pokładzie znajdowali się rozbitkowie ze storpedowanych *William Hoopera* i *Navarino*, któremu polecono płynąć w z lewej strony odległości pięciu mil. O 08:00 dostrzeżono pierwsze czapy lodowe, przypominające z daleka kioski i kadłuby U-bootów. Wiał mroźny, ostry wiatr, pchający przed sobą tumany mgły. Grupa okrętów zbliżyła się na osiemset jardów do granicy lodu i zmieniła kurs na południowo-zachodni. Przez cały ranek płynęli wzdłuż granicy lodowego pola.

Po otrzymaniu rozkazu, na mocy którego wszystkie okręty eskorty miały skierować się do Archangielska, porucznik Gradwell z *Ayrshire* poszedł do kabiny nawigacyjnej i zaczął przeglądać nieliczne mapy morskie, jakimi dysponował ich trałowiec, przedstawiające obszary, na których się znajdowali. Uznał, że jeśli podporządkuje się poleceniom Broome'a, nie wyjdzie na tym dobrze, ponieważ Niemcy na pewno studiują te same mapy i na szlaku wiodącym do Archangielska natychmiast postawią zaporę z okrętów podwodnych lub bombowców, albo obie naraz⁷². Zmierzenie do tego portu wydawało się Gradwellowi równoznaczne z kładzeniem głowy pod topór. Postanowił zatem podążać na północny zachód – dokładnie w przeciwnym kierunku – i płynąć w kierunku Wyspy Nadziei. Wydawało się mało prawdopodobne, żeby zostali tam wykryci przez Niemców; Gradwell liczył na to, że zdoła ukryć swój okrędek gdzieś przy brzegu wyspy. „Pomyślałem również – oświadczył dwa dni później z pełnym szacunkiem – że mógłbym zapewnić eskortę kilku statkom płynącym w tamtym kierunku, nie łamiąc przy tym rozkazu o rozproszeniu konwoju”⁷³. Toteż zasygnalizował do *Ironclada*, jednego z frachtowców, który po rozproszeniu konwoju popłynął za nim. – *Dokąd to?* – zapytano z korywety. Gradwell odpowiedział nader niezobowiązująco: – *Do piekła. I mam nadzieję, że jako pierwsi stamtąd powrócimy*⁷⁴.

George Salvesen, kapitan płynącego pod panamską flagą *Troubadoura*, również wziął kurs wiodący ku Wyspie Nadziei, po chwili zaś Gradwell ujrzał, że statek ten płynie na północny-zachód; choć Panamczyk obficie dymił, Gradwell uznał, iż jest to zaleta, nie zaś wada, albowiem dym wskazywał na to, że paliwem frachtowca jest węgiel, co mogło potem pomóc. Po otrzymaniu potwierdzenia, Gradwell zapytał ponownie: – *Jakim zapasem dysponujecie?* – *Na sześć miesięcy* – padła odpowiedź. – *To płynięcie za nami!* – Kapitan *Troubadoura*,

rad z otrzymania „eskorty”, dołączył do towarzystwa.

Upływały kolejne godziny, a trzy jednostki zmierzały razem kursem północno-zachodnim. Gradwell był zadowolony z załogi: w większości byli to rybacy, ludzie mocniejsi i wytrzymalsi niż pochodzący ze stałego zaciągu marynarze Royal Navy. Uznał, że potrafi stawić czoło wszelkim atakom, jakie mogli przygotować Niemcy. Około 07:00, gdy zbliżyli się do północnej granicy lodu, napotkali kolejnego frachtowca, należący wcześniej do konwoju; był to *Silver Sword*, płynący opodal rozciągającego się w kierunku północnym granicy kry lodowej. Biorąc pod opiekę trzeci statek, Gradwell uświadomił sobie, że nie ma nadziei na przedarcie się ku wyspie, gdzie wcześniej chciał „przywarować”, i o 20:00 zasygnalizował do trzech statków, że zamierza wprowadzić je w pole lodowe, tak żeby uniemożliwić wykrycie grupy nieprzyjacielskim bombowcom.

Jak na dowódcę zwykłego trałowca, była to nadzwyczaj śmiała decyzja: jeden fałszywy krok, a jego okręt mógłby zostać zmiążdżony przez skupiska dryfującego lodu. *Ayrshire* pozbawiony był zainstalowanej wcześniej na zewnątrz dna kadłuba kopułki azdyka, a teraz wpływał powoli w pole kry, które, w miarę jak cała grupa podążała coraz dalej na północ, stawało się coraz bardziej zwarte. Przez całą noc i następny dzień cztery statki przedzierały się wytrwale przez lód; kapitanowie trzech frachtowców wierzyli w wiedzę i doświadczenie Gradwella. Wreszcie pokrywa lodu osiągnęła taką grubość, że uniemożliwiała to dalszy rejs. Statki dzieliło teraz około dwudziestu pięciu mil od otwartego morza; na polecenie Gradwella, zastopowały silniki, wygasły paleniska i pilnie baczły, żeby z kominów nie uniosło się w powietrze nawet najmniejsze pasemko dymu. Porucznik wysłał swojego pierwszego oficera, porucznika R. Elsdena, żeby poszedł piechotą po lodzie na pozostałe statki. Na jego polecenie artylerzyści naładowali i obsadzili działa przewożonych na pokładzie czołgów M3 oraz uzbrojenie pokładowe. Gdyby teraz zaatakował ich niemiecki rajder, naraziłby się na silną salwę burtową.

Nie była to jedyna niespodzianka, jaką trzymał w zanadrzu porucznik Gradwell: kiedy statki szły przez pole lodowe, kapitan *Troubadoura* sprawdził zawartość magazynku farb i przekonał się, że dysponuje wyjątkowo dużym zapasem białej farby. Oto, co wspominał potem oficer uzbrojonych artylerzystów z tego statku:

„Kapitan *Ayrshire* rozkazał, żeby wszystkie statki pokryły tą farbą jak największe powierzchnie na prawych burtach, skierowanych ku Norwegii. W ciągu czterech godzin wszystkie jednostki wykonały to polecenie. *Troubadour* został pomalowany od dziobnicy do rufy, od linii wodnej aż do szczytu masztu. Cały ładunek pokładowy, pokładowy osprzęt, luki i nadbudówki zostały pokryte warstwą białej farby⁷⁵.”

Ów kamuflaż okazał się tak skuteczny, że obserwator z dostrzeżonego przez marynarzy niemieckiego samolotu, przełatującego w odległości dwudziestu mil, nie zauważył małego konwoju. Dwa statki pomalowano tylko z jednej burt, „co przypominało nieco – jak wspominał później Gradwell – granie „*Hamleta*” i „*Otella*” przy bardzo nielicznej obsadzie aktorskiej”. Jak długo jednostki przebywały wśród lodu, tak długo znajdowały się w ukryciu; jak długo to trwało, tak długo załogi czuły się bezpiecznie.

Gdy eskadra krążowników Hamiltona oddalała się od rozpraszającego się konwoju, morale brytyjskich i amerykańskich członków załóg spadło. Nocą z 4 na 5 lipca atmosfera tajemnicy jeszcze bardziej się pogłębiła: przeświadczenie, że krążowniki opuściły konwój w celu stoczenia bitwy z niemieckimi okrętami, nie opuszczało marynarzy, lecz jeśli istotnie tak było – zastanawiano się – to dlaczego obecnie, gdy Niemcy jakoś się nie pojawiali, krążowniki nie zawróciły? Nadal płynęły kursem zachodnim z szybkością dwudziestu pięciu węzłów. W pewnej chwili, kiedy wyszły z zalegającej nad wodą ławicy mgły, na *Norfolku* dostrzeżono U-boota przebywającego na powierzchni wprost na kursie krążownika. Komandor Bellars próbował staranować przeciwnika, jednak okręt podwodny wykonał pośpiesznie, z włączonym klaksonem, manewr zanurzenia alarmowego i okręt przeszedł wprost nad jego zanurzającym się kadłubem. Z powodu tylko tego jednego U-boota oraz kilku innych – choć Hamilton jeszcze o tym nie wiedział – jego eskadrze nakazano wycofać się „z pełną szybkością”.

Wśród załóg rozeszła się pogłoska, że jednostkom Royal Navy nakazano uciec

72. Rozmowa autora z Leonem Gradwellem, marzec 1963. Por. relację Richarda Elsdena, porucznika z *Ayrshire* w *My Sea Lady*, ss. 171-174.

73. Raport „*Ayrshire*”. List Gradwella do Admirala Dowodzącego w Rejonie Islandii, dowództwo floty w Islandii oraz SBNO, północna Rosja, 26 VII.

74. Rejestr depesz PQ-17 prowadzony przez por. Caradusa z *La Malouine*.

75. Relacja ensigna, Howarda E. Carrawaya, 26 III 1945. Również „Wstępny raport *Ayrshire*”, list Gradwella do SBNO, północna Rosja, 13 VII 1942. Por. *My Sea Lady* oraz inne rozmaite oficjalne relacje.

przed Niemcami; pogłoska ta ogarnęła niższe szarże niczym pożar wyschnięty las. Oto, co oświadczył później dowódca krążownika *London*:

„Zapadł mi na pamięć pewien szczegół. Gdy prowadziliśmy te działania, przebywałem przez cały czas na pomoście bojowym; kiedy tamtej nocy spożywałem kolację, mój stary ochmistrz podszedł do mnie i, zabierając talerz oraz sztućce, szepnął: «Szkoda, sir, że musieliśmy porzucić ten konwój [...]». Zrozumiałem wtedy, że plotka krąży już po całym okręcie, że muszę coś zrobić, żeby podreperować morale załogi»⁷⁶.

Ochmistrz powiedział Hamiltonowi, że ludziom należałoby udzielić pełnych wyjaśnień dotyczących wszystkiego, co zaszło – wtedy ustaną też plotki. Hamilton obiecał, że dopilnuje sprawy.

O 01:15, by uspokoić nastroje, przekazał pozostałym okrętom ogólny obraz sytuacji – tak jak on sam ją widział:

„Wiem, że wszyscy czujecie się równie przygnębieni, jak ja, ponieważ musieliśmy pozostawić tę wspaniałą grupę statków, które musiały samodzielnie zmierzać do portów. Jednak przeciwnikowi korzystającemu z osłony lotnictwa bazującego na stałym lądzie udało się skoncentrować na tym akwenie siły daleko przewyższające nasze.

A zatem nakazano nam wycofać się. Wszyscy ubolewamy nad tym, że dobra robota okrętów bliskiej osłony konwoju pozostała nie zakończona. Mam nadzieję, że wszyscy będziemy mieli wkrótce sposobność wyrównania tego rachunku z Hunami»⁷⁷.

Komandor Hill odpowiedział z pokładu *Wichity*: – To również moje odczucia. – Z depeszy Hamiltona wynikało niedwuznacznie, iż on sam jest pewien, że niemieckie pancerniki wyszły w morze. Dwie godziny później przeświadczenie to zostało rozbite w proch i pył: o 03:22 dowódca zespołu krążowników otrzymał z Admiralicji depeszę zawierającą informację, iż – jak to wynikało z meldunków dostarczonych przez samoloty zwiadowcze – niemieckie ciężkie jednostki opuściły Trondheim i Narwik i „według przekonania” przebywały w obrębie Altenfjordu⁷⁸. Kontradmirał Hamilton był głęboko zszokowany. Czy bowiem niemieckie okręty nie wypłynęły już w morze i czy nie prowadziły rzezi wśród rozproszonych statków konwoju PQ-17?

Wykluczył jednak odwołanie Broome’a wraz z jego niszczycielami. Frachtowce należące do konwoju były już bowiem zbyt rzadko rozproszone – na ponad siedmiu i pół tysiącach mil kwa-

dratowych morza – toteż zawracanie okrętów z drogi nie miało większego sensu; mogłyby one co najwyżej osłaniać pojedyncze statki handlowe, pod warunkiem wszakże, że zdołałyby je odnaleźć. Hamilton uznał, że jeśli wchodziłaby w rachubę akcja brytyjskiego zespołu przeciw niemieckim ciężkim jednostkom (być może nawet z udziałem samolotów startujących z lotniskowca *Victorious*), pechowe niszczyciele Broome’a mogłyby w najlepszym razie okazać się użyteczne, współdziałając z zespołem krążowników. Mając w perspektywie takie rozwiązanie, zarządził on o 11:30 rozpoczęcie długotrwałego bunkrowania, w trakcie którego wszystkie nowoprzy-

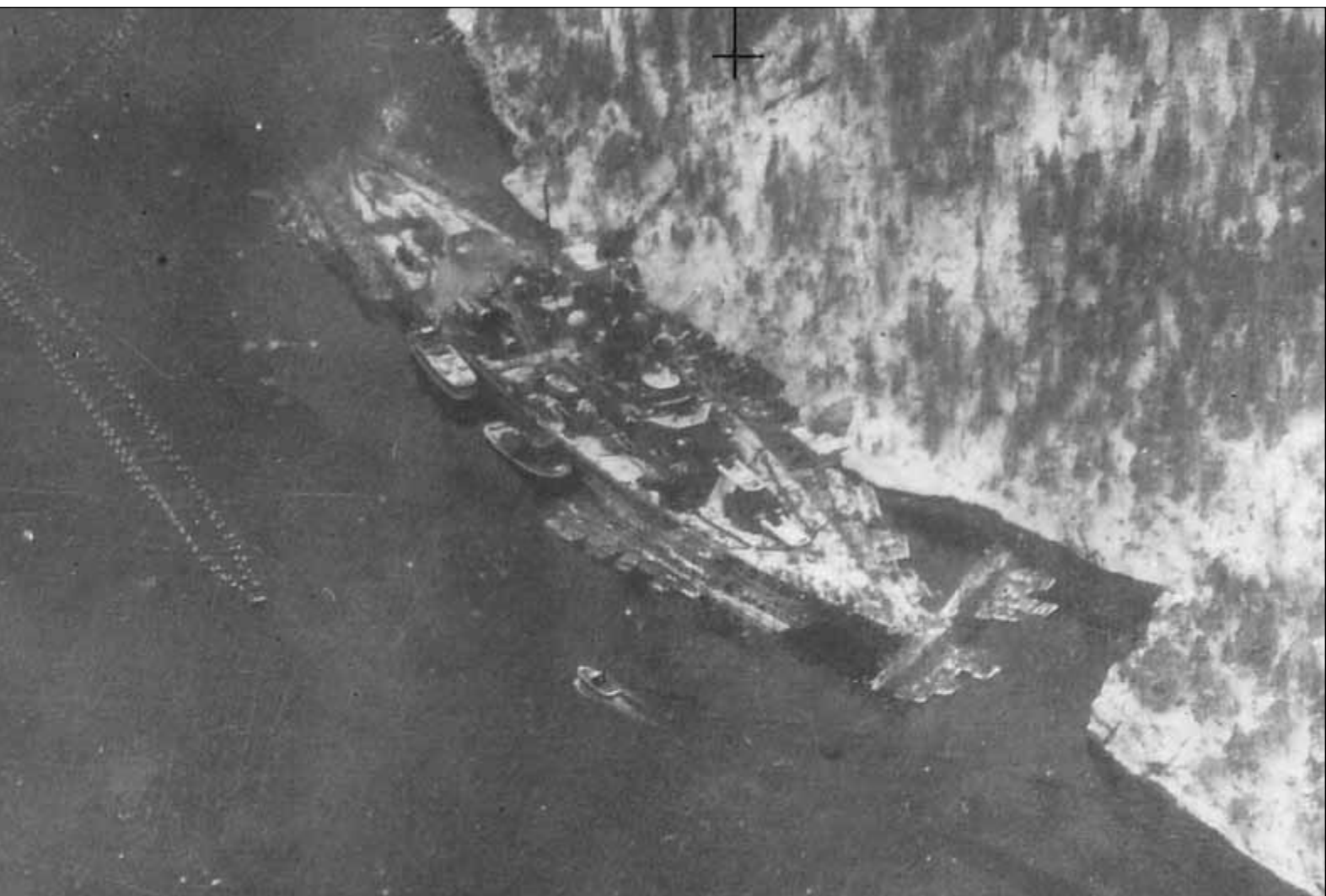
76. Rozmowa autora z wiceadmirałem R.M. Sevræsem, marzec 1963. W listopadzie 1962 J.M. Waterhouse pisał, jaki nastrój zapanował w mesie starszych podoficerów krążownika *London*, gdy marynarze dowiedzieli się, jaka była treść depeszy otrzymanych z Admiralicji.

77. Depesza C.S. (eskadra krążowników) One, nadana do pozostałych okrętów 5 VII o 01:15 w dzienniku sygnałowym krążownika *London*. Jej duplikat znajduje się w raporcie *Wichity* oraz w „Raplocie o działaniach pierwszej brytyjskiej eskadry krążowników osłaniających rejs konwoju PQ-17 do Murmańska w Rosji”, sporządzonym na krążowniku *Tuscaloosa*.

78. Dziennik działań bojowych krążownika *Wichita*, 5 lipca.

Niemiecki pancernik *Tirpitz* spokojnie drzemał sobie w jednym z norweskich fiordów i nie kwapił się do wypłynięcia przeciwko konwojowi PQ-17.

Fot. Imperial War Museum



byłe okręty miały wypełnić zbiorniki paliwem pobranym z krążowników; w ciągu kilku następnych godzin cztery niszczyciele spośród sześciu zakończyły tę procedurę.

Ponieważ komandor por. Broome również był świadom tego, że sytuacja się skomplikowała, 5 lipca wczesnym rankiem podzielił się swoimi wątpliwościami z admirałem, wysyłając mu depeszę następującej treści:

„Oto i ostatnie otrzymane przeze mnie krótkie instrukcje przeznaczone dla statków, należących do konwoju oraz do pozostałych jednostek eskorty: konwój ma zostać rozproszony, eskortowce pójść oddzielnie do Archangielska; okręty podwodne pozostać i atakować, gdyby przed rozproszeniem konwoju pojawiły się nieprzyjacielskie jednostki nawodne; następnie mam przejść pod rozkazy oficera dowodzącego. Palomares niewątpliwie przejął obowiązek ochrony konwoju, uważam jednak, że zawiodłem swoją wspaniałą eskortę, opuszczając ją w ten sposób, w jaki to nastąpiło, toteż i przedkładałam niniejszym, przekazane w pośpiechu i niepełne instrukcje, prosząc o to, żeby przy najbliższej okazji zostały skorygowane, lub też rozszerzone, tak jak byłoby to niezbędne”⁷⁹.

Tyle tylko, że na Morzu Barentsa żaden okręt nie „przejął obowiązków”. Jak już wiemy, z kilkoma wyjątkami wszystkie statki – zarówno należące do grupy eskorty, jak i frachtowce – odpływały we wszystkich kierunkach z maksymalną szybkością; ich dowódcy pragnęli jedynie ocalić własną skórę. Hamilton, w którym narastały niedobre przeczucia, wysłał tego samego popołudnia kolejną depeszę do Broome’a:

„Czy dysponuje Pan oryginalnymi instrukcjami dotyczącymi procedury postępowania jednostek eskorty w wypadku rozproszenia konwoju? Co skłoniło Pana do uznania, że niszczyciele powinny zgromadzić się i podporządkować się rozkazom oficera dowodzącego? Co do mnie, to w zupełności podzielam słuszość Pańskich sugestii”⁸⁰.

Zachęcony być może ostatnim zdaniem, Broome odpowiedział Hamiltonowi co następuje:

„Żadnych instrukcji. Pomysł, żeby przyłączyć się do Pańskich sił był mój. Na podstawie otrzymanych skąpych informacji uznałem, że po rozproszeniu konwoju stanie się prawdopodobne powstrzymanie ataku przeciwnika, i że niszczyciele będą najbardziej przydatne gdy przejdą do działania pod Pańskimi rozkazami”.

Zakończył ją następującymi słowami:

„Podjęcie decyzji o pozostawieniu po-

zostałych jednostek eskorty było dla mnie nad wyraz przykre i w każdej chwili jestem gotów powrócić po to, żeby je zebrać”⁸¹.

„Ucieczka” zbulwersowała i wprawiła w rozgoryczenie załogi dwóch amerykańskich krążowników. *„Cóż to za dowództwo, które uznaje, że nawet rozporządzając tak potężną siłą nie możemy rozstrzygnąć walki na swoją korzyść?”* – porucznik Fairbanks przelewał na papier swoje wątpliwości. *„Czy Brytyjczycy zaczęli się bać własnego cienia? Czy w ten sposób można wygrywać wojny?”* Na krążownikach marynarze zadawali sobie gniewnie te pytania; wyrażały one „nastrój poranka”. Komandor Hill siedział na krzeselku na pomoście bojowym *Wichity*, wpatrując się martwym wzrokiem w taflę jasnego i spokojnego morza. Wyczuwał, że wśród podwładnych szerzy się niepokój. Wydrukowano specjalne wydanie gazetki okrętowej, w którym opublikowano w porządku chronologicznym teksty depesz z Admiralicji oraz przypomniano wydarzenia poprzedniego dnia. W artykule wstępnym napisano prosto z mostu:

„Nikt nie ma prawa oskarżać nas o małoduszność, nikt też nie ma prawa mówić, że Brytyjczycy «nie mają jaj»; ostatecznie prowadzą tę wojnę od blisko trzech lat, a przez jeden pełny rok walczyli samotnie, bez żadnych sojuszników, nie dysponując wyćwiczoną armią lądową i bez sprzętu – a ich flota wojenna była rozproszona na siedmiu morzach świata. Każdy, kto poznał mieszkańców Londynu, Liverpoolu, Bristolu, Portsmouth, Coventry i Southampton może potwierdzić, iż jako naród są wiele warci. Każdy, kto widział w akcji ich komandosów, kto był pod Dunkierką albo na Malcie, może o tym poświadczyć. Nie, jesteśmy jednej krwi, a także sojusznikami, na więcej niż jeden sposób. W tej grze uczestniczymy zaledwie od siedmiu miesięcy. Jesteśmy jeszcze „zieloni” i potrzeba nam tylko sposobności, żeby się sprawdzić – i możemy zostać zaskoczeni tym, jak szybko nadejdzie ta sposobność. Jak powiedział pewien sygnalista drugiej klasy: «na Boga, jeszcze dostaniemy tych sukinsynów!». Tak, dostaniemy ich!”.

Tak oto pierwsza wspólna angloamerykańska operacja wojennomorska zakończyła się w ów mało chwalebny sposób.

Mniej więcej w tym samym czasie, gdy Hamilton i Broome wymieniali tchnące niepokojem depesze, a z maszyny drukarskiej na krążowniku *Wichita* wychodziły pierwsze egzemplarze specjalnego wydania gazetki dla załogi, kontradmirał Miles, szef brytyjskiej misji morskiej

w Moskwie, odbywał „pośpieszne spotkanie” z admirałem Alafusowem w dowództwie radzieckiej marynarki wojennej w Moskwie⁸². Dla obu oficerów było to przykre doświadczenie: Milesa obudził w środku nocy sekretarz, który bezceremonialnie wszedł do jego kwatery mieszkalnej, trzymając w dłoni kopię depeszy Admiralicji zawierającej polecenie rozproszenia konwoju PQ-17; była to tylko jedna z tysięcy depesz operacyjnych otrzymywanych przez Milesa; kontradmirał pogrążył się potem w niespokojny sen, który jednak nie trwał długo. Niebawem obudzono go ponownie; tym razem nadeszła informacja, że Alafusow, zastępca szefa sztabu marynarki wojennej, chce się z nim spotkać w południe.

Alafusow chorował ciężko na gripę, jednak nakazano mu spotkać się z Milesem. Kiedy ten ostatni wszedł do jego biura, dostrzegł, że Rosjanin jest wymizerowany i przemęczony, *„pocił się i drżał jak liść”*. Miles przezornie nie zbliżał się doń zbyt blisko. Alafusow zganił decyzję Admiralicji o rozproszeniu konwoju (najwyraźniej Rosjanie odczytywali brytyjskie depesze); frachtowce, oświadczył, są dziesiątkowane, a radzieckie stacje nasłuchowe odebrały dziesiątki sygnałów wzywających pomocy. Tłumacz Milesa z trudem nadążał z przekładaniem strumienia inwektyw płynących z ust radzieckiego admirała. Ten zakończył swoją perorę żądaniem, żeby Miles uzyskał od Admiralicji dokładne i szczegółowe wyjaśnienie przyczyn tego, co nastąpiło; odnośny raport miał w ciągu kilku dni zostać przekazany szefowi sztabu radzieckiej marynarki wojennej, admirałowi Kuźniecowskiemu. Ów miał następnie zameldować się u Stalina.

Ponieważ sprawa konwoju PQ-17 trafiła na wysoki szczebel polityczny, Miles powrócił pośpiesznie do swojego biura, po czym wysłał depeszę bezpośrednio do admirała Dudleya Pounda. Poprosił w niej o dokonanie przez Admiralicję oceny sytuacji, jaka zaistniała w chwili gdy postanowiono rozprószyć konwój. ●

Tłumaczenie z języka angielskiego Bartłomiej Zborski

79. Depesza z *Keppela* do C.S. One, wysłana 5 lipca o 05:25.

80. Depesza C.S. One do *Keppela*, wysłana 5 lipca o 14:39.

81. Depesza z *Keppela* do C.S. One, wysłana 5 lipca o 16:04.

82. Prywatny dziennik wiceadmirała sir Geofreya Milesa, lipiec 1942; wspominał mi o tym szerzej w rozmowie w lutym 1963.



Urowadzenie na Tajwan zbiornikowca „Praca”

Tą sensacyjnego posmaku historią żyła niegdyś cała Polska. Miesiącami pisała o tym prasa, w radiu słuchało się specjalnych audycji i programów, a co większe zakłady pracy organizowały spontaniczne „masówki” (zebrania liczącej często tysiące ludzi załogi), na których zdradzieckie porwanie statku i załogi przedstawiano jako „zatrważający, godny potępienia gwałt”, „piracką napaść imperialistów”, „deptanie prawa wolności żegluga”. Do ognia długiego łańcucha zimnowojennych zachowań, mnogości prowokacji i szykan – tu przypomniano nie tylko świeżą jeszcze, nowojorską kampanię oszczerstw i bezpodstawnych zarzutów, po której operowanie *Batorego* na transatlantyckim szlaku stało się niemożliwe, ale i nagminne gesty nieprzyjaźni i bezprawia, jakimi darzono białoczerwoną banderę w portach USA, Wielkiej Brytanii i Kanady – dopisano „atak amerykańskich korsarzy i ich czangkajszekowskich pachotków”. Akt agresji „kuomintangowskiej kliky”, który komplikuje i tak powikłaną sytuację międzynarodową regionu, prowadząc do eskalacji napięć i narastania zagrożeń. Stymuluje kolejne źródła konfliktów, których tam – krzyczały nagłówki wszystkich polskich gazet – wokół Korei, Birmy, Wietnamu i komunistycznych Chin, nie brakuje.

Jakby na owe zdarzenie nie patrzeć – pozostawiając bez komentarza charakterystyczną dla tamtych dni retorykę, której bogactwo inwektyw i przerysowań widoczne jest aż nadto – powszechne oburzenie gangsterską akcją żołnierzy Czang Kai-szeka zdawało się być zrozumiałe i słuszne. Zatem, aby naszkicować tło i możliwie lepiej przybliżyć okoliczności dramatu, tytułem wprowadzenia, kilka słów o Tajwanie, jego dyktatorskim przywódcy i owym skrawku Dalekiego Wschodu, oglądanym przez pryzmat początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku.

Nie chcąc sięgać w dzieje wyspy głęboko, dość łatwo daje się zauważyć, że Formoza – tak bowiem w 1590 roku nazwali swe odkrycie portugalscy żeglarze – nieomal zawsze wzbudzała mnóstwo zainteresowań sąsiadów i wędrowców z dalekiego świata, a próby jej zdobycia i przejęcia kontroli nad rozdzielającą kontynent cieśniną Fujian ponawiano wielokrotnie, czyniąc to często i zazwyczaj skutecznie. Co pewnie oczywiste, jako pierwsi podbijają wyspę Chińczycy, potem Tajwan staje się pirackim gniazdem oraz miejscem odosobnienia awanturników i skazańców z prowincji Fujian i Guangdong, po nich pojawiają się Europejczycy: wspomniani już wysłannicy Lizbony, Holendrzy i Hiszpanie. Ten stan rzeczy nie trwa jednak długo.

Już w roku 1662 na wyspę przeprowadza się chiński kondotier Zheng Chenggong (znany też jako Koxinga), który przegania obcych, przejmując cesarskie godności, po czym zakłada udzielne państwo tajwańskie. Kres 21-letniej epizodycznej niepodległości i samodzielności Zheng Chenggonga kładą wojownicy mandżurskiej dynastii Qing, którzy ruszają na wody cieśniny, zdobywają wyspę, traktując ją za historyczną część terytorium Chin. Na przeszło dwieście lat uzależniają Tajwan od Pekinu i Państwa Środka. W roku 1895, po przegraniu wojny i podpisaniu traktatu kapitulacyjnego w Shimonoseki, Chiny tracą wyspę na rzecz Japonii. Ekspansjonistycznego mocarstwa, które przez pół wieku, aż do zakończenia drugiej wojny światowej, podejmować będzie działania pacyfikacyjne, próbując przekształcić zdobyczą w kolonię oraz złamać „kontynentalnego ducha narodu”.

Wyzwolenia Formozy spod okupacji japońskiej dokonują oddziały amerykańskie. Pomimo zakończenia operacji militarnych i ogłoszonego pokoju, żołnierze spod znaku białej gwiazdy pozostają na wyspie, oczekując na rozwój wydarzeń. Na wynik trwającej na pobliskim „mainlandzie” wojny o władzę, która zajmuje, wspomaganą przez komunistyczną partyzantkę, Armię Ludową i wojska Kuomintangu. Ciągące

się do jesieni 1949 roku bratobójcze biwoty i potyczki przesądzą ostatecznie o przyszłości wielkich Chin i małej, leżącej na ich kresach wyspy. Zwycięski dowódca niosących czerwony sztandar sił ludu generał Zhu De rozprasza bowiem wojska Czang Kai-szeka (przywódcy reakcyjnego odłamu Kuomintangu, mocnego człowieka chińskiej armii, generalissimusa i urzędującego prezydenta), potem spycha ku gładkim brzegom morskiego przesmyku, w końcu – zmusza do ucieczki. Stwarza konieczność zorganizowania ryzykownej, rzadko spotykanej skali przeprawy i szukania wraz z dwoma milionami uchodźców schronienia na Tajwanie. Sztuka, czy też ewakuacyjna eskapada, szczęśliwie się udaje. Czang Kai-szek ląduje na wyspie, obsadza ze swym rządem stołeczne Tajpej, nawiązuje kontakty z grupą amerykańskich doradców i wojskowych. Pierwszego października 1949 roku, na wieść, że Mao Tse-tung proklamuje powstanie Chińskiej Republiki Ludowej, który to akt zamyka wczesny okres powojnia, wpisując się w polityczny kształt tej części Dalekiego Wschodu na lata.

Tymczasem, wbrew oczekiwaniom i nadziejom, zakończenie wojny „chińsko-chińskiej” nie uspokaja regionu, zaś amerykańska obecność i militarno-polityczny „parasol”, którym ochrania się wyspę i nacjonalistyczny rząd Czang Kai-szeka powodują jedynie, że generalissimus czuje się wciąż silny, wierzy w swe możliwości, nie odrzuca myśli kontynuacji walki i triumfalnego powrotu na kontynent. Cicha wojna trwa zatem dalej. Czang Kai-szek, który ma w swoim ręku nie tylko Tajwan, ale blokującą ujście Jangcy i dostęp do Szanghaju grupę wysp Tai-shan oraz leżącą zaledwie pięć mil od brzegów Ludowych Chin wyspę Quemoy i rozdzieloną 30-milowym pasem wody wyspę Matsu, kontroluje przyległe akweny skutecznie i ściśle. Utrudnia żeglugę tym, którzy zmierzają ku portom wroga, próbując podejmować wymianę towarową z Chinami i wspierać „czerwone rządy” Mao. Pomimo że eskalacja napięć i szykan jest względnie powolna, wiosną 1953 roku dochodzi do zaskakującej świat decyzji. Prezydent Republiki Chińskiej (inaczej mówiąc Tajwanu), ogłasza blokadę morską kontynentu, zapowiadając, że każdy zbliżający się frachtowiec zostanie ostrzelany, bądź zatrzymany. Ostrzega, że deklaracja nie ma nic z czczych pogroźek, jest poważna i wchodzi od razu w życie, a międzynarodowe konwencje i kolor wiszącej na rufie bandery, nie

mają dla sprawy znaczenia. Kilka tygodni później, kiedy agencje prasowe doniosły, że pierwsze pływające ku brzegom Chin statki (liniowce z Włoch, Danii i Wielkiej Brytanii) zostały zastopowane, przekonano się, że generalissimus nie zamierza żartować. Rzucone rozkazy będą wykonywane z żelazną konsekwencją, a spokój na Morza Chińskie nie zawita prędko.

Pośród państw dążących do rozwinięcia stosunków handlowych z Chińską Republiką Ludową oczywisty prym wiedzie Związek Radziecki, jakkolwiek w grupie tej znajduje się też Polska, a z nią bodaj wszystkie tak zwane kraje demokracji ludowej, dla których kontakty te stanowią wyraz „pokojowego współżycia narodów”. Internacjonalistyczny obowiązek – pozostając już w kręgu słownictwa tamtych lat – któremu w żadnym razie nie zamierzano uchybić. Należy przypuszczać, że aprobująca podobne stanowisko strona polska swój egzamin z nowo kreowanych sojuszy zalicza celująco. Najpierw bowiem, już 27 czerwca 1950 roku, opuszcza gdyńską keję i otwiera relację do Chin, dowodzony przez kapitana Bohdana Jędrzejewskiego, motorowiec *Warta*, potem zaś, 19 listopada 1951 roku powołane zostaje w Tien-Tsinie (z oddziałem w Gdyni) Chińsko-Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych SA. Spółka żegluga, na rynku międzynarodowym nazywane Chipolbrok, która nie bacząc na „wymachującego szabelką” Czang Kai-szeka zajmie się aranżacją regularnych połączeń pomiędzy portami Ludowych

Chin i Gdyni, eksploatując na linii nie tylko tonaż własny, ale i dzierżawiony, obcy.

Późną wiosną 1953 roku operatorzy wspomnianego Chipolbroku zaczynają rozglądać się po rynkach frachtowych, poszukując zbiornikowca, którym mogliby przewieźć około 12 tysięcy ton nafty „oświetleniowej” – jak pisze się w ofertach – z rumuńskiej Konstancy do nieokreślonego na razie portu w centralnej części Chin. Zważywszy przedstawione uwarunkowania można się dziś domyslać, że znalezienie chętnego na podobny kontrakt nie było łatwe. Najprawdopodobniej na chińskie propozycje nie odpowiedział nikt, skoro zwrócono się do kierownictwa Polskich Linii Oceanicznych. Armatora, który nie tylko sytuację Chińczyków doskonale rozumiał (skądinąd obie firmy rozdzielały piętra tego samego biurowca), ale i miał w swej flocie potrzebne im statki. Dwa spore, acz nienajlepszej kondycji, sterane wiekiem tankowce, których jedyną wadą było to, że oba na daną chwilę okazywały się nieosiągalne. Pierwszy z nich – m/t *Karpaty*, obsługiwał linię czarnomorską, zaopatrując w paliwa krajowe „cepeeny”, zaś drugi – s/s *Praca*, który kilkanaście miesięcy temu odbył już rejs do Szanghaju – od prawie roku stał w antwerpijskiej stoczni, gdzie 31-letniego, zakupionego w październiku 1951 roku od armatora panamskiego „staruszka” próbowano wyremontować i generalnie odnowić. Uczynić zdolnym do najdalszych podróży, drogi na krańce świata nie wykluczając.

Zbiornikowiec *Praca* w Gdyni pod polską banderą.

Fot. Janusz Uklejewski



Z początkiem czerwca zapada ostateczna decyzja. PLO i Chipolbrok podpisują umowę czarterową, uzgadniając, że zakupioną przez Chiny naftę przewiezie w swych zbiornikach *Praca*. W sposób wiążący potwierdza się, że w pierwszych dniach lipca, zaraz po opuszczeniu Belgii, statek uda się na Morze Czarne i ustalone zlecenie wykona.

– Na *Pracę* zaokrętowałem jako trzeci oficer. Było to latem, a dokładnie w lipcu 1952 roku – wspomina Aleksander Tamborski, absolwent szczecińskiej Szkoły Morskiej z rocznika 1950, kapitan żegluga wielkiej, od 1992 roku, emeryt. – Do Antwerpii dostałem się starym *Helem*, a mój statek cumował w stoczni i znajdował się w fazie wstępnego rozgrzebywania. Faktycznie wyglądało to nieciekawie. Robota szła jak z kamienia, brakowało materiałów i części, które musiano na miejscu dorabiać, a przyglądając się pracom kadłubowym można było znów odnieść wrażenie, że oni ten statek budują od nowa. Przez okrągły rok – tyle bowiem w sumie na tej Skaldzie staliśmy – wymieniono wszystko, co wymienić się dało.

Pierwszego lipca 1953 roku dowodzący tankowcem kapitan Leonard Wąsowski – absolwent ostatniego, przedwojennego kursu Szkoły Morskiej w Gdyni – ogłasza dzwonekami manewry, polecając sklarować trap, podać na holownik grubą linę holu i odrzucić cumy. Nie wiele potem, sunący pod balastem statek przechodzi przez służby Antwerpii, kieruje się na światła Dover i kanał La Manche, po czym rusza na letnie, peł-

Aleksander Tamborski na początku lat 60-tych jako pierwszy oficer.

Fot. zbiory Ryszard Leszczyński



Pierwszy lipca 1953 roku. Zbiornikowiec *Praca*, opuszczający Antwerpię, zatrzymuje się w służbie Murdoch. Na mostku z prawej kapitan Leonard Wąsowski i obok trzeci oficer Aleksander Tamborski.
Fot. zbiory Ryszard Leszczyński

ne sennego spokoju morze. Po osiemnastu dniach żegluga osiąga przybrzeże Rumunii, wysokość Constancy i jej bazę bunkrową. Na razie zatrzymuje się na redzie. Moczy kotwicę w krótkim, kilkunastogodzinnym postoju, by już następnego dnia przeciągnąć się do kei, gdzie przez pełne sześć tygodni trwać będzie czyszczenie zbiorników. Dokładne mycie, płukanie, wycieranie do sucha i białego błysku, a po zakończeniu operacji, napełnianie tanków... benzyną lotniczą. A więc nie bezpieczną, jak naiwnie sądzono, mającą oświetlać naftą, a służącym do napędu odrzutowców paliwem. Ładunkiem zdecydowanie strategicznym – o czym mało kto z załogi tankowca wydaje się mieć pojęcie – który bywa źródłem zainteresowania zachodnich wywiadów i może stać się solą w oku polujących na statki, blokujących coraz konsekwentniej brzegi kontynentu wojaskowych Czang Kai-szeka.

Najprawdopodobniej 26 lub 27 sierpnia 1953 roku s/s *Praca* znowu pojawia się na Morzu Czarnym, obiera kurs na Bosfor i Dardanele, tym razem zmierzając w kierunku egipskiego Port Saidu. Do piaszczystych wrót Kanału Sueskiego, które przekracza pierwszego września, dzień później wychodząc na Zatokę Sueską, a potem na Morze Czerwone. Po minięciu Bab-al-Mandab, Zatoki Adeńskiej, Sokotry, statek rozpoczyna trawersatę zaciągniętego wczesnojesiennym monsunem Oceanu Indyjskiego, prac uparcie na wschód ku cieśninie Malakka. 25 września kapitan Leonard Wąsowski jest na jej południowym krańcu, stopuje na kotwiczowisku brytyjskiego Singapuru, oczekując na

dostawę bunkru, wody i prowiantu. Zapasów, które pozwolą spokojnie dotrzeć do wybrzeży Chin, przestać czas wyładunku i osiągnąć Singapur ponownie, zbierając się w drogę do kraju.

Półtorej doby później tankowiec zbiera pokryte mułem kotwice, wykręca, daje „całą naprzód”, pozostawiając niknące Miasto Lwa za rufą. Obejmujący poobiednią wachtę drugi oficer, Chińczyk, Yao Miao-chu rozkłada mapy, wysłuchuje instrukcji kapitana Wąsowskiego, zabierając się za wykreślanie drogi do Szanghaju.

– Second, to nie ma być routa najkrótsza – zauważa dowódca – a maksymalnie bezpieczna. Rozumie pan...? Trzeba więc poprowadzić ją jak najdalej na East, na Babuyan Channel, robiąc prawie łuk w pobliżu Tajwanu. W taki sposób, myślę, przedostaniemy się na „czyste” wody i unikniemy niepotrzebnych nerwów. Przejdziemy poza strefę zasięgu ich rajdów, poza pasma kontroli, pozostając niezauważeni. A o to nam przecież chodzi. Jasne wszystko, prawda...?

