

NR 1/2011 (105) styczeń-luty • Cena 26 zł (w tym 5% VAT)

Rosyjskie lodołamacze

OKRETY WOJENNE

www.okretywojenne.pl



Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

Bitwa w zatoce Quiberon 56 r. p.n.e.

Pierwsze pancerniki Brazylii



„Dziesięciotysięczniki”

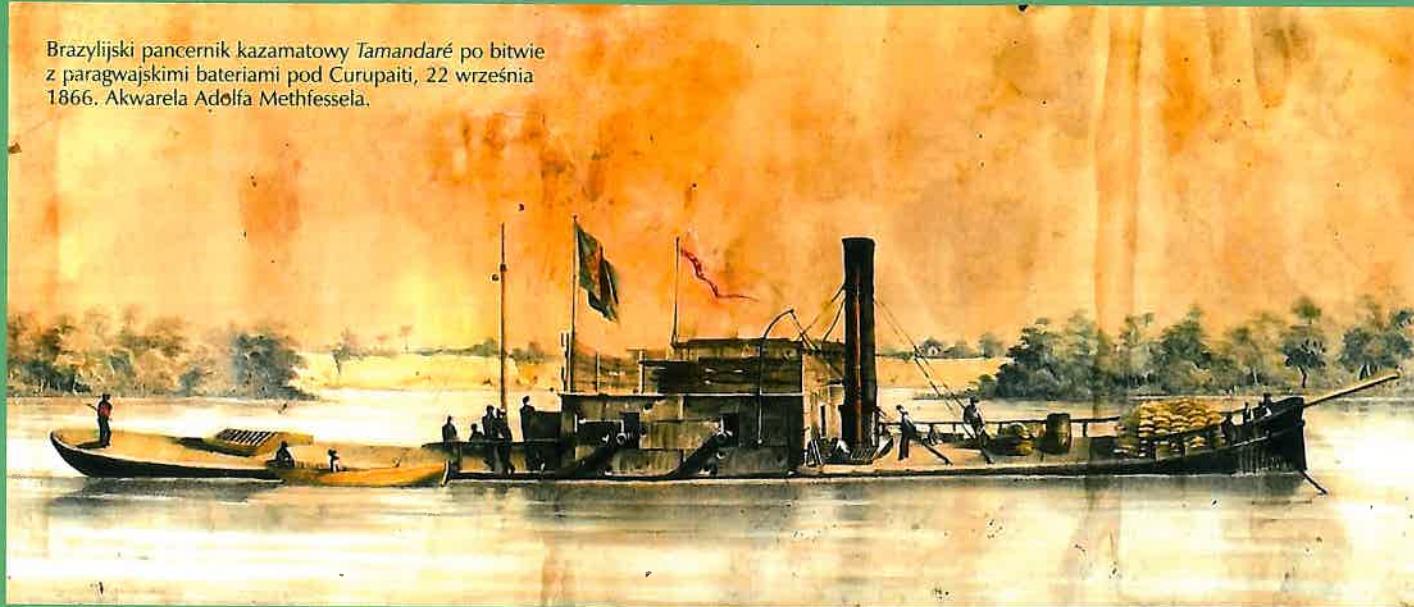
INDEKS 386138 ISSN 1231-014X



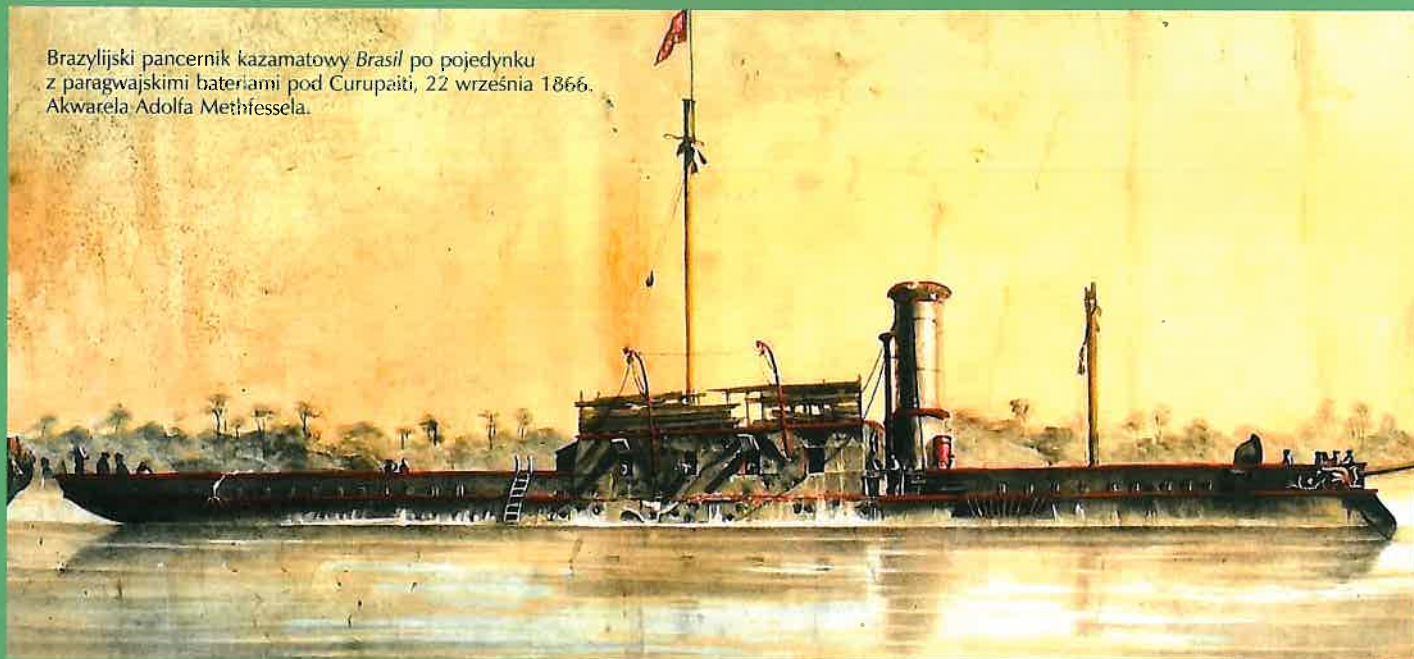
9 771231 014036 01

Zabawki Don Pedro

Brazylijski pancernik kazamatowy *Tamandaré* po bitwie z paragwajskimi bateriami pod Curupaiti, 22 września 1866. Akwarela Adolfa Methfessela.



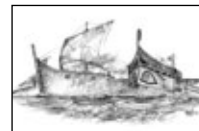
Brazylijski pancernik kazamatowy *Brasil* po pojedynku z paragwajskimi bateriami pod Curupaiti, 22 września 1866. Akwarela Adolfa Methfessela.



Zatonięcie brazylijskiego pancernika kazamatowego *Rio de Janeiro* po wejściu na minę 2 września 1866 na rzece Apa (niektóre źródła mówią o dwóch minach). Akwarela Adolfa Methfessela

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 Myszor,
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,
Grzegorz Nowak, Grzegorz Ochmiński,
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,
Marek Supłat, Tomasz Walczyk,
Kazimierz Zygałdo**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
ROSLA
Siergiej A. Bafakin, Nikolaj 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 32 384-48-61
www.okretywojenne.pl
e-mail: okrety@ka.home.pl**Skład, druk i oprawa:**DRUKPOL sp. j.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. 032 285 40 35, www.drukujemy.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2011

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:**Polski trałowiec bazowy *Bizon* projektu
254M. Fot. Janusz Uklejewski**W NUMERZE****Z życia flot****2****4**Michał Norbert Faszcz
**Navigare necesse est... Bitwa Rzymian
z Galami w zatoce Quiberon w 56 r. p.n.e.**Nikolaj W. Mitiuckow
Pierwsze pancerniki Brazylii**8****19**Aleksandr Mitrofanov
Rosyjskie lodofamacze, część IZvonimir Freivogel
**Stawiacze min Królewskiej Marynarki
Wojennej Jugostawii****29****38**Siergiej Patjanin
Niszczyciele typu „Tribal”, część IIJarosław Jastrzębski
**Amerykański rajd lotniczy na Tokio
18 kwietnia 1942 roku****49****60**Klaus Fischer, Jarosław Cichy,
Michał Jarczyk
Operacja „Drosselfang”, część IIJarosław Palasek
**Amerykańskie lotniskowce
typu „Forrester”, część I****70****76**Maciej S. Sobański
**„Dziesięciotysięczniki”. Drobnicowce
motorowe typu B54 i B454, część I**Oskar Myszor
**Eksportowy szlagier Mao Zedonga.
Chińskie patrolowce typu 062****87****97**Janusz Janik
Rozminowywanie Kadet Rinne



Fregata Aconit w doku.

Fot. DCN.

FRANCJA

Koszty serwisowania

2,5 mln Euro rocznie będzie kosztować francuskich podatników serwisowanie jednej fregaty typu *La Fayette*. Stocznia DCNS podpisała dzisiaj umowę w tej sprawie. Przedstawiciele DCNS poinformowali, że porozumienie dotyczy serwisowania wszystkich 5 okrętów w latach 2011-2015. Ogólna wartość kontraktu przewyższa 60 mln Euro. Umowa wejdzie w życie wiosną, kiedy planowany wcześniej remont rozpocznie *Surcouf*.

W celu realizacji zamówienia stocznia stworzyła stały zespół remontowy, którego jedynym zadaniem będzie obsługa techniczna fregat. Na czas bezpośrednich prac, grupa ta będzie wzmacniania pracownikami innych działów. DCNS przygotowała na rzecz programu jeden suchy dok oraz odpowiednie miejsce dla dodatkowej

INDIE

„Deepak” w służbie

W dniu 21 stycznia b.r. został ostatecznie wcielony do służby uniwersalny okręt zaopatrzeniowy *Deepak* (A 50), zbudowany we włoskiej stoczni Fincantieri w Muggiano. Warto dodać, że w budowie znajduje się druga jednostka tego typu o nazwie *Shakti*.

Dane taktyczno-techniczne: wyporność pełna 27 500 t, długość 175 m, szerokość 25 m, moc silowni dieslowej 149 600 KM (110 000 (kW), prędkość maksymalna 20 węzłów, zasięg 12 000 MM/15 węzłach. Uzbrojenie obronne składa się z czterech działek AK-230 kal. 30 mm, pochodzących zapewne ze starych wycofanych jednostek. Hangar i obszerne lądowisko dla śmigłowców pozwala na operowanie maszyn o masie do 10 ton.

KOLUMBIA

Budowa OPV-80

Stocznia Cotecmar buduje pierwszy patrolowiec typu *Fassmer OPV-80*. Jest on identyczny z chilijskim typem *Piloto Pardo*, będzie jednak posiadał teleskopowy hangar oraz śmigłowiec Bell 412. Na razie planuje się budowę tylko jednej jednostki tego typu, budowa drugiej będzie

Chilijski patrolowiec *Piloto Pardo*, identycznie ma wyglądać jednostka kolumbijska.

Fot. via Altair



Podane parametry taktyczno-techniczne patrolowca są następujące: wyporność 1760 ton, pełna długość 80,60 m, szerokość 13 m, prędkość maksymalna 25 węzłów, zasięg 12 000 Mm/12 węzłów, załoga 50 ludzi. Uzbrojenie ma składać się z działka 40 mm oraz 6 wkm-ów kal. 12,7 mm.

ROSJA

Zakup „Mistrali”

Rosja zapłaci za 2 francuskie okręty desantowe typu *Mistral* 1,37 mld Euro. Udział rosyjskich producentów w ich wytwarzaniu wyniesie 20-40%.

Przetarg na dostawę okrętów desantowych dla WMF został ogłoszony 26 października 2010. Od początku była w nim faworyzowana oferta francuskiej DCNS (Direction des Constructions Navales). 24 grudnia źródła francuskie i rosyjskie podały, że zakończone zostały rozmowy na temat dostaw 4 okrętów desantowych *Mistral*. Dziś pojawiły się w rosyjskich mediach nieoficjalne informacje o warunkach kontraktu. Pierwsze 2 zamówione *Mistrale* mają zostać wyprodukowane przez DCNS z udziałem kooperantów rosyjskich. Pierwszy okręt ma kosztować 720 mln Euro, a drugi 650 mln Euro. Udział producentów rosyjskich w budowie pierwszego *Mistrala* ma wynosić 20%, w drugim ma wzrosnąć do 40%. Między innymi ten czynnik ma wpłynąć na zmniejszenie ceny. Nie podano, ile będą kosztować 2 desantowce, które mają zostać zbudowane na licencji DCNS w stocznich rosyjskich.

Według źródeł francuskich, pierwsze *Mistrale* mają zostać dostarczone w latach 2013 i 2014. Rosyjskie stocznie powinny zaś opanować technologie budowy tych okrętów do 2016. Jeszcze nie zdecydowano, w której konkretnie stoczni miałyby być budowane *Mistrale*. Brane są pod uwagę co najmniej 3 stocznie, w tym Admiraltyjskiej Wierfi należące do OSK (Obiediniennaja Sudrostroitelnaja Korporacja) – faworyt rozgrywki.



Zaopatrzeniowiec Deepak, jeszcze bez zamontowanych działek kal. 30 mm. Fot. Fincantieri

Choć źródła związane z negocjacjami podają, że udało się znacznie obniżyć cenę kupowanych okrętów w stosunku do pierwotnych planów, to faktycznie jest ona znacznie wyższa od podawanych wcześniej wartości (4 *Mistrale* za 2 mld Euro). Dotąd szacowano, że jeden *Mistral* będzie kosztować 400-600 mln Euro. W mediach rosyjskich pojawiły się więc podejrzenia korupcji przy zawieraniu kontraktu. Mówi się nawet, że ostateczna cena może być jeszcze wyższa. Możliwe jednak, że kilkaset dodatkowych milionów Euro to cena za transfer technologii – jeden z pierwszych w takiej skali między dostawcą uzbrojenia z Zachodu a Rosją.

USA

Dwaj zwycięzcy

Przedstawiciele US Navy poinformowali o wyborze obu konkurujących przedsiębiorstw – Lockheed Martina i Austal USA – jako dostawców fregat klasy Littoral Combat Ship. W ten sposób potwierdziły się październikowe doniesienia o powrocie do pierwotnych planów US Navy. Dzięki nim marynarka wojenna będzie otrzymywać okręty w szybszym tempie, niż przy wyborze jednego dostawcy. Zminimalizuje również ewentualne skutki opóźnień budowy okrętów. Decyzja komisji przetargowej odzwierciedla podobne oceny obu konstrukcji, wyposażonych w identyczne systemy walki i spełniające podobne wymagania, dotyczące np. charakterystyk morskich.



Według zapisów podpisanych umów, zarówno Lockheed Martin, jak i występująca samodzielnie Austal USA, otrzymały zamówienia na zbudowanie po 10 okrętów do 2015 włącznie. General Dynamics – do niedawna lider konkurencyjnej wobec Lockheed Martina grupy przemysłowej – zdecydował się występować jako poddostawca Austala, dla zachowania możliwości występowania swoich stoczní w przetargach na budowę kolejnych okrętów.

Łączna wartość 20 zbudowanych fregat wyniesie ok. 7,14 mld USD, z czego 3,62 dla Lockheed Martina i prawie 3,52 dla Austal USA.

Podpisane niedawno kontrakty dotyczą jednak bezpośrednio finansowania budowy tylko po jednym okręcie, z budżetu na 2010 (436,9 mln dla Lockheed Martina i 432,1 mln USD dla Austala). Kolejne 18 jednostek będzie budowanych na podstawie umów, zawieranych w każdym z następnych lat, z sum, wydzielanych z budżetów Pentagonu do 2015 włącznie.



Owoc współpracy amerykańskiej General Dynamics i australijskiej Austal, *Independence*, dzięki układowi trimarana, zaoferował bezkonkurencyjnie duży pokład lotniczy. Fot. Austal

Przedstawiciele US Navy zaznaczyli, że średnia cena jednostkowa fregat wyniesie ok. 440 mln USD, czyli zdecydowanie mniej, niż oszacowana wcześniej przez parlament kwota 538 mln USD.

Obecnie w służbie znajdują się dwie pierwsze jednostki klasy LCS, *Freedom* i *Independence*, przy czym trwa proces ich doposażenia i testowania. Lockheed Martin w grudniu zwodował również bliźniaczy, wobec pierwszej z wymienionych fregat, *Fort Worth*, zaś Austal finalizuje prace stoczniove nad drugim trimaranem, *Coronado*. Pentagon zamierza kupić łącznie 55 okrętów klasy LCS.

UKRAINA

Pierwszy etap prób „Zaporizżia”

W Sewastopolu zakończył się pierwszy etap prób jedyne go ukraińskiego okrętu podwodnego *Zaporizżie*. Jego próby morskie mają zakończyć się do 31 maja. Próby portowe w położeniu nawodnym rozpoczęły się 15 grudnia 2010 w 13. stoczní remontowej Floty Czarnomorskiej Ministerstwa Obrony FR w Sewastopolu. Celem prób było zbadanie zespołu napędowego, systemu energetycznego okrętu, systemów i mechanizmów pokładowych, wyremontowanej stacji hydroakustycznej i środków łączności. Ten pierwszy etap prób zakończył się 31 grudnia 2010.

Trwają intensywne prace remontowe przy atomowym krążowniku raketowym *Admiral Nachimow* (eks-Kalinin), który wiosną ma rozpocząć próby odbiorcze. Fot. Internet

Próby nadzorował dowódca *Zaporizżia*, kpt 1. rangi Denis Kołczan. Wzięli w nich udział specjaliści stoczní, CKB Czernomoriec i załoga okrętu.

W czasie prób dziób okrętu był zablokowany w specjalnym urządzeniu. Pozwalało ono bezpieczne uruchomienie silników, przebadanie wałów, łożysk i śrub napędowych. Próby przedłużyły się z powodu pożaru, który wybuchł w jednym z przedziałów pod koniec grudnia. Jego skutki, a także wykryte drobne usterki mają zostać usunięte w ciągu 2 tygodni.

Drugi etap prób portowych ma objąć systemy uzbrojenia, nawigacji i wyposażenie radiotechniczne. Ma on zakończyć się do 15 lutego. Potem mają się rozpocząć próby morskie. Te zaś, zgodnie z poleceniem ministra obrony Ukrainy, Michaiła Jeziela, muszą zakończyć się najpóźniej 31 maja 2011.



Okręt podwodny *Zaporizżie* w końcowym stadium remonu.

Fot. MW Ukrainy

Zaporizżie to okręt podwodny proj. 641 (typ *Foxtrot* w kodzie NATO). Zbudowano go w 1970. Pierwotnie wchodził w skład Floty Północnej, później został przekazany Flocie Czarnomorskiej. W wyniku jej podziału w 1997 *Zaporizżie* zostało włączone do Marynarki Wojennej Ukrainy. Stan techniczny okrętu był fatalny. W 2002 skierowano go do remonu, którego sponsorem i patronem jest Obwód Zaporoski. Po jego zakończeniu *Zaporizżie* ma wrócić do składu floty ukraińskiej.

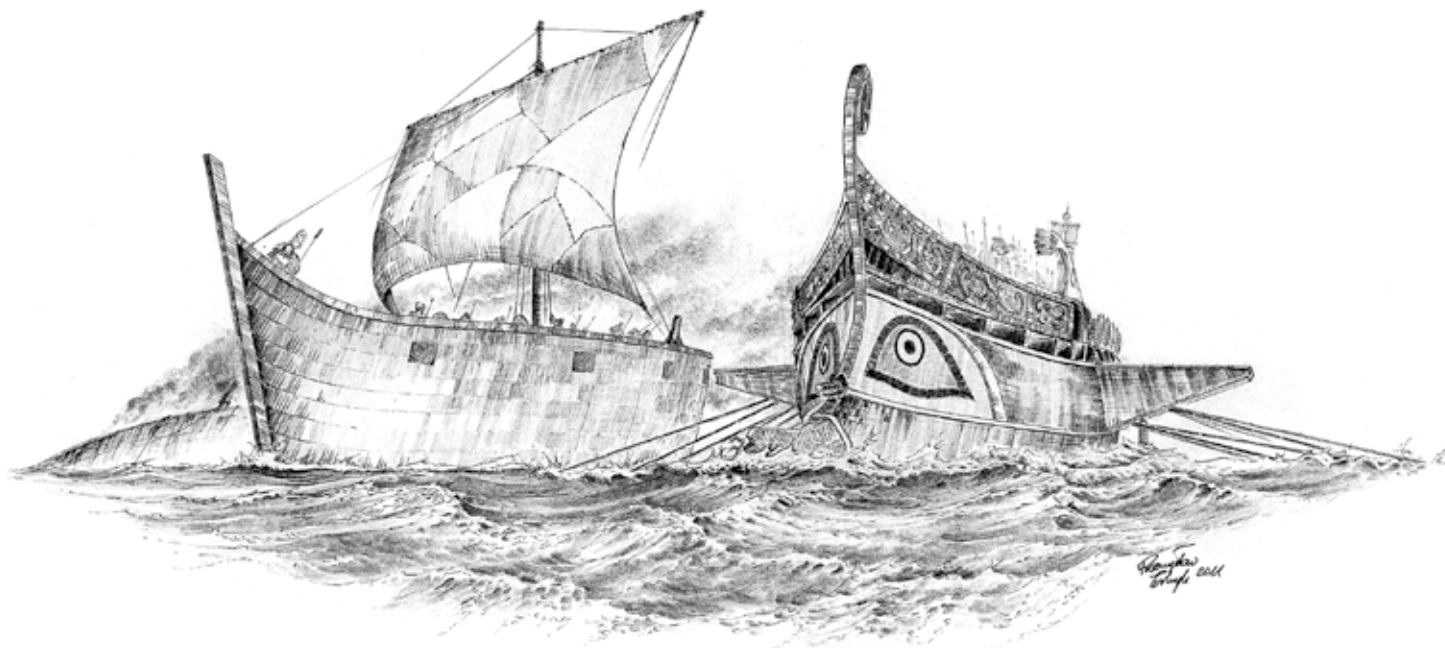
WIELKA BRYTANIA

„Invincible” do ChRL?

Chiński biznesman wygrał aukcję, na którą wystawiono to, co zostało ze słynnego brytyjskiego lotniskowca *Invincible*. Na ostateczną decyzję o sprzedaży musi poczekać do lutego. 48-letni Lam Kin-bong, właściciel sieci restauracji i stoczní jachtowych w Hongkongu i W. Brytanii, zwyciężył w aukcji internetowej zorganizowanej przez brytyjski Disposal Service Authority Ministry of Defence. Cena wyjściowa za blok metalu ważącego 10 tys. ton – bo taki był oficjalny przedmiot aukcji (wyposażony okręt ważył 17 tys. ton) – wynosiła 2 mln funtów. Chiński biznesman zaoferował ponad 2 razy tyle – 5 mln funtów. Zakończona 10 stycznia aukcja nie wyczerpała jednak procedury. Ostateczną decyzję o sprzedaży MoD ma podjąć w lutym.

Lam Kin-bong chce przetransportować byłego brytyjskiego lotniskowca, pozbawiony silników (4 silniki turbinowe Rolls-Royce mają teraz służyć do innych celów) i wyposażenia, który obecnie znajduje się w Portsmouth, do Zhuhai na południu ChRL. 200-metrowy kadłub okrętu miałby pomieścić klub nocny lub międzynarodową szkołę, w której miałyby zacieśniać się stosunki chińsko-brytyjskie. Zgodnie z warunkami sprzedaży ma służyć wyłącznie celom cywilnym. Nie mógłby więc służyć Chińczykom do wykorzystania w programie budowy własnych, jak kupione wcześniej okręty rosyjskie *Minsk* i *Kijew* – obecnie stanowiące atrakcje turystyczne.

Opracowali: Serwis AL Altair, Jarosław Ma linowski



Navigare necesse est... Bitwa Rzymian z Galami w zatoce Quiberon w 56 r. p.n.e.

W 59 r. p.n.e. Gajusz Juliusz Cezar objął namiestnictwo nad dwiema prowincjami: Galią Przedalpejską (współczesne północne Włochy) oraz Ilirią (współczesne wybrzeże Chorwacji, Bośni i Hercegowiny, Czarnogóry oraz Albanii). Żadna z nich nie dawała nadziei na szybkie wzbogacenie się, a jedyną możliwością wszczęcia wojny zaborczej był najazd na ubogie plemiona pasterskie zajmujące ziemie graniczące z Ilirią. Tymczasem Cezar potrzebował dużej ilości gotówki, która pozwoliłaby mu spłacić długi zaciągnięte u wierzycieli i prowadzić działalność polityczną po ustaniu namiestnictwa. Miał 5 lat na zgromadzenie fortuny, jednakże długie i ciężkie walki w górach Albanii nie mogły jej zagwarantować.

Wybawieniem stało się powierzenie mu spraw prowincji o nazwie Galla Zaalpejska, obejmującej ówczesnie niewielki obszar na południu Francji. Wypadki potoczyły się błyskawicznie. Korzystając z lokalnych animozji pomiędzy plemionami celtyckimi¹ oraz ich problemów z Germanami, Cezar rozpoczął systematyczny podbój Galii, docierając w 56 r. p.n.e. do wybrze-

ży Atlantyku. W międzyczasie udało mu się zdobyć cenne łupy, przy pomocy których zyskał bezprecedensowe poparcie ze strony wojska. Choć wojna toczyła się bez formalnej zgody Senatu, a w jej trakcie zaatakowano króla mającego status „przyjaciela ludu rzymskiego”², to opinia społeczna była przychylna działaniom rzutkiego namiestnika. Tak długo jak Cezar mógł liczyć na życzliwość kilkudziesięciu tysięcy legionistów oraz miejskiego plebsu, tak długo szumne zapowiedzi pociągnięcia go do odpowiedzialności karnej pozostawały mrzonkami opozycji senatorskiej³.

Po ujarzmieniu bitnych plemion Gallow belgijskich, Cezar skierował swój wzrok ku wybrzeżu, gdzie żyły ludy nadmorskie nie uznające jego zwierzchnictwa. Ich podporządkowanie było uzasadnione ze strategicznego punktu widzenia, lecz ta nie spowodowana agresją dobitnie świadczyła o lekceważeniu przez Rzymian nawet pozorów tego, co nazywano w starożytności „wojną sprawiedliwą” (*bellum iustum*).

Popiersie Gajusza Juliusza Cezara, zdobywcy Galii.

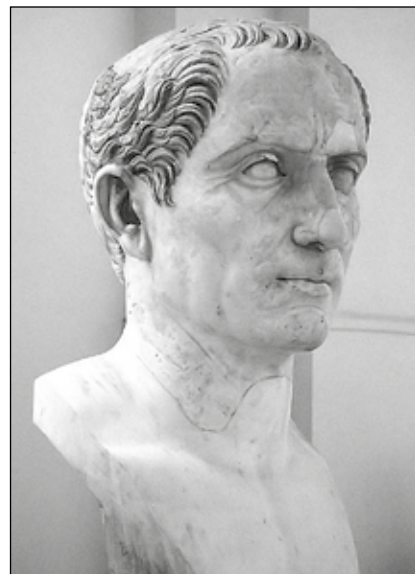
Fot. Museo Archeologico Nazionale de Napoli

Zamieszkujący Bretanię celtyccy Wenetowie mieli czas na przygotowanie się do odparcia zagrożenia i dobrze go wy-

1. Rzymianie nazywali ich przedstawicieli zamienne Galami (*Galli*) lub Celtami (*Celtae*), Grecy zaś – Celtami (*Keltoi*).

2. Mowa o królu germańskich Swebów, Ariowiście.

3. Appianus, II 23; Plutarchus, *Cat.*, 49, 51; Suetonius, 30.



korzystali. Nie dysponowali wprawdzie potencjałem militarnym zdolnym zniwelować przewagę ciężkozbrojnej piechoty legionowej, ale potrafili wykorzystać doskonałą znajomość żeglugi po Kanale La Manche. W tym względzie Rzymianie nie posiadali najmniejszego nawet doświadczenia, co dawało nadzieję na zniszczenie ich sił, o ile udało by się wciągnąć je w bitwę morską.

Cezar zdawał sobie sprawę, że aby myśleć o zwycięstwie, trzeba było skłonić plemiona nadmorskie do kapitulacji zanim te połączą się w jedną armię. W tym celu opracował taktykę, która zakładała szybkie uderzenie na stolicę danego ludu, opanowanie jej i niedopuszczenie do koncentracji wojowników wenetyjskich. Rozprawienie się osobno z każdym z plemion było jedyną realną możliwością odniesienia sukcesu. Galowie stawili jednak zacięty opór, a oblężenia przeciągały się, przynosząc legionistom śmierć i zniechęcenie. Kiedy dawano sygnał do ostatecznego szturmu na obwarowania, mieszkańcy osady ładowali dobytek na statki i bezpiecznie odpływali ku ziemiom sąsiadów. Wściekli żołnierze musieli patrzeć jak wrogowie wymykają im się z rąk, wykorzystując brak rzymskiej floty na okolicznych wodach⁴.

Rzymianie pojęli, że w zaistniałej sytuacji konieczne jest sprowadzenie własnej floty wojennej. W przeciwnym wypadku Wenetowie w dalszym ciągu swobodnie przeprowadzaliby ewaku-

ację za każdym razem, kiedy oblężenie przybrałoby dla nich niekorzystny obrót. Zapobiec temu mogła wyłącznie blokada wybrzeża, co nieuchronnie prowadziło do bitwy morskiej. Plan Galów zaczynał przynosić efekty. Cezar został zmuszony do przyjęcia ich wizji prowadzenia działań wojennych, która przemawiała na korzyść doświadczonych żeglarzy. Chcąc nie chcąc, namiestnik zaakceptował fakt, że wynik kampanii będzie uzależniony od umiejętności sprowadzonych pospiesznie z Italii sterników.

W istniejących warunkach oddziały rozpoznawcze nie były w stanie dostarczyć dokładnych informacji na temat warunków żeglugi po Kanale, co było w pełni zrozumiałe, zważywszy na nieprzychylną postawę miejscowej ludności. Cezarowi pozostawało mieć nadzieję, że doświadczenia wyniesione z rejsów po Morzu Śródziemnym okażą się tu pomocne. Nie było zresztą większego wyboru: jakiegokolwiek rozstrzygnięcie inne niż zwycięstwo Rzymian poderwałoby mit niezwyciężoności legionów, co miałoby nieocenione znaczenie propagandowe. W pełni udowodniły to wypadki z 52 r. p.n.e., kiedy to po klęsce poniesionej pod Gergowią od sojuszu z Cezarem odpali wszyscy sprzymierzeńcy galijscy⁵.

Ewentualne straty w ludziach i sprzęcie nie miały decydującego znaczenia – bez względu na ich wysokość należało zmusić Wenetów do uległości. Parafrazując słynne słowa wypowiedziane przez Gnejusza Pompejusza Wielkiego⁶, zachowanie życia nie było konieczne, w przeciwieństwie do podjęcia wyzwania i wypłynięcia na Ocean. Bez tego nie było szans na odniesienie zwycięstwa.

Na dowódcę floty mianowany został legat Decymus Juniusz Brutus Albinus. Ten zdolny oficer posiadał prawdopodobnie jakieś wcześniejsze doświadczenie w tym zakresie, choć starożytni autorzy nie wspominają o tym ani słowem. W późniejszych latach wślawił się on dwukrotnym pokonaniem w 49 r. p.n.e. Massaliotów (mieszkańców dzisiejszej Marsylii), którzy uchodzili za prawdziwych mistrzów morskich zmagani⁷. Tym razem przyszło mu kierować działaniami dopiero co wybudowanych okrętów, obsadzonych nieprzywykłymi do walki na pokładzie legionistami. Otrzymane zadanie wykonał sprawnie i już po kilku tygodniach dotarł z Italii do wybrzeży Bretanii⁸.

Rzymskie okręty wojenne były przede wszystkim triremami, napędzanymi

w trakcie bitwy wiosłami poruszanyymi przez trzy rzędy wiosłarzy. Grot oraz fok były wówczas demontowane wraz z masztami, aby zminimalizować ryzyko pożaru. Napęd wiosłowy pomagał uniezależnić się od wiatru, lecz ograniczał liczbę żołnierzy piechoty morskiej, którzy liczyli zazwyczaj od 50 do 100 ludzi. Należy zaznaczyć, że termin „piechota morska” odnosił się do tworzonych doraźnie oddziałów walczących na okrętach i rozformowywanych zaraz po wykonaniu zadania. W armii Cezara nie istniały stałe jednostki tego typu⁹.

Długość trirem wynosiła ok. 36 m, zaś szerokość ok. 6 m. Kształt kadłuba przystosowany był do żeglugi po Morzu Śródziemnym, co w przypadku wystąpienia sztormu na Kanale La Manche groziło zagładą większej części floty. Cezar przekonał się o tym boleśnie podczas obu inwazji na Brytanię (55–54 p.n.e.), kiedy w wyniku nasilenia się pływów dwukrotnie został jej pozbawiony¹⁰.

Wenetowie byli znacznie lepiej przygotowani do konfrontacji. Pomimo przetrwania stosunkowo szczegółowych opisów, rekonstrukcja używanych przez nich wielofunkcyjnych statków sprawa współczesnym badaczom poważne trudności. Wiadomo, że budowano je z grubych dębowych klepek łączonych żelaznymi gwoździami, nie zaś na zakładkę, jak w przypadku trirem. Pojedynczy maszt zaopatrzony był w skórzany żagiel rejoyowy, który, w przeciwieństwie do żagli płóciennych, wytrzymywał silne podmuchy wiatru. Płaskie dno dawało pewność, że w czasie sztormu statek bez przeszkód osiądzie na mieliźnie i, nie odnosząc poważniejszych uszkodzeń, będzie niebawem zdolny do dalszej żeglugi¹¹.

Galijskie jednostki były krótsze od trirem, a zatem nie przekraczały 35 m. Z dużą dozą pewności można je uznać za jeszcze mniejsze, choć nie doszło do

Statua z I w. n.e. przedstawiająca galijskiego wojownika. Fot. Musee Calvet



4. Caesar, *bell. Gall.*, III 12–14; Dio Cassius, XXXIX 40.

5. Caesar, *bell. Gall.*, VII 63–65; Dio Cassius, XL 38; Plutarchus, *Caes.*, 25.

6. *Navigare necesse est, vivere non est necesse* (żeglowanie jest rzeczą konieczną, życie – niekonieczną). Plutarchus, *Pomp.*, 50.

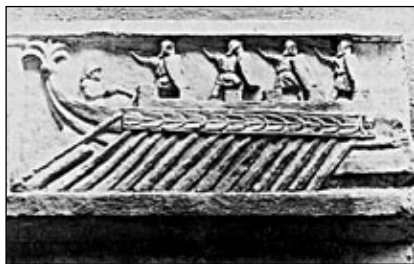
7. Caesar, *bell. civ.*, I 56–58, II 5–7; Dio Cassius, XLI 21, XLI 25; Florus, II 13; Velleius Paterculus, II 50.

8. Caesar, *bell. Gall.*, III 14; Dio Cassius, XXXIX 40.

9. Caesar, *bell. civ.*, I 57; *bell. Gall.*, III 14; Plutarchus, *Caes.*, 16; Suetonius, 68.

10. Caesar, *bell. Gall.*, IV 28–29, V 9–11; Dio Cassius, XXXIX 52, XL 3; Suetonius, 25.

11. Caesar, *bell. Gall.*, III 13; Dio Cassius, XXXIX 41–42.



Fragment płaskorzeźby z I w. n.e. przedstawiający rzymską piechotę morską podczas walki. Fot. Museo della Civiltà Romana

ustalenia jednolitego poglądu dotyczącego ich długości. Z pewnością były szersze od galer, a grube burty skutecznie utrudniały taranowanie, będące podstawową techniką walki ludów śródziemnomorskich. Wysokie burty dawały Wenetom przewagę podczas abordażu. Poprzez odpowiednie manewrowanie statkiem można było również połamać wiosła trirem, co ograniczało ich manewrowość do zera.

Plemiona nadmorskie liczyły na swój żeglarski kunszt, lepszą jakość statków oraz znajomość linii brzegowej. Rzymski namiestnik pokładał nadzieję w przysłowiowej już waleczności legionistów i szczęściu, które do tej pory nigdy go nie opuszczało.

Do decydującej bitwy doszło pod koniec lata 56 r. p.n.e. w zatoce Quiberon. Cezar utrzymywał w pamiętnikach, że Wenetowie wystawili do walki ok. 220 statków, co w zupełności leżało w zakresie ich możliwości, ale podejrzenia budzi zastanawiająca szczupłość floty Decymusa Brutusa – miał on bowiem dowodzić zaledwie 55 galerami. Wątpliwe jest, aby przy tak rażącej dysproporcji sił Rzymianie odważyli się podjąć wyzwanie. Kwestia otwartą pozostaje, która z dwóch przytoczonych powyżej liczb nie odpowiada prawdzie, ale pewne jest, że Cezar

dopuszczał się w tym względzie manipulacji. Uczynił to prawdopodobnie po to, aby zwiększyć dramatyzm relacjonowanych zdarzeń.

Rzymska taktyka walki na morzu była stosunkowo prosta. Z odległości kilkunastu metrów nieprzyjacielskie załogi rażone były pociskami przez miotacze oraz obsługi skorpionów, czyli niewielkich katapult wyrzuciujących zakończone żelaznym grotem bełty. Wizualnie przypominały one nieco średniowieczne kusze, a siła uderzenia przeznaczonych do nich pocisków była na tyle znaczna, by przebić kilku stojących za sobą ludzi. Po wstępnym ostrzale starano się zdruzgotać taranem podatne na uszkodzenia burty i w ten sposób posłać wroga jednostkę na dno. Jeżeli nie przynosiło to zamierzonego efektu, starano się przedostać na pokład przy pomocy pomostów oraz haków abordażowych i pokonać wroga w walce wręcz. Założenia te dostosowane były do przeciwnika, który również używał galer, ale kompletnie nie nadawały się do starcia z Galami¹².

Wysokie burty Wenetów sprawiały, że miotane w ich kierunku pociski grzęzły w grubych dębowych deskach. Na nic zdało się zamontowanie na dziobach trirem wieżyczek dla procarzy i łuczników – straty zadawane Galom w ten sposób były minimalne. Rzymianie pozostawiali za to niemal bezbronni wobec ataków wrogich miotaczy. Pierwsze straty ostudziły zapał legionistów. Zanim doszło do bezpośredniego zbliżenia, w ich szeregach wkradły się pierwsze oznaki zwątpienia¹³.

Próby taranowania także zakończyły się niepowodzeniem. Ponadto, był to manewr o tyle ryzykowny, że podpływający od strony burty Rzymianie skupiali na sobie ostrzał prowadzony z całej



Fragment płaskorzeźby z I w. n.e. przedstawiający dziób rzymskiego okrętu wojennego. Fot. Museo Ostia Antica

jej szerokości. Żołnierze stojący na wieżyczkach znajdowali się wówczas w największym niebezpieczeństwie i tylko nielicznym udało się uciec z życiem. Pozostawał już tylko abordaż.

Nie wiadomo kto był pomysłodawcą wyposażenia piechoty morskiej w osadzone na długich żerdziach sierpy. Gdyby był to wynalazek Cezara, zapewne nie omieszkałby się tym pochwalić na łamach swoich komentarzy. Najłatwiej byłoby przyjąć, że to inwencja Decymusa Brutusa Rzymianie zawdzięczała zastosowanie w bitwie tego prostego urządzenia. Równie dobrze mogło być ono stosowane w marynarce wojennej od wieków i nie jest wykluczone, iż przejęło je od piratów. To oni każdorazowo dążyli do unieruchomienia statku, by móc następnie go obrabować. Sierpami przecinano bowiem olinowanie, na co Wenetowie zdawali się być kompletnie nieprzygotowani. Po zaczepieniu sierpów o liny, wiosłarze gwałtownie przyspieszali, w wyniku czego żagiel zwiślał bezwładnie, a jednostka traciła całą prędkość¹⁴.

12. Była to pierwsza bitwa stoczona przez Rzymian na wodach Oceanu Atlantyckiego, stąd też nie było wiadomo jaką taktykę obraze przeciwnik.

13. Caesar, *bell. Gall.*, III 14; Dio Cassius, XXXIX 42.

14. Caesar, *bell. Gall.*, III 14–15.

Fragment płaskorzeźby z I w. n.e. przedstawiający bitwę morską z udziałem rzymskich okrętów wojennych.

Fot. Museo Arqueologico Nacional





Marmurowa płaskorzeźba z I w. n.e. przedstawiająca dziób rzymskiego okrętu wojennego.
Fot. Museo del Palatino

Zaskoczeni Galowie nie zamierzali tanio sprzedać życia. Przypuszcza się, że załogi ich statków były liczniejsze niż w przypadku trirem, a liczba zdolnych do walki wojowników przewyższała oddziały piechoty morskiej. Rozwiązaniem tego problemu było skoordynowane uderzenie dwóch-trzech galer na dryfujący wenetyjski statek, dzięki czemu zapewniano sobie przewagę liczebną oraz rozpraszano obrońców, zmuszonych do jednoczesnego odpierania ataków z kilku stron. Widząc co się dzieje, w obawie przed dalszymi stratami, wódz Galów dał rozkaz do odwrotu¹⁵.

Obserwujący przebieg bitwy z pobliskiego wzgórza Cezar musiał w tym momencie rwać z rozpaczy włosy z głowy. Wycofanie się trzonu nieprzyjacielskiej floty nie dawało mu żadnych korzyści oraz skazywało go na kontynuowanie kampanii. Do sezonu zimowego pozostało niewiele czasu, a jego nadejście oznaczało wstrzymanie działań wojennych. Wenetowie nie daliby się ostatecznie pokonać, a ich wola oporu zainspirowałaby pozostałe ludy celtyckie do ogłoszenia pełnej niezależności. Wysiłki poprzednich lat w jednej chwili mogły pójść na marne.

Wsparcie przyszło z najmniej oczekiwanej strony. Wiatr zupełnie ucichł, przemieniając zorganizowany odwrót Wenetów w kompletną klęskę. Trierny sprawnie przemieszczały się po zatoce,

dopadając w pościgu bezbronnych w takich warunkach przeciwników. Jedne po drugich, załogi galijskich statków kapitulowały, chcąc zachować życie w obliczu pewnej porażki. Zlekceważenie napędu wiosłowego okrutnie zemściło się na plemionach nadmorskich, które z powodu kaprysu pogody utraciły jedyną armię zdolną przeciwstawić się Rzymianom. Poddający się byli brani do niewoli, zaś pozostającym nie dawano pardonu. Tego dnia wiele statków poszło na dno. Trwające od ok. 08:30 do ok. 19:00 starcie przesądziło o losach Wenetów. Cezar triumfował¹⁶.

Dając upust rozdrażnieniu, wódz rzymski nakazał wymordować całą starszą część plemienną, która dostała się w jego ręce. Taki postępek nie mógł być niczym usprawiedliwiony, ponieważ wraz z utratą floty Wenetowie utracili jednocześnie środki do stawiania skutecznego oporu. Czystka z 56 r. p.n.e. złamała kręgosłup plemion nadmorskich, które po rzezi jaką zgłotował im Cezar nie odważyły się mu kiedykolwiek przeciwstawić.

Bitwa w zatoce Quiberon budzi zainteresowanie historyków głównie dlatego, że jest jedyną opisaną w źródłach bitwą morską z udziałem statków celtyckich. O tym, że Galowie nie byli ludem rozmiłowanym w żegludze świadczy fakt, iż nie posiadali okrętów wojennych i wykorzystywali do tego celu uniwersalne konstrukcje. Mimo to błędem byłoby utrzymywać, że obce były im rejsy wzdłuż wybrzeży dzisiejszej Francji i Wielkiej Brytanii, zarówno z pobudek handlowych, jak i militarnych. Podkreślane przez rzymskich autorów wysokie umiejętności załóg galijskich nie były jedynie retorycznym ozdobnikiem. Wenetowie potrafili żeglować i zwykli robić z tego regularny użytek.

Cezar zlekceważył udzieloną mu lekce, nie wyciągnął odpowiednich wniosków z letniej kampanii i nie skopiował miejscowych rozwiązań technicznych w zakresie budowy statków. Rok później doprowadziło to do katastrofy floty transportowej, której skala przypominała spektakularne katastrofy doby I wojny punickiej (264–241 p.n.e.). Obniżenie burt i osłabienie szkieletu było przeciwieństwem tego, co należało uczynić chcąc pływać po Atlantyku¹⁷. Zniszczenie większości statków podczas drugiego lądowania w Brytanii było w prostej linii konsekwencją przekonania Cezara o wyższości cywilizacyjnej nad Galami. W kontekście przypadkowego zwycięstwa odniesionego w zatoce Quiberon, powinno to wzbudzić uzasadnione zdziwienie badaczy starożytnej wojskowości. ●

Bibliografia

Przekazy źródłowe:

1. Appianus, *Bella civilia*.
2. Caesar, *Commentarii de bello civili*.
3. Caesar, *Commentarii de bello Gallico*.
4. Dio Cassius, *Historiae Romanae*.
5. Florus, *Epitoma de Tito Livio*.
6. Plutarchus, *Caesar*.
7. Plutarchus, *Cato Minor*.
8. Plutarchus, *Pompeius Magnus*.
9. Suetonius, *Divus Iulius*.
10. Velleius Paterculus, *Historiae Romanae*.

Opracowania:

1. Casson L., *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971.
2. Connolly P., *Greece and Rome at War*, London 2006.
3. Cunliffe B., *Starożytni Celtowie*, Warszawa 2003.
4. Grenier A., *Historia Galów*, Gdańsk-Warszawa 2002.
5. Goldsworthy A., *Cezar. Życie giganta*, Warszawa 2007.
6. Jundziłł J., *Rzymianie a morze*, Bydgoszcz 1991.
7. Łoposzko T., *Starożytne bitwy morskie*, Gdańsk 1992.
8. Nelson R. B., Williams P., *Warfleets of Antiquity*, Sussex 1973.
9. Ó hÓgain D., *Celtic Warriors*, New York 1999.
10. Rice Holmes T., *Caesar's Conquest of Gaul*, Berkeley 1903.
11. Riggsby A. M., *Caesar in Gaul and Rome. War in Words*, Austin 2006.
12. *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*, red. R. Gardiner, London 1995.
13. Walter G., *Cezar*, Warszawa 2006.
14. Warry J., *Armie świata antycznego*, Warszawa 1995.

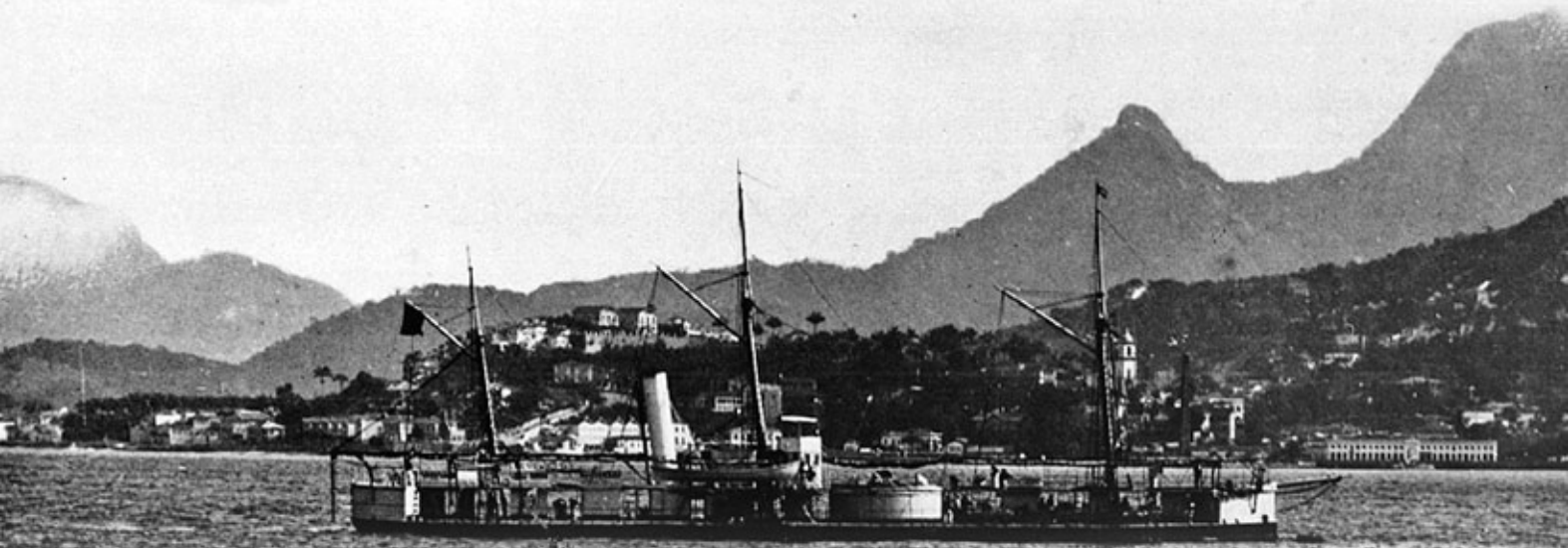
15. Caesar, *bell. Gall.*, III 15. Odmienne na ten temat: Dio Cassius, XXXIX 42–43.