Mężczyzna kiwa głową, mówi, że rozumie. Nie przypuszcza, niestety, że kapitańskie nadzieje wkrótce okażą się mrzonką, a o szansach spełnienia nie będzie już mowy. Statek – choć kapitan Wąsowski i jego oficerowie nie są tego świadomi – jest nieustannie namierzany i śledzony. Odpowiednie służby notują każdą zmianę kursu, każdy ruch, oczekując tylko, kiedy tankowiec osiągnie sektor „zero”. Kiedy podejmie na „linię strzału” i okaże się osiągalny dla tajwańskich okrętów.

Jest niedziela, czwarty dzień października 1953 roku, godzina siedemnasta.

Mając wciąż słabiutki wiatr i względnie dobre warunki pogodowe s/s *Praca* przemierza Morze Południowocchińskie. Znajduje się na pozycji 122 stopnie 45 minut długości geograficznej wschodniej i 027 stopni szerokości geograficznej północnej. Dochodzi do punktu leżącego 125 mil na wschód od południowych obrzeży Tajwanu.

– Na mostek przyszedłem gdzieś przed osiemnastą – opowiada kapitan Tamborski – aby zwyczajowo zastąpić pierwszego oficera, który w tym czasie szedł na kolację. Rozejrzałem się po trawersach. Było spokojnie i nic wokół. Co prawda już wcześniej, na porannej wachcie oglądało się przelatujące samoloty zwiadowcze noszące znaki US Air Force i lotnictwa Republiki Chińskiej, ale na tych wodach, na tych morzach, nie było to nic niezwykłego i nie budziło już mocniejszych reakcji. W jakiejś chwili jednak, dość niespodziewanie, na horyzoncie pokazały się szare sylwetki dwóch idących z dużą szybkością kontrtorpedowców. Stojący przy sterze marynarz zażartował: „Ooo, panie Trzeci! Jadą po nas...”.

Rosnące w oczach, rozcinające pieńście wodę „wojenniaki” kilka minut później podchodzą w pobliże burty tankowca, polecając odstawienie maszyn. Nakazują natychmiastowe zatrzymanie statku w celu poddania się kontroli.

– Kapitan Wąsowski rozkaz zignorował. Odpowiedział, że żądania takie są bezprawne, bo statek znajduje się na międzynarodowych wodach, pływa pod banderą suwerennego państwa i nikt nie może mu podobnych komend dyktować. Kiedy dowódca okrętu powtórzył rozkaz, kategorycznie ostrzegając, że zaraz otworzy ogień, a obsługa broni pokładowej zajęła miejsca przy działkach, kapitan odpuścił. Pchnął dźwignię telegrafu na „stop”. Ustawił statek w dryfie.

Teraz wszystko zdaje się toczyć żywiej. Czując się wygranymi, wojskowi wydają kolejne polecenia żądając, aby na ich burcie pojawił się pierwszy oficer. Jadąc, ma zabrać dziennik okrętowy, manifesty ładunkowe i resztę papierów wydanych w Constanzy, bo to ich właśnie interesuje.

– Opuściliśmy szalupę. Z racji pełnionej funkcji całe to wodowanie nadzorowałem – mówi kapi-

tan Aleksander Tamborski – a podczas przejścia do kontrtorpedowca dowodziłem jej obsadą. Tam nie staliśmy długo. Chief Zdzisław Hackel przeszedł na ich pokład, gdzie go od razu zatrzymali, a do naszej łodzi wskoczyło 20-25 uzbrojonych chińskich marines, każąc brać kurs na *Pracę*. Wieść się na nasz tankowiec...

Po dobieciu do burty żołnierze momentalnie wdzierają się na statek. Chwilę później opanowują mostek, maszynę, ustawiają się w przejściach i korytarzach, w końcu zbierają w mesie „siedemnastkę” będących członkami załogi Chińczyków, zamykając ich i nie pozwalając na jakąkolwiek swobodę. Aresztują też kapitana.

– Ja jeszcze o tym nie wiedziałem, bo raptem zerwał się wiatr, urosła fala, zaczęło robić się ciemno i pojawiło się sporo kłopotów z wciągnięciem do góry szalupy. Gdy ta była wreszcie na miejscu, przywołano mnie na mostek polecając, aby zaprowadzić statek na Tajwan. Aby – pod nieobecność kapitana i pierwszego oficera (drugiemu nie ufano, bo był Chińczykiem) – wytyczył kurs na Kaohsiung i trzymał do osiągnięcia tego portu wachtę. Po niepełnej dobie, zostawieniu na trawersie filipińskiego atolu Batan i minięciu wód cieśniny Bashi, zbiornikowiec staje, spędzając noc na redzie Kaohsiungu. Następnego dnia, wczesnym ranem na trapecie pokazuje się policja. Odbывa się rutynowa, choć pobieżna inspekcja, sprawdzanie wiezionej przez statek „nafty”, zabiera się przetrzymywanych w mesie, nieustannie pilnowanych Chińczyków. Po ich zejściu, przez parę godzin trwa niepokojąca, siejąca zagadkowość cisza. Późnym popołudniem wszystko się jed-

nak zmienia, a wokół burty *Pracy* robi się hałaśliwie i żywo. Najpierw bowiem cumują trzy nieduże, liczące po półtora, dwa tysiące ton bunkierki, potem ekipy żółtoskórych pumpermanów podłączają przygotowane wcześniej węże, biorąc się za uruchamianie zaworów, po czym... rozpoczyna się wyładunek. Przepompowywanie, czy raczej rabowanie przeznaczonego do Szanghaju paliwa.

– Pamiętam, że wieźliśmy też jakiś ładunek suchy – dodaje kapitan Tamborski – ale i to oczywiście zabrano. Wyciągnięto razem z tą „naftą”...

Operacja osuszania 28 tanków zajmuje około czterech dni, po których przypląwa motorówką pilot, nakazując przygotowanie maszyny. Zaraz też statek przeciąga się do środka, rzuca obie kotwice, ustawiając na „beczkach” pomiędzy dwoma lotniskowcami US Navy, które do portu weszły wcześniej.

– To właśnie wtedy zabrano nam dokumenty (książeczki żeglarskie), pokład opuścili przywiezieni z kontrtorpedowca marines, a ich rolę przejęli umundurowani żandarmi ze służb ochrony portu. Nader sumienni, choć nie dokuczliwi, w stosunku do załogi zachowujący się prawie przyjaźnie, w każdym razie „correct”, będący przy nas – jak przedtem przy Chińczykach – ciągle. W dzień i noc, w dni zwykle, święta i niedziele, okupując statek przez 5 (!!!) miesięcy. Do końca lutego 1954 roku. To rzeczywiście dużo – zauważa kapitan Tamborski – i prawdę mówiąc trudno było przypuszczać, że aż tyle tego będzie. Że tak długo będą nas bez słowa wyjaśnienia trzymali. Zresztą, skoro wspominam pilnujących nas, skądinąd nieuzbrojonych żandarmów, przypomnę może tych, których zapamiętałem. Któr-

Tajwański niszczyciel *Tan Yang*, który zatrzymał polski zbiornikowiec.

Fot. Internet



rzy tkwią mi w pamięci do dziś. Jednym z najbardziej nam znanych był pewnie pułkownik Czang. Mówiący perfektnie po rosyjsku, ponoć swego czasu pełniący obowiązki attaché wojskowego ambasady w Moskwie, pogodny, lubiący przysiąść i pogaworzyć. To od niego usłyszeliśmy, że naszą „Pracę” miano na „oku” już od cieśniny Malakka, czy nawet Suez. Że i tak nigdzie nie udało się nam uciec, bo byliśmy tropieni, wypatrywani i szukani, praktycznie bez możliwości manewru. Drugą taką osobą, osobowością, był podpułkownik Wang Car-men. Człowiek dużego intelektu i kultury, poliglota operujący kilkoma językami (znał angielski, francuski, japoński, parę naryczczy chińskich), pod koniec naszego pobytu na wyspie nieźle dający sobie radę z polskim. Imponował darem i umiejętnością rozumienia nas bez kłopotów, potrafiąc zadziwić tempem uczenia się i przyswajania nowej wiedzy...

Fakt porwania i pirackiego uprowadzenia polskiego zbiornikowca – jak już wspomniano wcześniej – zauważony jest w kraju i świecie, odbijając się grubą czcionką po nagłówkach czasopism i gazet. Co zrozumiałe, prawie natychmiast reaguje rząd i Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Jego szef, dr Stanisław Skrzyszewski, rezydujący przy ONZ-cie ambasador Juliusz Katz-Suchy. Ten czwartego listopada 1953 roku obsypuje słowami krytyki koła godzące się na bezkarne akty agresji Kuomintangu, docierając ze sprawą napaści na s/s *Praca* na posiedzenie Komisji Politycznej Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych. Występuje na forum, gdzie wysłuchują go dyplomaci, dziennikarze i obserwatorzy, a nagłośnień dramatyzmu przybiera swe apogeum.

– Chcę oświadczyć – grzmiał w owym przemówieniu minister – iż jesteśmy w posiadaniu dowodów potwierdzających, że w napadzie brały udział amerykańskie jednostki lotnictwa. Ponadto istnieją bezsporne fakty wykazujące, że rząd Stanów Zjednoczonych nie jest zdolny uwolnić się od odpowiedzialności za ów piracki atak, o czym strona polska, 26 października 1953 roku, w stosownej, drugiej już nocy informowała, ostro protestując i żądając zwrotu statku z załogą i ładunkiem. (...) W imieniu rządu polskiego stwierdzam więc, że nie zaprzestaniemy starań o zwolnienie statku z kuomintangowskiej niewoli, podtrzymując w dalszym ciągu swe żądania, aby Stany Zjednoczone podjęły wszelkie kroki do tego wiodące. Rząd polski zastrzega sobie również prawo dochodze-

nia wszelkich roszczeń z tytułu strat wynikłych w następstwie tego porwania. Żądania nasze zgodne są z zasadami międzynarodowego prawa i wynikają z prawa narodów do prowadzenia pokojowej żeglugi na otwartych morzach...

Tymczasem jednak mija kolejny miesiąc, potem drugi, trzeci i czwarty. Wloką się czas bardzo źle wpływa na samopoczucie załogi. Ciężka, ponura atmosfera rozciąga się przez korytarze i mesy, udziela się wszystkim, męcząc bez wyjątku i chyba jednako.

– Na statku robiło się koszmarnie – opowiada Tamborski. – Nie było gazet, książek, nie mieliśmy też żadnego kontaktu z rodzinami i krajem. Mieliśmy za to nieźle – jak na tamte warunki – jedzenie (przez cały okres nie opuszczało kuchni dwóch chińskich kucharzy) oraz rozklekotany projektor i dwa filmy: „Iwan Iwanowicz gniewa się” i „Zaorany ugor”, które siłą rzeczy oglądaliśmy na okrągło. Ale jednego dnia, a było to już – jeśli wciąż dobrze pamiętam – w ostatnim tygodniu lutego, zapowiedziano nam, że pojedziemy do miasta. Zaprasza się nas do kina. Polecono zatem podać to do wiadomości ogółu, zrobić zbiórkę przy trapie i czekać na autobus. Zebraliśmy się. Poza drugim mechanikiem Grzegorzem (nazywanym też Griszą) Romanowem i jednym smarownikiem, którzy pilnowali maszyny, byli wszyscy. Cała 28-osobowa załoga. Niestety, nikt z nas wtedy nie przypuszczał, że to gra i podstęp. Że opuszczając burtę tankowca, nigdy już na niego nie wrócimy, tak kończąc pewien etap naszego pobytu na Tajwanie.

Zaskoczeni niespodziewanym spplotem zdarzeń, mężczyźni ulokowani zostają w małym, podrzędnym hoteliku w Kaohsiungu. Są zdezorientowani, sytuacja staje się coraz bardziej nerwowa, rośnie niepokój i napięcie, zwłaszcza, że wśród załogi nie ma już kapitana Leonarda Wąsowskiego, którego parę dni przed „wyprawą do kina” zabrano (ponoć do szpitala), nie informując nikogo, co się z nim dzieje.

– W tym hotelu byliśmy jednak tylko 4-5 dni, bo potem przeniesiono nas do jakiegoś willi opodal jednostki US Air Force, w której stołówce otrzymywaliśmy posiłki. Chodziliśmy tam codziennie – wspomina były trzeci oficer *Pracy*, kapitan Tamborski – codziennie oglądając wybity wielkimi literami napis: „Kontakt z komunistami zabroniony”. Najwidoczniej ktoś sobie o tym w dobrą chwilę przypomniał, skoro kilka dni później wywieziono nas 20 kilometrów poza Kaoh-

siung i zakwaterowano w szkole. W dużej sportowej hali, w której przyszło nam spędzić ponad trzy miesiące. Nasze rzeczy ze statku przywieziono tam wcześniej. W sumie nie było tak źle, wszystko toczyło się inaczej i odmiennie miało już czas.

W połowie czerwca, a więc po przeszło siedmiu miesiącach uwięzienia, marazm szarej, męczącej codzienności przerywa elektryzująca marynarzy wiadomość: odbędą się przesłuchania.

Ma dojść do formalnych spotkań, których efektem staną się ustalenia i decyzje likwidujące problem, który dotąd wydawał się nie do rozwiązania.

– Faktycznie, zaraz po tej zaskakującej, ale i dającej do myślenia informacji zaczęto wzywać wybranych członków załogi na indywidualne rozmowy, podczas których padały propozycje podpisania azylu. Gdzie nagabywano, aby jechać stąd nie do Polski, a do Stanów i tam układać swoje życie od nowa. Ci, którzy na taką propozycję przystawali, byli już separowani, traciliśmy z nimi kontakt i zabierano ich do hotelu „Four Seas Family Club”, skąd po załatwieniu jakichś dodatkowych formalności odlatywali do Ameryki. O ile się nie mylę, prośbę o azyl wystosowało dwunastu. Wśród nich byli: kapitan Leonard Wąsowski, pierwszy oficer Zdzisław Hackel, starszy mechanik Stefan Wojtkowski i jego zastępca Grisza Romanow, elektryk Zygmunt Żmudziński, starszy marynarz Adam Bednarek, smarownik Jan Hausa, ochmistrz Tynfowicz i jeszcze czterech, których nazwiska wyleciały mi po latach z głowy. (...) Ale na tych niespodziankach bynajmniej się nie skończyło. To nie był jeszcze, niestety, koniec. Po tygodniu, a może nieco później, zawieziono mnie bowiem do lokalnego sztabu marynarki wojennej i – jako jedynego oficera pokładowego, bo kapitan i chief podpisali azyl – postawiono przed sądem. Przed grupą wyższych wojskowych, którzy nie tyle sądzili, może mnie, co całe zdarzenie. W przeczytaniu przez ów Trybunał oświadczenia było więc, że statek *Praca* zostaje zarekwirowany i przekazany siłom Kuomintangu, ponieważ złamał blokadę, usiłując – pomimo zakazów i ostrzeżeń – przewieźć do komunistycznych Chin ładunek. Prawdę powiedziawszy było to trochę dziwne, bo niewiele przedtem pułkownik Czang dawał nam do zrozumienia, że w krótkim czasie będziemy zwolnieni. Sugerował, że tankowiec popłynie do Hongkongu, gdzie uzupełniona zostanie przysłana z kraju na miejsce

Chińczyków i azylantów załoga, zaś sam statek powróci do Europy. W ten sposób znajdziemy się w Gdyni. Tam skończy się ta podróż.

W pierwszych dniach lipca 1954 roku władze Tajwanu postanawiają pozwolić Polakom na opuszczenie wyspy. Zgadza się – naciskani przez światową opinię publiczną, ale i przedstawicieli Szwedzkiego Czerwonego Krzyża – ażeby ci, którzy deklarują chęć powrotu do Polski, mogli to bez przeszkód uczynić.

– Dowiedzieliśmy się o tym ósmego, albo dziewiątego lipca... – przywołuje tamte dni kapitan Tamborski. – Wtedy bowiem jeden z naszych „opiekunów” oświadczył nam, aby pakować się, bo za dwie godziny będzie czekał na nas autobus. Spakowaliśmy się migiem. Będąc na dworcu, czekając na pociąg do Tajpej powiedziano nam, że wracamy do kraju. Że w Tajpej czeka już na nas delegat Szwedzkiego Czerwonego Krzyża i samolot. Oczywiście, cieszyliśmy się ogromnie, to było przeżycie, a radość tę nawet trudno byłoby mi opisać. No, a potem był przelot do Hongkongu i Bangkoku, gdzie mieliśmy dobiec czy dwie przerwy, stamtąd zaś SAS-em – via New Delhi, irański Abadan, Rzym, Zurich i Kopenhagę – dostaliśmy się do Sztokholmu. Po spotkaniu z władzami polskiej ambasady i krótkim odpoczynku, już naszym LOT-em, piętnastego lipca wróciliśmy do Gdańska. Byliśmy w domu...

Uroczystości powitalne na wrzeszczańskim lotnisku utrzymane są w oprawie charakterystycznej dla ówczesnych czasów. Jak relacjonował dzień później skrupulatny reporter „Dziennika Bałtyckiego”, powracających witają więc: sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR Henryk Grochulski, przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Stanisław Szmidt oraz przedstawiciel Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żegluga Henryk Sługocki; wzruszeni marynarze mają „blade i zmęczone, świadczące o trudach niewoli twarze, na ustach zaś uśmiech szczęścia”, a kulminacją ceremonii jest pewnie moment, kiedy stojący na stopniach samolotu palacz Bolesław Świerczek mocnym głosem pozdrawia zgromadzonych, krzycząc radośnie: „Niech żyje Polska Ludowa”. Wyrażając jedynym emocjonalnym zawołaniem to, co w nieco szerszym wywodzie przedstawił oficer kulturalno-oświatowy Adam Lewandowski, dziękując przedtem za serdeczne przyjęcie i walkę o zwolnienie załogi.

– Od pierwszej chwili – mówił – działający na rozkaz amerykańskich imperialistów czangkajszekowscy oprawcy zmuszali nas terrorem do wyrzeczenia się ojczyzny. Nie udało się im jednak złamać ducha większości załogi, która przepełniona gorącą miłością ojczyzny uparcie walczyła o powrót do kraju.

* * *

– Zacznijmy od tego, że tam żadnego terroru nie było... – komentuje słowa swego dawnego „kaoszczaka” Aleksander Tamborski. – To prawda, zamknięcie, odcięcie od świata mogło być uciążliwe, niemniej całego pobytu na Tajwanie nie powinno się odbierać w kategoriach dramatu. A co do azylu...? Po prostu, kto chciał, wybierał „wolność”, brał bilet i wyjeżdżał. Nikt nikogo do niczego nie zmuszał. Tak to wyglądało. Wspominając natomiast tego „kaoszczaka” – podoficera z WOP-u, po siedmiu klasach szkoły podstawowej, odpowiednich kursach i politycznych szkoleniach, które otworzyły mu drogę do floty – warto może dodać, że była to wyjątkowo paskudna postać. Przed przyjściem na *Pracę* był on bowiem „politrukiem” na *Darze Pomorza*. I to właśnie jemu komendant fregaty Stefan Gorazdowski „zawdzięcza”, że musiał opuścić kapitański mostek, i że na pięć lat pozbawiono go prawa pływania. (...) Robiąc bilans tego uprowadzenia powiedzieć więc można, że straciliśmy niezły jeszcze, wyremontowany generalnie statek oraz siedemnastu Chińczyków, którzy pozostali na Tajwanie i dwunastu naszych, którzy poprosili o azyl. Do Polski, jak wiadomo, powróciło nas osiemnastu. W tym samolocie byli więc ze mną: radiooficer Zbigniew Wiczorek, jego asystent Leonard Wiczyński, felczer Edward Sworczak, starszy marynarz Zbigniew Krogulski, palacze Bronisław Wijatkowski i Jan Cielibała, młodszy marynarze Jan Iwan, Czesław Kwaśniewski, Bolesław Stańczyk i Rafał Antończyk, pomocnicy palacza Leopold Celujka i Bolesław Świerczek, smarownicy Mateusz Malczak i Mieczysław Krelski, kucharz Stanisław Twardowski, pomocnik stewarda Kazimierz Cel oraz ten od „kultury”, czyli oficer ds. k/o Adam Lewandowski. I tę „osiemnastkę” tak uroczystie fetowali, najpierw na gdańskim lotnisku, potem na spotkaniu w gdyńskim Domu Marynarza i podczas akademii z okazji 10-lecia PRL-u.

– No właśnie. Na tej rocznicowej gali, która odbyła się 21 lipca 1954 roku

w sali Teatru „Wybrzeże”, ówczesny minister żegluga Mieczysław Popiel udekorował za – jak to podkreślił – „bohaterstwo i godną postawę Polaka patriotę” pańskich kolegów z tajwańskiej niewoli. Udało mi się wyszperać, że – między innymi – Order Sztandaru Pracy II klasy otrzymali: „kaoszczak”, felczer, strażak i palacz Świerczek, a Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski radiooficer i kolejny palacz. O panu nie ma tam nigdzie słowa. Dlaczego...? – pytam.

– Bo mnie, widzi pan – odpowiada kapitan Tamborski – odznaczono również. Tyle, że w dość osobliwy sposób. Otóż ja, jako jedyny z tej grupy zostałem zwolniony z pracy. Straciłem swoją posadę w PLO.

– Jaki był tego powód?

– Postawiono mi dwa zarzuty. Pierwszy z nich, to okazywana lojalność wobec kapitana Leonarda Wąsowskiego, którego rozumiałem, nie potępiając bynajmniej jego kroku. Tak się składało, że trochę z nim rozmawiałem i z rozmów tych wiem, że całą wojnę spędził on w obozie. „Teraz po utracie statku – mówił mi kapitan – na pewno mnie zamkną. Ja już panie Trzeci siedziałem. Znam tego smak i nie mam zamiaru siedzieć znowu...”.

– A drugi zarzut?

– Drugi był troszkę grubszego kalibru, bowiem gdzieś tam doniesiono, że ponoć wahałem się czy wracać do kraju? Rozważałem – chociaż na to żadnych dowodów nie miano – czy może nie dołączyć do tej amerykańskiej „dwunastki”?

– Co stało się potem?

– Przez rok pracowałem na holownikach w gdyńskim porcie, próbując się odwoływać. Nie dawało to jednak nic. I wtedy zdecydowałem się napisać – pomimo że nie byłem członkiem partii – list do Bieruta. Bezpośrednio na jego ręce. Usiadłem i napisałem. Poskutkowało. Do PLO zjechała specjalna komisja, narobiło się sporo zamieszania, szumu i przyjęto mnie z powrotem. Nawet dostałem awans na Drugiego...

– Ile lat, kapitanie, spędził pan na morzu?

– Uzbierało się czterdzieści dwa. Pływałem do pierwszych miesięcy 1992 roku, kiedy to odprowadziłem na „zyletki”, do stoczni złomowej w Pakistanie, pezetemowski masowiec *Dolny Śląsk*. Sam po tym rejście skończyłem swoją służbę także. Teraz te moje morza oglądam więc tu, ze Skweru Kościuszki. Z gdyńskiego nabrzeża, przy którym stoi mój pierwszy statek – *Dar Pomorza*. To też niezłe miejsce. Niech mi pan wierzy... ●

Zbiornikowiec s/s „Praca”

Pojemność 8410 BRT / 4681 NRT, nośność 12 020 DWT; wymiary 141,6×18,35×8,4 (10.6 przy pełnym załadunku) m; napęd: parowy, maszyna tłokowa podwójnego rozprężenia (3-cylindrowa) firmy Hooven, Owens, Rentschler & Co. (Hamilton, Ohio); moc 3200 KM (nominalna 662 KM), prędkość maks. 9 w.; 2 pokłady, 28 zbiorników (wt. 10 międzypokładowych), 1 ładownia; załoga 46 ludzi.

Zbudowany w amerykańskiej stoczni Northwest Bridge & Iron Co. w Portland (Oregon) jako drugi z siedmiu statków tego samego typu (numer budowy 41, ukończony w lutym 1921) pod nazwą *Swiftarrow*. Owe statki (od pierwszej jednostki nazwane typem „Swiftsure”) zostały zamówione jeszcze pod koniec I wojny światowej przez państwowego armatora Emergency Fleet Corporation. Na wczesnym etapie budowy zamówienie zostało anulowane, potem przejęte na koszt stoczni, i ostatecznie statki ukończono dla Swiftsure Oil Transport Co. z Nowego Jorku. *Swiftarrow* (numer rejestrowy O/N 221041) zmieniał później kilkakrotnie właściciela (zachowując nazwę i amerykańską banderę): od 1924 była to spółka New England Oil Co., od 1930 kolejne firmy koncernu C. D. Mallory & Co. Inc. (Boat Owning & Operating Co., następnie od 1938 *Swiftarrow Steamship Co.*, a od 1940 *Oldwood Inc.* – wszystkie z siedzibą w Wilmington), wreszcie od 1941 właścicielem statku była kompania Grosvenor Dale Co. z Wilmington. Podczas II wojny światowej pływał w konwojach, gł. na trasach Nowy Jork-Guantanamo-Trinidad oraz Bandar Abbas-Bombaj. W 1948 roku został sprzedany spółce Internac (należącej do grupy Stavrosa Niarchosa) jako *Atlantic II* (bandera Panamy). Trzy lata później zmienił banderę na liberyjską, a nazwę na *Tavira*. W październiku tego samego (1951) roku został zakupiony przez Polskie Linie Oceaniczne, a następnie przekazany w czarter Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Maklerów Okrętowych „Chipolbrot”. Po zajęciu przez Republikę Chińską został w 1955 wcielony do tamtejszej marynarki wojennej (*Republic of China Navy, Chunghua Minguo Haichün*) pod nazwą *Ho Lan* (賀蘭, pinyin *Hèlán*), z numerem burtowym 305. Skreślony i oddany na złom w 1964 roku.

W pracy J. Micińskiego i S. Kolickiego *Pod polską banderą* (Gdynia 1962) pojawia się błędna informacja, jakoby po służbie w MW Republiki Chińskiej statek został „przemianowany na *Yung Hung* i eksploatowany pod banderą handlową”. W rzeczywistości nazwę *Yung Hung* (oznaczenie burtowe Yao-201) nosił zbiornikowiec państwowego armatora China Oil Tanker Co., złomowany w październiku 1955 r. w Yokkaichi (Japonii). Pomyłka zaś wywodzi się z faktu, że był to... jeden z siedmiu bliźniaków *Pracy* – eks *Swiftlight* (do 1946).

Niszczyciel „Tan Yang”

Wyporność standardowa 2033 t / pełna 2490 t; wymiary 118,5×10,8×3,76 m; napęd: 2 turbiny podwójnego rozprężenia Kampon, 3 kotły Kampon „Ro-go”; moc 52 000 KM, prędkość maks. 35 w. (w 1953 r. 26-27 w.); zasięg 500 mil przy 18 w.; uzbrojenie (po remoncie i przebrojeniu w latach 1952-53): 1 × II 127 mm L/50 typu 13 (na dziobie), 2 × II 120 mm L/45 typu 3 (na rufie), 4 × II 25 mm L/60 plot. typu 96, 2 × I I wkm 13,2 mm L/76 typu 93, zrzutnie bomb głębinowych (jap. typu 94 lub am.); załoga 240 ludzi.

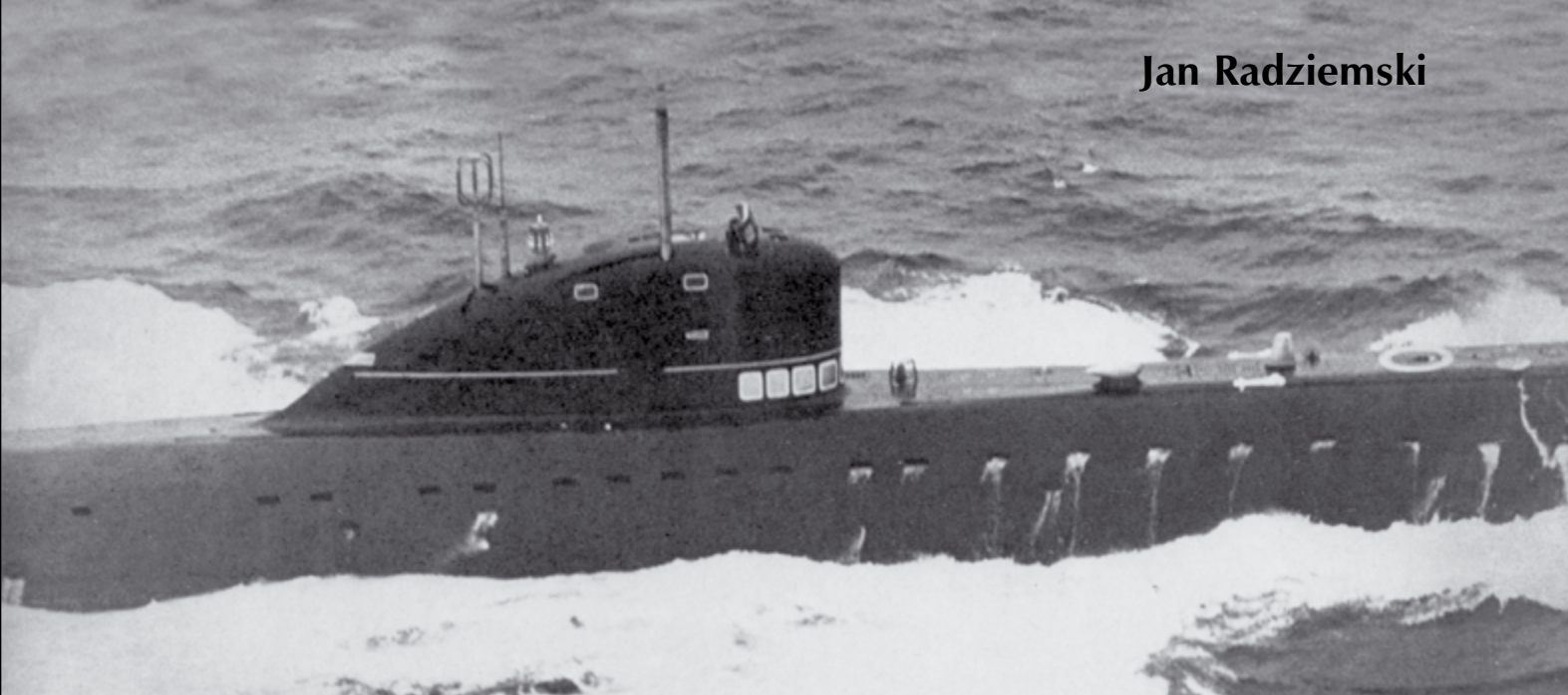
Zbudowany na zamówienie MW Japonii (*Nihon Kaigun*) jako szósty z osiemnastu niszczycieli typu „Kagero” w arsenale w Sasebo (Sasebo Kaigun Kōshō) – położenie stępki 02.08.1938, zwodowany 24.03.1939, wszedł do służby 20.01.1940 pod nazwą *Yukikaze* (雪風, „śnieżny wiatr”). Podczas wojny wziął udział m.in. w inwazjach na Filipiny i Holenderskie Indie Wschodnie, a także w bitwach: o Midway, pod wyspami Santa Cruz, w Zatoce Leyte, na Morzu Filipińskim, oraz w operacji „Ten-go” pod Okinawą. Jako jedyny z serii (i jeden z dwóch przedwojennych japońskich niszczycieli) przetrwał wojnę, dzięki czemu uzyskał nieformalne miano „niezatopialnego” lub „szczęśliwego” okrętu. 18.08.1945 w Maizuru poddał się pod kontrolę amerykańską, 05.10.1945 formalnie skreślony z listy MW Japonii. Przez kolejne dwa lata pływał w służbie repatriacyjnej, docierając nawet do Nowej Gwinei. Na mocy powojennych ustaleń przyznany Chinom, i 06.07.1947 w Szanghaju przekazany pod banderę Republiki Chińskiej – otrzymał wówczas tymczasowe oznaczenie *Chieh-I*. W styczniu 1948 faktycznie wcielony pod nazwą *Tan Yang* (丹陽, pinyin *Dānyáng*), z numerem burtowym 12. W 1949 wraz z większością chińskich okrętów przeszedł na Tajwan, na dwa lata postawiony (ze względu na zużycie) przy nabrzeżu, a następnie przekazany na remont, przeprowadzony w okresie 1951-luty 1953. Po jego zakończeniu, w sierpniu 1953 odbył – wraz z fregatami *Tai Chao* i *Tai Hu* (eks USS *Carter* i *Breeman*) – wizytę zagraniczną w Manili (Filipiny). 04.10.1953 zajął polski zbiornikowiec *Praca*, a 25.06.1954 – radziecki zbiornikowiec *Tuapse* (zbudowany w 1953, 9047 BRT)¹. W latach 50. stanowił największy okręt tajwańskiej marynarki wojennej. 16.12.1965 przeniesiony do rezerwy, a 16.11.1966 skreślony z listy floty, przez kilka lat stał bezczynnie w Kaohsiungu. W maju 1970 uszkodzony podczas tajfunu. 31.12.1971 przekazany na złom, śruba oraz pióro steru zostały (na prośbę Japonii) zachowane i przekazane muzeum w Etajimie.

Dowódcy okrętu: od 20.01.1940 kmdr Shōichi Taguchi, 15.11.1940 kmdr Kiichirō Wakita, 20.07.1941 kmdr Kenjiro Tobita, 23.06.1942 kmdr Ryōkichi Sugama, 10.12.1943 kmdr Masamichi Terauchi, 10.5.1945 kmdr Keiji Koeu, 20.11.1945 kmdr Mochitsura Hashimoto², 27.11.1945 kmdr por. Kiyoshi Satō, 26.10.1946 kmdr por. Toshio Takada, 08.04.1947 kmdr Hideo Higashi; pod banderą chińską: od 1948 kmdr Hsü Lien-fang, 16.10.1952 kmdr Yü Pai-sheng³ (pod jego dowództwem okręt zajął s/s *Praca*), 01.02.1954 kmdr Ch’iu Chung-ming, 23.04.1957 kmdr Wang T’ing-hu, 30.09.1957 kmdr Wang Ch’un-t’ing, 01.03.1959 kmdr Lin Chih-chi, 16.12.1961 kmdr Lei T’ai-yüan, 16.02.1963 kmdr P’eng Yün-sheng, 16.12.1965 kmdr por. Lai Ch’eng-chieh.

1. W lutym 1956 wcielony do MW Republiki Chińskiej jako Kuei Chi.

2. Weześniej dowódca okrętu podwodnego I-58, który 30.7.1945 zatopił amerykański krążownik *Indianapolis* (CA-35).

3. Ur. 1913 w Yixing (prowincja Jiangsu). Absolwent Akademii Marynarki Wojennej w Qingdao oraz Royal Naval College w Dartmouth. Po opuszczeniu *Tan Yang* był (od kwietnia 1954) pierwszym dowódcą niszczyciela *Han Yang* (eks USS *Hilary P. Jones* (DD-427) typu „Benson”. W latach 60. zastępca dowódcy MW, później od 1967 zastępca szefa sztabu sił zbrojnych Republiki Chińskiej, od 1970 admirał floty (drugi najwyższy stopień admirałski w MW RCh), przeszedł w stan spoczynku w 1976 roku. Potem dyrektor i prezes spółek państwowych.



Jeden z okrętów projektu 627A sfotografowany na Północnym Atlantyku.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski

Atomowe okręty podwodne projektu 627A i 645

„Przerażał nas ten piekielny pośpiech, jaki towarzyszył tworzeniu okrętu podwodnego. Za naszych czasów budowa okrętu zajmowała dobre dziesięć lat. Zanim został skonstruowany, zdążył się już zestarzeć. Stalin dał na wszystko dwa lata.” Lew Żilcow – dowódca atomowego okrętu podwodnego K-3.

Projektowanie

Projektowany w szybkim tempie i w wielkiej tajemnicy prototypowy „Kit” okazał się daleki od doskonałości. Przed przystąpieniem do budowy seryjnych jednostek w lipcu 1955 roku dokonano korekty projektu technicznego 627-ki. Postanowienie Rady Ministrów ZSRR z dnia 22 października 1955 roku zobowiązywało resort przemysłu stocznioowego (MSP) do rozpoczęcia projektowania i budowy seryjnych okrętów nie czekając na wyniki prób prototypu K-3¹. Tym razem w roli zamawiającego wystąpiło dowództwo Marynarki Wojennej (WMF). W związku z tym SKB-143 – główny projektant okrętu – w swojej pracy kierowało się wskazaniem ekspertów kierowanych przez wiceadmirała A.E. Orla. Stały nadzór nad projektem sprawował kapitan 2 rangi I.F. Bobykin, a potem kapitan 2 rangi B.F. Wasiliew. Dzięki włączeniu do prac ekspertów floty projekt okrętu zyskał na wartości. Większą uwagę zwrócono na podwyższenie żywotności, dokonano zmiany zestawu urządzeń nawigacyjnych. Obawy związane z przedłużaniem się prac projektowych a tym samym opóźnieniem

programu budowy całej serii spowodowały, że zadowolono się korektą projektu zamiast wprowadzenia w nim zasadniczych zmian². Skorygowany projekt otrzymał oznaczenie 627A, zachowano natomiast szyfr prototypu – „Kit”. Na Zachodzie okręty zaczęto określać jako typ „November”.

Mimo wszystko, szereg propozycji zespołu wiceadmirała Orla udało się zrealizować. W szczególności dotyczyło to wzmocnienia konstrukcji poprzecznych grodzi wodoszczelnych w dwóch newralgicznych przedziałach: reaktorów i turbinowym. Wytrzymałość grodzi na ciśnienie zwiększono z 1,5 do 2,4 kgs/cm². Wzmocnieniu uległ także kadłub lekki, zwiększono grubość poszycia pasa stępkowego i wykonano wzmocnienie końcowej i środkowej grupy cystern balastowych, nadbudówki i obudowy kiosku. A wszystko to zrobiono w celu podwyższenia odporności kadłuba na podwodne eksplozje ładunków atomowych. Na dziesięciu okrętach serii zwiększono liczbę butli z powietrzem wysokiego ciśnienia.

Zmiany dotknęły też dużą część wyposażenia radiotechnicznego. I tak stacja hydrolokacyjna „Arktyka” i stacja szumopelengacji „Mars-16KP” zostały zamienione na kompleks hydrolokacyjny „Arktyka-M”, stacja poszukiwania min „Łucz” została zastąpiona przez stację „Plutonij”. Przestarzały system kierowania ogniem torpedowym „Torij” wymieniono na nowszy „Leningrad-627”³. Architektura kadłuba, systemy okręto-

we, podstawowe wyposażenie i mechanizmy pozostały nie zmienione.

Projekt techniczny 627A (korekta projektu technicznego 627) ukończono w marcu 1956 roku. Jednocześnie SKB-143 do jesieni zakończyło wypuszczanie rysunków roboczych i dokumentacji eksploatacyjnej dla stoczni nr 402.

Budowa

Na podstawie postanowienia Rządu ZSRR z dnia 25 sierpnia 1956 roku w stoczni nr 402 w Mołotowsku złożono zamówienie na 12 seryjnych okrętów podwodnych projektu 627A. W myśl propagandowego hasła wymyślonego przez Nikitę Chruszczowa – „Dogonić i przegonić Amerykę!”, nie przejmowano się chronologią poszczególnych etapów budowy. Wystarczy spojrzeć na daty. Konstrukcje kadłubowe głównego okrętu serii – K-5 zaczęto przygotowywać na długo przed zakończeniem projektu technicznego wg rysunków 627. Stępkę położono 13 sierpnia 1956 roku, a więc jeszcze przed dostarczeniem stoczni kompletnej dokumentacji wykonawczej. Wodowanie okrętu odbyło się już po dwóch latach budowy –

1. A.M. Antonow, *Pierwsze pokolenie atomochodów SKB-143*, St. Petersburg 1996, s. 30.

2. W rezultacie rozpatrzenia wniosków grupy ekspertów admirała Orla, wysłała wspólna decyzja MSP i WMF z 6.08.1955 r. Najbardziej zasadnicze wnioski zostały pominięte. Ich realizacja została urzeczywistniona dopiero przy projektowaniu AOP proj. 645. „Sudostrojenije” nr 2/1999 s.23.

3. J.W. Apalkow, *Podwodnyje łodki Sowieskiego Flota*, Moskwa 2009, s. 90.

1 września 1958 roku, kiedy prototyp serii miał za sobą dopiero pierwsze mile prób morskich i nie znano jeszcze ich wyników. Związek Radziecki potrzebował dużej liczby okrętów i to szybko. Pracę w cechu nr 42 stoczni i 80 kooperujących zakładach zorganizowano tak, aby przekazywać flocie po trzy jednostki rocznie. Biorąc pod uwagę ówczesne realia tempo realizacji było nadzwyczajne. Cały tuzin „Kitów” zbudowano w okresie od sierpnia 1956 do lipca 1964. „Stachanowskie” tempo budowy miało swoje zalety, ale i nieprzewidziane następstwa, niestety przeważnie negatywne. Już w trakcie budowy zaszła konieczność dokonania pewnych zmian w konstrukcji okrętów. Zakres niezbędnych do wykonania robót, z reguły, ustalano po konsultacji z MSP i WMF. Uwzględniano także propozycje załogi okrętu.

Tak, np. już w procesie budowy i prób K-5, dodano, nie przewidziane projektem: system przedmuchiwania zbiorników głównego balastu powietrzem niskiego ciśnienia; awaryjny system hydrauliki sterowej; filtry jonowe i rezerwową pompę zasilającą, a dla uzupełniania zapasów systemu powietrza wysokiego ciśnienia na głębokości peryskopowej – chwyt powietrza zabezpieczający pracę kompresorów pod wodą (typu chrapy)⁴.

Praktyka wprowadzania zmian konstrukcyjnych w trakcie budowy spowodowała różnice w wyposażeniu poszczególnych okrętów serii. W ten sposób na czwartym okręcie serii K-14 (nr stoczniovy 281) antenę stacji hydrolokacyjnej „Arktyka-M” przeniesiono z podstawy obudowy kiosku w stępkową część dziobu okrętu, gdzie sformowano wy-

stającą poza obrys linii kadłuba opływkę. Takie usytuowanie anteny stwarzało znacznie lepsze warunki pracy stacji. Nad aparatami torpedowymi znalazła się antena nowej stacji szumopelengacyjnej MG-10. Podobnej przeróbce poddano – w późniejszym okresie – K-3 i pierwsze seryjne okręty proj. 627A⁵.

Z kolei K-181 (siódma jednostka serii) otrzymał odmienny od pozostałych okrętów system załadunku torped do aparatów torpedowych. Załadunek torped na poprzednich jednostkach odbywał się ręcznie przez górne aparaty torpedowe. Nowy zautomatyzowany hydrauliczny system pozwalał na ładowanie torped przez specjalny luk torpedowy. Dzięki temu torpedy przemieszczano na stelażach i ładowano do aparatów bez użycia siły fizycznej marynarzy. Omawiane nowinki trafiały na pozostałe jednostki albo jeszcze w stoczni albo dopiero przy okazji remontów i modernizacji.

Warto w tym miejscu przytoczyć przykład budowy K-50, która wyjątkowo przeciągnęła się w czasie. Powodem była próba zmiany zestawu uzbrojenia podjęta przez niektórych prominentnych przedstawicieli przemysłu, którzy nie mogli pogodzić się z porażką wielkiej torpedy kalibru 1550 mm. Próbowano powrócić do odrzuconego przez flotę pomysłu i wyposażać jednostkę w tę broń. Rozpatrywano także wariant K-50 jako nosiciela samolotopocisku. Po rozpatrzeniu różnych propozycji uzbrojenia ostatecznie wybrano klasyczny wariant torpedowy jak na wszystkich poprzednich jednostkach tego projektu.

Ale i ta jednostka różniła się od poprzednich, ponieważ po raz pierwszy

w WMF zainstalowano na niej urządzenie do szybkiego przeładunku aparatów torpedowych, które w ciągu kilku minut pozwalało załadować powtórnie wszystkie 8 wyrzutni. W praktyce oznaczało to, że zanim okręt zakończył manewr do powtórnego ataku wszystkie AT już były załadowane i gotowe do salwy. W owym czasie było to rewelacyjne urządzenie⁶.

Proces budowy obfitował w wiele zmian, dotyczyło to również zmian na stanowisku głównego konstruktora. Pieręgudow, który już w czasie wodowania K-3 doznał pierwszego udaru w 1960 roku odszedł z tego stanowiska z powodu złego stanu zdrowia. Jego miejsce (również na stanowisku szefa SKB-143) zajął dotychczasowy główny inżynier stoczni nr 402 W.I. Dubowiczenko. Po śmierci tego ostatniego w 1963 r. na stanowisko gł. konstruktora projektu 627A wyznaczono zastępcę W.N. Pieręgudowa – A.W. Ugriumowa⁷.

Próby stoczniove i państwowe

10 października 1958 stoczniovcy rozpoczęli próby na uwięzi K-5. W sierpniu następnego roku testy sprawdzające przeszła siłownia główna okrętu. Zaraz potem, w dniach 22-25 września K-5 pod dowództwem kapitana 2 rangi W. S. Sałowa wyszedł w morze na sprawdzenie funkcjonowania mechanizmów. 10 października okręt był gotowy do

4. P.A. Szmakow, *U istokow oteczestwiennogo atomnogo podwodnogo korabliostrojenija* Sudostrojenije nr 2/1999, s. 23.

5. W.P. Kuzin, W.I. Nikolskij, *Wojskowo-morskoj fot SSSR 1945-1991*, St. Petersburg 1996, s. 77.

6. G.G. Kostiew, *3-ja dywizija – pierwoje bojowoje sojedinienie AOP oteczestwiennogo flota*. „Tajfun” nr 1/2001, s. 37.

7. P.A. Szmakow, *U istokow ...*, s. 23.

Podstawowe daty budowy AOP projektu 627A

Okręt	Nr budowy	Daty				Uwagi
		Stępka	Wodowanie	W służbie	W składzie WMF	
K-5	260	13.08.1956	01.09.1958	27.12.1959	17.08.1960	
K-8	261	09.09.1957	31.05.1959	31.12.1959	31.08.1960	
K-14	281	02.09.1958	16.08.1959	30.12.1959	31.08.1960	
K-52	283	15.10.1959	28.08.1960	10.12.1960	22.12.1960	
K-21	284	02.04.1960	18.06.1961	31.10.1961	28.11.1961	
K-11	285	31.10.1960	01.09.1961	30.12.1961	16.03.1962	
K-133	286	03.07.1961	05.07.1962	29.10.1962	14.11.1962	
K-181	287	15.11.1961	07.09.1962	27.12.1962	11.01.1963	
K-115	288	04.04.1962	22.10.1962	31.12.1962	11.01.1963	
K-159	289	15.08.1962	06.06.1963	09.10.1963	04.11.1963	
K-42	290	28.11.1962	17.08.1963	30.11.1963	14.12.1963	
K-50	291	14.02.1963	16.12.1963	18.07.1964	06.08.1964	Od 17.04.1981 r. <i>Rostowskijsk Komsomolec</i> Od 25.07.1977 r. <i>K-60</i>

Tabela została sporządzona na podstawie danych zawartych w: S.A. Spirichin, *Nadwodnyje korabli, suda i podwodnyje lodki postrojki zawoda nr 402 – Siewiernogo Maszynostroitel'nogo predpriatija (1942-2001)* Siewierodwinsk 2004, str.73-78.

wspólnych marszowych prób państwowych i stoczniowych⁸.

W czasie trzech wyjść w morze *K-5*, w okresie od 11 października do 28 listopada 1959 roku (łącznie 23 doby), zdarzyły się awarie: urządzenia odsalającego wodę morską, maszyny chłodniczej i jednej z głównych pomp cyrkulacyjnych pierwszego obiegu reaktora. Niektóre parametry pracy siłowni głównej były niższe od zakładanych. Aktywna strefa reaktora zapewniała ciągłość pływania przy 80% mocy cieplnej obu reaktorów w ciągu 795 godzin zamiast 1200 godzin zgodnie z zatwierdzoną specyfikacją⁹. Przy tym okręt osiągnął prędkość 28 węzłów.

Rezultaty prób środków radiotechnicznych również nie napawały optymizmem. Jedno z najważniejszych urządzeń – stacja hydrolokacyjna „Arktika-M” – było zakłócanie przez pracę mechanizmów okrętowych. System kierowania ogniem torpedowym „Leningrad-627” w trakcie wypracowywania danych o parametrach ruchu celu stale się zacinał. W takiej sytuacji okręt nie mógł realizować swojego podstawowego zadania, tj. przeprowadzić atak torpedowy. Mimo to, po zakończeniu programu prób (w tym okresie *K-5* przepląnął 5562 Mm, z tego pod wodą – 3052 Mm, co jest rekordem dla całej serii) 27 grudnia 1959 roku podpisano akt przekazania okrętu WMF. Przy czym Państwowa komisja odbiorcza we wspomnianym akcie stwierdziła, że główny okręt serii *K-5*: „... dysponuje wysokimi taktyczno-technicznymi właściwościami, odpowiada współczesnym potrzebom i jest zdolny do działania na oceanicznych szlakach komunikacyjnych przeciwko okrętom i transportowcom przeciwnika”¹⁰.

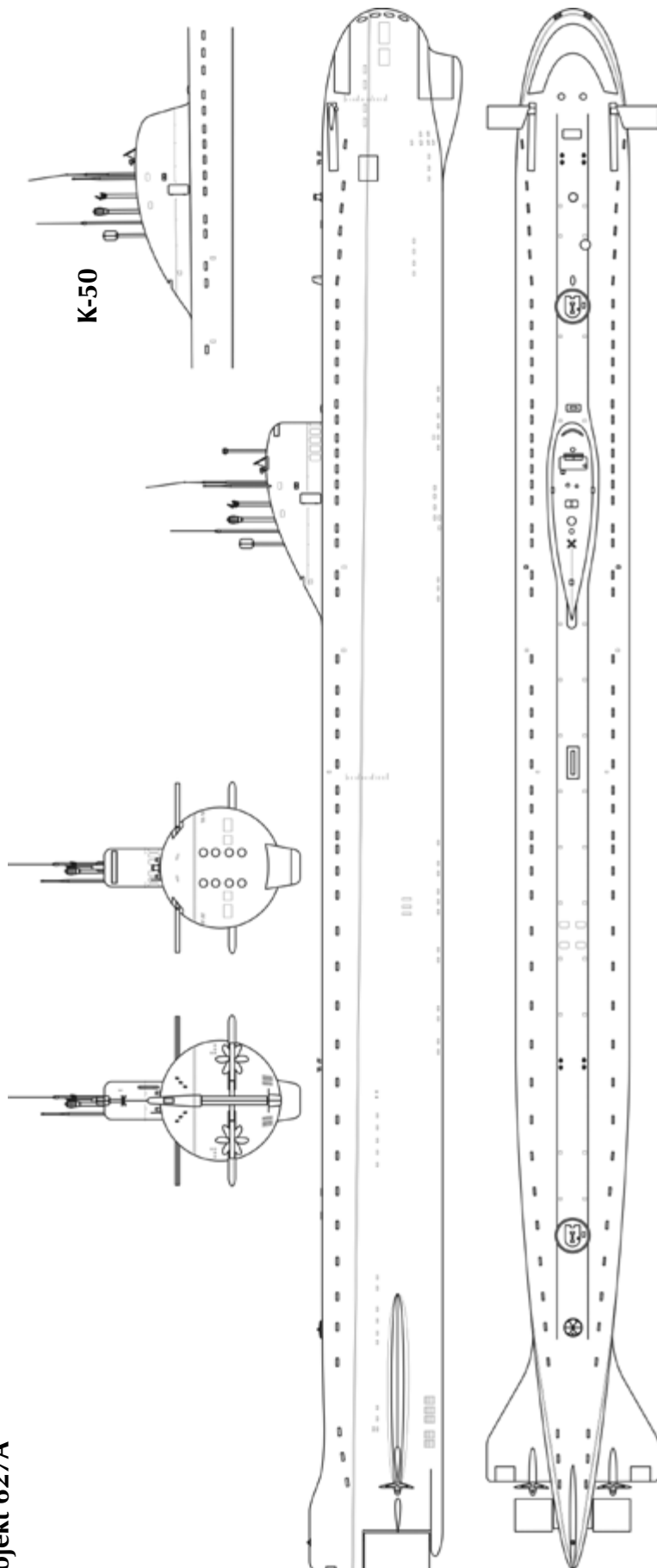
Po takiej „laurce” nie pozostawało nic innego jak przyjąć okręt do służby, co też uczyniono. Znalazły się jednak osoby, którym ta decyzja nie przypadła do gustu. Admirał A.T. Czabanienko – ówczesny dowódca Floty Północnej bez ogródek wyrażał niezadowolenie z niskiej jakości atomowych okrętów podwodnych, które zasilaly jego flotę. Krytykował pośpiech, z jakim je przyjmowano do służby. „Oberwało się” za to dowódcy *K-5*. W.S. Sałow wspominał

8. trochę dziwna nazwa „wspólne marszowe” wzięła się stąd, że jednocześnie z próbami marszowymi na tym okręcie w pełnym zakresie przeprowadzono testy uzbrojenia i środków radiotechnicznych.

9. A.B. Szironkorad, *Sowieckije podwodnyje łodki posliwejnoj postrojki*, Moskwa 1997, s. 178.

10. J.W. Apalkow, op. cit. s. 94.

Projekt 627A



Daty poszczególnych etapów prób pierwszych AOP

Okręt i nr budowy	Próby na uwięzi		Próby stoczniowe marszowe	Próby marszowe państwowe	
	Początek	Koniec		Początek	Koniec
K-5 (S-260)	10.10.1958	22.09.1959	22-25.09.1959	11.10.1959	27.12.1959
K-8 (S-261)	26.06.1959	16.11.1959	16.11.1959	04.12.1959	31.12.1959
K-14 (S-281)	01.09.1959	22.11.1959	2 doby	07.12.1959	30.12.1959
K-52 (S-283)	10.09.1960	20.10.1960	4 doby	03.11.1960	10.12.1960

Wg N. M. Łazariew, *Pierwsze sowieckie atomowe podwodne łodki i ich wojenna prijemka*, St. Petersburg 1996, str. 127.

jak Czabanienko zbeszał go za uległość i podpisanie aktu przejścia od przemysłu okrętu podwodnego, który miał wiele usterek. „*Moje wyjaśnienia, że akt został podpisany na bezpośrednie polecenie głównodowodzącego WMF admirała Gorszkowa w żadnej mierze nie zadowolił Czabanienki*”¹¹. Wspomniany przez Sałowa głównodowodzący WMF admirał S.G. Gorszkow wykazał więcej dyplomacji i nigdy publicznie nie krytykował stoczniovców.

Polityka uległości wobec przemysłu stoczniovców dała wkrótce o sobie znać. Znakomita okazja do zademonstrowania walorów pierwszych sowieckich AOP pojawiła się podczas kryzysu kubańskiego w 1962 roku. W tym czasie gotowość bojową osiągnęło sześć okrętów tego typu. Ale w obawie przed możliwymi awariami zamiast nich, do przezwyciężenia blokady Kuby wysłano cztery klasyczne okręty podwodne¹².

Czego nie udało się zrobić podczas budowy naprawiano w okresie eksploatacji okrętów. Lista robót do wykonania okazała się długa. Przede wszystkim największa bolączka – ciekące generatory pary. Ich główny konstruktor G.A. Gasanow oraz główny konstruktor siłowni SKB-143 P.D. Diegtiarew podjęli próbę rozwiązania tego problemu. Zastosowanie filtrów jonowych i nowych materiałów (tytan, stal niskostopowa) do ich produkcji pozwoliło zwiększyć żywotność urządzeń o 25-30 razy¹³.

Mimo to przypadki usterek siłowni okrętowych zdarzały się nagminnie. Na pierwszych seryjnych okrętach (K-5 i K-11) oraz K-3 z czasem wymieniono reaktory typu WM-A na nowocześniejszą wersję WM-AM charakteryzującą się większą niezawodnością. Operacja wymiany miała miejsce podczas planowych średnich remontów tych jednostek w latach 1963-1966 i 1965-1967. W stoczni remontowej „Zwiedzoczka” wycięto przedziały reaktorów i w ich miejsce wstawiono nowe, przygotowane przez stocznnię nr 402¹⁴.

Przydział organizacyjny i bazy

Miejscem formowania załóg pierwszych atomowych okrętów podwodnych stał się w połowie lat 50. 150 Dywizjon OP stacjonujący w Leningradzie (pod koniec 1957 przeniesiony do Siewierodwinska). Pierwszym atomowym okrętem podwodnym wcielonym w skład dywizjonu był K-3. Wraz ze wzrostem liczby budowanych okrętów – w marcu 1959 roku – dywizjon przekształca się w 206 samodzielną Brygadę budowanych AOP. Pod koniec 1959 roku, kiedy do służby wchodzi pierwsze seryjne okręty (K-5, K-8 i K-14) następuje zmiana dyslokacji na Zapaadną Licę. Dowództwo brygady obejmuje kapitan 1 rangi A.I. Sorokin.

W związku z intensywnym rozwojem floty atomowej w lipcu 1961 roku następuje kolejna reorganizacja. Brygada zostaje rozwinęta w dwie dywizje (3 i 31) tworzące 1 Flotyllę AOP. Na pierwszego dowódcę flotylli wyznaczono kontradmirała A.I. Petelina. Wszystkie okręty proj. 627A, a także doświadczalny K-3 weszły w skład trzeciej dywizji AOP, dowodzonej przez kapitana 1 rangi W. P. Masłowa. W ten sposób powsta-

ją w WMF pierwsze jednostki taktyczne i operacyjne atomowych okrętów podwodnych.

W momencie zakończenia formowania 3 dywizji w 1962 roku, w jej skład wchodziły: K-3 (L.M. Żilcow, do 1959 r., L.G. Osipienko), K-5 (W.S. Sałow); K-8 (W.P. Szumakow, od 1961 r., D.N. Gołubiew); K-11 (J.N. Kałasznikow); K-14 (W.F. Pierszin, do 1960 r., B.K. Marin); K-21 (W.N. Czernawin); K-42 (I.I. Panow); K-50 (G.G. Kostiew); K-52 (W.P. Rykow); K-115 (I.R. Dubiaga); K-133 (G.I. Slusarijew); K-159 (B. S. Siniew) i K-181 (J.A. Sysojew)¹⁵.

W momencie podjęcia przez okręty służb bojowych w dywizji zaczęło się formowanie załóg rezerwowych. Zakładano sformowanie załogi rezerwowej dla każdego okrętu, jednak w praktyce nie udało się tego zrealizować. Pod

11. Wyd. zbiorowe, *Kak sozdawalsia atomnyj podwodnyj flot Sowieckiego Sojuza*, Moskwa, St. Petersburg 2004, s. 160.

12. Tak na marginesie, zważywszy na możliwe następstwa, to może i dobrze, że ich tam nie było.

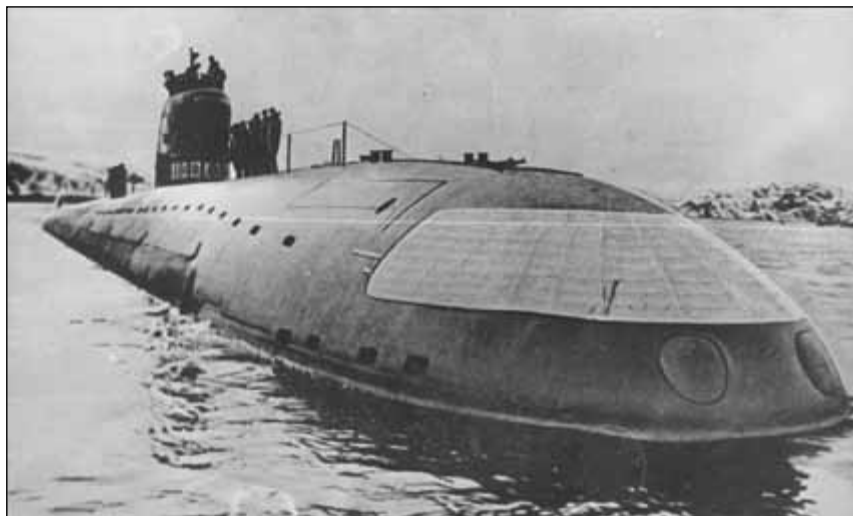
13. P.A. Sznakow, op. cit. s. 24.

14. A.M. Antonow, op. cit. s. 33.

15. G.G. Kostiew, *Wojenno-morskoj flot Sowieckiego Sojuza i Rossii 1945-2000*, Moskwa 2004, s. 118.

Propagandowa fotografia podpisana jako *Leninskij Komsomol*, co oczywiście było mistyfikacją służb radzieckich. Dziobowa dielektryczna osłona wyraźnie wskazuje, że jest to jedna z jednostek projektu 627A.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik



koniec 1964 roku w 3-ej dywizji na 13 okrętów przypadało cztery załogi rezerwowe.

Z powodu skromnych warunków, jakie oferowała załogom Zapadnaja Lica (guba Małaja Łopatka), dywizji przydzielono bazę pływającą PB-82. Tak na marginesie przez całą historię rozwoju morskich jądrowych sił strategicznych infrastruktura brzegowa będzie pozostawała w tyle.

Na mocy rozkazu Szefa Sztabu Głównego WMF z dnia 5 lutego 1971 roku K-3 został przeniesiony do 17 dywizji AOP stacjonującej w miejscowości Gremiach (Jokanga). W 1973 roku w ślad za nim 17 dywizję zasilają pozostałe okręty podwodne proj. 627¹⁶.

Część okrętów proj. 627A jeszcze w latach 60. została przebazowana na Daleki Wschód. Weszły one w skład 45 dywizji AOP, sformowanej 31 października 1962 roku na bazie 15 Eskadry OP. Pierwszym dowódcą dywizji został kapitan 1 rangi W.S. Sałow. Dywizja była częścią składową 2 Flotyli AOP¹⁷.

Na początku lat 80., wszystkie dalekowschodnie jednostki projektu 627A (K-14, K-42, K-115 i K-133) zasiłowały 26 Dywizję OP, która w tym czasie poniosła poważne straty (w szczególności po awarii K-122). 26 Dywizja będąca częścią składową 4 Flotyli stacjonowała w buchcie Pawłowskiego.

Służba operacyjna

W początkowym okresie eksploatacji pierwszych radzieckich atomowych okrętów podwodnych starano się przede wszystkim określić ich taktyczne właściwości i możliwości operowania na zasadniczo nowych akwenach pływania, takich jak Arktyka i wody tropikalne. Szczególnie ważne dla radzieckiej floty – zarówno z powodów praktycznych jak i politycznych – było opanowanie rejonów arktycznych.

Już pierwsze rejsy amerykańskich AOP wykazały, że okręty podwodne kryjąc się pod powłoką lodową stają się praktycznie nieuchwytne dla sił i środków pop. WMF zyskiwał ponadto możliwość przerzucania jednostek z Północy na Daleki Wschód najkrótszą drogą – pod lodami Północnego Oceanu Lodo-watego.

Nie mniej ważny dla Rosjan był aspekt polityczny. ZSRR starał się wy-kazać wyższość komunizmu nad kapitalizmem na każdym polu. Dlatego wy-wierano silną presję na dowództwie WMF i kierownictwie przemysłu, aby radziecki atomowy okręt podwodny



Ciekawe ujęcie, zapewne pochodzące z TV, ukazujące jeden z okrętów w lodach Arktyki.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

jak najszybciej osiągnął Biegun Północny, dając tym samym świadectwo potęgi radzieckiej nauki i gospodarki. Stąd niezwykle pośpiech w budowie całej serii i nacisk na WMF w celu odbierania praktycznie niegotowych do służby okrętów.

Dla potwierdzenia można przytoczyć kilka pierwszych z brzegu przypadków. W październiku 1960 roku na K-8 w trakcie rejsu doszło do uszkodzenia generatorów pary i napromieniania załogi. Po upływie miesiąca podobne zdarzenie miało miejsce na K-5, i okręt trzeba było skierować do stoczni. W maju 1962 roku na K-14 uszkodzeniu uległa ochrona awaryjna obu reaktorów. Uszkodzenie było na tyle poważne, że nie obeszło się bez wymiany całego przedziału reaktorów¹⁸.

W ten sposób po kilkunastu miesiącach od momentu przekazania flocie

K-181 w lodach Arktyki w ciekawym ujęciu.

pierwsze trzy jednostki serii ponownie trafiły do stoczni.

W tej sytuacji wyprawa na „wierzchołek ziemi” stawała się sprawą nadzwyczaj ryzykowną. Pachniało wręcz awanturnictwem, bowiem w przypadku awarii pod pokrywą lodową załoga nie miała szans na uratowanie życia. Nic przeto dziwnego, że wyprawy arktyczne podwodników traktowano na równi z dokonaniem radzieckich kosmonautów i za pomyślne wykonanie zadania nagradzano złotymi gwiazdami Bohatera Związku Radzieckiego.

Po pionierskim rejsie K-3 przyszła kolej na K-181, który 29 września 1963

16. G.G. Kostiew, I. G. Kostiew, *Nieizwiestnyj flot. Liudi, fakty, problemy*, Moskwa 2004, s. 167.

17. J.W. Kirillow, *45-ja dywizja atomnych podwodnych lodok TOF*, „Tajfun” nr 46, s. 2.

18. W.I. Tokariew, *Prikazano wsplyt na Siewier-nom Poliusie*, „Tajfun” nr 4/2002, s. 34

Fot. zbiory Siergiej Bałakin





K-42 w trakcie rejsu arktycznego i przebazowania na Daleki Wschód w sierpniu 1968 roku. Ta fotografia doskonale ukazuje dielektryczne osłony zamontowane w kadłubie i kiosku.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

Przebywanie na morzu w latach 1958-1961				
Nazwa okrętu	Znajdowanie się w morzu w okresie prób			
	Czas, w godz.		Przebyte Mm	
	Pod wodą	Na powierzchni	Pod wodą	Na powierzchni
K-5	268	434	3052	2510
K-8	85	316	879	1702
K-14	112	284	1729	1751

Wg G.G. Kostiew; str. 119.

roku, po dziewięciu dniach rejsu i pokonaniu 3464 Mm (1800 Mm pod lodem), wynurzył się dokładnie w geograficznym punkcie Bieguna Północnego. Okręt przed rejsem wyposażono w nowy kompleks nawigacyjny „Sigma” przystosowany do pracy w wysokich szerokościach. Wbrew tradycji *K-181* wyszedł w rejs bez uroczystego pożegnania, ze względu na zachowanie tajemnicy. Na pokładzie znalazły się też cztery torpedy na wypadek gdyby trzeba było skruszyć lód i utworzyć szczelinę do awaryjnego wynurzenia. Na szczęście lód był równy i miał zaledwie 30-40 cm grubości. Starszym rejsu był sam dowódca Floty Północnej admirał W. A. Kasatonow, a wśród pasażerów znalazł się konstruktor kompleksu nawigacyjnego W.M. Masliewskij. Za ten rejs w lutym 1964 roku dowódca *K-181* kapitan 2 rangi J.A. Sysojew otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. W 1966 roku ten tytuł otrzymał także admirał Kasatonow¹⁹.

W tym samym roku sprawdzono także możliwości atomowych okrętów podwodnych w pokonywaniu trasy prowadzącej pod lodami na Daleki Wschód. 3 września 1963 roku o godz. 14 zaczął się rejs *K-115* pod dowództwem kapitana 2 rangi I. R. Dubiaga. Okręt po wyjściu z bazy w Zapadnoj Licy najpierw skierował się w stronę północnego krańca Nowej Ziemi. Tam, po spotkaniu z okrętem hydrograficznym zanurzył się pod lód i skierował w stronę Żlebu Anny, tj. naj-

głębszej części oceanu, między Ziemią Franciszka Józefa i Wyspą Wize. Początkowo płynął w kierunku Bieguna Północnego, a potem skręcił na wschód.

W czasie rejsu kilka razy wynurzał się, m. in. w pobliżu dryfującej stacji polarnej „Siewiernyj Polius-12”. Siedmiu marynarzy z załogi okrętu musiało pokonać ponad sześć kilometrów lodowej pustyni, aby dotrzeć do polarników. Po krótkim spotkaniu powrócili na okręt, który w tym czasie niebezpiecznie przywarł do lodu. Dopiero długotrwałe zabiegi rozkołysania okrętu poprzez przebiegnięcie i próby przemiennego ruchu:

Kolejne ujęcie, tym razem na Atlantyku.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik



cała naprzód, cała wstecz udało się okręt wyrwać z objęć lodów i zanurzyć się. Po kilku dniach, 11 września okręt wpłynął na Morze Czukockie, gdzie oczekiwał na niego lodolamacz *Pereświet*, z pierwszym zastępcą dowódcy Floty Oceanu Spokojnego wiceadmirałem Wasiliewem na pokładzie²⁰.

17 września 1963 roku po dwóch tygodniach zakończył podróż na Pacyfiku. W ciągu 121 godzin rejsu *K-115* przeszedł pod lodami Arktyki 1570 Mm. Wkrótce okręt przybył na Kamchatkę, miejsce stałego postoju. Wraz z pomyślnym zakończeniem rejsu *K-115* tą samą drogą wyruszył *K-178* (proj. 658M). Był to pierwszy w historii WMF grupowy podlodowy transarktyczny rejs na Ocean Spokojny.

Kapitan Dubiaga otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego a za-

19. J.W. Apalkow, *Podwodnyje lodki...*, op. cit. s. 164.

20 A.M. Antonow, *Pierwoje pokolenie...*, op. cit. s. 34.



Ładne ujęcie kolejnej jednostki, wykonane tym razem u wybrzeży Kamczatki.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

łogę odznaczono licznymi odznaczeniami.

Wkrótce „przetartą trasą” ruszyły kolejne okręty proj. 627A: *K-14* (30 sierpnia – 17 września 1966) pod dowództwem kapitana 1 rangi D.N. Gohubiewa i *K-42* (7 września – 2 października 1968). Pod dowództwem kapitana 2 rangi W.I. Zamoriewa.

Początkowo *K-14* przygotowywano do przejścia na wschód trasą południową w składzie zespołu razem z *K-116* i *K-133*, ale z powodu niesprawności siłowni głównej jednostki od tego zamiaru odstąpiono²¹. *K-42* odbył rejs grupowy wspólnie z *K-55* (proj. 658M).

Rok 1963 zapoczątkował też rejsy okrętów projektu 627A na wody tropikalne. W sierpniu-wrześniu tego roku, po raz pierwszy radziecki atomowy okręt podwodny odbył długi autonomiczny rejs w rejon równikowy Atlantyku. Celem wyprawy *K-133* było sprawdzenie przygotowania załogi do długotrwałego pływania, niezawodności pracy siłowni, mechanizmów, uzbrojenia i systemów w różnych warunkach klimatycznych i hydrologicznych. Okręt miał też wykonać zadania specjalne objęte ścisłą tajemnicą. Chodziło o pokonanie rubieży pop utworzonej specjalnie przez USA i NATO pomiędzy Sztetlandami, Islandią i Grenlandią. *K-133* miał pokonać najeżoną stacjonarnymi środkami hydrolokacyjnymi rubież, wykonać w tym rejonie rozpoznanie manewrowych sił pop nie zdradzając przy tym swojej obecności. Po dotarciu na miejsce okręt miał zabezpieczać próby nowej stacji hydrolokacyjnej dla okrętów podwodnych. *K-133* całą zaplanowaną trasę pokonał w zanurzeniu. W miarę trwania rejsu zmieniała się temperatura wody zaburtowej; od +7 na Morzu Barentsa do + 28-29° C w pobliżu rów-

nika. 12 sierpnia *K-133* jako pierwszy z radzieckich podwodnych „atomowców” przeciął Równik w okolicach Zatok Gwinejskiej. Dopiero teraz okręt wynurzył się i stanął w dryfie oczekując nadejścia dwóch statków badawczych Akademii Nauk ZSRR (*Pietr Lebediew* i *Siergiej Wawilow*). Po krótkim odpoczynku okręt zanurzył się i rozpoczął zaplanowane testy. Kolejne dni upływały na monotonnym „prasowaniu” wód równikowych na różnych głębokościach i różnych prędkościach – do maksymalnej włącznie. Siłownia i mechanizmy pomocnicze pracowały normalnie, aż do 17 sierpnia. W tym dniu jednostka znajdowała się na głębokości 100 metrów i poruszała się z prędkością 15 węzłów.

Nagle o godz. 09:40 rano zadźwięczał alarm i rozbłysły czerwone światła awaryjne zwiastujące awarie i skażenie radioaktywne. Po chwili usłyszano komendę dowódcy okrętu Georgija Slusariewa: „Alarm awaryjny! Radiacyjne niebezpieczeństwo! Przejście przez V i VI przedział zabronione!”. Wkrótce okrętowe służby techniczne zlokalizowały awarię. Nastąpił przeciek w czwartej sekcji generatorów pary lewoburtowego reaktora. Nieszczelność spowodowała znaczny wyciek chłodziwa z pierwszego do drugiego obiegu. Reaktor lewej burty został zatrzymany, uruchomiono system jego schładzania. Pompy zasilające pracowały pełną mocą, aby podtrzymać ciśnienie w reaktorze. Mimo to poziom radiacji w przedziale reaktorów poważnie podniósł się. Z nastaniem zmierzchu okręt wynurzył się.

Próby odłączenia uszkodzonej sekcji z wykorzystaniem standardowej procedury nie powiodły się. Trzeba było poszukać innego sposobu odłączenia feralnej sekcji generatorów pary od

pierwszego obiegu. Potrzeba było ponad 20 godzin wyłożonej pracy, aby zapobiec niebezpieczeństwu utraty okrętu i nieuchronnych ofiar wśród załogi. Jeszcze ponad siedemnaście godzin trwało normalizowanie sytuacji radiacyjnej w V i VI przedziale. Po usunięciu awarii *K-133* jeszcze przez dziesięć dni kontynuował zadanie, poczym skierował się do bazy. 16 września 1963 roku załoga *K-133* zacumowała szczęśliwie w rodzimym porcie pozostawiając za rufą 15 000 Mm²².

W 1960 roku amerykański atomowy okręt podwodny *Triton* odbył pierwszy w świecie rejs dookoła świata pod wodą. W ciągu 83 dni bez wynurzenia pokonał 36 014 Mm na trasie: New Londyn (Atlantyckie wybrzeże USA) na południe wokół przylądka Horn na O. Spokojny. Dalej w rejon Filipin, a stąd przez cieśninę Lombook (Indonezja) na O. Indyjski w stronę przylądka Dobrej Nadziei i przecinając Atlantyk w kierunku północnym do miejsca rozpoczęcia rejsu.

Radzieccy podwodnicy i konstruktorzy marzyli o powtórzeniu tego wyczynu przez rodzimy „atomochod”. Ale ani wtedy jak i później nie udało się tego pomysłu zrealizować. Namiastką tego rejsu stała się natomiast wyprawa *K-133*, która początkowo miała być odpowiedzią na wokółziemskie pływanie *Tritona*, ale później decyzję zmieniono. Z inicjatywą wystąpił admirał S.G. Gorszkow, który pod koniec 1965 roku postawił zadanie dowódcy Floty Północnej przygo-

21. Jak podają: W. Demianowski, A. Kotłobowski, *Podwodny szczyt SSSR. Cz. 1. Atomnyje mnogocielnyje podwodnyje łodki*, Rybińsk 2003, s. 7, w czasie przejścia *K-14* wynurzał się w rejonie dryfującej stacji „Siewiernyj Polius-15”, w celu udzielenia pomocy medycznej jednemu z polarników.

22. I. Morozow, *Niesostojawszajasia katastrofa*, „Morskoj Sbornik” nr 5/2006, s. 47.



Następne bardzo ciekawe ujęcie z Atlantyku.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

tować dwa AOP do przejścia na O. Spokojny jedną z południowych tras. Wybór padł na *K-133* proj. 627A (d-ca kapitan 2 rangi L.N. Stolariow) i na *K-116* proj. 675 (d-ca kapitan 2 rangi W.T. Winogradow). Rejs nieco na wyrost ochrzczono nazwą „krugoswietki” (dookoła świata).

Przygotowania do rejsu otoczone były ścisłą tajemnicą. W celu ukrycia prawdziwego celu podróży wymyślono historijkę wedle której, okręty miały uczestniczyć w ćwiczeniach taktycznych, prowadzonych zgodnie z planem WMF.

Rejs trwał 54 doby od 1 lutego do 26 marca. W tym czasie oba okręty podwodne pokonały odległość 20 046 Mm, z tego tylko 146 na powierzchni. Średnia prędkość rejsu wyniosła 15-19 węzłów.

Pierwszy rozpoczął rejs *K-116*, na którego pokładzie znajdował się dowódca rejsu kontradmirał A.I. Sorokin i sztab marszowy z kapitanem 1 rangi W.W. Władymirowem. W ślad za nim wyszedł *K-133*, na którym znajdował się drugi d-ca rejsu kapitan 1 rangi E.I. Grinczik (d-ca *K-52*) i generalny konstruktor AOP proj. 627A W. Ugriumow²³. Okręty podążały w szyku torowym zachowując dystans około 60 Mm, niekiedy zmniejszając odległość dla nawiązania łączności. W niedalekiej odległości od obu okrętów podwodnych podążały dwie jednostki nawodne. Z Sewastopola wyruszył specjalny statek *Saryczew* zbudowany w polskiej stoczni, na pokładzie którego znajdowała się załoga zapasowa (d-ca kapitan 1 rangi J.I. Drużinin) oraz sztab marszowy szefa sztabu 3. Dywizji OP kapitana 1 rangi W.N. Czer-

nawina. Razem z załogą rezerwową (nr 184) na *Saryczewie* zaokrętowano 18-osobową ekipę robotników wykwalifikowanych i innych specjalistów. Sztab marszowy zaokrętowany na *Saryczewie* miał do dyspozycji 14 stanowisk łączności radiowej.

Po minięciu cieśniny Gibraltarskiej do *Saryczewa* dołączył zbiornikowiec *Dunaj*. Poczym oba okręty spotkały się w okolicach równika z *K-116* i *K-133*. Dalej już wszystkie jednostki razem płynęły niemal do samej Kamczatki. Po tygodniu od minięcia równika, co miało miejsce 23 lutego 1966 r., zespół znalazł się u wejścia do cieśniny Drake’a. Po wyjściu na Ocean Spokojny w okolicach równika okręty podwodne rozstały się ze swoją eskortą i dalej podążały w kierunku Kamczatki same. 20 marca 1966 roku zacamowały w swojej nowej bazie. Rejsowi nadano duży rozgłos obwieszczając o „wokółziemskim grupowym rejsie radzieckich AOP poświęconym – a jakże by inaczej – XXIII Zjazdowi KPZR”.

Jak zwykle w takich razach na szefostwo rejsu i załogi jednostek posypał się „złoty deszcz” orderów i medali. Uhonorowano również same okręty podwodne nadając im po raz pierwszy w powojennej historii WMF miano gwardyjskich²⁴.

Poczynając od 1960 roku atomowe okręty podwodne zaczęły brać udział w ćwiczeniach i manewrach floty. Pierwszy w takich manewrach uczestniczył torpedowy atomowy okręt podwodny *K-14*. Było to dowódczo-sztabowe ćwiczenie „Meteor” trzech europejskich flot ZSRR, przeprowadzone jesienią 1960 r.,

na obszarze Środkowego i Północnego Atlantyku, M. Śródziemnego, Czarnego, Bałtyckiego i Kaspijskiego. W czasie tych ćwiczeń *K-14* jako pierwszy z radzieckich AOP wyszedł w Atlantyk i dotarł do Zatoki Biskajskiej. W lipcu następnego roku w ćwiczeniach „Polarny Krąg” obok pechowego *K-19* wziął udział także *K-8*.

Jednym z najważniejszych zadań, jakie przyszło realizować atomowym okrętom podwodnym było pełnienie służby bojowej (patroli bojowych). Służba bojowa, jako odrębny rodzaj działalności okrętów sowieckiej marynarki woj-

jennej zaczęła się praktycznie w 1961 roku. Początkowo pełniły ją klasyczne okręty podwodne i okręty nawodne. Spośród okrętów projektu 627A, w pierwszy patrol udał się *K-21* pod dowództwem kapitana 2 rangi W.N. Czernawina. W morzu przebywał 50 dób (od 24 marca do 14 maja 1962 roku) pokonując w tym czasie 10 124 Mm. Ciekawe, że w obawie przed poważną awarią okręt przebył tak długą drogę „kręcąc się w kółko” pod wodą Morza Barentsa.

W późniejszych latach, w ramach pełnienia służby bojowej atomowe okręty podwodne rozpoczęły śledzenie amerykańskich OPARB i lotniskowcowych grup uderzeniowych (LGU). Należy przy tym od razu zaznaczyć, że okręty proj. 627A nie były przeznaczone do walki z okrętami podwodnymi przeciwnika. Były na to zbyt głośne, a ich stacje hydroakustyczne miały zbyt mały zasięg. Dlatego do kontaktu z okrętami podwodnymi przeciwnika dochodziło sporadycznie, i miały one krótkotrwały charakter. Wiele szczęścia miał kapitan 2 rangi J. N. Kałasznikow, któremu dwukrotnie udało się ta sztuka. Po raz pierwszy jego *K-11* wykrył obcy okręt podwodny w kwietniu 1962 roku. Do powtórnego kontaktu z obcą jednostką podwodną doszło 28 lipca tegoż roku²⁵.

Pierwsze udane poszukiwanie i śle-

23. G.G. Kostiew, *Wojenno-morskoj flot...* op. cit., s. 423.

24. S. Kowaliew, *Podwodnaja gwardia Siewiernogo Flota*. „Morskoj Sbornik” nr 6/2002, s.31

25. Wyd. zbiorowe, *Kak sozdawalsia...*, op. cit., s. 164.

dzenie LGU z lotniskowcem *Saratoga* przeprowadził w 1964 roku *K-181* pod wodzą kapitana 1 rangi B.S. Borisowa. Sowiecki okręt podwodny znajdował się na patrolu w centralnej części Atlantyku, kiedy dotarł do niego rozkaz wykrycia i śledzenia amerykańskiego lotniskowca. Po kilkudniowych poszukiwaniach odnaleziono LGU w okolicach Gibraltaru i rozpoczęło się trwające 4 doby śledzenie celu. Siostrzana jednostka *K-42* od 7 września do 2 października tego samego roku śledziła ruchy okrętów wojennych USA i NATO biorących udział w ćwiczeniach „Felix-64”.