16. Caesar, *bell. Gall.*, III 14–16; Dio Cassius, XXXIX 41–43.

17. Caesar, *bell. Gall.*, V 1.

Fragment pochodzącej z II w. n.e. kolumny Trajana, przedstawiający wypływające z portu okręty wojenne.
Fot. Museo della Civiltà Romana





Pierwsze pancerniki Brazylii

Wojna domowa, która wybuchła w Brazylii w roku 1893, trwała już drugi miesiąc. Dnia 22 listopada powstańcy postanowili wprowadzić do służby stary pancernik *Javary*, który stał zupełnie niewykorzystany.

Wczesnym rankiem okręt podszedł do rządowych fortów i otworzył ogień. Wydawało się, że wszystko przebiegało zgodnie ze znanym scenariuszem: flota powstańcza i rządowe forty zasypywały się gradem pocisków, nie czyniąc sobie jednak wzajemnie żadnej krzywdy.

W tym dniu coś jednak było nie tak. Praktycznie od początku widać było, że choć działa pancernika prowadziły ogień, załoga opuszczała okręt. Około południa dla powstańców stało się jasne, że pancernik powoli tonął. Pomimo tego brazylijscy artylerzyści pozostali przy działach do końca. Minutę przed przewróceniem się pancernik, jego działa oddały ostatnią salwę.

Według relacji ocalałych marynarzy, pancernik zatonął w rezultacie wstrząsów wywołanych ogniem własnej artylerii, zbudowany bowiem 20 lat wcześniej *Javary* w chwili wybuchu wojny domowej znajdował się w fatalnym stanie. Tak zginął ostatni pancernik z tzw. „zabawek Don Pedro”. Choć w służbie

nominalnie znajdowało się jeszcze kilka podobnych „zabawek”, ich załogi nie chciały już więcej ryzykować, dlatego praktycznie od razu po zakończeniu wojny wszystkie okręty poszły na złom.

Jakkolwiek dziwnie by to brzmiało, do końca panowania Don Pedro II, ostatniego brazylijskiego monarchy, flota Brazylii, uwzględniając wiele wskazywało, zajmowała pierwsze miejsce na Półkuli Zachodniej, wyprzedzając nawet US Navy.

W latach 60-tych XIX wieku krajem Ameryki Południowej, który czynił największe postępy był niewielki Paragwaj. Zaraz za nim znajdowała się Brazylia. Główną przyczyną rozkwitu tych dwóch państw była ich stabilność polityczna (praktycznie wszystkie pozostałe kraje targały niekończące się wojny domowe). O ile Brazylię z jej konstytucyjnym monarchom można było uważać za w pełni demokratyczny kraj, o tyle w Paragwaju już pół wieku rządili zmieniający się wzajemnie prezydenci – „wybrańcy narodu”, a w rzeczywistości pełnokrwisti dyktatorzy.

W roku 1862 prezydentem Paragwaju „wybrano”, po śmierci jego ojca, Francisco Solano Lópeza. Nowy dyktator miał ambitny plan uczynienia Assuncion sto-

licą całego basenu La Platy, dlatego nie na darmo nazywa się go „Amerykańskim Bonaparte”. Zaraz po dojściu do władzy prezydent zaczął działać. W Europie zakupiono duże ilości broni najnowszych systemów i rozpoczęto przebrojenie armii. Największym beneficjentem jednak okazała się flota.

Paragwaj był państwem śródlądowym, bez dostępu do morza, na którego terytorium znajdowało się wiele żeglownych rzek. Z uwagi na fakt, że sieć drogowa Paragwaju i otaczających go państw znajdowała się w powijakach, w przypadku wojny ważne znaczenie dla regionu miało panowanie nad szlakami rzeczными. Poza tym, zdobywając dostęp do morza, rzeczną flotę można było wykorzystać jako bazę do stworzenia floty morskiej.

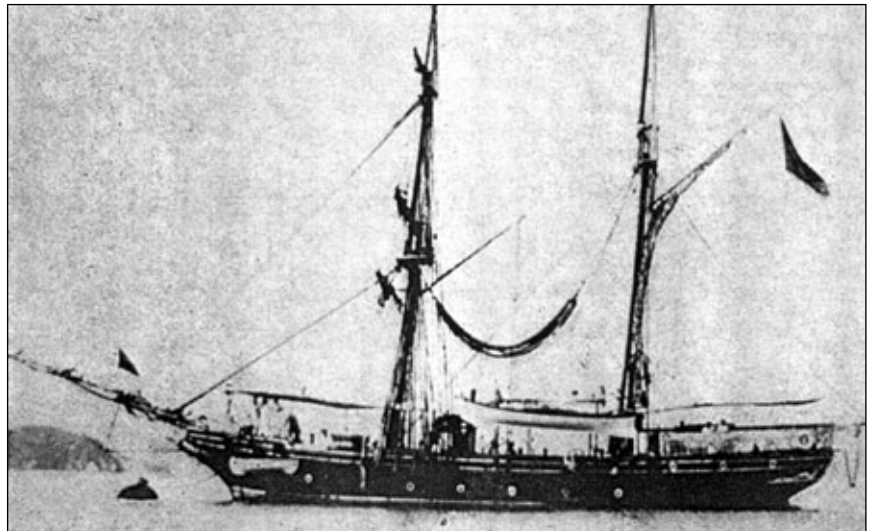
Wieści o wojennych przygotowaniach Lópeza poważnie zaniepokoiła Brazylię. Doświadczenia wojny domowej w USA pokazały jak trudno jest osiągnąć panowanie na rzekach bez okrętów pancernych. Dlatego w dniu 10 stycznia 1863 ogłoszono ogólnonarodową zbiórkę środków na budowę w Europie pierwszego brazylijskiego pancernika *Brasil*. Po zebraniu sumy stanowiącej ekwiwalent 60 tys. funtów

podpisano kontrakt ze znaną francuską firmą Société Nouvelle de Forges et Chantiers de la Méditerranée. Brazylijscy inżynierowie z dużym zainteresowaniem zapoznali się z roboczą dokumentacją i praktycznie natychmiast po powrocie do kraju rozpoczęli projektowanie własnej podobnej jednostki. Zaskakujące jest to, że pozostająca w tyle w tym swego rodzaju wyścigu technicznym Brazylia, potrafiła wyprzedzić Francuzów! W rezultacie pierwszym brazylijskim pancernikiem został *Tamandaré*, zbudowany przez państwową stocznice admiralicji w Rio, a w ślad za nim podążyły *Barroso* i *Rio de Janeiro*. Wszystkie 4 okręty były do siebie podobne, różniły się natomiast rozmiarami i uzbrojeniem artyleryjskim.

W Paragwaju również uwzględniono doświadczenie wojny secesyjnej w Stanach Zjednoczonych i zamówiono w Europie od razu pięć pancerników, z których trzy były wieżowe – *Bellona*, *Minerva* i *Nemesis*, a pozostałe dwa kazamatowe – *Triton* i *Medusa*.

Wplątany w polityczne intrygi wokół wojny domowej w sąsiednim Urugwaju, López, oczekujący równocześnie na dostawy partii broni z Europy, ze wszystkich sił starał się odwlec moment wybuchu wojny. Mimo to jednak w końcu 1864 r. zmuszony był podjąć działania.

Z powodu swojej faworyty, madame Lynch, López już na samym ich początku popełnił błąd, który okazał się fatalny w skutkach. Zamiast wprowadzenia silnej armii do Urugwaju i wywalczenia



Brazylijska kanonierka *Araguari*.

Fot. „Marine Rundschau”

sobie dostępu do morza, gdzie mógłby spokojnie oczekiwać przybycia pancerników oraz dostaw broni, López skierował swoje siły do bogatej i urodzajnej brazylijskiej prowincji Matto Grosso, co z punktu widzenia strategii było zupełnie bezcelowe.

Na początku 1865 flota brazylijska weszła w ujście La Platy i ogłosiła blokadę Paragwaju. Wiadomość ta była najbardziej nie na rękę stocznicom, na których pochylniach powstawały paragwajskie pancerniki. Nie chcąc czekać do momentu zakończenia wojny, która zapowiadała się na długą, ich przedstawiciele rozpoczęli poszukiwania nabywcę, któremu można było odsprzedać zamówienie. Na szczęście nie musieli długo szukać. Wszystkie 5 pancerników w 1865 roku kupiła na pniu marynarka wojenna Brazylii. *Bellona* została *Lima Barros*, *Minerva* – *Bahia*, *Nemesis* – *Silvado*, *Triton* – *Mariz e Barros*, a *Medusa* – *Herval*.

Kampanię roku 1865 dowodzący brazylijską eskadrą na rzece Parana kontradm. Francisco Barroso musiał przeprowadzić jednak bez udziału pancerników. Wkrótce doszło do słynnej bitwy pod Riachuelo. Brazylijskie drewniane fregaty, korwety i kanonierki poniosły tak dotkliwe straty, że dowództwo floty demonstracyjnie odmówiło jakichkolwiek dalszych działań bez udziału pancerników.

Na szczęście okręty pancerne wkrótce nadciągnęły. *Brasil*, *Barroso*, *Tamandaré* i *Rio de Janeiro* utworzyły trzon brazylijskiej floty. Do tego ostatniego należy jeszcze jeden „rekord”. Poszedł on na dno raptem rok po wejściu do służby, po poderwaniu się na minie, tak, że nie pozostał żaden rysunek czy nawet szkic

jego konstrukcji. Mało tego, po dzień dzisiejszy nie są nawet znane jego parametry taktyczno-techniczne, co stanowi unikalny przypadek w dziejach budownictwa okrętowego!

Brazylijskich admirałów oczekiwała jednak kolejna niespodzianka. Praktycznie nie posiadający floty Paragwajczyk uzbroiłi dużą liczbę płaskodennych barek, które otrzymały nazwę „chata”. Właśnie one, uzbrojone z reguły w jedno gładkolufowe działo 68-funtowe, a w dodatku pozbawione własnego napędu, umiejętnie wykorzystując swoje niewielkie zanurzenie, zadawały poważne straty Brazylijczykom. Przykładowo w dniu 27 marca 1866 roku cztery pancerniki i szereg drewnianych okrętów, przez kilka godzin walczyły z pojedynczym „chatą”. Ostatecznie udało się Paragwajczyka posłać na dno, ale to zwycięstwo kosztowało *Barroso* 23 zabitych i 15 rannych członków załogi, a *Tamandaré* został trafiony 4 pociskami, które przebiły pancerz i uszkodziły działo głównego kalibru!

Gdy w końcu brazylijska flota dotarła do silnie umocnionej paragwajskiej twierdzy Humaita, na kilka miesięcy przerwała wszelkie działania oczekując na przybycie monitorów dysponujących małym zanurzeniem, które pośpiesznie wykańczano w Rio. Trzy bliźniacze monitory *Rio Grande*, *Alagoas* i *Para*, również zbudowane w Rio nie stanowiły ostatniego słowa w technice okrętowej. Jedyną ich zaletą było niewielkie zanurzenie, którego nie posiadały, z uwagi na swoją „morsko-rzeczną” uniwersalność, pancerniki. W związku z tym, gdy w końcu marca 1867 roku paragwajska kanonierka *Tacuari* próbowała jak zwykle schronić się na mieliznach pod lu-

Admirał Francisco Barroso dowodzący brazylijską eskadrą. Fot. „Warship International”





Ostrzał eskadry brazylijskiej. Na pierwszym planie *Brasil*, z tyłu *Lima Barros*.

Fot. „Warship International”

fami baterii nadbrzeżnych, została bez trudu dopadnięta i zatopiona przez monitor *Para*.

Dopiero teraz flota brazylijska mogła objąć całkowite panowanie nad paragwajskimi rzekami. Wówczas Paragwajczycy zdecydowali się na ryzykowne posunięcie. Zebrawszy wszystkie dostępne środki pływające – łodzie, barkasy itp., ruszyli do abordażu na brazylij-

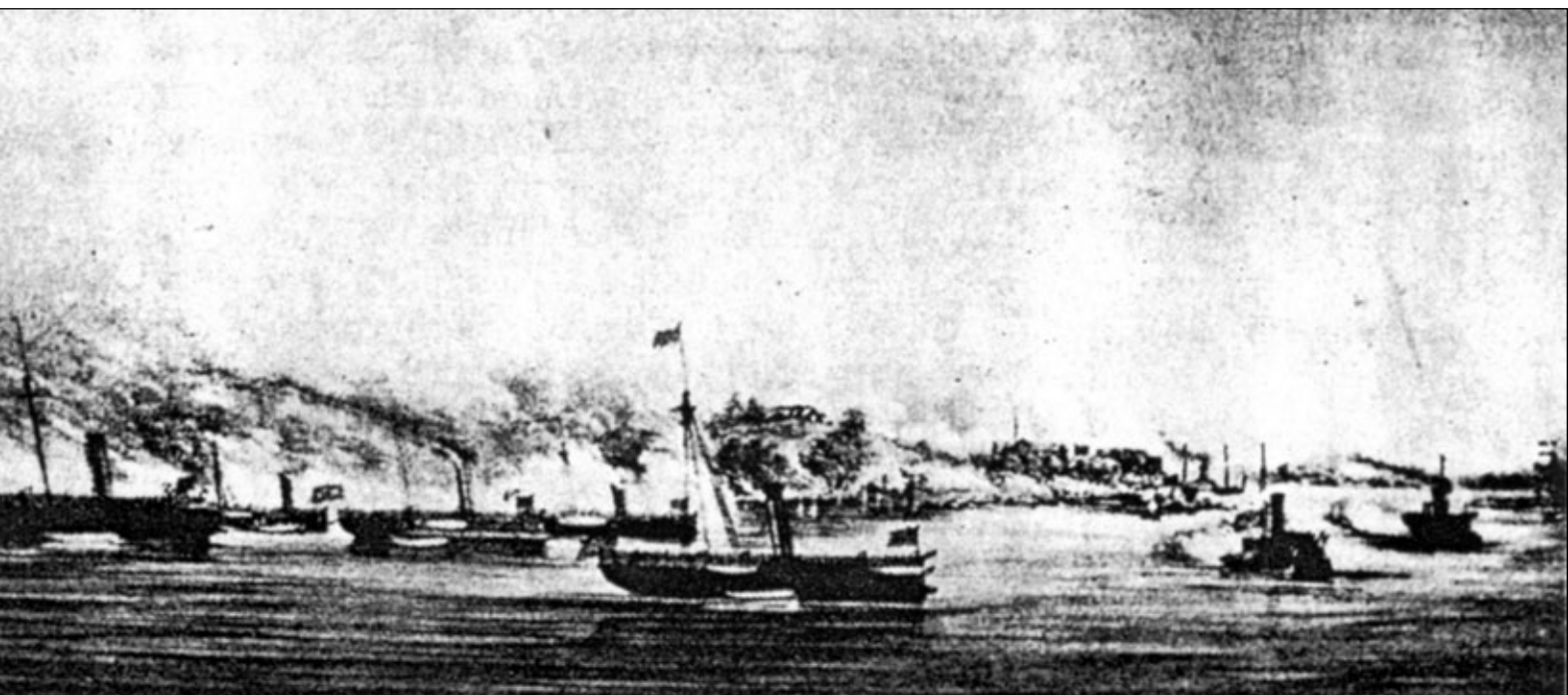
skie pancerniki (znów należy podkreślić unikalny przypadek w dziejach sztuki wojennomorskiej). Największe sukcesy udało się osiągnąć przy abordażu *Silvado* i *Herval*, gdzie ostatni obrońcy, zamknięci w dolnych pomieszczeniach okrętów z trwogą oczekiwali swego losu. Na szczęście, nadpływający *Brasil* dosłownie zmiotł ogniem artyleryjskim z ich pokładów wszystkich Paragwajczyków.

Flota paragwajska była już w zasadzie w agonii. Od roku 1868 Paragwajczycy przeszli do wojny partyzanckiej, w zwalczaniu której brazylijska flota była już bezużyteczna. Do tego czasu do służby weszły jeszcze 2 zbudowane we Francji pancerniki bateryjne *Cabral* i *Colombo*.

Tym sposobem w momencie zakończenia wojny brazylijska flota posiada-

Brazylijska eskadra w bitwie koło Itapuru. Z prawej monitor *Bahia* i pancernik *Brasil*.

Fot. „Warship International”





Bitwa pod Riachuelo.

Fot. „Warship International”

ła w służbie już 3 pancerniki wieżowe, 7 pancerników bateryjnych (nie licząc zatopionego *Rio de Janeiro*) oraz 3 monitory. Wyporność największego z nich, *Brasil* wynosiła 1500 t, a najmniejszego – *Tamandaré*, odpowiednio 980 t. Uzbrojenie jednostek składało się z od 2 do 4 dział głównego kalibru – 180 mm lub 150 mm, ładowanych od wylotu, gwintowanych dział systemu Whitwortha, 2-4 dział małego kalibru, z reguły gładkolufowych. Największą prędkość rozwijał *Lima Barros* (12 węzłów), zaś maszyny parowe *Tamandaré* o mocy 270 KM pozwalały uzyskać prędkość zaledwie 8,5 węzła.

Działania tej różnorodnej armady warły niezatarte wrażenia na cesarzu Don Pedro. Flota stała się jego ulubionym „dzieckiem” o które troszczył się praktycznie aż do chwili swej abdykacji w roku 1889.

Po rewolucji flota, która znalazła się w nielase dyktatora – marszałka wojsk lądowych, stopniowo upadała, a jej okręty murszały. Z tej też przyczyny zdarzenie, wspomniane na początku artykułu, byłoby zupełnie nie do pomyślenia za czasów panowania Don Pedro. Jednak po zakończeniu wojny z Paragwajem, rozwój floty nadal trwał.

Już w roku 1874 w stoczni w Rio wodowano nowy pancernik *Sete de Setembro*. Poza zwiększeniem do 2200 t wyporności oraz zamontowaniem w kazamacie jeszcze większych odprzodowych dział kal. 229 mm, okręt nie wyróżniał się niczym oryginalnym. Nie wielkie zanurzenie *Setembro* pozwalało operować na rzekach, a relatywnie wysoka wolna burta – również na morzu. Natomiast dwa kolejne – *Javary* i *Solimões*, zamówione we Francji i wodowane w roku 1874, były nastawione

już wyłącznie na działania na morzu.

Apetyt rośnie w miarę jedzenia, dlatego też brazylijscy admirałowie, mając poparcie w osobie samego cesarza, zaczęli myśleć o działaniach na otwartym morzu. W roku 1872, przebywająca w Anglii delegacja marynarki wojennej zamierzała zamówić „najpotężniejszy nowoczesny pancernik z pomocniczym ożaglowaniem”. Projektant podobnego „monstrum” E. Reed odnosił się do żaglowców bez szczególnego entuzjazmu i w charakterze prototypu wybrał swój ostatni projekt, który po prostu wyposażył w niezbędne omasztowanie i olinowanie. Pancernik posiadał główny pas opancerzenia o grubości 254-305 mm oraz 4 odprzodowe działa kal. 305 mm we wieżach. Z uwagi jednak na omasztowanie wieże nie mogły prowadzić ognia w kierunku dziobu i rufy. W sumie więc pancernik nie stanowił żadnej nowości.

Gdy w związku z napięciem w relacjach z Rosją w roku 1878 Admiralicja postanowiła odkupić dla Royal Navy wykańczany właśnie pancernik *Independencia*, brazylijska delegacja zareagowała ostro żądając bajońskiej sumy – 600 tys. funtów! Dalszych 89 172 funty Admiralicja musiała jeszcze wydać, by przemianowany na *Neptune* pancernik doprowadzić do angielskich standardów.

Idea budowy oceanicznego pancernika mimo wszystko wciąż zaprzętała myśli brazylijskich admirałów. W związku z tym praktycznie od razu po sprzedaży *Independencji* za uzyskaną kwotę zamówili 2 nieco mniejsze pancerniki podobnego typu, którym na cześć zwycięstw nad Paragwajem, nadano nazwy *Riachuelo* i *Aquidaban*. Ale to już zupełnie inna historia...

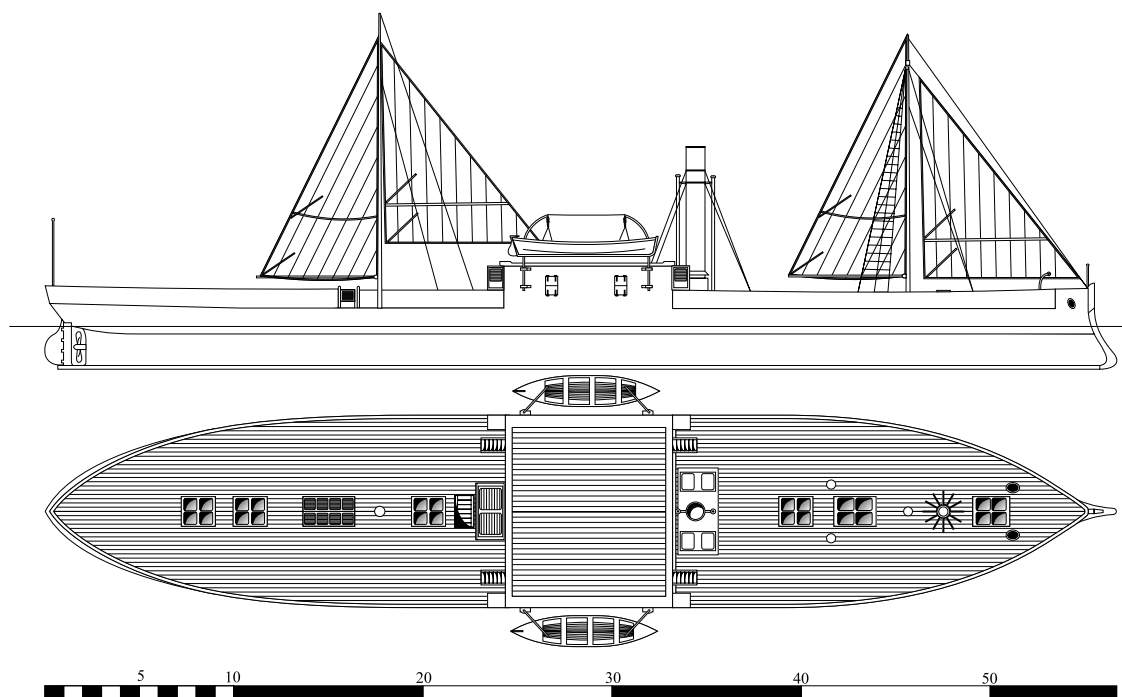
Pancernik *Barroso*, Brazylia, 1865 r.

- Wyporność – 1354 t
- Długość – 56,7 m
- Szerokość – 11,0 m
- Zanurzenie – 2,7 m
- Siłownia – 130 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 9 węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas i bateria – 34/96 mm
- Uzbrojenie: 2 x 178 mm, 2 x 68-funtowe

Pancernik z drewnianym kadłubem i centralną baterią. Pierwszy okręt nazwany na cześć adm. Francisco Manuel Barroso da Silva, barona Amazonas, faktycznie nim dowodzącego! Budowany w rządowej stoczni w Rio de Janeiro. Stępkę położono w lutym 1865 r., a wodowano w dniu 4 listopada 1865 r. Wziął aktywny udział w wojnie z Paragwajem: 26-28 marca 1866 r. wymiana ognia z fortem Itapiru, 4-22 września – Curupaiti, 2 lutego 1867 – w powtórnym szturmie Curupaiti. 19 lutego 1868 w składzie grupy okrętów forsował umocnienia Humaity, odnosząc w trakcie akcji poważne uszkodzenia. 24 lutego 1868 uczestniczył w szturmie prezydenckiego pałacu w Asuncion. 10 czerwca uczestniczył w starciu z licznymi paragwajskimi oddziałami abordażowymi. 1 października – operacja przeciw Angosturze. Z uwagi na wysoki stopień zużycia po zakończeniu wojny praktycznie nie był eksploatowany. Data złomowania nieznana, istnieją informacje, że w roku 1881 pozostawał rozbity w arsenale Ladario.

Pancernik *Tamandaré*, Brazylia 1865

- Wyporność – 775 t
- Długość – 51,3 m
- Szerokość – 9,1 m



Barroso w początkowym okresie służby z ożaglowaniem.

Rys. Michał Glock

- Zanurzenie – 2,5 m
- Siłownia – 80 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 8,5 węzła
- Opancerzenie (żelazo): pas i bateria – 34/96 mm
- Uzbrojenie: 1 x 178 mm, 2 x 68 funtowe

Pierwszy brazylijski pancernik własnej konstrukcji z kompozytowym kadłubem i centralną baterią. Pierwszy okręt nazwany na cześć adm. Joaquina Marqueza Lisboa, markiza Tamandaré, faktycznie nim dowodzącego. Budowany w rządowej stoczni w Rio de Janeiro. Stępkę położono 31 stycznia 1865 r., a wodowano 26 czerwca 1865 r., zaś obsadzono załogą w końcu tego roku. Wziął aktywny udział w wojnie z Paragwajem: 1866 r. oblężenie Paisandu, 26 marca 1866 wymiana ognia z fortem Itapiru, w trakcie której został poważnie uszkodzony (zginął d-ca i 34 członków załogi). 19 lutego 1868 w składzie grupy okrętów forsował umocnienia Humaity. 1 października 1868 – operacja przeciw Angosturze.

Z powodu poważnego zużycia w czasie wojny sprzedany na złom w roku 1879.

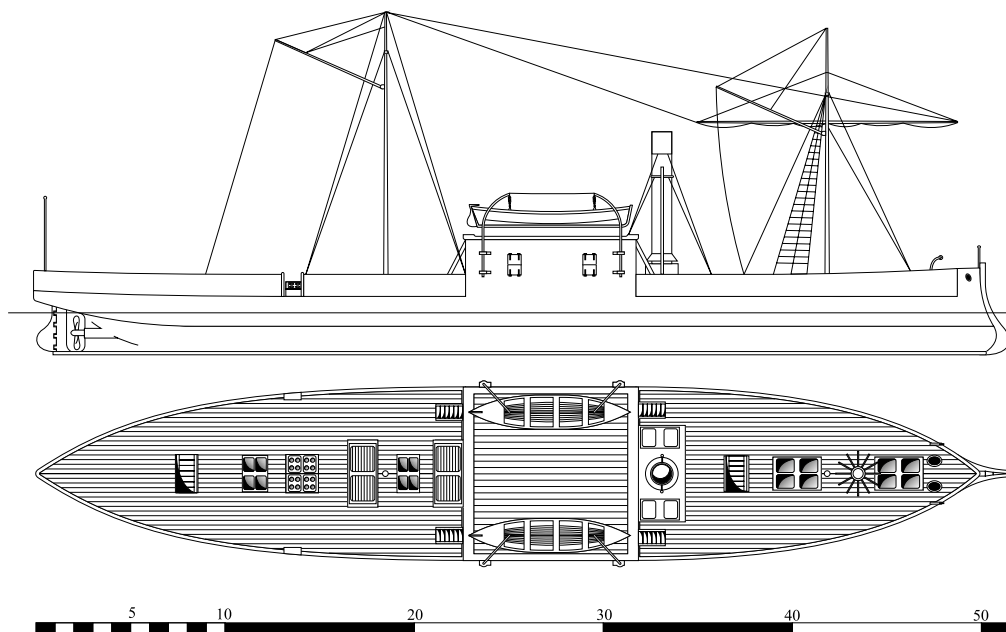
Pancernik *Rio de Janeiro*, Brazylia 1868

- Wyporność – 874 t
- Długość – ?
- Szerokość – ?
- Zanurzenie – ?
- Siłownia – ? KM (maszyna parowa

pojedynczego rozprężania)

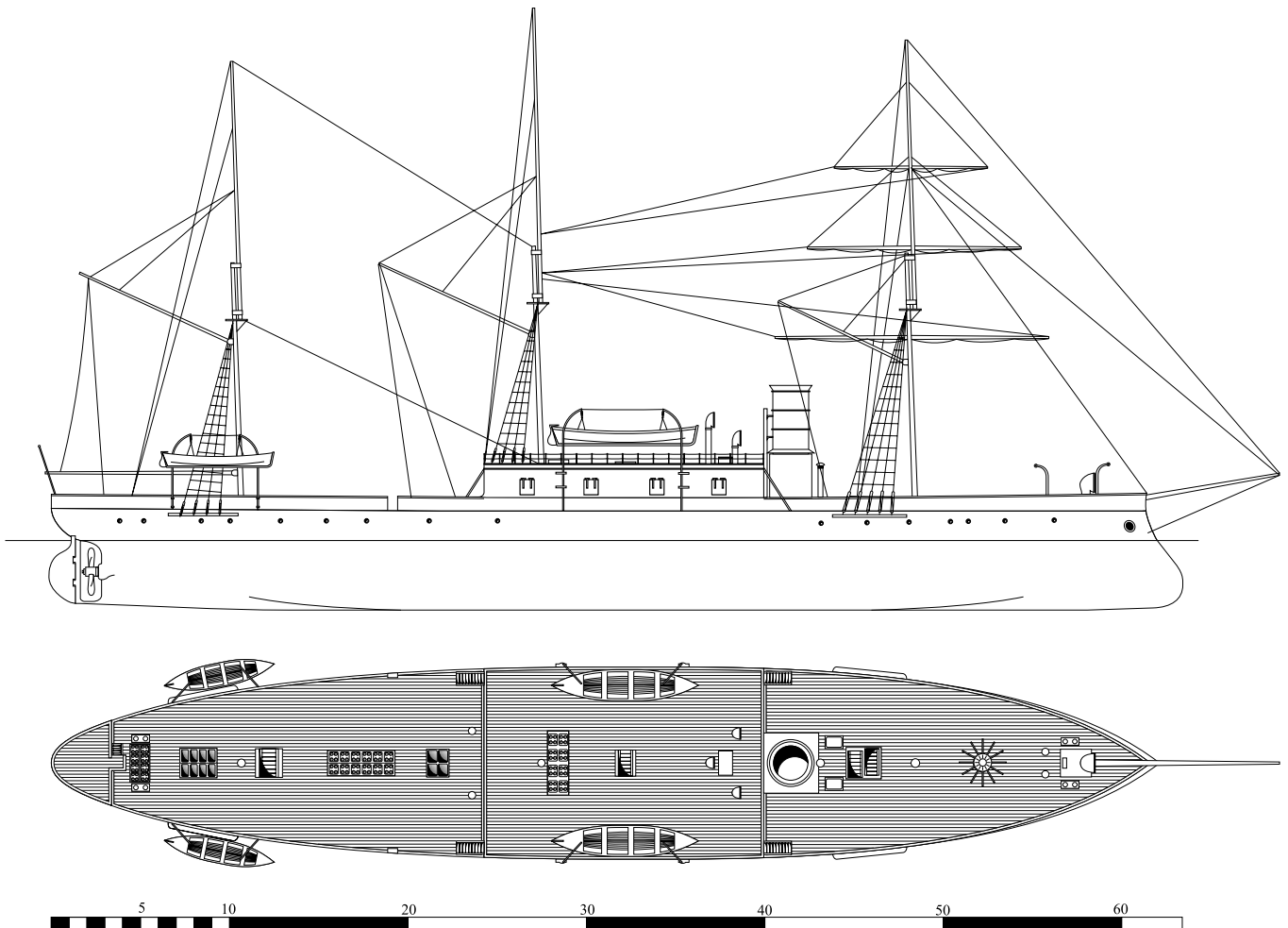
- Prędkość – ? węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas i bateria – 102 mm
- Uzbrojenie: 2 x 178 mm, 2 x 68-funtowe
- Załoga – 115 ludzi

Praktycznie bliźniaczy pancernik *Tamandaré*, pierwszy okręt o tej nazwie w brazylijskiej flocie. Budowany w rzą-



Tamandaré w początkowym okresie służby.

Rys. Michał Glock

Pancernik kazamatowy *Brasil* przed przebudową z pełnym ożaglowaniem.

Rys. Michał Glock

dowej stoczni w Rio de Janeiro. Stępkę położono prawdopodobnie 26 czerwca 1865 r., wodowany 17 lutego 1866 r., obsadzony załogą do końca lata 1866. W dniu 2 września 1866 zatonął w wyniku wejścia na paragwajską minę, zginął d-ca, pilot oraz 48 członków załogi (uratowano 62 ludzi).

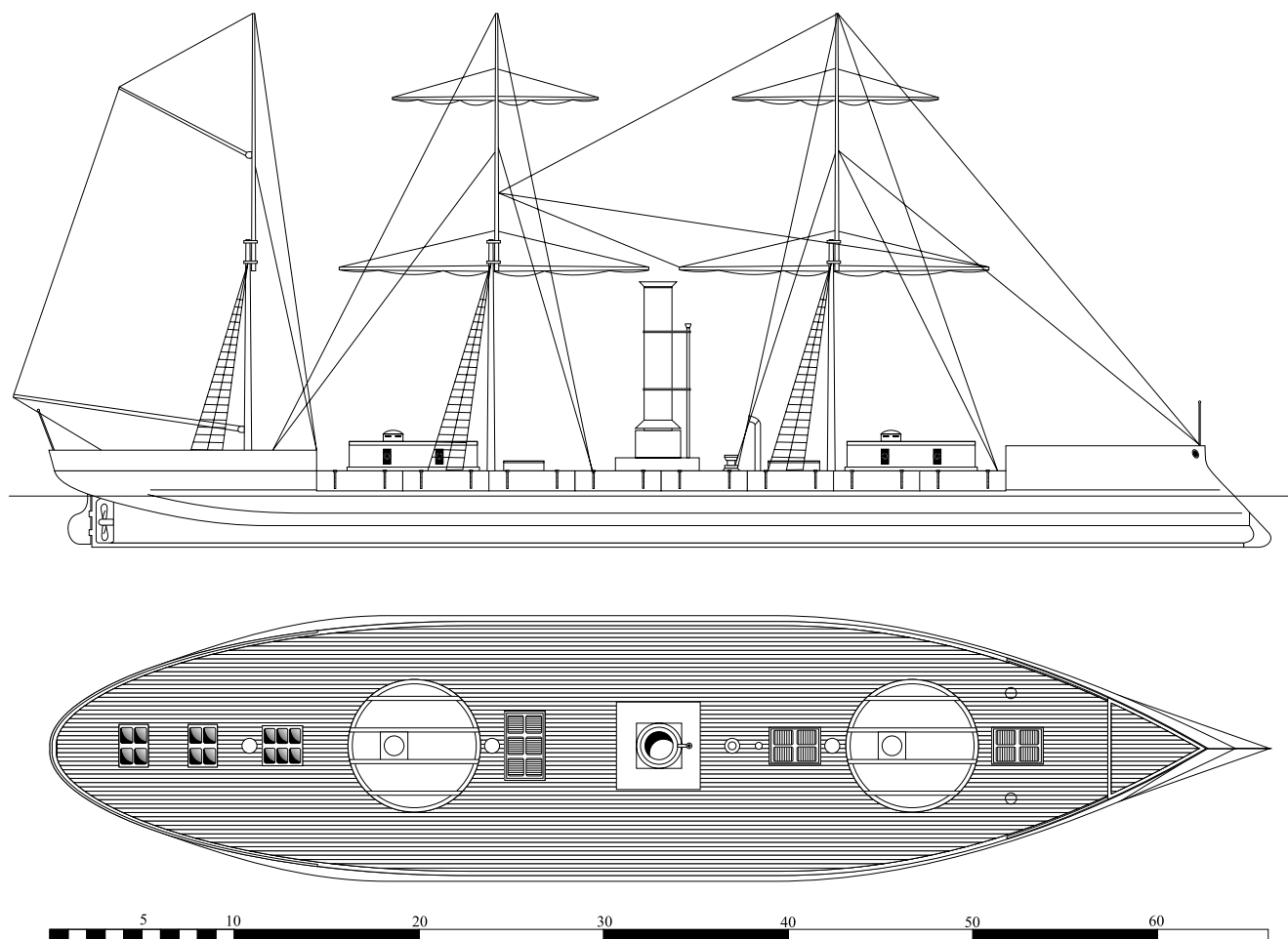
Pancernik *Brasil*, Brazylia 1865

- Wyporność – 1518 t
 - Długość – 63,4 m
 - Szerokość – 10,7 m
 - Zanurzenie – 3,8 m
 - Siłownia – 250 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania), powierzchnia ożaglowania 550 m²
 - Prędkość – 10,5 węzła (w czasie prób 11,7 węzła)
 - Opancerzenie (żelazo): pas 90/114 mm, bateria – 102 mm, pas i bateria na drewnianym podkładzie o grubości 230 mm
 - Uzbrojenie: 4 x 178 mm, 4 x 68 funtowe, 1 x 12 funtowe
- Pierwszy brazylijski pancernik. Pieńiądże na jego budowę (ekwiwalent 60

tys. £) pochodziły z ogólnonarodowej zbiórki ogłoszonej 10 kwietnia 1863 r. Pancernik z centralną baterią i żelaznym kadłubem, przeznaczony do działań oceanicznych, stąd oficjalnie klasyfikowany jako pancerna korweta. Kontrakt na budowę jednostki podpisano 5 stycznia 1864 r. z firmą Société Nouvelle de Forges et Chantiers de la Méditerranée (La Seyne, Francja), a wkrótce przystąpiono do jej budowy. Wodowanie nastąpiło 23 grudnia 1864 r. W chwili wybuchu wojny z Paragwajem jednostka znajdowała się w fazie prac wykończeniowych i została zatrzymana przez Francuzów. Dzięki staraniom brazylijskiej dyplomacji zwolniony okręt opuścił Tulon 1 lipca 1865 jeszcze z francuskimi robotnikami na pokładzie wciąż przeprowadzającymi próby odbiorcze. Powrócili oni do kraju z Madery, a dalsze prace prowadzili już sami Brazylijczycy. 12 lipca pancernik osiągnął Recife, a 29-go – Rio. Do służby wszedł po obsadzeniu załogą w czasie wspaniałej uroczystości 31 lipca 1865, jednak w rzeczywi-

stości próby odbiorcze zakończyły się dopiero 23 sierpnia. Teatr działań wojenny jednostka osiągnęła we wrześniu 1865 r.

Brasil wziął aktywny udział w wojnie z Paragwajem. 23 marca 1866 zmusił do ucieczki paragwajski parowiec *Galeguai*. 26 marca uczestniczył w ostrzale Itaipuri. 16 kwietnia osłaniał desant w pobliżu Tuyuti. 20 maja pod ogniem fortu Palmas wyprowadził uszkodzoną kanonierkę *Magé*. W dniach 4-22 września 1866 uczestniczył w ostrzale Curupaiti. Zimą 1866-67 musiało dojść do jakiejś poważnej awarii, bowiem 10 lutego okręt przybył do Rio na remont, by 6 maja powrócić do składu eskadry bojowej. Wyróżnił się 2 marca 1868 przychodząc z pomocą zaskoczonym pancernikom (monitorom) *Lima Barros* i *Cabral*. 10 kwietnia uczestniczył w ostrzale Humaity. W dniu 30 lipca – 1 sierpnia wziął udział w bitwie na zatoce Vera. 16 sierpnia pod Timbo, a 26 listopada pod Angosturą. Z powodu poważnego zużycia w czasie wojny sprzedany na złom w roku 1879.



Monitor *Silvano* w 1866 roku.

Rys. Michał Glock

Monitor *Lima Barros*, Brazylia 1865

- Wyporność – 1705 t
- Długość – 59,7 m
- Szerokość – 11,6 m
- Zanurzenie – 3,9 m
- Siłownia – 300 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 11 węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas i wieże – 76/114 mm
- Uzbrojenie: 4 x 178 mm
- Załoga – 170

Dwuwieżowy monitor z żelaznym kadłubem, zamówiony w stoczni Laird & Brothers (Birkenhead, Anglia) przez Paragwaj w roku 1865 jako *Bellona*. Odkupiony pod koniec 1865 przez Brazylię, która zmieniła nazwę dla uczczenia poległego 11 czerwca 1865 r. w bitwie pod Riachuelo chorążego Francisco Jose de Lima Barros (pierwszy i jedyny okręt o tej nazwie w brazylijskiej flocie). Wodowany 12 grudnia 1865 r. W roku 1866 pokonał Atlantyk i dotarł do zatoki Salvador. 3 lipca dołączył do eskadry bojowej i uczestniczył w walkach pod Curupaiti i Humaitá. Rankiem 2 marca 1868

został zaatakowany przez paragwajskie oddziały abordażowe, ponosząc ciężkie straty wśród załogi (ranny d-ca). Po zakończeniu wojny wielokrotnie remontowany. Istnieją dokumenty mówiące o dokonanych przebrojeniu na 4 odcylkowe działa kal. 150 mm. Złomowany w roku 1905.

Monitor *Bahia*, Brazylia 1865

- Wyporność – 928 t
- Długość – 52,1 m
- Szerokość – 10,7 m
- Zanurzenie – 2,5 m
- Siłownia – 140 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 10 węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas i wieże – 114 mm
- Uzbrojenie: 2 x 178 mm, 2 x 2 funtowe
- Załoga – 125

Jednowieżowy monitor z żelaznym kadłubem, zamówiony w stoczni Laird & Brothers (Birkenhead, Anglia) przez Paragwaj w roku 1865 jako *Mine-rva*. Wodowany 11 czerwca 1865 r., odkupiony przez Brazylię w końcu 1865.

Przybył do Rio 12 stycznia 1866 i po uzbrojeniu 22 stycznia 1866 wszedł w skład floty. W tym dniu nazwę zmieniono na *Bahia* na cześć jednego ze stanów; stał się drugą w dziejach jednostką noszącą taką nazwę. Wziął aktywny udział w wojnie z Paragwajem. Operacje pod Itapiru, Curupaiti, Humaitá, Tabicuari i Angosturą. W dniu 22 marca 1866 uszkodził paragwajską kanonierkę *Tacuari* i zmusił do milczenia fort Timbo. W uznaniu zasług, dekretem cesarza z dnia 14 marca 1868 r., monitor został uhonorowany odznaką „Ordem do Cruzeiro” (pol. „Order Krzyża”).

W czasie wojny domowej roku 1892 został w marcu przeprowadzony do prowincji Mato-Grosso do walki z powstańcami płk Barbosa. Skreślony z listy floty w roku 1894.

Monitor *Silvano*, Brazylia 1865

- Wyporność – 2350 t
- Długość – 66,0 m
- Szerokość – 14,0 m
- Zanurzenie – 2,3 m
- Siłownia – 200 KM (maszyna parowa

- pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 10 węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas i wieża – 120 mm
- Uzbrojenie: 2 x 150 mm, 2 x 32 funtowe
- Załoga – 125 ludzi

Dwuwieżowy monitor z żelaznym kadłubem, zamówiony w stoczni L'Océan (Bordeaux, Francja) przez Paragwaj jako *Nemesis*. W końcu 1865 odkupiony przez Brazylię, 25 sierpnia 1866 przybył do Recife. Po przejściu do Rio, uroczyste włączenie w skład floty i przemianowany na cześć d-cy pancernika *Rio de Janeiro*, Americo Brasil Silvado poległego wraz ze swym okrętem 2 września 1866 r. (pierwszy okręt we flocie Brazylii o tej nazwie). Wziął udział w wojnie z Paragwajem. 2 lutego 1867 w czasie ostrzału fortu Curupaiti i jeziora Pires, został uszkodzony ogniem paragwajskiej artylerii (zginął d-ca). 15 sierpnia – operacja koło Curuzu. 2 marca 1867

– ostrzał Curupaiti, 10 kwietnia – Humaita, a 16 i 19 grudnia – Angostura. 17 maja 1869 uczestniczył w przerzucaniu z Vila do Rosario korpusu gen Cãmara. Oddany na złom w roku 1885.

Pancernik *Mariz e Barros*, Brazylia 1866

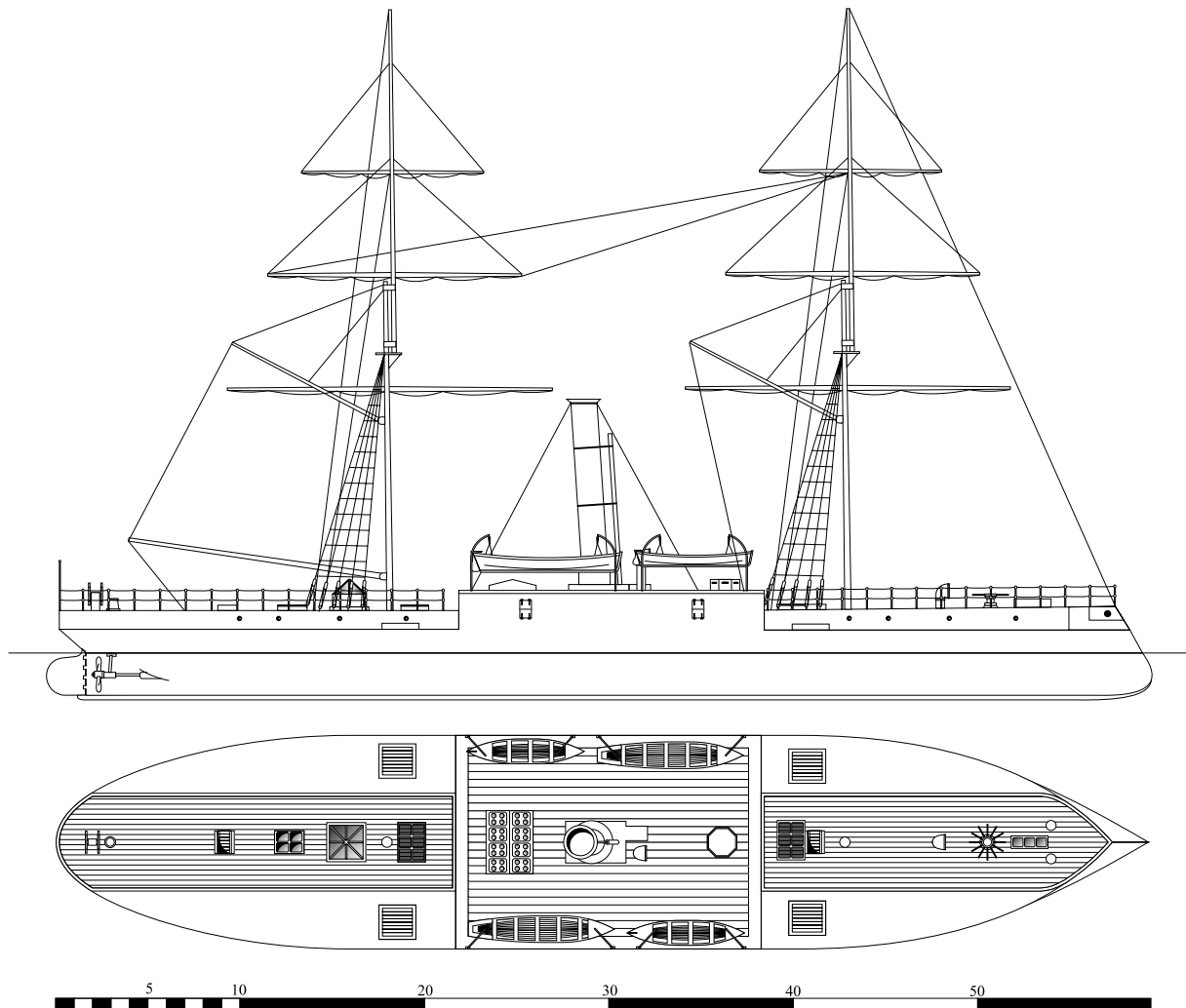
- Wyporność – 1197 t
- Długość – 57,9 m
- Szerokość – 11,0 m
- Zanurzenie – 2,9 m
- Siłownia – 100 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 9 węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas i bateria – 76/114 mm
- Uzbrojenie: 2 x 178 mm, 2 x 68 funtowe
- Załoga – 125 ludzi

Pancernik z żelaznym kadłubem, centralną baterią oraz ożaglowaniem (z tego powodu oficjalnie klasyfikowany jako korweta pancerna), zamówio-

ny w Plymouth (Anglia) przez Paragwaj pod nazwą *Triton*. W końcu 1865 odkupiony przez Brazylię, do której dopłynął 8 lipca 1866 po 29-dniowym rejsie. 19 lipca nazwę zmieniono na cześć Antonio Carlosa do Mariz e Barros, d-cy pancernika *Tamandaré*, który zginął w bitwie pod Humaita w dniu 27 marca 1866 r. po przejściu do Bahia 23 lipca został oficjalnie włączony w skład sił floty. Wziął aktywny udział w wojnie z Paragwajem: operacje pod Curupaiti, Humaita, Angosturą. W bitwie 9 grudnia 1866 stracił swego d-cę. 15 stycznia 1884 przeklasyfikowany na pływającą baterię do obrony arsenału Ladario (stan Mato-Grosso). 23 lipca 1897 skreślony ze stanu floty.