Morze Śródziemne stało się kolejnym akwenem, na którym zaczęły pełnić służbę bojową okręty projektu 627A. Pomysł stworzenia na M. Śródziemnym stałego zespołu operacyjnego „chodził po głowie” admirałowi Gorszkowowi już od dłuższego czasu. Zapewne miał w pamięci słowa Nikity Chruszczowa, który podróżując statkiem po wodach śródziemnomorskich i widząc co chwilę mijane okręty USA i NATO, zapytał: *a gdzie jest nasza flota?* Głównym problemem Rosjan był brak baz do stacjonowania okrętów. W odróżnieniu od jednostek nawodnych kotwiczenie na otwartych redach atomowych okrętów podwodnych było niedopuszczalne. Gorszkow stworzył pretekst wysyłając na te wody *K-159* z misją połączoną z zawinięciem do portu w Aleksandrii (Egipt), gdzie przebywał w grudniu 1969 roku. *K-159* jako pierwszy sforsował cieśninę Gibraltarską kryjąc się pod

zagranicznymi statkami handlowymi i odbył 35 dniowy patrol.

Na koniec kilka zdań o działalności „Kitów” na Dalekim Wschodzie. Służba w tym rejonie różniła się zasadniczo od służby siostrzanych jednostek na wodach północnych. Ogromne przestrzenie Oceanu Spokojnego i Indyjskiego i niewielka liczba okrętów zmuszały dowództwo do wydłużania ich pobytu w morzu. Patrole trwały więc nie rzadko po pół roku albo i dłużej. Np. *K-42* w 1983 roku odbył patrol o długości 270 dób zawijając tylko kilka razy do wietnamskiej bazy w zatoce Cam Ranh. Czas pobytu w morzu wyniósł 140 dób, w tym czasie okręt przebył przeszło 25 000 Mm. Długotrwałe rejsy przy stosunkowo słabym zapleczu remontowym w tym regionie wpływały niekorzystnie na stan techniczny okrętów. Tym bardziej, że okręty eksploatowano w warunkach dużej wilgotności i wysokich temperatur. Po dwóch dekadach służby okręty znajdowały się w permanentnych remontach i rzadko wychodziły w morze.

Okręty po przejściu na wschód obniżyły drastycznie wskaźnik liczby patroli. *K-42* i *K-115* miały ich na swoim koncie tylko po trzy (odpowiednio po 270 i 119 dób), tj. średnio dwa razy mniej od siostrzanych jednostek pozostających w składzie Floty Północnej²⁶.

Losy końcowe

Najwcześniej zakończyły czynną służbę okręty wchodzące w skład Floty Pacyfiku. Pierwszy na tej liście znalazł się *K-115*, na którym w październiku 1978

roku nastąpiła awaria. Okręt skierowano do stoczni na remont. W jego trakcie na pokładzie wybuchł pożar, który dokonał dalszych zniszczeń. Formalnie na okręcie prowadzono prace remontowe, ale de facto przez 10 lat stał beczynnie u nabrzeża stocznioowego. 16 lipca 1987 roku ze względu na zły stan techniczny, wycofany ze składu floty i przekazany Oddziałowi Rezerw Majątkowych (OFI) w celu demontażu i utylizacji.

W ślad za nim w maju 1985 roku do stoczni remontowej trafił *K-42*. Okręt stał przycumowany obok *K-431*, na którym 10 sierpnia 1985 roku, w czasie wymiany paliwa jądrowego, nastąpiła eksplozja jednego z reaktorów. *K-42* został również uszkodzony i napromieniowany. Z odbudowy jednostki zrezygnowano i na początku 1986 roku odholowano do zatoki Pawłowskiego. 14 marca 1989 roku okręt oficjalnie skreślono z listy floty.

Potem przyszła kolej na *K-133*. W polowie 1983 roku odbył swój ostatni patrol bojowy poczym służył wyłącznie celom szkoleniowym. 30 maja 1989 roku wycofany ze składu floty i przekazany OFI dla demontażu i utylizacji. 1 maja 1998 roku oficjalnie rozformowany i zebrany na złom²⁷.

Ostatni z „pacyficznej” czwórki *K-14* zaliczył swój ostatni patrol w 1975 roku. Po trwającym do 1978 roku remoncie

26. J.W. Apalkow, *Podwodnyje łodki...*, op. cit. s. 156.

27. S.S. Bierieżnoj, *Atomnyje podwodnyje łodki WMF SSSR i Rossii*. Moskwa 2001, str. 4-8.

Rzadkie ujęcie okrętu podwodnego cumującego do pirsu obok transportowca typu *Lama* (proj. 323).

Fot. zbiory Władimir Zabłockij



Porównanie charakterystyk taktyczno-technicznych pierwszych seryjnych AOP ZSRR i USA

Elementy	627A (1959-64)	Skate (1957-59)	Skipjack (1959-61)
Liczba okrętów w serii	12	4	6
Wyporność, t			
– normalna	3101	2500	3100
– podwodna	4069	2860	3550
Wymiary, m			
– długość	107,4	81,8	76,8
– szerokość	7,9	7,6	9,8
– zanurzenie	5,7	6,5	8,6
Głębokość zanurzenia, m	240	210	210
Prędkość, w			
– nawodna	15,5	15	15
– podwodna	28	18-19	25
Autonomiczność, doby	50-60	30	30
Uzbrojenie:			
– liczba AT (D-dziobowe, R-rufowe)	8D	8 (6D, 2R)	6D
– kaliber w mm	533	533	533
– zapas torped, sztuki	20	22	22
Załoga, osoby (w tym oficerowie)	117(24)	83-96 (8-10)	83-84 (8-9)

Źródło: W. Demianowski, A. Kotłowski, *Podwodny szczyt SSSR. Cz. 1. Atomnyje mnogocieliewyje podwodnyje łodki*, Rybińsk 2003, str. 10.

tylko sporadycznie wychodził w morze i to tylko w celach szkoleniowych. W 1982 roku ponownie trafił do stoczni remontowej. Mimo formalnego powrotu do służby w 1986 roku dalej tkwił przy nabrzeżu stoczniowym. W lutym 1988 roku na okręcie wybuchł pożar, po którym remont okrętu uznano za niecelowy. Okręt wykorzystywano przez pewien czas do celów szkoleniowych. 19 kwietnia 1990 roku wycofany ze składu floty i przekazany OFI dla demontażu i utylizacji.

Nieco dłużej służbę pełniły okręty wchodzące w skład Floty Północnej. Ale i one po 1985 roku kolejno były wycofywane. Pierwsze zostały spisane 16 września 1987 roku *K-52* i *K-181*. Obie jednostki o mocno nadwerżonych kadłubach i zużytych mechanizmach

w 1985 roku odstawiono do rezerwy i skierowano do Gremichy na postój. *K-52* 16 września 1987 roku wycofano ze składu floty i przekazano OFI do utylizacji. 1 grudnia 1997 roku oficjalnie rozformowany i w latach 1997-1998 na MP „Zwiedzoczka” rozebrano na złom, po wcześniejszym wycięciu przedziału reaktorów

K-181 27 listopada 1985 roku skierowano do stoczni na remont kapitalny, ale 16 września 1987 roku skreślony z listy floty i przekazany OFI do utylizacji. W latach 1987-1988 rozebrany w SRZ-10 w Polarnym na złom.

Nieco inaczej ułożyły się losy *K-159*, który swój ostatni patrol odbył w 1984 roku. Potem już tylko sporadycznie wychodził w morze. W 1988 roku wycofany do rezerwy i zacumowany w Gremi-

chie. 30 maja 1989 roku skreślony z listy floty i przekazano OFI do utylizacji. 30 sierpnia 2003 roku podczas holowania starego zużytego okrętu z Gremichy do Polarnego na utylizację, w czasie sztormu *K-159* zatonął w pobliżu wyspy Kildin na głębokości ponad 200 m. Razem z okrętem zginęło 8 marynarzy załogi holowniczej²⁸.

19 kwietnia 1990 roku ze spisów floty skreślono jednocześnie trzy jednostki: *K-11*, *K-21* i *K-50*. Ten pierwszy mimo złego stanu technicznego „zaliczył” w latach 1982-1985 pięć autonomicznych rejsów o łącznej długości 155 dób. Po ostatnim patrolu praktycznie nie wychodził w morze. Przekaza-

28. G.G. Kostiew, I. G. Kostiew, *Nieizwiestnyj flot...op. cit.*, s. 168.

Dwa okręty podwodne projektu 627A cumujące w bazie w Buchcie Pawłowa (Pietropawłowsk Kamczacki).

Fot. zbiory Anatolij Odajnik





K-21 i K-60 (eks K-50) w bazie Zapadnaja Lica.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

ny OFI do utylizacji stoi zacumowany w gubie Gremicha (m. Ostrownyj). K-21 w latach 1983-1985 przeszedł średni remont, ale po jego zakończeniu nie wychodził w morze. Podobnie jak K-11 po przekazaniu OFI stoi zacumowany w Gremichie.

K-50, który od 25 maja 1977 nosił zmieniony numer (K-60) swój ostatni patrol bojowy zakończył 25 stycznia 1984 roku. Następne pięć lat spędził pełniąc dyżury w bazie.

Stoi zacumowany obok siostrzanych jednostek K-11 i K-21.

1 lipca 1990 roku spisano ostatni z dwunastki okrętów projektu 627A K-5. Ostatnie patrole bojowe odbył w 1982 roku w Morzu Śródziemnym. Po tym sporadycznie wychodził w morze, pełniąc od czasu do czasu dyżury w bazie. Oczekuje na utylizację w gubie Gremicha (m. Ostrownyj)²⁹.

Tajemniczy K-27 projektu 645

K-27 był jednym z najmniej znanych radzieckich atomowych okrętów podwodnych pierwszego pokolenia. Wyglądem zewnętrznym praktycznie nie różnił się od jednostek projektu 627A. Dzięki temu przez dłuższy czas na Zachodzie nie wiadomo o jego istnieniu.

Główna różnica pomiędzy projektami 627A i 645 polegała na zastosowaniu dwóch różnych typów reaktora. O ile na seryjnych okrętach zastosowano reaktory typu wodnociśnieniowego, w których chłodziwem (nośnikiem ciepła) była czysta woda, to na K-27 wykorzystano reaktor typu ciekło-metaliczny gdzie za nośnik ciepła służył stop ołowiu i bizmutu. Radzieccy fizycy (proponując tę zgłosił kierownik naukowy projektu akademik A.I. Lejpunski) wybrali ten stop, choć pod względem właściwości cieplno-fizycznych ustępował płynnemu sodowi, stanowiącemu chłodziwo pierwszego obiegu amerykańskiego AOP *Seawolf*. Za to był znacznie mniej aktywny chemicznie, co pozwalało wykorzystać w pierwszym obiegu tańsze niskostopowe stale, które pod ciśnieniem nie podlegały korozji i pęknięciom w obecności jonów chloru i tlenu. W ten sposób udało się uniknąć szeregu problemów, z którymi zderzyli się Amerykanie³⁰.

Zasadniczą zaletą reaktora ciekło-metalicznego było: dużo niższe ciśnienie (ok. 20 kgs/cm²) w pierwszym obiegu, niż w reaktorach wodnociśnieniowych (200-250 kgs/cm²), co zapewniało większe bezpieczeństwo (metal przy na-

grzewaniu nie wrzał tak jak woda); wyższe ciśnienie w drugim, niż pierwszym obiegu zapobiegało przeciekom z pierwszego do drugiego obiegu (a tym samym rozprzestrzenianiu się radioaktywności po okręcie). Do tego dochodziła jeszcze możliwość awaryjnego schładzania reaktora bez wykorzystania generatorów pary i pomp cyrkulacyjnych (w wyniku naturalnej cyrkulacji stopu wewnątrz reaktora w kanałach schładzania), a także stosunkowo wysokie parametry otrzymywanej pary³¹.

Niestety, metaliczny stop posiadał również wady, przede wszystkim dużą masę.

Masa chłodziwa plus konieczność jego okresowego regenerowania dla podtrzymania czystości przekładała się na wysokie koszty eksploatacyjne. Jednak największy kłopot wynikał z konieczności podtrzymywania temperatury stopu w pierwszym obiegu powyżej temperatury jego płynności (125 °C) nawet przy postoju w bazie lub stoczni, co nadzwyczaj komplikowało jego eksploatację³².

Zresztą, już na etapie budowy K-27, jego reaktor okazał się niezwykle czuły na osłabienie termoizolacji. Niewielki spadek temperatury nośnika ciepła w pierwszym obiegu powodował jego zastyganie i czopowanie przewodów. W żargonie stoczniowym nazywano go „koźlem”. W warunkach stoczniowych z usterkami tego typu radzono sobie, ale w morzu usunięcie takiego „koźła” następczo poważne problemy³³.

Ostatecznie, zalety stopu chłodzącego przeważały nad wadami. Tym samym budowa nowego typu reaktora otrzymała zielone światło. Przy czym zakładano, że oba typy reaktorów będą jednakowe pod względem masy i gabarytów, tak aby reaktor chłodzony stopem metalu zmieścił się w przedziale piątym okrętu podwodnego proj. 627. Dzięki temu miały powstać dwa okręty o jednakowej charakterystyce taktyczno-technicznej, ale z różnymi typami siłowni tak, aby można było przeprowadzić testy porównawcze obu jednostek.

Stan prac nad konstrukcją reaktora i okrętu był na tyle zaawansowany, że w pierwszej połowie 1955 roku moż-

29. J.W. Apalkow, op. cit., s. 161.

30. A.M. Antonow, *Atomnaja podwodnaja lodka pr. 645. „Sudostrojenije”* nr 10/1995, s. 58.

31. J.W. Apalkow, *Podwodnyje lodki*, s. 95.

32. Wyd. zbiorowe, *Podwodnyje lodki Rossii. Atomnyje. Pierwoje pokolenie. Istorijskoe sozdanie i ispolzowanije. 1952-1996 gg.* Tom IV, cz. 1. St. Petersburg 1996, s. 88.

33. G.G. Kostiew, op. cit., s. 116.

na było wystąpić do resortu przemysłu stoczniowego z wnioskiem o formalne rozpoczęcie projektu. 25 maja 1955 roku podpisano odpowiednie postanowienie Rządu zobowiązujące MSP do opracowania projektu technicznego okrętu (proj. 645), w pierwszym kwartale 1956 roku. Ponieważ bazowano na projekcie 627A pominięto etap projektu wstępnego. Budowa nowej jednostki miała się rozpocząć już w drugiej połowie 1956 roku. Cały proces projektowy przebiegał pod nadzorem specjalistów WMF. Nad projektem reaktora czuwali specjaliści z FEI z profesorem A.I. Lejpunskim na czele. Natomiast bezpośrednim rozpracowaniem siłowni (kodowe oznaczenie – WT), zajmowało się OKB „Gidroprogress” podolskich zakładów maszynowych im. Ordżonikidze kierowane przez głównego konstruktora B.M. Szolkowicza (a potem W.W. Stiekolnikowa).

Siłownia wytwarzająca parę typu WT zasadniczo różniła się od wodno-ciśnieniowej WM-A. Reaktor RM-1 z płynno-metalicznym chłodziwem zaliczał się do klasy homogenicznych (tj. takich reaktorów, których paliwo jądrowe i moderator neutronów znajdował się w mieszaninie, tworzącej dla neutronów jednorodny środowisko) i pracował na neutronach pośredniej energii. W siłowni typu WM-A stosowano reaktor heterogeniczny (z rozdzielonymi jądrowym paliwem i moderatorem) na neutronach termicznych. Odpowiednio, reaktory siłowni WT i WM-A miały różne konstrukcje. Reaktor RM-1 wydawał się prostszy i bardziej niezawodny.

W celu ułatwienia procesu projektowania reaktora i siłowni okrętowej, w styczniu 1955 roku w Obninsku zbudowano eksperymentalny reaktor chłodzony stopem metalu „Petlja”, a w Podolsku – drewnianą makietę naturalnej wielkości V przedziału okrętu. Dzięki eksperymentom prowadzonym w Obninsku poznano m.in. niedostatki chłodziwa (była już o nich mowa), które należało uwzględnić w procesie dalszego projektowania. Stało się jasne, że przyjęty grafik budowy okrętu jest nierealny³⁴.

Projektowaniem K-27 zajmowało się SKB-143 pod kierunkiem W.N. Pieregudowa, a od listopada 1956 roku A.K. Nazarowa, pod nadzorem kapitana 1 rangi A.N. Donczenko, a potem kapitana 2 rangi A.S. Gubina³⁵.

Prace projektowe rozpoczęto od razu od stadium projektu technicznego. W grudniu 1956 roku ów projekt był gotowy. Przez cztery miesiące wno-

szone do niego poprawki. Skorygowany projekt techniczny siłowni został przyjęty przez oba resorty (MSP i WMF) 5-6 marca 1957 r. 20 marca 1957 r. Rząd zajął się projektem samego okrętu podwodnego. W rezultacie 9 kwietnia 1957 roku podjęto decyzję o rozpoczęciu budowy okrętu.

Mimo przeniesienia wielu gotowych rozwiązań z poprzedniego projektu, opóźnienia w stosunku do grafiku sięgały 6-8 miesięcy. Zespołowi konstruktorów nie udało się zachować zakładanej identyczności siłowni z projektem 627A. W nowym projekcie zrezygnowano z podwieszanych turbogeneratorów pobierających napęd z turbin i zainstalowano autonomiczne. W ten sposób uniezależniono system elektroenergetyczny okrętu od pracy turbin napędowych. Dodatkową korzyścią tego rozwiązania była możliwość poruszania się za ich pomocą pod silnikami elektrycznymi. Przy tym można było uniknąć sytuacji, typowej dla innych okrętów podwodnych pierwszego pokolenia, kiedy przy obniżeniu prędkości i obrotów turbin, turbogeneratory podwieszane nie były w stanie zapewnić odpowiedniego zasilania odbiorników energii i trzeba było je przełączyć na zasilanie z baterii akumulatorów.

Instalacja nowych turbogeneratorów pociągnęła za sobą konieczność przeróbki przedziałów siłowni w porównaniu do prototypu. Dodano nowy przedział (pomiędzy przedziałem reaktorów i turbinowym) umieszczając w nim autonomiczne turbogeneratory. W rezultacie wprowadzonych zmian, masa siłowni K-27 przewyższała o 20% masę siłowni seryjnej 627-ki. Żeby, chociaż częściowo skompensować wzrost masy zrezygnowano z rezerwowych generatorów Diesla³⁶.

Opóźnienie spowodowane problemami z nowym typem reaktora miało też dobre strony. Dzięki temu można było wprowadzić do projektu zmiany sugerowane przez ekspertów admirała A.E. Orla, których nie zastosowano we wcześniejszym projekcie.

Te najważniejsze, obok instalacji autonomicznych turbogeneratorów, to zastosowanie płaskich grodzi wodoszczelnych wytrzymujących ciśnienie 10 kgs/cm², automatu do szybkiego ładowania torped, drugiego peryskopu i ochrony biologicznej wodno-olowanej (zamiast wodno-żelaznej). Nowe grodzie wodoszczelne były aż o 46 ton cięższe od poprzednio stosowanych. Ponownie trzeba było szukać oszczędności cięża-

rowych. W grudniu 1955 roku SKB-143 zaproponowało użycie do konstrukcji kadłuba lekkiego, obudowy urządzeń podnośnych i pomostu bojowego, a także poszycia sterów i stabilizatorów z nisko magnetycznej stali o wytrzymałości 40 kgs/mm². Dzięki temu obniżono o połowę masę urządzenia rozmagnetyzowującego. Później okazało się, że takie rozwiązanie było błędne.

Oficjalne położenie stępki pod K-27 nastąpiło 15 czerwca 1958 roku w tym samym, cechu stoczni nr 402 w Mołotowsku (Siewierodwinsk) gdzie wcześniej powstały jednostki proj. 627A. Komplet rysunków roboczych dostarczono stoczni już w listopadzie 1957 roku tj. na 9 miesięcy przed ceremonią założenia okrętu.

Budowniczym okrętu i jednocześnie odpowiedzialnym zdającym z ramienia stoczni był A.A. Owczynnikiow. Przy budowie okrętu stoczni nr 402 kooperowała z ponad 60 zakładami produkcyjnymi.

Sporządzony przez stocznię grafik przewidywał przekazanie okrętu pod koniec 1960 r. Planowano zbudować jeszcze jeden okręt tego typu. Mimo wysiłków załogi stoczni niemal od początku budowa posuwała się wolniej niż zakładano. Powodem były opóźnienia w dostawach urządzeń i wyposażenia, w szczególności siłowni (w pełni gotowa była dopiero na początku 1962 r.). Wiele z dostarczanych elementów konstrukcyjnych wykonano wadliwie. Ponadto w dokumentacji roboczej dokonywano ciągłych korekt, co zmuszało do dokonywania przeróbek już zamontowanych na okręcie konstrukcji. W miarę upływu czasu odstawanie od grafika pogłębiało się, tak że wodowanie okrętu nastąpiło dopiero 1 kwietnia 1962 roku. Wykańczanie okrętu na wodzie kontynuowano do stycznia 1963 roku. Równolegle trwały prace przy uruchomieniu siłowni głównej K-27. Na początku grudnia 1962 roku załadowano stop chodzący do reaktora. W pierwszych dniach stycznia 1963 roku rozpoczęto próbny rozruch siłowni. Od 8 maja do 10 czerwca przeprowadzono stoczniowe próby na uwięzi. Połączone stoczniowe i państwowe próby marszowe przeprowadzono latem i jesienią 1963 roku pod nadzorem Komisji państwowej, której

34. Wyd. zbiorowe, *Podwodnyje...* op. cit., s. 96.

35. Donczenko, była jedyną w ZSRR kobietą inżynierem-kapitanem 1 rangi, która ukończyła Wojskowo-Morską Akademię.

36. A.M. Antonow, *Atomnaja podwodnaja* .op. cit., s. 59.



Rys. Tomasz Grotnik

przewodniczył wiceadmirał G.N. Chołostiakow. 29 czerwca 1963 roku *K-27* pod dowództwem kapitana 1 rangi I.I. Gulajewa po raz pierwszy wyszedł w morze. 30 października 1963 roku próby zakończono podpisaniem aktu przyjęcia okrętu. Mimo ogólnie pozytywnej oceny pracy siłowni Komisja sformułowała kilka istotnych wniosków. Po pierwsze zaleciła dopracowanie siłowni, w kierunku podniesienia jej niezawodności. Zaleciła też zorganizowanie rejsu autonomicznego w celu lepszego poznania walorów eksploatacyjnych okrętu i jego siłowni.

Tylko w okresie prób odbiorczych *K-27* przeszedł w ciągu 528 godzin marszowych 5760 Mm (1,5 raza więcej niż *K-3*), z tego 3370 Mm (59%) pod wodą³⁷.

3 grudnia 1963 r. okręt pojawił się w Jokandze – miejscu stałego bazowania.

Jak już wcześniej wspomniano wygląd zewnętrzny *K-27* był niemal identyczny z okrętami proj. 627 i 627A. Różnice dotyczyły kształtu części dziobowej kadłuba i wielkości obudowy kiosku. Górna część kadłuba do linii wodnej proj. 645 miała kształt stożkowy w obydwu płaszczyznach, co pozwoliło rozmieścić w niej antenę stacji hydrolokacyjnej „Arktyka-M”. Antenę SZPS MG-10 przeniesiono do płytki pod kilem. W kiosku umieszczono pomost bojowy z peryskopem dowódczym, co przesądziło o jego większych rozmiarach i wysokości. w porównaniu z prototypem.

Na *K-27* zmieniono też kolejność rozmieszczenia przedziałów. Zamieniono miejscami IV i V przedział. Teraz w IV przedziale mieściły się reaktory a w V – autonomiczne turbogeneratory i mechanizmy pomocnicze. Umieszczenie ciężkich reaktorów bliżej dziobu pozwoliło lepiej wyważyć okręt. Wprowadzone zmiany pociągnęły za sobą konieczność przeniesienia stanowiska radiolokacyjnego i kabiny radiowej na dolny pokład.

Były też różnice w kompozycji kilku innych przedziałów. Dotyczyło to przede wszystkim centrali, która stała się bardziej przestronna i wygodna, jednak bliskość przedziału reaktorów zwiększała zagrożenie radiacyjne w przypadku awarii. W pierwszym przedziale znalazło się urządzenie do szybkiego przeładunku aparatów torpedowych, którego nie miały okręty seryjne. W siódmym przedziale zabrakło podwieszanych turbogeneratorów, zmianie uległa też konstrukcja przekładni redukcyjnej. Zmniejszono o 23% pojemność baterii akumulatorów tłumacząc to mniejszym

zapotrzebowaniem na energię w przypadku uruchamiania i schładzania reaktorów. Zautomatyzowano całkowicie elektrownię okrętową, dzięki czemu udało się zmniejszyć liczebność załogi.

Odmienne od prototypu było także rozwiązanie systemu wentylacji i kontroli ciśnienia w przedziałach, który składał się z czterech autonomicznych magistral. Wprowadzenie tej innowacji poprawiło ochronę załogi przed radiacyjnymi gazami i aerozolami.

Początkowy okres służby *K-27* przebiegał dość pomyślnie. Pierwszy rejs autonomiczny, trwający 52 doby (21.04.-12.06.1964 r.) odbył w rejon równika. Wraz z załogą na pokładzie znalazło się wielu specjalistów. Starszym rejsu był wiceadmirał G.N. Chołostiakow, który pełnił funkcję Przewodniczącego Państwowej Komisji Odbiorczej. Obok niego zaokrętowano przedstawicieli floty, a także grupę specjalistów przemysłu, z konstruktorem okrętu A.K. Nazarowem. W czasie 1240 godzin rejsu okręt przepląnął 12 425 Mm (12 278 Mm pod wodą) operując w różnych warunkach hydrometeorologicznych.

Drugi rejs (29.06-30.08.1965 r.) na Morze Śródziemne odbywał się pod dowództwem nowego dowódcy okrętu kapitana 2. rangi P.F. Leonowa, starszym na pokładzie był kapitan 1 rangi A. P. Michajłowski. W ciągu 60 dobowego patrolu okręt przebył 12 570 Mm.

Za pomyślne wykonanie zadań w pierwszym rejsie autonomicznym d-ca *K-27* I. I. Gulajew otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Po kolejnym rejsie okręt udał się do stoczni na planowy remont, po którym powrócił do służby dopiero we wrześniu 1967 roku. 13 października 1967 r. podczas kontrolnego wyjścia w morze nastąpiło pierwsze ostrzeżenie przed nadciągającym nieszczęściem. Nastąpiła awaria w pierwszym obiegu chłodzącym reaktora prawej burty. Uszkodzony reaktor wyłączono i okręt powrócił do bazy.

24 maja 1968 roku *K-27* wyszedł na poligon morski w rejonie głównej bazy floty dla kontroli siłowni po remoncie, a także dla przeprowadzenia zadań szkolno-bojowych. W trakcie kontroli parametrów pracy reaktorów na pełnej prędkości w podwodnym położeniu na okręcie miała miejsce poważna awaria. Reaktor lewej burty zaczął gwałtownie tracić moc (w ciągu 60-90 sek. spadła z 83 do 7%). Przyczyny odnotowały dramatyczny wzrost skażenia radioaktyw-

37. tamże, s. 60.

Charakterystyka taktyczno-techniczna atomowego okrętu podwodnego proj. 645	
Elementy	K-27
Wyporność, t	
– normalna	3414
– podwodna	4370
Wymiary, m	
– długość	109,8
– szerokość	8,3 (11,9 ze stabilizatorami)
– zanurzenie	6,28 (średnie)
Głębokość zanurzenia, m	
– robocza	320
– maksymalna	400
Siłownia	
– reaktory, liczba i typ	2 x RM-1
– sumaryczna moc, MWt	146
– liczba i moc turbin, KM	2 x 17 500 (GTZA-601)
Prędkość, w	
– nawodna	14, 9
– podwodna	~ 30, 2
Autonomiczność, doby	50-60
Uzbrojenie:	
– liczba AT (D-dziobowe, R-rufowe)	8 D
– kaliber w mm	533
– zapas torped, sztuki	20
Załoga, osoby (w tym oficerowie)	104

nego w przedziale reaktorów (do 150 r/ godz. i wyżej). Radioaktywny gaz zaczął rozprzestrzeniać się po całym okręcie. Operator reaktora, młody stażem inżynier-lejtnant, zamiast ogłoszenia alarmu próbował podnieść jego moc. W rezultacie awarii cała załoga została napromieniowana. Po wynurzeniu na powierzchnię K-27 na jednym reaktorze dotarł do Siewierodwinska. Napromieniowani członkowie załogi zostali przewiezieni drogą lotniczą do specjalnego szpitala w Leningradzie. Życia 9 członków załogi nie udało się uratować. Oficjalnej informacji o tej awarii i ofiarach w ludziach do tej pory nie ogłoszono.

Na początku 1968 roku okręt obejmowała specjalna komisja, która stwierdziła wysoki poziom radiacji w przedziałach i zaleciła wyłączenie obu reaktorów. Oznaczało to w praktyce koniec służby okrętu. Potem, aż do 1973 roku na K-27 prowadzono liczne eksperymenty. 1 lutego 1979 r. okręt skreślono z listy floty. Przez pewien czas rozważano możliwość powrotu okrętu do służby. Zastanawiano się nad kilkoma wariantami: eksploatacja tylko z jednym reaktorem, wycięcie przedziału reaktorów i zastąpienie go nowym z reaktorami wodno-ciśnieniowymi. Do kosztownej reaktywacji nie doszło, ponieważ w tym czasie flotę zaczęły zasilać okręty drugiego pokolenia.

W maju 1981 r. w stoczni Zwiedzaczka w Siewierodwinsku przedział reaktorów K-27 zapełniono specjalną twardniejącą mieszkanką i bitumem. We wrześniu tegoż roku jednostkę od-

holowano na Morza Karskie i zatopiono u północno-wschodniego brzegu archipelagu Nowa Ziemia na głębokości ok. 75 m.

Jak twierdzą Rosjanie, przeprowadzone w 1993 roku oględziny wraku za pomocą aparatu głębowodnego *Mir* nie wykazały wzrostu poziomu radioaktywności w miejscu zatopienia okrętu³⁸.

Podsumowanie

Oceniając możliwości bojowe okrętów podwodnych projektu 627 i 627A Rosjanie stosują najczęściej ten sam schemat porównując K-3 do *Nautilusa*. Podobnie jest w przypadku K-27, który porównywano do *Seawolfa*. Wynik porównania zawsze wypadł na korzyść radzieckich „atomochodów”. Nie uwzględniano przy tym dwóch istotnych okoliczności. Po pierwsze, czasu powstania obu projektów. *Nautilus* był od K-3 starszy o ponad 4 lata a *Seawolf* od K-27 o ponad siedem lat. To mało? W okresie przełomu technologicznego – jaki wówczas miał miejsce – to prawie epoka. Po drugie, Amerykanie mieli jasno zarysowaną koncepcję. Na początek zbudowali kilka pojedynczych eksperymentalnych okrętów o różnym przeznaczeniu (*Nautilus*, *Seawolf*, *Triton*, *Tullibee* i *Halibut*), potem dwie krótkie serie (typ *Skate* – 4 jednostki i *Skipjack* – 6 jednostek). Dopiero po wypracowaniu koncepcji wielozadaniowego okrętu podwodnego zdecydowali się na budowę długich serii: typ *Thresher* – 11 okrętów i *Sturgeon* – 42 okręty.

Rosjanie zaczęli od K-3, który był jednocześnie okrętem doświadczalnym i bojowym (czyli „ni pies, ni wydra”), i równocześnie budowali serię 12 jednostek proj. 627A posiadających wiele wad „dziedziczonych” po nie sprawdzonym jeszcze prototypie. Przy tym nie mieli jasno sprecyzowanych poglądów odnośnie przeznaczenia tych jednostek. Stąd pomysły uzbrojenia 627-ki od „wielkiej torpedy” przez pociski skrzydlate do klasycznych torped. Za priorytetowe cechy okrętów wielozadaniowych Amerykanie uznali niski poziom wytwarzanych pól fizycznych, podwodną autonomiczność oraz zasięg stacji hydrolokacyjnych i na doskonaleniu tych elementów skupili główny wysiłek. Radzieckie jednostki dysponowały większą prędkością maksymalną pod wodą i głębokością zanurzenia. Jednak wysoki poziom pierwotnych pól fizycznych demaskował ich obecność na bardzo dużą odległość i nie pozwalał skutecznie pokonać systemu obrony poprawdopodobnego przeciwnika. Moralnie przestarzałe wyposażenie elektroniczne i mały zasięg stacji hydroakustycznych stawiał pod znakiem zapytania nawet ich możliwości zwalczania żeglugi handlowej. W tej sytuacji powierzenie im zadania zwalczania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych i LGU to posłanie ich na pewną zagładę.

Najslabszy element konstrukcji tych jednostek stanowiła jednak siłownia główna. W szczególności generatory pary, które oprócz pary „generowały” również nieszczęścia. Po raz pierwszy ten defekt pojawił się 5 lipca 1958 roku; w czasie pierwszego próbnego rejsu K-3. Po zaledwie 216 godzinach eksploatacji została uszkodzona 4 komora generatora pary lewej burty³⁹.

Na pięciu okrętach (K-3, K-8, K-11, K-14 i K-115) wybuchło 10 pożarów, na ośmiu innych okrętach miały miejsce poważne awarie. Największą liczbę ofiar pochłonął K-3 w 1967 roku na Morzu Norweskim (zginęło 39 marynarzy)⁴⁰ K-8 był pierwszym radzieckim AOP, który zatonął w wyniku awarii⁴¹.

Spośród wszystkich opisanych tu okrętów tylko dwa: K-21 i K-50 nie zanotowały przez cały okres służby żadnej poważnej awarii. ●

38. P.A. Szmakow; *U istokow... op. cit.*, s. 25.

39. Tamże, s.23

40. I. Drogowoz, *Bolszoi flot Strany Sowietow*, Mińsk 2003, s. 273

41. Zatonięciu K-8, zostanie poświęcony oddzielny tekst



Tendry Bundesmarine typu 401-403

Wstęp

W pierwszym etapie rozbudowy Bundesmarine, który rozpoczął się w styczniu 1956 brakowało głównie odpowiednich okrętów, które bardzo powoli zasilają młodą flotę. Pierwszymi były jednostki Federalnej Morskiej Straży Granicznej (Seegrenzschutzverband), której potencjał przejęty został w całości. Były to przeważnie małe jednostki o znikomej wartości bojowej. Amerykanie zaczęli przekazywać sukcesywnie jednostki dotychczasowej służby trałowej LSU (B) i LSU (C)¹, lecz ich stan techniczny pozostawiał wiele do życzenia, ponieważ miały za sobą bardzo intensywną służbę, a trzeba pamiętać, że pochodziły ze składu dawnej Kriegsmarine, służąc w jej składzie w latach 1939-1945. Marynarki innych państw czyniły to samo, co Amerykanie i również przekazywali swoje, przeważnie eks-niemieckie jednostki nowemu właścicielowi².

W dniu 01.04.1956 utworzono w Kilonii 1 Eskadrę Kutrów Torpedowych³ a 16.05 w Wilhelmshaven 1 Eskadrę Trałowców, która składała się z 12 jednostek i stanowiła zarazem pierwszy związek morski przeznaczony do walki z zagrożeniem minowym, w skład którego wchodziły były kutry trałowe Kriegsmarine (R-Boote). Na początku roku 1958 Bundesmarine dysponowała jednym niszczycielem, 2 małymi okrętami podwodnymi⁴ oraz fregatami, kutrami torpedowymi, trałowcami, kutrami trałowymi, jednostkami desantowymi, jednostkami ochrony portu, eskortowcami, jednostkami pomocniczymi i szkolnymi, a następne nowocześniejsze były budowane.

Wraz z przyjęciem Niemieckiej Republiki Federalnej do struktur NATO zadania, które Bundesmarine miała do wykonania w przypadku wojny obronnej z Układem Warszawskim, były jasno sprecyzowane, a mianowicie:

- ochrona wejść morskich na Bałtyk oraz wspólna z armią, lotnictwem oraz sojuszniczą Danią i Norwegią obrona wybrzeża Szlezewiku-Holsztynu,

- działania zaczepne na Bałtyku, skierowane przeciwko ważnym dla przeciwnika rejonom koncentracji swoich sił militarnych,

- ochrona własnych szlaków komunikacyjnych na Morzu Północnym przed ewentualnymi nieprzyjacielskimi akcjami minowania i lotnictwu.

W czasach pokoju główny nacisk kładziono oprócz nieustannego szkolenia, na rejsy zagraniczne, które wspierały niemiecką politykę zagraniczną oraz dyplomację i przyczyniały się do utrzymywania kontaktów z mieszkającymi tam Niemcami. Dochodziły do tego akcje ratunkowe, rejsy badawcze i kurtuazyjne wizyty w krajowych portach.

Już w rozważaniach pod tytułem „O utworzeniu niemieckiego kontyngentu w ramach ponadnarodowych sił zbrojnych do obrony Europy Zachodniej” („Über die Aufstellung eines deutschen Kontingentes im Rahmen einer übernationalen Streitmacht zur Verteidigung Westeuropas”) z dnia 09.10.1950 r., które przeszły do historii pod pojęciem „Memorandum z Himmerode” („Himmeroder Denkschrift”), mowa była, że dla „skutecznego zwalczania radzieckiego zaopatrzenia” („Wirkung gegen den russischen Nachschubverkehr”) potrzebnych będzie

1. Niemieckie grupy robocze LSU = Labor Service Unit będące w służbie amerykańskich władz okupacyjnych zostały utworzone w 01.02.1951 r. w Bremerhaven jako LSU (B) i przy dowództwie amerykańskiej Armii Renu (US Navy Rhine River Patrol) jako LSU (C). LSU (B) dysponowała początkowo 12 kutrami trałowymi, jednym pływającym dźwigiem, jednym zbiornikowcem i 4 trałowcami typu 40. W roku 1952 dołączyły: po jednym trałowcu typu 40 i 43, trzy kutry torpedowe, jeden ścigacz okrętów podwodnych, trzy jednostki ubezpieczenia lotów i sześć patrolowców. Do LSU (C) należało, oprócz licznych byłych poławiaczy torped ćwiczebnych po byłej Kriegsmarine oraz innych jednostek, 26 małych jednostek desantowych, z czego 22 to dawny amerykański typ LCM (Landing Craft, Mechanized).

2. W pierwszym rządzie U.S. Navy i brytyjska Royal Navy.

3. 17.09.1957 przemianowana na 1 Eskadrę Kutrów Torpedowych.

4. Typ XIII Kriegsmarine: Hai (S 170), Hecht (S 171).

przynajmniej 36 dodatkowych kutrów torpedowych. Tę samą liczbę znajdziemy potem w planach pierwszego kontyngentu marynarki wojennej pod postacią 3 flotylli po 12 jednostek bazujących we Flensburgu, Eckernförde i Wilhelmshaven. Dalejsze plany przeprowadzone w ramach Europejskiego Sojuszu Obronnego (Europäische Verteidigungsgemeinschaft – EVG) przewidywały zbudowanie nawet 60 jednostek tej klasy. Kiedy owe plany nie zrealizowano, a Bundeswehra okrzepła organizacyjnie w strukturach NATO, SHAPE w tzw. „Liście Speidela” („Speidel-Brief” – generał Hans Speidel, 1897-1984, pierwszy dowódca NATO na początku tzw. „Zimnej Wojny”) z 06.07.1955 wymienił liczbę m.in. 40 kutrów torpedowych, jako części składowej nowej niemieckiej floty, która by:

- przyczyniła się do zagrozenia przejścia nieprzyjacielskim siłom morskim drogę na Morze Północne,
- przerywała radzieckie szlaki na Bałtyku, po których transportować miano zaopatrzenie,
- wzięła udział w zorganizowaniu przez aliantów odbicia wschodnioniemieckiego wybrzeża Bałtyku i Wysp Duńskich.

40 kutrów torpedowych znalazło się potem w pierwszym planie rozbudowy sił morskich NRF, który w maju 1956 r. zaakceptował Bundestag. Błyskawicznie flocie dostarczono nowe kutry torpedowe nowego typu (S-Boote 55) 140, 141 i 142, które rozdzielono na 4 nowe eskadry zgodnie z poniższym zestawieniem (data utworzenia i miejsce bazowania):

- 2. Schnellbootgeschwader (01.06.1958 Wilhelmshaven) – 10 kutrów typu 141,
- 3. Schnellbootgeschwader (01.10.1957 Flensburg) – 10 kutrów typu 140,
- 5. Schnellbootgeschwader (01.10.1959 Neustadt) – 10 kutrów typu 140,
- 7. Schnellbootgeschwader (01.04.1961 Kilonia) – 10 kutrów typu 142.

Celem zabezpieczenia bałtyckich szlaków morskich, cieśnin duńskich, tudzież zagwarantowania wolnej od min Zatoki Niemieckiej oraz ochrony portów nad Morzem Północnym i leżących u ujść rzek, opracowano plany dwóch nowych trałowców, które od roku 1958 zaczęły zasilać eskadry. Chodziło w tym przypadku o 18 trałowców redowych (KM-Boote 55) typu 320 przeznaczonych na Morze Północne i 30 szybkich trałowców (SM-Boote) typu 340 i 341. Wspomniane trałowce redowe opracowano na podstawie planów amerykańskich jednostek typu „Bluebird”, natomiast typ 340 i 341 reprezentował kontynuację kutrów trałowych Kriegsmarine. Dodatkowo, aby przyszłe załogi miały czas na zaznajomienie się z jednostkami wojennymi, zakupiono we Francji w trybie pilnym 6 jednostek z byłej Kriegsmarine, które w NRF sklasyfikowano jako typ 321, które jednak osiągnęły ostatecznie gotowość znacznie później, niż typu 320. Wspomniane trałowce przydzielono poszczególnym eskadrom, jak następuje (data utworzenia i miejsce bazowania):

- 1. Eskadra Trałowców (1. Minensuchgeschwader – 16.05.1956 Flensburg) – 9 jednostek typu 340;
- 2. Eskadra Trałowców (2. Minensuchgeschwader – 19.11.1956 Wilhelmshaven) – 6 jednostek typu 321,
- 3. Eskadra Trałowców (3. Minensuchgeschwader – 15.10.1956 Kilonia) – 9 jednostek typu 341⁵;
- 4. Eskadra Trałowców (4. Minensuchgeschwader – 01.10.1958 Wilhelmshaven) – 7 jednostek typu 320,
- 5. Eskadra Trałowców (5. Minensuchgeschwader – 01.10.1958 Neustadt) – 1 jednostka typu 340⁶, 10 jednostek typu 341;
- 6. Eskadra Trałowców (6. Minensuchgeschwader –

01.03.1958 Cuxhaven) – 6 jednostek typu 320,

- 8. Eskadra Trałowców (8. Minensuchgeschwader – 01.04.1959 Cuxhaven) – 5 jednostek typu 320.

W przymiarkach do pierwszego planu rozbudowy sił morskich z października 1950 r. umieszczono również 24 okręty podwodne, gdyż NATO/SHAPE Naczelne Dowództwo Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie wzięło pod uwagę liczebną przewagę potencjalnego wroga, a w wojnie obronnej ta klasa okrętów mogłaby odegrać bardzo ważną rolę i nie stało na przeszkodzie, aby je można było operacyjnie użyć na środkowym i wschodnim Bałtyku, niedostępnych dla własnych sił nawodnych, czy lotnictwa. Okręty podwodne miały, więc wykonywać zadania związane z dalekim rozpoznaniem wrogich armad desantowych będących w drodze, i konwoje z zaopatrzeniem, które byłyby w stanie zwalczać na dalekich jeszcze na wschodzie akwenach, a taka sytuacja wymaga jeszcze stawiania ofensywnych zagród minowych pod nosem potencjalnego nieprzyjaciela.

Wyporność tych jednostek Unia Zachodnioeuropejska (WEU) ograniczała początkowo do 350 ts, lecz w roku 1963 podniesiono ją do 450 ts. Między marcem 1962 a lipcem 1964 do służby oddano 2 okręty podwodne typu 201 (Klasse 201) i 5 typu 205 (Klasse 205), które utworzyły w dniu 01.01.1961 r. 1. Eskadrę Okrętów Podwodnych w Kilonii (1. Unterseebootgeschwader [1. UG]). Od października 1966 r. dołączyło do nich 6 zmodyfikowanego typu 205 [Klasse 205 (mod)], które również weszły do 1. Eskadry OP. W przypadku dwóch pierwszych, o których mowa była wyżej, chodziło o małe jednostki z II wojny światowej, bazujące w Neustadt i tworzące 1. Grupę Szkolną OP, podlegającej również 1. Eskadrze OP.

Zależność kutrów torpedowych, kutrów trałowych i okrętów podwodnych od baz położonych na lądzie stałym, lub od nieodłącznych okrętów-baz, które przewożą w swoich kadłubach paliwo, wodę, różnego rodzaju oleje, amunicję i zaopatrzenie, części zamienną, które są w stanie wywiązać się z roli jednostki warsztatowej, jeżeli przyjdzie coś naprawić oraz służyć jako jednostka mieszkalna dla załóg tych okrętów, ukazało się w pełni podczas II wojny światowej. Takie właśnie specjalistyczne okręty towarzyszące, zwane wtedy ogólnie tendrami, Kriegsmarine już miała w swym posiadaniu, ale nowa Bundesmarine nie. Trzeba się było zadowolić przebudowanymi jednostkami. Od stycznia 1957 r. 1. Eskadra Trałowców (1. MSG) dysponowała była jednostką holowniczo-ratunkową Kriegsmarine *Oste* (A 52)⁷, a 3. MSG miała na stanie były zbiornikowiec wody, również Kriegsmarine, a teraz tender *Ems* (A 53)⁸. Kutry torpedowe nie miały takiej jednostki, więc były one uzależnione od dowództw poszczególnych baz morskich, a dodatkowo usługi typu o charakterze logistycznym świadczył ład oraz kilka małych hulków

5. 10. jednostka dołączyła do eskadry dopiero na początku listopada 1963. Chodzi w tym przypadku o *Schütze*, który od momentu oddania do służby w dniu 14.04.1959 używany był do przeprowadzania różnych prób, testów i eksperymentów.

6. ta jednostka to *Krebs* (w służbie od 21.07.1959), która jako 10. jednostka dołączyła w dniu 20.01.1961 do 1. MSG (Eskadra Trałowców).

7. *Oste* eks-USN 101, eks-*Puddefjord* zbudowano w roku 1942 w Oslo jako jednostkę typu „Faettemfjord” dla Kriegsmarine. Po służbie w LSU (B) jako tender typu 419 oddany 21.01.1957 do służby w latach 1965-1967 przebudowany na jednostkę pomiarową typu 753. W dniu 12.06.1987 *Oste* wycofano ze służby i za pośrednictwem firmy VEBEG sprzedany został 01.06.1988 r. i 1990 pocięty na złom w Cuxhaven.

8. *Ems* eks-USN 104, eks-*Harle* oddano do służby dla 3. Eskadry Trałowców w dniu 11.12.1956 a 15.05.1964 po zaadaptowaniu na okręt szkolny dla nurków oraz szkoleni przyszłych członków drużyn awaryjnych. W dniu 10.03.1978 wycofano go ze służby i w grudniu 1982 sprzedano go na złom za pośrednictwem firmy VEBEG.



Rhein był jednostką prototypową liczącego 8 jednostek typu 412 mającego współdziałać z kutrami torpedowymi. Uwagę zwraca silne uzbrojenie artyleryjskie i bogate wyposażenie elektroniczne. Fot. zbiory Hartmut Ehlers

mieszkalnych po byłej Kriegsmarine, które już odsłużyły swoje w składzie służby trałowej LSU (B), czy Federalnej Morskiej Straży Granicznej⁹.

Flotylli okrętów podwodnej służyły w pierwszych latach rozbudowy dwie małe jednostki, które wykonywały zadania związane z ubezpieczeniem i wsparciem logistycznym, a mianowicie okręt wsparcia (Sicherungsboot) *Passat* (Y 800), były holownik Kriegsmarine, który w latach 1959 do 1967 należał do ULG oraz okręt wsparcia *Merkur* (W 68), były kuter trałowy, który w latach 1963-1968 podlegał również 1. ULG.

Budowa nowych pływających baz

Bardzo wcześnie rozpoznano, że brak odpowiedniej logistyki kutrów torpedowych, trałowców i okrętów podwodnych mocno ograniczył ich zdolności bojowe oraz autonomiczność. Głównym zadaniem stało się uniezależnić eskadry od baz na lądzie i portów. Nowoczesne pole walki wymaga bardzo wysokiego stopnia mobilności i niezależności od lądu i to dotyczy wszystkich eskadr. Przy bardzo wysokiej skuteczności nowoczesnych broni nie można było i nie powinno też polegać, że po wybuchu działań wojennych bazy będą nadal świadczyć swoje dotychczasowe usługi. Dostawy okrętom na froncie morskim materiałów płynnych, prowiant, amunicję i części zamienne powinny gwarantować w tym przypadku przez pomocnicze okręty towarzyszące, najlepiej w jakiś ukrytych zatokach, a niezagrożone przez nieprzyjaciela bazy lądowe, stąd eskadry muszą już w czasach pokoju, a tym bardziej w okresie napięcia politycznego być ciągle w morzu, lub przynajmniej jej część. Stąd też zaistniała konieczność zapewnienia załogom okrętów podwodnych, trałowców i kutrów torpedowych, skazanych na przebywanie całymi dniami na bardzo ograniczonej powierzchni, co zmusza do posiadania tendrów, czy jednostek baz. Kriegsmarine w ten sposób jeszcze nie postępowała.

Niezależnie od tendrów, każda eskadra wymaga obecności pewnej liczby jednostek zaopatrzeniowych (Troßschiffe), gotowe na skinienie podejść do potrzebującej pomocy jednostki bojowej i możliwie szybko pomóc potrzebującemu. W tym celu, niejako z drugiej ręki, zorganizowano pewną liczbę transportowców różnych materiałów, amunicji, czy innego zaopatrzenia, a następnie na podstawie uzyskanych doświadczeń skon-

struowano od roku 1966 małe jednostki zaopatrzeniowe typu 701 (Klasse 701). Klasyczne zaopatrzeniowce są jednak tematem samym dla siebie i w dalszej części artykułu ich temat nie będzie już kontynuowany.

Celem zapewnienia dużego stopnia mobilności, aby się na Bałtyku zabezpieczyć przed stale rosnącym zagrożeniem ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa, skonstruowano dla potrzeb nowych kutrów torpedowych po dwie jednostki zabezpieczające dla każdej z pięciu eskadr, czyli w sumie 10 jednostek. Pierwsze praktyczne zadania wysunięte zostały już przez 1 Eskadrę KT, co było powodem, że między dowództwem floty (Flotte) a dowództwem kutrów torpedowych (KdoS) doszło do różnicy zdań. Flota myślała początkowo o przybrzeżnych motorowcach o wyporności 600 t, natomiast KdoS upierał się przy prawdziwych zaopatrzeniowcach silnie uzbrojonych, dużą prędkością, skutecznym systemem łączności najnowszej generacji, niezbędnej do komunikowania się w zespole, a co za tym idzie dowodzenia eskadrą, zdolności szybkiego lokalizowania wroga oraz odpowiednią pojemnością oraz wyposażeniem, która mogły by służyć jako warsztatowce, składy części zamiennych, zbiornikowce paliwa i smarów pędnych i amunicji. Flota w końcu ugięła się przed żądaniami KdoS, zastrzegając sobie, że przedstawi w stosunku do 9 i 10 okrętu-bazy osobne żądania, ale do tego już nie doszło, ponieważ w sumie zbudowano tylko 8 jednostek tej klasy.

Zaczynając od tendrów kutrów torpedowych, tzn. w latach 1957 do 1959 opracowano w zależności od posiadanego typu trzy osobne plany takiej nowej jednostki, które następnie przydzielono typom 401, 402 i 403. Typ 401 przydzielono kutrom torpedowym, 402 trałowcom, a 403 okrętom podwodnym.

Pierwotnie planowano zbudować 16 nowych tendrów, 10 dla kutrów torpedowych i po 3 dla trałowców i okrętów podwodnych. Pod koniec 1957 r. w wyniku zmiany planów skreślono 3 tendry dla kutrów torpedowych, więc na papierze zostało 11 typu 401/402 pod nowym oznaczeniem T 1 do T 11 i 3 tendry okrętów podwodnych jako UT 1 do UT 3, lecz ostatecz-

9. Dwa zbiornikowce portowe *Borkum* (A 54, 1959: Y 824) eks USN 105 eks *Borkum* i *Eutin* (A 55, 1959: Y 825) eks *Ramsöy* oraz jednostka warsztatowa *Wieland* (Y 804) i pływający dźwig I (Y 875) eks USN 106 eks BP 34, późniejszy okręt uzbrajania torped *Memmert* (Y 805).



Main typu 401 krótko po wejściu do służby w dwubarwnym malowaniu.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

nie zlecenie na budowę UT 3 zostało anulowane, a pozostałe zlecenia na planowane 13 zgodnie z nowym planem tendrów przydzielono począwszy od końca 1958 r. ośmiu różnym stoczniom. Koszty budowy opiewały na 48 milionów DM, a w przypadku typu 403 na 45 milionów. Okręty nosiły nazwy niemieckich rzek, pierwszy był „ojciec wszystkich rzek w Niemczech”, T 1/ *Rhein* typu 401, który spłynął z pochylni w grudniu 1959 r. Pierwsza jednostka typu 402, T 3/ *Mosel*, dołączyła w grudniu 1960 r., a pierwszy tender okrętów podwodnych, UT 1/ *Lahn*, w listopadzie 1961 r. Przekazanie T 3/ *Mosel* i T 4/ *Ruhr* opóźniło się w czasie, ponieważ stocznia macierzysta, Schliekerwerft w Hamburgu zbankrutowała, która dostarczyła uprzednio już tender *Rhein*.

Jednostki typu 401 i 402 były pod względem konstrukcyjnym niemal identyczne jak dwie krople wody i odpowiadały jednak żądaniom KdoS-u, ale dodatkowo były w stanie pełnić rolę eskortowca, ponieważ charakteryzowały się nie tylko silną baterią artylerii głównej, ale nadawały się również świetnie do pełnienia funkcji okrętu ZOP. Jednostki typu 403 przy tym samym kadłubie bardzo się różniły od poprzedników i ar-

tyleryjsko były słabsze, ale okręty podwodne też były w stanie zwalczać. Kadłuby wykonano ze stali, a nadbudówki z metalu lekkiego. 13 przedziałów wodoszczelnych (typ 403) i 14 na typie 402/403 stanowiło odpowiednią ochronę pływalności. Wszystkie trzy typy były wyposażone w ochronę ABC. Jako napęd posłużyły dwie jego różne wersje, tzn. tendry kutrów torpedowych miały napęd mechaniczno-dieslowski, a maszyny tendrów przeznaczonych dla trałowców i okrętów podwodnych pracowały na prąd. Wyposażenie typu 401/402 uzależnione było odpowiednio od wymagań stawianych przez jednostki, którymi się miały „opiekować”.

Opisywane tendry należały do następujących trzech typów¹⁰:

Typ 401

401/01	T 1 / <i>Rhein</i> (A 58)
401/02	T 2 / <i>Elbe</i> (A 61)
401/03	T 4 / <i>Ruhr</i> (A 64)

10. *Schiffsnummernverzeichnis für Schiffe und Betriebsfahrzeuge der Bundeswehr - Marine*, Ausgabe 1968 BMVtdg T V.

Donau był ostatnią jednostką typu 401, tutaj również w początkowym dwubarwnym malowaniu.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Mosel należał do liczącego 3 jednostki typu 402 przeznaczonego do współdziałania z trałowcami. Tutaj na fotografii wykonanej 24 czerwca 1965 r. Fot. zbiory Hartmut Ehlers

401/04	T 5 / <i>Weser</i> (A 62)
401/05	T 6 / <i>Main</i> (A 63)
401/06	T 7 / <i>Werra</i> (A 68)
401/07	T 8 / <i>Donau</i> (A 69)
401/08	T 9 / <i>Neckar</i> (A 66)

Typ 402

402/01	T 3 / <i>Mosel</i> (A 67)
402/02	T 10 / <i>Isar</i> (A 54)
402/03	T 11 / <i>Saar</i> (A 65)

Typ 403

403/01	UT 1 / <i>Lahn</i> (A 55)
403/02	UT 2 / <i>Lech</i> (A 56)

Śłużba

Jako pierwszy do służby oddano w dniu 06.11.1961 r. tender *Rhein*. Jako jednostka, która dała nazwę całemu typowi została niejako wybrana posłużyć podczas przejmowania przejść przez liczne testy i doświadczenia, w trakcie, których przecięła również równik, by następnie zgodnie z planem być skierowaną do 3 Eskadry Kutrów Torpedowych (3. SG) i w tej funkcji wzięła udział we wszystkich ćwiczeniach swej eskadry, odwiedzając również położone na trasie porty. Z powodu przebrojenia 3 Eskadry na nowe kutry rakietowe francuskiego typu *La Combattante II* (Typ 148), tender przebywał na początku lat 70. XX wieku często na wodach francuskich.

Poszczególne tendry zostały oddane do służby zgodnie z poniższymi datami i z jednoczesnym przydziałem do wyszczególnionych eskadr:

- 17. 04.1962 *Elbe* 2. SG w Wilhelmshaven (kutry torpedowe);
- 14. 07.1962 *Weser* 1. SG w Kilonii (kutry torpedowe);
- 11. 05. 1963 *Saar* 1. MSG we Flensburgu (trałowce);
- 08. 06.1963 *Mosel* 5. MSG w Neustadt (trałowce);
- 29. 06.1963 *Main* 5. SG w Neustadt (kutry torpedowe);
- 07. 12.1963 *Neckar* 7. SG (kutry torpedowe) w Kilonii (pierwotnie przewidziany dla 1. SG);
- 25. 01.1964 *Isar* 3. MSG w Kilonii (trałowce);
- 24. 03.1964 *Lahn* 1. UG w Kilonii (eskadra szkolna);
- 02. 05.1964 *Ruhr* jako okręt szkolny kadetów (pierwotnie przewidziany dla 7. SG);

• 23. 05.1964 *Donau* 02. 09.1964 jako okręt szkolny kadetów (pierwotnie przewidziany dla 3. SG);

• 02.09.1964 *Werra* 7. SG w Kilonii (kutry torpedowe);

• 08. 12.1964 *Lech* 1. UG w Kilonii (eskadra szkolna).

Jak widać z powyższego zestawienia to tylko 7 Eskadra ze swoimi kutrami torpedowymi typu 142 doczekała się pierwotnie przewidzianej liczby tendrów, czyli 2.

Przynależność niektórych omawianych jednostek do poszczególnych eskadr zmieniała się w ciągu lat, inne zostały zakonserwowane i przesunięte do rezerwy, a inne znowu przebazowano wraz z jednostkami, którymi się opiekowały. Początek uczynił *Weser*, który w sierpniu 1963 przekazano pod rozkazy dowództwu okrętów szkolnych i do stycznia 1965 r. na jego pokładzie szkolili się kolejni ludzie morza. Następnie *Weser* przeszedł do 1 Eskadry Kutrów Torpedowych, a po jej rozwiązaniu w marcu 1967 r. wszedł w skład 7 Eskadry Kutrów Torpedowych.

Isar wycofano ze służby już w lutym 1968 r., w roku następnym przesunięto go do rezerwy i w roku 1976 zamierzano go przebudować na jednostkę dowodzenia trałowców. Również *Lech* i *Donau* po wycofaniu ze służby i zakonserwowaniu przesunięte zostały już w roku 1969 do rezerwy. *Donau* w lutym 1970 r. został reaktywowany i skierowany do składu 2 Eskadry KT i w listopadzie 1970 r. przebazowano go z całą eskadrą z Wilhelmshaven do Olpenitz, gdzie od listopada 1967 r. stacjonowała już 5. MSG (trałowce) z *Moselq*, do których dołączyła w lutym 1968 5. SG z *Mainem*. Obie eskadry przybyły z Neustadt. *Lecha* oddano do służby ponownie w lutym 1975 r. i skierowano w skład utworzonej 3. UG (szkolna) w Eckernförde.

Rozkład dnia tendrów wszystkich 3 typów uzależniony był od rutynowych czynności okrętów, które wchodziły w skład danej eskadry, a te odbywały się pod kątem ewentualnego prowadzenia działań wojennych na podejściach do Bałtyku oraz jego zachodniej części, Skagerraku, Kattegatu, na akwenach u południowo-zachodnich wybrzeży Norwegii i oczywiście zwalczania zagrożenia minowego. Corocznie odbywały się manewry całych eskadr lub w większych zespołach oraz regularnie w kooperacji z marynarkami państw zaprzyjaźnionych, szczególnie duńska. Opis jednych takich manewrów można



Saar typu 402 w początkach swojej służby.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

przeczytać w drugiej części artykułu mojego autorstwa, który ukazał się w artykule „Kutry Torpedowe typu *Jaguar* i *Zobel*” w wydaniu nr 79 (5/2006) czasopisma „Okręty Wojenne”, a jego kanwą były osobiste przeżycia ze stycznia 1969 r., które doświadczyłem.

Kutry torpedowe oraz szybkie trałowce (SM-Boote) w okresie swojej aktywnej służby wykonywały również inne również z gatunku zadań klasycznych. Bardzo często były kierowane do przeprowadzenia tzw. „taktycznego rozpoznania bliskiego” na akwenach przed i w wyjściach z Bałtyku, gdzie bacznie obserwowano ruch okrętów i statków państw Układu Warszawskiego. Tendry poszczególnych eskadry zapuszczały się w tym

celu nawet do wschodniej części Bałtyku (tzw. „dalekie rozpoznanie”). Jeden taki wypad wiódł aż po wybrzeża tzw. państw bałtyckich (10.-17.04.1969), a na pokładzie tendra *Main* znajdowali się przedstawiciele Sztabu Informacyjnego 70 z Flensburga (wywiad morski) (Marinefernmeldestab 70) oraz autor niniejszego artykułu. Wypady tego typu kontynuowane były do końca lat 80. Na ogół przebiegały w spokojnej atmosferze i bez zakłóceń, tym niemniej jeden z nich okazał się być bardzo poważny a szerokiej opinii publicznej na ogół pozostał nieznany. Ów incydent wydarzył się u wybrzeży Polski, kiedy tender *Nekkar* w dniu 15.06.1987 r. z bliska obserwował ćwiczenia pewnego zespołu okrętów, w wyniku czego został ostrzelany kil-

Lahn należał natomiast wraz z bliźniaczym *Lech* do typu 403 przeznaczonego do obsługi odbudowanej U-Bootwaffe. Widoczne różnice wyglądu w stosunku do poprzednich typów, m.in. brak dział kal. 100 mm.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Isar typu 402 w ekspresyjnym ujęciu.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

koma pociskami kal. 30 mm, które wyrządziły pewne szkody w jego rufowej części kadłuba.

Inne rejsy wiodły opisywane tutaj okręty nie tylko na wody duńskie, ale również norweskie, holenderskie, francuskie, belgijskie i brytyjskie, gdzie składano również wizyty. Szybkie trałowce miały swoją bazę nie tylko w duńskim Frederikshavn, ale również w belgijskiej Ostendzie, gdzie mieściła się główna siedziba Centrum Szkolenia Przeciwminowego NATO (NATO-Minenabwehrübungszentrum). Każdemu, kto służył na tych okrętach wryły się w pamięć rejsy do Portlandu, do FO-ST-u (Flag Officer Sea Training), gdzie oprócz pobytu celem przeprowadzenia ćwiczeń w ramach drużyn przeciwawaryjnych (Schiffssicherungslehrguppe) a w holsztyńskim Neu-

stadt z kolei ćwiczenia przeciwpożarowe z dziedziny zachowania pływerności okrętu w wypadku przebicia kadłuba, lub wybuchu pożaru (Leck-und Brandabwehrübungen), które baczny okiem obserwowali i bardzo surowo oceniali oficerowie brytyjskiej Royal Navy.

Dalsze rejsy zamorskie nie ograniczano tylko do trzech osuniętych na pewien czas pełnienia roli okrętów szkolnych, na których szlify nabywali przyszli oficerowie marynarki wojennej, a mowa o tendrach *Weser*, *Ruhr* i *Donau*, gdyż na przykład *Lahn* przebywał na Morzu Śródziemnym między 02.05 a 04.07.1979 r., zawijając do Salaminy, Civitavecchia i Kartaginy, a *Elbe* odbyła taką podróż w maju i czerwcu roku 1992.

Pewna liczba tendrów kutrów torpedowych – a początek

Lech sfotografowany w Kilonii 20 czerwca 1965 r.

Fot. Hartmut Ehlers



zrobił w roku 1971 *Neckar* – kierowana była jako „logistyczna opieka” do sukcesywnie modernizowanych od września 1969 do maja 1972 r. kutrów torpedowych typu 142A i do kutrów typu 148, które zaczęły wchodzić do służby od października 1976 r. oraz jednostek typu 143 tudzież ostatecznie kutrów typu 143A, oddawane do służby po modernizacji, bądź przebudowie od grudnia 1982 r. W tym celu tylko *Neckar* został wycofany ze służby na czas od marca 1971 do czerwca 1972 r.

Po tych zabiegach zaczęto rozróżniać następujące typy:

401A *Elbe, Werra*;

401B *Neckar*;

401C *Rhein, Main, Donau*;

401D *Elbe, Donau* (po ponownym przebrojeniu pod kątem typu 143A).

Porównywalnemu, ale skromniejszemu przebrojeniu pod kątem kutrów torpedowych typu 402A poddano tendry *Saar* i *Mosel*. Także oba tendry okrętów podwodnych *Lahn* i *Lech* zostały odpowiednio zmodernizowane i przebrojone po wejściu do służby nowych okrętów podwodnych typu 206 i po zmodernizowaniu kilku starszych (teraz typ 206A). Te ostatnie klasyfikowano następnie od roku 1975 jako typ 403B a od roku 1980 już ostatecznie jako 403C. W tym miejscu należy podkreślić, że flotyllom okrętów podwodnych oddano do dyspozycji również inne okręty pomocnicze, które służyły głównie jako jednostki zabezpieczenia, a należały do nich holowniki ratunkowe typu *Helgoland* i *Wangerooge*, z których to *Fehmarn* (A 1458 typ 720) oraz *Spiekeroog* (A 1452 typ 722) przydzielono do flotylli okrętów podwodnych.

Po roku 1990 na znaczeniu i wadze dla okrętów podwodnych straciło niszczenie celów nawodnych. Ich zdolności niedostrzeżonego przebywania w swoich sektorach wszystkie państwa wykorzystują do przeprowadzenia rozpoznania. Oprócz tego ta klasa okrętu jest w stanie wziąć na swój pokład pletwonurków, którzy we wskazanym miejscu przeprowadzą zadanie z gatunku specjalnych. Według współczesnych doktryn prowadzenia wojny morskiej, okręty podwodne coraz częściej (w odróżnieniu od przeszłości) integrowane są w operujące zespoły floty i stąd sektory operacyjne niemieckich U-bootów przenoszą się z Bałtyku głównie na Morze Śródziemne. Od roku 2002 operują one w ramach programu NATO-Operation „Active Endeavor”.

Tendry, które tworzą bazę logistyczną poszczególnych eskadr, po zasileniu floty nowymi okrętami podwodnymi najnowszego typu, które zdecydowanie wpłynęły na zmianę konceptu, z jakich okrętów ma się obecnie składać nowoczesna flota, zaczęły przewozić na swoich pokładach jedną tzw. Grupę Wsparcia Systemu (Systemunterstützungsgruppe – SUG), która umożliwia również przeprowadzenie wszelkiego rodzaju napraw i przeglądów technicznych również tym jednostkom, które nie dysponują wykwalifikowaną kadrą techniczną, czy częściami zamiennymi. W skład wspomnianego GWS (SUG) wchodzi specjaliści zgromadzeni w grupach pod kątem odpowiednich typów okrętów, (np. zbrojmistrze, technicy, środki dowódcze itd.) i do dyspozycji na pokładzie tendra mają (obecnie są to typu 404) specjalistyczne warsztaty i bogato zapatrzony magazyn części zamiennych. Taka grupa fachowców składa się z reguły z 7 oficerów, 18 podoficerów starszych i 10 podoficerów, a więc w sumie 35 ludzi.

Niezależnie od wspomnianych wyżej przebudowach i przebrojeniach tendrów okrętów podwodnych i kutrów torpedowych istniało kilka planów przebudowy ww. okrętów, które jednak nie zrealizowano i wystarczy tutaj przypomnieć o zamiarze zaadoptowania *Isar* na jednostkę dowódczą. W ra-

mach planowanej przebudowy na jednostki ubezpieczenia lotów *Saar* i *Mosel* wycofano pomyłkowo w lutym 1968 r. ze służby. Według innych zamierzeń z lat 1972/1973, które zamierzano urzeczywistnić w przypadku tendrów typu 402 dwa z nich przebudować chciano na tendry dla zaplanowanego trałowca typu 350, czego nie zrealizowano a jeden dla typu trałowca rzeczno-ego typu 394 oraz jeden dla typu 331. Na temat czwartej jednostki istnieją pewne nieścisłości, gdyż też w ogóle nie ma! *Neckara* zamierzano przebudować na okręt szkolny kadetów i miał zastąpić w roku 1989 *Deutschlanda* i w tej funkcji miał pełnić służbę w latach 1990-1994.

W międzyczasie liczbę tych specjalistycznych okrętów zredukowano, ponieważ w ten sposób zamierzano zaoszczędzić koszty personelu i materiału. Pod koniec roku 1989 na liście floty znajdowało się tylko 8 tendrów, mianowicie cztery *Rhein*, *Elbe*, *Main* i *Donau* we flotyllach kutrów torpedowych (w każdej po jednym) oraz *Saar*, *Mosel* i *Lahn* przydzielone do trałowców bądź okrętów podwodnych.

Również ósmy znajdujący się w służbie tender, *Werra*, znajdował się pod koniec 1989 r. we flotylli trałowców, służąc od czerwca do września 1989 r. jako okręt szkolny kadetów a na 28.11.1990 przewidywano jego wycofanie ze służby, stąd *Werra* stała na sznurku w Arsenale Morskim w Wilhelmshaven (Marinearsenal – Mars – Wilhelmshaven), kiedy prace związane z wycofaniem ze służby nagle zostały przerwane, bo w Zatoce Perskiej wybuchła wojna, więc ją pospieszenie wyposażono i skierowano na Morze Śródziemne (kryptonim „flanka południowa” – „Südflanke”). W dniu 16.08.1990 r. jednostka wyszła w kierunku wskazanego akwenu jako jednostka dowódcza pewnego niemieckiego zespołu trałowców, składającego się z 2 szybkich trałowców (2 SM-Boote) typu 343, 3 niszczycieli min typu 331B, kilku podwodnych pojazdów do niszczenia min systemu „Trojka” i transportowca amunicji *Westerwald*. W dniu 14.11. *Werre* zastąpił *Donau* a do stycznia 1991 r. wymieniono kilka trałowców. Zespół rozpoczął przeszukiwanie wód Zatoki Perskiej na okoliczność min od 11 marca, a 13.09.1991 cały zespół zameldował się w Niemczech.

W roku 1993 *Donau* wraz z 2. SG (kutry torpedowe) odwiedził jako pierwszy zespół Bundesmarine Kłajpedę na Litwie. W tym czasie *Main* był jedynym przedstawicielem typu 401-403 w aktywnej służbie w składzie 5. SG, ale już w listopadzie 1993 r. wycofano go ze służby. *Donau* jako „ostatni Mohikanin” typu 401-403 opuścił szeregi floty w dniu 01.12.1994 r., co nastąpiło w Wilhelmshaven. Jego eskadra przeniosła się z dniem 01.11 do nowej bazy dla tego typu do bałtyckiego Warnemünde. Typ 401-402 zastąpiony został między styczniem 1993 r. a listopadem 1994 r. sześcioma nowymi tendrami typu 404. Jako tender okrętów podwodnych służył od połowy grudnia 1989 r. przebudowany na Flenderwerft w Lubece mały zaopatrzeniowiec *Meersburg* (A 1418) typu 701C, który otrzymał na wyposażenie stacjonarną komorę ciśnieniową dla pletwonurka po tendrze *Lech*.

W służbie zaprzyjaźnionych flot

Wycofanie okrętów ze składu Bundesmarine dla pięciu z trzynastu nie oznaczało wcale, że to koniec ich kariery, nawet jeżeli jej dalszy ciąg nastąpił częściowo po 30 latach służby. Na początek *Weser* i *Ruhr* przekazane zostały partnerom NATO, Grecji i Turcji. *Weser* oddano ponownie do służby w dniu 06.07.1976 r. pod banderą Grecji i w uznaniu swojego potencjału bojowego jako eskortowiec *Aigaion* z oznakowaniem typowym dla niszczyciela, bo D 215, natomiast *Ruhr*



Elbe jako turecki *Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, Izmir 20 września 1993 r.

Fot. Hartmut Ehlers

doświadczył podobnego zaszczytu w Turcji, kiedy w dniu 08.11.1976 oddano go służby jako jednostkę szkolną pod nową nazwą *Gazi Hasan Paşa* (A 579). Jako trzecia jednostka *Isar* została przeholowana w październiku 1982 r. do Turcji i w dniu 28.03.1983 r. oddano go do służby jako szkolny *Sokullu Mehmet Paşa* (A 580, nieco później A 577).

Aigaion wycofano w roku 1991 ze służby z oznakowaniem niszczyciela D 03, a obie tureckie w marcu 1993 r. wzgl. w styczniu 1994 r., ale szybko zastąpione zostały „nowymi” tendrami typu 401, *Elbe*, która weszła do służby w miejsce eks-*Ruhra* w dniu 31.03.1993 jako *Cezayirli Gazi Hasan Paşa* (A 579) oraz *Donauem*, który zastąpił eks-*Isar* pod nazwą *Sokullu Mehmet Paşa* (A 577) w dniu 31.03.1995 r.

Oba tendry, eks-*Elbe* i eks-*Donau* były pod koniec roku 2008 jeszcze w służbie, co należy zawdzięczać ich odpornej budowie oraz faktowi, że koncepcja planistów wykorzystania okrętów typu 401/402 również w charakterze jednostek szkolnych, co doceniła Bundesmarine, była jak najbardziej trafiona, nie mówiąc o zasługach oddanych jako tendry.

Dane techniczne

Typ 401

Wyporność: 2740 t (bojowa), 2370 t (konstrukcyjna).

Wymiary: długość: 98,18 m (pp.), 92,80 m (KLW); szerokość 11,83 m; zanurzenie: 3,61 m (KLW), 5,20 m (bojowa z kopułką sonaru); wysokość boczna 6,60 m.

Napęd: mechaniczno-dieslowski; sześć czterosuwowych 16-cylindrowych silników wysokoprężnych typu Maybach MD 871¹¹; po 1900 KM (1398 kW) przeciążona moc ciągła przy 1500 min⁻¹, 2090 PS (1538 kW) krótkotrwała moc przeciążeniowa przy 1540 min⁻¹, 2280 PS (1678 kW) krótkotrwała moc maksymalna przy 1600 min⁻¹; przekładnia sumowa; 2 trójłopatowe śruby nastawne KaMeWa 2,40 m Ø (*Ruhr*, *Neckar* = śruby nastawne Escher-Wyss); 2 stery.

Prędkość: 20.5 w stała, 22.5 w maksymalna na góra 3 godziny.

Zasięg: [mile/węzły]: 1600/16.

Elektrownia: 5 zespoły prądotwórcze z 16-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi typu MWM TRHS 518 V16/2, 550 PS (405 kW)/450 kVA, 1200 min⁻¹.

Załoga: 132 (5 oficerów, 17 podoficerów starszych, 36 podoficerów młodszych, 74 marynarzy) oraz pomieszczenia

dla 23 ludzi sztabu i 195 ludzi załogi okrętów będących pod „opieką”.

Uzbrojenie: 2 x 100 mm L/55 METL 53, 4 x 40 mm L/70 Bofors Mod. 58, 2 zrzutnie bomb głębinowych, maksymalnie 70 min na ~ 100 m długości torów minowych, 2 stanowiska zrzutu.

Wypożyczenie dowódcze: radar nawigacyjny KH 14, radar obserwacji okrężnej SGR 105 (morski) oraz SGR 103 (powietrzny); urządzenie kierowania ogniem artyleryjskim 2 M 4/2-56 (100 mm) oraz 4 OGR 7 (40 mm); urządzenie ECM ARBR/ARBA 10 C; Sonar Elac 1 B O.

Sprzęt ppoz.: 5 pomp awaryjnych, wirowych 300 m³/h, 10 m słup wodny (WS); 2 pompy tłokowe 40 m³/h, 20 m WS; 1 dwupoziomowa, wirowa pompa 100 m³/h, 90 m WS; 2 dwupoziomowe, wirowe pompy spryskujące przeciwko broni ABC 100 m³/h, 90 m WS; 2 wytwornice słodkiej wody, 4 sprężarki typu Junkers, 2 zagęszczacze powietrza.

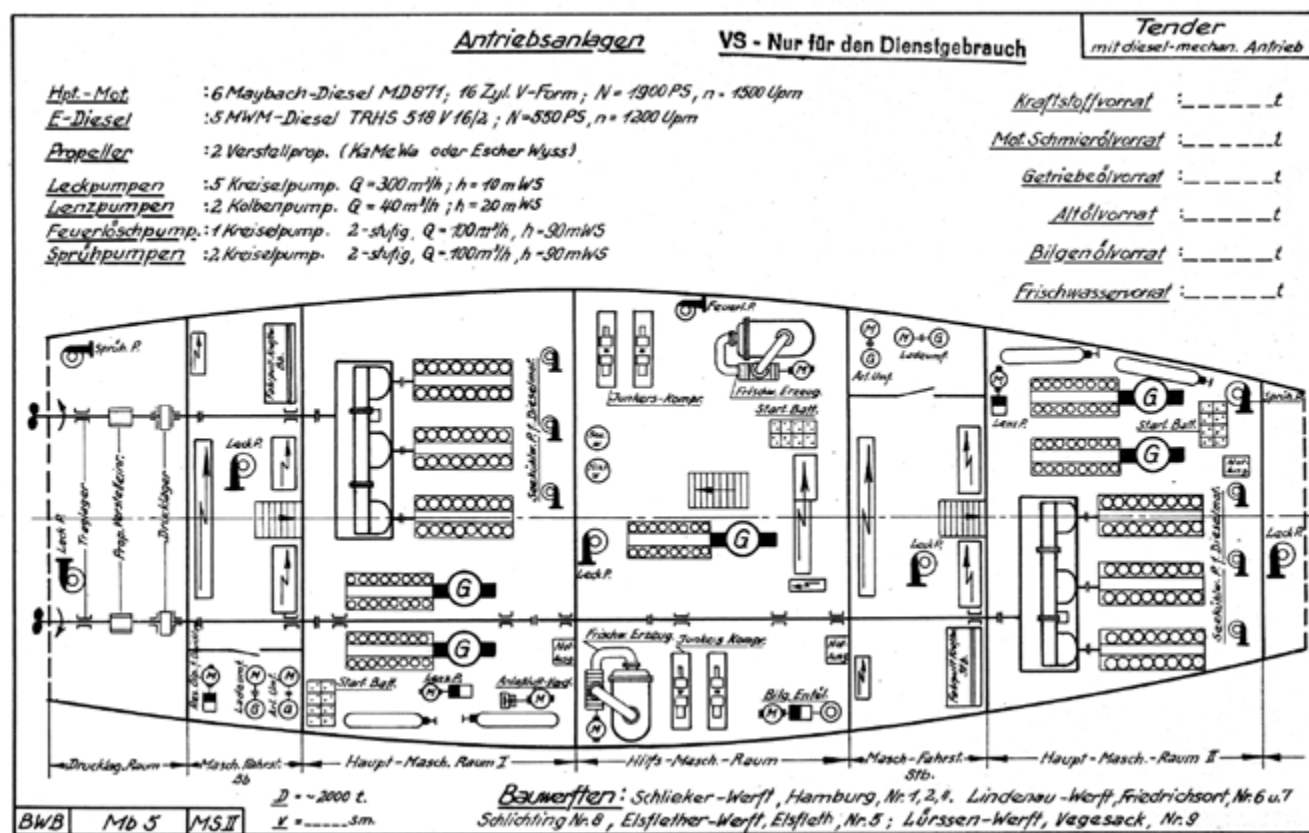
Sprzęt ratunkowo-komunikacyjny: 2 pinasy, (na prawej burcie komendanta, na lewej komunikacyjna), 2 kutry motorowe, 18 tratw ratunkowych, 2 kotwice dziobowe, 1 rufowa, 2 dźwigi o nośności 6,5 t (*Weser*, *Main*, *Ruhr* i *Donau*) oraz 3,0 t (*Rhein*, *Elbe*, *Neckar* i *Werra*).

Ogólne: Rozdział energii elektrycznej – maszynownia, przedział nr V, przedział silników pomocniczych, przedział nr VI, maszynownia, przedział nr VII.

Zapas paliwa 137 m³ + 200 m³ do oddania, magazyn dla 40 torped w przedziale nr VIII S z windą do podnoszenia torped, pomieszczenie uzbrojenia torped na pokładzie głównym w przedziale nr VIII mający wyjście na wolny pokład na każdą burtę. Na jednostkach szkolnych było do dyspozycji 140 miejsc dla kadetów i adeptów na podoficerów.

Przebudowy/przebrojenia jednostek typu 401 obejmowały m.in. pomieszczenie uzbrajania torped z magazynem i podnośnikiem, pomieszczenia do składowania pocisków rakietowych, ich doglądania oraz transportu oraz komór amunicyjnych (MunK) pocisków kal. 76 mm oraz sprawnego jej transportu do wież armatnich oraz uzupełniania zapasów. Tu-

11. silniki tej serii należały do zmodyfikowanego typu, o większej mocy, wersja MD 871/30 (2500 KM/1840 kW mocy ciągłej przy 1690 min⁻¹, które montowano również w 10 kutrach torpedowych typu 14.