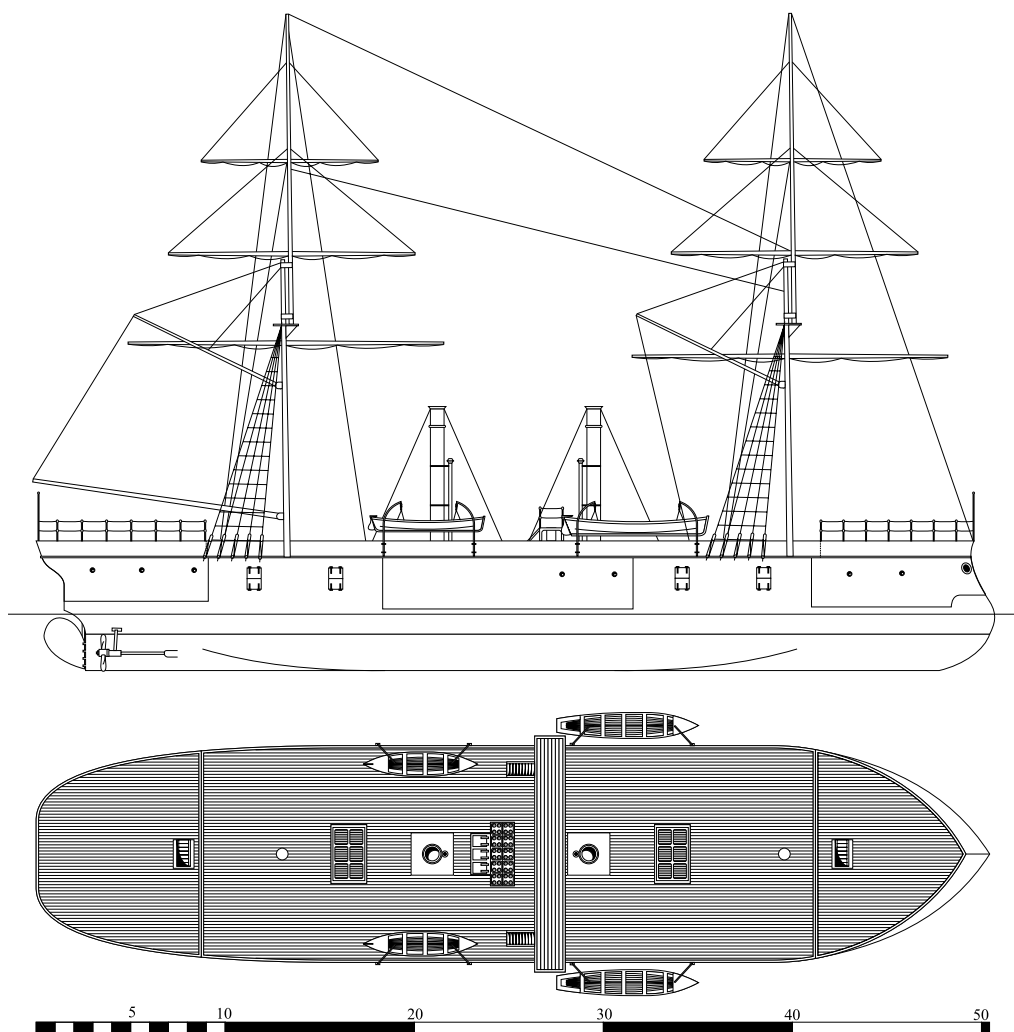
Pancernik *Herval*, Brazylia 1866

- Wyporność – 1444 t
- Długość – 59,4 m
- Szerokość – 11,0 m
- Zanurzenie – 2,9 m



Pancernik kazamatowy *Herval* (eks *Medusa*) w początkowym okresie służby z ożaglowaniem.

Rys. Michał Glock



Pancernik kazamatuowy *Cabral* w początkowym okresie służby.

Rys. Michał Glock

- Siłownia – 200 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 9 węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas i bateria – 76/114 mm
- Uzbrojenie: 4 x 178 mm
- Załoga – 125 ludzi

Praktycznie jednostka „bliźniacza” *Mariz e Barros*, zamówiona w Plymouth (Anglia) przez Paragwaj pod nazwą *Medusa*. Z powodu przeszacowania masy, pas opancerzenia burtowego znajdował się w całości poniżej lustra wody, co wykluczało działanie okrętu na otwartym morzu. Odkupiony przez Brazylię w końcu 1865 r. Po 30-dniowym rejsie, 30 maja 1866 osiągnął Recife. 19 lipca nazwę zmieniono na cześć gen. Manuela Luisa Osorio, markiza Herval. Był pierwszym w dziejach floty okrętem o takiej nazwie. Wziął aktywny udział w wojnie z Paragwajem. 2 lutego 1867 r. – ostrzał Curupaiti. 2 marca wraz z *Brasil* udaremnił próbę abordażu *Lima Barros* i *Cabral*. 10 kwietnia

ostrzał Humaity, 15 sierpnia – Curupaiti, a 19 listopada – Angostury.

3 kwietnia 1875 r. odstawiony w Rio do remontu kapitalnego i modernizacji, prace uznano jednak za bezcelowe, okręt rozbrojono i w 1879 skreślono ze stanu floty. Maszyny pancernika zamontowano na korwecie *Primeiro de Março*.

Pancernik *Cabral*, Brazylia 1865

- Wyporność – 858 t
- Długość – 50,3 m
- Szerokość – 10,7 m
- Zanurzenie – 2,4 m
- Siłownia – 240 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 10,5 węzła
- Opancerzenie (żelazo): pas i bateria – 76/114 mm
- Uzbrojenie: 2 x 150 mm, 2 x 68 funtowe

Pancernik z centralną baterią i żelaznym kadłubem, budowany przez firmę A.C. Rennie (Greenwich, Anglia) Nazwany na cześć Pedro Alvarez Cabral

– odkrywcy Brazylii (pierwszy okręt o takiej nazwie w dziejach floty). Wodowany w roku 1865. W sierpniu 1866 przybywa do Recife, po czym zostaje uroczystie włączony w skład sił czynnej eskadry floty. Bierze udział w wojnie z Paragwajem: 2 lutego 1867 ostrzał Curupaiti, 15 sierpnia – działania pod Curupaiti. W dniu 2 marca 1868 odepiera próbę abordażu. 10 kwietnia – ostrzał Humaity, 16 sierpnia – ostrzał Timbo, a 19 i 26 listopada – Angostury. W roku 1875 odstawiony do rezerwy w Bahia. W roku 1882 skreślony ze stanu floty.

Pancernik *Colombo*, Brazylia 1865

- Wyporność – 858 t
- Długość 50,3 m
- Szerokość – 10,7 m
- Zanurzenie – 2,5 m
- Siłownia – 240 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 10,5 węzła
- Opancerzenie (żelazo): pas i bateria – 76/114 mm
- Uzbrojenie: 4 x 178 mm

„Bliźniak” *Cabral*, pancernik zbudowany przez firmę A.C. Rennie (Greenwich, Anglia). Nazwany na cześć Krzysztofa Kolumba – odkrywcy Ameryki (jeden z okrętów o takiej nazwie w dziejach marynarki wojennej Brazylii). Wodowany w roku 1865. 3 czerwca 1866, po 21-dniowym atlantyckim rejsie osiągnął Recife. Wziął udział w wojnie z Paragwajem. 2 lutego 1867 r. – ostrzał Curupaiti, 15 sierpnia – forsowanie umocnień Curupaiti z barką artyleryjską *Cuevas* na holu. 16 sierpnia 1868 operacja w rejonie Timbo, a 15 i 19 listopada w rejonie Angostury. Skreślony ze stanu floty w roku 1880.

Monitory typu *Para*, Brazylia 1867

- Wyporność – 342 t
- Długość – 36,6 m
- Szerokość – 8,5 m
- Zanurzenie – 1,5 m
- Siłownia – 30 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 8,5 węzła
- Opancerzenie (żelazo): pas 102 mm, wieża 152 mm

- Uzbrojenie: 1 x 178 mm, po przebrojeniu 1 x 150 mm i dodana 1 x 25 mm (*Para, Alagoas*)
- Załoga – 51 ludzi

Projekt rzecznego monitora o małym zanurzeniu został opracowany przez Napoleão Levela (kadłub), Carlosa Bronnotta (siłownia) i Henrique Baptisty (uzbrojenie). Przy ich budowie po raz pierwszy w Brazylii wykorzystano prasy hydrauliczne. Stępki pod wszystkie 6 monitorów położono w państwowej stoczni w Rio 8 lutego 1866 r. Po zakończeniu budowy z uwagi na słabość siłowni uniemożliwiającej pokonywanie tras oceanicznych, do rejonu działań bojowych dotarły na holu.

• *Alagoas* – nazwany na cześć jednego ze stanów, był pierwszą jednostką o takiej nazwie. Wodowany 29 października 1866 r. o godz. 15:30 w obecności cesarza don Pedro, księcia Saksonii, ministra marynarki wojennej i innych oficjeli. Włączony w skład floty w roku 1868. W dniu 13 lutego 1868 wziął udział w operacji w pobliżu Curupaiti, a następnie Humaity, zaś 19 lutego – Timbo. W czasie wszystkich tych akcji monitor został trafiony około 200 razy, odnosząc poważne uszkodzenia. 6 czerwca – ostrzał Tibicuari i znów uszkodzenia, tym razem lekkie. 21 lipca operacje koło Timbo i Tagi, a 23 i 24-go u ujścia Tibikari, 10 października – koło Angostura. 29 listopada ostrzał Asunción. W latach 1870 – 1884 wykorzystywany do różnych zadań, w rezultacie jednak przekazany do Floty Górnej Urugwaju (baza w Itaqui). 20 czerwca 1884 r. przebrojony, a od 28 listopada otrzymał numer burtowy No 9. Rozbrojony i skreślony ze stanu floty 3 maja 1896 r.

Para – nazwany na cześć jednego ze stanów, był drugą jednostką o tej nazwie. Wodowany 28 maja 1867 r., a po

uzbrojeniu włączony do składu floty 15 czerwca 1867 r. Wraz z monitorami *Alagoas* i *Rio Grande* wszedł w skład 3 Dywizji Piechoty Morskiej. 13 lutego 1868 wziął udział w operacji w pobliżu Curupaiti, a następnie Humaity, zaś 19 lutego – Timbo. Po zakończeniu wojny przekazany do Floty Górnej Urugwaju, gdzie w dniu 10 grudnia 1884 r. został skreślony ze stanu floty.

• *Rio Grande* – nazwany na cześć jednego ze stanów, był pierwszą jednostką noszącą tę nazwę (niekiedy spotyka się również nazwę w brzmieniu *Rio Grande de Sud*). Wodowany 17 sierpnia 1867 r., w tym samym dniu przeszedł próby w ruchu. 18 stycznia 1868 włączony do działań bojowych w rejonie Curuzu. 13 lutego 1868 wziął udział w operacji w pobliżu Curupaiti, a następnie Humaity, zaś 19 lutego – Timbo. Za udział w bitwie pod Humaity został uhonorowany „Ordem de Cruzeiro”. (pol. „Order Krzyża”) 22 marca wraz z *Barroso* uszkodził paragwajską kanonierkę *Iguarey* zmuszając ją do schronienia się pod ochronę dział fortu Timbo. O świcie 10 czerwca padł ofiarą niespodziewanego ataku paragwajskich oddziałów abordażowych, ponosząc duże straty (zginął d-ca). Wziął udział w operacjach koło Tibicuari i Angostury. Po zakończeniu wojny wszedł w skład Floty Górnej Urugwaju. Prawdopodobnie skreślony ze stanu floty w połowie laty 90-tych XIX w.

• *Piauihy* – nazwany na cześć jednego ze stanów, był pierwszą jednostką noszącą tę nazwę. Wodowany 8 stycznia 1868 r. Wziął udział w bitwie koło Humaity, a następnie w operacjach koło Tibicuari, Angostury, Manduviry i Garayo. Do roku 1892 znajdował się w składzie Floty Górnej Urugwaju. Skreślony ze stanu floty 23 czerwca 1897 r.

• *Ceara* – nazwany na cześć jednego ze stanów, był pierwszą jednostką noszącą tę nazwę. Wodowany 23 marca 1868 r., wszedł do służby 5 maja tego roku. Wziął udział w starciach 30 sierpnia 1868, 18, 27 i 29 kwietnia 1869. Skreślony ze stanu floty prawdopodobnie w początku lat 80-tych XIX w.

• *Santa Catarina* – nazwany na cześć jednego ze stanów, był pierwszą jednostką o tej nazwie. Wodowany 5 maja 1868 r. W dniu 18 kwietnia 1869 przeprowadził rozpoznanie rzeki Manduvira. 17 maja zabezpieczał przerzut korpusu gen. Cãmara do Rosario. Skreślony ze stanu floty prawdopodobnie w początku lat 80-tych XIX w.

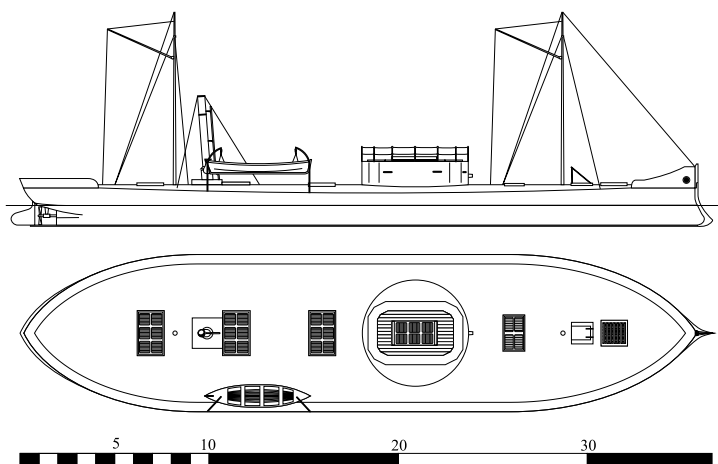
Pancernik *Sete de Setembro*, Brazylia 1874

- Wyporność – 2174 t
- Długość – 67,1 m
- Szerokość – 14,2 m
- Zanurzenie – 3,8 m
- Siłownia – 360 KM (maszyna parowa pojedynczego rozprężania)
- Prędkość – 12 węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas i bateria – 114 mm
- Uzbrojenie: 4 x 229 mm, 5 x 2-funtowe
- Załoga 185 ludzi

Oryginalny projekt pancernika o mieszanej konstrukcji kadłuba z centralną baterią opracowany przez brazylijskiego inżyniera Napoleão Levela. Stępkę położono 8 stycznia 1874 r. w rządowej stoczni w Rio przy udziale cesarza Don Pedro II i księcia Saksonii. Nazwany na cześć siódmego września 1822 r. – dnia ogłoszenia niepodległości Brazylii, był trzecią jednostką noszącą tę nazwę. Wodowany uroczystie 16 maja 1874 r., a 4 lipca włączony w skład floty. W czasie powstania roku 1893 zdobyty przez powstańców, jednak z uwagi na zły stan techniczny kadłuba osadzony przez nich na mieliźnie między Niteroi a przylądkiem Armacao. Później rozgrabiony i podpalony. Pozostałości rozebrane w roku 1895.

Pancernik *Javary*, Brazylia 1874

- Wyporność – 3700 t
- Długość – 73,3 m
- Szerokość – 17,7 m
- Zanurzenie – 3,7 m
- Siłownia – 2500 KM (maszyna parowa „kompaund”)
- Prędkość – 11 węzłów
- Opancerzenie (żelazo): pas – 305 mm, dziób i rufa – 180 mm, wieże – 280/305 mm, stanowisko dowodzenia



Monitor rzeczny typu *Alagoas*.

Rys. Michał Glock

- 102 mm, pokład 76 mm
- Uzbrojenie: 4 x 234 mm, 4 mitraliezy
- Załoga – 111 ludzi

Projekt dużego oceanicznego monitora opracowany pod kierownictwem Carlosa Broconnota. Nazwany na cześć brazylijskiej rzeki, dopływu Solimões, był pierwszą jednostką o takiej nazwie. Zbudowany przez stocznnię Forges et Chantiers de la Méditerranée (Hawr, Francja). Wodowany w roku 1874. W rezultacie prób przeprowadzonych przez stronę brazylijską pod kierownictwem por. José Guimarãesa, stwierdzono wiele defektów, których część stocznia uznała za wady brazylijskiego projektu. Po dochodzeniu sądowym, z uwagi na fakt, że Gimaraes odmówił przeprowadzenia okrętu do Brazylii, wymieniono d-cę, odstępując od pretensji. W dniu 15 maja 1878 okręt wyszedł z Brestu i po osiągnięciu Rio został oficjalnie włączony w skład floty. We wrześniu 1893

r. przyłączył się do powstańców. Zatoniony 22 listopada 1893 r. ogniem baterii rządowych w Zatoce Rio de Janeiro.

Pancernik *Solimões*, Brazylia 1874

- Wyporność – 3700 t
- Długość – 73,3 m
- Szerokość – 17,7 m
- Zanurzenie – 3,7 m
- Siłownia – 2500 KM (maszyna parowa „kompound”)
- Prędkość – 11,2 węzła
- Opancerzenie (żelazo): pas – 305 mm, dziób i rufa – 180 mm, wieże – 305 mm, stanowisko dowodzenia – 102 mm, pokład 76 mm
- Uzbrojenie: 4 x 234 mm, 2 x 37 mm, 4 mitraliezy
- Załoga – 137 ludzi

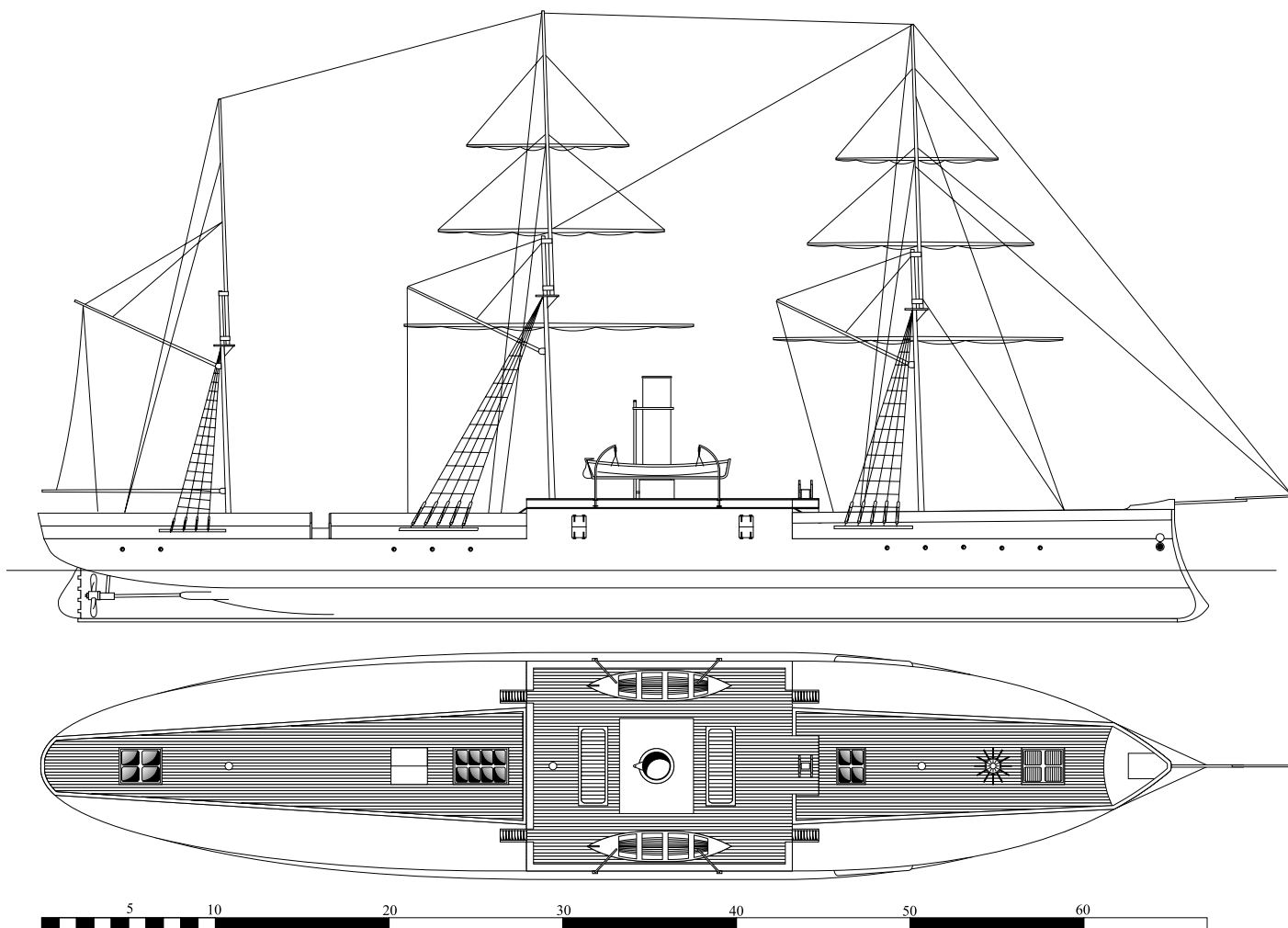
„Bliźniak” *Javary*, oceaniczny monitor, nazwany na cześć głównego dopływu Amazonki – rzeki Solimões (wg innej interpretacji – Suleiman). Wodo-

wany w stocznii Forges et Chantiers de la Méditerranée (Hawr, Francja) w roku 1875. 23 kwietnia 1875 wszedł w skład floty. Zatonął praktycznie z całą załogą na pokładzie (ocalało tylko 5 osób) w dniu 19 maja 1892 r. w rejonie urugwajskiego przylądka Polonio. ●

Bibliografia

1. *War of the Triple Alliance*, „Warship International” 1977. No 2.
2. Wilson H., *Bronenostcy w boju*. Moskwa, Izografus, EXMO, 2003, http://militera.lib.ru/h/wilson_h/index.html
3. Jürg Meister, *Die Flußoperationen der Triple-Allianz gegen Paraguay 1864-1870*, „Marine Rundschau”, 10/1972, 11/1972.
4. *Poder Naval – Marina de Guerra*, Tecnologia Militar Naval e Marinha Mercante // <http://www.naval.com.br>

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



Sete de Setembro tuż po wcieleniu do służby w 1874 roku.

Rys. Michał Glock



Rosyjskie lodołamacze

część I

Trudne początki

Rozwój kapitalizmu w Imperium Rosyjskim po zniesieniu prawa feudalnego w 1861 roku (likwidacja pańszczyzny i przywiązania do ziemi chłopów) przyniósł szybki rozwój przemysłu i nowocześniejszego rolnictwa. W związku z tym raptownie powiększyły się obroty w handlu międzynarodowym i wewnętrznym Rosji, co z kolei wpłynęło na rozwój wszystkich rodzajów transportu. Lwia część handlu zagranicznego państwa rosyjskiego, a także znaczna część wewnętrznych przewozów na jego terytorium przypadła na transport morski. Poważną przeszkodą utrudniającą tę działalność i hamującą dalszy jej rozwój był fakt, że akweny w rejonie głównych portów Rosji (Sankt-Petersburg, Ryga, Archangielsk, Nikolajew, Cherson, Taganrog, Mariupol, Władywostok) oraz przyległe do nich obszary Morza Bałtyckiego wraz z Zatokami: Fińską, Botnicką i Ryską, a także Mórz Białego, Czarnego, Azowskiego, Japońskiego i Ochockiego przez wiele miesięcy w roku pokrywały się grubym lodem.

W tych samych rejonach bazowały okręty wojenne Rosyjskiej Imperialnej Floty (Kronsztad, Helsingfors, Rewel, Władywostok). Przerzucenie okrętów wojennych między europejskim i dalekowschodnim teatrami ewentualnych działań wojennych możliwe było jedynie drogą południową, wokół Przylądka Dobrej Nadziei lub przez Kanał Sueski. Napięte stosunki Rosji z Wielką Brytanią i Japonią w każdej chwili mogły przerodzić się w wojnę, co doprowadziłoby do izolacji rosyjskich sił na Pacyfiku i większości okręgów Dalekiego Wschodu oraz Wschodniej Syberii od europejskiej części imperium. Wykorzystanie zaś szlaków żeglugowych na północy (Przejęcia Północno-Wschodniego), biegnącego wzdłuż północnego wybrzeża Rosji, praktycznie było wykluczone ze względu na jego złożoną sytuację lodową.

Historia rosyjskich lodołamaczy rozpoczyna się w 1864 roku, kiedy kronsztadzki przemysłowiec M.O. Britniew postanowił dokonać zmian w konstrukcji należącego do niego statku *Pajłot*, dodając na dziobie dodatkowy występ

pod kątem 20 °, co pozwalało jednostce wchodzić na lód i łamać go swoim ciężarem. Tak narodził się pierwszy na świecie lodołamacz, który pozwolił przedłużyć nawigację między Kronsztadem i Oranienburgiem o kilka tygodni. Później, na swojej stoczni w Kronsztadzie Britniew zbudował jeszcze jedną taką jednostkę, a był nią lodołamacz *Boj*.

W analogiczny sposób w latach 1877-1897 dla zabezpieczenia całorocznej nawigacji w portach rosyjskich, w stoczniach krajowych i za granicą zbudowano kilku podobnych lodołamaczy i holowników. Najpotężniejszym z nich był zbudowany przez stocnię duńską Burmeister & Wain dla portu we Władywostoku lodołamacz *Nadieżdnyj* (1525 ton, 3320 KM, 14,4 węzły, maksymalna grubość łamania lodu 1,2 metrów), przekształcony później w kanonierkę *Krasnyj Oktjabr`* i ponownie w lodołamacz pod nazwą *Dawydow*.

Pomyślna eksploatacja *Nadieżdnyj* wzbudziła zainteresowanie za granicą. Już w 1871 roku niemieccy przedsiębiorcy, za zaledwie 300 rubli, nabyli rysunki techniczne *Nadieżdnyj* i na ich



Lodołamacz *Jermak* w swoim dziewiczym rejsie na wodach Zatoki Fińskiej. Jego założenia konstrukcyjne stały się standardem dla kolejnych rosyjskich lodołamaczy. Fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov

podstawie zbudowali lodołamacz *Eisbrecher-1*. Dziobowa część statku miał kształt łyżkowaty z wyoblona stwą dziobową, zaś środkowa część kadłuba była w swym kształcie zbliżona do półokręgu. Taki typ lodołamacza otrzymał nazwę hamburskiego. Do początku XX wieku w Rosji, Niemczech, Szwecji, Danii i USA zostało zbudowanych około 40 takich niewielkich lodołamaczy.

Lodołamacze typu hamburskiego z powodzeniem pracowały w rejonach występowania kruchego i cienkiego lodu z nieznaczną pokrywą śnieżną, lecz okazywały się mało skuteczne, a co za tym idzie nieprzydatne do pracy w zbitym lodzie, przykrytym dodatkowo grubą warstwą śniegu. Dlatego też ten typ lodołamaczy rozpowszechnił się tylko w Europie Zachodniej, gdzie jego głównym zadaniem była walka z lodem na dużych rzekach. Do końca XIX wieku w Stanach Zjednoczonych pojawiły się lodołamacze typu amerykańskiego, wyposażone w dziobową śrubę i mające specyficzną kształt dziobu. Przy pracy naprzód, śruba dziobowa jednostki wybierała wodę spod lodu tworząc pod nim pustkę, a tym samym pomagając lodołamaczowi łamać lód wzmocnionym dziobem. Oprócz tego, śruba dziobowa, pracując na wstecznym biegu, pomagała przyspieszać łamanie dużych torosów (zwalów kry).

Jednak także lodołamacze typu amerykańskiego okazały się nieprzydatne do pracy w ciężkich arktycznych warunkach. Zbyt często dochodziło bowiem do uszkodzenia tej dziobowej śruby okrętowej. Stosowanie takich lodołamaczy w warunkach, lżejszych niż te, które występują w rejonie Arktyki, a więc przykładowo, na Morzach Bałtyckim, Azowskim czy Czarnym, było w pełni usprawiedliwione praktyką prowadzonej tam kampanii lodowej.

Optymalnym dla pracy w warunkach silnego zalodzenia okazał się tak zwany rosyjski typ lodołamacza, którego pierwszym przedstawicielem był zbudowany w 1899 roku pod kierunkiem admirała S.O. Makarowa lodołamacz *Jermak* (8730 ton, 4 śruby (1 dziobowa), 15,9 węzłów – dane sprzed modernizacji i po likwidacji śruby dziobowej). Kształt jego kadłuba istotnie odróżniał się od kadłubów wszystkich wcześniej zbudowanych lodołamaczy. Stewy miały prosty zarys w podwodnej i częściowo nadwodnej części oraz niewielkie nachylenie do poziomu wody. Dzięki klinowatym kształtom dziobu i rufy lodołamacz mógł dobrze wchodzić na lód. Zarys śródookręcia miał trapezoidalny kształt z wychyleniem burt w podwodnej części o 20°, co sprzyjało przemieszczeniu się rozdrobnionej kry wzdłuż burt, tym samym ułatwiając dalsze przesuwanie się lodołamacza. *Jer-*

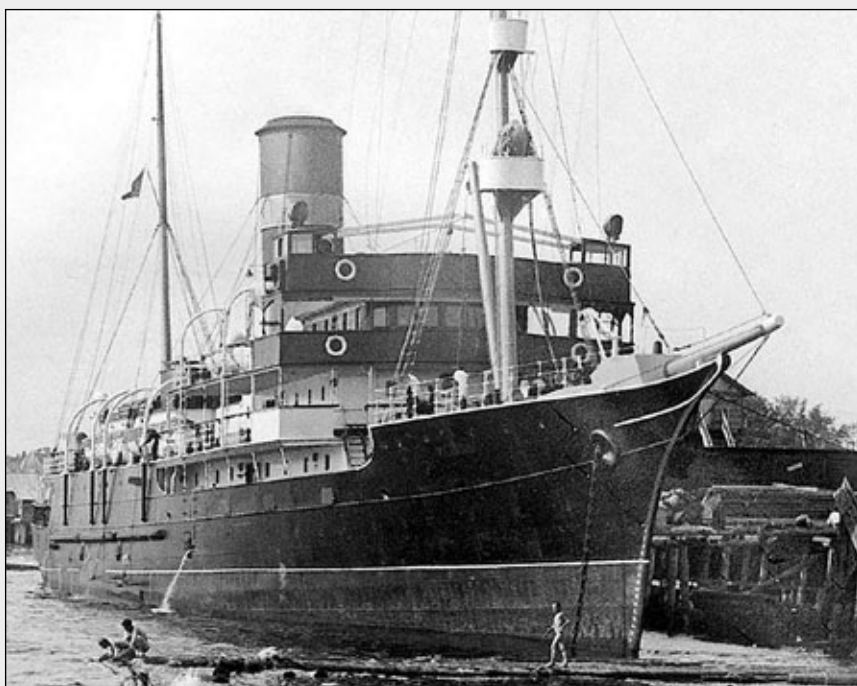
mak z powodzeniem pracował na Bałtyku i na wodach Arktyki do 1963 roku. Rozwiązania techniczne, zastosowane w zaprojektowanej konstrukcji lodołamacza, okazały się do tego stopnia udane, że posłużyły jako wzorzec dla projektów kolejnych lodołamaczy w ciągu następnych dziesięcioleci. Dzieje służby *Jermaka* zostaną szczegółowo opisane w kolejnych częściach tego artykułu.

Na równi z lodołamaczami w tym czasie wykorzystywano także tzw. „ledoriezy”, jednostki z silnymi wzmocnieniami konstrukcji kadłuba które przeznaczano do pracy na częściowo już rozbitym i słabo zespolonym lodzie. Statki pokonywały opór lodu napierając i naciskając na niego swym bardzo wzmocnionym dziobem, który powodował rozsuniecie się kry na boki, przez co powstawała wolna rynna wodna. Charakterystyczną cechą kadłubów takich statków było lekkie wznoszenie dziobu i rufy, jak również nachylenie burt statku i ostre dziobowe rozejścia się linii wodnej. Przykładem takiego typu statków jest zbudowany w 1909 roku w Wielkiej Brytanii *Fiedor Litke* (wymiary 76 x 14,5 x 5 m, 4850 ton wyporności, prędkość – powyżej 14 węzłów). Przy swoich możliwościach „ledoriezy” znacznie ustępują lodołamaczom pod względem możliwości kruszenia lodu, a obecnie już nie są budowane i eksploatowane.

Lodołamacze w toku I wojny światowej i wojny domowej

Kolejnym wstrząsem, który wpłynął na rozwój floty lodołamaczy Rosji, były wydarzenia pierwszej wojny światowej. Wyjścia z Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego blokowały flocie rosyjskiej Niemcy i Turcja. Z tego powodu bardzo ważne dla utrzymania wymiany zagranicznej, łącznie z swobodnym przewozem ładunków typowo wojskowych było zapewnienie żeglugi z portów Dalekiej Północy i Dalekiego Wschodu. Szczególnie ważny był leżący u ujścia Północnej Dwiny port w Archangielsku, do którego szlak żeglutowy przebiegał przez zamarzające na okres 4-6 miesięcy w roku wody Morza Białego (w 1913 roku na ten port przypadało raptem 2% całości obrotów towarami wszystkich rosyjskich portów morskich). Dlatego też rząd carski musiał jak najszybciej dokonać zakupu kilku lodołamaczy za granicą.

Do 1917 roku Rosja kupiła 6 morskich i 7 portowych lodołamaczy. Jako pierwszym z nich został nabyty w 1914 roku w Kanadzie, „ledoriez” *Earl Gray*, przemianowany na *Kanada*. We flocie radzieckiej nosił on od 15.05.1920 r. nazwę *Trietij Internacjonal* a od roku 1928



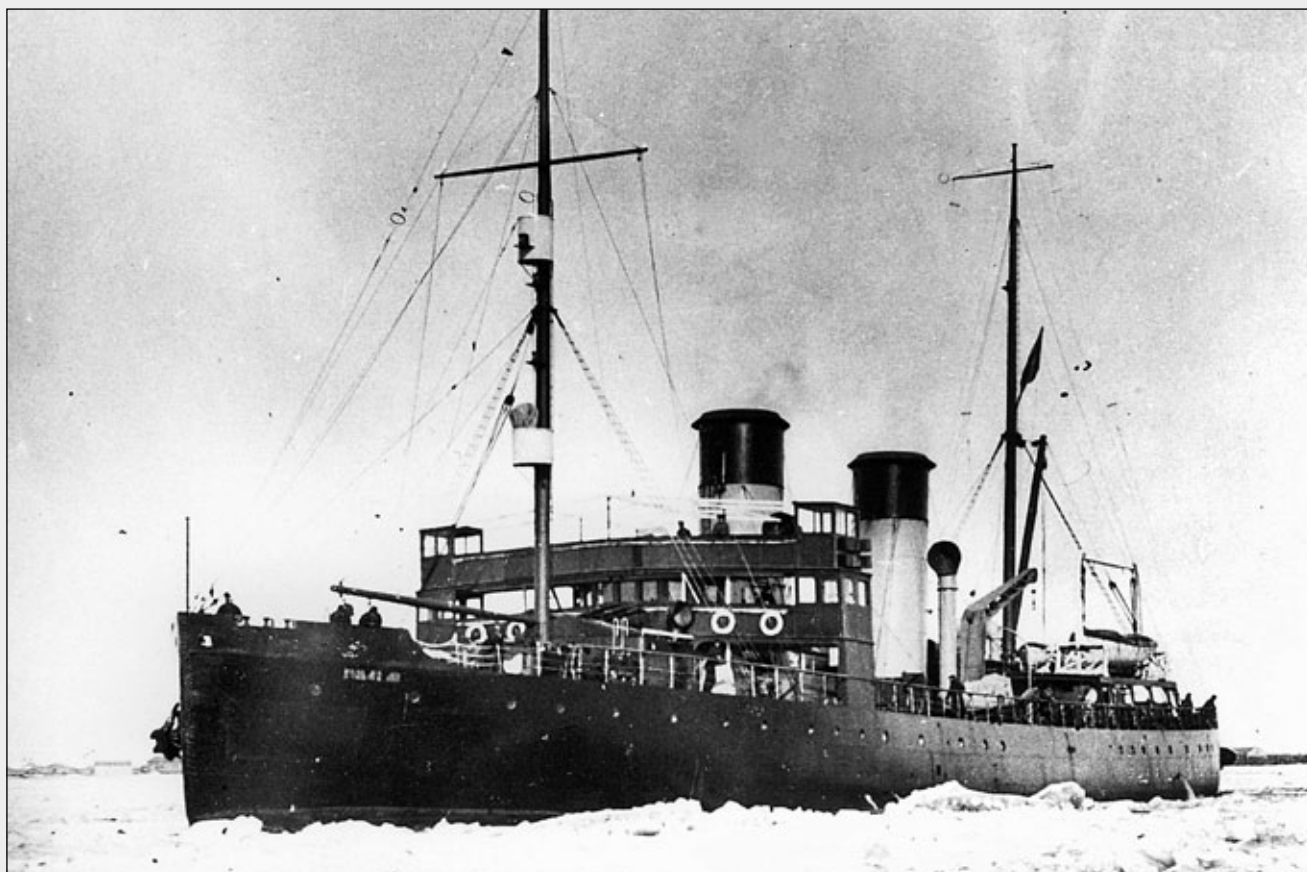
Natomiast klasę ledoriezów, czyli jednostek służących do usuwania pokruszonego lodu z toru wodnego, prezentuje *Kanada* zakupiony w Kanadzie. Fot. Archiwum „Gangut”

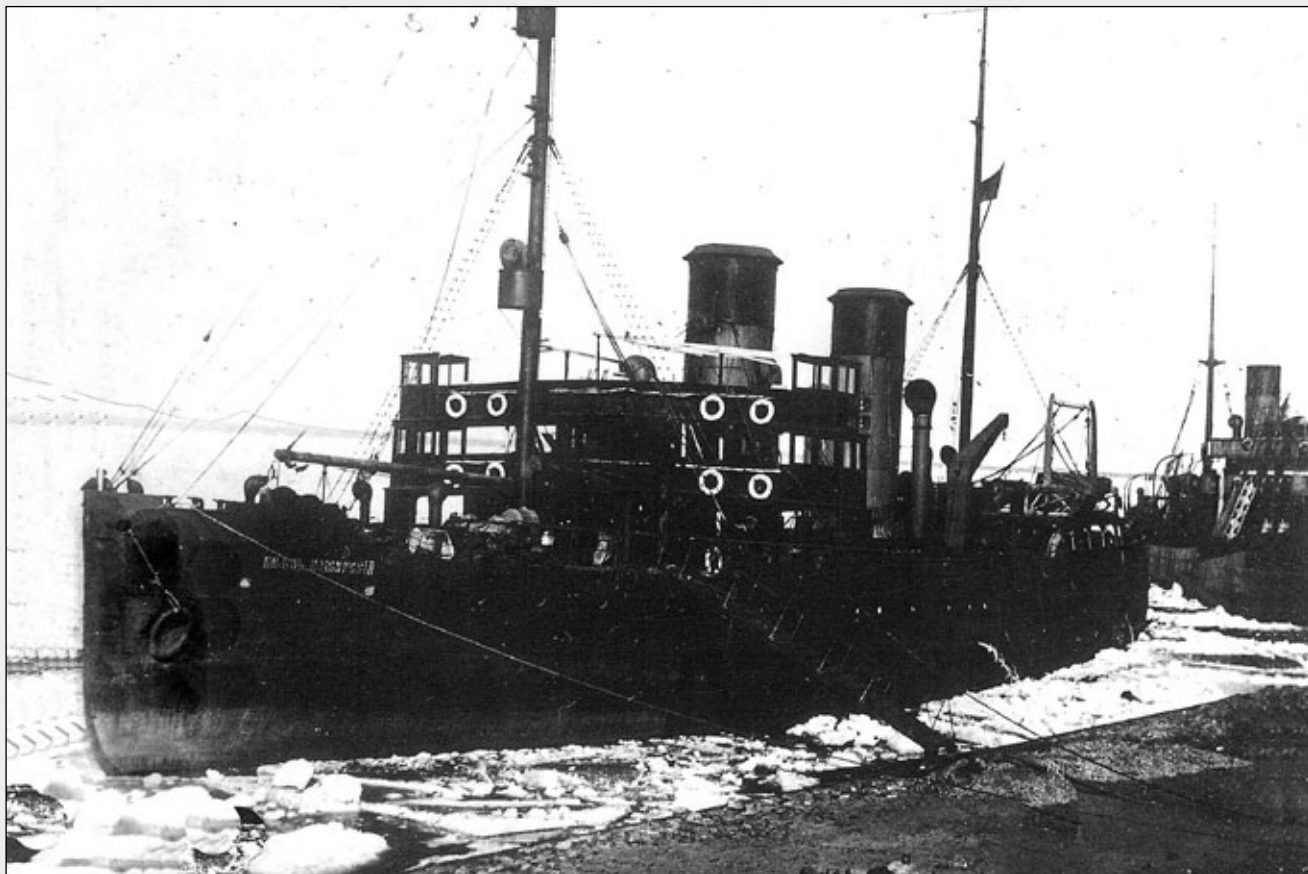
do końca służby *Fiedor Litke*. Po przybyciu do Archangielska 9 października, jednostka natychmiast przystąpiła do kruszenia lodu, przedłużając nawigację na tych wodach do początku stycz-

nia 1915 roku (jego pracę przerwała awaria i konieczność naprawy w stoczni) i przeprowadzając przez rozkruszony lód 146 statków. W 1915 roku także w Kanadzie został kupiony lodołamacz

Lodołamacz *Kozma Minin* zbudowany został w Wielkiej Brytanii.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik



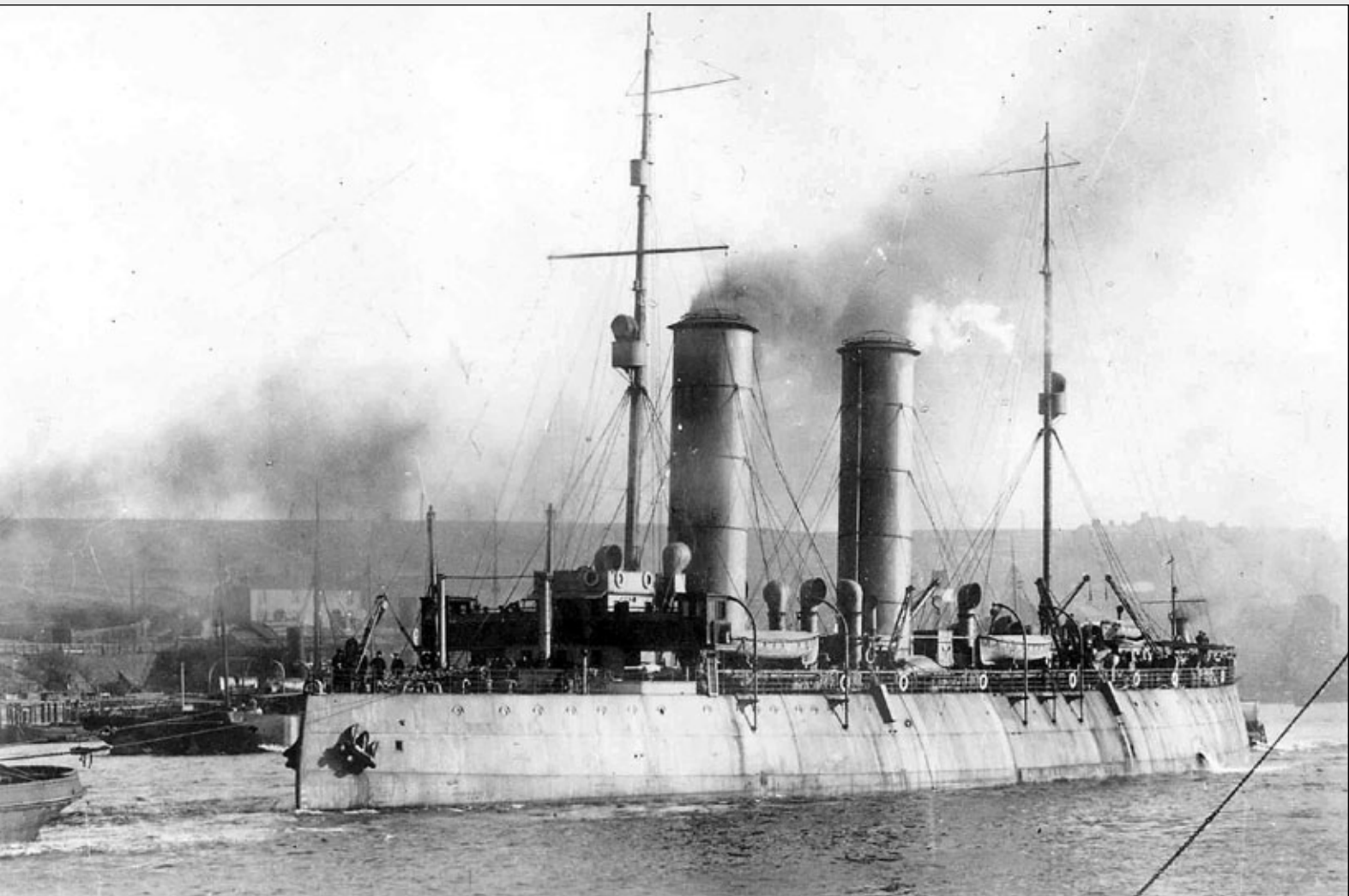


Lodołamacz Książ Pożarskij, jednostka bliźniacza Kozmy Minina.

Fot. Aleksandr Mitrofanov

Największym i najsilniejszym lodołamaczem zbudowanym w Wielkiej Brytanii był Swiatogor. Tutaj sfotografowany jeszcze na wodach brytyjskich, widoczne działo na wysokości pomostu.

Fot.. zbiory Siergiej Bałakin



Minto, który otrzymał nazwę *Iwan Susanin*. W 1915 roku w Wielkiej Brytanii, w stoczni Swan Hunter w Wallsend on Tyne zostały zamówione lodołamacze, którym nadano imiona rosyjskich bohaterów narodowych: *Ilja Muromiec* (2461 ton, 2 śruby napędowe, 6 kotłów, 14 węzłów, zasięg przy prędkości ekonomicznej 2300 mil), *Kozma Minin* i *Kniaź Pożarskij* (4600 ton, wymiary 75,6 x 17,4 x 8,4 m, 3 śruby napędowe, w tym 1 dziobowa, 6 kotłów, 14 węzłów, załoga 149 ludzi, zasięg przy prędkości ekonomicznej 4500 mil morskich), zaś w stoczni Armstrong w Newcastle – *Swiatoj Aleksandr Newskij* (5600 ton, wymiary 85,6 x 19,5 x 6,24 metrów, 3 śruby napędowe, 16 węzłów) i *Swiatogor* (10 620 ton, wymiary 98,5 x 21,6 x 9,1 metrów, 3 śruby napędowe, 15 węzłów). W Kanadzie udało się także zakupić lodołamacz *J.D. Hazen*, który otrzymał imię *Mikula Seljaninowicz*. Lodołamacz *Ilja Muromiec* często bywa mylony z jednostką która nosiła tę samą nazwę, lecz była znacznie mniejsza i pracowała jako lodołamacz w porcie we Władywostoku, a została zbudowana razem z *Dobrynia Nikiticz* w stoczni w Szanghaju (Chiny) i w 1916 roku włączona w skład Floty Syberyjskiej. W 1922 roku białogwardziści uprowadzili wspomniany lodołamacz za granicę. Jego bliźniacza jednostka do końca lat 50-tych służyła w składzie radzieckiej floty na Dalekim Wschodzie.

Do lipca 1917 roku zbudowane w Wielkiej Brytanii i Kanadzie lodołamacze, z wyjątkiem *Swiatoj Aleksandr Newskij* przybyły do Archangielska. Ten ostatni został bowiem przejęty przez stronę brytyjską i wszedł w skład jej floty pod nazwą *Alexander*. Dopiero w 1921 roku rządowi radzieckiemu udało się dopiąć zwrotu tego lodołamacza do Rosji Radzieckiej, gdzie przemianowano go na *Lenin* (w 1958 roku nazwę zmieniono na *Władimir Iljicz*, bowiem jego dotychczasową otrzymał pierwszy na świecie lodołamacz atomowy).

Ważną rolę odgrywała w tym czasie rosyjska flotylla lodołamaczy na Bałtyku. W czasie pierwszej wojny światowej jej podstawowym zadaniem było zabezpieczenie działalności marynarki wojennej, która bazowała w zamarzających portach (z wyjątkiem Libawy). Najpotężniejszą z jednostek (po *Jermaku*) był zbudowany w 1914 roku w stoczni

Dla obsługi wód przybrzeżnych budowano mniejsze lodołamacze, jak widoczny tutaj *Ledokol 3*, przeznaczony do prac na wodach Morza Azowskiego.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik



Z kolei lodołamacz *Mikula Seljanowicz* nabyty w Kanadzie. Fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov





Lodołamacze fińskie prezentuje natomiast widoczny tutaj *Murtaja*.

Fot. Archiwum „Gangut”

szczecińskiej (Niemcy) lodołamacz *Car Michaił Fiedorowicz* (3600 ton, wymiary 73,8 x 17,1 x 7,2 metrów, 5880 KM, 14,5 węzłów). Wspomniana jednostka w toku swej służby zmieniała czterokrotnie banderę państwową, a aż pięć razy nazwę. Obecnie ten zasłużony statek jako *Suur Tõll* jest eksponatem muzeum morskiego w Tallinie (Estonia).

Kilka lodołamaczy powstało na zamówienie fińskich zarządu celnego oraz służby pilotażu i latarni morskich (trzeba pamiętać, że w tym czasie Finlandia stanowiła część imperium rosyjskiego). Były to: *Tarmo* (1907 rok, 2300 ton, 13,5 węzłów), *Apu* (1899 rok, 1200 ton, 12 węzłów), *Sampo* (1898 rok, 1850 ton, 12 węzłów), *Murtaja* (1890 rok, 900 ton, 12,5 węzłów). Oprócz tego, na wszystkich morskich akwenach działały portowe lodołamacze, które należały do różnych cywilnych i wojskowych urzędów Imperium Rosyjskiego.

Po wybuchu działań wojennych większość lodołamaczy została zmobilizowana, uzbrojona i włączona w skład Floty Bałtyckiej i Czarnomorskiej, a także Floty Syberyjskiej oraz Floty Północnego Oceanu Lodowatego biorąc czynny udział w działaniach morskich pierwszej wojny światowej i późniejszej wojny domowej. Szczególną kartą tego okresu był udział w tzw. Lodowym Marszu Floty Bałtyckiej lodołamaczy *Jermak* i *Wołyniec* (dawny *Car Michaił Fiedorowicz*), *Tarmo* oraz kilku lodołamaczy portowych. Do początku 1918 roku w składzie Floty Bałtyckiej znajdowały się 4 okręty liniowe, 9 krążowników, 3 stare pancerniki, 17 kontrtorpedowców, 45 torpedowców, 26 okrętów podwodnych, 5 kanonierek, 23 okrętów

minowych, 110 kutrów strażniczych, 89 trałowców, 70 transportowców, 16 lodołamaczy i ponad 100 różnych pomocniczych jednostek. Podstawowa część tej floty znajdowała się w jej głównej bazie – Helsingforsie (Helsinki), a drugi znaczny zespół okrętów bazował w Rewlu (Tallin). Niewielkie zgrupowanie jednostek, głównie okrętów podwodnych, kutrów strażniczych i trałowców było stacjonowało w bazie Hanko, a kolejna mniejsza grupa okrętów znajdowała się w okręgu Abo-Aland (szw. Åbo, obecnie fin. Turku).

W lutym-marcu 1918 roku, warunki w miejscach dotychczasowego bazowania rosyjskiej floty w portach Zatoki Fińskiej poważnie się skomplikowały. Bardzo groźna sytuacja powstała w Rewlu, bowiem oddziały niemieckiego korpusu północnego von der Goltza zbliżyła się około 22 lutego do tamtejszej bazy rosyjskiej floty. Miasto, port i baza zostały bezpośrednio zagrożone przez Niemców. Niebezpieczeństwo pojawiło się także dla okrętów rosyjskich stacjonujących w Helsingforsie (Finlandia). Już pod koniec stycznia 1918 roku rozpoczęło się tam kontrrewolucyjne powstanie Finów przeciwko bolszewikom, które się nieustannie rozprzestrzeniało. W marcu rząd fiński zawarł porozumienie ze stroną niemiecką, w efekcie, którego Finowie otrzymali od Niemców broń, przejmując ostatecznie kontrolę nad prawie całym terytorium Finlandii, jak również położonymi w Zatoce Fińskiej wyspami Hogland (ros. Gogland, fin. Suursaari; szw.: Hogland, est. Suursaar, nm. Hochland), Lavansaari (ros. Moszcznyj) i Sommers (fin. Someri, szw. Somma-

rö). Niemiecka eskadra składająca się z 3 okrętów liniowych, kilku krążowników, zespół trałowców, lodołamacza i 17 transportowców, z liczącymi około 12 tysięcy żołnierzy oddziałami na pokładach, pojawiła się na początku marca w rejonie Wysp Alandzkich, by wysadzić desant w portach Finlandii.

Zgodnie z podpisanym 3 marca 1918 roku w Brześciu nad Bugiem traktatowi pokojowemu, Rosja Radziecka powinna przeprowadzić swoje okręty wojenne do portów rosyjskich lub rozbroić je. Niemcy i Finowie, licząc na to, że rosyjskie okręty wojenne

nie będą w stanie pokonać skutej lodem Zatoki Fińskiej, zamierzali je przejąć.

17 lutego do bazy w Rewlu został skierowany rozkaz z Dowództwa Floty Bałtyckiej by natychmiast zacząć ewakuację do Helsingforsu wszystkich okrętów podwodnych, ich baz pływających, jednostek pomocniczych, oprócz transportowców, przeznaczonych dla późniejszej ewakuacji mienia. 19 lutego lodołamacz *Jermak* odholował do Helsingforsu dwa okręty podwodne i dwa transportowce. Przez trzy kolejne dni lodołamacz *Wołyniec* doprowadził na holu do Helsingforsu kolejne dwa okręty podwodne i dwa transportowce z mieniem wojskowym.

Wybór Helsingforsu jako punktu etapowego przebazowania wynikał z faktu, że ewakuacja okrętów do tej bazy zajęłaby mniej czasu niż ich odprowadzenie do Kronsztadu, wymagająca poza tym zaangażowania prawie wszystkich lodołamaczy, które w każdej chwili mogły być potrzebne także w Helsingforsie. „Centrobalt” zarządził 20 lutego przygotowanie wszystkie okręty znajdujące się w bazie w Helsingforsie do wyjścia w morze, a następnie ewakuacji do Kronsztadu.

Zespół okrętów bazujących w Rewlu, w trudnych warunkach lodowych, korzystając z pomocy lodołamaczy, przeszedł 5 marca osiągnął Helsingfors. 12 marca 1918 roku z tej bazy do Kronsztadu wyszedł pierwszy zespół okrętów w składzie którego znalazły się okręty liniowe *Pietropawłowski*, *Gangut*, *Sevastopol*, *Połtawa* i krążowniki *Riurik*, *Admirał Makarow*, *Bogatyr*. Ich trasę oczyszczały z lodu, lodołamacze *Jermak* i *Wołyniec*.

Przygotowanie pierwszego zespołu do wyjścia zakończono wieczorem 11 marca. Następnego dnia w około godziny 14:00 lodołamacz *Jermak* pod flagą dowódcy 1. Brygady okrętów liniowych podniósł kotwicę i oczyściwszy wyjście z portu, wziął kurs na południe. Za lodołamaczem, pokonując lód w kanale portowym zaczęły powoli ustawiać się w kilwaterze lodołamacza w szyku torowym pozostałe okręty. Szyk prowadził *Gangut*, a za nim podążały *Poltawa*, *Sewastopol* i *Pietropawłowsk*, w dalszej kolejności krążowniki *Admirał Makarow*, *Bogatyri* i *Riurik*. Ze względu na spore zalodzenie zatoki i braku efektywnych środków zwiadowczych, poruszać można się było jedynie w ciągu dnia, zatrzymanie zespołu z nastaniem ciemności. W związku z tym, około godziny 19:00 okręty stanęły zamierzając przecze-kać do poranka następnego dnia. Około godziny 06:00 13 marca *Jermak* uwolnił okręty od lodu, który skuł je w czasie nocy, po czym zespół floty rosyjskiej ponownie ruszył do portu przeznaczenia.

Surowe warunki panujące na morzu zmusiły zespół rosyjski do zmian w szyku, na czoło kolumny, w linii wodnej za

Jermakiem i *Wołyniem*, wyszedł *Riurik*, za którym znalazł się *Pietropawłowsk*, z uszkodzoną częścią dziobową, grożącą zalaniem niektórych przedziałów jednostki. Cały dzień zespół poruszał się ze zmienną prędkością i kursem, przedzierając się przez zwarty lód (miejscami dochodzący do 60 cm grubości), by zatrzymać się dopiero o godz. 20:00, po dotarciu na trawers latarni morskiej przy południowy cyplu wyspy Hogland, gdzie pozostał na noc.

14 marca warunki na morzu jeszcze się pogorszyły. Po krótkim czasie od momentu wyruszenia w drogę, krążownik pancerny *Riurik* został zablokowany przez zwały lodu. Uwolnić krążownik udało się tylko za pomocą lodołamacza *Jermak*, któremu wkrótce przypadło w udziale uwalnianie „innego więźnia lodów” – okrętu liniowego *Gangut*. Na szczęście, obu okrętom udało się uniknąć uszkodzeń, lecz główne przeszkody były jeszcze na przed rosyjskim zespołem. Następnego dnia, 15 marca flotylla napotkała na swojej drodze jeszcze grubszy lód, wobec którego bezsilnym okazał się nawet lodołamacz *Jermak* – najpotężniejsza tego typu jednostka w całej

flotylli. Aby się przebić przez gęste pola lodowe zdecydowano się utworzyć z *Jermaka* i *Wołynia* tandem. Poruszały się one, gęsiego, jeden za drugim, wspólnie próbując przełamać zapory lodowe. Lodołamacze ostro pracując swoimi maszynami, powoli przeciskały się naprzód.

Po upływie zaledwie 20 minut, pojawiła się gęsta mgła zmuszając zespół do ponownego zatrzymania się. Przejście przez wody Zatoki Fińskiej przedłużało się do 4 godzin i przed wieczorem okręty osiągnęły rejon wyspy Seskär (Seiskaari). Równie trudny był i następny dzień. Już po godzinie lodołamacz *Wołyniec* ponownie musiał zostać wzięty na hol przez *Jermaka*, by pracować wspólnie przy przełamaniu lodu. Okazało się jednak, że w przebitej rynnie wodnej lód się zatrzymał i zablokował trzy okręty, w tym krążownik pancerny *Riurik*. Na pomoc tym jednostkom wysłany został *Wołyniec*, który z trudem zdołał uwolnić zablokowane jednostki. W tym dniu podobna sytuacja powtórzyła się jeszcze nieraz, lecz w dniu 16 marca do godziny 19:00, rosyjskiej flotylli udało się wyjść na trawers latarni morskiej przylądka Szepielewskiego.

Krążownik pancerny *Riurik* uwalniany z lodowej pułapki przez *Jermaka*.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik





Evakuacja grupy okrętów podwodnych, torpedowców i transportowców z Helsingforsu do Kronsztadu.

Fot. zbiory Anatolij Odajnik

17 marca o godzinie 11:30 lodołamacz *Jermak* jako pierwszy osiągnął rejon wielkiej redy portu kronsztadzkiego i rozpoczął kruszyć na niej lód, by umożliwić pozostałym jednostkom bezpieczne rzucenie kotwicy. Przed wieczorem cały zespół znalazł się w porcie, gdzie załogi uzyskały możliwość udania się na długo oczekiwany odpoczynek. Dla marynarzy *Jermaka* i krążownika pancernego *Riurik* nie trwał on jednak długo. Już 25 marca lodołamacz musiał ponownie wyjść do Helsingforsu, by umożliwić przejście przez wody zatoki drugiemu zespołowi okrętów rosyjskich, które kończyły przygotowanie do wyjścia w morze.

Potężny lód na wodach zatoki poważnie przeszkadzał także w toku tej operacji. Przygotowanie do wyjścia w morze skomplikował fakt, że lodołamacze *Wolyniec* i *Tarmo* zostały opanowane przez Finów i uprowadzone do Rewla. Nad ranem 29 marca *Jermak* ledwo zdołał osiągnąć wyspę Lavansaari, gdzie o godzinie 18:40. został ostrzelany przez fińską baterię nadbrzeżną. Zmienił jednak kurs i wyszedł poza zasięg jej ognia a następnie kontynuował swój rejs, lecz ostatecznie został zablokowany przez zwały lodu, które zmusiły lodołamacza do zastopowania. Po upływie doby udało się jednostce uwolnić z tej lodowej pułapki. *Jermak* został ponownie ostrzelany, tym raz przez lodołamacz *Tarmo*, przechwy-

cony przez siły fińskie. Chociaż ogień okazał się nieefektywny, to jednak zmusił on *Jermaka* do zawrócenia z trasy, bowiem lodołamacz prawie nie posiadał on żadnego uzbrojenia obronnego.

W nocy z 2 na 3 kwietnia eskadra niemiecka wysadziła desant na terytorium Finlandii w rejonie Hanko. Groźba utraty okrętów, które pozostawały w bazach fińskich zmusiła Morski Sztab Generalny do przyspieszenia ich ewakuację. 4 kwietnia wyruszył z Helsingforsu do Kronsztadu drugi zespół, składający się z pancerników *Riespublika* (eks-*Impierator Pawieł I*), *Andriej Pierwozwannyj*, krążowników *Oleg*, *Bajan* i okrętów podwodnych *Tur*, *Tigr* i *Rys*. W odróżnieniu od pierwszego zespołu, ich przejście zabezpieczały tylko portowe lodołamacze *Silacz* i *Gorod Rewel*, które z trudem przebijały drogę przez potężne zwały lodu. Okręt podwodny *Rys* został uszkodzony przez lód i zawrócił do Helsingforsu. Lodołamacze, które towarzyszyły zespołowi, holowały równocześnie okręty podwodne, dlatego faktycznie funkcję lodołamacza pełnił pancernik *Andriej Pierwozwannyj*. 7 kwietnia okręty osiągnęły trawers latarni morskiej na wyspie Rodsher, gdzie napotkały one na tak potężne zwały lodu, że dalszy marsz do Kronsztadu okazał się niemożliwy. Koniecznym stało się zatrzymanie zespołu i oczekiwanie na pomoc.

5 kwietnia na pomoc temu zespołowi z Kronsztadu ponownie wyszedł *Jermak*. Sądząc, że przeciwnik chyba nie zrezygnuje z powtórnych prób zdobycia lub zniszczenia potężnego lodołamacza Floty Bałtyckiej, zdecydowano się wysłać go w towarzystwie okrętu posiadającego dostatecznie silną artylerię. Wybór padł na krążownik pancerny *Riurik* – w tym momencie najlepiej przygotowaną do walki i najmniej uszkodzoną jednostkę bojową, która uczestniczyła w poprzedniej operacji.

Warunki na morzu okazały się jeszcze bardziej skomplikowane. Wiosenne zmiany i przemieszczanie się lodu wywołały powstanie licznych torosów, przez które czasami nie potrafił przejść nawet *Jermak*. Przez dwie doby rejsu okręty zdołały osiągnąć rejon wyspy Lavansaari, gdzie około godziny 10:40 został ostrzelany przez baterię dział kal. 152 mm, która oddała w stronę rosyjskich okrętów 10-12 salw, w większości niedolotów. Po tej osobliwej demonstracji ze strony sił na wyspie, nadano z niej radiem żądanie: „*Riurik ma natychmiast zawrócić do Kronsztadu, inaczej ponownie zostanie otwarty ogień z wszystkich dział.*”

Związanym postanowieniami podpisanego przez Rosję Radziecką Traktatu Brzeskiego rosyjskim marynarzom pozostawało jedynie z wszystkich sił „nie poddawać się tej prowokacji”. Nie odpo-

wiadając na ogień, krążownik i lodołamacz obeszły Lavansaari wychodząc poza zasięg ognia baterii artylerii nadbrzeżnej, by następnie kontynuować marsz w stronę miejsca postoju drugiego zespołu ewakuowanych okrętów. Około godziny 21:00 sygnaliście *Riurika* udało się zlokalizować okręty wśród torosów, ale podjęta przez *Jermaka* próba przebicia się do nich, ze względu na zapadające ciemności, nie powiodła się i około godziny 23:00 oba okręty zatrzymały się na nocny postój u północnego krańca wyspy Hogland.

Rano 8 kwietnia *Jermak* rozbił wreszcie lód i uwolniwszy okręty, poprowadził je na wschód. Powrotny rejs do Kronsztadu okazał się jednak nie mniej trudny. To jeden, to drugi okręt grzęzł w lodach, poważnie opóźniając marsz. Pozostały odcinek drogi do bazy udało się pokonać bez strat i w południe 10 kwietnia wszystkie okręty pomyślnie osiągnęły Kronsztad. Także sukcesem zakończyła się ewakuacja z Helsingforsu jednostek ostatniego, trzeciego, zespołu bojowego, do którego włączone zostały okręty podwodne, kontrtorpedowce, okręty strażnicze i dozorców oraz transportowce. Ich ewakuacja rozpoczęła się 7 kwietnia i trwała 16 dni, w czasie, których do Kronsztadu bez strat dotarło łącznie 167 jednostek.

Trzeci zespół, najliczniejszy, liczący ponad 160 jednostek, był podzielony na cztery grupy. Pierwsza grupa, złożona z 8 okrętów podwodnych, osłanianych przez dwa parowce ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, *Jastrieb* i *Ruslan* wyszła w morze 7 kwietnia, lecz w drodze utknęła w torosach na wysokości Kotki. Po czterech dniach postoju w lodach okręty zostały tam dognane przez drugą grupę, złożoną z 2 okrętów podwodnych, 5 torpedowców, 5 transportowców i bazy okrętów podwodnych, która wyszła z Helsingforsu 9 kwietnia. Wszystkie okręty tego zespołu poruszały się torem wodnym w skierach w nadzwyczaj złych warunkach załadowania zatoki. Wczesnym rankiem 11 kwietnia z Helsingforsu wyszła duża grupa trzeciego zespołu (około 100 jednostek) z dowództwem floty na pokładzie, a w ciągu tego samego dnia, jeszcze grupa torpedowców. Kontrtorpedowiec *Mietkij* przechodził w porcie remont kapitalny i posiadał rozebrane maszyny, wobec czego pogodzono się już z myślą o jego pozostawieniu i internowaniu. Po takiej właśnie decyzji dowództwa, mechanicy w krótkim czasie zdołali złożyć jedną z maszyn i kontrtorpedowiec

ruszył w drogę do Kronsztadu. Trzeci zespół wspierały lodołamacze *Jermak*, *Gorod Rewel*¹, *Silacz*, *Ruslan* i *Jastrieb*. Okręty i statki zespołu dotarły do Kronsztadu 22 kwietnia 1918 roku.

Po wyjściu trzeciego zespołu okrętów z Helsingforsu, w bazie pozostało jeszcze 38 jednostek pod radziecką banderą, 10 noszących znaki Czerwonego Krzyża oraz 38 statków handlowych. 10 kwietnia port w Sveaborgu (fin. Suomenlinna – twierdza w Helsinkach, położona na grupie sześciu wysp niedaleko brzegu), zajęły wojska fińskie, a trzy dni po tym wydarzeniu na formalnie „zaproszenie” władz fińskich do portu weszła niemiecka eskadra wojenna. W początkach maja Niemcy byli zmuszeni na żądanie rządu bolszewickiego wypuścić z Helsingforsu 8 torpedowców, 3 transportowce, stawiacz min, jednostki ratownicze oraz 2 jednostki pomocnicze, a miesiąc później także jeszcze okręt szkolny *Pamjat’ Azowa* i kilka innych jednostek. Przebazowanie okrętów i statków Floty Bałtyckiej zakończyło się powodzeniem. W rezultacie tego tzw. Lodowego Marszu Floty Bałtyckiej udało się uchronić przed utratą 226 okrętów wojennych i transportowców.

Lodołamacze Floty Północnego Oceanu Lodowego także dostały się w wir wojny domowej i obcej interwencji. Po Wielkiej Rewolucji Październikowej, w związku z wycofaniem się Republiki Radzieckiej z wojny, północ Rosji straciła na znaczeniu militarnym i gospodarczym. Nie wychodziły stamtąd, ani też nie docierały żadne transporty od dawnych sojuszników, jednak wkrótce ten region stał się również widownią zażartych walk wojny domowej. Do tego czasu Brytyjczycy na trwałe usadowili się na rosyjskiej Północy. Nawet po rewolucji październikowej i podpisaniu rosyjsko-niemieckiego traktatu pokojowego w Brześciu Litewskim, Brytyjczycy nie zdecydowali się opuścić zajęte tam wcześniej terytoria¹. Brytyjczycy i inni dawni sojusznicy carskiej Rosji z okresu pierwszej wojny światowej nie byli jedynymi wrogami młodej republiki radzieckiej na Dalekiej Północy.

W marcu 1918 roku pojawiły się w tym rejonie siły fińskie. Finowie zamierzali przejąć kontrolę nad koleją murmańską, a następnie nad całą Karielią i Murmanem. W walkach na powstałym froncie wziął udział lodołamacz *Mikula Sejaninowicz*. 6 kwietnia lodołamacz przybył z Archangielska i podszedł do wyspy Rombak. Gruby i mocny lód nie pozwolił przejść dalej,

do wyspy Popowa (Kiem). Dlatego też zdecydowano się na wysadzenie z pokładu lodołamacza oddziału partyzackiego, który przeszedł po lodzie do swojego rejonu działania. Następnego dnia do lodołamacza podeszły sanie, na które przeładowano broń i amunicję. Ogień artyleryjski lodołamacza *Mikula Sejaninowicza* zmusił siły fińskie do wycofania się.

Tymczasem sytuacja polityczna na Dalekiej Północy skomplikowała się jeszcze bardziej. 30 czerwca kontrrewolucyjnie nastawiona Krajowa Rada Murmańska ogłosiła o swoim zerwaniu z bolszewikami. Pierwszego sierpnia do położonej u ujścia rzeki Północna Dwi-na, wyspy Mudjug, podeszły brytyjskie okręty, których wodnosamoloty, uciszyły baterie artylerii nadbrzeżnej, otwierając w ten sposób brytyjskim wojskom interwencyjnym swobodny dostęp do portu w Archangielsku. Próba zagrozenia im drogi przez zatopienie na torze wodnym lodołamaczy *Swiatogor*, *Mikula Sejaninowicz* i stawiacza min *Ussuri*, zakończyła się niepowodzeniem i stratą jednostek ze względu na zdradę dowódcy floty N.E. Wikorsta.

Władze radzieckie musiały opuścić Archangielsk i 2 sierpnia wylądował tam francusko-brytyjski desant, do którego później dołączyły także siły amerykańskie. W Archangielsku został utworzony Rząd Tymczasowy Kraju Północnego. Biali podnieśli z dna zatopione lodołamacze i 5 sierpnia wraz z innymi okrętami Floty Północnego Oceanu Lodowego przekazali je Brytyjczykom „w czasowe użytkowanie” pod pretekstem pomocy w walce przeciw wspólnemu wrogowi, czyli siłom niemieckim.

Znaczna część tych rosyjskich okrętów nie została jednak zwrócona stronie rosyjskiej. Na tych okrętach, wbrew wcześniejszym porozumieniom, zostały podniesione brytyjskie lub francuskie bandery. Okręty, które zostały ostatecznie zwrócone przez siły interwencyjne, znajdowały się w żalonym stanie. Jesienią 1918 roku na remont do Wielkiej Brytanii przeszedł lodołamacz *Mikula Sejaninowicz*. Wkrótce Brytyjczycy przekazali go Francuzom, którzy podnie-

1. Po podpisaniu traktatu pokojowego z Rosją Radziecką w Brześciu Litewskim, niemiecki sztab generalny rozważał krótko pomysł wspólnej z bolszewikami akcji mającej na celu „wyrzucenie” interwentów z Murmańska i Archangielska. Operacja miała nosić kryptonim „Schlußseisen”, który następnie przeniesiono na wsparcie militarne młodej republiki fińskiej. W przyszłości będzie o tym artykuł w „Okrętach Wojennych” (przyp. red.)

śli na nim swoją banderę. Jesienią 1919 roku pod banderą brytyjską pływały lodołamacze *Swiatoj Aleksandr Newskij* i *Swiatogor*. Tylko te jednostki, które trafiły do stoczni remontowych w Wielkiej Brytanii, a były to lodołamacze *Kniaź Pożarskij*, *Kozma Minin* i *Kanada* pozostały pod rosyjską banderą. Wśród dowództwa białych nie było żadnej pewności, że i te lodołamacze nie zostaną przejęte przez Brytyjczyków. 13 września 1919 roku szef rządu Kraju Północnego, generał Miller telegrafował do rosyjskiego ambasadora w Paryżu: „*Jak najszybsze przekazanie wszystkich lodołamaczy w rosyjskie ręce jest po prostu niezbędne i proszę Was, aby nie ustawać w swych naleganiach na angielski i francuski rząd*”. 23 września Miller otrzymał z Paryża pozytywny telegram: „*Trzy lodołamacze Kanada, Pożarskij i Minin będą gotowe na początku października i przejdą do Północnej Rosji, lecz będą tam pozostawać pod angielską kontrolą, tak by nie dostały się w ręce bolszewików*”.

27 września wojska brytyjskie ewakuowały się z Archangielska. Dni kontrrewolucji na północy Rosji były policzone. 19 lutego 1920 roku jej kierownictwo wraz z oddziałami swojej armii i uchodźcami ewakuowało się do Norwegii na lodołamaczu *Minin* i patrolowcu *Jarosławna*. W pogoń za nimi wysłano „ledoriez” *Kanada*. Po dwudniowym pościgu i krótkiej wymianie

ognia *Mininowi* udało się oderwać od prześladowcy, a *Jarosławnę* odprowadzono jako przyz. Pozostałe okręty i statki przeszły na stronę bolszewików. 21 lutego Armia Czerwona weszła do Archangielska.

Dla organizacji radzieckich sił morskich na Dalekiej Północy dowództwu Armii Czerwonej musiało sięgnąć i wykorzystać najbardziej przydatne z pozostawionych jednostek, w tym również lodołamacze. Zostały one włączone w skład sił morskich Północnego Morza w charakterze krążowników pomocniczych pod nowymi nazwami: lodołamacz *Iwan Susanin* stał się *Lejtenant Drejer*, *Kniaź Pożarskij* otrzymał nazwę *Lejtenant Szmidt*, zaś *Kanada* weszła do służby teraz pod nową nazwą *Trietij Internacjonal*. Po zakończeniu wojny domowej lodołamacze powróciły do składu floty handlowej ZSRR.

Ilja Muromiec na początku 1920 roku został uprowadzony przez wycofujących się białogwardystów najpierw do Francji, a następnie na Morze Czarne. W listopadzie 1920 roku brał udział w ewakuacji armii generała Wrangla z Krymu, a następnie do 1922 roku znajdował się w Bizercie, w składzie stacjonującej tam białej eskadry. Zarekwirowany przez Francuzów na poczet kosztów utrzymania rosyjskiej eskadry, został w latach 1928-1929 przebudowany na stawiacz min *Pollux*, uzbrojony w 4 działa

100 mm, 2 działa 37 mm, z możliwością zabierania na pokład 234 min. Po podpisaniu rozejmu pomiędzy Francją i Niemcami okręt został przechwycony przez Brytyjczyków w dniu 3 lipca 1940 roku w Portsmouth, gdzie był wykorzystywany w charakterze jednostki szkolnej. Stronie francuskiej jednostkę zwrócono w sierpniu 1946 roku.

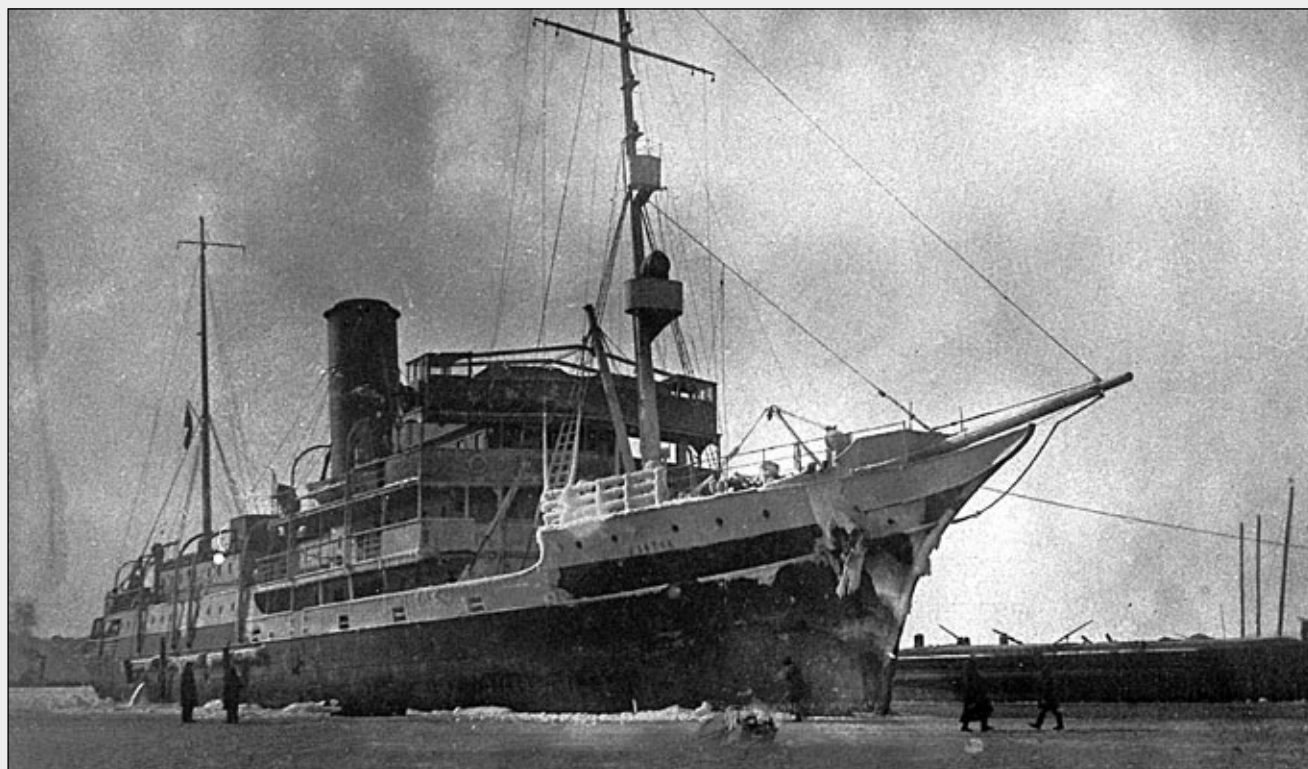
Niemal identyczny los spotkał także lodołamacz *Kozma Minin*. Po zarekwirowaniu w 1922 roku przez Francuzów w Bizercie, przebudowano go w latach 1928-1929 na stawiacz min *Castor*, (4 działa 100 mm, 2 działa 37 mm i 368 min). W grudniu 1942 roku został przechwycony w Bizercie przez Niemców i przekazany następnie włoskim sojusznikom w dniu 08.12.1942 r., którzy wcielili okręt do swej marynarki wojennej w charakterze stawiacza min *FR-60*. Jednostkę dla uniknięcia przejęcia przez siły alianckie zatopiono 6 maja 1943 roku na jeziorze Bizerta. Później po podniesieniu z dna przeholowano okręt do Zatoki Sebra, gdzie z uwagi na nieopłacalność dalszego remontu pocięto go na złom poczynając od 12.08.1947 r.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej Franz
Korekta: Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański

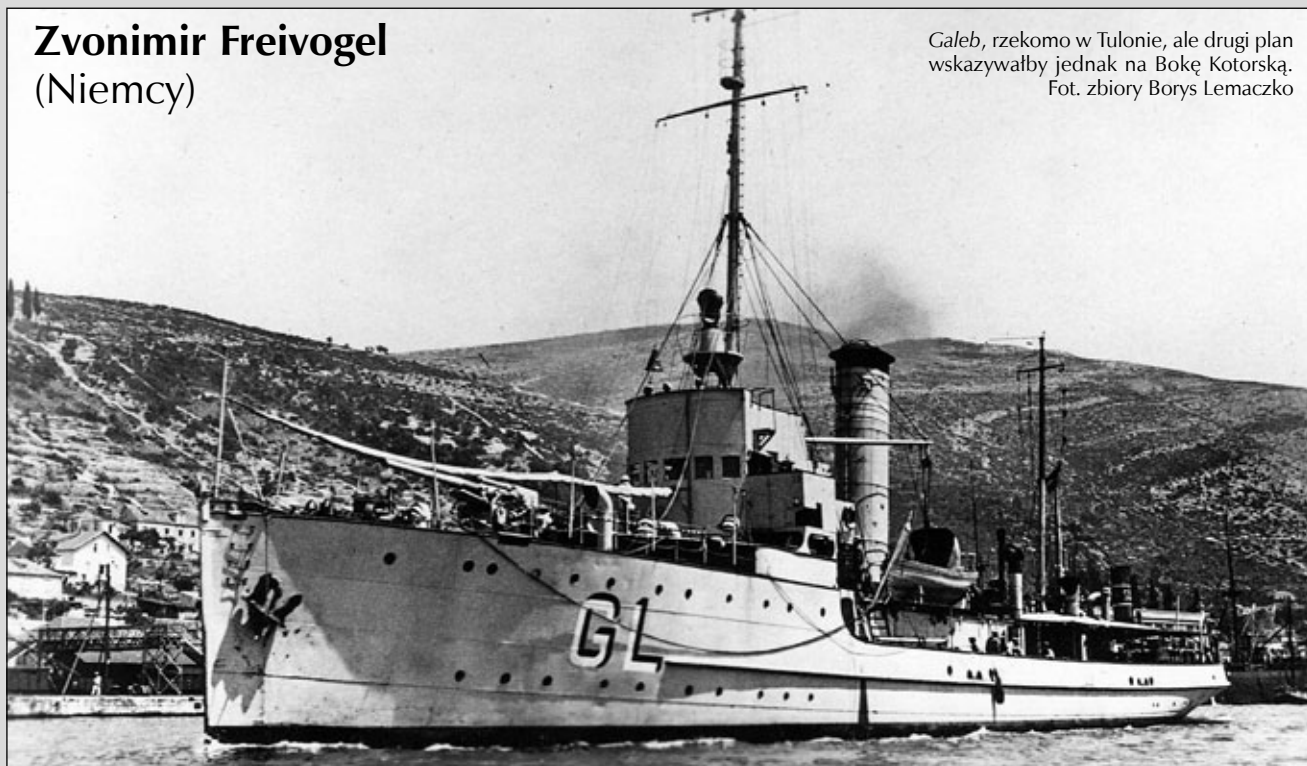
Kanada, późniejszy *Fiedor Litke*, w lodowym ujęciu.

Fot. zbiori Anatolij Odajnik



Zvonimir Freivogel
(Niemcy)

Galeb, rzekomo w Tulonie, ale drugi plan wskazywałby jednak na Bokę Kotorską.
Fot. zbiory Borys Lemaczko



Stawiacze min Królewskiej Marynarki Wojennej Jugosławii

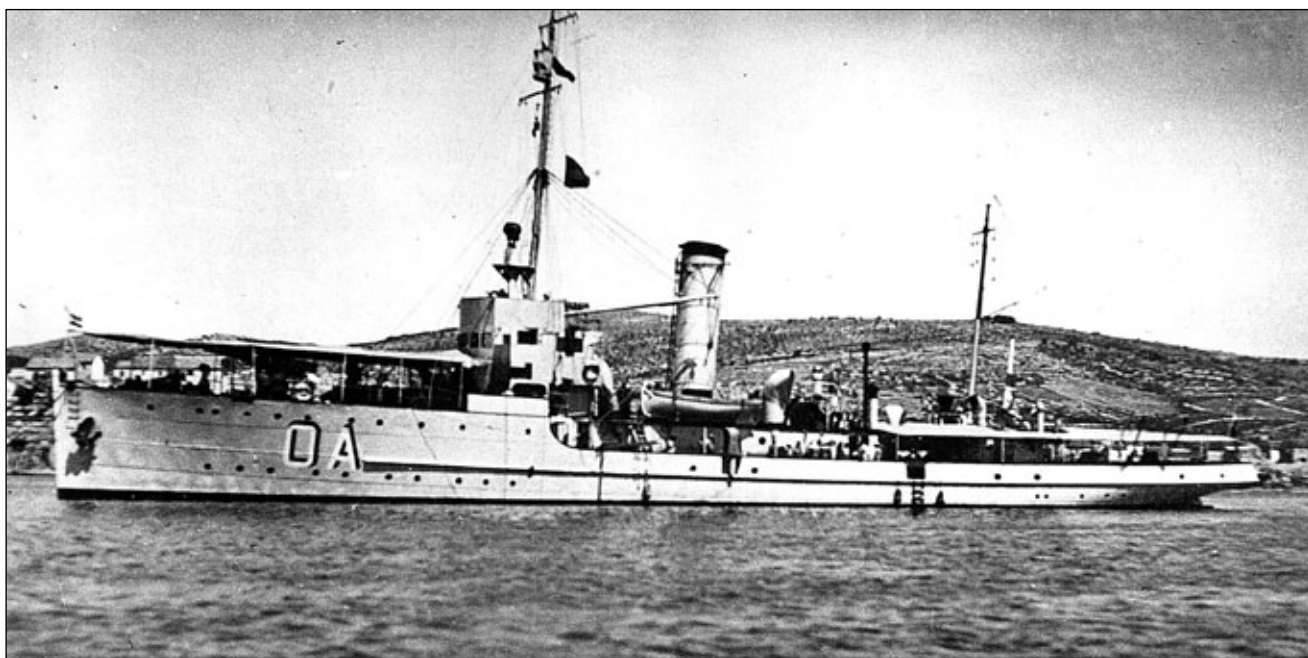
Po zakończeniu I wojny światowej, austro-węgierska monarchia rozpadła się na kilka państw narodowych. Jednym z nich było Państwo Słoweńców, Chorwatów i Serbów (*Država Slovenaca, Hrvata i Srba* zwane w skrócie SHS) proklamowane na kilka dni przed zakończeniem działań wojennych – w dniu 29 października 1918 r. w Zagrzebiu. Państwo SHS objęło swoim zasięgiem wszystkich Słowian południowych („Jugosłowian”) zamieszkujących na terenach byłej monarchii, w tym większą część dzisiejszej Słowenii, Chorwacji (ze Sławonią i Dalmacją), prowincję Wojwodina, Zatokę Kotorską w dzisiejszej Czarnogórze oraz Bośnię – Hercegowinę. Było to niemalże całe dotychczasowe austriacko-węgierskie wybrzeże. Aby uniknąć konfliktów o siły morskie monarchii, ostatni cesarz i król Węgier, Karol I rozkazał przekazać całą flotę zgromadzoną w Boce Kotorskiej i Poli w dniu 30 października zgromadzeniu narodowemu państwa SHS. Jednostki dotychczasowej Flotylli Dunajskiej przekazano natomiast Węgrom, co miało je oraz flotę uchronić przed zagarnięciem przez zwycięzców. Sam cesarz żywił cichą nadzieję, że będzie mu dane dowodzić jeszcze flotą, późniejszej, nowej i niezależnej fe-

deracji państw, wchodzących w skład monarchii naddunajskiej. Na okrętach opuszczono dotychczas powiewające tam bandery c.k. w dniu 31 października 1918 r. w Poli a 1 listopada w Boce Kotorskiej, w ich miejsce na rejach pojawiły się chorwackie, trójkolorowe czerwono-biało-niebieskie (pod postacią posiadanych na pokładach flag Holandii, które w późniejszych publikacjach błędnie i niesłusznie określano mianem „jugosłowiańskie flagi”, bądź „południowych Słowian”, ponieważ w tym czasie nie było jeszcze państwa o nazwie Jugosławia, a ustalona dopiero później flaga państwa południowych Słowian miała swoje poziome pasy ustawione w odwrotnej kolejności, czyli patrząc od góry były one niebiesko-biało-czerwone). Nowym dowódcą floty został były dowódca drednota *Viribus Unitis*, Chorwat z pochodzenia, Linien Schiffskapitän (komandor) Janko Vuković de Podkapelski, który został mianowany do stopnia kontradmirała. Dowódcą portu został Fregattenkapitän (kmdr por.), ale już w stopniu kontradmirała, Metod Koch. Nowym właścicielom nie dane jednak było długo zatrzymać przekazane okręty, m.in. dlatego, że zostały one opuszczone przez wszystkich nie słowiańskich członków, więc pozostały na nich

ledwo, co załogi kadłubowe, a co za tym idzie stały beczynnym w porcie¹. Dyscyplina zesza na psy, zaniedbana została służba wartownicza, a znajdujące się jednostki oświetlono jak choinki, w złudnym mniemaniu, że wojna już się zakończyła. Nie należy się więc dziwić, że już w nocy 1 listopada do bazy wdarli się włoscy pletwonurkowie i za pomocą podczepionej pod kadłub miny zatopili flagowy okręt *Viribus Unitis*. Wraz z okrętem zginął też pierwszy dowódca floty SHS, admirał Vuković-Podkapelski wraz z kilku setkami marynarzy. Jego następcą został admirał Koch.

Sprawy miały się potoczyć jednak jeszcze gorzej: podczas podpisywania zawieszenia broni w Villa Giusti 3 listopada przedstawiciele reprezentujący była marynarkę wojenną Austro-Węgier odstąpili całą flotę zwycięzcom. Na taki zwrot są tylko dwa wytłumaczenia;

1. Niezależnie od powstałej sytuacji, udało się przy pomocy czeskiego personelu technicznego uruchomić pancerniki (!) *Zrinyi* i *Radetzky* i to już po wkroczeniu Włochów do Pulii, opuścić ją i dotrzeć przez Zatokę Buccari (Bakar) do Splitu. Tam zostały później zarekwirowane przez U.S. Navy, która je następnie wydała Włochom. Stanowi to najlepszy dowód, że przy odrobinie lepszego planowania i większej stanowczości udaloby się uratować większą liczbę okrętów. Krótkowzroczna polityka państwa SHS nie była też w stanie utrzymać tej efemerydy na dłużej.



Trałowiec *Orao*, od którego nazwę wziął cały typ tej klasy okrętów. Zwracają uwagę dziobowe i rufowe stanowiska artylerii plot.

Fot. Chorwackie Muzeum Historyczne w Zagrzebiu

albo nie byli dostatecznie poinformowani przez przełożonych, że flotę przekazano już południowym Słowianom, albo nacisk Włoch okazał się być zbyt silny? Zawieszenie broni miało wejść w życie następnego dnia, 4 listopada. Tego samego też dnia Włosi wmaszerowali już do Poli, 5 listopada pojawiły się tam włoskie okręty i w ciągu kilku dni bandery chorwackie zastąpione zostały włoskimi. Po zajęciu Poli marynarze pochodzenia słowiańskiego musieli również opuścić swoje okręty. Całe wybrzeże znalazło się pod okupacją zwycięskich mocarstw. Francuzi weszli do Boki Kotorskiej i zarekwirowali wszystkie tam się znajdujące okręty, kilka amerykańskich ścigaczy okrętów podwodnych zawinęło do Splitu. Tzw. „Państwo SHS” egzystowało bardzo krótko. W nadziei, że po zawarciu unii z Serbią będzie się miało „lepsze karty” w ręku podczas podpisywania traktatu pokojowego, już 1 grudnia 1918 r. doszło do połączenia państwa SHS z Królestwem Serbii, która zdążyła już „połknąć” małe Królestwo Czarnogóry – swojego pierwszego sojusznika w I wojnie światowej. Nowe państwo nazywało się teraz Królestwem Serbów, Chorwatów i Słowenów, teraz w przewadze byli Serbowie, stąd też skorygowano kolejność ważności poszczególnych nacji. Nowe królestwo na mapie Europy zmieniło swoją nazwę dopiero w roku 1929, a w jej skład wchodziły ww. tereny (bez Istrii, miasta Zadar wraz z położonymi u jego wejścia wyspami Cres, Losinj, Lasto-

vo i Palagruza, które stały się włoskie), do tego dochodziła Serbia, Czarnogóra i Macedonia. Granice nowego państwa ustalono ostatecznie dopiero po podpisaniu traktatu pokojowego z Włochami w Rapallo 12 listopada 1920 r. Wybrzeże morskie SHS mierzyło 350 mil, a wzdłuż niego znajdowało się prawie 600 większych i mniejszych wysp.

Unia z Serbią niewiele pomogła: zgodnie z postanowieniami konferencji pokojowej w Paryżu w roku 1919, państwa Ententy rozdzieliły między swoich sojuszników wszystkie były c.k. okręty z Adriatyku i Dunaju. Lwia część przypadła Wielkiej Brytanii, Francji i Włochom, które zdecydowały się większość pociąć na złom, pozostawiając sobie tylko nowoczesne lekkie krążowniki i niszczyciele, które wiele lat służyły potem pod banderami Włoch i Francji. Królestwo SHS otrzymało żałosne resztki po cesarsko-królewskiej flocie, niezależnie od faktu, że Serbia zaliczała się do grona państw zwycięskich. Nawet Rumunia, Grecja i Portugalia mogły się poczęstować większymi kawałkami tego tortu i przejąć kilka torpedowców i monitorów rzecznych. Z Węgrami los obszedł się jeszcze gorzej, bo wolno im było zatrzymać tylko kilka opancerzonych patrolowców rzecznych.

Możliwości rozwoju floty południowych Słowian były bardzo ograniczone. Jedynymi okrętami Czarnogóry i Serbii były podczas I wojny światowej czarnogórski jacht królewski *Rumija* (eks-*Zaza*), zatopiony 2 marca 1915 r. przez c.k.

torpedowce w Barze oraz serbski „torpedowiec” *Srbija*, przestarzały grecki torpedowiec uzbrojony jeszcze w miny wtykowe. Trzeba było zacząć od zera.

Przedstawiciele królestwa SHS żądali początkowo przyznania im czterech nowoczesnych krążowników, 17 niszczycieli, 27 torpedowców, 12 okrętów podwodnych, sześć monitorów rzecznych i kilka jednostek pomocniczych pochodzących z masy floty austro-węgierskiej, co spotkało się z ostrym sprzeciwem Włoch oraz wzbudziło nieufność Ententy, więc południowym Słowianom odmówiono przyznania tak wysokiej liczby okrętów. Zredukowano, więc swoje kolejne żądania, które tym razem ograniczyły się do 2 krążowników, 6 niszczycieli, 30 torpedowców i 4 okrętów podwodnych, lecz i one nie zostały potraktowane poważnie. Włochy chciały zostać niezagrożonym władcą na Adriatyku i nie tolerowały w związku z tym żadnych konkurentów, po ostatecznym „wykopaniu” z wieloletniego wyścigu Austro-Węgier w roku 1918. Państwo południowych Słowian miało według włoskiej opinii ograniczyć swoją działalność morską do przeprowadzania wyłącznie akcji czysto „policyjnych” i z tego też powodu pozostawiono mu wyłącznie małe lub przestarzałe jednostki morskie, jak na przykład beznadziejnie przestarzały okręt liniowy (*Kumbor*, eks-*Kronprinz Erzherzog Rudolf*), dwanaście torpedowców, cztery z nich mocno zużyte, cztery trałowce (stare torpedowce), cztery monitory rzeczne i kilka jednostek pomoc-

niczych. Na dodatek wszystkie ww. jednostki mogły podnieść nową banderę południowych Słowian dopiero od marca 1921 r., tzn. po wycofaniu się francuskich okupantów z Boki Kotorskiej. Do tego czasu jednostki wegetowały w arsenale w Tivacie, byle Teodo, zaniedbane i po części przez Francuzów doprowadzone do stanu nieużyteczności. Dzień marynarki wojennej był jednak obchodzony niezmiennie w dniu 31 października, kiedy nowe państwo przejęło w Poli c.k. okręty, by je wkrótce stracić.

Marynarka wojenna w królestwie SHS traktowana była po macoszemu, bo królestwo Serbii było w pierwszej linii państwem kontynentalnym bez morskich tradycji, a na byłych oficerów marynarki cesarsko-królewskiej, których przejęto do nowej floty, spoglądano jak na starego wroga, czyli z nieufnością. Do chwili wybuchu II wojny światowej nic się w tej materii nie zmieniło! Nie ma się, co dziwić, że przez takie nastawienie marynarka stała się „obcym ciałem” wewnątrz sił zbrojnych Jugosławii; bardzo często zdarzało się, że jej budżet był mniejszy od sum przeznaczanych na przykład dla żandarmerii.

„Nowe” trałowce

Pierwszymi „nowymi” okrętami królewskiej marynarki wojennej państwa SHS było sześć zakupionych w roku 1921 za pośrednictwem holenderskiego maklera van Wienna niemieckich tra-

łowców typu „M-1”, które zbudowane zostały podczas I wojny światowej w dość sporej liczbie.