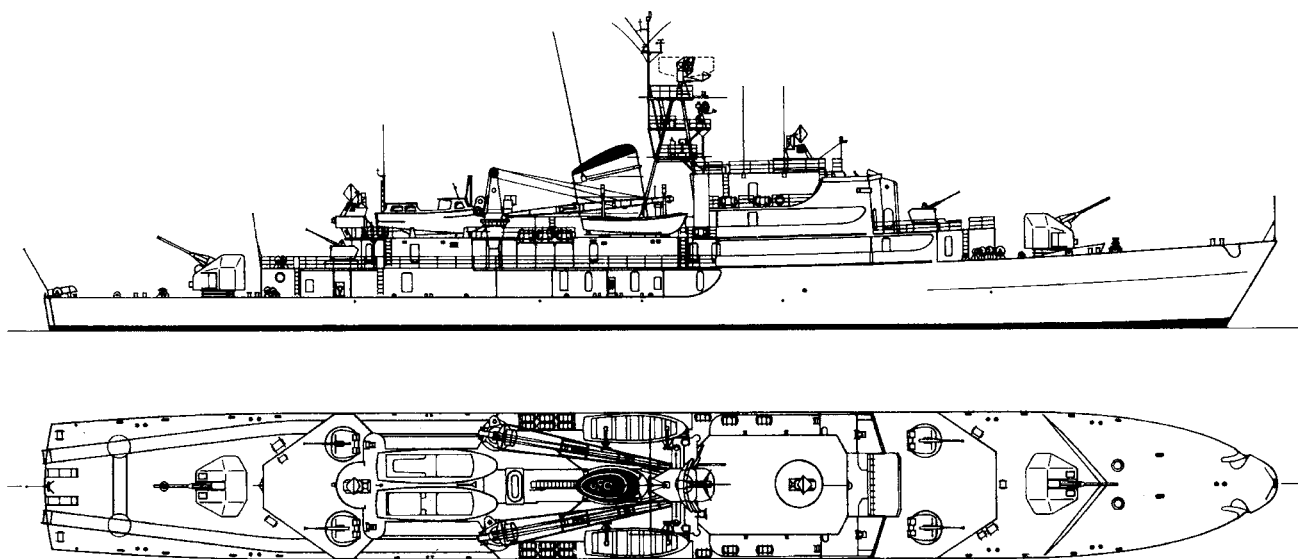
Układ siłowni typu 401 wg stoczniowej (szkoleniowej?) dokumentacji.

Rys. zbiory Hartmut Ehlers

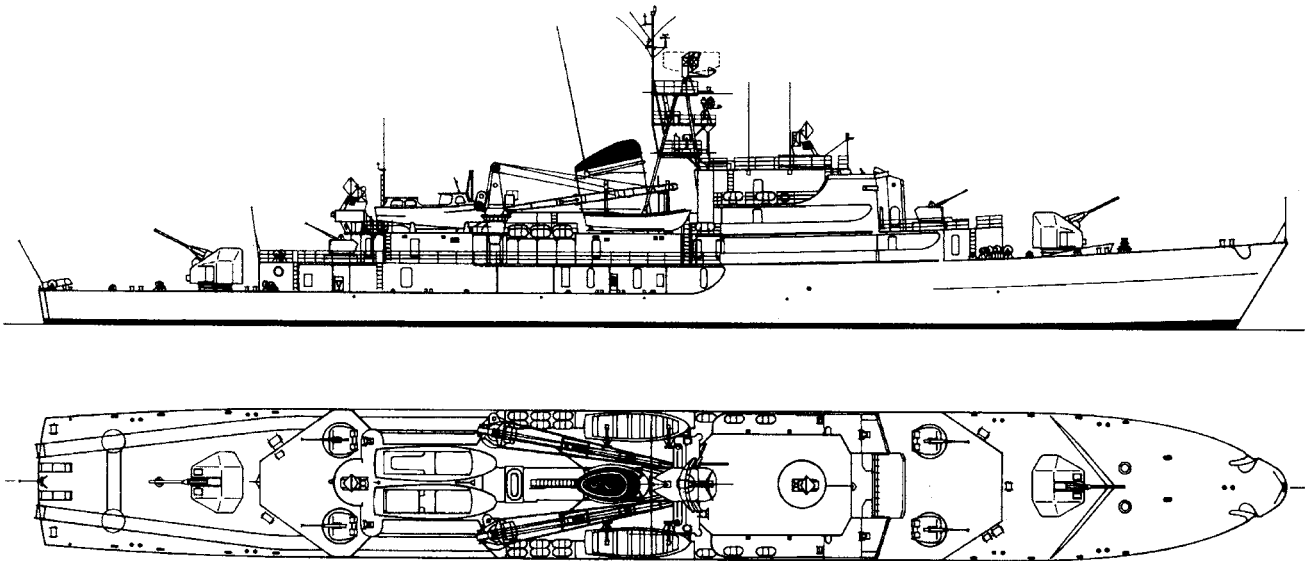
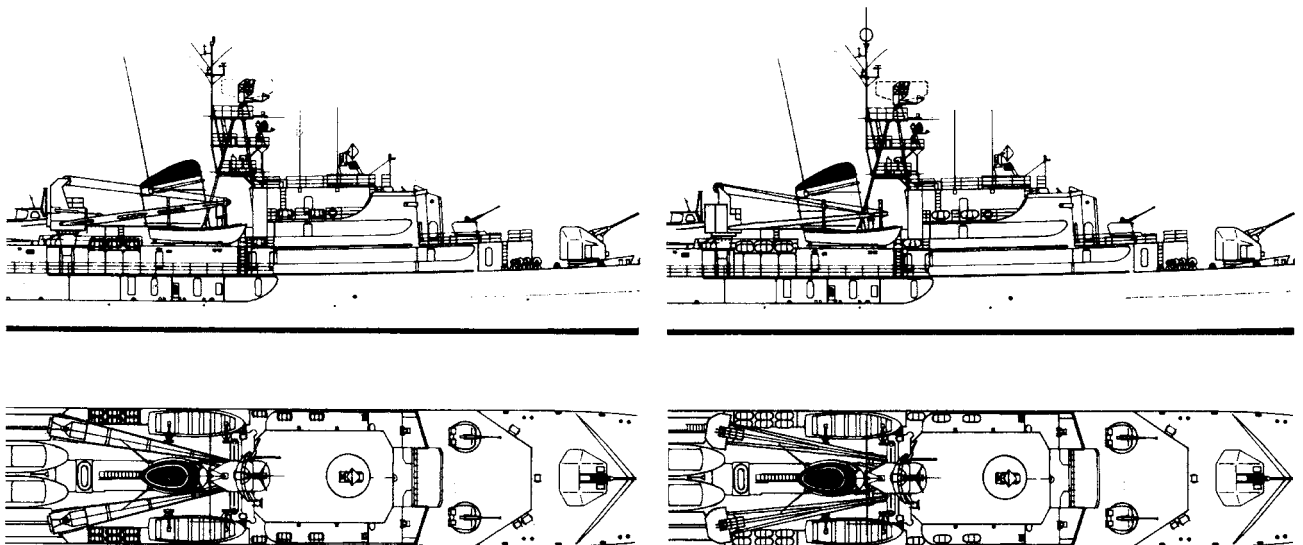
taj może się posłużyć dwoma przykładami: Na tenderze *Donau* po pracach związanych z przebrojeniem na okręt typu 401 D wyglądało na nim tak, jak to zaplanowano zgodnie z planem z maja 1983 r., a mianowicie, że dotychczasowy magazyn torped przemienił się na prawej burcie w magazyn VIII S 0 rakietowych pocisków kierowanych (VII S 1) z podnośnikiem tychże pocisków oraz komorę amunicyjną (VIII S 2) pocisków kal. 76 mm na lewej burcie z jednoczesnym zlikwidowaniem podnośnika torpedowego. Dotychczasowe pomieszczenie uzbrajania torped VIII H 0 zmieniono w dwa mniejsze, coś w rodzaju

„przedpokoju” z głównym warsztatem – mechaniki (VIII H 1), w którym kończył swój bieg podnośnik pocisków rakietowych oraz centralny warsztat – elektroniki (VIII H 2) z dodatkowym dobrze się wietrzącym. (VII H 4).

W przypadku *Werry* plany przewidywały wykorzystanie przypadającego na kwiecień 1985 r. terminu przeglądu technicznego na dokonanie następujących zmian: w byłym magazynie torped, w po jego prawej burcie utworzono magazyn min i ich ładunków wybuchowych (MVL MunK, VIII S 1) a z jego lewej burty schowek sprzętu trałowego (VIII S 2)



Rys. 1. Tender typu 401 *Rhein*, podobne *Elbe* i *Werra*, wygląd z dwoma dźwigami nośności 3 ton.

Rys. 2. Tender typu 401 *Neckar*, wygląd z dwoma dźwigami o 3 tonowym udźwigu.Rys. 3. Tendry typu 401 *Weser*, *Main*, *Ruhr* (l) i *Donau* (z prawej), z dwoma dźwigami o 6,5 tonowym udźwigu.

Rys. zbiory Hartmut Ehlers

zachowując jednak szyb w którym znajdował się podnośnik torped, a pomieszczenie uzbrajania torped VIII H 0 pozostawiono w stanie niezmienionym. Bardziej widoczne zmiany następowały po wspomnianych przebudowach/przebrojeniach w zakresie wyposażenia, sprzętu dowodzenia i uzbrojenia: Jedna z pinas została zdana przez wszystkie okręty na ląd, *Neckar* miał na wyposażeniu jeden dźwig o masie 6,5 ton a drugi mógł podnosić ciężary do 3 ton, *Rhein* dźwig 3 tonowy, *Elbe* 2 3-tonowe, a pozostałe tylko po jednym 6,5 – tonowym. Na sterburcie lub bakburcie. Na rufie wykonano koryta dla węży do bunkrowania paliwa na morzu. Radar nawigacyjny przeniesiono z przedniej krawędzi pomostu na maszt a dotychczasowe czujniki i sensory ECM zastąpione urządzeniami typu AN/BLR-1, WLR 1/3 i SR 1a. Na wszystkich tendrach (za wyjątkiem wcześniej oddanym innym właścicielom) dotychczasowe armaty kal. 40 mm modelu Bofors MEL DS Typ 58 II zastąpione zostały zmodyfikowanym modelem Bofors MEL Mod 64. Na *Neckarze* po usunięciu szkód po uzyskanych w czerwcu 1987 r. zdano ostatecznie i na stałe.

Wyporność bojowa *Elbe* i *Werry* wzrosła po przebudowach/przebrojeniach do 3066 t, a *Maina*, *Neckaru* i *Donau* do 3016 t.

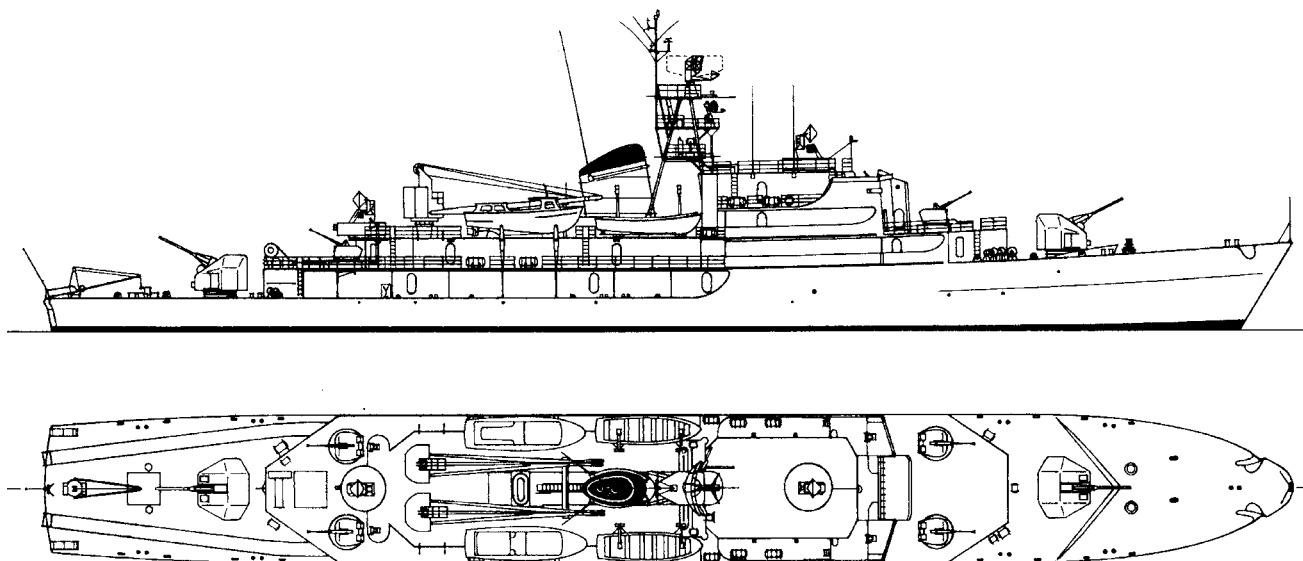
Typ 402

Wyporność: 3010 t (bojowa), 2330 t (konstrukcyjna).

Wymiary: długość 98,53 m (pp), 92,80 m (KLW); Szerokość 11,83 m; zanurzenie 3,76 m (KWL), 5,35 m (bojowa, z kopułką sonaru); wysokość boczna 6,60 m.

Siłownia: Diesel elektryczny; sześć czterosuwowych 16 cylindrowych silników wysokoprężnych Maybach Mercedes-Benz MB 839 Hb-11L¹²; 1900 KM (1398 kW) przeciążona moc ciągła przy 1410 min⁻¹, 2090 KM (1538 kW) moc przeciążona przy 1460 min⁻¹, 2280 PS (1678 kW) krótka moc przeciążona przy 1500 min⁻¹; do każdego Diesla prądnica 1980 KM (1310 kW), na końcu każdego wału napędowego jeden podwójny silnik pomocniczy (elektryczny) o mocy 5080

12. 10 szybkich trałowców (SM-Boote) typu 340 miały silniki napędowe pochodzące z tej samej serii, bo MB 839 Mb-11 L+R o mocy 1875 PS/1380 kW ciągłej mocy przy 1410 min⁻¹.



Rys. 4. Tendry typu 402 Isar i Mosel, z dwoma dźwigami 6,5-tonowymi.

Rys. zbiory Hartmut Ehlers

KM (3739 kW); 2 pięciopłatowe śruby o stałym skoku firmy Zeisa 2,35 m Ø; 2 stery.

Prędkość: 20,5 w. stała, 22,5 w. maksymalna na maksymalnie 3 h. Zasięg [mile/w]: 2500/16.

Elektrownia: 5 zespołów generatorów z 16-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi MWM TRHS 518 V16/2, 550 KM (405 kW)/450 kVA, 1200 min⁻¹.

Załoga: 99, do tego pomieszczenia dla 37 ludzi sztabu i członków załóg.

Uzbrojenie: 2 x 100 mm L/55 METL 53, 4 x 40 mm L/70 Bo-

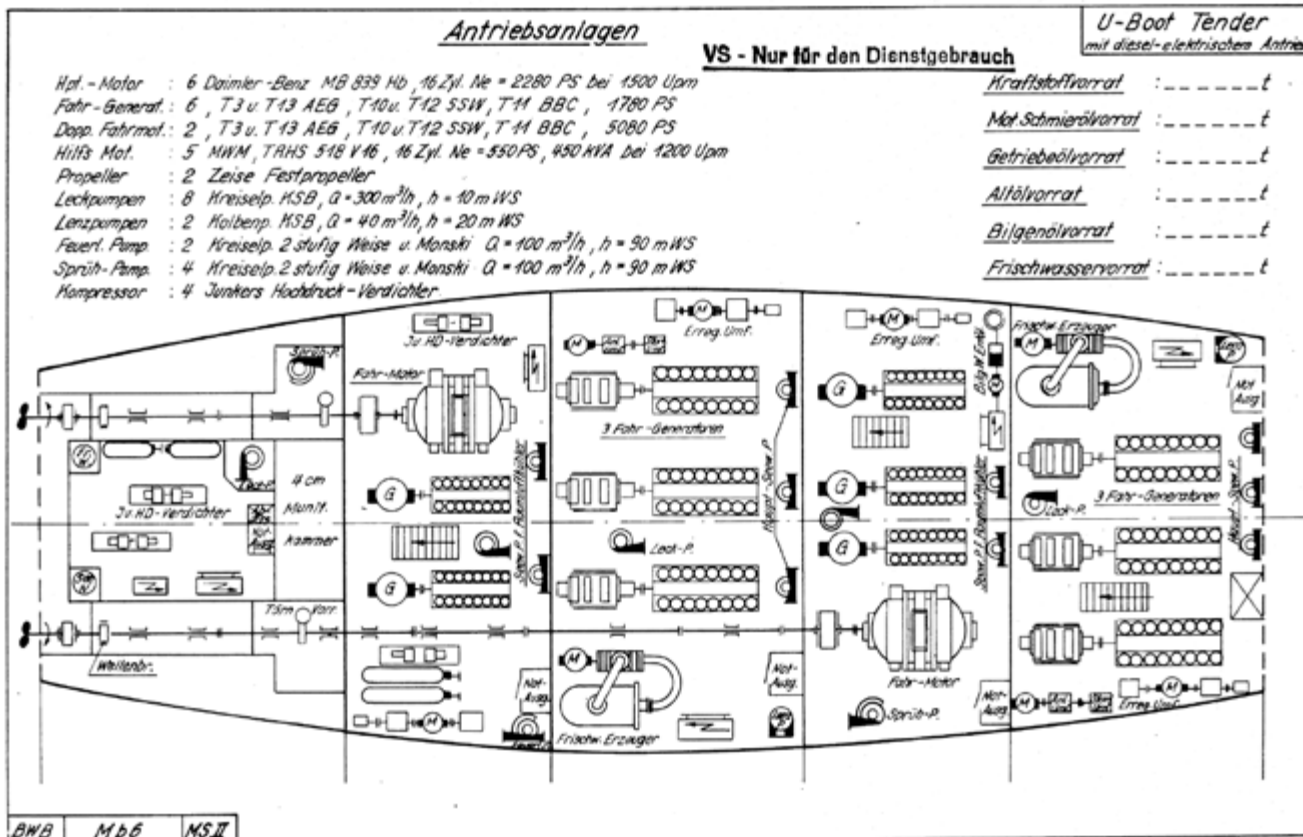
fors Mod. 58, 2 zrzutnie bomb głębinowych, maksymalnie do 70 min na długości ~ 100 m torów, 2 miejsca zrzutu.

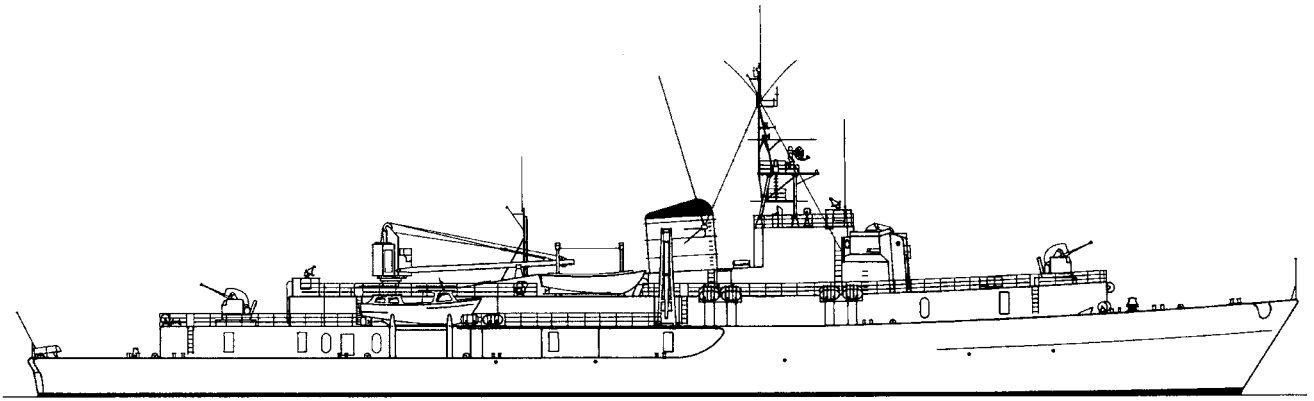
Środki nawigacji: radar nawigacyjny KH 14, obserwacji okrężnej SGR 105 (morski) oraz SGR 103 (powietrzny); kierowanie ogniem artyleryjskim dwa M 4/2-56 (100 mm) i cztery OGR 7 (40 mm); system ECM = Enterprise Content Management), czyli system pracy grupowej ARBR/ARBA 10 C; Sonar Elac 1 B O.

Sprzęt ppoz.: 8 pomp zęzowych wirnikowych typu KSB 300 m³/h, 10 m WS; 2 pompy zęzowe-tłokowe typu KSB 40 m³/h,

Układ siłowni typu 402.

Rys. zbiory Hartmut Ehlers





Rys. 5. Tender typu 403 *Lahn*, z jednym dźwigiem 6,5 tonowym, takim samym jak na *Donau*.

Rys. zbiory Hartmut Ehlers

20 m WS; 4 dwustopniowe pompy wirnikowe typu Weise i Monski 100 m³/h, 90 m WS; 4 przeciwko skutkom zastosowania broni ABC, 2 wytwornice wody słodkiej, 4 sprężarki typu Junkers, 4 przetwornice.

Sprzęt ratunkowy: 2 pinasy, 2 kutry motorowe, 10 tratw ratunkowych, 2 kotwice dziobowe, 1 rufowa (prądowa), 2 dźwigi 3,0 t (*Saar*) wzgl. 2 x 6,5 t (*Isar, Mosel*), 1 mały dźwig na pokładzie rufowym.

Ogólne: rozdział elektrowni; pomieszczenie silnika elektrycznego napędzającego śrubę w przedziale V, maszynownia w przedziale VI, pomieszczenie silnika elektrycznego napędzającego śrubę napędową w pomieszczeniu VII, maszynownia przedział nr VIII.

Zapas paliwa 241 m³ plus 200 m³ na zbyciu, magazyn sprzętu minowego w przedziale IX. W trakcie przebudowy i przebrojenia zainstalowano komorę ciśnieniową dla nurka na pokładzie głównym.

„Różnice w poszczególnych typach

„Klassenunterschiede” czyli „różnice klasowe”. Tendry typów 401 i 402 odróżniały się od siebie nie tylko szczegółami wewnątrz jednego typu, ale różnice były też w samych typach. Wspomniane zostały już różnice w podziale na 13 wodoszczelnych przedziałów i napęd dieslowsko-mechaniczny typu 401 oraz istnienie 14 przedziałów wodoszczelnych + napędu dieslowsko-mechanicznego typu 401.

Dalsze różnice występowały w załamaniu rufy na jednostkach typu 402, które spowodowało wydłużenie pokładu rufowego a ustawiony tam mały dźwig do podnoszenia i opuszczania sprzętu trałowego. Ten z kolei na typie 401 ustawiony był na boku, na ciągłym pokładzie B, co też przesunęło pozycje pinas i większych dźwigów (patrz rysunek 1 i 4). Same dźwigi też się różniły od siebie, a mianowicie swoją wielkością i strukturą pionową.

- w porównaniu z *Rheinem* (rys. 1) wyższy żuraw dźwigu 3-tonowego na *Elbe, Werra* i *Neckarze* (rys. 2) oraz
- forma dźwigów 6,5-tonowych na *Weser, Mainie* i *Ruhrze* w odróżnieniu od formy na *Donau* (rys. 3).

Typ 403

Wyporność: *Lahn* – 2886 t (bojowa), 2333 t (konstrukcyjna); *Lech* – 2956 t (bojowa), 2400 t (konstrukcyjna)

Wymiary: długość 98,36 m (maksymalna), 92,80 m (KLW), 89,00 m (pp); szerokość 11,83 m; zanurzenie 3,68 m (KLW), 5,30 m (bojowa z kopułką sonaru); wysokość boczna 6.60 m

Urządzenia napędowe: jak typ 402

Prędkość: 20,5 w. stała, 22.5 w. maksymalna na 3 h marszu.

Zasięg: [mile/w]: 2500/16

Elektrownia: jak typ 402

Załoga: 114 plus 200, w czasie wojny 168 plus 365 ludzi – członków załóg.

Uzbrojenie: 4 x 40 mm L/70 Breda MDL Mod 58 II w dwóch zdwojonych podstawach, 2 zrzutnie bomb głębinowych, maks. liczba min = 70 na ~ 100 m torów, 2 miejsca zrzutu.

Elementy dowodzenia: radar nawigacyjny KH 14, obserwacji okrzężnej morza, radar obserwacji okrzężnej SGR 105 (powietrznej); urządzenia kierowania ogniem: dwa OGR 7 (40 mm); urządzenie typu ECM, ARBR/ARBA 10 C; Sonar Elac 1 B O.

Napęd: jak typ 402.

Sprzęt ratunkowo-komunikacyjny: 2 pinasy, 2 kutry motorowe, 15 tratw ratunkowych, 2 kotwice dziobowe, 1 rufowa, 2 dźwigi do przyjmowania i wyładowania torped w kształcie litery A na trawersie komina, 1 dźwig 6,5 t.

Ogólne: rozdział elektrowni jak typ 402.

Zapas paliwa 252 m³ plus 200 m³ na zbyciu, zapas dla innych jednostek 200 t. Magazyn dla 40 torped w przedziale IX S z 3 podnośnikami do transportu wind.

Pomieszczenie z zapalnikami torped w przedziale X S, Pomieszczenie uzbrajania torped na pokładzie głównym z wolnym dojściem na każdą z burt, w przedziale nr II. pod pokładem głównym komora ciśnieniowa dla nurków. Obu tendrom wymieniono w latach 70. zdwojone podstawy plot. kal. 40 mm na typ Breda MDL Mod 64.

Wyporność bojowa *Lahna* wynosiła pod koniec 3078 t.

Pozostałe różnice między typami 402/403

Na wszystkich tendrach oprócz *Isar* pod koniec lat 70. dokonano wymiany silników napędowych. Dotychczasowe diesle Maybacha model Mercedes-Benz (MMB) zamieniono na silniki tego samego typu, ale zmodyfikowanego. Typu o tej samej mocy. Firmy Daimler-Benz (Mercedes-Benz), Maybach i MAN połączyły się tworząc firmę MTU (Motoren-und Turbinen-Union) i od tego momentu silniki miały jednorodne oznaczenie, MTU.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka niemieckiego
Michał Jarczyk

Dogaszenie pożaru na pokładzie rufowym *Forrestal* w godzinach przedpołudniowych 29 lipca 1967 roku.

Fot. Arthur D. Baker III

Pożar na lotniskowcu „Forrestal”

Z końcem wiosny 1967 roku amerykański lotniskowiec uderzeniowy *Forrestal* (CVA-59) został detaszowany do zespołu floty wspierającego siły zbrojne Stanów Zjednoczonych toczące wojnę w Wietnamie. Zakończona szybko skutkiem katastrofalnego pożaru jedyna ta jego misja w Zatoce Tonkińskiej okazała się brzemenna w skutkach nie tylko dla załogi i samego okrętu, ale także dla standardów obrony przeciwpożarowej jednostek pływających floty amerykańskiej.

W dniu 6 czerwca 1967 roku *Forrestal* przyjąwszy na pokład samoloty 17 Skrzydła Powietrznego (CVW-17) opuścił bazę floty w Norfolk w stanie Wirginia i obrał kurs na południe. Podczas drogi ku południowemu krańcowi Ameryki załoga morska i jednostki powietrzne prowadziły szkolenie mające na celu doskonalenie gotowości bojowej zwłaszcza, że na pokładzie lotniskowca po raz pierwszy znajdowały się samoloty uderzeniowe Grumman A-6A „Intruder” oraz rozpoznawcze Grumman E-2A „Hawkeye”. Przejście okrętu przez równik, które nastąpiło 19/20 lipca stało się okazją do chrztu morskiego jakiego poddano przeszło 500 neofitów jednostki. Trzy dni później *Forrestal* stanowiący na kotwicy w zatoce Guanabara rozpoczął wizytę kurtuazyjną w Rio de Janeiro. Opuściwszy Brazylię w dniu 25 czerwca lotniskowiec okrążył przylądek Horn i w dniu 18 lipca zacumował w filipińskiej bazie floty amerykańskiej w Subic Bay. Tam załogi lotnicze przeszły końcowe szkolenie ratownicze, a samoloty wyposażono w dodatkowe

urządzenia przeciwdziałania radioelektronicznego. W dniu 22 lipca jednostka zaokrętowawszy kontradmirała Harveya P. Lanhama – dowódcę 2 Dywizjonu Lotniskowców i Task Group 77.6 (tworzyły ją także niszczyciele *Rupertus* (DD-851) i *Henry W. Tucker* (DD-875), opuściła Filipiny i skierowała się ku wietnamskiej strefie działań wojennych.

Rankiem 25 lipca *Forrestal* zajął pozycję na Yankee Station rozpoczynając rutynowe działania operacyjne. Wieczorem tego dnia do jego burty podszedł zaopatrzeniowiec *Diamond Head*

(AE-19), z którego lotniskowiec uzupełnił zapasy amunicji oraz bomb lotniczych. Ze względu na występujące wówczas braki bomb o wagomiarze 454 kg, okręt przyjął przy tym starszej konstrukcji bomby M-65 wypełnione mieszkanką wybuchową typu „B” zamiast nowszej konstrukcji bomb z odporniejszą na uderzenia i wysokie temperatury mieszkanką typu „H6”. Okazało się to brzemienne dla skutków następnych, tragicznych wydarzeń. W ciągu czterech kolejnych dni samoloty zaokrętowanego na *Forrestal* 17 Skrzydła Powietrznego przeprowadziły około 150 uderzeń na cele zlokalizowane na terytorium Wietnamu Północnego. Dywizyjony lotniskowca atakowały min. linie kolejowe i mosty w okolicach Thanh Hoa oraz przystanie promowe na przyległym wybrzeżu. Nie poniosły przy tym żadnych strat.

Skład 17 Skrzydła Powietrznego (CVW-17) lotniskowca *Forrestal* w czerwcu 1967 roku

Dywizjon	Samoloty / śmigłowce
VF-11, VF-74	McDonnell F-4B „Phantom II”
VA-46	Douglas A-4E „Skyhawk”
VA-65	Grumman A-6A „Intruder”
VA-106	Douglas A-4C „Skyhawk”
RVAH-11	North American RA-5C „Vigilante”
VAH-10	Douglas K/A-3B „Skywarrior”
VAW-13, VAW-123, VAW-124	Grumman E-1A „Tracer”, Grumman E-2A „Hawkeye”
VQ-2	Douglas EA-3B „Skywarrior”
HC-2	Kaman UH-2A „Sea Sprite”

Przebieg tragicznych wydarzeń

Już pierwsze godziny soboty 29 lipca były wyraźnie pechowe dla załogi *Forrestal* chociaż nie zapowiadały jeszcze zbliżającej się tragedii. Kwadrans po 3 rano za burtę wypadł jeden z członków załogi okrętu. Jednostka natychmiast zastopowała, po czym wykonawszy zwrot na kontrkurs, płynąc „wolno naprzód” rozpoczęła poszukiwania zaginionego marynarza. Równocześnie z pokładu lotniskowca wystartował śmigłowiec, który wkrótce zlokalizował rozbitka. Śmigłowiec naprowadził na niego niszczyciel *Rupertus*, który opuściwszy motorowego welbota podjął marynarza *Forrestal* z wody. Cała akcja poszukiwawczo-ratownicza zajęła niecałe dwie godziny. Zakończywszy ją, ok. 06:00 lotniskowiec wyprowadził w powietrze 37 samolotów pierwszego, planowanego na ten dzień uderzenia powietrznego. Wszystkie maszyny powróciły na jego pokład o 09:15.

Start samolotów kolejnego uderzenia lotniczego został zaplanowany na drugą połowę wachty przedpołudniowej. Dzień 29 lipca był pogodny, a wysoko świecące słońce lało tropikalny żar z bezchmurnego nieba. Znajdujący się wówczas w odległości około 150 mil od wybrzeża Wietnamu Północnego okręt płynąc z prędkością 27 węzłów ustawił się dziobem pod wiatr kładąc na kurs 050. Począwszy od 10:50 z jego katapult miały wystartować najpierw dwa zbiornikowce powietrzne Douglas KA-3B „Skywarrior” z dywizjonu VAH-10, a po nich miały wznieść się w powietrze samoloty wczesnego ostrzegania: Grumman E-2A „Hawkeye” i Grumman E-1A „Tracer” z dywizjonu VAW-123 oraz w następnej kolejności formacja myśliwców i samolotów uderzeniowych. Kiedy wystartowały obydwie zbiornikowce, z zaczepu stojącego na lewej burcie *Forrestal* myśliwca bombardującego McDonnell F-4B „Phantom II” (Nr 110), który miał wystartować dwie minuty później, przypadkowo wystrzelił pocisk „powietrze-ziemia” kalibru 127 mm Mk 34 „Zuni”. Rakietą, przeleciawszy w poprzek pokładu lotniczego, nieszczęśliwie trafiła w odrzućany w locie zbiornik paliwa któregoś (Nr 405 lub Nr 416) z dwóch stojących po drugiej stronie uzbrojonych i w pełni zatankowanych bombowców uderzeniowych Douglas A-4E „Skyhawk”. Wprawdzie prawidłowo zadziałał mechanizm zabezpieczający głowicę, która nie eksplodowała, ale pocisk przebił mający pojemność 1818 dm³ zbiornik,

a gorące gazy spalinowe z silnika napędowego rakiety spowodowały zapłon paliwa lotniczego JP-5, którym był on wypełniony. Wypływające gwałtownie paliwo w ciągu kilku sekund otoczyło płomieniami stojące z przodu feralnego bombowca dwa inne samoloty uderzeniowe A-4E „Skyhawk”. Gorąco spowodowało rozszczelnienia zbiorników innych maszyn, z których paliwo zaczęło rozlewać się wzdłuż pokładu lotniczego podsycając ogień.

Chwilę po trafieniu rakiety, z zaczepu bombowca „Skyhawk” oderwała się bomba o wagomiarze 454 kg, która przetoczyła się po pokładzie lotniczym na odległość około 1,5 metra i zatrzymała w płonącej plamie paliwa. Aby umożliwić lotnikom opuszczenie palących się samolotów, dowódca jednej z drużyn przeciwpożarowych *Forrestal* bosmanmat Gerald W. Farrier próbował gasić płamę za pomocą przenośnego zestawu podczas gdy jego drużyna zaczęła rozwijać linię gaśniczą. Zgodnie z procedurami drużyna miała trzy minuty na obniżenie temperatury bomby do bezpiecznego poziomu. Dla mieszanki wybuchowej typu „B” temperatura ta powinna być niższa, co powodowało dodatkowe zagrożenie. Zanim jednak zdołano ją obniżyć do odpowiedniej wartości pękło jedno z połączeń korpusu bomby. Zdający sobie sprawę z nieuchronności eksplozji Farrier krzykiem nakazał wycofanie swojej drużyny jednak chwilę później bomba eksplodowała. Skutkiem wybuchu jaki nastąpił półtorej minuty od inicjacji pożaru było całkowite zniszczenie bombowca Nr 416 oraz powstanie potężnej wyrwy w pokładzie lotniczym. Jego powierzchnia została przy tym zalana paliwem i zasypana odłamkami, z których część znaleziono w odległości ponad 120 m od epicentrum wybuchu. Eksplozja zabiła niemal wszystkich, oprócz trzech ciężko ranionych, członków drużyny przeciwpożarowej włącznie z jej dowódcą¹. Stojący z przodu, uzbrojony w dwie bomby „Skyhawk” Nr 417 został podziurawiony odłamkami i otoczony płamą płonącego paliwa.

W ciągu kolejnego kwadransu nastąpiła zmasowana seria eksplozji różnorodnego uzbrojenia przygotowanych do lotu samolotów. Wybuch bomb, pocisków rakietowych oraz amunicji działek kalibru 20 mm zasypały *Forrestal* gradem odłamków rozbijając min. okna głównego stanowiska kontroli lotów, a wstrząsy powodowały wystrzeliwanie w powietrze foteli pilotów samo-

tów rozmieszczonych na pokładzie lotniskowca. Przez pierwsze cztery minuty od wybuchu pożaru okrętem wstrząsnęło dziewięć dużych eksplozji. Osiem z nich spowodowały bomby wypełnione mieszaną wybuchową typu „B”, a tylko jeden wybuch bomby z mieszaną typu „H6”. Eksplozje wyrwały duże otwory w pokładzie lotniczym, a niemal 140 m³ paliwa, którym były wypełnione zbiorniki stojących na pokładzie samolotów wypływało podsycając ogień. Wyciekające paliwo zalewało hangar oraz pomieszczenia mieszkalne usytuowane bezpośrednio pod pokładem lotniczym powodując śmiertelne zagrożenie dla przebywających w pomieszczeniach wewnętrznych członków załogi. Olbrzymie kłęby dymu spowiły rufę okrętu dostając się do jego wnętrza i wypełniając kadłub toksycznymi gazami. Przez pokład lotniczy *Forrestal* przetaczały się potężne podmuchy gorąca zmuszając pilotów gotowych do startu samolotów do ucieczki ze swych maszyn wśród płomieni. Powtarzające się eksplozje wyrzuciły za burtę licznych członków załogi lotniskowca, z których kilku odniosło obrażenia wskutek upadków z wysoko położonego pokładu do wody.

Niemal natychmiast po wybuchu pożaru drużyny przeciwawaryjne *Forrestal* wspomagane przez innych członków jego załogi przystąpiły do walki z ogniem. Kolejne wybuchy zabijały bądź raniły, a ich podmuchy przewracały członków załogi, którzy podawali wodę dla chłodzenia strefy ognia. Ranni szybko byli ewakuowani przez innych marynarzy, a ich miejsca zajmowali następni. Inne drużyny przeciwawaryjne chłodziły prądami wody elementy uzbrojenia lotniczego, rozbrajały bomby i pociski rakietowe albo usuwały je za burtę. Zgrupowane na pokładzie lotniczym samoloty były przetaczane w kierunku bezpiecznej, dziobowej części okrętu. Kiedy ogień począł zagrażać ustawionym rzędem na rufie z prawej burty samolotom rozpoznawczym North American RA-5C „Vigilante” z uderzeniowego dywizjonu rozpoznawczego RVAH-11, będące ich uzbrojeniem bomby zostały wyrzucone za burtę. Podobnie postąpiono z bombami złożonymi na galerii na zewnątrz nadbudówki wyspowej okrętu oraz w hangarze lotniskowca. Akcją ratowniczą wewnątrz hangaru dowodził komandor

1. Na cześć bosmanmata Geralda W. Farriera jego nazwiskiem został nazwany plac ćwiczebny Szkoły Zwalczania Pożarów (Fire Fighting School) w bazie Norfolk.

podporucznik Herbert A. Hope – oficer operacyjny 17 Skrzydła Powietrznego. Wydostawszy się ze swojego bombowca A-4E „Skyhawk” przetoczył się on wśród eksplozji przez pokład lotniczy i skoczył w siatkę zabezpieczającą, po czym przedostał się na pokład hangarowy. Gęsty dym wypełniający wnętrze kadłuba utrudnił ewakuację znajdujących się tam marynarzy, przy czym niektórzy zakleszczeni w pomieszczeniach wewnętrznych mieli kłopoty z ich opuszczeniem. Ranni w dużej liczbie szybko wypełnili okrętowy kompleks medyczny zmuszając do nadludzkich wysiłków jego personel.

W międzyczasie na pomoc płonącemu lotniskowcowi podążyły towarzyszące mu niszczyciele *Henry W. Tucker* i *Rupertus*. Drugi z nich zwodowawszy uprzednio motorowego welbota dla poszukiwania znajdujących się za burtą członków załogi *Forrestal* stanął równolegle do lewej burty u rufy lotniskowca. Mimo buchających w jego kierunku płomieni oraz unoszącego się gęstego dymu uruchomiwszy swój system przeciwpożarowy rozpoczął podawanie wody na pokład lotniskowca. Na ratunek pospieszyły również inne znajdujące się w pobliżu okręty. Po zauważeniu słupa dymu znajdujący się w odległości około 8 mil zespół złożony z lotniskowca uderzeniowego *Oriskany* (CVA-34) oraz niszczycieli *Samuel N. Moore* (DD-747) i *George K. MacKenzie* (DD-836) około 11:00 z pełną prędkością skierował się ku płonącej jednostce. Wcześniej z pokładu *Oriskany* wystartowały śmigłowce przystępując również do ratowania znajdujących się za burtą marynarzy *Forrestal* podnosząc najpierw jednego, a później jeszcze trzech z nich. Dochodząc do akwenu akcji ratunkowej *George K. MacKenzie* podjął z wody kolejnych trzech rozbitków, a później przejął trzech następnych z przeszukującego akwen welbota niszczyciela *Rupertus*. Kolejnych 11 rozbitków podjął z wody *Samuel N. Moore*. Dotarłszy w rejon akcji niszczyciel *George K. MacKenzie* podszedł do burty *Forrestal* i po rozwinięciu przez jego drużyny przeciwpożarowe możliwie największej liczby linii rozpoczął podawanie wody na pokład płonącego okrętu. W tym czasie niszczyciel *Henry W. Tucker* poszukiwał rozbitków w śladzie, po którym uprzednio poruszał się uszkodzony lotniskowiec.