Projekt bardzo prostego trałowca dla niemieckiej Kaiserliche Marine opracowano krótko po wybuchu działań wojennych, gdyż przewidziane do pełnienia roli trałowców stare torpedowce wykazywały się zbyt małą dzielnością morską i autonomicznością, a oprócz tego były już tak leciwe, że ich stopień zużycia był już bardzo zaawansowany. Wymagania natury taktyczno-technicznej nowych jednostek zamykały się w dużej dzielności morskiej i autonomiczności, zanurzeniu maksymalnym do 2 m, ciężkim i lekkim sprzęcie trałowym, jednej armaty, w późniejszym okresie kal. 88 mm, dostępnymi w handlu maszynami parowymi i stosunkowo dużą prędkością, jaką było 16 węzłów. Pomimo przewidywanych początkowo 250 ton wyporności, pierwsze zamówione według „urzędowego projektu” („*Amtsentswurf 1914*”) jednostki wyporność 450 ton, a ich zanurzenie wynosiło prawie 2 m. W październiku 1914 r. zamówiono najpierw 14 a potem 12 dalszych. Po nich nastąpiły trałowce ulepszonych, urzędowego projektu „M 1915” (od jednostki o alfanumerycznym oznaczeniu *M 27*) i „M 1916” (od *M 57*), z wydłużonymi rufami, kotły w dwóch osobnych pomieszczeniach i ze wzmocnioną artylerią. Do typu „M 1916” należały też późniejsze trałowce SHS. Do

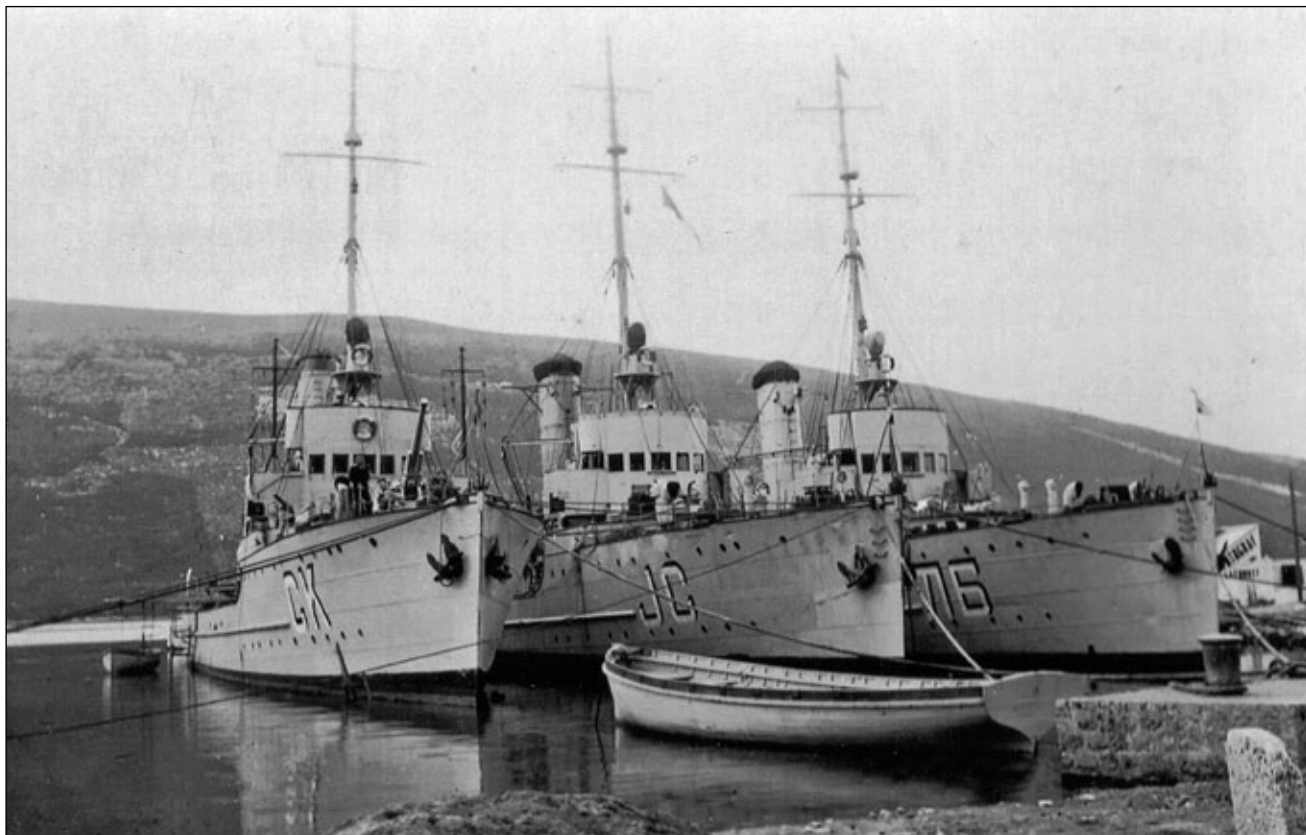
końca wojny zbudowano w sumie 197 jednostek w 16 różnych stocznicach; 137 z ww. liczby zostało ukończonych w czasie wojny; 37 zleceń anulowano, a budowę 9 dokończono dopiero po wojnie dla armatorów cywilnych (jako holowniki i statki handlowe różnego przeznaczenia). Z oddanych do służby trałowców 30 utracono w wyniku działań wojennych, a większość pozostałych kontynuowała swoją służbę po wojnie oczyszczając Morze Północne i Bałtyk z min. Między 1920 a 1922 r. większość z nich sprzedano, 45 przeznaczono na złom, 19 przekazano marynarkom innych państw a 12 służyło w żegludze cywilnej. Między wspomnianymi wyżej 19 trałowcami znalazła się też owa opisywana szóstka, która po sprzedaży poszła rozbrojona na holu do nowego właściciela. Reichsmarine pozostawiła sobie tylko 39 tych trałowców w służbie; kilka z nich służyła następnie w kolejnej wojnie światowej, a niektóre ją nawet przeżyły, co tylko potwierdza jakość opracowanych planów konstrukcyjnych oraz ich solidną budowę.

Konstrukcja

Kadłuby trałowców typu „M-1” zbudowano stosując poprzeczny układ wiązań. Jednostki charakteryzowały się podniesionym pokładem dziobowym i okrągłą rufą typowego holownika, długim pojedynczym kominem i 2 masztami. Fokmaszt obudowany był

Fot. zbiory René Greger





„Królewskie trałowce” *Sokol* (SK), *Jastreb* (JS) oraz *Labud* (LB) w Boce Kotorskiej. Na prawej burcie wymalowane były skróty literowe nazw cyrylicą, a na lewej w alfabecie łacińskim. Fotografia z roku 1929. Fot. zbiory Kresimir Surina

bryłą dziobowej nadbudówki, a mały grotmaszt miał znajdował się przed platformą rufowej armaty kal. głównego. Wyporność konstrukcyjna wynosiła 515 a maksymalna 553 ton. Trałowce pod banderą królestwa SHS różniły się między sobą wypornością maksymalną, co uzależnione było od stoczni, która go zbudowała i tak *Galeb*, *Jastreb* und *Orao* wypierały maksymalnie 548 t, *Sokol* i *Kobac* 560 t a *Labud* 550 t. Maksymalna długość kadłuba mierzyła 59,3 m (59,6 m na *Galebie*, *Jastrebie* i *Orao*; 59,63 na *Sokole* und *Kobacu* oraz 59,58 m na *Labudzie*). Długość w konstrukcyjnej linii wodnej wynosiła 56 m (wzgl. 56,1 m, co miało miejsce na trałowcach SHS, zależało to od kształtu steru). Maksymalna szerokość kadłuba to 7,4 m a zanurzenie wynosiło 2,25 m. Dłuższy kadłub w przypadku projektów M 1915 i M 1916 charakteryzował się również bardziej wyostrożoną linią, niż to miało miejsce w przypadku typu M 1914 i z tego też względu od M 57 instalowano na trałowcach stępki belkowe o szerokości 0,15 m. Wysokość kadłuba oscylowała między 3,27–3,50 m.

Urządzenia napędowe

Opisywane jednostki wyposażono w po dwie stojące trzycylindrowe ma-

szyny parowe potrójnego rozprężania stosowane do tej pory na statkach handlowych, ustawione w jednym pomieszczeniu. Para produkowały dwa kotły typu „Marine” opalane węglem; każdy kocioł w osobnym pomieszczeniu. Moc łączna urządzenia napędowego wynosiła od 1850 KM przy 240 do 250 obrotach na minutę i przenoszona była na dwa wały napędowe, na końcach, których znajdowały się śruby okrętowe o średnicy 1,97 m. Maksymalna prędkość, którą trałowce rozwijały (znana jest tylko z okresu służby pod banderą SHS i wynosiła 15 w) z wypuszczonymi parawanami od 12,5 do 13 w. Jednostki miały po jednym sterze. Bunkry paliwowe mieściły do 150 t węgla i 64 t wody kotłowej, co pozwalało przebyć do 2000 mil z prędkością 14 w. Po roku 1945 moc wynosiła 1600 KM, a w przypadku *Orao*, jego prędkość maksymalną podawano niezmienne jako 15 w. Zasięg wynosił 1350 mil przy 15 w oraz 1516 przy 8 w.

Uzbrojenie

Pod banderą Kaiserliche Marine pierwsze trałowce uzbrojone były w dwie szybkostrzelne armaty kal. 88 mm a od M 27 w dwie kal. 105 mm, po jednej na dziobie i rufie. Trałowce o numeracji M 97 – M 176 miały, wzgl. mia-

ły mieć po dwie armaty kal. 105 mm w lawetach montowanych na okrętach podwodnych (UtoF-Lafetten). Jednostki wszystkich typów zabierały do 30 min. Sześć trałowców późniejszego typu *Orao* wydano marynarce wojennej państwa SHS bez uzbrojenia, które zainstalowano dopiero w arsenale w Tivacie (armaty firmy Škoda służące również do zwalczania celów powietrznych). Jeszcze swego czasu zaplanowane dla cesarsko-królewskich okrętów, które już nie zdążyły wejść na wyposażenie kal. 90 mm L/45. Niektóre z nich, z uwagi na ujednolicenie stosowanej do tej pory amunicji, zostały przebudowane przez zastosowanie odpowiedniej koszulki działowej, przez co ich kaliber zmniejszył się do 83,5 mm. Pozostałe armaty będące do tego czasu na wyposażeniu, zastąpiono nowoczesnymi działkami plot. kal. 83,5 mm L/55, które zainstalowano na jugosłowiańskim krążowniku *Dalmacija* i na pozostałych okrętach SHS. Masa pojedynczej armaty kal. 90 mm L/45 wynosiła 1,18 ton, z lawetą do 3,91 t. Pocisk o masie 10,2 kg miał zasięg 12 300 m; szybkostrzelność to od 3 do 11 pocisków na minutę. Podstawa plot. kal. 83,5 mm miała wraz z lawetą masę 4,5 t, a sam pocisk 10 kg. Jej szybkostrzelność wynosiła 12

strzałów na minutę; pułap 17 000 m, zasięg 12 000 m. Pod banderą SHS trałowce wyposażono dodatkowo w wukamemy plot. kal. 15 mm firmy Zbrojovka. Sklasyfikowane były jako „Minonosci” (dosłownie „nosiciele min”, de facto jednak były to stawiacze min) były w stanie położyć zagrodę z 30 min (w rzeczywistości 22 min typu SAG-1 lub SAG-2). Po roku 1945 były *Orao* uzbrojony był w dwie pojedyncze armaty plot. kal. 40 mm firmy Vickers, jedną zdojoną podstawę plot. kal. 20 mm M38 i zdwojony karabin maszynowy plot. kal. 12,7 mm Browning, z którego niszczone również wytrałowane i dryfujące miny.

Załoga

W cesarskiej marynarce wojennej Niemiec załogi trałowców składały się z 40 ludzi (z 1 oficerem lub podoficerem jako dowódcą); w służbie SHS i Królewskiej Marynarki Wojennej Jugosławii jest mowa tylko o 19 członkach załogi, a to z uwagi, że jednostki te były wykorzystywane głównie jako szkolne i tyle liczyła podstawowa załoga, do których dołączali wykładowcy i słuchacze. Przed wybuchem działań wojennych liczebność załogi wzrosła do 40. We flocie powojennej Jugosławii (JRM – Jugoslovenska Ratna Mornarica) na ostatniej pozostawanej w służbie jednostce służyło 68 członków załogi.

Historia służby i losy jednostek

Wszystkie sześć trałowce w marynarce SHS otrzymały nazwy różnych ptaków: *Orao* (orzeł), *Galeb* (mewa), *Jastreb* (jastrząb), *Sokol* (sokół), *Kobac* (krogulec) i *Gavran* (kruk) przemianowany w roku 1923 na *Labud* (łabędź). Od momentu wciągnięcia bander królestwa SHS służyły jako jednostki szkolne, na pokładach, których odbywali praktykę przyszli młodzi oficerowie i członkowie załóg. Jednostki starano o się także przybliżyć społeczeństwu, więc w trakcie rejsów szkolnych często zawiązywały często do licznych miast i miasteczek portowych, których wzdłuż dalmatyńskiego wybrzeża nie brakuje, aby w nich pokazać flagę. Po oddaniu do służby torpedowców o wyporności 250 ton można już było odbywać wspólne ćwiczenia, czy manewry, aby się przekonać o poziomie wyszkolenia.

W momencie wybuchu wojny, na szczęście „Minonosci” ogłoszono gotowość bojową. Królestwo Jugosławii pozostało do roku 1941 neutralne, a po odmowie podpisania zgody o przystąpieniu do paktu państw „Osi” zaatakowane 6 kwietnia przez Niemcy, Włochy i inne państwa paktu. Dyslokacja trałowców wchodzących w skład lokalnych sił zbrojnych, owego 6 kwietnia, wyglądała następująco: *Labud* i *Kobac* znajdowały się razem z trałowcami *Mosor* i *Marjan*

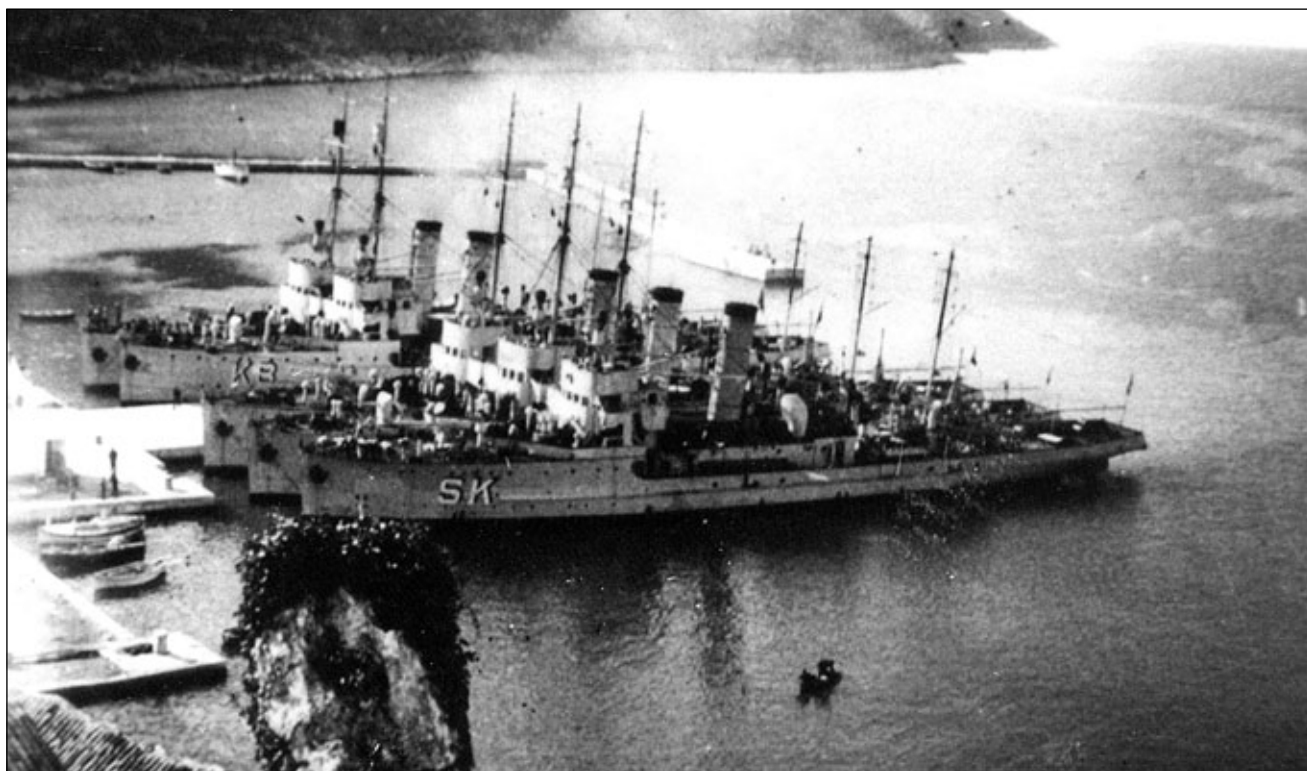
należącymi do mniejszego typu *Malinska* w Szybeniku, głównej bazie odcinka obrony pasa środkowego wybrzeża, *Jastreb*, jednostka dowódcy grupy (kapitan bojong broda – komandor Zdenko Papez) w Zatoce Kotorskiej wraz z *Galebem* pod komendą kapetana fregate (kmr por.) Zdenko Hellenbacha. *Orao* i *Sokol* znajdowały się w stoczni remontowej w Splicie.

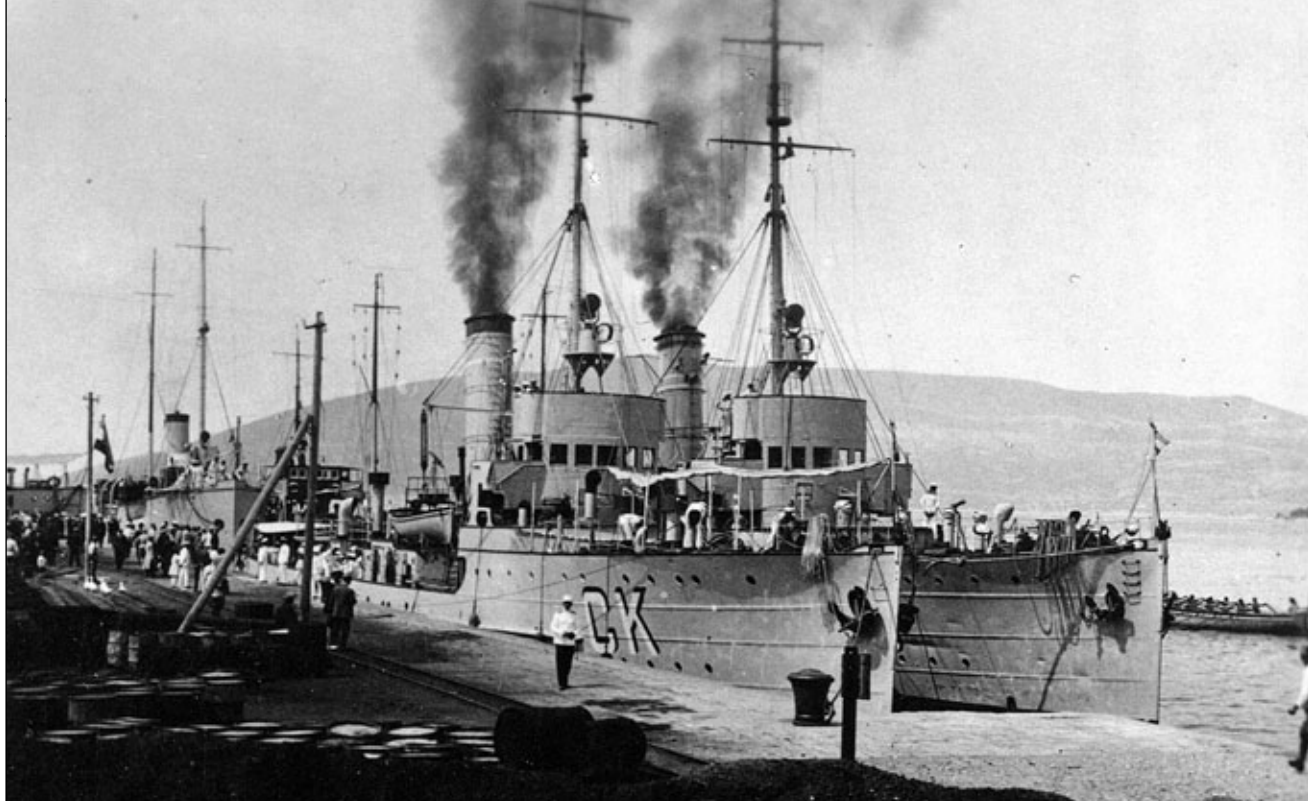
Na krótko przed atakiem państw „Osi” opisywane trałowce postawiły kilka zagród minowych wzdłuż wybrzeża, a prawdopodobnie na minach *Labuda* i *Kobaca* – koło Szybenika w pobliżu wyspy Zlarin 2 kwietnia poderwały się i zatoneły dwa jugosłowiańskie statki wycieczkowe *Prestolonaslednik Petar* (kpt. Mate Tonković) i *Karadordje* (kpt. Toma Grdaković²), które wbrew wyraźnemu zakazowi usiłowały wejść do Szybenika, bo podążały do Boki Ko-

2. w tej katastrofie nikt nie stracił życia. Kapitanowie zostali aresztowani i musieli złożyć zeznania, lecz winy im nie udowodniono. Po wkroczeniu do Splitu Niemców i Włochów zastali oni ciała obu kapitanów leżące na brzegu. Wyglądało na to, że zostali rozstrzelani za zdradę stanu i ujawnienie obecności zagrody minowej. Według innej wersji ciała znalazł już 6 kwietnia na plaży przypadkowy przechodzień, a było to już po niemieckim nalocie. Badający ciała lekarz nie wykluczył samobójstwa ze względów honorowych. Brat jednej z ofiar, Ljudevit Tonković, również kapitan żegluga wielkiej, który identyfikował zwłoki, stwierdził, że rozpoznał rany postrzałowe w okolicy szyi, więc nie wyklucza egzekucji lub morderstwa.

Pięć trałowców typu *Orao* w Boce Kotorskiej. Na pierwszym planie *Sokol*, za nim można rozpoznać *Kobaca*.

Fot. zbiory Rudolf Winkler via Franz Selinger





Dwa stawiacze min typu *Oreo* (*Sokol* oraz inny bliźniak) wraz z innymi jednostkami Królewskiej Floty w roku 1931 w porcie w Zelenika w Boce Kotorskiej. Przy moło, za *Sokolem* mały tender okrętów podwodnych *Sitnica*.
Fot. zbiory Danijel Frka

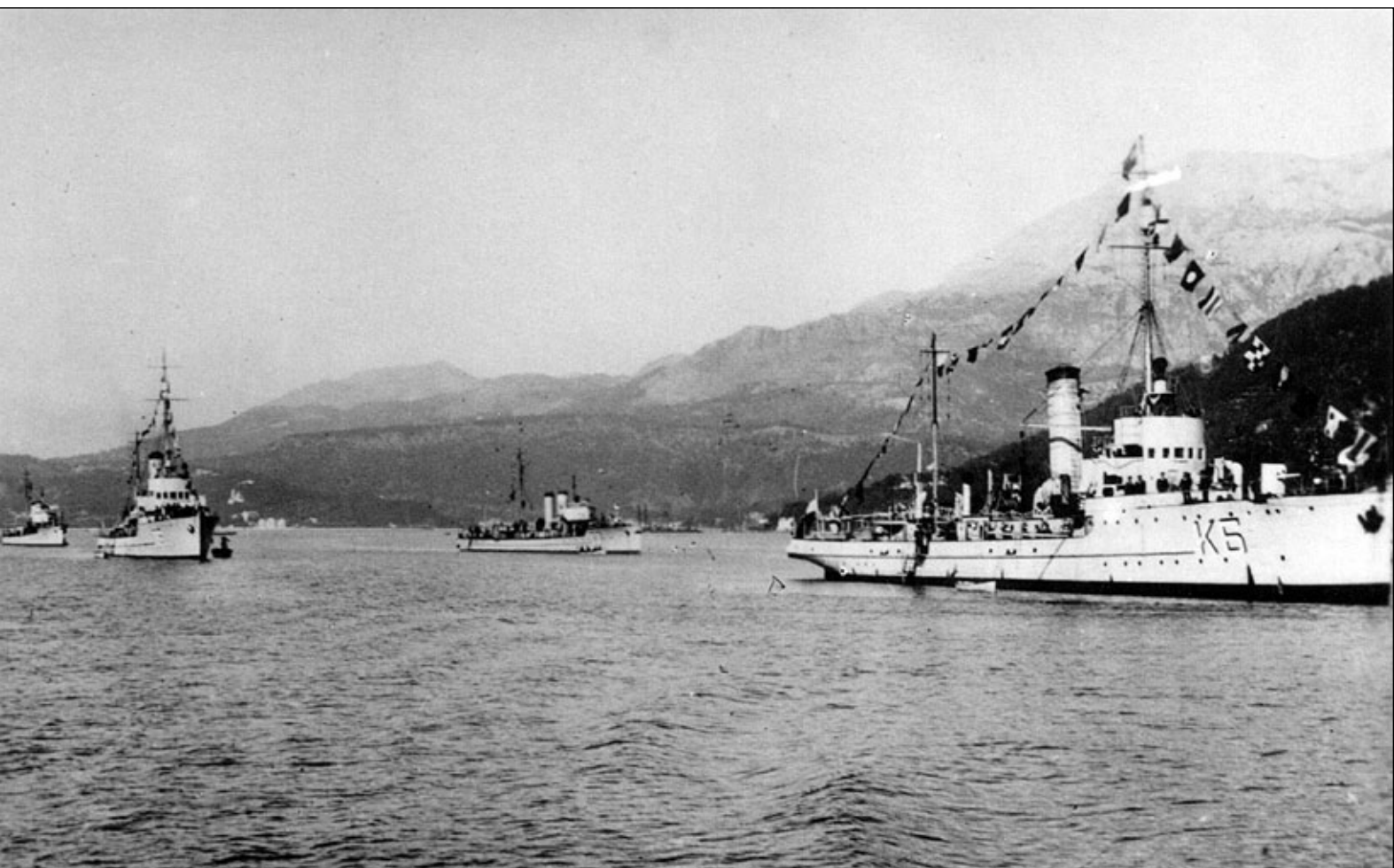
torskiej, lecz przedstawiciel armatora o nazwie „Jadranska plovidba”, który również przebywał na pokładzie jednego z nich, wydał rozkaz zejścia z kursu, aby przenocować w Szybeniku. Obie jednostki podniesiono z dna po roku 1945 i po wyremontowaniu służyły w „białej flocie” jako *Partizanka* i *Proleterka* do lat 60.

Cała szóstka została po 17 kwietnia 1941 r., dniu kapitulacji Jugosławii zarekwirowana przez Włochów, którzy nadali im nowe nazwy.

Na *Oreo* (eks-M 97) podczas remontu sabotażyści w osobach stoczniovców uszkodzili jego kotły, co opóźniło jego ponowne oddanie do służby. Dopiero 25 października 1941 r. został przemiano-

wany na *Vergada* (włoska nazwa wyspy Vrgada) służąc w Regia Marina do kapitulacji Włoch we wrześniu 1943 r. Po udanej ucieczce na Maltę zwrócony Królewskiej Marynarce Wojennej Jugosławii na uchodźstwie 7 grudnia 1943 r., która mu przywróciła jego dawną nazwę *Oreo*. W roku 1945 przekazano trałowiec wraz innymi eks-królewskimi jednostkami so-

Stawiacze min/trałowce i torpedowce w gali banderowej w Boce Kotorskiej. Proszę zwrócić uwagę na różnice w wielkości między obu klasami okrętów.
Fot. zbiory Danijel Frka





cialistycznej teraz Jugosławii. *Orao* powrócił w sierpniu 1945 r. do Splitu, służąc w nowej teraz marynarce Jugosławii (JRM) pod nazwą *Pionir*, od 1955 r. jako *Zelengora (M 21)*. Po wojnie trałowce miały dużo roboty, aby oczyścić z min przybrzeżne wody, bo wszystkie biorące tutaj

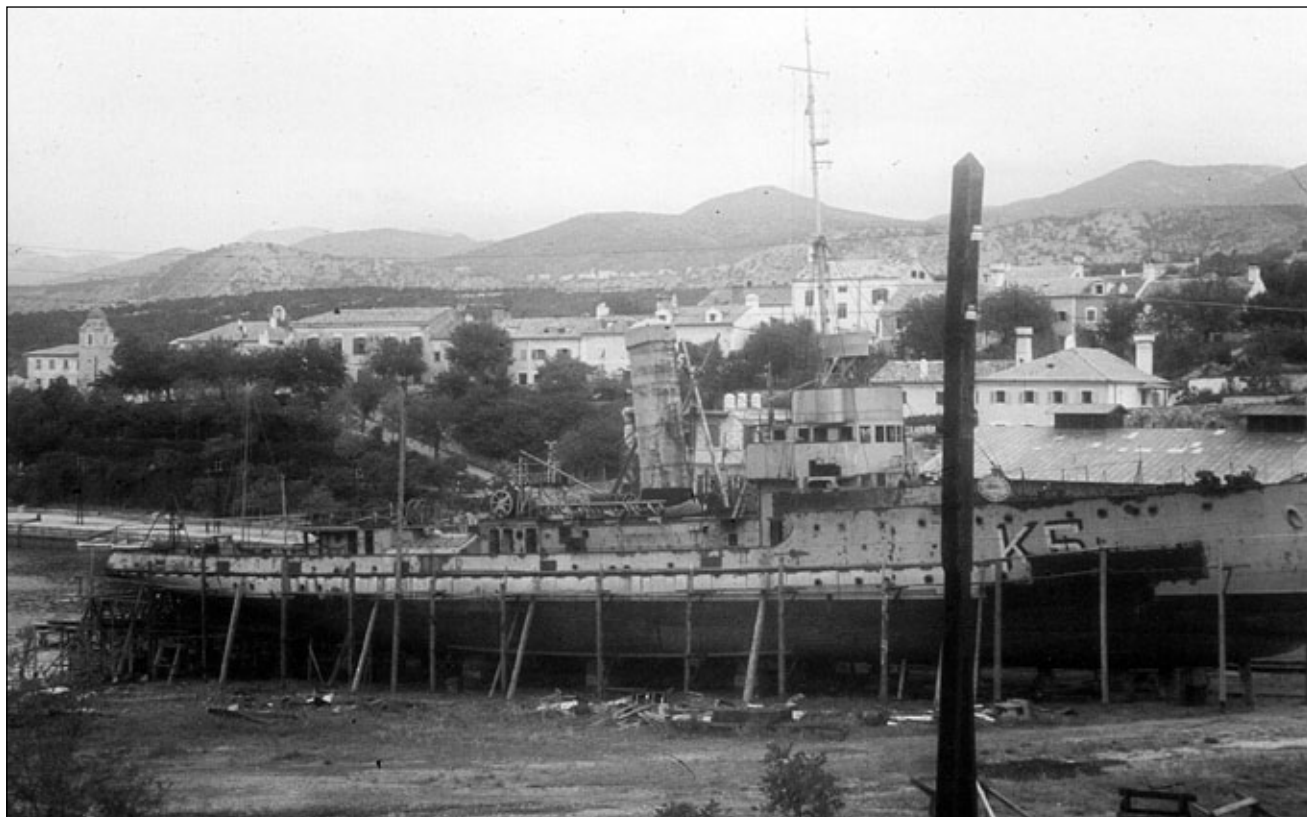
udział w działaniach wojennych strony postawiły w sumie prawie 3000 min. Były *Orao* został wycofany ze służby dopiero w roku 1962 i został pocięty na złom.

Galeb (eks-*M 100*) opuścił Bokę Kotorską po proklamowaniu państwa NDH (10 kwietnia 1941 r. pod włoskim

i niemieckim patronatem) i pod komendą swojego dowódcy Hellenbacha przeszedł do Szybenika. Później miał zamiar kontynuować marsz do Splitu, w nadziei, że przyłączy się do nowej chorwackiej marynarki wojennej, lecz nic z tego nie wyszło, bo zagarnęli go Wło-

Trałowiec *Kobac* podczas przeglądu technicznego i prac remontowych w stoczni w Kraljevcy. Na górnej fotografii widoczna jest jeszcze inna jednostka tego typu znajdująca się na slipe oraz jeden z przedstawicieli torpedowców typu T-5.

Fot. zbiory Danijel Frka





Stawiacz min *Orao* w roku 1930 w Zatoce Kotorskiej. Jednostka jako jedyna tego typu przetrwała zawieruchę II wojny światowej służąc po niej pod nową nazwą najpierw jako *Pionir*, a następnie jako *Zelengora*.
Fot. zbiory Albin Unger

si i wcielili, w dniu 25 maja 1941 r., jako swoją zdobycz do swojej floty pod nazwą *Selve* (włoska nazwa wyspy Silba). Już wkrótce wysłano go do Afryki Północnej, gdzie koło Bengazi zatopiło go 6 listopada 1942 r. brytyjskie lotnictwo. Jego wrak podniesiono w roku 1948 z dna i złomowano.

Jastreba (eks-M 112). Jego kotły zostały jeszcze w latach 1938/39 przystosowane do opalania paliwem płynnym. We włoskich rękach zmieniono mu 20 kwietnia 1941 r. nazwę na *Zirona* (włoska nazwa wyspy Drvenik). Byłego *Jastreba* los dosięgnął również w Bengazi, kiedy uchylając się przed atakiem nie-

przyjacielskiego lotnictwa wyrzucił się 25 listopada 1941 r. na brzeg, gdzie dopadły go samoloty. Włosi zatopili następnie wrak, aby zablokować nim wejście do portu w Bengazi, kiedy się wycofywali z niego w dniu 18 listopada 1942 r.

Sokol (eks-M 144) wpadł w ręce Włochom, kiedy znajdował się w stoczni re-

Trzy trałowce w Crikvenicy, od lewej *Galeb*, *Labud*, *Sokol*.

Fot. zbiory Herbert Winkler



Stawiacze min Królewskiej Marynarki Wojennej Jugosławii

Dane trałowców/stawiaczy min królewskiej marynarki wojennej SHS typu „Orao”

Nazwa (i jego skrót na burcie)	Stocznia	Położenie stępki	Wodowany	Gotowy
<i>Orao</i> (OA) (eks -M 97)	Tecklenburg, Geestemünde	1917	28.03.1918	21.04.1918
<i>Galeb</i> (GL) (eks-M 100)	Tecklenburg, Geestemünde	1917	23.05.1918	16.06.1918
<i>Jastreb</i> (JS) (eks-M 112)	Tecklenburg, Geestemünde	1917	12.11.1918	31.10.1919
<i>Sokol</i> (SK) (eks -M 144)	Neptun, Rostock	1917	10.03.1919	20.06.1919
<i>Kobac</i> (KC) (eks-M 121)	Neptun, Rostock	1917	10.09.1918	25.10.1918
<i>Labud</i> (LB) (eks-Gavran, eks-M 106)	Reiherstieg, Hamburg	1917	08.07.1918	31.03.1919

Dane taktyczno-techniczne

Wyporność:	320-525 t (GL, JS, OA 548 t, SK, KC 560 t, LB 550 t)
Wymiary:	długość 59,5 m, szerokość 7 m, zanurzenie 2,2 m (GL, JS, OA: 56,1/59,6 x 7,3 x 21,5 m; SK, KC: 56,1/59,63 x 7,3 x 2,15 m; LB: 59,58 x 7,3 x 2,15 m)
Napęd:	2 kotły „Marine”, dwie 3-cylindryczne maszyny potrójnego rozprężania, moc 1850 KM, 2 wały napędowe, 2 śruby, 160 t węgla
Prędkość:	maksymalna 15 w., zasięg 2000 mil /14 węzłów
Uzbrojenie:	2 x 90 mm L/45-Škoda- plot., później 2 x 83,5 mm L/55- Škoda-plot., 2 x 15 mm wukaemy plot., 30 min
Załoga:	71

montowej w Splicie i przemianowany jeszcze w kwietniu 1941 r. na *Eso* (włoska nazwa wyspy Iż). Zatopiony torpedą lotniczą 19 stycznia 1943 r. u wybrzeży dzisiejszej Tunezji koło wyspy Džerba.

Załoga *Kobaca* (eks-M 121) przyłączyła się jeszcze 10 kwietnia 1941 r. w Szybeniku do nowego państwa NDH. Niezależnie od tego, zarekwirowali go tam jednak Włosi i 30 listopada 1941 r. przemianowali go na *Unie* (włoska nazwa wyspy Unije). Również i ten trałowiec

stracono w Afryce Północnej, kiedy 30 stycznia 1943 r. zatopiony został przez nieprzyjacielskie lotnictwo w arsenale morskim w Bizercie.

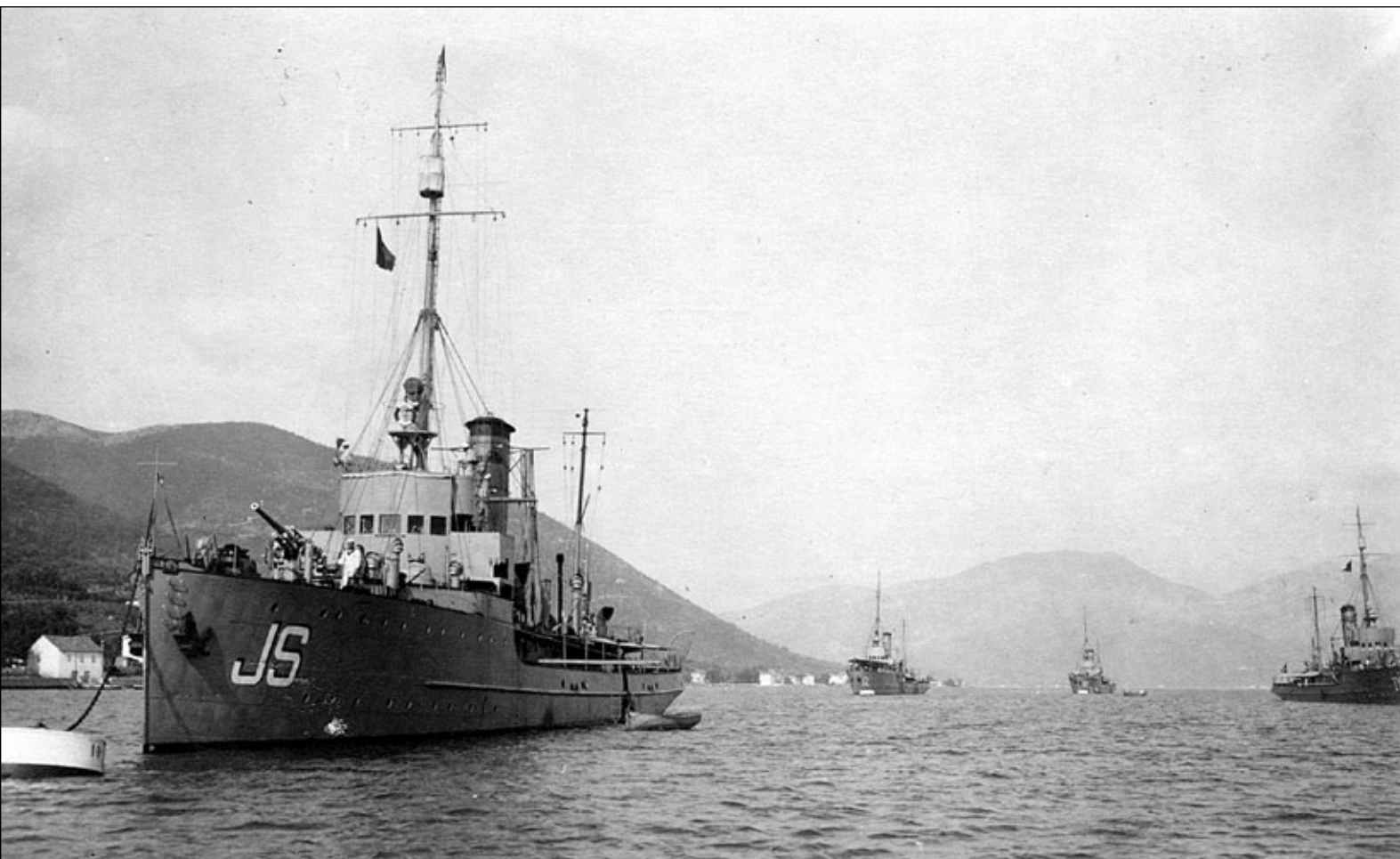
Labud (eks-Gavran, eks-M 106) stał się włoską zdobyczą wojenną 21 kwietnia 1941 r. w Szybeniku i 29 maja 1941 r. otrzymał nową nazwę *Zuri* (= Zirje). Od 1 czerwca 1943 r. nazywał się *Oriole* (włoska nazwa wyspy Orjule), lecz już 10 lipca 1943 r. zatopiony został podczas nalotu na Augustę (Sycylia).

I tak oto z całej szóstki królewsko-jugosłowiańskich trałowców wojnę przeżył jeden przedstawiciel typu *Orao*, który dopiero po 45 latach służby, pod sześcioma banderami trzech państw (niemiecko-cesarska, Reichsmarine, Królestwa SHS, Królestwa Jugosławii, Włoch, socjalistycznej Jugosławii), przeznaczony został na złom. ●

**Tłumaczenie z języka niemieckiego
Michał Jarczyk**

Trałowiec *Jastreb* na kotwicy w Djenovici, Boka Kotorska. Z prawej strony *Labud*, za nim dwa inne bliźniaki.

Fot. zbiory Albin Unger





Niszczyciele typu „Tribal”

część II

Pierwsze doświadczenia

Po wejściu do służby „Tribale” utworzyły 2 flotyle niszczycieli - 4 pod dowództwem kmdr Creswella (*Afridi, Cossack, Gurkha, Maori, Mohawk, Nubian, Sikh i Zulu*), która weszła w skład Floty Śródziemnomorskiej i 6 pod komendą kmdr Nicholsona (*Somali, Ashanti, Bedouin, Eskimo, Mashona, Matabele, Punjabi i Tartar*) - w składzie Home Fleet. Służba w czasach pokojowych przebiegała relatywnie spokojnie, choć okręty Floty Śródziemnomorskiej brały udział w tzw. „patrolach neutralności” u wybrzeży Hiszpanii, w której toczyła się wojna domowa. Niszczyciele 6 Floty w maju 1939 r. eskortowały pasażerski liniowiec *Empress of Australia*, na którym król Jerzy VI składał wizytę w Kanadzie, a 1-2 czerwca uczestniczyły w poszukiwaniach uszkodzonego okrętu podwodnego *Thetis*.

W dniu 3 września wraz z wypowiedzeniem wojny jednostki Home Fleet przystąpiły do prowadzenia dalekiej blokady Niemiec. Pierwszym sukcesem mógł się poszczycić *Somali*, który 350 Mm na południe od Islandii przechwycił niemiecki statek *Hannah Böge* (2377 BRT). Później „Tribale” 6 Floty wraz z okrętami francuskimi patrolowały Atlantyk i uczestniczyły w akcjach poszukiwań U-bootów. W końcu września, gdy stało się jasne, że Włochy nie zamierzają przystąpić do wojny, 4 Flotylla opuściła Morze Śródziemne i przeszła

do metropolii, gdzie zebrały się wszystkie jednostki „plemion”.

W nocy 17 listopada Junkersy ze składu I/KG 30 przeprowadziły nalot na brytyjskie jednostki w Zatoce Firth of Forth. Dwa bliskie wybuchy bomb poważnie uszkodziły *Mohawka*, na którym zginęło 14 ludzi, a dalszych 30, w tym dowódca, kmdr por. Jolly zostało rannych. Niszczyciel pozostawał w remoncie do połowy grudnia. Brytyjski ogień plot. zniszczył 2 samoloty, z których jeden zapisał na swoje konto *Somali*.

Najaktywniej niszczyciele działały na Morzu Północnym, konwojując statki na trasie Methill – Bergen i wykonując patrole blokadowe. Na wodach szczególnie wyróżniła się 4 Flotylla i jej nowy dowódca, kmdr Philipp Vian (objął stanowisko 1 stycznia 1940 r.). 18 stycznia 1940 niszczyciel *Gurkha* (kmdr por. Buzzard) na południe od Wysp Owczych zatopił okręt podwodny *U 53* – pierwszą jednostkę zniszczoną przez „Tribal”. Szczególną sławę zyskało przechwycenie niemieckiej jednostki pomocniczej *Altmark*.

Altmark (12 000 BRT) był jednostką zaopatrzeniową pancernika *Admiral Graf Spee* w czasie jego rajdu na Południowym Atlantyku. Admiralicja wiedziała, że na pokładzie jednostki znajdowało się około 300 brytyjskich marynarzy z zatopionych przez *Spee* statków handlowych. W związku z tym, gdy 14 lutego 1940 r. rozpoznanie lotni-

cze wykryło jednostkę u wybrzeża Norwegii, minister marynarki W. Churchill rozkazał uwolnić jeńców. W tym czasie u wybrzeży Norwegii znajdował się krążownik *Arethusa* z 5 niszczycielami. 16 lutego wykryły one *Altmark* ochraniany przez norweskie torpedowce. Żądanie przeprowadzenia kontroli jednostki zostało odrzucone, bowiem znajdowała się ona na norweskich wodach terytorialnych. Jednak wieczorem *Cossack* pod flagą Viana¹ wszedł do Jössingfiord, gdzie ukrył się *Altmark*. Nie zwracając uwagi na sygnały Norwegów, *Cossack* zbliżył się do niemieckiej jednostki i ostrzelał ją z broni maszynowej. Po krótkim starciu, w trakcie którego zginęło 4 Niemców, a 5 zostało rannych, grupa abordażowa piechoty morskiej niszczyciela uwolniła 303 marynarzy, zamkniętych w pomieszczeniach magazynowych i pustych zbiornikach paliwowych. Następnego dnia *Cossack* był tryumfalnie witany w Rosyth. Po tym epizodzie Vian otrzymał wśród oficerów przezwisko „sir Vian Kossacki”.

Incydent z *Altmarkiem* stanowił poważne naruszenie neutralności Norwegii i dał Hitlerowi formalny powód do wtargnięcia na obszar tego państwa. Dla brytyjskiej floty zaś kampania nor-

1. W Royal Navy d-ca Floty, dowodził równocześnie okrętem flagowym, a gdy ten znajdował się w remoncie przechodził na inny niszczyciel.

weska stała się poważnym i bolesnym doświadczeniem.

W norweskich fiordach

Kampania norweska przyniosła „Tribal” zarówno wspaniałe zwycięstwa jak i pierwsze straty. 7 kwietnia brytyjski samolot odkrył niedaleko duńskiego wybrzeża duży niemiecki zespół. Admiralicja uznała, że Niemcy podejmują próbę przerwania się na otwarty Atlantyk. Późnym wieczorem adm. Ch. Forbes wyprowadził Home Fleet by przechwycić nieprzyjaciela. Ze Scapa Flow wyszła 6 Flotylla, a z Rosyth – 4 Flotylla. Całą dobę Brytyjczycy spędzili w morzu nie odnajdując przeciwnika, a rano 9 kwietnia nadszedł komunikat o niemieckich desantach wysadzonych w Norwegii.

W tym czasie flota znajdowała się na szerokości Bergen, około 100 Mm od wybrzeża. Adm. Forbes rozkazał, by oddział składający się z 4 lekkich krążowników oraz niszczycieli *Afridi*, *Gurkha*, *Sikh*, *Mohawk*, *Somali*, *Matabele* i *Mashona*, wszedł do tego portu i zniszczył wszystkie znajdujące się w nim jednostki, tak wojenne jak handlowe. Wkrótce jednak nad brytyjskim zespołem pojawiły się nieprzyjacielskie bombowce. Ataki lotnicze trwały kilka godzin. Okręt liniowy *Rodney* oraz 4 krążowniki zostały uszkodzone, jednak Niemcy zdołali uzyskać bezpośrednie trafienie w *Gurkhę*. Bomba eksplodowała w części rufowej. Natychmiast zgasło światło, a okręt miał przechył 45° na prawą burtę, zaś z rozbitych zbiorników do morza wyciekło paliwo. Przez 4,5 godziny grupy awaryj-

ne podejmowały wysiłki, by opanować ciężkie uszkodzenia i ocalić okręt. Skala zniszczeń i silne falowanie obróciły jednak w niwecz wszelkie starania. O godz. 20:00 niszczyciel przewrócił się i zatonał, zginęło 15 członków załogi, a uratowano 190².

Gurkha był pierwszym „Tribalem” zatopionym w czasie II wojny światowej, jednak w ciągu kilku dni jego „bracia” odpłacili za jego zniszczenie z nawiązką. Na północy Norwegii, w porcie Narwik, Brytyjczycy zablokowali 10 niemieckich niszczycieli, które wysadziły tam desant. 10 kwietnia flotylla pod dowództwem odważnego kmdr Warburtona-Lee weszła do fiordu i trakcie krótkiego starcia zatopiła 2 z ich. Admiralicja postanowiła skończyć również z pozostałymi niszczycielami, w tym celu wydzielono zespół wiceadm. Whitwortha w składzie okręt liniowy *Warspite* i 9 niszczycieli. Druga bitwa pod Narwikiem miała miejsce w dniu 13 kwietnia 1940 r.

W południe brytyjska eskadra weszła do Ofotfiordu. Whitworth rozdzielił swoje siły na 3 grupy. W centrum znajdował się *Warspite*, przed nim, z wystawionymi trałami na wypadek obecności min, posuwały się *Icarus*, *Hero* i *Foxhound*, na lewym skrzydle, nieco wysunięte do przodu, znajdowały się *Cossack*, *Kimberley* i *Forester*, a prawoskrzydłową grupę tworzył *Bedouin*, *Eskimo* i *Punjabi*. Niszczycielami dowodził kmdr por. J.A. McCoy na *Bedouinie*.

O godz. 12:28 czołowy *Cossack* zauważył nieprzyjacielski niszczyciel. Po upływie 2 minut otwarto do niego ogień z maksymalnego dystansu, który prze-

rwano po oddaniu drugiej salwy, z uwagi na brak możliwości obserwacji miejsc upadków pocisków. Krople opadającej mgły osiadające na dalmierzach i celownikach, utrudniały naprowadzanie dział.

Jeszcze przed wejściem do fiordu z pokładu okrętu liniowego wystartował na rozpoznanie wodnosamolot „Swordfish”, który zatopił okręt podwodny *U 64* i przekazał sygnał świetlny o niemieckim niszczycielu przyczajonym o milę w przodzie przy południowym brzegu. W ten rejon ruszyły *Bedouin*, *Eskimo* i *Punjabi*, wcześniej naprowadzając swoje działa i wyrzutnie torpedowe na wroga, którym był *Z 13 - Erich Koellner*, unieruchomiony z powodu odniesionych w przeddzień uszkodzeń. Przeciwnicy otwarli ogień praktycznie równocześnie o godz. 13:09 z odległości 18 kabli. Brytyjczycy otwarli gęsty ogień zarówno z dział kal. 120 mm jak i „pom-pom”. w ciągu 10 minut *Koellner* został trafiony torpedą oraz mnóstwem pocisków i praktycznie zmienił się w płonący wrak. Załoga opuściła swój okręt, jednak obsługa jednego z dział kontynuowała ogień do momentu, aż kilka salw *Warspite’a* nie posłało niszczyciel na dno.

Tymczasem do akcji przystąpiły jeszcze kolejne 4 niemieckie niszczyciele (*Z 9 - Wolfgang Zenker*, *Z 11 - Bernd*

2. Nazwę *Gurkha* przejął znajdujący się w budowie niszczyciel *Larne*. Jego kariera była jednak krótka. 17 stycznia 1942 r. został zatopiony u wybrzeży Cyrenajki torpedami *U 133*. Ciekawe, że *Gurkha* (II), podobnie jak i jego poprzednik, zdążył zniszczyć nieprzyjacielski okręt podwodny, zatapiając włoską *Ada*.

Afridi brał aktywny udział w kampanii norweskiej 1940 roku.

Fot. „Ships of the World”



von Armin, Z 18 -Hans Lüdemann i Z 19 - Hermann Künne). Zaczął się bój manewrowy w wąskim worku fiordu. Zgodnie ze świadectwami naocznych uczestników ze strony brytyjskiej, Niemcy działali bardzo umiejętnie, ustawiając się tak by użyć wszystkich dział, równocześnie utrzymując rozsądny dystans do czołowych brytyjskich niszczycieli. Przeciwnicy wymieniali się salwami torpedowymi i artyleryjskimi, mało efektywnymi z powodu słabej widoczności. Jedynie *Bedouin* został trafiony kilkoma pociskami kal. 127 mm. Jego dziobowe działo zostało zniszczone, a poszycie kadłuba z uwagi na mnóstwo przebieć przypominało rzeszoto.

Cossack (dowódca, Robert Sherbrooke) także został kilka razy nakryty nieprzyjacielskimi salwami. W pewnym momencie starcia niszczyciel znalazł się w sytuacji, gdy nie mógł uniknąć 3 zbliżających się torped. Wstrzymując oddech marynarze obserwowali jak wszystkie minęły celu: jedna - prawie przed dziobem, druga - przeszła za rufą, a trzecia - pod kadłubem w rejonie mostka. Uszkodzenia sterów głębokości, które w owym czasie dotyczyły niemieckich torped, w tym przypadku były na rękę Brytyjczykom.

Do godz. 14:00 Niemcy po wystrzeleniu amunicji odeszli pod osłoną zasłony dymnej na wody wąskiego i długiego Rombakenfiordu. Dowódca *Hermann Künne* (kmdr ppor. F. Kothe), który nie zauważył sygnału jednostki flagowej postanowił skierować się do północnej części Herjangenfiord, by tam wyrzucić się na brzeg, uratować załogę i wysadzić okręt. *Eskimo* (dowódca J.A. Mickletwait wyruszył za nim i o godz. 14:13 odpalił torpedę z dystansu 25 kabli. Silna eksplozja rozerwała niemiecki okręt na pół, przy czym nie sposób określić, czy było to rezultatem trafienia torpedy czy zbyt szybkiego zadziałania ładunków wybuchowych.

Po dobieciu *Künne*go. Mickletwait ruszył w pogoń za innymi niemieckimi niszczycielami, które wciągnęły go w najwęższe miejsce Rombakenfiordu. Postawiona przez nie zasłona dymna nie zdążyła się jeszcze rozwiać, gdy 2 torpedy z Z 2 - *Georga Thielego*, odpalone przez oficera torpedowego, ppor. mar. Sommera całkowicie zaskoczyły Brytyjczyków. Szerokość fiordu nie przekraczała kabla, stąd też nie sposób było uniknąć i wyminąć torped. O godz. 14:45 zagrzmiął wybuch, który wręcz oderwał dziób „Tribala” aż po stanowisko drugiego dział. Zginęło 15 członków załogi,

a 10 zostało rannych, co stanowiło ponad 1/4 strat Brytyjczyków w tym starciu. Można powiedzieć, że Brytyjczycy mieli dużo szczęścia, bowiem druga torpeda nie wyszła z wyrzutni *Thielego*, a salwa *Lüdemanna* okazała, o zgrozo niecelna. Niszczyciele *Bedouin*, *Hero* i *Forester* po podejściu otwarły huraganowy ogień, zmuszając Niemców do odejścia w głąb fiordu, gdzie wysadzili w powietrze swoje okręty.

Nie mniej dramatyczny przebieg miały wydarzenia w samym narwickim porcie. Około godz. 14:00 znajdujące się tam niszczyciele, Z 12 - *Erich Giese* i Z 17 - *Diether Roeder* (ten ostatni pozbawiony możliwości ruchu, przycumowany do nabrzeża) podjęły pojedynek z *Bedouinem* i *Punjabim*. Dystans szybko skrócił się z 30 do 15 kabli. *Punjab* (kmdr por. Buss) został szybko nakryty celnymi salwami niemieckich artylerzystów i odniósł uszkodzenia. Przestał działać system kierowania ogniem i zatopiona została rufa. *Giese*, który wyszedł z portu, trafił pod huraganowy ogień brytyjskiego okrętu liniowego i wkrótce zatonął.

Uważając starcie za już wygrane *Withworth* zasygnalizował „Przeciwnik winien być bez zwłoki zlikwidowany. W razie potrzeby taranujecie lub bierzcie abordażem”. O godz. 14:15 kmdr por. Sherbrook na *Cossacku* postanowił wejść do portu w Narwiku, aby sprawdzić, czy nie pozostały tam okręty nieprzyjaciela, lecz od razu trafił pod ostrzał. Artylerzyści z *Roedera* strzelali aż do całkowitego zużycia amunicji, uzyskując 4 trafienia z dystansu 12 kabli. Na *Cossacku* został przebit główny przewód parowy i zniszczone stanowisko kierowania ogniem; zginęło 11 ludzi, a 19 zostało rannych. Niszczyciel utracił sterowność i o godz. 14:22 osiadł na mieliźnie częścią dziobową. Tym nie mniej, widząc, że Niemcy opuścili swój okręt, energiczny Sherbrooke postanowił spuścić na wodę welbot i przechwycić nieprzyjacielską jednostkę jako przyz, jednak szybko zrezygnował z tego awanturniczego przedsięwzięcia. Wkrótce eksplozja rozerwała *Roedera*.

Zdjęć *Cossacka* z mieliżny udało się dopiero nazajutrz, w czasie przypływu. Przez cały ten czas był ostrzeliwany z przeciwnego brzegu przez haubicę i omal nie zginął, jednak Niemcy przestreliwali, w związku z czym przerwali ogień. Podsumowując rezultaty starcia, starszy artylerzysta niszczyciela zameldował, że zużyto 8509 pocisków głównego kalibru i ponad 500 do „pom-pomów”. Kmdr por. Sherbrooke został

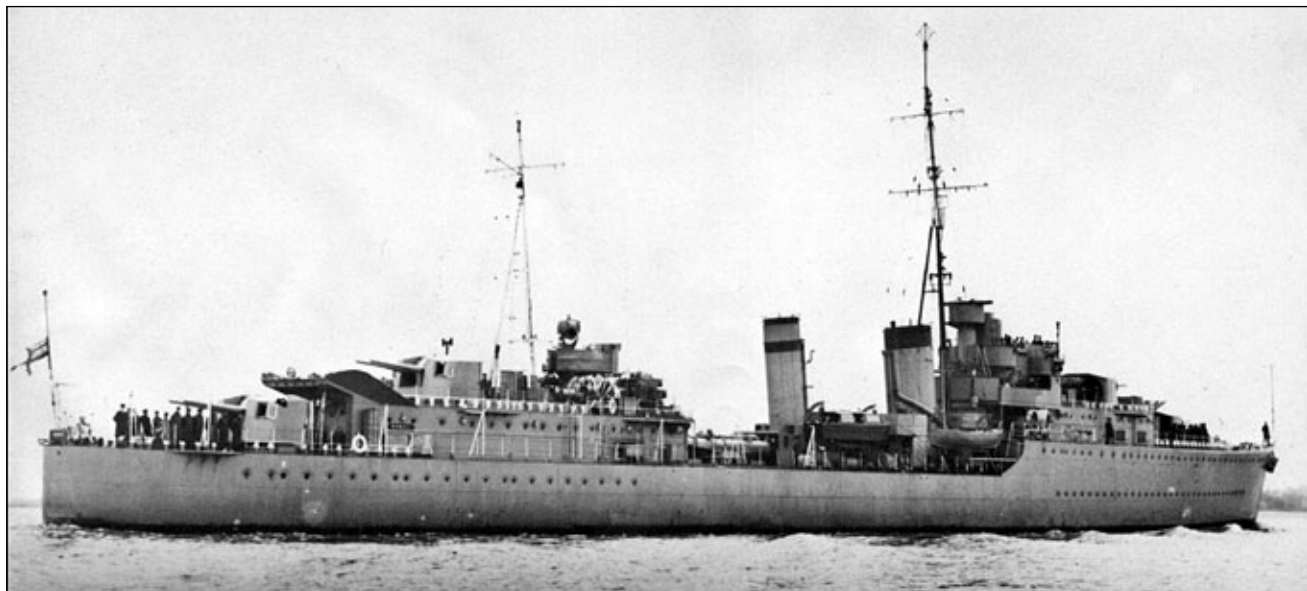
odznaczony DSO za doskonałe dowodzenie okrętem w walce.

Łączne straty Brytyjczyków w czasie drugiej bitwy pod Narwikiem wyniosły 28 zabitych i 55 rannych. *Punjab* remontowano do 12 czerwca, *Cossack* - do połowy sierpnia, a najpoważniej uszkodzony *Eskimo* - do końca września 1940 roku. Bitwa stała się jednym z najwspanialszych zwycięstw Royal Navy w pierwszym roku wojny. Zdaniem D. Thomasa „bitwa była jednym z najlepszych przykładów mistrzowskiego działania niszczycieli”.

Po otrząśnięciu się z pierwszego szoku, Alianci skierowali do Norwegii własne wojska, które desantowano w Andalsnes, Namsos i Harstad. „Tribale” uczestniczyły w eskortowaniu transportów, a nawet same wysadzały na brzeg pododdziały piechoty, jak to przeprowadziło 6 niszczycieli 4 Floty 16 kwietnia pod Namsos. W nocy z 2/3 maja *Sikh* i *Tartar* wraz z 3 francuskimi liderami uczestniczyły w zakończonym bez żadnego rezultatu wypadzie na wody Skagerraku. Działania bojowe w Norwegii rozwijały się niepomyślnie dla Aliantów i już w końcu kwietnia stało się jasne, że trzeba będzie ewakuować własne kontyngenty. W nocy 1/2 maja *Tartar*, *Sikh* i *Mashona* uczestniczyły w ewakuacji Andalsnes, a *Somali* wywiózł grupę bojową z Alesund. W nocy 3 maja alianckie okręty ewakuowały ponad 5000 ludzi z Namsos.

Ostatnim okrętem, który ewakuował Namsos, był *Afridi*. Jego zadanie polegało na zabranii ariergardy saperów, którzy wysadzali mosty, dworzec kolejowy i inne obiekty. Z powodu tego opóźnienia jednostka wyszła w morze dopiero o świcie. Po drodze podjęła jeszcze rozbitków z francuskiego lidera *Bison*, zatopionego przez niemieckie bombowce nurkujące i z pełną prędkością dogoniła konwój, gdy samoloty pojawiły się znów. O dalszych wydarzeniach tak mówił w swoich pamiętnikach Philip Vian:

„Dogoniliśmy zespół adm. Cunninghama o godzinie trzeciej popołudniu mając nadzieję, że do tego czasu znajdzie się poza promieniem działania bombowców nurkujących. Okazało się jednak inaczej - grupa „Stuk” w jednej chwili pojawiła się nad nami. Jeden z nich zanurkował na prawo od nas, wyraźnie celując w *Afridi*. Rozpoczęło się fatalne starcie. Wykonaliśmy gwałtowny zwrot w kierunku samolotu, tak by uczynić kąt jego nurkowania niewykonalnym dla pilota. W tym momencie zameldowano o drugim nurkowcu, zbliżającym się



Somali brał natomiast udział w ataku na wyspy Lofockie.

Fot. „Ships of the World”

z lewej burty. Nawigator poradził przełożyć ster na burzę, lecz zdecydowałem, że okręt zdąży wykonać manewr i nakazałem kontynuować zwrot.”

Trafienia nie udało się jednak uniknąć. O godz. 14:46 niszczycielem wstrząsnęły 2 potężne eksplozje. Pierwsza bomba trafiła za sterówką i wybuchła w przedziale kotłowni, rozrywając burtę i wywołując silny pożar. W tym momencie druga trafiła w pokład dziobowy, przełamując okręt na dwoje. *Afri-di* zatonał natychmiast, a na jego pokładzie zginęło 49 członków załogi, 13 żołnierzy i 30 Francuzów z *Bisona*.

Niszczycielskiej siły lotnictwa przeciwnika doświadczyły na sobie jeszcze trzy kolejne niszczyciele: 26 kwietnia *Ashanti* został uszkodzony w wyniku bliskich wybuchów bomb w rejonie Krakvarsfiord, 2 maja *Maori* znalazł się pod bombami w Namsos, a *Somali* – 15 maja pod Narwikiem.

Po opuszczeniu przez alianckie wojska centralnej Norwegii, na północ od Trondheim i rejonie Narwiku jeszcze przez miesiąc trwały działania bojowe. Na tym etapie zadania niszczycieli sprowadzały się do eskortowania konwojów i ostrzału celów brzegowych. Szczególnie aktywnie operowały *Bedouin* i *Zulu* (kmdr por. Crawford). Ten ostatni zapisał na swoje konto sukces w morskim starciu. 10 maja w Ranfiord niszczyciel zatopił zdobyty przez Niemców norweski statek *Nord Norge* (991 BRT), wysadzający desant.

17 maja brytyjski zespół przerzucił pododdziały piechoty z Harstad do Bodö. Aby zabezpieczyć się przed niemieckimi bombowcami, Brytyjczycy

szli słabo rozpoznany tor wodnym. Raptem 12 Mm od punktu przeznaczenia krążownik *Effingham* wszedł na podwodne skały, a za nim na mieliznę trafił *Matabele* (kmdr por. Stockes). Niszczyciel wkrótce zszedł na głęboką wodę, krążownika nie udało się jednak uratować. Z pokładu zdjęto załogę i żołnierzy, a sam okręt dobito torpedą. *Matabele* zaraz po wyjściu z doku, 27 maja ponownie wszedł na mieliznę w rejonie Barrow, wobec czego jego powrót do linii przecięgnał się do połowy sierpnia.

Gorącą wiosną 1940 roku „Tribale” walczyły nie tylko w Norwegii. 11 maja *Mohawk* wraz z *Windsorem* ewakuowały brytyjską misję dyplomatyczną z holenderskiego Hoek van Holland. 23 maja *Ashanti*, *Maori* i *Zulu* zabezpieczyły lądowanie Brytyjczyków na Islandii. W czerwcu *Punjabi* uczestniczył w ewakuacji Saint-Nazaire i ratował ludzi z pasażerskiego liniowca *Lancastria*, zatopionego przez niemieckie lotnictwo. Krótka w sumie kampania norweska była jedynym okresem, w którym „Tribale” działały wspólnie. Wkrótce jednak fale wojny porozrzuciły okręty.

Atlantyka i Arktyka

Latem 1940 roku aktywność na wodach otaczających Wielką Brytanię, znacznie się obniżyła. Niemcy odbudowywali swe siły po stratach poniesionych w Norwegii, zaś szczególną troską Brytyjczyków stało się przygotowanie do odparcia oczekiwanego desantu na wyspy. Dopiero jesienią Royal Navy wznowiła działania na liniach komunikacyjnych przeciwnika.

13 października samolot Coastal Command wykrył konwój u norweskich wybrzeży. Z Rosyth wyszła z zadaniem jego przechwycenia 4 Flotylla kmdr Vian: *Cossack*, *Ashanti*, *Sikh*, *Maori* i *Zulu* przy wyjściu z zatoki poderwał się na minie akustycznej i zmuszony był zawrócić. Około północy niszczyciele odnalazły konwój w rejonie Egersund. Starcie trwało niedługo – Niemcy odeszli pod ochronę baterii nadbrzeżnych, lecz „Tribale” ogniem artyleryjskim zdołały zatopić jednostka pomocniczą *Netze* (1025 BRT), a flagowy *Cossack* salwą torpedową posłał na dno stawiacz sieci *Genua* (1949 BRT).

Rozpoczęty sezon sztormów nie przeszedł bez śladów. 17 października niszczyciele *Ashanti* i *Fame* zostały wyrzuczone na kamienie u wybrzeży hrabstwa Sunderland. Uszkodzenia *Ashanti* okazały się na tyle poważne, że trzeba było wymienić poszycie dna niemal na całej długości, demontując przy tym obie turbiny i 2 kotły oraz wymienić ster. Remont, któremu towarzyszyła poważna modernizacja, zajął całe 9 miesięcy, tak, że dopiero w sierpniu następnego roku okręt powrócił do linii.

W początku 1941, po odejściu X Korpusu Lotniczego Luftwaffe na Morze Śródziemne, wybrzeże Norwegii okazało się praktycznie pozbawionym obrony. Wierni swojej taktyce Brytyjczycy nie omieszkali wykorzystać tego, przeprowadzając znakomity wypad na okupowane przez Niemców Wyspy Lofockie (operacja „Claymor”). 1 marca wyszły w morze transportowce desantowe *Princess Beatrix* i *Queen Emma* z 500 komandosami na pokładzie. Eskortowa-

ly je niszczyciele 6 Flotylli – *Somali* (pod flagą kmdr Caslona), *Eskimo*, *Tartar*, *Bedouin* i *Legion*. Lekkie krążowniki *Edinburgh* i *Nigeria* stanowiły siły dalekiej osłony. Wczesnym rankiem 4 marca zespół osiągnął Svolvaer. Po zejściu na ląd komandosi zniszczyli 4 zakłady przeróbki tranu. Później nadeszła kolej na niszczyciele, które zaczęły przeczesywać przybrzeżne wody.

O godz. 06:20 *Somali* wykrył dozorowiec *NN 04* (300 t trawler *Krebs*). Dozorowiec zdołał oddać raptem 3 strzały ze swego jedynego dział, jak nakryła go potężna salwa „Tribala”. Jeden pocisk trafił przygotowaną amunicję natchmiastowego użycia, powodując jej pożar, a kolejne dwa rozbiły sterówkę i kotłownię. Zginął dowódca i 13 marynarzy, a pozbawiony sterowności okręt wpadł na nadbrzeżne kamienie. 5 ocalałych marynarzy wyskoczyło za burtę i zostało wziętych do niewoli. Najważniejsze jednak, że grupa abordażowa pod komendą por. Warmingtona odnalazła we wraku dozorca elementy maszyny szyfrującej „Enigma” oraz tablice kluczy nadbrzeżnej sieci radiowej, co pozwoliło brytyjskim służbom rozpoznania radiowego czytać nieprzyjacielskie komunikaty przez kilka tygodni.

W porcie Svolvaer, *Tartar* zatopił ogniem artyleryjskim statek przetwórczy rybacką *Hamburg* (9780 BRT), zaś ładunkami wybuchowymi zniszczono jeszcze 2 statki – *Pasajesa* (1996 BRT) i *Feliksa Heumanna* (2468 BRT). W rejonie Brettesnes *Bedouin* przechwycił i zniszczył norweski kabotażowiec *Mira* (1152 BRT), który przewoził niemieckich żołnierzy. Kolejnymi ofiarami brytyjskich niszczycieli padły *Eilenau* (1404 BRT), *Bernhard Schulte* (1058 BRT) i *Gumbinnen* (1381 BRT). Brytyjczycy wzięli do niewoli 213 Niemców i 12 Norwegów, a także zabrali 314 norweskich ochotników gotowych walczyć z wrogiem. Poza tym norweski trawler *Myrland* (321 BRT), którego załoga postanowiła przyłączyć się do aliantów, został skierowany na Wyspy Owcze.

Raid na Lofoty był pierwszym z serii operacji specjalnych, w których uczestniczyła 6 Flotylli. Wkrótce jej niszczyciele należało nazwać prawdziwymi „łowcami tajemnic”. 7 maja *Somali* przechwycił w rejonie Jan Mayen jednostkę meteorologiczną *München* („WBS-6”, 306 BRT), której lokalizację ustaliła brytyjska służba rozpoznania radiowego. Spotkanie z Brytyjczykami nastąpiło na tyle nieoczekiwanie, że załoga trawlera nie zdołała niczego zniszczyć.

Na pokładzie *München* zdobyto maszynę szyfrującą, książkę kodów łączności bliskiej, kodową książkę meteo oraz morską siatkę koordynatów! 28 czerwca w tym samym rejonie *Tartar* (kmdr por. Skipwith) przechwycił kolejną jednostkę meteo – *Lauenburg* (WBS-2, 344 BRT). Wszystkich 34 członków załogi dostało się do niewoli, a książki kodów z jednostki pozwoliły brytyjskim szyfrantom czytać rozmowy niemieckich okrętów przez cały lipiec. Jednym z rezultatów przechwycenia nieprzyjacielskiej łączności radiowej było zniszczenie całej rozwinętej przez Niemców sieci jednostek zaopatrzenia, które zabezpieczały wyjście na Atlantyk pancernika *Bismarck*, w boju z którym wzięła udział 4 Flotylla „Tribali”.

Rankiem 26 maja *Cossack* (kmdr Vian), *Zulu* (kmdr por. Graham), *Sikh* (kmdr por. Stokes), *Maori* (kmdr por. Armstrong) i polski *Piorun* ochraniały konwój z wojskiem „WS-8B”, gdy otrzymały rozkaz dołączenia do ścigających *Bismarcka* brytyjskich pancerników. Mimo silnego sztormu, flotylla ruszyła w kierunku północno-wschodnim z prędkością 27 węzłów. Doszło przy tym do epizodu, który był charakterystyczny dla komandora Viana. Gdy radiotelegraficiści przyjęli sygnał z rozpoznawczej „Cataliny”, która w końcu wykryła przeciwnika, przed dowódcą flotylli stanął dylemat: wykonać otrzymany rozkaz i iść na spotkanie z własnymi okrętami liniowymi lub wbrew rozkazowi, wyruszyć na spotkanie nieprzyjaciela. Z uwagi na ostry reżim cichy radiowej, decyzję trzeba było podjąć na własne ryzyko. Biorąc pod uwagę, że w pobliżu nie ma innych okrętów, zdolnych zaatakować *Bismarcka*, Vian skierował flotyllę na nieprzyjaciela. Tym samym w pełni potwierdził nadzieje dowódcy Home Fleet. Adm. Towey był na tyle przekonany o bojowym duchu dowódcy flotylli, a na propozycję przekazania mu nowych instrukcji, odpowiedział słowami: „To całkowicie zbędne. Znam Viana, on już zignorował rozkazy i idzie na spotkanie z nieprzyjacielem”.

O zmroku flotylla zbliżyła się do *Bismarcka*. Do tego momentu niemiecki okręt został już uszkodzony przez samoloty torpedowe z *Ark Royal*. Przekonawszy się, że prędkość pancernika zauważalnie spadła, Vian rozrzucił swoje niszczyciele wokół *Bismarcka* – po jednym w dziobowych kątach kursowych, dwa ze śródkręcia i jeden za rufą. Jak pisał Vian w swoim raporcie dla Toweya, ten widział swoje zadanie,

po pierwsze w tym, by utrzymywać stały kontakt z przeciwnikiem, a po drugie, próbować atakować go torpedami, gdy ciemność pozwoli na dokonanie tego bez zbędnych strat. Przeprowadzona na kwadrans przed północą próba wspólnego ataku nie zakończyła się sukcesem. Burzliwe morze i całkiem celny ogień niemieckich artylerzystów nie pozwolił podejść na odległość strzału torpedowego. Później na pokładzie dziobowym *Zulu* znaleziono część pocisku kal. 380 mm. Rozumując, że skoordynowany atak nie wyszedł, Vian rozkazał niszczycielom działać samodzielnie.

O godz. 01:21 *Maori* zbliżył się do okrętu liniowego na odległość 25 kabli i odpalił salwę 4 torped. Trafień nie zaobserwowano. Następnie *Zulu* zaatakował przeciwnika 2 torpedami z lewej burty, jednak trafił pod silny ostrzał i zmuszony był odejść. Odchodząc, wszyscy znajdujący się na mostku, zauważyli „ostrą lunę”, która wystrzeliła między dziobową nadbudówką a rufą pancernika, którą uznali za trafienie. O godz. 01:40 kmdr Vian poprowadził do ataku *Cossacka*. Korzystając z tego, że Niemcy w tym momencie odpierali inne niszczyciele, zbliżył się do przeciwnika i odpalił 3 torpedy z dystansu 30 kabli. W obliczeniowym czasie zauważono słup płomieni nad dziobową częścią *Bismarcka*, wobec czego uznano, że „uzyskali całkiem celne trafienie”. Po kilku minutach *Zulu* zakomunikował, że okręt liniowy zatrzymał się, co uznano za jeszcze jedno potwierdzenie sukcesu. Jako ostatni atakował *Sikh*. Niszczyciel odpalił wszystkie 4 torpedy z dystansu około 3,5 Mm, orientując się według błysków wystrzałów i także zgłaszał uzyskanie jednego trafienia.

W rzeczywistości żaden z niszczycieli nie osiągnął trafienia. Inaczej przecież być nie mogło, biorąc pod uwagę pogodę i dystans z jakiej odpalano torpedy. Słup ognia w rejonie części dziobowej okazał się dogasającym pociskiem oświetlającym, a „ostra luna” – burtową salwą okrętu liniowego.

Vian nie pozostało, więc nic innego, jak wykonywać drugie zadanie – utrzymywać kontakt z nieprzyjacielem. Towey rozkazał by, co pół godziny wystrzeliwać w kierunku nieprzyjaciela pociski oświetlające, jednak Niemcy, tak jak poprzednio strzelali wyjątkowo celnie i realizacja zadania okazała się niemożliwa. Pozostało zdać się na radar. O godz. 03:55 *Cossack* zaszedł od północy i z dystansu 2 Mm wystrzelił ostatnią torpedę, jednak bez żadnego rezultatu. Wkrótce wszystkie niszczyciele utraciły kontakt



Mashona miał niestety mniej szczęścia na wojnie. Został zatopiony przez niemieckie Heinkle 28 maja 1941 roku. Fot. zbiory Bernard Crochet

z *Bismarckiem*, jednak o godz. 05:55 *Sikh* nawiązał go ponownie. Około godz. 07:00 *Maori* odpalił ostatnie 2 posiadane torpedy, jednak również bez rezultatu.

Mimo braku sukcesów flotylla Viana potrafiła utrzymać kontakt z przeciwnikiem, nie ponosząc przy tym żadnych strat. O świcie niszczyciele zajęły pozycje, pozwalające prowadzić stałą obserwację z czterech kierunków i oczekiwały podejścia własnych okrętów liniowych. Po wystrzeleniu torped, okręty nie mogły już wywrzeć wpływu na przebieg dziennego boju, jednak po jego zakończeniu *Maori* przyjął na pokład 20 rozbitków z zatopionego *Bismarcka*.

W rejonie starcia znajdowały się jeszcze 2 „Tribale” – *Tartar* i *Mashona*, jednak brak paliwa zmusił je do odejścia nim niemiecki pancernik skrył się pod wodą. Pełniący służbę na *Tartarze*, kpt. Ludvig Kennedy zdążył zarejestrować na taśmie filmowej początek bitwy, a później napisał książkę o *Bismarcku*, która po dziś dzień pozostaje najlepszym opisem pogoni za pancernym gigantem i jego zatopienia.

Rankiem 28 maja znaczne siły Luftwaffe zostały rzucone na poszukiwanie powracających do domu brytyjskich okrętów. W czasie nalotu maszyn Heinkel ze składu KG 100 został lekko uszkodzony bliskimi upadkami bomb niszczyciel *Maori*, a Junkersy z I/KG 77 wykryły 100 Mm na zachód od Irlandii, *Tartara* i *Mashonę* idące nieco na południe od sił głównych. Para poruszała się z prędkością 12 węzłów, oszczędzając resztki paliwa. O godz. 09:25 *Mashona* otrzymał bezpośrednie trafienie. Bomba przebiła

pokład obok dziobowego komina i eksplodowała w przedziale kotłowni Nr 1. W poszyciu powstała ogromna wyrwa, zaś wybuch zerwał z fundamentów kocioł Nr 2. Niszczyciel nabral silnego przechyłu na lewą burtę. Zginęło 46 ludzi. Kmdr por. Selby rozkazał opuścić okręt, który poszedł na dno po 45 minutach. *Tartar* podjął z wody 170 marynarzy i oficerów z zatopionego „bliźniaka” i następnego dnia dotarł do Londonderry, mając w zbiornikach zaledwie 5 t paliwa.

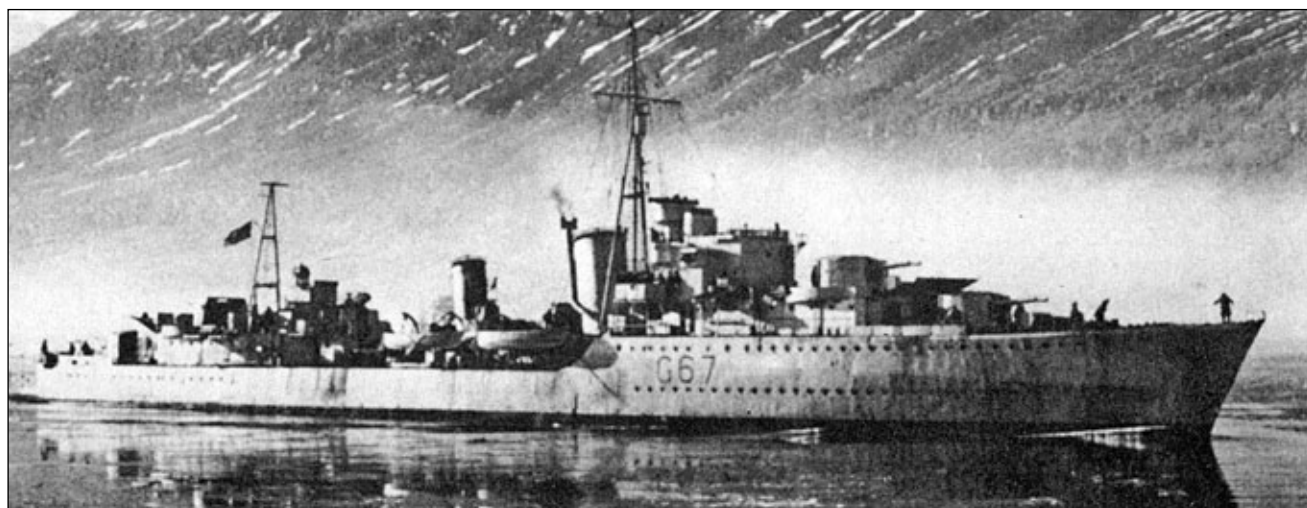
Za udział w polowaniu na *Bismarcka*, Philip Vian otrzymał DSO i został awansowany do stopnia kontradmirała. W dniu 10 lipca kmdr E. Barton przejął jego dotychczasową flotyllę, która wkrótce przeszła na Morze Śródziemne.

Po napaści Niemiec na ZSRR operacyjna strefa Home Fleet (w jej składzie pozostawała 6 Flotylla, którą dowodził teraz kmdr D.K. Bain) sięgnęła poza Krąg Polarny. Choć działania flot w Arktyce jesienią 1941 roku nie wyróżniały się szczególną intensywnością, „Tribale” miały okazję wziąć udział w kilku operacjach. Na przełomie lipca i sierpnia zespół kontradm. Viana (krążowniki *Nigeria* i *Aurora*, niszczyciele *Punjab* i *Tartar*) przeprowadziły ewakuację norweskich i radzieckich robotników ze Szpicbergenu, przy okazji niszcząc cały znajdujący się tam zapas węgla – ponad pół mln t. W dniach 5-11 listopada *Somali*, *Eskimo*, *Ashanti*, *Bedouin*, *Matabele* i *Punjab* eskortowały pancernik *King George V*, krążownik *Penelope* i lotniskowiec *Victorious* w czasie rajdu na wybrzeże północnej Norwegii. 24 listopada zespół kontradm. Burroughsa (krążownik *Kenya*, niszczyciele *Bedouin*

i *Intrepid*) wraz z radzieckimi niszczycielami *Gremiaszczij* i *Gromkij* przeprowadził poszukiwanie nieprzyjacielskich statków w rejonie Varangerfiordu oraz ostrzelał port Vardö. Najpomyślniejszą okazała się jednak przeprowadzony w czasie Świąt Gwiazdkowych nowy rajd na Wyspy Lofockie.

Dla zrealizowania tego zadania utworzono Zespół „Z” pod dowództwem kmdr Hamiltona. W jego skład poza niszczycielami *Somali*, *Ashanti*, *Bedouin* i *Eskimo* wszedł krążownik *Arethusa*, niszczyciele eskortowe *Wheatland*, *Krakowiak* i *Kujawiak* (2 ostatnie - polskie), korwety *Acantus* i *Eglantine*, trałowce *Speedwell*, *Harrier* i *Halcyon*, okręty desantowe *Prince Albert* i *Princess Charlotte* z 260 komandosami na pokładzie, a także 2 zbiornikowce, 2 jednostki pomocnicze i holownik. W nocy 26 grudnia ta różnorodna armada podeszła do norweskiego brzegu, przecinając prowadzące na wyspy kable telegraficzne i założyła we wiosce Reine czasową bazę do działań przeciwko niemieckiej żegludzie przybrzeżnej. W Westfiordzie *Arethusa*, *Somali*, *Ashanti* i *Eskimo* przechwyciły norweskie statki *Kong Harald* i *Nyrland* (odpowiednio 1125 i 725 BRT), a niemiecki dozorca *V 5904 (Föhn)* został zatopiony ogniem artylerii *Ashanti*, po tym jak zdjęto jego załogę i zabrano księgi kodów. Wkrótce niemieckie lotnictwo wykryło brytyjski oddział i uszkodziło flagowy krążownik. Operację przerwano i 28 grudnia zespół powrócił do Scapa Flow.

Dwukrotnie „Tribale” pełniły rolę środka komunikacji dla ważnych osób. W sierpniu premier Wielkiej Bryta-



Beduin sfotografowany na tle surowego islandzkiego wybrzeża.

Fot. zbiory Siefgried Breyer

nii Winston Churchill, szef Imperialnego Sztabu Generalnego gen. John Dill oraz gen. lotnictwa Wilfred Freeman powrócili na pokładzie *Tatara* z Hvalfjordu (Islandia) do Scapa Flow. W grudniu *Somali* dowiózł do Wielkiej Brytanii ambasadora Związku Radzieckiego I.M. Majskiego.

W roku 1942 podstawowym zadaniem 6 Flotylli (w marcu dowodzenie jej objął kmdr J. Eaton, wcześniej dowodzący *Mohawkem*) stało się eskortowanie konwojów do Rosji. Do tego cza-

su na osobisty rozkaz Hitlera niemieckie siły morskie i lotnicze na Północy zostały w istotny sposób wzmocnione. Aktywność przeciwnika załogi „Tribali” wkrótce odczuły na własnej skórze. Pierwszy konwój w roku 1942 – „PQ-8” przyniósł nowe straty. 17 stycznia o godz. 23.27, gdy konwój znajdował się raptem 8 Mm od radzieckich brzegów, okręt podwodny *U 454* (KptLt Hackländer storpedował *Matabele*. W ciągu zaledwie kilku minut niszczyciel poszedł na dno wraz z niemal całą załogą, na czele kmdr

por. Staffordem. Wielu zginęło w wyniku wybuchu, około 60 ludzi zamarzło w wodzie, a żywych uratowano zaledwie dwoje.

Niebezpieczeństwo stanowiły nie tylko okręty i samoloty przeciwnika, ale także sama natura. 25 marca *Tartar* znajdujący się w składzie sił dalekiej osłony konwoju „PQ-13” wpadł w rejonie wyspy Miedwieżyj w sztorm o sile 8° i został poważnie uszkodzony. Jeszcze tragiczniejsza okazała się eskortowanie konwoju „PQ-15”. W dniu

Udział niszczycieli typu „Tribal” w ochronie konwojów arktycznych

Konwój	Okres trwania	Udział niszczycieli typu Tribal eb – eskorta bezpośrednia du – dalekie ubezpieczenie + – zatopiony w trakcie eskorty konwoju
1941		
PQ-3/QP-3	9 listopada- 7 grudnia	<i>Bedouin</i> (eb)
1942		
PQ-8	8-17 stycznia	<i>Cossack, Matabele</i> (+), (eb)
QP-5	13-24 stycznia	<i>Tartar</i> (eb)
QP-6	24 stycznia – 2 lutego	<i>Somali</i> (eb)
PQ-12/QP-8	1-13 marca	<i>Ashanti, Bedouin, Punjabi, Tartar</i> (du)
PQ-13/QP-9	20 marca – 3 kwietnia	<i>Ashanti, Bedouin, Tartar, Eskimo</i> , (du)
PQ-14/QP-10	8-27 kwietnia	<i>Bedouin, Somali, Eskimo</i> (du), <i>Punjabi</i> (eb)
PQ-15	26 kwietnia – 5 maja	<i>Punjabi</i> (+), (du)
PQ-16	21-30 maja	<i>Ashanti</i> (eb)
PQ-17	27 czerwca – 4 lipca	<i>Somali</i> (du)
PQ-18/QP-14	2-26 września	<i>Ashanti, Somali</i> (+), <i>Tartar, Eskimo</i> (eb)
1943		
RA-54A	1-14 listopada	<i>Haida</i> (du)
JW.-54A/RA-54B	15 listopada – 9 grudnia	<i>Haida, Huron, Iroquois</i> (eb), <i>Ashanti</i> (du)
JW.-55A/RA-55A	12 grudnia – 1 stycznia	<i>Ashanti, Athabaskan</i> (eb)
JW.-55B/RA-55B	20 grudnia – 8 stycznia	<i>Haida, Huron, Iroquois</i> (eb)
1944		
JW.-56B/RA-56	22 stycznia – 11 lutego	<i>Huron</i> (eb)
1945		
JW.-66/RA-66	16 kwietnia – 8 maja	<i>Haida, Huron, Iroquois</i> (eb)

1 maja o godz. 16:00 *Punjabi* przecinał w warunkach silnego zamglenia linię ruchu floty został staranowany przez flagowy pancernik *King George V*. Idący z prędkością 25 węzłów olbrzym wciął się w niszczyciel w rejonie przedziału maszynowni i rozciął go jak nóż masło. Zginęło 21 ludzi, głównie wskutek eksplozji własnych bomb głębinowych. Niszczyciele *Marne* i *Martin* uratowały 206 rozbitków, w tym kmr por. Waldegrave'a.

Ostatnią stratę na północnych wodach „plemiona” poniosły we wrześniu w czasie eskortowania powrotnego konwoju „QP-14”. W dniu 20 września niemieckie okręty podwodne storpedowały trałowiec *Leda* i transportowiec *Silver Sword*. Korzystając z zamieszania związanego z akcją ratunkową, *U 703* (KptLt Bielfeld) odpalił torpedy w kierunku *Somali*. Eksplozja w przedziale maszynowni zmiotła rufową część okrętu. Kmr por. C.D. Maud zameldował o śmierci 5 i ranienu dalszych 4 marynarzy. Niszczyciel utrzymywał się jednak na wodzie. *Ashanti* wziął go na hol. Przez 80 godzin na trasie 420 Mm walczone o zachowanie uszkodzonego okrętu. Kres nastąpił we wczesnych godzinach 24 września. Sztorm nasilił się, a osłabiony kadłub zaczął pękać na falach, w rezultacie czego *Somali* przełamał się i poszedł na dno. Zginęło 7 oficerów i 69 marynarzy – wszyscy, znajdujący się wówczas na pokładzie.

Wkrótce 6 Floty, w której składzie pozostały wszystkiego 3 niszczyciele, została rozformowana. Już po roku „Tribale” powróciły do Arktyki, jednak były to już inne okręty.

„Tribale” na Morzu Śródziemnym

Przystąpienie Włoch do wojny otwarło przed Brytyjczykami nowy teatr działań wojennych i zmusiło do przetrzeźwienia tan uzupełniających sił. W dniu 14 maja 1940 *Nubian* (kmr por. R. Ravenhill) i *Mohawk* (kmr por. J. Eaton) wyszły ze Scapa Flow do Aleksandrii. Po siedmiomiesięcznej przerwie „Tribale” pojawiły się znów na Morzu Śródziemnym. Oba okręty (wraz z *Jervisem*, *Janusem* i *Juno*) weszły w skład 14 Floty Niszczycieli, którą dowodził kmr Mack.

Brytyjska Flota Śródziemnomorska, dzięki energicznej naturze jej dowódcy – adm. Cunninghama, działała bardzo aktywnie. Jeden z oficerów powiedział nawet, że „w latach 1940-41 prowadzone były najintensywniejsze działania w czasie całej wojny”. Nisz-

czycie wykorzystywane było jako „panna do wszystkiego”. W dniach 27-30 czerwca *Nubian* i *Mohawk* eskortowały ważny konwój z Dardaneli do Port Saidu. 9 lipca uczestniczyły w bitwie pod Punta Stilo, w początkach września w operacji „Hats”, zaś później *Nubian* dwukrotnie (22 i 25 września) ostrzeliwał włoskie pozycje pod Sidi Barrani. A wszystko to obok licznych „dyżurnych” wyjść w morze.

11 listopada Bytyjczycy przeprowadzili słynny rajd lotniskowców na Tarent. Znaczenie mniej wiadomo jednak, że tej nocy nieprzyjaciół otrzymał jeszcze jedno uderzenie. Dokonał je Zespół „X” wiceadm. Pridham-Wippela, składający się z krążowników *Orion*, *Sydney*, *Ajax*, a także *Nubian* i *Mohawk*. W drugiej połowie dnia odłączyły się one od sił głównych ruszyły w kierunku Cieśniny Otranto, w celu przechwytywania statków przecinających Adriatyk.

Do godz. 01:00 12 listopada zespół osiągnął linię Brindisi – Valona, najbardziej na północ wysunięty punkt trasy i obrał kurs powrotny. Jednak po kwadransie lewoskrzydłowy *Mohawk* zauważył w odległości 8 Mm włoski konwój składający się z 4 statków pod eskortą torpedowca *Nicola Fabrizi* i krążownika pomocniczego *Ramb III*. Po przekazaniu sygnału na inne jednostki, *Mohawk* ruszył na przeciwnika. O godz. 01:25 otworzył ogień do *Fabriziego* z odległości 19 kabli, za czwartą salwą uzyskując trafienie. Torpedowiec wykonał zwrot, okrywając się zasłoną dymną, a „Tribal” przeniósł ogień na drugi statek w szyku. Krążowniki, które podeszły na pole walki sprawiły Włochom prawdziwą krwawą łaźnię. Gdy o godz. 01:53 Pridham-Wippel rozkazał przerwać ogień i wycofać się, konwój był rozgromiony. Wszystkie statki – *Catalani* (2429 BRT), *Capo Vado* (4391 BRT), *Premuda* (4427 BRT) i *Antonio Locatelli* (5691 BRT) poszły na dno, a ciężko uszkodzony *Fabrizi* zdołał jakoś dobrnąć do portu, jedynie *Ramb III* jakimś cudem nie odniósł nawet draśnięcia. Adm. Cunningham pisał: „Rajd był odważnie przeprowadzoną operacją w wąskiej cieśninie, gdzie można było oczekiwać spotkania z przeważającymi siłami przeciwnika”.

W grudniu 14 Floty działała u wybrzeży Libii, udzielając wsparcia wojskom lądowym, a w pierwszych dniach stycznia uczestniczyła w operacji „Excess”, później uczestniczyła w słynnej bitwie pod Matapan, w trakcie której *Nubian* dobił swoją torpedą ciężki krążownik *Pola*.

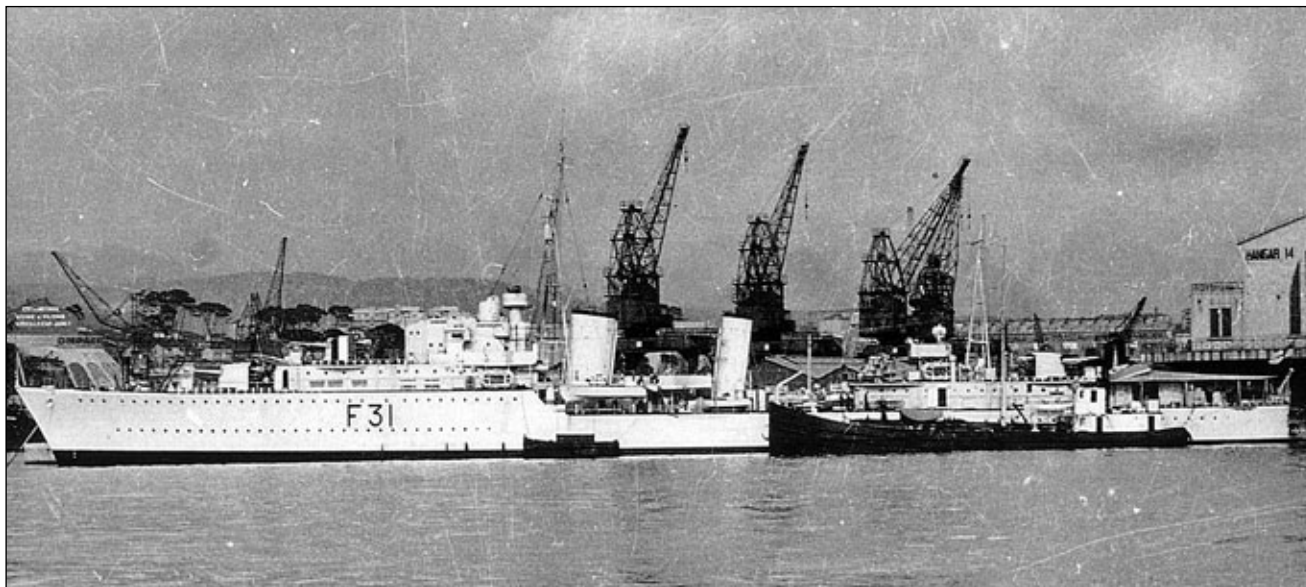
W dniu 8 kwietnia wydano rozkaz o sformowaniu Zespołu „K”, przeznaczonego do działań na liniach komunikacyjnych między Włochami a Północną Afryką. Po trzech dniach *Jervis*, *Janus* i *Nubian* przeszły na Malte. Dwa pierwsze wyjścia w celu poszukiwania nieprzyjacielskich statków nie przyniosły żadnych rezultatów. Załogi liczyły, że może trzecie okaże się szczęśliwe.