Wraz z ustaniem detonacji bomb i amunicji rozpoczęto przemieszczanie ocalałych samolotów ku przedniemu krańcowi pokładu lotniczego jak najda-

lej poza nadbudówkę wyspową. Kwadrans po 11 poruszający się z prędkością 7 węzłów lotniskowiec poprosił o asystę medyczną, po czym niszczyciel *Rupertus* przeszedł na prawą burtę *Forrestal*. Jednocześnie, rozpoczęto przenoszenie rannych na dziób lotniskowca, a znajdujący się w pomieszczeniach podpokładowych marynarze otrzymali polecenie przemieszczenia się wnętrzem hangaru ku przedniej części okrętu. Na rozkaz dowódcy lotniskowca rozpoczęto ponadto usuwanie za burtę wszystkich poważnie uszkodzonych samolotów oraz dla zabezpieczenia przed eksplozją zalano zlokalizowany na lewej burcie pokładu 03 magazyn pocisków rakietowych. Na pokładzie płonącej jednostki wylądował śmigłowiec z *Oriskany* dostarczając partię środków opatrunkowych i innych materiałów medycznych. W tym czasie nastąpił szereg eksplozji, które miały miejsce wśród samolotów stojących na prawej burcie za tylnym podnośnikiem. Wybuchy zasypały pokład lotniczy *Forrestal* i walczących z pożarem członków jego załogi elementami maszyn. *Rupertus* przeniósł więc prądy podawanej wody na dwa płonące samoloty, a ugasiwszy je rozpoczął z kolei podawanie wody do wnętrza hangaru. Do poszukiwania znajdujących się w wodzie członków załogi *Forrestal* oprócz śmigłowców *Oriskany* włączyły się także maszyny lotniskowca *Bon Homme Richard* (CVA-31), a także śmigłowce z obszaru Da Nang w Wietnamie Południowym, które rozpoczęły przeszukiwanie przyległego akwenu. Dostarczały one także na pokład *Forrestal* dodatkową aparaturę oddechową i butle z tlenem, których zapasy szybko zaczęły się wyczerpywać.

W tym czasie na *Forrestal* trwało intensywne gaszenie ognia oraz usuwanie potencjalnie niebezpiecznych materiałów bojowych i elementów uzbrojenia. Gwałtowny pożar rozgorzał w pomieszczeniach wewnętrznych na pokładach 01 i 02 na lewej burcie okrętu. W tej sytuacji niszczyciel *Rupertus* przeszedł na lewą burtę lotniskowca podając wodę w rejon ogarnięty ogniem. Załoga *Forrestal* pracowała z ogromnym poświęceniem mimo niedostatecznego praktycznego przeszkolenia przeciwpożarowego. Saperzy okrętowi rozbierali uzbrojone bomby i pociski rakietowe usuwając za burtę wszystkie materiały, które wyraźnie wykazywały oznaki stwarzania zagrożenia wybuchem. Za burtę usunięto także zniszczone samoloty, w tym także jeden z uszkodzo-

nych bombowców rozpoznawczych A-5 „Vigilante”. Pożar na pokładzie lotniczym okrętu został zlokalizowany kwadrans po południu. W dalszym ciągu konieczna była jednak walka z zadymieniem oraz chłodzenie blach poszycia pokładów 02 i 03 rozgrzanych od płonących przedziałów wnętrza kadłuba. U prawej burty lotniskowca stanął więc niszczyciel *Henry W. Tucker*, który wspomagał gaszenie ognia w rufowej części hangaru na pokładach 01 i 02.

Na pokładzie *Forrestal* pracowało z poświęceniem 38 lekarzy i sanitariuszy z jego własnego oddziału medycznego. Ponieważ jednak okrętowy kompleks sanitarny wkrótce się przepełnił, centrum pomocy medycznej stał się lotniskowiec *Oriskany*, na który rannych marynarzy przewożyły śmigłowce. Kwadrans przed godziną 14-tą pożar wnętrza *Forrestal* został zlokalizowany – pomieszczenia wewnętrzne okrętu płonęły jednak w dalszym ciągu. Uzyskano jednak stały postęp w gaszeniu ognia. Układ napędowy oraz urządzenia sterowe lotniskowca zachowały sprawność tak, że kwadrans przed 15-tą płonący lotniskowiec mógł kierować się w eskorcie niszczyciela *Henry W. Tucker* na spotkanie z okrętem szpitalnym *Repose* (AH-16). O 15:00 na pokład *Forrestal* dotarł rozkaz dowódcy Task Force 77, który polecił dowódcemu lotniskowcem komandorowi Johnowi Kingsmanowi Belingowi odejść po przekazaniu rannych do amerykańskiej bazy marynarki w filipińskiej Subic Bay.

W czasie kiedy okręt szedł na spotkanie z *Repose* przez całe popołudnie i wieczór trwało dogaszanie pożarów. Po wycięciu otworu w jego pokładzie lotniczym podano dodatkowe prądy wody do przedziałów wewnętrznych na pokładzie trzecim. Począwszy od 17:00 rozpoczęło się przekazywanie na inne jednostki zbędnych członków załogi *Forrestal*. Ciągłe jeszcze wówczas płonęły pomieszczenia w rufowej części pokładów 02 oraz 03 okrętu i zapalił się warsztat ciesielski. Wczesnym wieczorem do lewej burty dymiącej jednostki podszedł niszczyciel *George K. MacKenzie*, który przekazał na jej pokład wytwornice mgły wodnej i piany. Podobne wyposażenie na *Forrestal* dostarczył za pomocą śmigłowców lotniskowiec wsparcia przeciwpodwodnego *Intrepid* (CVS-11), który dotarł na Yankee Station z Japonii. Okręt ten wzmocnił także własnymi pododdziałami centrum zabezpieczenia medycznego *Oriskany*. O 20:30 zostały zlokalizowane pożary



Jeden z bombowców rozpoznawczych North American RA-5C „Vigilante” płonący na pokładzie *Forrestal*.
Fot. U.S. Navy

na pokładach 02 i 03 *Forrestal*, jednak panująca ciągle wysoka temperatura i zadymienie uniemożliwiły wejście do znajdujących się na nich pomieszczeń. Aby się do nich dostać rozpoczęto wycinanie kolejnych otworów w pokładzie lotniczym. O 20:54 lotniskowiec nawiązał kontakt z *Repose* (AH-16), a tuż przed 23:00 rozpoczął transfer rannych na jego pokład. W międzyczasie do osłony lotniskowca dołączył niszczyciel *Bausell* (DD-845), na który przeokrętował dowódca Task Group 77.6.

Przez kolejne godziny członkowie załogi lotniskowca penetrowali wypalone pomieszczenia wnętrza kadłuba w poszukiwaniu ciał poległych. Jednocześnie trwał transportowanie rannych na *Repose* zakończone około 02:20 następnego już dnia. We wczesnych godzinach porannych 30 lipca dogaszono wszystkie potencjalnie niebezpieczne zarzewia ognia uznając o 04:00, że akcja gaśnicza na *Forrestal* została zakończona. Okręt szpitalny pozostawał w rejonie katastrofy jeszcze do popołudnia, odchodząc o 14:10 ku Da Nang w Republice Wietnamu. Do wczesnego popołudnia kontynuowano także wentylację pomieszczeń wewnętrznych dla usunięcia z nich dymu oraz chłodzenie rozgrzanych blach poszycia na pokładach 02 i 03. W międzyczasie na akwie nie pojawili się oficjele oraz przedstawiciele mediów, którzy obserwowali rejon katastrofy z pokładu lotniskowca *Intrepid*. Wczesnym popołudniem *Forre-*

stal w towarzystwie niszczycieli *Bausell* i *Henry W. Tucker* odszedł ku Subic Bay. O 13:00 dnia 31 sierpnia w dziobowej części hangaru podążającego ku Filipinom lotniskowca odbyła się ceremonia żałobna celebrowana przez kapelanów katolickiego i protestanckiego. Uczestniczyło przeszło 2 tys. osób z załogi morskiej i lotniczej okrętu. Po południu od jednostki odłączyły obydwie niszczyciele dołączając do Task Group 77.4 lotniskowca uderzeniowego *Constellation* (CVA-64), który zajął miejsce *Forrestal* na Ynakee Station. Późnym popołudniem uszkodzony lotniskowiec zcumował przy Leyte Pier w bazie lotnictwa morskiego Cubi Point w Subic Bay.

Skutkiem tragicznego pożaru na *Forrestal* była śmierć 132 oficerów i marynarzy oraz członków załogi lotniczej jednostki, a także rany kolejnych 161. Dwóch członków załogi okrętu zostało uznanych za zaginionych i nigdy się nie odnalazło. Pożar spowodował eksplozję 16 bomb typu M-65 o wagomiarze 454 kg, czterech bomb typu M-117 o wagomiarze 341 kg oraz 8 bomb typu Mk-82 o wagomiarze 227 kg. Skutkiem eksplozji, ognia oraz zalania wodą zaburtową dwadzieścia jeden samolotów zostało zniszczonych bądź uszkodzonych w takim stopniu, że musiały zostać skreślone z inwentarza lotnictwa floty. Wśród nich było 7 myśliwców McDonnell F-4B „Phantom II”, 11 bombowców uderzeniowych Douglas A-4E „Skyhawk” oraz 3 bombowce rozpoznawcze

North American A-5 „Vigilante”. Usuwanie zniszczonych bądź nie kwalifikujących się do remontu maszyn za burtę *Forrestal* musiało zostać przeprowadzone siłami własnymi członków jego załogi. Okazało się bowiem, że na pokładzie okrętu nie ma sztaplarki o wystarczającym udźwigu. Praca ta była trudna i niebezpieczna dla ją wykonujących, zwłaszcza podczas usuwania uszkodzonych w mniejszym stopniu, a mających stosunkowo dużą masę bombowców A-5 „Vigilante”.²

Przez kolejne dni na cumującym w Subic Bay *Forrestal* przeprowadzono prowizoryczny remont. W dniu 3 sierpnia w kaplicy Boga Pasterza w bazie lotnictwa floty Oceana odbyło się nabożeństwo żałobne. Uczestniczyło w nim przeszło 450 krewnych oraz współtowarzyszy poległych i rannych z lotniskowca. W dniu 11 sierpnia okręt odszedł ku Stanom Zjednoczonym i po okrążeniu przylądka Horn 12 września dotarł do Mayport na Florydzie. Tam jego pokład opuściły samoloty grupy powietrznej oraz członkowie załogi lotniczej mieszkający w tym rejonie kraju. Dwa dni później *Forrestal* zawinął do bazy w Norfolk w stanie Wirginia cumując przy pirsie Nr 12 witany przez przeszło 3 tys. rzeszę członków rodzin służących na nim marynarzy i lotników. Remont okrętu w Norfolk Naval Shipyard, który trwał od 19 września 1967 roku do 8 kwietnia 1968 roku pochłoniął kwotę 72,1 mln dolarów, nie licząc wartości utraconych samolotów. Dwa dni później – 207 dni od wybuchu pożaru – lotniskowiec wyszedł na próby morskie.

Śledztwo i jego efekty

Wkrótce po wypadku do zbadania tragicznych wydarzeń mających miejsce na *Forrestal* powołano dwie niezależne komisje. Pierwszą, działającą z ramienia wymiaru sprawiedliwości Marynarki, którą już w dniu 30 lipca 1967 roku powołał wiceadmirał Charles T. Booth – dowódca Morskich Sił Lotniczych Floty Atlantyku – kierował kontradmirał Forsyth Massey. Pracom drugiej, powołanej w dniu 15 sierpnia przez Szefa Operacji Morskich admirała Thomasa Moorea, przewodził emerytowany admirał

2. www.wikipedia.org

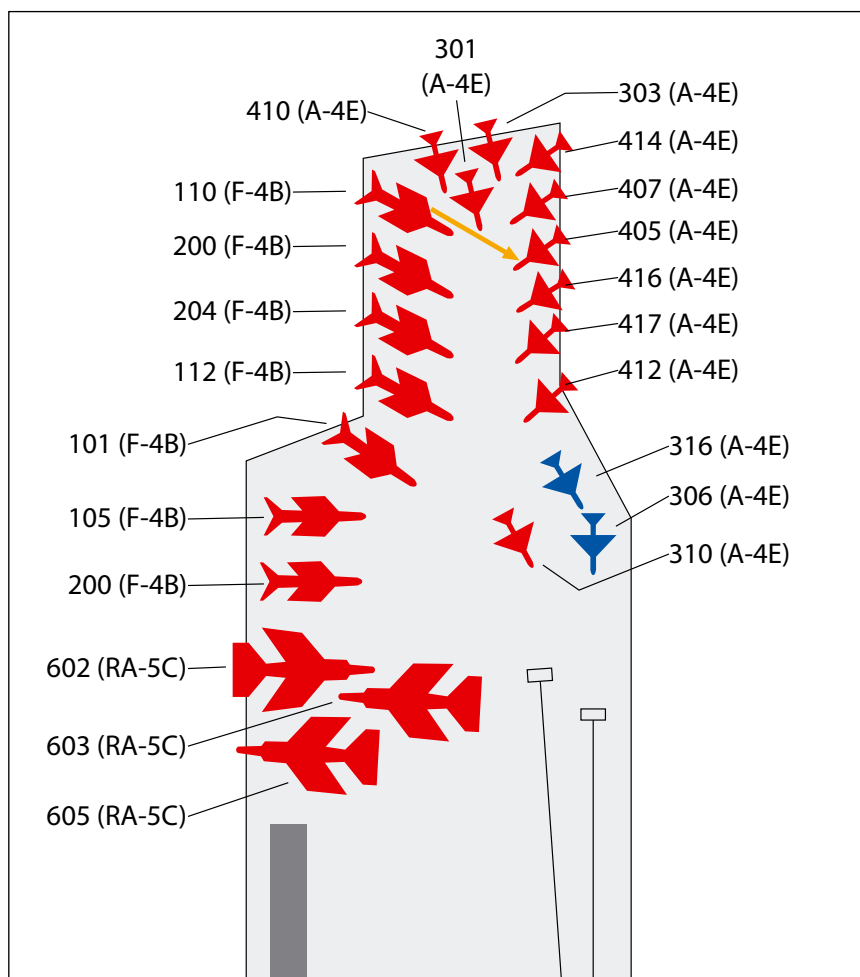
Numer seryjne samolotów skreślonych z inwentarza lotnictwa marynarki w skutek pożaru na *Forrestal*

McDonnell F-4B „Phantom II”	153046, 153054, 153060, 153061, 153066, 153069 i 153912
Douglas A-4E „Skyhawk”	149996, 150064, 150068, 150084, 150115, 150118, 150129, 152018, 152024, 152036 i 152040
North American A-5 „Vigilante”	148932, 149282 i 149305

James S. Russell³. Zadaniem pierwszej komisji było określenie przyczyn wybuchu pożaru, ustalenie przebiegu wydarzeń oraz określenie odpowiedzialności personalnej. Druga z komisji miała na celu przeanalizowanie poprzedzającej wypadek działalności operacyjnej lotniskowca, ustalenie stanu jego zabezpieczenia przeciwpożarowego oraz sformułowanie wniosków określających zakres przedsięwzięć niezbędnych do przeprowadzenia we flocie amerykańskiej dla poprawy efektywności obrony przeciwwarujnej jednostek pływających.

Jeszcze w drodze na Filipiny, dowódca 2 Dywizjonu Lotniskowców kontradmirał Harvey P. Lanham oddelegował ze składu swojego sztabu komandora Williama Mortona, który mając do dyspozycji trzech oficerów w dniu 30 lipca rozpoczął na okręcie wstępne śledztwo. Później wspomagali oni na pokładzie *Forrestal* członków komisji admirała Massey, którzy dotarli do bazy lotnictwa morskiego Cubi Point w dniu 3 sierpnia. Podczas długiego przejścia lotniskowca do Norfolk komisja dokonała przesłuchania ponad 1,9 tys. osób spośród członków załogi okrętu, którzy na podstawie przydziałów służbowych zostali wytypowani jako mogący mieć jakiś związek z wypadkiem, albo z usuwaniem jego skutków. Członkowie komisji dokonali także szczegółowej inspekcji uszkodzonych rejonów jednostki, a także analizy materiałów zarejestrowanych przez pokładową telewizję wspomagającą operacje lotnicze – PLAT⁴. Raport swojej komisji admirał Massey przedstawił dowódcy Morskich Sił Lotniczych Floty Atlantyku w dniu 19 września 1967 roku. Liczące ponad 7,5 tys. stron, składające się z 13 tomów opracowanie zawierało w pierwszym tomie ustalenia, opinie i wnioski oraz zalecenia, a w pozostałych tomach materiał faktograficzny włącznie z zeznaniami świadków.

Komisja admirała Massey ustaliła, że „pożar rozpoczął się o 10.52 czasu lokalnego 29 lipca, kiedy pocisk raketowy „Zuni” trafił w samolot A-4E numer 405 przebijając jego podwieszony zbiornik paliwa. Odlamki rozszarpały także zbiornik zewnętrzny samolotu A-4E o numerze 310⁵, który stał za rozłożonym deflektorem podmuchu katapulty Nr 3 w skrajnej części pokładu lotniczego. Wypływające paliwo szybko zaalał rufową jego część otaczając płonąca plamą stojące tam samoloty. Chwilę później nastąpiła eksplozja pierwszej bomby, która



Rozmieszczenie samolotów w rufowej części pokładu lotniskowca *Forrestal* podczas wyprowadzania drugiego uderzenia powietrznego w dniu 29 lipca 1967 roku. Rys. Bogusław Nikonowicz

odpadła skutkiem wstrząsu od zacementowania bombowca Nr 405. Jej wybuch zabił 27 usiłujących gasić pożar członków załogi *Forrestal* oraz spowodował zapalenie trzech kolejnych bombowców A-4E ustawionych w rufowej części pokładu lotniskowca. Niemal natychmiast nastąpiła eksplozja drugiej bomby, która zapaliła 10 kolejnych samolotów. W ciągu następnych 5 minut miało miejsce jeszcze siedem dużych wybuchów, które poważnie utrudniły walkę z pożarem. Kilka z tych wybuchów spowodowało przebiecia pokładu lotniskowca przenosząc pożar poniżej. W znajdujących się tam pomieszczeniach podpokładowych zginęło 59 odpoczywających członków załogi *Forrestal*, podczas gdy 41 dalszych poniosło śmierć w innych pomieszczeniach wewnętrznych rufowej części okrętu. Dzięki prawidłowemu zadziałaniu przeciwpożarowego systemu zraszania wodnego i pianowego udało się zapobiec rozprzestrzenieniu się pożaru w hangarze. Podjęte dla zdławienia ognia działania załogi lotniskowca komisja uznała za efektywne. Pożar na po-

kładzie lotniczym ugaszono już o 11:40, podczas gdy dogaszanie ognia we wnętrzu jednostki trwało niemal do 04:00 rano następnego dnia.

W części dotyczącej oceny przestrzegania procedur, szkolenia oraz stanu przeciwawaryjnego i przeciwpożarowego wyszkolenia załogi *Forrestal* komisja admirała Massey stwierdziła szereg uchybień. Jednym z nich było skrócenie z sześciu do czterech tygodni przeszkolenia w tych zakresach podczas przygotowania załogi jednostki do wyjścia w rejs do Wietnamu. Na zakończenie tego szkolenia okręt otrzymał ocenę niezadowalającą. Notę pozytywną uzyskano dopiero podczas końcowej oceny

3. Admirał James Sargent Russell (22.03.1903-14.04.1996) – pilot, podczas II w.s. dowódca dywizjonu rozpoznawczego VS-42, później min.: zastępca dowódcy Wydziału Zastosowań Militarych amerykańskiej Komisji Energii Atomowej, dowódca lotniskowca *Coral Sea* (CVB-43), dowódca 17 i 5 Dywizjonów Lotniskowców, szef Biura Lotnictwa, zastępca Szefa Operacji Morskich.

4. PLAT – Pilot Landing Aid Television – ang.: Telewizja Wspomagająca Pilotów (podczas) Lądowania.

5. Stewart P.Henry – *The Impact...*



Zniszczenia pokładu lotniczego *Forrestal* skutkiem eksplozji bomb podczas pożaru w dniu 29 lipca 1967 roku.
Fot. U.S. Navy

gotowości bojowej jednostki poprzedzającej jej odejście ze Stanów Zjednoczonych. Mimo to, przed wyjściem w morze wyokrętowano z niej 37% składu marynarzy, którzy posiadali przeszkolenie przeciwpożarowe! Aż 43% spośród członków załogi morskiej *Forrestal* w ciągu 3 lat poprzedzających wypadek nie przechodziło przeszkolenia w szkole zwalczania pożarów. Duża część załogi lotniczej jednostki nie była w ogóle zaznajomiona z zasadami postępowania oraz wyposażeniem przeciwpożarowym, a procedury obsługi podobnego sprzętu różniły się od siebie. Wystąpiły ponadto kłopoty z wykorzystaniem tlenowych aparatów oddechowych, których nie potrafiła obsługiwać większość personelu lotniczego, a znaczna część butli tlenowych nie była dostatecznie napełniona. Z różnych przyczyn nie wszyscy członkowie załogi *Forrestal* byli przy tym w stanie dotrzeć na swoje stanowiska alarmowe. Dodatkowe zagrożenie stworzyły przestarzałe konstrukcji i przeterminowane bomby burzące M-65, z których jedna pochodziła jeszcze z okresu wojny koreańskiej będąc wyprodukowaną w 1953 roku! Mając masę 454 kg zostały one przy tym podwieszone na zaczepach bombowców uderzeniowych Douglas A-4E „Skyhawk” konstrukcyjnie przystosowanych jedynie do przenoszenia uzbrojenia o masie do 227 kg! Komisja nie przypisała jednak nikomu odpowiedzialności personalnej.

Raport komisji admirała Massey'a zawierał 62 zalecenia, z których połowa dotyczyła zagadnień obrony przeciwawaryjnej, poprawy szkolenia oraz udoskonaleń konstrukcji okrętów. Wśród nich znajdowała się rekomendacja minimalizacji liczby przeokrętowywanych

członków załóg przed wyjściem jednostek w morze oraz konieczność okrętowego szkolenia przeciwawaryjnego i przeciwpożarowego dla członków personelu obsługi samolotów. Inne z zaleceń mówiło o potrzebie poprawy efektywności sprzętu przeciwpożarowego, w szczególności wytwornic piany⁶ oraz standaryzacji jego obsługi. Zalecono także udoskonalenie sposobów przechowywania węży przeciwpożarowych tak, aby podczas rozwijania linii nie ulegały one załamaniom powodującym przerywanie strumienia środka gaśniczego. Rekomendowano również stosowanie prądownic wielokierunkowych, które po wprowadzeniu przez otwory w grodziach poprawiałyby skuteczność chłodzenia zamkniętych pomieszczeń wewnętrznych. Komisja zaleciła zwiększenie ilości sprzętu przeciwpożarowego, np. w przypadku *Forrestal* do 2,5 tys. liczbę 19-litrowych pojemników środka pianotwórczego, do 620 tlenowych aparatów oddechowych oraz do 8 tys. sztuk butli tlenowych. W zakresie konstrukcji lotniskowców komisja rekomendowała szereg zmian, wśród których było wyposażenie ich pokładów lotniczych w dużej wydajności przeciwpożarowe systemy tryskaczowe oraz drenażowe. Pozwalałoby to zmniejszać możliwość napływania płonącego paliwa do wnętrza okrętów dzięki odprowadzaniu możliwie największego jego strumienia za burtę. Z tego samego powodu zalecono powiększenie nawisów pokładów lotniczych poza rufy okrętów. Rekomendowano także zastosowanie specjalnych ramp ułatwiających usuwanie za burtę elementów uzbrojenia, materiałów niebezpiecznych i uszkodzonych samolotów oraz wyposażenie lotniskowców w opancerzone sztaplarki o dużym

obciążeniu roboczym. Za ich pomocą możliwe byłoby usuwanie z pokładu lotniczego dużych i ciężkich maszyn. Innymi z zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych były wyposażenie lotniskowców w możliwie największą liczbę wyjść awaryjnych z pomieszczeń wewnętrznych oraz udoskonalenie systemów dźwiękowego ostrzegania alarmowego.

Komisja kierowana przez admirała J.S. Russella została z kolei podzielona na dwie grupy. Pierwsza z nich spędziła tydzień w dowództwie Floty Pacyfiku analizując działania czterech lotniskowców operujących w Zatoce Tonkińskiej. Oddelegowani jej członkowie wizytowali także same okręty w rejonie ich działania. Drugi zespół dokonywał w tym czasie przeglądu dokumentów floty związanych z szeroko rozumianym zapewnieniem bezpieczeństwa okrętów, na które złożyło się 81 publikacji, artykułów i raportów. Dotyczyły one bezpieczeństwa uzbrojenia, szkolenia, organizacji, wyposażenia ochrony osobistej, uszkodzeń bojowych z lat II wojny i powojennych oraz awarii i pożarów na lotniskowcach. Następnie obydwie grupy spotkały się w kalifornijskim San Diego na konferencji, w której uczestniczyli także członkowie sztabów dowództw morskich sił lotniczych oraz szkolenia Floty Pacyfiku. Później członkowie komisji powrócili do Waszyngtonu gdzie odbyli 76 spotkań z przedstawicielami min. dowództwa zaopatrzenia materiałowego Marynarki oraz biur personelu Marynarki i Szefa Operacji Morskich. Wśród nich było 39 dowódców związków taktycznych (w stopniach admirałskich), dowódcy okrętów (także lotniskowców) oraz dowódca i szef działu mechanicznego *Forrestal* w dniu wypadku. Członkowie komisji złożyli również wizytę na remontowanym okręcie w stoczni marynarki w Norfolk. Na zakończenie prac skonsultowali ich rezultaty z przedstawicielami komisji admirała Massey'a.

Komisja admirała Russella przedstawiła swój raport Szefowi Operacji Morskich w dniu 16 października 1967 roku. W konkluzji wykazała szereg poważnych nieprawidłowości, które nie pogarszając stanu gotowości bojowej lotniskowców stanowiły jednak zagrożenie dla ich własnego bezpieczeństwa.

6. Spośród zamontowanych na *Forrestal* 8 wytwornic piany jedna nie zadziałała w ogóle, a jedna dostarczyła pianę po... 4 minutach od uruchomienia. Pozostałe zadziałały w czasie 30-45 sekund, a tylko jedna po 17 sekundach.

Najważniejszymi były: niezadowalające zabezpieczenie przeciwpożarowe pokładów lotniczych i hangarów, niedostateczne wyposażenie osobiste zarówno dla zwalczania pożarów, jak i ratownicze oraz zły poziom przeciwpożarowego wyszkolenia załogi tak indywidualnego, jak i zespołowego. Komisja sformułowała 86 zaleceń, efektem wprowadzenia których miała być poprawa bezpieczeństwa przeciwpożarowego lotniskowców. Zostały one podzielone na 9 oddzielnych kategorii: materiałów okrętowych, wyposażenia osobistego, szkolenia, personelu, organizacyjne i operacyjne, które były związane z udoskonaleniem kontroli uszkodzeń oraz dotyczące systemów lotniczych, uzbrojenia i dokumentacji w zakresie bezpieczeństwa. Trzy dni po otrzymaniu raportu, Szef Operacji Morskich przekazał go większości dowódców Marynarki.

Wśród najważniejszych z zaleceń komisji admirała Russella dotyczących techniki było udoskonalenie systemu obrony przeciwpożarowej i drenażu pokładów lotniczych⁷ oraz zwiększenie liczby i standaryzacja oznaczeń wyjść ewakuacyjnych z rozległych pomieszczeń podpokładowych lotniskowców. Każde z pomieszczeń nowobudowanych i w miarę możliwości przebudowywanych okrętów przeznaczone do przebywania więcej niż 10 osób miało być wyposażone w dwa niezależne wyjścia. Podobnie, każde z tych pomieszczeń miało być wyposażone w sygnalizację alarmową oraz głośniki rozgłośni okrętowej. Udoskonalone miały być także systemy kontroli uszkodzeń w pomieszczeniach siłowni oraz kierowania i kontroli. Innym z zaleceń miało być zastąpienie na pokładach lotniczych i w hangarach linii węży przeciwpożarowych o koszulkach bawełnianych węzami z koszulkami neoprenowymi znacznie trudniej ulegającym załamaniom.

Wśród zaleceń dotyczących środków ochrony osobistej znalazło się udoskonalenie indywidualnych ucieczkowych aparatów oddechowych, którymi mogły być maski przeciwgazowe wyposażone w małe, przenośne butle z powietrzem oraz tlenowych aparatów oddechowych wykorzystywanych przez członków okrętowych drużyn przeciwpożarowych. Innym z zaleceń była zmiana materiałów, z których wykonywana była odzież i obuwie członków załóg okrętowych tak, aby były one odporniejsze na wysoką temperaturę. Dotyczyło to w szczególności ubiorów spe-

cialnych drużyn przeciwawaryjnych, ale także standardowej odzieży personelu obsługi lotniczej. Podobnie jak w raporcie admirała Massey'a ważna grupa zaleceń dotyczyła udoskonalenia obrony przeciwawaryjnej oraz szkolenia. Oprócz zwiększenia możliwości i wydajności szkolnictwa przeciwpożarowego oraz wyposażenia go w realistyczne przyrządy szkoleniowe, w raporcie admirała Russella znalazło się zalecenie włączania w skład załóg okrętów uczestniczących w działaniach operacyjnych zespołów instruktorów obrony przeciwawaryjnej. Ponieważ w praktyce marynarki amerykańskiej lotniskowcami dowodzili przeważnie oficerowie mający jedynie doświadczenie lotnicze, a nie posiadający zwykle żadnej wiedzy i praktyki w zwalczaniu awarii okrętowych zalecono, aby podczas szkolenia przyszłych dowódców lotniskowców zapoznawali się oni także z zasadami obrony przeciwawaryjnej zarówno teoretycznie, jak i podczas ćwiczeń praktycznych.

Innym z zaleceń komisji było objęcie szkoleniem przeciwawaryjnym wszystkich nowowcielonych członków załóg jednostek pływających przed ich pierwszym zaokrętowaniem. Przez wiele lat audiowizualnym materiałem używanym do szkolenia przeciwpożarowego rekrutów był powstały z wykorzystaniem nagrania telewizyjnego pokładowej *Forrestal* film zatytułowany „Learn Or Burn”⁸. Komisja oceniła, że śmierć wielu z posiadających wyszkolenie przeciwpożarowe marynarzy lotniskowca w pierwszym okresie zwalczania pożaru sprawiła, iż dalsza akcja gaśnicza była w dużej mierze improwizacją. Obecnie więc każdy nowowcielony przechodzi wielogodzinne przeszkolenie teoretyczne oraz praktyczne ćwiczenia w walce z pożarami jednostek pływających. Wszyscy rekruci marynarki oglądają film „Trial by Fire: A Carrier Burns”⁹, który pokazuje prawidłowe i nieprawidłowe techniki walki z pożarami. Z jednej strony drużyna przeciwpożarowa pokrywa pianą płonący pokład, a po przeciwnej druga grupa marynarzy zrasza pokład wodą zaburtową. Spłukuje ona położoną pianę i płonące paliwo za burtę oraz do wnętrza kadłuba stwarzając dodatkowe zagrożenie oraz powodując powstawanie nowych zarzewi ognia.

Przyczyny wypadku

Mimo, że przeprowadzone śledztwo pozwoliło na dość precyzyjne ustalenie łańcucha zdarzeń ich źródło nie zosta-

ło ustalone ponad wszelką wątpliwość. Za domniemaną przyczynę wybuchu pożaru uznano fałszywe napięcie w obwodzie inicjacji startu pocisku rakietowego Mk 34 „Zuni” z wyrzutni LAU-10 myśliwca F-4 „Phantom II” o numerze 110. Nie stwierdzono, przy tym żadnych nieprawidłowości w poprzedzającym wypadek postępowaniu któregośkolwiek pilotów. Nieoficjalnie natomiast jako przyczyna odpalenia rakiety wskazywane jest lekkomyślne zachowanie pilota jednego z pary bombowców A-4E „Skyhawk” – noszącego Nr 416 (Nr seryjny 137812). To rozszczelnienie jego (a nie bombowca Nr 405) zewnętrznego zbiornika z paliwem miało być prawdopodobnie później być zarzewiem tak potężnego pożaru. Pilot maszyny Nr 416 wykonał bowiem jakoby tzw. „mokry start” przypuszczalnie po to, aby spowodowany nim podmuch wstrząsnął kolegą z przygotowującego się do startu sąsiedniego samolotu. „Mokre starty”, które były ówczesnie manierą młodych, rządnych wrażeń pilotów amerykańskiego lotnictwa morskiego, polegały na uruchomieniu silnika samolotu tak, aby z jego dyszy wydobył się jak największy płomień. Efekt taki można było uzyskać poprzez uprzednie podanie możliwie dużej dawki paliwa (kerozyny) powodującej zalanie komory spalania dopalacza i jak najpóźniejsze zainicjowanie zapłonu. Skutkiem eksplozyjnego spalania nagromadzonych oparów był potężny płomień wydobywający się gwałtownie z dyszy wylotowej silnika. Rozwiązania układów zapłonowych ówczesnych samolotów umożliwiały tego rodzaju uruchamianie silników, które zgodnie z procedurami powinny przebiegać w odwrotnej kolejności. Efektem mokrego startu silnika bombowca A-4E Nr 416 miał być gwałtowny podmuch. Spowodowany nim potężny wstrząs min. myśliwca F-4 „Phantom II” Nr 110 sprawił, że podwieszona pod jego skrzydłem wrażliwa raketa Mk 34 „Zuni” została samoczynnie odpalona.

Lekkomyślnym pilotem bombowca A-4E „Skyhawk” Nr 416, być może działanie którego miało tak tragiczne skutki, był komandor podporucznik John Sidney McCain III – późniejszy je-

7. Jako pierwszy otrzymał je *Forrestal* podczas powypadkowego remontu w Norfolk Naval Shipyard.

8. Ang.: „Ucz się lub płoń”

9. Ang.: „Próba ognia: Płonie Lotniskowiec”

10. McCain został zestrzelony nad Wietnamem Północnym niecałe 3 miesiące po pożarze na *Forrestal* – 27.10.1967 r.

skich oraz republikański kontrkandydat Baracka Obamy w ostatnich wyborach prezydenckich. Chociaż jego postępowanie nie zostało oficjalnie uznane za bezpośrednią przyczynę tragedii, to zdarzenia mające następnie miejsce mogłyby pośrednio potwierdzać jego winę. Komandor McCain – wnuk legendarnego dowódcy Task Force 38/58 – zespołu szybkich lotniskowców z okresu wojny z Japonią na Pacyfiku oraz syn ówczesnego głównodowodzącego amerykańskich sił morskich w Europie¹¹ – został bowiem niemal natychmiast ewakuowany z pokładu płonącego okrętu. Mimo, że podczas opuszczania samolotu wyskoczywszy na pokład z kokpitu po złączeniu do tankowania paliwa w locie nie odniósł poważniejszych obrażeń, przewieziono go śmigłowcem na *Ori-skany* bezpośrednio po tym jak ten stanął równolegle do burty *Forrestal*. Fakt, że McCain był jedynym, tak szybko ewakuowanym członkiem załogi płonącego lotniskowca może świadczyć zarówno o jego winie, jak i chęci uchronienia go przed linczem. Dodatkowo obciążałoby go bowiem także oderwanie się z zaczepu bombowca owej bomby, której eksplozja zainicjowała serię wybuchów. Być może McCain uległszy panice, zanim opuścił samolot zwołał także jej zaczep¹².

Zarejestrowany przez kamerę telewizji PLAT ze stosunkowo dużej odległości film nie pokazuje jednak jednoznacznie, w zbiornik paliwa którego z bombowców A-4E trafił pocisk „Zuni”. Zeznając przed komisją admirała Massey’a, McCain nie był przy tym w stanie potwierdzić, że to od jego maszyny rozpoczął się pożar. Widząc co dzieje się dookoła niego wyskoczył jakoby po prostu ze swojego samolotu. Trudne do uzasadnienia jest również potwierdzenie, że to „mokry start” samolotu McCain’a spowodował wstrząs myśliwca F-4 Nr 110. Bombowce Douglas A-4 „Skyhawk”, jako maszyny poddźwiękowe, nie były bowiem konstrukcyjnie wyposażone w dopalacze. Niektórzy piloci amerykańscy potrafili również wykonywać mokre starty także na takich samolotach. Nawet jednak gdyby dokonał tego wówczas McCain, ustawienie jego maszyny wykluczało praktycznie wpływ spowodowanego w ten sposób podmuchu na myśliwiec F-4 Nr 110. Bombowiec McCain’a stał bowiem w szeregu na prawej burcie pokładu lotniczego, a jego ogon był skierowany poza nawis – myśliwiec był natomiast ustawiony w przeciwnym kierunku rufowej części pokładu.

Uczestnicy wydarzeń

„Forrestal” (CVA-59)

Lider typu czterech¹³ lotniskowców uderzeniowych (CVA) zaprojektowanych jako pomniejszona wersja niezbudowanych jednostek typu *United States*. Założenia projektowe jednostek typu *Forrestal* zakładały ich wyposażenie w cztery katapulty (dwie w części dziobowej i dwie w układzie skośnym w środkowej części symetrycznego pokładu lotniczego) tak, aby równocześnie mogły startować z ich pokładów cztery samoloty. W porównaniu z *Midway*¹⁴ – poprzednim typem lotniskowców amerykańskich – *Forrestal* miał większą o 25% wyporność, zwiększoną długość i szerokość oraz znacznie powiększone możliwości magazynowe uzbrojenia i paliwa lotniczego. Już podczas budowy pierwszych dwóch okrętów dokonano ich przekonstruowania wyposażając je w mający być wykorzystywanym do przyjmowania samolotów skośny pokład na lewej burcie. Na tą część pokładu lotniczego przeniesiono także katapulty śródokrećca. Jego poszerzenie umożliwiło także wyposażenie okrętów w duże nadbudówki wyspowe mieszczące obszerniejsze niż na poprzednich typach lotniskowców pomieszczenia kierowania i dowodzenia okrętem oraz kontroli operacji lotniczych.

Wszystkie jednostki typu *Forrestal* weszły do służby w drugiej połowie lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku będąc wówczas największymi okrętami wojennymi świata. Spośród zbudowanych do tamtej pory lotniskowców miały największe pokłady lotnicze oraz najobszerniejsze hangary. Jako pierwsze okręty klas

głównych nie posiadały opancerzenia. Dzięki głębokim kadłubom charakteryzowały się znacznie większą dzielnością morską niż poprzedni typ *Midway*. Podstawową wadą konstrukcyjną lotniskowców typu *Forrestal* był sposób rozmieszczenia podnośników lotniczych. Zamontowany w przedniej części pokładu skośnego podnośnik lewoburtowy był praktycznie bezużyteczny ze względu na usytuowanie go na drodze wybiegu po lądowaniu oraz bieżniach startowych lewoburtowych katapult.

W latach osiemdziesiątych trzy lotniskowce typu *Forrestal* przeszły w Philadelphia Navy Yard modernizację w ramach SLEP – Service Life Extension Program¹⁵. Już wcześniej, bo w latach siedemdziesiątych zdemontowano stopniowo ich uniwersalną artylerię lufową zastępując działa zestawami rakietowych pocisków przeciwlotniczych Raytheon RIM-7 „Sea Sparrow”. W ramach SLEP dokonano modernizacji ich systemów radioelektronicznych, zamontowano katapulty o dłuższej bieżni oraz uzbrojono okręty w wyrzutnie Mk 29 dla pocisków rakietowych „Sea Sparrow” w wersji RIM-7M, a także artylerjskie zestawy obrony bezpośredniej

11. Commander-in-Chief, U.S. Naval Forces Europe (COMUSNAVEUR)

12. Pierwsze informacje o odpowiedzialności J.S. McCain’a za sprokrowanie wybuchu pożaru na *Forrestal* pojawiły się w dniu 20 listopada 2007 roku na blogu Wayne Madsena (*Wayne Madsen Report*) kontrowersyjnego amerykańskiego dziennikarza śledczego.