W dniu 15 kwietnia rozpoznanie lotnicze odkryło idący na południe włoski konwój składający się z 5 statków pod eskortą niszczycieli *Luca Tarigo*, *Baleno* i *Lampo*. O godz. 18:00 brytyjski zespół wyszedł w morze. Tym razem kmr Mack postanowił przechwycić nieprzyjacielski konwój w rejonie wyspy Kerkenna (Querqenna). Po północy okręty osiągnęły punkt, w którym powinien znajdować się konwój, po czym zawrócił na północ. 16 kwietnia o godz. 01:59 *Jervis* wykrył przeciwnika w odległości 6 Mm. Przygotowując wyrzutnie torpedowe, Brytyjczycy ruszyli z prędkością 27 węzłów na spotkanie z przeciwnikiem.

O godz. 02:20 *Jervis*, a w ślad za nim i *Janus*, otworzyły ogień do *Baleno*. Włoski niszczyciel został ciężko uszkodzony, stracił niemal wszystkich oficerów i zaczął tonąć. Równocześnie *Nubian* ostrzelał ostatni statek konwoju – *Sabaudię*. Trzecia salwa nakryła cel, wywołując pożar, lecz po 3 minutach ostrzał trzeba było przenieść na niszczyciel *Tarigo*. Między niszczycielami doszło do krótkiego starcia na „pistoletowy” dystans, tak, że użyto w nim nawet km-ów plot. *Jervis* już pierwszą salwą rozbił mostek *Tarigo* i wywołał pożar w środkowej części okrętu. Jego dowódca, kmr por. Pietro de Cristofaro stracił obie nogi, jednak ociekający krwią, nadal kierował bojem. Choć włoski niszczyciel już tonął jeden z chorążych zdążył odpalić torpedy, i o godz. 02:25 jedna z nich trafiła w prawą burzę *Mohawka* pod stanowiskiem dział „Y”.

Wybuch oderwał część rufową, a okręt wstrzymał bieg, jednak jego dziobowe działa kontynuowały ostrzał najbliższego statku (prawdopodobnie, *Arty*), który podpalił. Mechanicy zameldowali, że wały napędowe i śruby brytyjskiego niszczyciela ocalały, więc postanowiono ruszyć, jednak po 5 minutach³, po pierwszym wybuchu, w lewą burzę trafiła druga torpeda. Niszczyciel zaczął

3. Wszystkie czasy z pracy P. Smith i A. Walker „Działania maltańskich zespołów uderzeniowych”, jednak zawarty w niej opis bitwy zawiera szereg nieścisłości, w tym tak istotnych jak przerwę między trafieniami torped, co budzi wiele wątpliwości.



Mohawk był jednym z aktywniejszych okrętów operujących z Malty. Tutaj na fotografii z okresu wojny domowej w Hiszpanii.

Fot. Marius Bar

szybko tonąć na równej ścieżce, po minucie gwałtownie przechylił się na lewą burtę, a rufa aż po wyrzutnię torpedową skryła się pod wodą. Dowódca wydał rozkaz opuszczenia okrętu.

W tym czasie Brytyjczycy kontynuowali pogrom statków konwoju. *Nubian* zaatakował odkryty na kursie z lewa niszczyciel *Lampo* i poważnie go uszkodził a następnie pognał za uciekającym na południowy zachód transportowcem *Adana*. Wkrótce statek został zatopiony, a *Nubian* ruszył na pomoc *Mohawkowi*. O godz. 03:13 rozpoczął poodnosić ocalałych rozbitków, a następnie dołączył do niego *Jervis*. Uratowano wszystkich, poza 2 oficerami i 39 marynarzami. Później kmdr Mack rozkazał, by *Janus* rozstrzelał pozostającą na powierzchni część dziobową. Wystarczyły 4 pociski by skryła się pod wodą.

W toku bitwy zatopiono wszystkie 5 statków konwoju: niemieckie, *Adanę* (4205 BRT), *Artę* (2452 BRT), *Aeginę* (2447 BRT), *Iserlohn* (3704 BRT) i włoską *Sabaudię* (1590 BRT), a także 3 niszczyciele eskorty. Trzeba zaznaczyć, że zatopiony na płytkiej wodzie *Lampo* został później wydobyty i powrócił do składu floty. Przybyłe następnego dnia na pole walki włoskie okręty podniosły 1271 ludzi z 3000 znajdujących się na zatopionych transportowcach. Mimo straty niszczyciela, akcja była dobitnym sukcesem Zespołu „K”. Jednak już wkrótce jego znaczenie przygasło w ciągu wielkich wydarzeń.

Bitwa o Kretę stała się ciężką próbą dla brytyjskiej floty. Nie ma w tym miejscu sensu opisywać szczegółowo prowadzonych działań *Nubiana* w toku

kampanii: niszczyciel eskortował transportowce i sam przejmował żołnierzy na pokład, uczestniczył w patrolowaniu i przechwytywaniu nieprzyjacielskich konwojów, no i przez cały czas odpierał liczne ataki lotnictwa. 26 maja w czasie ataku niemieckich nurkowców ze składu II/StG 2 w odległości 90 Mm od Bardii, *Nubian* został bezpośrednio trafiony bombą, która oderwała jego rufę. Mimo tego jednostka zachowała pływalność i mogła nadal zachować prędkość 20 węzłów. Z powodu przeciążenia stoczni, dopiero w lipcu niszczyciel dostarczono do doku w Port-Ibrahim, a następnie wysłano do Bombaju celem kontynuacji remontu, który zakończono w październiku 1942 roku.

W tym czasie na ciepłych wodach Morza Śródziemnego pojawiły się „Tribale” 4 Floty. Latem wzięły one udział w przeprowadzeniu 3 konwojów na Maltę, po czym pozostawały w Gibraltarze, uczestnicząc w eskortowaniu konwojów atlantyckich. Jedno z takich wyjść okazało się ostatnim dla *Cossacka*. W czasie przeprowadzania konwoju „HG-74” krótko przed północą 23 października jednostka została storpedowana przez okręt podwodny *U 563* (OL Bargsten). Uszkodzony niszczyciel wzięto na hol, lecz 27 października około godz. 11:00 zatonął on na zachód od Gibraltaru. Zginęło 159 członków załogi.

Utrata najsłynniejszego „Tribala” nie mogła pozostać nie pomszczona i wkrótce flotylla osiągnęła nowy głośny sukces. 11 grudnia *Sikh* (pod flagą kmdr por. J. Stockes), *Maori*, *Legion* i holenderski *Isaac Sweers* wyszły z Gibraltaru do Aleksandrii. Następnego dnia angielskie

rozpoznanie lotnicze wykryło 2 idące na południe włoskie krążowniki. Informację o tym przekazano do Stockesa, który zwiększył prędkość, zamierzając przechwycić przeciwnika, jednak jego zespół w żaden sposób nie mógł osiągnąć rejonu przylądka Bon przed godz. 03:00 w nocy, gdy Włosi byli już poza zasięgiem. Powtórny kontakt Włochów z samolotem rozpoznawczym zmusił ich do rezygnacji z pierwotnych planów. Obawiając się ataków z powietrza ich zespół zawrócił.

Gdy flotylla podchodziła do przylądka Bon, zdziwieni sygnaliści odkryli powracające krążowniki. Z uwagi na bliskość brzegów, nie było możliwości wykonania zwrotu w prawo i Stockes rozkazał nie otwierać ognia, dopóki zespoły zbliżyły się do siebie na kursach zbliżeniowych. O godz. 03:23 *Sikh* odpałił swoją wyrzutnię torpedową w kierunku *Alberto da Barbiano* z dystansu około 7 kabli uzyskując 2 trafienia. Następny w szyku *Legion* wystrzelił 2 torpedy w kierunku *Alberto di Giussano* (1 trafienie), po czym niszczyciele otworzyły huraganowy ogień artyleryjski. Brytyjczycy byli praktycznie niewidocznie na tle skał, w związku z czym włoskie salwy lądowały na brzegu. Znajdujące się na pokładach krążowników beczki z benzyną zmieniły okręty w ogromne pochodnie. O godz. 03:25 *Di Giussano* trafiła jeszcze jedna z 6 torped wyrzeczonych przez *Legiona*. Starcie trwało wszystkie 2 (!) minuty, a w jego rezultacie poszły na dno 2 krążowniki z 900 włoskimi marynarzami na czele z wiceadm. Toscano. Rankiem 4 Flotyllę triumfalnie witano na Malcie, kmdr por.

Stockes został odznaczony Orderem Łaźni.

Podstawowym zadaniem niszczycieli było eskortowanie konwojów na Maltę, tyle tylko, że teraz od wschodu. Do początku marca 1942 roku „Tribale” wzięły udział w 5 takich operacjach. W nocy 8 lutego *Zulu* i *Lively* zatopiły na południowy zachód od Malty włoski szkuner *Aosta* (494 BRT) i trawler *Grongo* (316 BRT) wykryte przez rozpoznanie lotnicze. Mimo pełnego sukcesu operacji, dowódca *Zulu* kmr por. Graham stwierdził, że „było zupełnym marnotrawstwem wysłać na przechwycenie 2 duże niszczyciele, podczas gdy z tym zadaniem poradziłyby sobie nawet kutry”. W nocy 12 lutego, w czasie masowego nalotu niemieckich bombowców na Maltę, stojący na przystani French Creek *Maori* (kmr por. R. Courage został trafiony bombą bezpośrednio. Wybuchł silny pożar, który spowodował eksplozję i zatonięcie okrętu. Dziwne, że zginął tylko 1 człowiek – eksplozja była, bowiem tak silna, że uszkodzony został stojący obok niszczyciel *Decoy*.

Wkrótce 4 Flotylla została rozformowana. Zamiast niej utworzono 22 Flotyllę Niszczycieli na czele z kmr Micketwaitem (dowódca *Eskimo* w czasie bitwy pod Narwikiem). Przeprowadzenie kolejnego maltańskiego konwoju „MW-10” doprowadziło do dużej bitwy morskiej, znanej jako Druga Bitwa pod Syrtą. 22 marca główne siły włoskiej floty (okręt liniowy *Littorio*, 2 krążowniki ciężkie i 1 krążownik lekki, 10 niszczycieli) odkryły konwój i rozpoczęły walkę z jego eskortą (kontradm. P. Vian), składającą się z 4 lekkich krążowników i 11 niszczycieli (w tym *Zulu* i *Sikh*). Włoski zespół przez 3 godziny znajdował się z taktycznie niewygodnej zawietrznej strony konwoju, aby odciąć go od Malty, jednak nie udało się mu przeдрzeć do transportowców. Brytyjczycy umiejętnie stawiali zasłony dymne, które wiatr niósł w kierunku przeciwnika. Brytyjskie krążowniki (z których tylko jeden był uzbrojony w działa kal. 152 mm) prowadziły pojedynki ogniowy z dystansu 33-80 kabli, wykorzystując szybkostrzelność swego uzbrojenia, a niszczyciele przez cały czas zagrażały nieprzyjacielowi atakami torpedowymi. *Havock* i *Kingston* zostały trafione pociskami kal. 381mm, jednak zachowały pływalność. Uszkodzone zostały także 2 krążowniki. Z nastaniem zmroku Włosi przerwali starcie i wycofali się do swych baz. „Był to rzeczywiście klasyczny przykład tego, jak zdecydowanymi i umiejęt-

nymi działaniami dysponujący słabszymi siłami mógł uniemożliwić realizację zamiarów przeważającego przeciwnika”. – pisał S. Roskill.

Na kolejną operację konwojową Brytyjczycy zdecydowali się dopiero w czerwcu. Tym razem na Maltę skierowano dwa konwoje – „Harpoon” z Gibraltaru i „Vigorous” z Port Said. W skład eskorty pierwszego wchodził *Bedouin*, a drugiego – *Sikh* i *Zulu*. Operacja „Vigorous” zakończyła się pełnym niepowodzeniem: po pokonaniu 2/3 trasy i utracie w wyniku ataków niemieckiego lotnictwa oraz okrętów podwodnych 2 transportowców, krążownika *Hermione* i 3 niszczycieli, wieczorem 15 czerwca konwój zawrócił do bazy.

Gibraltarska karawana (6 statków pod eskortą krążownika plot. *Cairo*, 9 niszczycieli i niszczycieli eskortowych, 4 trawłowców i 6 dozorców) została wykryta przez nieprzyjacielskie rozpoznanie lotnicze 13 czerwca i przez kolejne 2 doby nieprzerwanie atakowana z powietrza. Z Palermo na przechwycenie konwoju wyszły 2 lekkie krążowniki i 5 niszczycieli pod komendą wiceadmirala Da Zary. 30 czerwca o godz. 06:40 Włosi odkryli konwój w odległości 30 Mm na południe od wyspy Pantelleria. *Bedouin* (kmr por. Scurfield) poprowadził grupę brytyjskich niszczycieli do kontrataku. Aby chronić jednostki konwoju, okręty eskorty postawiły zasłonę dymną. Bitwa trwała 2 godziny i Brytyjczycy kolejny raz umiejętnymi działaniami uniemożliwili przeciwnikowi wykonanie zadań. Z powodu niejasnej sytuacji, zagrożenia ze strony maltańskiego lotnictwa i rozchodowania większości zapasu amunicji Da Zara przerwał operację i poprowadził swe okręty do baz.

Uszkodzone ogniem artyleryjskim przeciwnika *Bedouin* i *Partridge* pozostały za konwojem. Sytuacja *Bedouina* była tragiczna. Trafienie pociskiem kal. 152 mm w przedział maszynowni całkowicie pozbawiło niszczyciel możliwości ruchu. *Partridge* wziął go na hol, jednak, gdy o godz. 13:30 powtórnie pojawiły się samoloty i okręty nieprzyjaciela, więc musiał go przeciąć. Próba przykrycia uszkodzonego współtowarzysza ogniem plot. i zasłoną dymną, nie przyniosła oczekiwanego rezultatu. O godz. 14:25 *Bedouin* został zatopiony przez włoski samolot torpedowy SM-79. Zginęło 28 członków załogi. *Partridge*, nie bacząc na nowe uszkodzenia, podjął z wody ocalałych rozbitków i do 17 czerwca dotarł z trudem do Gibraltaru.

Nie obeszło się też bez udziału „Tri-

bali” w najsłynniejszej śródziemnomorskiej operacji konwojowej – „Pedestal”. Do jego przeprowadzenia włączono 6 Flotyllę w składzie *Ashanti*, *Eskimo*, *Tartar* i *Somali*. Dwukrotnie atakowały je włoskie okręty podwodne, które całkiem efektywnie działały przeciw tej karawanie. 12 sierpnia *Emo* próbowała storpedować *Tartara*, a następnego dnia *Grani-to* wybrał *Ashanti* za cel swoich torped. Na szczęście dla Brytyjczyków, salwy okazały się chybione, choć w swoich meldunkach włoscy podwodnicy dwukrotnie potwierdzali coś przeciwnego.

W tym czasie *Sikh* i *Zulu* odniosły sukces u wybrzeży Palestyny. 4 sierpnia patrolowy „Wellington” z 203 dywizjonu wykrył na zachód od Jaffy okręt podwodny *U 372*. Po podejściu na miejsce „Tribale” i eskortowe niszczyciele *Crome* oraz *Tetcott* obrzuciły cały rejon bombami głębinowymi. Okręt podwodny wypłynął na powierzchnię, a cała załoga – 48 ludzi, trafiła do niewoli.

We wrześniu, na prośbę dowództwa sił lądowych, by choć trochę poprawić sytuację na froncie, przeprowadzono zuchwałą próbę uderzenia na Tobruk. Plan operacji „Agreement” przewidywał równoczesne wysadzenie desantu z morza i natarcie wojsk na pustyni. *Sikh* i *Zulu* wyszły z Aleksandrii z 350 żołnierzami piechoty morskiej na pokładzie 13 września, a dzień wcześniej opuściło bazę 18 kutrów torpedowych i 3 dozorców ze 150 żołnierzami desantu. Ubezpieczenie operacji stanowił krążownik plot. *Coven-try* i 4 niszczyciele eskortowe typu *Hunt*. Planowano wysadzenie desantu piechoty morskiej z niszczycieli w zachodniej stronie portu Tobruk, a z kutrów – w południowej, tak by wesprzeć natarcie kolumny wojsk lądowych. Po opanowaniu nadbrzeżnych umocnień przeciwnika do portu miały wejść niszczyciele. Po zniszczeniu znajdujących się tam statków oraz wyposażenia portu, a także zaokrętowaniu piechoty morskiej okręty miały opuścić Tobruk. Operacja zakończyła się pełną kląpą.

Desant poprzedzał szereg silnych uderzeń lotniczych. Brytyjska kolumna mobilna zdobyła niemiecką pozycję artyleryjską na południe od portu, a rankiem 14 września rozpoczął się atak z morza. Z 21 kutrów z wojskiem tylko 2 zdołały wysadzić desant, a środki desantowe z niszczycieli nie powróciły po drugiej fali desantu. *Sikh*, który zbliżył się do brzegu w celach poszukiwań został o godz. 05:30 nakryty celnymi salwami niemieckich dział kal. 88 mm z 1 dywizjonu 43 pułku artylerii plot., które spo-

wodowały ciężkie uszkodzenia. *Zulu* próbował odholować jednostkę flagową w morze, jednak celny ogień Niemców sprawił, że holowanie okazało się niemożliwe. *Sikh* porzucony przez załogę zatonął około godz. 10:00 w pobliżu brzegu. Wielu członków jego załogi, w tym kmr Mickletwait, a także pozostali przy życiu żołnierze desantu dostali się do niewoli.

O godz. 09:00 *Coventry* oraz niszczyciele typu *Hunt* otrzymały rozkaz udzielenia pomocy *Zulu*. Niemieckie i włoskie lotnictwo przeprowadzały uderzenie za uderzeniem na brytyjski zespół. Krążownik i 6 kutrów zostały zatopione. O godz. 16:15 w czasie finalnego ataku 19 bombowców nurkujących III/StG 3 bezpośrednie trafienie otrzymał *Zulu*. Niszczyciel wzięto na hol, jednak o godz. 21:55 zatonął zaledwie 80 Mm od Aleksandrii. Zginęło 4 oficerów i 15 marynarzy.

Gdy w listopadzie 1942 roku powrócił z remontu *Nubian* (dowodzony przez kmr por. D.E. Holland-Martina) wojska brytyjsko-amerykańskie w basenie Morza Śródziemnego przeszły do natarcia. Niszczyciel przebazowano na Maltę i z miejsca włączono do prowadzonych działań bojowych. W nocy 21 grudnia wraz z *Jervisem* zatopił u brzegów Tunezji statek *Dora* o wyporności 584 t. 8 stycznia rozpoznanie lotnicze zameldowało o 3 dużych statkach stojących bez ruchu w rejonie wysp Curiat. Wyślane na morze *Nubian* i *Kelvin* zatopiły wszystkie 3 jednostki, które okazały się – niewielkimi szkunerami. W nocy 16

stycznia *Nubian*, *Kelvin* i *Javelin* wykryły na południe od wyspy Lampedusa statek *D'Annunzio* (4537 BRT) pod eskortą torpedowca *Perseo*. Druga salwa *Nubian* nakryła torpedowiec, i Włosi rozpoczęli rejteradę, co pozwoliło Brytyjczykom na zatopienie transportowca. Dwa dni później *Nubian*, *Pakenham* i grecki *Vasilissa Olga* wyszły na patrol w rejon wysp Kerkenna aby przechwycić zauważone tam niemieckie kutry torpedowe i barki desantowe. Poszukiwania nie przyniosły sukcesu, jednak 19 stycznia około godz. 03:00 rano zespół natknął się na włoski uzbrojony trawler *Stromboli* (475 BRT). Oporu nie było, lecz gdy *Nubian* zbliżył się by podjąć rozbitków, trawler eksplodował, zasypując pokład odłamkami. Z wody wyłowiono ogółem 11 rozbitków, w tym 4 ciężko rannych.

Nie mniej aktywnie działały brytyjskie niszczyciele w końcowym etapie walk w Tunezji. Do tego czasu na Morze Śródziemne przybyły jeszcze 2 „Tribale” – *Tartar* (kmr por. J.R. Tyrwitt i *Eskimo* (kmr Eaton). W nocy 1 maja *Nubian* i *Paladin* zatopiły u brzegów Sycylii statek *Fauna* (575 BRT), 4 maja wraz z *Petardem* zatopiły 7 Mm od Kelibii transportowiec *Campobasso* (3566 BRT) i torpedowiec *Perseo*, który ocalał z kwietniowego starcia. 9 maja *Tartar*, *Laforey* i *Loyal* zniszczyły na północ od przylądka Bon niemieckie transportowce wojskowe *KT 5* i *KT 21* (po 830 BRT). Były to ostatnie okręty przeciwnika próbujące przerwać pierścień blokady. O jej efektywności można sądzić po wypowiedzi włoskiego historyka M-A.

Bragadina, który napisał: „włoska flota rozsądnie postanowiła nie podejmować poważnych prób ewakuacji wojsk lądowych z Tunisu..... Każda próba prowadziła bu jedynie do bezcelowej straty okrętów i ludzi”. 11 maja tunezyjska grupa skapitulowała, i to oznaczało nieuchronną klęskę państw „Osi” w basenie śródziemnomorskim.

Kolejnymi celami Aliantów stały się wyspy Pantellaria i Lampedusa. „Tribale” uczestniczyły w działaniach blokadowych, przy tym 11 czerwca *Nubian* zatopił w pobliżu Pantellarii włoską barkę desantową *MZ 708*. Wkrótce niewielki garnizon wysp złożył broń. Przed rozpoczęciem następnej dużej operacji *Eskimo* i *Nubian* przypadła w udziale honorowa misja – eskortowanie krążownika *Aurora* na którym na Maltę przybył monarcha Jerzy VI.

W kolejnych operacjach desantowych „Tribale” działały nie mniej aktywnie. Przykładowo, *Nubian* od października 1942 do września 1943 znajdował się w morzu 2985 godz., pokonując 53 556 Mm i zużywając 16 726 t paliwa. Intensywnie wykorzystywane okręty wymagały gruntownego remontu. W październiku *Tartar*, *Eskimo* i *Nubian* opuściły Morze Śródziemne i powróciły do metropolii, gdzie już wojowały ich kanadyjskie siostrzane okręty.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego

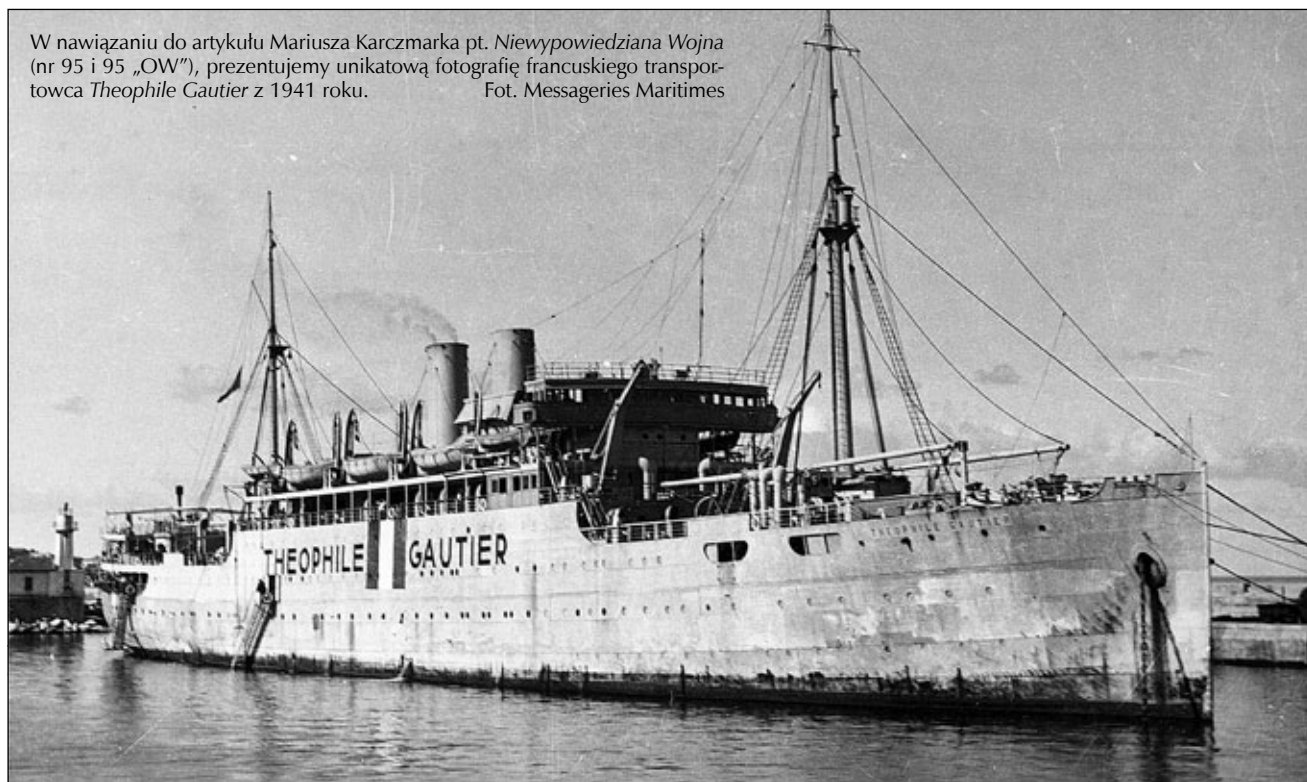
Maciej S. Sobański

Korekta i uzupełnienia strony niemieckiej Michał Jarczyk

SUPLEMENT

W nawiązaniu do artykułu Mariusza Karczmarskiego pt. *Niewypowiedziana Wojna* (nr 95 i 95 „OW”), prezentujemy unikatową fotografię francuskiego transportowca *Theophile Gautier* z 1941 roku.

Fot. Messageries Maritimes





Amerykański rajd na Tokio 18 kwietnia 1942 roku

Wprowadzenie

Amerykański nalot na Japonię z 18 kwietnia 1942 roku należy do najgłośniejszych wydarzeń wojny na Pacyfiku. 16 samolotów, którymi dowodził podpułkownik James Doolittle (1896-1993), zbombardowało Tokio oraz kilka innych japońskich miast na wyspie Honsiu (jap. *Honshū*). Niewiele jest w historii faktów, których sława i rozgłos stałyby w tak rażącej sprzeczności z ich rzeczywistym znaczeniem dla przyszłego biegu zdarzeń. Stało się tak przede wszystkim za sprawą amerykańskiej propagandy wojennej, starającej się za wszelką cenę przedstawić tę akcję, niewątpliwie spektakularną, jako niemal równoważącą klęski ponoszone od początku wojny. Rajd Doolittle’a, za którym nie stał nawet cień racji militarnych, miał bowiem przekonać Amerykanów, że ich przywódcy są w stanie poprowadzić ich do ostatecznego zwycięstwa. Zabieg marketingowy był tak skuteczny, że od ponad pół wieku historiografia zmagać się musi z półprawdami, czy zgoła mitami, jakie narosły wokół tej operacji amerykańskich sił zbrojnych.

Geneza

Wydarzenia w Pearl Harbor z 7 grudnia 1941 roku – druzgocący nalot japońskich samolotów pokładowych z lotniskowców wiceadmirala Nagumo Chūichi (1887-1944)¹ – były wstrząsem dla amerykańskiego społeczeństwa. I nie chodzi tu wcale o sam fakt japońskiej agresji. Przeciętny Amerykanin mógł się jej bowiem spodziewać, dzięki wcześniejszym licznym doniesieniom prasowym o wzrastającym napięciu na Dalekim Wschodzie. A od momentu wprowadzenia przez USA embarga handlowego wobec Japonii – 1 sierpnia 1941 roku, powaga sytuacji musiała udzielić się zdecydowanej większości obywateli spod gwiazdzonego sztandaru. Szok wynikał w istocie ze skumulowania się kilku innych czynników.

Po pierwsze, przeważnie zakładano, że skoro sprzeczności interesów znajdują się po drugiej stronie Pacyfiku, to tam też ewentualnie zaczną się działania wojenne. Spodziewano się, że zagrożone będą przede wszystkim Filipiny oraz Guam, i jak się wydaje tam też zwrócone były oczy tej części opinii pu-

blicznej, która czy to owej wojny się obawiała, czy też jej wręcz oczekiwała. Co prawda, Hawaje otrzymały status stanu dopiero w 1959 roku, lecz już od 1900 roku posiadały status terytorium federalnego, zatem stanowiły część składową Stanów Zjednoczonych Ameryki, tyle że dość oddaloną od kontynentalnej metropolii. Stąd japońskie uderzenie w ten archipelag, było tym boleśniejsze dla wielu Amerykanów, że nie dotyczyło obszarów kolonialnych, ale macierzystego terytorium kraju. Był to zatem mocny cios w narodową dumę.

Po drugie, Pearl Harbor stanowiło główną bazę Floty Pacyfiku. Ponieważ zaś ta skupiała gros Amerykańskiej Marynarki Wojennej, stąd pośrednio uważano ją za najważniejszą w ogóle. I z perspektywy czasu sąd ten wydaje się w pełni uzasadniony. Fakt zatem, że ta najbardziej kluczowa baza Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych (ang. *United States Navy*, skr. *US Navy*)

1. W stosunku do Japończyków podawane jest najpierw nazwisko, a później imię, stosownie do zwyczajów panujących w ich ojczyźnie (podobnie jak w Chinach i Korei).

nie była w stanie obronić się przed japońskim atakiem, był wręcz upokarzający. I to zarówno dla wojskowych, jak i dla wpływowej części amerykańskich elit politycznych, wychowanych na ideologii nawalistycznej, w myśl której flota stanowi zasadniczy element mocarstwowej pozycji państwa. I wcale nie poprawiało samopoczucia to, że Japończykom udało się to osiągnąć przez całkowite zaskoczenie.

Po trzecie, Cesarstwo Japonii rozpoczęło działania zbrojne bez uprzedniego wypowiedzenia wojny. I nie jest tu istotne, że stało się tak skutkiem zbiegu okoliczności i nie było zamierzone przez rząd cesarski, któremu wręcz zależało, aby ów akt koniecznie przedłożyć Amerykanom zanim padną pierwsze strzały na Oahu. Jednak wiedza o tym dotarła do światowej opinii publicznej dopiero po japońskiej kapitulacji. Błąd cesarskiej dyplomacji został po mistrzowsku wykorzystany przez prezydenta Franklina Roosevelta (1882-1945) i jego administrację. Według poglądów Amerykanów, podzielanych zresztą przez znaczną część Europejczyków, rozpoczęcie wojny bez uprzedzenia było postępowaniem niehonorowym i nie trzymało standardów cywilizacyjnych. Było dowodem barbarzyństwa napastnika, który nie przestrzegał owego sportowego *fair play*. Przy takim nastawieniu, zachowanie Japończyków musiało wywołać oburzenie Amerykanów, niezależnie od tego co rozsądni ludzie myślą o takiej argumentacji.

Po czwarte, choć w czasie wojny władze amerykańskie dawkowały swym wyborcom informacje o rzeczywistych stratach, a ich pełny obraz stał się powszechnie znany dopiero po jej zakończeniu, to ogólny ogrom klęski był niemożliwy do ukrycia. A jeszcze gorsze było to, że Japończykom uszło to niemal bezkarnie. Mogło to podkopać ufność we własne siły, skoro wrogowi poszło tak łatwo. Ale przede wszystkim, mogło podważyć wiarę w przywódcę narodu, a tym w amerykańskim systemie konstytucyjnym był niewątpliwie prezydent.

Demokracja ma swoje okrutne prawa. Opinia publiczna ma do siebie to, że w takich sytuacjach natychmiast rozpoczyna polowanie na winnych. Jest to niemal rytuał – trochę uzasadniony, czasem bezsensowny, nierazdko obrzydliwy, ale zawsze nieuchronny. Stąd prezydent Roosevelt zareagował nader szybko, dymisjonując dowódców hawajskich sił zbrojnych: admirała Husbanda Kimmela (1882-1968) i genera-

ła Waltera Shorta (1880-1949). Mieli oni w związku z katastrofą na Oahu zdecydowanie najwięcej na sumieniu, lecz niezależnie od tego mieli stać się kozłami ofiarnymi, pozwalającymi osłonić przed wrogością Amerykanów swoich zwierzchników wojskowych – głównie generała George'a Marshalla (1880-1959), szefa sztabu armii, i tymczasowo Harolda Starka (1880-1972), szefa operacji morskich²; oraz cywilnych – głównie sekretarza stanu Franka Knoxa (1874-1944) i samego prezydenta.

Ale przyznajmy, są też pozytywne takich tragedii. Wobec objawienia się wspólnego wroga, wewnętrzne spory cichną, a obywatele gromadzą się pod wspólnym sztandarem, zdeterminowani, aby odnieść zwycięstwo. I nawet dotychczasowi zdeklarowani opozycjoniści, są najczęściej gotowi poprzeć aktualnych przywódców kraju dla osiągnięcia tak zbożnego celu. Przywódca musi jednak udowodnić, że jest wart swej pozycji, która opiera się przede wszystkim na wierze w jego kompetencje, zdolności i... szczęście. Wierze – bo przecież przytłaczająca większość obywateli nie zna osobiście głowy swego państwa, czy innych najwyższych funkcjonariuszy cywilnych i wojskowych kraju. Musi zatem ufać obrazowi przywódcy jaki obserwuje w mediach (wówczas przede wszystkim w prasie i radiu).

Nie należy lekceważyć emocji ludzkich, które nieraz, często wbrew rozsądkowi, potrafią wywierać ogromny wpływ na życie państw i narodów. Po Pearl Harbor Amerykanie pałali żądzą odwetu. Tymczasem sytuacja wojenna Stanów Zjednoczonych nie dawała wielkich nadziei na spektakularne sukcesy w ciągu najbliższych miesięcy. Gospodarka wojenna dopiero się rozkręcała. Choć bowiem produkcja zbrojeniowa stale i szybko się powiększała, zarówno dzięki ustawie *land-lease*, jak i zamówieniom własnych sił zbrojnych, zwłaszcza gwałtownie rozbudowujących się: marynarce i lotnictwu, to całkowite jej przestawienie na potrzeby militarne musiało nieco potrwać. A na widoczne efekty trzeba było poczekać jeszcze dłużej. Kontrofensywa wymagała zgromadzenia stosownych sił, a działania wojenne też musiały zająć sporo czasu, nim dowódcy będą mogli obwieścić jakiś poważniejszy sukces. Lecz to nie wszystko.

Porozumienie z Wielką Brytanią jasno wyznaczyło głównego wroga Aliantów, którym miały być Niemcy. I do

walki z nimi USA zobowiązały się skierować większość swych zasobów. Decyzja ta była niezwykle rozsądna i dalekowzroczna, gdyż przeciwnik ten był technologicznie oraz organizacyjnie znacznie groźniejszy niż Japonia, z czego nie należy wnosić, że ta ostanía groźna nie była! Dla społeczeństwa amerykańskiego podstawowym wrogiem było jednak Imperium Wschodzącego Słońca, gdyż z nim miano rachunki do wyrównania. Zarówno prezydent Roosevelt, jak i jego współpracownicy, nie mogli niedocenić tych nastrojów. Należało znaleźć sposób, aby jednocześnie utrzymać słuszną strategię prowadzenia wojny, wyrażającą się w dwóch słowach: „najpierw Niemcy”, z emocjonalnymi potrzebami potencjalnych wyborców. Ci bowiem mogliby uznać swych przywódców za nieudolnych lub niezdolnych do podejmowania właściwych decyzji. Mogli też co gorsza dojść do wniosku, że przedkładają oni interesy cudze (europejskie) nad własne (amerykańskie). Konsekwencje mogłyby odbić się na wynikach wyborczych, czy to kongresowych, czy to prezydenckich, a nawet do władz stanowych.

Biorąc pod uwagę wszystko co powiedzieliśmy powyżej, oczywiste stają się przyczyny podjęcia operacji tak bezsensownej militarnie jak nalot na Japonię wiosną 1942 roku. To jednak, co z wojskowego punktu widzenia sensu nie miało, miało takowy w polityce Stanów Zjednoczonych, przede wszystkim wewnętrznej, ale nie tylko. Miało unocznnić Amerykanom, że ich przywódcy, na czele z prezydentem, są zdolni do odniesienia triumfu w wojnie, że potrafią w przeciwnika boleśnie uderzyć, wreszcie że dysponują „tajemną wiedzą” zwycięzców. Innymi słowy wiedzą co robić by wygrać. Także opinia publiczna sojuszników, w przypadku sukcesu, mogła nabrać otuchy, związanej z pokazem możliwości USA. A bez wątpienia szykowana akcja była niezwykle spektakularna, wręcz beczelna.

2. Jego głowa musiała być ocalona, właśnie ze względu na Marshalla, którego odpowiedzialność za wydarzenia na Hawajach była mniej więcej identyczna, ale zdolności i wiedza znacznie wykraczały poza to co prezentował Stark. Stąd Roosevelt rozłożył w czasie nielaskę tego ostatniego. Najpierw, jeszcze w grudniu 1941 roku, pozbawił piastowany przez Starka urząd większości kompetencji przekazując je nowoutworzonej funkcji – naczelnego dowódcy Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, którą objął admirał Ernest King. Następnie, w marcu 1942 roku, gdy już opinia publiczna nie mogła bezpośrednio powiązać jego dymisji z wydarzeniami w Pearl Harbor, przesunął go na front europejski, przekazując szefostwo operacji morskich Kingowi.

Franklin Roosevelt z całą pewnością zalicza się do pierwszej ligi amerykańskich mężów stanu, choć akurat w naszym kraju nie ma najlepszej prasy, ze względu na przehandlowanie polskich interesów na konferencjach Wielkiej Trójki w Teheranie i Jalcie. Był politykiem niezwykle inteligentnym i dalekowzrocznym. Pomimo iż popełniał wiele błędów, konsekwentnie dążył do wyprowadzenia Stanów Zjednoczonych na pozycję pierwszego mocarstwa świata. Mając przy tym głębokie przekonanie, że ich misją jest uczynić świat lepszym, cokolwiek by to miało znaczyć. Był też mistrzem marketingu politycznego, dzięki czemu osiągnął bezprecedensowy sukces w amerykańskiej polityce, czterokrotnie wygrywając wybory prezydenckie. Nie jest zatem zaskoczeniem, że to właśnie on 21 grudnia 1941 roku zażądał od szefów sił zbrojnych wykonania nalotu na Wyspy Japońskie, przy czym z całą pewnością miał na myśli przede wszystkim stolicę cesarstwa – Tokio. I nie chodziło o jakąś odległą przyszłość, lecz najbliższe miesiące!

Jest wielce prawdopodobne, że słysząc prezydenckie słowa przedstawiciele wojska wpadli zrazu w pewną konsternację. Trzeba jednak przyznać narodowi amerykańskiemu, że budował się on z ludzi nie bojących się ryzyka, ambitnych oraz pełnych nadziei i optymizmu. Tylko tacy bowiem, gotowi są porzucać własne domy i szukać szczęścia w odległych, obcych i nieznanych krajach. Nie jest zatem dziełem przypadku, że Amerykanie są niezwykle przedsiębiorczy i pomysłowi w rozwiązywaniu problemów i szukaniu nowych rozwiązań. Historia dostarcza na to wielu dowodów. Mają to niejako zapisane w genach, choć jak się nad tym zastanowić to... nic nie trwa wiecznie.

Potrzebę tak niezwykle kontrowersyjnej operacji zdawały się potwierdzać kolejne klęski ponoszone przez Aliantów w wojnie z Japonią, dotknęły one również Stany Zjednoczone. Jeszcze w grudniu padły Guam i Wake. Już w styczniu stało się jasne, że upadek Filipin jest tylko kwestią czasu. W lutym na Morzu Jawajskim utracono krążownik ciężki *Houston*, w czasie pokoju często goszczący na pokładzie prezydenta Roosevelta, zatem traktowany niemal jak jego okręt flagowy. Sojusznikom wiodło się nawet jeszcze gorzej, w grudniu padł Hongkong, w styczniu utracono Malaje, w lutym skapitulował Singapur, a w marcu Indie Holenderskie. Niemal cała amerykańska elita władzy miała

swego rodzaju kaca moralnego z powodu niepowodzeń. Coś z tym należało zrobić.

Atak na Wyspy Japońskie miał wywrzeć efekt psychologiczny, zdolny do przynajmniej częściowego przysłonięcia wydarzeń z Pearl Harbor i innych niepowodzeń. Byłby on dowodem, że *US Navy* też potrafi przepłynąć pół świata, aby zadać prestiżowy cios. Tyle, że o ile Japończycy byli w stanie zaatakować jedynie główną bazę Floty Pacyfiku, to Amerykanie byłiby w stanie uderzyć w samą stolicę Kraju Kwitnącej Wiśni. Powodzenie mogło istotnie podnieść morale społeczeństwa i wojska. Unaoczniliby również Amerykanom, że jego władze są zdolne do osiągania błyskotliwych sukcesów i pod ich przywództwem mogą być oni spokojni o ostateczny wynik wojny.

Istniało jednak ryzyko, graniczące z pewnością, że nawet zaskakujące podejście bezpośrednio pod Wyspy Japońskie, skończy się zatopieniem amerykańskich okrętów lotniczych. A na taką stratę wiosną 1942 roku Amerykanie nie mogli sobie pozwolić. Utrata choćby jednego lotniskowca mogła wprowadzić Stany Zjednoczone w poważne tarapaty, radykalnie zwiększając swobodę floty cesarskiej. Przekreśliłoby to uznanie operacji za sukces, nawet gdyby amerykańskie samoloty zdołały wykonać zadanie. A Ameryka tylko by się ośmieszyła na oczach świata, przedkładając zaspokojenie pragnienia zemsty i ukojenia urażonej dumy nad realne interesy. Na pierwszy rzut oka problem istotnie wyglądał na nierozwiązywalny.

Plan

Zasięg operacyjny ówczesnych samolotów pokładowych wykluczał prowadzenie przez nie ataków bombowych w odległości większej niż 250 mil od swych okrętów. Podczas gdy, samoloty bazowe, na ogół większe, mogły wykonywać zadania niszczeniowskie na nawet dwu-, trzykrotnie dłuższych dystansach. Na tym właśnie polegało główne zagrożenie dla powodzenia rajdu. Japońscy lotnicy mieliby bardzo dużo czasu, aby puścić na dno wszelkie wrogie okręty, które znalazłyby się w ich strefie operacyjnej.

Autorem rozwiązania powyższego problemu był komandor Francis Low, szef sztabu admirała Ernesta Kinga (1878-1956), naczelnego dowódcy *US Navy*. Wymyślił on, że można spróbować umieścić na pokładach lotniskowców średnie bombowce lądowe, cięższe i większe, lecz w zamian posiadające

dłuższy zasięg działania. Mogły one wystartować z pokładów z dużej odległości od brzegów, nawet na granicy zasięgu operacyjnego lotnictwa bazowego nieprzyjaciela. Dzięki temu ryzyko utraty lotniskowca zostało radykalnie zmniejszone. Co więcej, ponieważ bombowce te i tak nie byłyby technicznie zdolne do lądowania na pokładzie i musiały, albo wodować po akcji, albo szukać lotniska na lądzie, zatem same lotniskowce mogły się błyskawicznie oddalić od miejsca wyrzutu samolotów, a przez to Połączona Flota (jap. *Rengō Kantai*) nie miałaby niemal żadnych szans na ich przechwycenie swym lotnictwem pokładowym. No chyba, że dzięki niesamowitemu zbiegowi okoliczności.

Warto zauważyć, że pomysłodawca czerpał z myśli swego zwierzchnika – admirała Kinga, który podczas konferencji amerykańsko-brytyjskiej o kryptonimie „Arcadia”, trwającej od 22 grudnia 1941 do 14 stycznia 1942 roku, zaproponował, w związku z planowaną na jesień inwazją Afryki Północnej, przewiezienie samolotów armijnych na lotniskowcach. Miały one następnie wystartować z pokładów i przelecieć do baz lądowych, skąd miały dalej prowadzić działania bojowe.

Nic dziwnego zatem, że pomysł Lowa zainteresował Kinga, który przekazał dalsze prace nad koncepcją innemu oficerowi swego sztabu komandorowi Donaldowi Duncanowi. Miał on wystarczającą wiedzę zarówno o lotniskowcach, jak i o samolotach, także tych armijnych. Ten, za najbardziej optymalne narzędzie do wykonania nalotu uznał bombowiec średni B-25 „Mitchell”. Po spełnieniu pewnych warunków, mógł wystartować z pokładu lotniskowca i miał wystarczający zasięg, aby atak przeprowadzić, z szansami na przeżycie dla załóg. 17 stycznia 1942 roku Duncan przedstawił swój plan dowódcy sił powietrznych armii generałowi Henry’emu Arnoldowi (1886-1950).

Henry Arnold był pierwszym pilotem w dziejach lotnictwa armijnego USA. Od 20 czerwca 1941 roku był dowódcą armijnych Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych (ang. *United States Air Force*, skr. *USAF*). Był wielkim zwolennikiem bombardowań strategicznych, dążył do wyodrębnienia lotnictwa w osobny rodzaj sił zbrojnych, wierzył w przyszłość i potęgę samolotów. Zdecydowanie nie był konserwatystą i lubił odważne projekty. Nie dziwi zatem, że plan zaakceptował, choć nie bez wątpliwości.

Ze strony armijnej jej przeprowadzenia podjął się podpułkownik James Doolittle. Do operacji wytypowano maszyny B-25B, które poddano licznym modyfikacjom, przede wszystkim maksymalnie je odciążając. Wszystko co nie było potrzebne w planowanej akcji zostało zdemontowane. Istotne było to, aby samolot zabrał jak najwięcej paliwa, przy sensownym ładunku bomb. Wszystko inne: wygodny załogi, niezawodność łączności, a nawet zdolności obronne padły ofiarą specyficznych potrzeb operacji. Z obliczeń wynikało, że na pokładzie wytypowanego lotniskowca *Hornet*, może się zmieścić nie więcej niż 16 bombowców. Ilość maszyn limitowała minimalna długość pokładu lotniczego, niezbędna do startu pierwszej maszyny. B-25 były zbyt wielkie, aby można je było przewozić w hangarach, musiały być zatem transportowane na pokładzie. Miało to zresztą tę zaletę, że natychmiast po wyrzuceniu bombowców lotniskowiec odzyskiwał pełną wartość bojową, bo jego własne samoloty mogły ponownie operować z pokładu lotniczego.

1 marca 1942 roku rozpoczęto szkolenie lotników. Wszyscy byli ochotnikami, choć o celu operacji nie wiedzieli nic, poza tym że szanse na przeżycie nie są nadmierne. Trudno jednak zakładać, że lotnicy przynajmniej nie domyślali się w czym rzecz. Załogi musiały przejść specjalny trening, związany zarówno ze startem z krótkiego pokładu lotniskowca, jak i operowania maszyną ze zubożonym wyposażeniem. Pełne informacje o swych zadaniach otrzymali dopiero w trakcie rejsu w stronę Japonii, stąd szkolenie trwało niemal do ostatniej chwili. Wówczas dopiero lotnicy mogli zapoznać się z niezbędnymi mapami i danymi wywiadu.

28 stycznia 1942 roku generał Arnold powiadomił prezydenta Roosevelta o założeniach operacji, dla której przyjęto nazwę *Specjalny projekt lotniczy nr 1*. Następnie uzyskano zgodę chińskiego prezydenta Czang Kaj-szeka (1887-1975) na lądowanie samolotów powracających z nalotu na Japonię, w podległych mu bazach lotniczych. Ponieważ rajd miały wykonać siły wydzielone z Floty Pacyfiku, 19 marca 1942 roku powiadomiony został o niej admirał Chester Nimitz (1885-1966). Postanowił on o wzmocnieniu zespołu uderzeniowego dodatkowym lotniskowcem, celem zapewnienia stosownej eskorty. Ze względu na rozmiary, B-25 nie mogły być przewożone w hangarach, musiały być transporto-

wane na pokładach, stąd *Hornet* nie był w stanie prowadzić operacji lotniczych własnym lotnictwem pokładowym. Start myśliwców był co prawda możliwy, jednak lądowanie nie wchodziło w grę. Dlatego jedynie 5 takich samolotów przygotowano, miały jednak wyruszyć tylko w krańcowej potrzebie. Dodatkowy lotniskowiec miał zatem zapewnić bezpieczeństwo przestrzeni powietrznej wokół zespołu. Na dowódcę morskiej części operacji Nimitz wyznaczył wiceadmirała Williama Halseya (1882-1959), wówczas najbardziej doświadczonego i energicznego dowódcę spośród tych, którzy mieli pojęcie o działaniach lotniskowców. Stał on zresztą od 1940 roku na czele wszystkich lotniskowców Floty Pacyfiku. Drugim okrętem lotniczym miał być jego flagowy *Enterprise*.