13. Pozostałe to: *Saratoga* (CVA-60), *Ranger* (CVA-61) i *Independence* (CVA-62)

14. Patrz: „OW” 5/2002-3/2003.

15. Ang.: Program Przedłużenia Żywotności Eksploatacyjnej.

Forrestal (CVA-59) – podstawowe dane taktyczno-techniczne

Stocznia:	Newport News Shipbuilding and Dry Dock Co., Newport News, Virginia
Główne daty związane ze służbą:	położenie stępki – 14.07.1952r.; wodowanie – 11.12.1954 r.; w służbie – 01.10.1955 r.; wycofanie ze służby i skreślenie z listy floty – 11.09.1993 r.
Wyporność:	normalna 61 163 ts; pełna 78 509 ts;
Wymiary:	długość: 316,69 m całkowita; 301,75 m na KŁW; szerokość: 76,20 m całkowita; 39,44 m na KŁW; zanurzenie: 10,31m
Maszyny główne:	4 turbozespoły parowe Westinghouse, 8 kotłów parowych Babcock & Wilcox
Moc maszyn	260 000 KM
Prędkość:	33 węzły
Zasięg:	12 000 Mm przy 20 węzłach
Uzbrojenie:	8 dział uniwersalnych 127 mm L/54 (8 x I)
Grupa lotnicza:	~90 samolotów
Załoga:	2764 (morska) + 1912 (lotnicza)

Fotografia lotnicza *Forrestal* wykonana
w Zatoce Tonkińskiej w dniu 29 lipca
1967 roku. Fot. Arthur D. Baker III





McDonnell Douglas F-4J „Phantom II” z dywizjonu VF-31 lądujący na pokładzie lotniskowca *Saratoga* (CVA-60). Fotografia wykonana u wybrzeży Florydy w dniu 8 stycznia 1980 roku. Fot. U.S. Navy

Mk 15 „Phalanx”. Wszystkie lotniskowce typu *Forrestal* zostały wycofane ze służby w latach dziewięćdziesiątych.

Lider typu spędził pierwsze aktywne lata operując w składzie Floty Atlantyku Stanów Zjednoczonych. W czasie kryzysu sueskiego 1956 roku oraz libańskiego latem 1958 roku lotniskowiec pozostawał we wschodniej części Oceanu w gotowości do wejścia na Morze Śródziemne. Przez kolejne lata *Forrestal* prowadził liczne szkolenia pilotów oraz uczestniczył w manewrach i ćwiczeniach jednostek amerykańskich, a także państw NATO. Kilkakrotnie był również detaszowany do składu 6 Floty pełniąc służbę na Morzu Śródziemnym. Latem 1967 roku okręt został przebazowany na Zachodni Pacyfik dla wsparcia sił amerykańskich toczących wojnę w Wietnamie. Jedyna jego misja na tym teatrze działań wojennych została szybko przerwana przez katastrofalny pożar. Od zakończenia prac remontowych, do połowy lat siedemdziesiątych jednostka operowała głównie na Morzu Śródziemnym. W 1975 roku *Forrestal* został przeklasyfikowany na lotniskowiec uniwersalny (CV-59), po czym dalszą część służby pełnił we Flocie Atlantyku wchodząc także kilkakrotnie w skład 6 Floty. W 1988 roku przeszedł na Morze Arabskie gdzie uczestniczył w operacji „Ernest Will” mającej na celu osłonę nawigujących tam zbiornikowców przed irackimi atakami. Na początku 1992 roku *Forrestal* został przeklasyfikowany na lotniskowiec szkolny (AVT-59) pełniąc do końca swej służby rolę jednostki treningowej dla adeptów lotnictwa floty w bazie Pensacola na Florydzie.

McDonnell F-4 (F4H) „Phantom II”

Dwumiejscowy, dwusilnikowy myśliwiec bombardujący Marynarki Stanów Zjednoczonych. W roku 1953 McDonnell Aircraft Company przedstawiła Biuru Lotnictwa Marynarki własny projekt samolotu tej klasy oznaczonego jako AH-1. Marynarka dokonała jednak wkrótce zmian w jego specyfikacji domagając się uzbrojonego w rakiety myśliwca o dużym zasięgu i pułapie. Odpowiedzią koncernu McDonnell na to zapotrzebowanie była konstrukcja F4H-1 „Phantom II”. Pierwszy lot prototypu XF4H-1 miał miejsce w dniu 27 maja 1958 roku, a pierwsze maszyny wersji F4H-1F (F-4A) rozpoczęły służbę w dywizjonie VF-101 w grudniu 1960 roku. Pierwszym dywizjonem tych samolotów, który uzyskał pełne zdolności bojowe do działań z lotniskowców był VF-74 (październik 1961). Działania operacyjne jako pierwszy, pomiędzy sierpniem i październikiem 1962 roku, prowadził z pokładu *Enterprise* (CVAN-65) dywizjon VF-102.

Myśliwce bombardujące „Phantom II” były wolnonośnymi dolnopłatami o powierzchni skrzydeł 49,24 m² i całkowicie metalowych kadłubach konstrukcji półskorupowej. Ich sekcję ogonową oraz wzdlużniki wykonano ze stali i tytanu. Środkowa część kadłuba oraz środkowe części skrzydeł tworzyły konstrukcyjną całość. Część płatów, która przechodziła przez kadłub tworzyła pomiędzy przednim i tylnym dźwigarem szczelny keson stanowiący dwa wewnętrzne zbiorniki paliwa. Wszystkie dźwigary oraz żebra kadłuba i skrzydeł były wykonane z odkuwek. Poszycie skrzydeł wykonano z blach aluminiowych z integralnymi usztywnieniami. Pojemność wewnętrznych

zbiorników paliwa wynosiła 7,02 m³ (4,80 m³ w zbiornikach kadłubowych i 2,22 m³ w skrzydłach). Dodatkowe zbiorniki paliwa: podkadłubowy o pojemności 2,27 m³ oraz dwa podskrzydłowe po 1,41 m³ pozwalały na zwiększenie zapasów paliwa do 12,10 m³. Maszyny wyposażono w trójkołowe, chowane hydraulicznie podwozie. Przednie koło skrętne miało możliwość obrotu o 360°, a długość jego gołeni mogła być regulowana pneumatycznie co pozwalało na zmianę kąta natarcia skrzydeł podczas startu maszyny. Załogę myśliwca stanowiło dwóch ludzi siedzących jeden za drugim na katapultowanych fotelach. Każdy z członków załogi miał indywidualną, otwieraną do góry i do tyłu owiewkę.

Standardowe uzbrojenie myśliwców F4H-1 w wersji przechwytyjącej stanowiły cztery naprowadzane półaktywnie pociski rakietowe AIM-7D lub -7E „Sparrow” (zaczepy podskrzydłowe) oraz dodatkowe dwie rakiet tego typu lub dwa naprowadzane w podczerwieni pociski AIM-9 „Sidewinder” (zaczep podkadłubowy). Podczas ataków uderzeniowych uzbrojenie samolotów mogło stanowić 8 bomb o wadze 454 kg (cele lądowe), 4 pociski rakietowe przeciwko okrętom nawodnym AGM-12C „Bullpup B” lub 15 zestawów ракет niekierowanych 70 mm. Oprócz bomb konwencjonalnych (burzących, zapalających, oświetlających, kasetowych) lub min lądowych maszyny mogły przenosić także bomby jądrowe. W części dziobowej samolotu było zainstalowane sześciolufowe działko kalibru 20 mm typu M61A-1 „Vulcan”. Łączna masa uzbrojenia mogła sięgać do 7250 kg.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne myśliwców McDonnell F4H-1 (F-4B) „Phantom II”

wymiary	rozpiętość 11,71 m; ze złożonymi skrzydłami 8,41 m; długość 17,74 m; wysokość 4,97 m
napęd	dwa silniki General Electric J79-GE-8A o ciągu 4949 kG, 8127 kG (z dopalaniem)
uzbrojenie	pociski raketowe AIM-7D lub AIM-7E „Sparrow” lub AIM-9 „Sidewinder”, działko kalibru 20 mm typu M-61A-1 „Vulcan”
masa	własna 13 757 kg; bojowa 18 818 kg; maksymalna startowa 28 030 kg; maksymalna lądowania (aerofiniszery) 20 865 kg
prędkość	maksymalna lotu poziomego 2340 km/h (na pułapie 14 630 m); 1360 km/h (na poziomie morza)
zasięg	bojowy 644 km; maksymalny 3700 km
pułap	praktyczny 10 975 m, maksymalny bojowy 17 330 m

Myśliwce bombardujące F-4¹⁶ „Phantom II” były budowane dla amerykańskich sił zbrojnych oraz na eksport w licznych wersjach i odmianach, podlegając przy tym wielu modernizacjom. Ich symbole posiadają więc liczne oznaczenia dodatkowe, wśród których min. można wyróżnić: F-4G – wersję wyposażoną w dwudrożny system komunikacji (automatyczne kierowanie); RF-4B (F4H-1P) – rozpoznania fotograficznego; F-4J – z udoskonaloną awioniką i radarem dopplerowskim AWG-10; TF-4A – maszynę szkolną (nie wykorzystywaną na lotniskowcach); DF-4B – do kierowania śmigłowcami bezpilotowymi, EF-4B wsparcia radioelektronicznego, a QF-4... naddźwiękowe cele powietrzne. Serie noszące oznaczenia ...N i ...S stanowiły wersje zmodyfikowane dla przedłużenia żywotności samolotów. Maszyny noszące oznaczenia ...C, ...D, ...E i ...F były wykorzystywane przez Siły Powietrzne USA, a wersje dla lotnictwa brytyjskiego oznaczano jako ...K i ...M.

Myśliwiec Douglas F-4 (F4H) „Phantom II” jest uważany za jeden z najlepszych jaki kiedykolwiek był na wyposażeniu Marynarki. Maszyny te operowały zarówno podczas wojny w Wietnamie, jak i operacji „Pustynna Burza”. Do grudnia 1971 roku zbudowano łącznie 4261 samolotów tego typu, z czego 1057 maszyn zostało wyeksportowanych, pełniąc służbę w 11 krajach¹⁷ poza Stanami Zjednoczonymi. Ostatni „Phantom II” został dostarczony przez zakłady McDonnell-Douglas w St. Louis w październiku 1979 roku. W US Navy po raz ostatni maszyna F-4S z dywizjonu VF-202 rezerwy lotnictwa marynarki operowała z pokładu lotniskowca *America* (CV-66) w październiku 1986 roku. Do dnia dzisiejszego samoloty F-4 są wykorzystywane zarówno przez amerykańskie siły powietrzne, jak i lotnictwo marynarki wojennej jako cele powietrzne.

Douglas A-4 (A4D) „Skyhawk”

Jednomiejscowy, jednosilnikowy lekki pokładowy bombowiec uderzenio-

wy Marynarki i Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych. Jego projekt powstał na początku lat pięćdziesiątych w odpowiedzi na zapotrzebowanie Marynarki na lekki, odrzutowy samolot bliskiego wsparcia, mający zastąpić bombowiec uderzeniowy Douglas AD „Skyraider”. Przetarg na budowę takiego samolotu wygrał koncern Douglas Company, z którym pierwszy kontrakt Marynarka podpisała w dniu 12 czerwca 1952 roku. Pierwszy lot prototypowej maszyny XA4D-1 miał miejsce dwa lata później – w dniu 22 czerwca 1954 roku – w kalifornijskiej bazie lotnictwa Edwards. Na wyposażenie dywizjonu bojowego VA-72 lotnictwa floty pierwszy bombowiec „Skyhawk” wszedł w dniu 27 września 1956 roku.

Bombowiec uderzeniowy Douglas A4D „Skyhawk” posiadał konwencjonalny, całkowicie metalowy kadłub o konstrukcji półskorupowej i stałe skrzydła typu delta w układzie dolnopłata. Skrzydła miały całkowicie metalowe poszycie i powierzchnię 24,16 m². Napęd samolotu stanowił turbodoładowy silnik Wright typu J65-W-4, o przepływie osiowym. Samolot posiadał trójkątne podwozie, automatycznie ustawiane sloty oraz poruszane hydraulicznie

klapy. Uzbrojenie artyleryjskie stanowiły cztery, usytuowane na skrzydłach działka lotnicze kalibru 20 mm M3, z zapasem 280 pocisków dla każdego z nich. Na sześciu zaczepach podskrzydłowych typu Aero 14B możliwe było podwieszenie uzbrojenia o masie do 1300 kg w różnych konfiguracjach. Samoloty A4D posiadały bogate wyposażenie radiolokacyjne i radiowe.

Samoloty Douglas „Skyhawk” były produkowane¹⁸ w licznych wersjach rozwojowych wśród których A4D-2 (A-4B) była wyposażona w system bunkrowania paliwa w locie oraz zmieniony ster wysokości, a A4D-2N (A-4C) miała wydłużoną część przednią. Wersja A4D-5 (A-4E) otrzymała napęd silnikiem Pratt & Whitney J-52-P-6, udoskonaloną awionikę i systemy celownicze oraz wzmocnioną konstrukcję skrzydeł dla wyposażenia w dwa dodatkowe zaczepy podskrzydłowe dla uzbrojenia.

16. Wg systemu oznaczeń amerykańskich wojсковych statków powietrznych zmienionego 18.09.1962 r.

17. Samoloty F-4 były wykorzystywane przez Australię, Egipt, Grecję, Hiszpanię, Iran, Izrael, Japonię, Koreę Południową, Niemcy, Turcję i Wielką Brytanię.

18. W dniu 28.04.1967 r. koncern Douglas połączył się z McDonnell tworząc McDonnell-Douglas Corporation.

Szturmowiec Douglas A-4E „Skyhawk” z dywizjonu VA-164 lotniskowca uderzeniowego *Oriskany* (CVA-34) w drodze nad cele na terytorium Wietnamu Północnego 1967 roku.

Fot. U.S. Navy



Podstawowe dane taktyczno-techniczne bombowców uderzeniowych McDonnell-Douglas A-4E (A4D-5) „Skyhawk”	
wymiary	rozpiętość 8,38 m; długość 12,29 m; wysokość 4,75 m
napęd	silnik Wright Pratt & Whitney J-52-P-408A o ciągu 4880 kG
uzbrojenie	4 działka 20 mm; bomby lub rakiety o masie do 1300 kg
masa	własna 4899 kg; bojowa 5079 kg; maksymalna startowa 10 035 kg; maksymalna lądowania 5015 kg
prędkość	maksymalna lotu poziomego 1039 km/h
zasięg	normalny 3223 km; maksymalny 3700 km
pułap	praktyczny 14 500 m

Samoloty serii A-4F miały napęd silnikiem J52-P-8A, a oznaczone jako TA-4B były dwumiejscową wersją szkolną. Maszyny EA-4P były wyposażone w system przeciwdziałania radioelektronicznego. Bombowce serii A-4M, wyposażone w udoskonaloną awionikę i silnik J52-P-408A o większej mocy, były specjalnie dedykowane dla służby w lotnictwie piechoty morskiej. Wersja OA-4M stanowiła przy tym szybki samolot rozpoznania i kontroli przestrzeni powietrznej. Samoloty A-4 „Skyhawk” były eksportowane do wielu krajów, a ich serie eksportowe oznaczono literami: ...G – dla Marynarki Australii; ...H – Izraela; ...K – dla Nowej Zelandii; ...KU – dla Kuwejtu; ...PTM – dla Malezji; ...S – dla Singapuru. Bombowce tego typu zostały zakupione również przez Argentynę¹⁹ – serie: ...M oraz ...P i Q oznaczone odpowiednio w służbie jej lotnictwa morskigo jako ...AR oraz ...B. Używane maszyny bojowe i szkolne zostały także zakupione przez Brazylię od Kuwejtu.

Łącznie zbudowano 2876 maszyn typu A-4 wliczając w to 555 samolotów szkolnych serii TA-4. Dostawę samolotów „Skyhawk” dla Marynarki Stanów Zjednoczonych zakończono w dniu 27 lutego 1979 roku. Ich wycofywanie z bojowych dywizjonów bombowych lotnictwa floty rozpoczęto jednak już w 1967 roku, a zakończono osiem lat później. W lotnictwie piechoty morskiej lekkie bombowce A-4 były wykorzystywane do połowy lat osiemdziesiątych. Przez kolejne lata samoloty „Skyhawk” były używane do celów szkolnych oraz wykonywania innych zadań pomocniczych. Ostatnia maszyna tego typu wykorzystywana do holowania celów powietrznych w bazie lotnictwa floty Roosevelt Roads została wycofana niemal po 50 latach od powstania konstrukcji – w dniu 3 maja 2003 roku!

North American A-5 „Vigilante”

Dwumiejscowy, dwusilnikowy ciężki pokładowy bombowiec uderzeniowy i samolot rozpoznawczy dalekiego zasięgu Marynarki Wojennej Stanów

Zjednoczonych. Projektowanie maszyn noszących firmowe oznaczenie NA-233, North American Aviation rozpoczął samodzielnie w listopadzie 1953 roku. Dwa lata później, po wprowadzeniu kilku zmian, propozycja koncernu została zaaprobowana przez marynarkę dla zastąpienia wcześniejszych ciężkich bombowców pokładowych Douglas A-3 „Skywarrior”. Kontrakt na budowę dwóch prototypowych samolotów XA3J-1 został podpisany w dniu 29 sierpnia 1956 roku. Pierwszy start prototypu miał miejsce w dniu 31 sierpnia 1958 roku w zakładach lotniczych North American w Columbus w stanie Ohio. a pierwszy start z pokładu lotniskowca *Saratoga* (CVA-60) w dniu 22 czerwca 1960 roku. Do służby liniowej bombowce A-5 zostały przekazane w lipcu następnego roku wchodząc na wyposażenie ciężkiego dywizjonu uderzeniowego VAH-3 w bazie lotnictwa marynarki w Sanford na Florydzie. Pod koniec kwietnia 1962 roku oblano samoloty w nieco zmodyfikowanej wersji A-5B, w której praktycznie jednak nie budowano maszyn seryjnych. Żadna maszyna tej wersji nie trafiła do jednostki bojowej. Równolegle na ich podstawie rozpoczęto jednak projektowanie bombowców w wersji rozpoznawczej oznaczanej jako RA-5C. Prototypowy lot maszyny w tej wersji miał miejsce w dniu 30 czerwca tego samego roku. W lipcu 1963 roku bombowce rozpoznawcze „Vigilante” znalazły się w bazie lotnictwa marynarki w Sanford w składzie dywizjonu przemianowanego na RVAH-3, a następnie w dywizjonie RVAH-5 lotniskowca *Ranger* (CVA-61).

Bombowce A-5 „Vigilante” miały kadłuby o konstrukcji półskorupowej, wykonane ze stopu aluminiowo-litowego ze szczególnie obciążonymi elementami z tytanu. W przedniej części kadłuba miały przekrój owalny przechodzący w zbliżony do prostokątnego w miejscu wlotów powietrza do silników. Na dziobach samolotów, pod przepuszczalnymi osłonami zainstalowano radary AN/ASB-12 przeznaczone do wykrywa-

nia celów i kierowania zrzutem bomb. Za ich przedziałami znajdowały się kokpity z dwoma fotelami pilota oraz operatora systemów/nawigatora ustawione w tandem, przy czym ich kabiny posiadały własne, podnoszone osłony. Za kabiną nawigatora znajdował się przedział wyposażenia elektronicznego. Bombowce A-5 miały skrzydła o powierzchni 65,03 m² (wersja RA-5C – 70,02 m²) w układzie górnopłata, o konstrukcji wolnonośnej, cienkim profilu i skosie 37,5°. Dla ułatwienia bazowania na lotniskowcach końcówki skrzydeł były składane. Usterzenie samolotów było płytowe całkowicie metalowe, a stateczniki miały składane części górne dostosowującą jego długość do wysokości hangarów. Bombowce miały trzypunktowe, całkowicie chowane podwozie o kierowanym kole przednim chowanym do przodu i kołach głównych chowanych do kadłuba. Napęd maszyn stanowiły po dwa silniki turbodrzutowe General Electric J79-GE-8, zastąpione później zmodernizowaną wersją -10 o zwiększonym ciągu. Zbiorniki paliwowe (po dwa kadłubowe i dwa skrzydłowe) miały pojemność 8383 dm³, a dodatkowy, umieszczany w komorze bombowej 2234 dm³. Pojemność zbiorników paliwa w wersji RA-5C została zwiększona do 13 633 dm³. W komorach bombowych możliwe było także umieszczanie zasobników paliwowych o pojemności 3334 dm³ przeznaczonych do tankowania w powietrzu innych samolotów.

Uzbrojenie bombowców „Vigilante” w wersji A-5A stanowiły umieszczane w komorach bombowych wraz z dodatkowymi zbiornikami paliwa pojedyncze bomby termojądrowe Mk 27 odstrzeliwane wspólnie z nimi, albo zrzuca- ne swobodnie lub na spadochronach bomby atomowe Mk 28 lub Mk 43. Do-

19. Podczas wojny falklandzkiej 1982 roku argentyńskie bombowce „Skyhawk” przyczyniły się do zatopienia brytyjskiego niszczyciela *Coventry*, fregat *Antelope* i *Ardent* oraz okrętu desantowego *Sir Galahad*, a także spowodowały uszkodzenia niszczyciela *Glasgow*, fregat *Argonaut* i *Broadsword* oraz okrętu desantowego *Sir Tristram*.



Bombowiec rozpoznawczy North American RA-5C „Vigilante” z dywizjonu RVAH-7 lotniskowca *Ranger* (CV-61).

Fot. U.S. Navy

datkowo, na dwóch zaczepach podskrzydłowych można było podwieszać uzbrojenie o łącznej masie do 2207 kg, np. bomby jądrowe Mk 43 lub konwencjonalne Mk 83 (o wagomiarze 454 kg), albo Mk 84 (wagomiar 908 kg). Maszyny wersji RA-5C miały instalowane w komorach bombowych specjalne, wystające poza obrys kadłuba zasobniki z wyposażeniem rozpoznawczym. Stanowiły je wykonujące zdjęcia do przodu i w dół aparaty fotograficzne KA-50A, lub -51A/B, albo -62A, panoramiczny aparat fotograficzny KA-57A lub KA-58A, system rozpoznania radioelektronicznego ALQ-61, system rozpoznania w podczerwieni AAS-21 oraz lotniczy radar obserwacji bocznej APD-7. Bombowce „Vigilante” w wersji rozpoznawczej były również wyposażone w zaczepy podskrzydłowe dla podwieszania dodatkowych zbiorników paliwa albo uzbrojenia atomowego lub konwencjonalnego. W praktyce maszyny te nie przenosiły jednak uzbrojenia.

Ogółem zbudowano 156 bombowców „Vigilante” we wszystkich odmianach, z tego 59 maszyn w pierwszej wersji A-5A. Spośród zamówionych 18 samolotów wersji A-5B zbudowano

tylko 6, przy czym zanim je ukończono wszystkie przebudowano do wersji RA-5C. W wersji rozpoznawczej zbudowano łącznie 91 nowych maszyn. Po modyfikacji amerykańskiej doktryny odstraszania nuklearnego i rezygnacji z wykorzystania samolotów jako nosicieli broni jądrowej na rzecz atomowych okrętów podwodnych, do wersji RA-5C przebudowano także 43 bombowce serii A-5A. Już w latach sześćdziesiątych rozpoczęto jednak zastępowanie „Vigilante” w roli samolotów rozpoznawczych zwłaszcza na starszych lotniskowcach mniejszymi od nich myśliwcami. Jako pierwsze w tej roli wykorzystano przy tym maszyny Vought „Crusader” przebudowane do wersji RF-8G. Rozformowywanie dywizjonów wyposażonych w bombowce rozpoznawcze RA-5C rozpoczęto w 1974 roku wraz z zakończeniem wojny w Wietnamie. Ze składu lotnictwa floty „Vigilante” zostały wycofane pod koniec 1979 roku, kiedy to na lotniskowcu *Ranger* zakończył służbę dywizjon RVAH-7. W konsekwencji, w styczniu następnego roku w bazie Key West na Florydzie rozwiązano 1 Rozpoznawcze Uderzeniowe Skrzydło Powietrzne. Kilka kadłubów tych maszyn pozostaje

w różnym stanie technicznym zakonserwowanych w bazie uzbrojenia lotnictwa marynarki w China Lake.

Bombowce uderzeniowe North American A-5 okazały się udanymi zwłaszcza w konstrukcji płatowca. Wśród wprowadzonych w niej innowacji było użycie dwóch, umieszczonych obok siebie silników z dyszami o regulowanym przekroju i zastosowanie bocznych wlotów powietrza o zmiennej geometrii. Rozwiązania takie powtarzano później zarówno w licznych konstrukcjach zarówno zachodnich, jak i radzieckich²⁰. Mimo tego, że „Vigilante” były klasyfikowane jako „ciężkie” były maszynami zwrotnymi i bardzo szybkimi. Duża prędkość i kąt lądowania czyniły je jednak trudnymi do sprowadzania na pokłady lotniskowców, zwłaszcza przez niedoświadczonych pilotów. W praktyce kłopotliwe okazało się także wykorzystywanie komór bombowych maszyn. Bomby, stanowiące jeden zespół ze zbiornikami miały bowiem tendencję do „dryfowania” za samolotami,

20. Niemal identyczne rozwiązania zastosowano na wprowadzonych na uzbrojenie lotnictwa ZSRR dwa lata po „Vigilante” myśliwcach przechwytyjących MiG-25 „Foxbat”.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne bombowców rozpoznawczych North American RA-5C „Vigilante”

wymiary	rozpiętość 16,21 m; długość 23,33 m; wysokość 5,91 m
napęd	2 silniki General Electric J-79-GE-10 o maksymalnym ciągu 8118 kG z dopalaniem
uzbrojenie	aparaty fotograficzne
masa	własna 17 005 kg; bojowa ; 25 227 kg; maksymalna startowa 36 133 kg;
prędkość	maksymalna lotu poziomego 2124 km/h; początkowa wznoszenia 33,5 m/s
zasięg	normalny 2427 km; maksymalny 3299 km; ze zbiornikami podwieszanymi 4828 km
pułap	praktyczny 14 935 m

Podstawowe dane taktyczno-techniczne pocisków lotniczych Mk 16 „Zuni”

długość silnika	1956 mm
średnica	127 mm
masa silnika	26,74 kg
ciąg silnika	3,6 kN
prędkość	2587 km/h
zasięg	8000 m

co uniemożliwiało precyzyjne ich zrzućanie. Tego typu rozwiązanie komory bombowej nigdy więcej nie zostało już więc zastosowane.

Lotniczy pocisk raketowy Mk 16 „Zuni”

Projektowanie niekierowanych lotniczych pocisków raketowych Mk 16 „Zuni” rozpoczęto na początku lat pięćdziesiątych w Naval Ordnance Test Station²¹ w kalifornijskim China Lake dla zastąpienia wcześniejszych HVAR²² „Holy Moses”. Do produkcji seryjnej pociski Mk 16 „Zuni” zostały zaaprobowane w 1957 roku – pierwotnym ich przeznaczeniem było zwalczanie celów lotniczych i naziemnych. Obecnie wykorzystywane są nadal także w innych rodzajach sił zbrojnych, jednak niemal wyłącznie dla iluminacji pola walki, do podświetlania celów naziemnych oraz jako nośniki pasków foli metalowych w systemach przeciwdziałania radioelektronicznego. Istnieje wiele wariantów ich zestawień w konfiguracji zdeteterminowane wymaganiami taktycznymi.

Niekierowane pociski raketowe kalibru 127 mm „Zuni” mają budowę modułową umożliwiającą stosowanie różnych typów głowic i zapalników. Pierwsza ich seria była wyposażana w silniki typu Mk 16²³ zasilane dwuskładnikowym paliwem stałym. Ich czas pracy wynosił od 1,2 s do 1,5 s w zależności od temperatury otoczenia. W nowszych seriach pocisków były montowane kolejne ich wersje rozwojowe. Standardowo, pociski „Zuni” pierwszej serii były uzbrajane w uniwersalne głowice Mk 24 o długości 0,48 m, średnicy 133 mm i masie 22 kg. Przeciwpancerne głowice Mk 32 miały długość 0,76 m, średnicę 133 mm i masę 20 kg. W zależności od zadań taktycznych głowice pocisków mogą być uzbrajane w różne typy zapalników: kontaktowe, zbliżeniowe i z opóźnieniem. Dla utrzymania stałego kierunku w locie pociski „Zuni” są wyposażone w części ogonowej w składane stabilizatory płetwowe – oznaczane są więc także jako FFAR²⁴.

Pociski lotnicze „Zuni” są wystrzeliwane z wyrzutni LAU-10, z których mogą być odpalane w każdych warunkach pogodowych przy prędkości samolotu do 1,2 Ma. Standardowo wyrzutnie stanowią cztery cylindry aluminiowe połączone w całość za pomocą pierścieni i pokryte cylindryczną obudową wykonaną również z aluminium. Przednie i tylne otwory wyrzutni są zakrywane łamliwymi owiewkami o długościach, które są zależne od długości pocisków zdeteterminowanych z kolei rodzajami głowic i zapalników. Podczas wystrzeliwania raket owiewki ulegają rozerwaniu. Pociski „Zuni” mogą być odpalane pojedynczo, albo w trybie sekwencyjnym.

Bomba lotnicza M-65

Swobodnie spadająca bomba burząca o wagomiarze 454 kg. Prace nad jej skonstruowaniem rozpoczęto w 1942 roku. W latach II wojny światowej była używana zarówno przez amerykańskie siły powietrzne, jak i lotnictwo marynarki. Była wykorzystywana do niszczenia umocnień betonowych, mostów kolejowych i drogowych o konstrukcji żelbetonowej lub stalowej, a także efektywnie do atakowania okrętów wielkości krążownika. Po wojnie używały jej również siły lotnicze innych państw NATO. Uważana za zbyt niebezpieczną została sukcesywnie wycofana z uzbrojenia w latach sześćdziesiątych.

Bomby M-65 miały długość 1700 mm i średnicę 478 mm, a ich korpusy były malowane na kolor oliwkowy z dwoma żółtymi pasami w części nosowej oraz ogonowej. Były wypełniane ładunkiem 270 kg mieszanki wybuchowej typu „B” o masie właściwej 1,65 g/cm³ i prędkości rozchodzenia się eksplozji 8050 m/s. Mieszanka tego typu składała się z: 59,5% RDX (cyclotrimetylenotrintrinitramina), 39,5% TNT (2, 4, 6-trinitrotoluen) oraz 1% wosku parafinowego dla poprawienia właściwości plastycznych²⁵. Bomby M-65 były uzbrajane dwoma zapalnikami: głowicowymi (M103, M110 lub M118) oraz tylnymi (M102A2 lub M114A1).

Paliwo lotnicze JP-5

Przeznaczone do zasilania silników samolotów z napędem odrzutowym („Jet Propellant”) zostało opracowane w 1952 roku specjalnie dla maszyn bazujących na lotniskowcach, gdzie szczególnie duże jest ryzyko powstania pożaru. Do dnia dzisiejszego pozostaje głównym paliwem lotniczym większości flot świata – w kodzie NATO oznaczane jest jako F-44. Stanowi mieszaninę węglowodorów acyklicznych nasyconych, naftenowych i aromatycznych. Nie zawiera środków antystatycznych. Jest cieczą o kolorze żółtym charakteryzującą się masą właściwą 0,8156 kg/dm³ oraz stosunkowo wysoką temperaturą zapłonu wynoszącą 60 °C i niską temperaturą zamarzania -46 °C. Parametry te są znacznie lepsze niż paliw dla cywilnych silników lotniczych. ●

Bibliografia

Monografie:

1. Conway's All the World Fighting Ships 1947-1995.
2. Friedman Norman, *U.S. Aircraft Carriers. An Illustrated Design History*.
3. Friedman Norman, *U.S. Naval Weapons*.
4. Mooney James L., *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.
5. Parsch Andreas, *Directory of U.S. Military Rockets and Missiles*.
6. Peacock Lindsey, *RA-5C Vigilante*.
7. Polmar Norman, *Ships and Aircraft of the U.S. Fleet*.
8. Stewart P. Henry, *The Impact of the Forrestals 1967 fire on United States NavShipboard Damage Control*.
9. Terzibaschitsch Stefan, *Aircraft Carriers of the U.S. Navy*.

Periodyki:

1. Jane's All the World's Aircraft
2. Jane's Fighting Ships
3. Jane's Naval Weapon Systems

Strony internetowe:

1. www.aeroflight.co.uk
2. www.blah3.com
3. www.christianparty.net
4. www.factcheck.org
5. www.globalsecurity.org
6. www.hess.com
7. www.history.navy.mil
8. www.judicial-inc.biz
9. www.navsource.org
10. www.vectorsite.net
11. www.waynemadsenreport.com
12. www.wikipedia.org

21. Ang.: Ośrodek Doświadczalny Uzbrojenia Marynarki Wojennej.

22. High-Velocity Aircraft Rocket – ang.: Lotniczy (Pocisk) Rakietowy (o) Dużej Prędkości

23. Rakiety „Zuni” nie są umieszczone w standardowym szeregu rakietowych pocisków amerykańskich. Ich oznaczenia pochodzą od typów silników, które wraz z dyszami i stabilizatorami stanowią zasadnicze części ich kadłubów.

24. Folding-Fin Aircraft Rocket – ang.: Lotniczy (Pocisk) Rakietowy (o) Stabilizatorach Składanych.

25. Bezpieczniejszą mieszankę „H6” stanowiło: 45% RDX, 30% TNT, 20% sproszkowanego aluminium oraz 5% wosku parafinowego.



Rosyjska flota wojenna na Bałtyku w latach 1905-1917

Marek Herma

Format 17 x 24 cm, 626 str. + wklejka str.,
Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu
Pedagogicznego (www.wydawnictwoup.pl,
tel. 12 662-67-56), Kraków 2010, cena 49 zł

Historia floty rosyjskiej, szczególnie w okresie imperialnym, była w poprzednim okresie politycznym prezentowana w sposób bardzo powierzchowny, czasami wręcz zafalszowany. Dopiero prace rosyjskich badaczy w okresie ostatnich 2 dekad pozwalają inaczej spojrzeć na większość faktów i wydarzeń. W naszym kraju usystematyzowania tych prac dokonał Marek Herma w pracy poświęconej Flocie Bałtyckiej w latach 1905-1917. Autor celowo wybrał okres od przegranej Bitwy pod Cuszimą do obalenia caratu w Rosji i ustanowienia republiki.

Sama książka oparta jest na kwerendzie Rosyjskiego Państwowego Archiwum Marynarki Wojennej w Sankt Petersburgu dokonanej przez autora oraz literatury tematu, głównie rosyjskiej. Dzięki temu możemy w bardzo ciekawy sposób przeczytać o planach rozbudowy Floty Bałtyckiej, stopniu wykonania tych planów oraz samego udziału w wojnie. Okazuje się, że w pełni wywiązywała się ona z powierzonych jej zadań, mimo klęsk armii carskiej na froncie lądowym oraz przewagi floty niemieckiej.

Również bardzo dużo można dowiedzieć się o samej kadrze Floty dzięki merytorycznej ocenie oraz prezentacji życiorysów, czasami bardzo tragicznych w latach 1917-20.

Całość uzupełniona jest bardzo szczegółowymi danymi taktyczno-technicznymi okrętów, kolorową mapą, indeksami nazwisk oraz okrętów oraz wkładką z dobrej jakości fotografiami okrętów.

Książka godna polecenia, tak miłośnikom floty rosyjskiej, jak i Wielkiej Wojny.

Jarosław Malinowski



Wielkie ewakuacje

Andrzej Perepeczko

Format 17 x 24 cm, 320 str., 39 fot., mapki
Oficina Wydawnicza Alma-Press,
Warszawa 2010, cena 44,90 zł

Osoby Andrzeja Perepeczko nie trzeba chyba przedstawiać nikomu, kto choć trochę interesuje się zagadnieniami, określonymi w największym skrócie jako działania morskie II wojny światowej. Od dobrych kilku dziesięcioleci autor ten z głębokim zaangażowaniem wprowadza w świat tej tematyki kolejne już pokolenia naszych rodaków. Wystarczy tylko wspomnieć nader obszerną, bo 4-tomową publikację *Burza nad Atlantykiem*, ale zainteresowania Perepeczko nie ograniczają się wyłącznie do problematyki ostatniego globalnego konfliktu, czego najlepszym dowodem jest książka *U-Booty pierwsze wojny światowej*.

Najnowsza praca, jaka wyszła z pod pióra Andrzeja Perepeczko nosi tytuł *Wielkie ewakuacje*, a opublikowało ją w roku 2010 warszawska Oficyna Wydawnicza Alma-Press. Tym razem przedmiotem opracowania stały się trzy duże operacje ewakuacyjne początkowego okresu II wojny światowej, zrealizowane przez Royal Navy, choć w przypadku dwóch pierwszych przy pewnym współudziale Marine Nationale, a mianowicie ewakuacja z Norwegii i Francji w roku 1940 oraz Grecji i Krety w następnym 1941. Warto zaznaczyć, że pewne elementy tych zagadnień przewijały się już we wcześniej szych

publikacjach Perepeczko, choć miały wówczas jedynie charakter jednego z wielu, których zaprezentowanie było niezbędne dla zapewnienia kompletności obrazu. Tym razem jednak działania ewakuacyjne stały się podstawowym motywem pracy. W przypadku każdej z operacji autor nie ograniczył się jedynie do zaprezentowania wyłącznie samych niejako czystych działań ewakuacyjnych, lecz powiązał je ściśle z przebiegiem walk.

Część poświęcona ewakuacji Norwegii rozpoczyna się od skrótego przedstawienia niemieckich działań zmierzających do opanowania tego kraju, które zawiera zarówno słynne starcie niszczyciela *Glowworm* z ciężkim krążownikiem *Admiral Hipper* jak i po wielokroć już opisana w różnych publikacjach brytyjskie działania przeciwko flotylli niszczycieli kmr Bonte w rejonie Narwiku. Przedstawiono również niemieckie desanty w ramach operacji „Weserübung” jak i alianckie przeciwdziałania w ramach planu „Wilfred”, w toku których ich siły lądowe znalazły się na norweskiej ziemi. Sporo miejsca poświęcono pośpiesznej ewakuacji alianckich przyczółków w południowej Norwegii w rejonie Andalsnes i Namsos, przeprowadzonej jak cała kampania w warunkach silnego przeciwdziałania ze strony Luftwaffe. Nie pominięto również najbardziej spektakularnych działań na północy Norwegii w rejonie Narwiku, który alianci zdołali co prawda odbić z rąk Niemców, jednak z uwagi na bardzo niekorzystny przebieg walk w dalekiej Francji musieli opuścić go już w początkach czerwca 1940 kończąc tym samym norweską operację.

Druga część książki dotycząca Francji jest niejako bezpośrednio powiązana z operacją w Norwegii, którą zakończono właśnie z uwagi na załamanie się frontu belgijsko-francuskiego, grożącego zamknięciem w tzw. „worku flamandzkim” niemal całego Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego, stanowiącego tak na dobrą sprawę gro sil lądowych Zjednoczonego Królestwa w Europie oraz licznych oddziałów francuskich i belgijskich. Jedyną szansą ocalenia tych sił, a w każdym razie ich personelu była sprawnie przeprowadzona ewakuacja. Do symboli tej akcji urastają zatłoczone żołnierzami plaże Dunkierki, a precyzyjnie Malo-les-Bains, choć znaczną część ludzi wywieziono jednak bezpośrednio z rozbitego portu. Autor dość szczegółowo przedstawił przebieg operacji „Dynamo” w dniach między 26 maja a 4 czerwca 1940, która pozwoliła na ewakuację ponad 338 tys. Żołnierzy, w tym 198 tys. Brytyjczyków, okupionej sporymi stratami Royal Navy, zadanymi przede wszystkim przez Luftwaffe, ale także lekkie jednostki Kriegsmarine.

Ostatnia część pracy poświęcona jest ewakuacji przede wszystkim sił Commonwealth ze składu Brytyjskiego Korpusu Ewakuacyjnego, w mniejszym stopniu oddziałów greckich z kontynentalnej Grecji w pierwszej kolejności na Kretę, a później po lądowaniu na niej niemieckich oddziałów powietrzno-desantowych do Egiptu. Jak podkreśla autor w przypadku obu tych akcji przeprowadzono je praktycznie bez własnego wsparcia lotniczego, co doprowadziło do ogromnych strat zarówno na wodach przybrzeżnych jak i otwartym morzu.

Sporo miejsca zajmuje opis niemieckich działań ofensywnych na lądzie, zwłaszcza na Krecie, które przy dość słabym i nieskoordynowanym oporze zadecydowały zarówno o formie jak i skali samej ewakuacji. Niestety Brytyjczycy w niewielkim tylko stopniu skorzystali ze swych wcześniejszych doświadczeń, co kosztowało ich utratę 11,3 tys. żołnierzy, którzy trafili do niemieckiej niewoli.

Niewątpliwym walorem publikacji jest dobra polszczyzna, pozbawiona częstokroć nadużywanego w różnych publikacjach naukowo-wojskowego żargonu, który był mało komunikatywny, zwłaszcza dla mniej wprawnych czytelników.

Praca wydana jest starannie pod względem edytorskim i poligraficznym.

Książka Andrzeja Perepeczko pod tytułem *Wielkie ewakuacje*, której główną zaletą jest próba pewnej systematyzacji alianckich, a ściślej brytyjskich, operacji ewakuacyjnych przeznaczona jest raczej dla czytelników, którzy dopiero zaczynają zapoznawać się ze złożonością działań morskich II wojny światowej. Pozostali, zwłaszcza dysponujący pewnym zasobem wiedzy i przeczytanej literatury, nie znajdą na jej kartach rzeczy nowych czy nieznanych, więc ewentualna lektura będzie dla nich jedynie miłym przypomnieniem.

Maciej S. Sobański