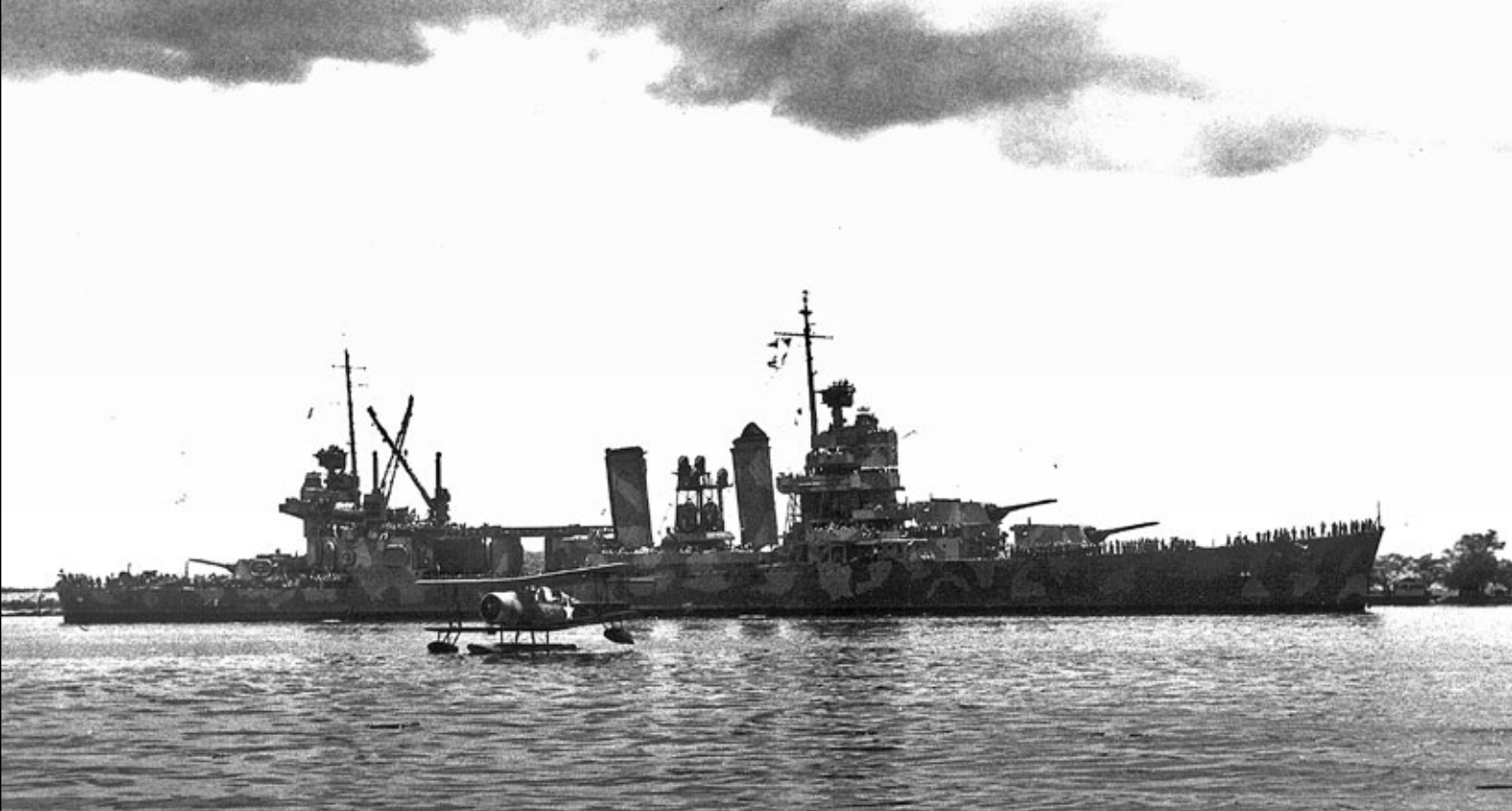
Starannie wybrano najlepszy moment na przeprowadzenie operacji. Sam nalot był planowany na 19 kwietnia 1942 roku. Znajomość najważniejszych kodów Japońskiej Marynarki Wo-

jennej walczyć do tego przyczyniła. Główne siły cesarskiej floty miały się bowiem wówczas znajdować na Oceanie Indyjskim, w tym połowa lotniskowców. Pozostałe z nich nie dość, że należały do mniejszych okrętów tej klasy, to na dodatek były rozproszone na różnych obszarach. I nie było możliwości, aby wystarczająco szybko mogły się skoncentrować, celem przechwycenia okrętów Halseya. Dlatego ryzyko rajdu było w rzeczywistości dużo mniejsze niż się to najczęściej w literaturze przyjmuje, co nie oznacza, że nie było go w ogóle. Nawet pojedynczy japoński samolot, czy okręt podwodny, mógł zadać Amerykanom bolesne straty. Po tym co wydarzyło się w pierwszych trzech miesiącach wojny nie sposób było wciąż lekceważyć skośnookiego przeciwnika.

Samoloty Doolittle'a miały wystartować z *Horneta* w odległości około 350 mil od brzegów Japonii. Głównym celem nalotu było Tokio, ale pojedyncze maszyny miały również zbombardować

Ciekawe ujęcie bombowców B-25 „Mitchell” na pokładzie lotniskowca *Hornet* w czasie prób silnikowych.
Fot. zbiory Serweryn Fleicher





Ciężki krążownik *Vincennes* stanowił bezpośrednią osłonę lotniskowca *Hornet*. Tutaj na fotografii z lata 1942 roku, przed okrętem wodnosamolot SOC „Seagull”.
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Nagoję (jap. *Nagoya*), Kobe (jap. *Kōbe*) i Osakę (jap. *Ōsaka*). Po wykonaniu zadania miały lądować na jednym z pięciu wytypowanych lotnisk, znajdujących się w rękach wojsk chińskich: Guilin, Zhuzhou, Yushan, Ji'an oraz Lishui.

Co ciekawe, Japończycy brali pod uwagę możliwość rajdu amerykańskich lotniskowców na ich wyspy macierzyste. Dlatego już na początku wojny rozmieścili wzdłuż wybrzeża pikiety okrętów patrolowych, w odległości do 700 mil. Ich czujność pobudziły również akcje amerykańskich lotniskowców przeciwko wyspom mandatowym. Wtedy to pozostawiono w odwodzie 5. Flotyllę Lotniczą z lotniskowcami *Shōkaku* i *Zuikaku* dla przechwycenia ewentualnego napastnika. Czatowna ona na zachodnim Pacyfiku w lutym i marcu 1942 roku, ale następnie skierowano ją do operacji cejlońskiej. Na straży wysp macierzystych pozostała jednak 26. Flotylla Lotnicza, którą dowodził kontradmirał Yamagata Seigo (1891-1945).

Samolot bombowy typu B-25 „Mitchell”

W momencie wybuchu wojny na Pacyfiku B-25 „Mitchell” był podstawowym samolotem bombowym amerykańskiej armii. Na ówczesne standardy był konstrukcją najnowocześniejszą. Zasadniczo był bombowcem średnim, ale począwszy od wersji B-25G był już ewidentnie samolotem szturmowym przeznaczonym do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych i w tej roli utrzymał funkcję podstawową w lotnictwie armii

do końca wojny. Wykorzystywany był również przez Amerykańską Marynarkę Wojenną pod oznaczeniem PBJ. Samolot zaprojektowała wytwórnia lotnicza North American. Prototyp zbudowano w 1939 roku, produkcję zakończono w 1945 roku. Powstało w sumie 9816 egzemplarzy. Do rajdu Doolittle’a wyznaczono 16 maszyn w wersji B-25B. Każdy miał dodatkowe zbiorniki paliwa, dzięki którym jego zasięg dochodził do 3800 km, jednak w zamian zabierał jedynie 908 kg bomb (4 po 227 kg).

B-25B – druga wersja seryjna, budowana w latach 1941-1942. Wyprodukowano 119 egzemplarzy. Masa własna – 9100 kg. Załoga – 5. Prędkość – 482 km/h. Pułap – 7200 m. Zasięg – 3800 km. Uzbrojenie: 4 × 12,7 mm, 1 × 7,62 mm, do 1360 kg bomb.

Wyspy Japońskie

Archipelag Japoński składa się z około 3600 wysp. Największą jest Honshu – około 227,9 tys. km², na której leży obecna japońska stolica Tokio (jap. *Tōkyō*), jak zresztą i wszystkie wcześniejsze, w tym cesarskie Kioto (jap. *Kiōto*). Od północy sąsiaduje z nią druga pod względem wielkości wyspa Hokkaido (jap. *Hokkaidō*) – około 78,5 tys. km², a od południa Kiusiu (jap. *Kyūshū*) – około 36,7 tys. km² oraz najmniejsza z głównych wysp Sikoku (jap. *Shikoku*) – około 18,8 tys. km². Od zachodu Kraj Wschodzącego Słońca oblewa Morze Japońskie. Przy czym od kontynentu azjatyckiego oddziela go w najwęższym

miejsku Cieśnina Koreańska, słynna ongiś z wielkiego zwycięstwa floty cesarskiej admirała Tōgō Heihachirō (1848-1934) nad rosyjską pod Cuszimą (jap. *Tsushima*). Dalej na południowy-zachód rozciąga się Morze Wschodniocchińskie, od wschodu zamykane przez należący do Japonii archipelag wysp Riukiu (jap. *Ryūkyū*) z największą wyspą Okinawą, z której to po wojnie podbój świata rozpoczął jeden najpopularniejszych towarów Kraju Kwitnącej Wiśni – sztuka walki o nazwie karate. Archipelag ten ciągnie się półkolem od południowego krańca Kiusiu, aż po Tajwan. Na wschodzie brzegi Japonii na całej ich długości otacza bezmiar Oceanu Spokojnego, który swą nazwę zawdzięcza chyba ludzkiej przekorze. Są tam już tylko nieliczne grupy niewielkich wysepek. Na północy wyspa Hokkaido styka się z Morzem Ochockim.

Większość kraju pokrywają góry, z najwyższą – wulkanem Fuji (jap. *Fujiyama*, *Fujisan*) wznoszącym się 3776 metrów n.p.m. Wymuszało to i dalej wymusza bardzo racjonalne gospodarowanie gruntem, aby zintensyfikować produkcję żywnościową dla gęsto zaludnionego kraju. Podstawowym produktem rolnym, jak w całej Azji Wschodniej był ryż. Wielką rolę odgrywało rybołówstwo, co po dziś dzień ma odzwierciedlenie w tradycyjnej kuchni japońskiej. Szczególnym rysem klimatu Japonii jest jego słaba przewidywalność, wyrażająca się w częstych trzęsieniach ziemi oraz tajfunach, szerzących śmierć i zniszczenie nawet



Również bezpośrednią osłonę *Horneta* stanowił lekki krążownik *Nashville*. Fotografia z 16 grudnia 1942 roku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

w naszych czasach. Nic zatem dziwnego, że Japończycy za główny materiał do budowy domów uważali drewno i papier. W razie katastrof naturalnych łatwo, szybko i tanio można było konstrukcję odbudować. Z drugiej jednak strony wielkim wrogiem ich miast i wsi był ogień, który przy takim typie zabudowy czynił ogromne spustoszenia.

Siły amerykańskie

Siłami wyznaczonymi do rajdu na Wyspy Japońskie dowodził wiceadmirał William Halsey. Obejmowały one w sumie 16 jednostek pływających, w tym: 2 lotniskowce, 3 krążowniki ciężkie, 1 krążownik lekki, 8 niszczycieli i 2 zbiornikowce, oraz 177 samolotów. Podzielono je na dwa zespoły operacyjne.

Podstawowe zadanie wypuszczenia bombowców do nalotu przypadło 18. Zespołowi Operacyjnemu (ang. *Task Force 18*, skr. TF 18). Dowodził nim komandor Marc Mitscher (1887-1947). Składał się on z 8 okrętów, w tym: lotniskowca *Hornet*, krążownika ciężkiego *Vincennes*, krążownika lekkiego *Nashville*, 4 niszczycieli *Grayson*, *Gwin*, *Meredith*

i *Monssen* oraz zbiornikowca *Cimarron*. Siły powietrzne zespołu obejmowały 88 samolotów, w tym 80 kołowych na lotniskowcu (16 B-25B „Mitchell”, 30 F4F „Wildcat”, 24 SBD „Dauntless”, 10 TBD „Devastator”) i 8 pływakowych na krążownikach (SOC „Seagull”). Lotnictwo pokładowe *Horneta* tworzyło 8. Grupę Powietrzną. Warto zauważyć, że TF 18 dokonywał перебазowania z Floty Atlantyckiej na Ocean Spokojny, stąd upieczono dwie pieczenie przy jednym ogniu. Flota Pacyfiku uzyskiwała przy okazji jeszcze jeden lotniskowiec, zwiększając ich ogólną liczbę do pięciu³. W momencie połączenia z Halseym, zespół został przemianowany na TG 16.2 (ang. *Task Group 16.2*).

Zadanie zapewnienia osłony powietrznej operacji otrzymał 16. Zespół Operacyjny (ang. *Task Force 16*, skr. TF 16). Dowodził nim wiceadmirał William Halsey. Składał się on również z 8 okrętów, w tym: lotniskowca *Enterprise*, 2 krążowników ciężkich *Salt Lake City* i *Northampton*, 4 niszczycieli *Balch*, *Benham*, *Ellet* i *Fanning* oraz zbiornikowca *Sabine*. Siły powietrzne zespołu obejmowa-

ły 89 samolotów, w tym 81 kołowych na lotniskowcu (27 F4F „Wildcat”, 36 SBD „Dauntless”, 18 TBD „Devastator”) i 8 pływakowych na krążownikach (SOC „Seagull”). Lotnictwo pokładowe *Enterprise* tworzyło 6. Grupę Powietrzną. Ponieważ TF 16 był niejako zespołem flagowym, to wraz ze zintegrowaniem obu zespołów, TF 18 stawał się jego częścią składową. W momencie połączenia, dotychczasowe okręty TF 16 utworzyły TG 16.1 (ang. *Task Group 16.1*).

Działalność TF 16 wspierały 2 okręty podwodne *Thresher* i *Trout*. Miały one zadanie patrolowania wód przyległych do brzegów japońskich w rejonie podejścia lotniskowców, gromadzenia informacji i niszczenia wrogich jednostek pływających, tak aby maksymalnie ograniczyć ryzyko przedwczesnego ich wykrycia.

Lotniskowce typu „Yorktown”

Yorktown był czwartym typem amerykańskiego lotniskowca, następcą typu

3. *Enterprise*, *Hornet*, *Lexington*, *Saratoga* (w nawiązaniu) i *Yorktown*.

Tabela nr 1. Samoloty pokładowe amerykańskich lotniskowców wyznaczonych do rajdu na Tokio 18 kwietnia 1942 roku

Lotniskowiec	Myśliwce F4F „Wildcat”	Bombowce nurkujące SBD „Dauntless”	Bombowce torpedowe TBD „Devastator”	Bombowce horyzontalne B-25B „Mitchell”	Razem
<i>Enterprise</i>	27	36	18	-	81
<i>Hornet</i>	30	24	10	16	80
Razem	57	60	28	16	161

Tabela nr 2. Metryki lotniskowców typu Yorktown

Lp.	Nazwa	Rozpoczęcie budowy	Rozpoczęcie służby	Zakończenie służby
1	<i>Yorktown</i>	21.05.1934	30.09.1937	07.06.1942
2	<i>Enterprise</i>	16.07.1934	12.05.1938	po wojnie
3	<i>Hornet</i>	25.09.1939	20.10.1941	27.10.1942

Ranger, a poprzednikiem typu *Wasp*. Zaplanowano budowę 3 okrętów tego typu i wszystkie ukończono: *Enterprise*, *Hornet*, *Yorktown*. W latach 1937-1942 były to najlepsze lotniskowce US Navy, pozycję tę utracili dopiero po wejściu do służby pierwszej jednostki typu *Essex*. Co najmniej do 1941 roku pozostawały też najlepszymi lotniskowcami świata, wówczas to bowiem pojawiły się japońskie okręty typu *Shōkaku*, jednak spór o palmę pierwszeństwa wciąż nie jest rozstrzygnięty. Amerykanie byli bardzo zadowoleni z konstrukcji *Yorktown*, i na jego koncepcji oparli projekt, bez wątplenia najdoskonalszych lotniskowców II wojny światowej, typu *Essex*.

W dniu 7 grudnia 1941 roku na Pacyfiku przebywał tylko *Enterprise*, 22 grudnia przerzucono tam *Yorktown*, dopiero w marcu 1942 roku dołączył *Hornet*. Przed rajdem na Tokio *Enterprise* uczestniczył w rajdach na Wyspy Marshalla – 1 lutego, Wake – 24 lutego, Midami Torishima (Marcus) – 4 marca. Dzięki temu jego lotnicy zdolali nabrać nieco doświadczenia bojowego. *Hornet* nie miał żadnej szansy, aby zebrać jakieś laury i zapewne m.in. z tego wynikała decyzja o wyznaczenie mu w ope-

racji funkcji transportowca lotniczego.

Yorktown został zatopiony 7 czerwca 1942 roku w toku bitwy o Midway, wspólnymi siłami japońskich samolotów z lotniskowca *Hiryū* i okrętu podwodnego *I 168*. *Hornet* przeżył go o kilka miesięcy, brał udział w walkach o Guadalcanal, zatonął zaś 27 października 1942 roku, w efekcie bitwy koło wyspy Santa Cruz. Największym szczęściarzem był *Enterprise*, który pomimo kilkukrotnego odniesienia poważnych uszkodzeń przetrwał wojnę.

Na dzień 17 kwietnia 1942 roku charakterystyka bojowa lotniskowców typu *Yorktown* była następująca: wyporność – 20 300 t, długość – 247 m, szerokość – 33 m, zanurzenie – 7 m, prędkość – 34 w, zasięg 12 000 Mm, lotnictwo – 87 sam. (*Enterprise*), 80 sam. (*Hornet*). Uzbrojenie: 8 × 127 mm, 16 × 28 mm, 24 (*Enterprise* – 32) × 20 mm, 24 × 13 mm.

Sily japońskie

Wiosną 1942 roku nie istniało w japońskich siłach zbrojnych osobne dowództwo odpowiedzialne za obronę wysp macierzystych, któremu podlegałyby wszystkie wojska lądowe, wodne i powietrzne. Oznaczało to, że za osło-

nę Wysp Japońskich odpowiadały równolegle zarówno armia, jak i flota, które co najwyżej mogły na bieżąco próbować koordynować swe działania. Przy czym współpraca obu rodzajów sił zbrojnych układała się łagodnie mówiąc nienajlepiej. W każdym razie podział zadań między nimi był następujący: za obronę podejść do archipelagu, samego brzegu i przestrzeni powietrznej nad nimi odpowiadała flota, za obronę w głębi lądu i w przestrzeni powietrznej nad nim odpowiedzialna była armia. Jednak nie należy podchodzić do tego podziału nazbyt sztywno.

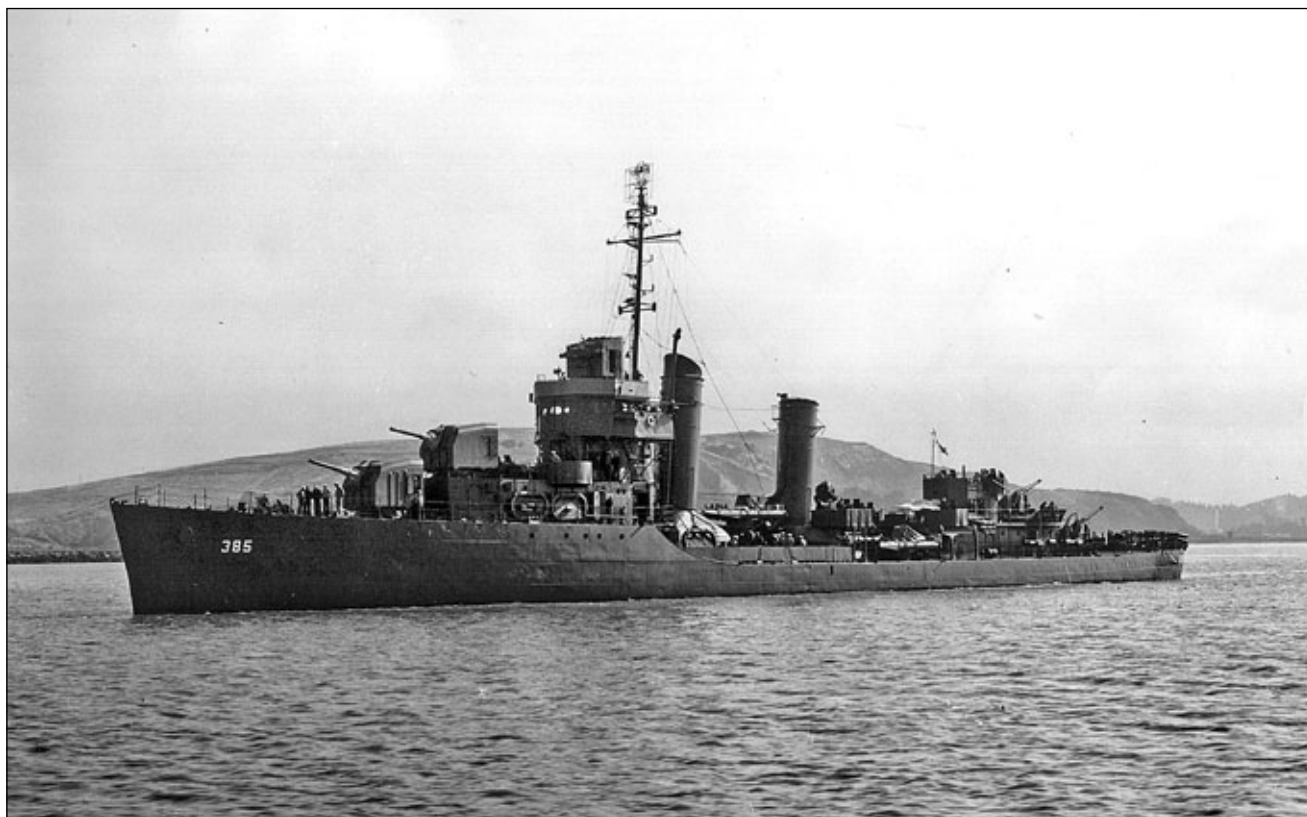
Jeszcze przed wojną – 5 lipca 1941 roku, utworzono Generalne Dowództwo Obrony (jap. *Bōei Sōshireibu*; *bōei* – obrona, *sō* – generalny, *shireibu* – dowództwo⁴). Był to odpowiednik grupy armii. Jego zadaniem było kierowanie ze strony wojsk lądowych obroną Japonii, Korei i Tajwanu. Od 9 grudnia 1941 roku do 15 kwietnia 1945 roku na jego czele stał generał korpusu Higashikuni Naruhiko (1887-1990). Dowództwu temu podporządkowano sześć okręgów armijnych (jap. *bugun* – okręg armijny; *bu* – okręg, *gun* – armia), z których cztery obejmowały Wyspy Japońskie:

1) Północny Okręg Armijny (jap. *Hokubugun*; *hoku* – północ, *bugun* – okręg armijny) z kwaterą główną w Sapporo, odpowiadał za obronę Hokkaidō, zgromadzenie to zwano również Armią Północną (jap. *Hokugun*), od 2 grudnia 1940 roku do 1 sierpnia 1942 roku do-

4. *shi* – administrować, *rai* – rozkaz, *bu* – sztab.

Oslonę przeciwpodwodną eskadry stanowiły niszczyciele, jednym z nich był *Fanning*.

Fot. zbioru Arthur D. Baker III



wodził nim generał dywizji Hamamoto Kisaburō;

2) Wschodni Okręg Armijny (jap. *Tōbugun*; *tō* – wschód, *bugun* – okręg armijny) z kwaterą główną w Tokio, odpowiadał za obronę północnego Honshū, zgrupowanie to zwano również Armią Wschodnią (jap. *Tōgun*), od 24 grudnia 1941 roku do 1 maja 1943 roku dowodził nim generał korpusu Nakamura Kotaro (1881-1947);

3) Centralny Okręg Armijny (jap. *Chūbugun*; *chū* – środek, *bugun* – okręg armijny) z kwaterą główną w Osace, odpowiadał za obronę środkowego Honshū, zgrupowanie to zwano również Armią Centralną (jap. *Chūgun*), od 20 stycznia 1941 roku do 17 sierpnia 1942 roku dowodził nim generał dywizji Fujii Yoji (1887-1945);

4) Zachodni Okręg Armijny (jap. *Seibugun*; *sei* – zachód, *bugun* – okręg armijny) z kwaterą główną w Fukuoka, odpowiadał za obronę południowo-zachodniego Honshū oraz Kyūshū i Shikoku, zgrupowanie to zwano również Armią Zachodnią (jap. *Seigun*), od 10 kwietnia 1941 roku do 22 marca 1944 roku dowodził nim generał korpusu Fujie Keisuke (1885-1969).

Dwa pozostałe to: Armia Korei (jap. *Chōsengun*; *Chōsen* – Korea, *gun* – armia) oraz Armia Tajwanu (jap. *Taiwan-gun*; *Taiwan* – Tajwan, *gun* – armia).

Amerykański nalot był wymierzony przede wszystkim we Wschodni Okręg Armijny, gdzie znajdowało się Tokio i przyległe miasta aglomeracji, jak Yokohama, czy Yokosuka. Jednak Kobe, Nagoja i Osaka znajdowały się na terenie Centralnego Obszaru Armijnego. Charakter amerykańskiego ataku wymagał zaangażowania ze strony armii jedynie obrony przeciwlotniczej, zarówno naziemnej – artyleria przeciwlotnicza oraz balony zaporowe, jak i lotniczej – samolotów myśliwskich. Niestety brak szczegółowych danych dotyczących ilości armat, balonów i samolotów w dyspozycji armii w czasie ataku. Prawdopodobnie w całej Japonii wojska lądowe dysponowały około 500 działami przeciwlotniczymi, z tego 150 skoncentrowano w rejonie Tokio. Na wyspach macierzystych stacjonowało kilkaset samolotów, jednak większość z nich stanowiły maszyny szkolne.

Wbrew obiegowej opinii Japończycy liczyli się z możliwością nalotów powietrznych i w miarę skromnych środków (najlepsze jednostki lotnicze kierowano na podbój Azji Wschodniej i Pacyfiku) przygotowywali obronę. Ist-

nialy liczne posterunki obserwacyjne, a nawet sieć stacji radarowych, z tym że na dość prymitywnym poziomie. Rozstawiano też liczne balony zaporowe, o czym mogli się przekonać piloci *Doolittle'a*, były bowiem tak umiejętnie umieszczone, że czasem celne zbombardowanie celu nie było możliwe. W rejonie amerykańskich nalotów armia posiadała około 100 myśliwców, głównie Ki-27. Samolotów było oczywiście znacznie więcej, lecz głównie szkolnych, wśród nich było zapewne sporo myśliwców już archaicznych i nieliczne eksperymentalne konstrukcje przyszłości.

Także Japońska Marynarka Wojenna (jap. *Nippon Kaigun*) dla celów obrony wybrzeża posiadała morskie okręgi obronne (jap. *chinjufu*; *chin* – powstrzymać, *ju* – bronić, *fu* – okręg). Wyspy Japońskie podzielone były na cztery takie jednostki:

1) Morski Okręg Obronny „Yokosuka” (jap. *Yokosuka Chinjufu*), obejmował obszar zachodniego wybrzeża Honshū. od 18 października 1941 roku do 10 listopada 1942 roku dowodził nim wiceadmirał Hirata Noboru (1885-1958);

2) Morski Okręg Obronny „Kure” (jap. *Kure Chinjufu*), obejmował obszar wybrzeża południowego Honshū, północnego Kyūshū i Shikoku, od 18 września 1941 roku do 10 listopada 1942 roku dowodził nim admirał Toyoda Soemu (1885-1957);

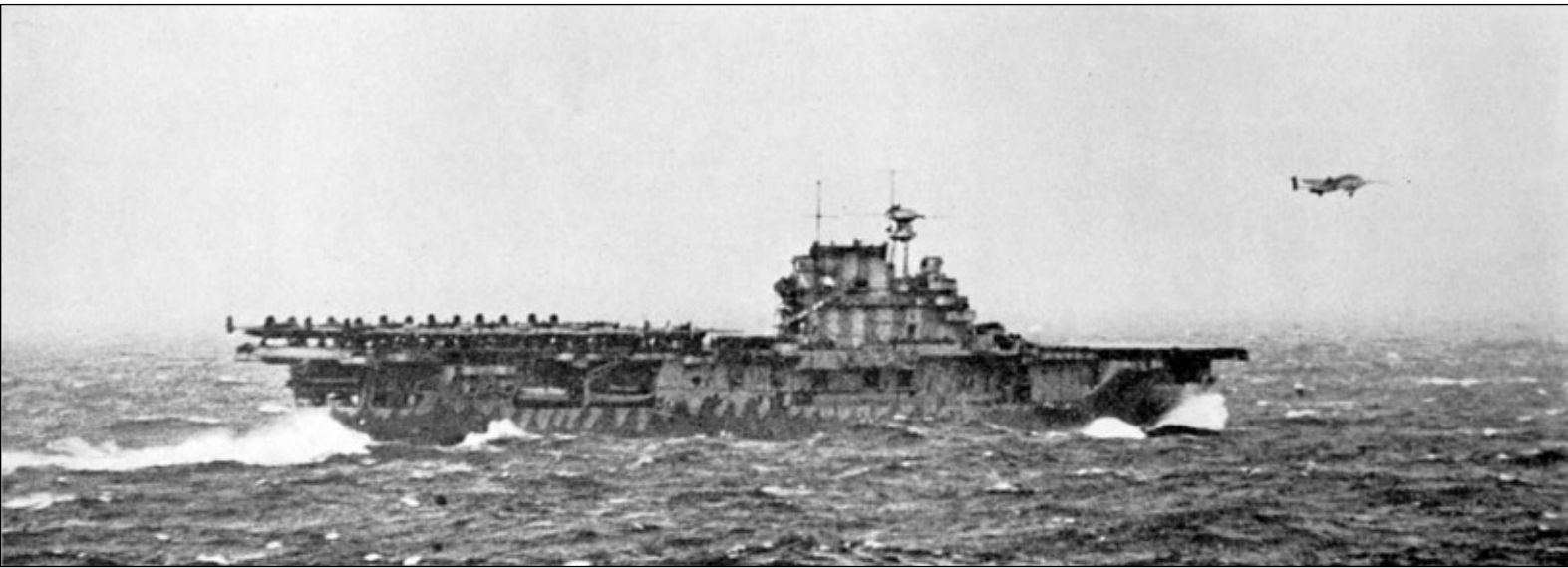
3) Morski Okręg Obronny „Sasebo” (jap. *Sasebo Chinjufu*), obejmował obszar wybrzeża południowego Kyūshū i Ryūkyū, od 20 listopada 1941 roku do 11 listopada 1942 roku dowodził nim wiceadmirał Tanimoto Umataro (1886-1942);

4) Morski Okręg Obronny „Maizuru” (jap. *Maizuru Chinjufu*), obejmował obszar wschodniego wybrzeża Honshū, od 15 kwietnia 1940 roku do 14 lipca 1942 roku dowodził nim wiceadmirał Kobayashi Sonosuke (1886-1975).

Morskiemu okręgowi obronemu podlegały wszystkie siły morskie, powietrzne i lądowe floty przydzielone do niego. Jeżeli chodzi o okręty to były przeważnie jednostki małe, jak stawiacze min, trałowce, niewielkie okręty podwodne, patrolowce oraz okręty pomocnicze. Obrona przeciwlotnicza posiadała w sumie około 200 dział. Siły powietrzne utrzymywane w Japonii były nieco lepszej jakości niż armijne. Poza morskimi okręgami obronnymi był również morskie okręgi strażnicze (jap. *keibifu*; *kei* – ostrzegać, *bi* – zaopatrywać, dostarczać, *fu* – okręg), lecz o mniejszym znaczeniu.

Poza tym, za działania na północnym Pacyfiku odpowiadała 5. Flota dowodzona od 25 lipca 1941 roku do 31 marca 1943 roku przez wiceadmirała Hosogaya Boshirō (1888-1964). Wchodziła ona w skład Połączonej Floty, stąd podlegała admirałowi Yamamoto Isoroku. W momencie amerykańskiego nalotu w Japonii znajdowały się również okręty 1. Floty dowodzonej od 11 sierpnia 1941 roku do 14 lipca 1942 roku przez admirała Takasu Shirō (1884-1944), której trzonem były pancerniki, oraz 2. Floty dowodzonej od 1 września 1941 roku do 9 sierpnia 1943 roku przez wiceadmirała Kondō Nobutake (1886-1953), której trzonem były krążowniki. Brakowało jednak lotniskowców 1. Floty Lotniczej wiceadmirała Nagumo Chūichi, które znajdowały się wciąż w drodze powrotnej z operacji cejlońskiej. Główne siły powietrzne floty skoncentrowane były w 26. Flotylli Lotniczej, która mogła teoretycznie przeciwstawić wrogowi około 200 samolotów, w tym ponad połowa to bombowce torpedowe dalekiego zasięgu typów G3M i G4M. Rzecz jednak w tym, że sposób działania Amerykanów w zasadzie wykluczył możliwość ich ofensywnego wykorzystania. Flotylla ta została utworzona 10 kwietnia 1942 roku i podlegała 11. Flocie Lotniczej, również wchodzącej w skład Połączonej Floty. Jej siły były jednak mizerne, jak na powierzone zadanie obrony wybrzeży Wysp Japońskich. W skład 26. Flotylli Lotniczej wchodziły trzy grupy lotnicze: Grupa Lotnicza „Kisarazu” (jap. *Kisarazu Kōkūtai*), Grupa Lotnicza „Misawa” (jap. *Misawa Kōkūtai*) i 6. Grupa Lotnicza (jap. *Dai Roku Kōkūtai*). Dwie pierwsze były bombowe, zaś ostatnia była myśliwska. Poza tym, w Japonii przebywało nieco maszyn z innych grup lotniczych szykowanych do przetrzutu m.in. z Grupy Lotniczej „Kanoya”. Na lądzie stacjonowały również samoloty z remontowanego lotniskowca *Kaga*.

Prawda była taka, że zarówno armia, jak i flota mogły prowadzić wyłącznie działania obronne z wykorzystaniem myśliwców i artylerii przeciwlotniczej. Wprowadzenie jakichkolwiek innych sił morskich lub powietrznych nie wchodziło w grę, Japończycy musieliby wówczas znać amerykańskie plany, a takiego luksusu nie posiadali. Natomiast nieco poprawiał sytuację obrońców fakt, że aglomeracja tokijska i jej okolice należały do najbardziej uprzemysłowionych oraz stanowiły centra dowodzenia państwem i siłami zbrojnymi. Stąd zarówno armia, jak i flota, skoncentrowały



Efektowny start pierwszego bombowca z pokładu z *Horneta*.

Fot. zbiory Seweryn Fleicher

tam trzon swych sił przeznaczonych do osłony wysp macierzystych.

Początek operacji

TF 18 wypłynął z San Francisco 2 kwietnia, zaś TF 16 wyszedł z Pearl Harbor 8 kwietnia. Oba zespoły spotkały się 13 kwietnia na północny-zachód od Hawajów i z tą chwilą dowodzenie całością sił spoczęło w rękach wiceadmirała Williama Halseya. 17 kwietnia, w odległości około 900 mil od brzegów Japonii, lotniskowce i krążowniki oddzieliły się od niszczycieli i zbiornikowców, zwiększając szybkość. Na pozycję startową podążyły dalej same. Zbiornikowce ze względu na niską prędkość mogły być kulą u nogi w newralgicznej części misji, dlatego musiały pozostać na tyłach. Natomiast o tym, że pozostawiono również wszystkie niszczyciele zadecydowała sztormowa pogoda, która spowalniała mniejsze okręty. Ryzyko zaś ataku okrętów podwodnych, ze względu na pogodę, nie było wielkie, zresztą efektywność osłony przeciwpodwodnej niszczycieli też byłaby niewielka w takich warunkach.

18 kwietnia o godz. 03:10 radar *Enterprise* wykrył wrogie okręty patrolowe. Halsey rozpoczął manewrowanie w taki sposób by omijać wykrytego przeciwnika. Zachowanie skrytości podejścia było podstawowym warunkiem powodzenia operacji. Udało się to aż do godz. 06:30, gdy zespół amerykański został zaobserwowany przez pomocniczy kuter patrolowy *Dai 23-Gō Nitto Maru*. Odległość od Wysp Japońskich wynosiła wówczas około 650 mil. Natychmiast nadał on meldunek radiowy do dowództwa 5. Floty odpowiedzialnej za obronę

wschodnich brzegów Japonii. Amerykanie przechwycili transmisję z *Dai 23-Gō Nitto Maru*. Nie było wątpliwości TF 16 został wykryty. Krążownik *Nashville* dopiero o godz. 08:23 zdołał zatopić natręta, zużywając zresztą kompromitującą ilość amunicji.

Po stronie japońskiej nie było wielkiego zaskoczenia. Nasłuch zdołał namierzyć już 10 kwietnia transmisję radiową z *Enterprise*, znajdującego się wówczas na północny-zachód od Hawajów. Biorąc pod uwagę położenie przeciwnika brano pod uwagę możliwość rajdu na japońskie wybrzeże. Tyle że spodziewano się, że jeśli do tego dojdzie Amerykanie będą zmuszeni zbliżyć się na około 200 mil. Informacja od *Dai 23-Gō Nitto Maru* zaalarmowała obrońców, lecz z uwagi na odległość zakładano, że wróg potrzebuje jeszcze około doby na podejście do celu podróży. Z Hiroshimy wypłynęła 1. Flota, której trzonem były pancerniki, a z Yokohamy 2. Flota z krążownikami ciężkimi na czele. Jednak tak naprawdę skuteczny opór mogły postawić jedynie samoloty 26. Floty Lotniczej.

Nalot na Tokio, Nagoję i Kobe

Halsey postanowił nie podejmować ryzyka dalszego zbliżenia i o godz. 08:00 wydał rozkaz przygotowania startu. Pierwotnie miał się on odbyć z odległości około 350 mil, w chwili startu pierwszego samolotu było jednak jeszcze około 550 mil, czyli na granicy technicznych możliwości dotarcia do chińskich lotnisk. Jako pierwsza, o godz. 08:20 uniosła się w powietrze maszyna dowodzona osobiście przez Doolittle'a, ostatni samolot opuścił pokład *Horneta*

dopiero o godz. 09:21. Natychmiast po starcie Halsey nakazał odwrót okrętów, pod drodze połączono się z niszczycielami i zbiornikowcami, po czym TF 16 skierował się do Pearl Harbor.

W czasie startu grupy Doolittle'a oraz w podczas odwrotu, TF 16 prowadził akcję zwalczania japońskich jednostek patrolowych. Były one groźne bo mogły naprowadzić na głowę Halseya bombowce dalekiego zasięgu z 26. Floty Lotniczej. Wymiatanie prowadzono zarówno przy użyciu artylerii okrętowej, jak i samolotów. Udało się zatopić 3 kolejne jednostki patrolowe: *Chokyu Maru*, *Dai 1-Gō Iwate Maru* oraz *Dai 21-Gō Nanshin Maru*. Amerykanie stracili jednego nurkowca SBD z *Enterprise*, załogę uratowano. W drodze powrotnej 21 kwietnia, w wyniku awarii, utraciono jeszcze jeden nurkowiec, tym razem z *Horneta* i wraz z całą załogą. TF 16 dotarł do hawajskiej bazy 25 kwietnia.

Głównym celem ataku była aglomeracja tokijska, z 16 bombowców aż 13 skierowało się właśnie tam. Nalot nastąpił około godz. 12:30. Kolejne dwie maszyny zbombardowały Nagoję, w tym jeden B-25, który co prawda miał skierować się na Osakę, lecz nie zdołał celu odnaleźć. Ostatni samolot dokonał zrzutu bomb na Kobe. Wszystkie bombowce działały samodzielnie kierując się na wybrane cele gospodarcze lub wojskowe, po czym odchodziły w stronę kontynentu azjatyckiego. Pomimo intensywnego ognia artylerii przeciwlotniczej oraz przeciwdziałania licznych myśliwców, żaden B-25 nie został strącony nad Japonią. Poza zaskoczeniem, jakąś rolę mógł odegrać fakt, że pomimo liczebnie znacznych sił powietrznych skon-



Doki stoczniove w Yokosuka widziane z kabiny B-25 pilotowanego przez Lt. Edgara McElroy. Autorem fotografii jest nawigator Lt. Richard Knobloch.

centrowanych w rejonach nalotu, większość myśliwców należała do typów już przestarzałych, niektóre mogły być pilotowane nawet przez uczniów szkół lotniczych. Z drugiej strony Amerykanie roszczą sobie pretensje do zestrzelenia 5 japońskich myśliwców, jednak wydaje się to być ilością przesadzoną.

Pomimo że amerykańskim lotnikom sprzyjało szczęście nad Wyspami Japońskimi, to najgorsze było przed nimi. Start z dużo większej odległości od celu, znacznie zmniejszył zapasy paliwa w samolotach. Było oczywiste, że nie zdolają dotrzeć na wyznaczone lotniska. Aż 15 bombowców utracono w drodze. Zginęło tylko 3 lotników, a 8 dostało się do niewoli, reszta dotarła do stanowisk armii lub partyzantki chińskiej. Jeńcom wytoczono proces sądowy, co samo w sobie było szczytem bezczelności, nie mówiąc o przebiegu postępowania. Na trzech z nich wykonano wyrok śmierci, pozostałym karę zamieniono na dożywocie. Jednak czwarty lotnik zmarł w więzieniu i tylko czterech przetrzymało do końca wojny.

Szesnasty B-25 skierował się na terytorium Związku Radzieckiego lądując pod Władawostokiem. ZSRR w wojnie amerykańsko-japońskiej był wówczas neutralny, zatem jego pięcioosobową załogę internowano, samolot zaś „prześwietlono” na wszystkie możliwe sposoby. Ostatecznie jednak lotnicy „uciekli” z internowania przez granicę z Iranem za cichym przyzwoleniem Kremla.

Wynik

Po stronie amerykańskiej, pierwszą konsekwencją udanego rajdu był awans Jamesa Doolittle’a na generała brygady już 19 kwietnia. Nie dość, że szybko, to aż o dwa szczeble. 21 kwietnia prezydent Roosevelt poinformował opinię publiczną o dokonaniu nalotu na Tokio. Przy czym, na pytanie dziennikarza skąd wystartowały maszyny, odparł że z tajnej bazy Shangri-la. Roosevelt był niezwykle dumny z tego bluffu, nazwa była całkowicie jego wymysłem, ale stała się tak sławna, że później ochrzczono tak jeden z lotniskowców.

Wyniki walk ocenia się poprzez porównanie zysków i strat obu stron. W tym przypadku sprawa jest jednak nieco trudniejsza. Jeśli popatrzeć na Amerykanów to utracili oni 18 samolotów, 5 poległych, 8 wziętych do niewoli i 5 internowanych. Wszyscy internowani wrócili w 1943 roku do służby, w niewoli zginęło dalszych 4 pilotów. Japończycy utracili 4 małe okręty patrolowe, być może kilka samolotów. Bezpośrednio po ataku radio tokijskie szacowało liczbę ofiar śmiertelnych na 3-4 tysiące, jednak z całą pewnością dane te zostały „wzięte z sufitu” i w rzeczywistości były znacznie mniejsze. Japończykom zależało, aby ukazać Amerykanów jako zbrodniarzy wojennych bombardujących miasta i zabijających niewinne kobiety i dzieci. Zresztą ich oburzenie mogło być całkiem zgodne z wygodnym systemem wartości. Zdawali sobie sprawę, że przeważnie drewniana zabudowa ich

miast czyni naloty znacznie groźniejszymi niż w Europie. Z drugiej zaś strony sami nie mogli sięgnąć miast amerykańskich. Waszyngton był całkowicie poza zasięgiem japońskiego lotnictwa, o adekwatnym odwecie nie mogło być mowy. Jednak próba ewaluacji operacji tokijskiej w oparciu o porównania materialne prowadzi do nikąd.

Rajd Doolittle’a zakończył się z całą pewnością powodzeniem. Informacja o nim podniosła na duchu Amerykanów, przynajmniej tych którzy tego potrzebowali (raczej nie aż tak wielu). Ale już z całą pewnością podniosła ich morale. Wszyscy dobrzy wodzowie wiedzą jak ważne jest ono na wojnie. A mówi o poziomie zaangażowania człowieka w walkę. Niestety nie jest dokładnie mierzalne. Podlega raczej szacunkom intuicyjnym, mówiącym jakie zachowania są prawdopodobniejsze. Nie należy jednak tego wszystkiego przeceniać. Bez rajdu poziom amerykańskiej produkcji nie byłby niższy. Być może zwiększyła się nieco gotowość do poświęceń, ale emocje mają do siebie to, że z czasem ulatują. Natomiast na pewno podniosło to prestiż Stanów Zjednoczonych w oczach sojuszników, którym demonstrowano potencjalne możliwości Wujka Sama. I przede wszystkim Roosevelt mógł odtąd wiarygodnie dla Amerykanów twierdzić, że pod jego przywództwem zwycięstwo jest tylko kwestią czasu, choć oczywiście będzie wymagało wielu ofiar i gotowości do poświęceń.

Prestiż Japonii w świecie nieco na

tym wszystkim stracił, lecz chwilo-wo. Oręż cesarski wciąż odnosił sukcesy, które szybko przyćmiły brawurą, lecz jednorazową akcję. Już na początku maja padły Filipiny, a dwa ni później pobito Amerykanów w bitwie na Morzu Koralowym. Z całą pewnością groza nalotów stała się w całej pełni przed Japonią, jej przywódcy brali to pod uwagę, ale społeczeństwo dopiero teraz mogło się na własnej skórze przekonać, że to nie bajki. Oczywiście władze japońskie wzmożyły wysiłki celem zabezpieczenia się w przyszłości przed takimi niespodziankami. Armia i Flota czuły się zapewne zmuszone do pozostawiania na Wyspach Japońskich nieco większych sił lotniczych, lecz dowódcy zdawali sobie sprawę, że przynajmniej na razie ponowienie przez Amerykanów takich akcji jest mało prawdopodobne. Ryzyko było zbyt wielkie. Obawiano się o przyszłość, ale tę odległą!

Największy mit wojny na Pacyfiku

Wbrew obiegowej opinii Japończycy dość szybko zorientowali się, że B-25 wystartowały z lotniskowców. Potwierdza to jednoznacznie Fuchida Mitsuo⁵. Specjaliści lotniczy nie mieli problemów z analizą szczątków rozbitych w Chinach samolotów. A brakującą wiedzę z pewnością wydobyto z jeńców, japońskie metody przesłuchań nie pozostawiają tu złudzeń. Wojna to nie film. Między bajki można zatem włożyć stwierdzenie, że Japończycy rzekomo nie skojarzyli pobytu lotniskowców w pobliżu ich wysp macierzystych z nalotem.

Ale to co Amerykańska propaganda, a później niestety również historiografia, zrobiły z efektami rajdu Doolittle'a na decyzje japońskie w sprawie Midway, bije wszystkie inne opowieści na głowę. I to niezwykle skutecznie, bo do dziś trzeba z tym mitem walczyć, a przekonano nawet niektórych Japończyków. Bowiem sprawie wpływu nalotu na Tokio na decyzję o ataku na Midway, Fuchida Mitsuo racji nie ma. Wyraźnie wskazuje na to wiceadmirał Kondō Nobutake, ówczesny dowódca 2. Floty i rezerwowego dowódca Połączonej Floty, który kategorycznie stwierdza, że decyzja została podjęta już wcześniej. Jego opinia jest tym istotniejsza, że umieścił ją w przedmowie do książki Fuchidy Mitsuo i Okumiyi Masatake pt. *Midway. Historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, jakby chcąc zaakcentować, że akurat w tej kwestii autorzy się po prostu mylą.

Na powstanie mitu, jak się wydaje, największy wpływ miał widoczny brak

korzyści militarnych. Niektórzy dowódcy amerykańscy, jak generał Arnold, zastanawiali się czy w ogóle można ją uznać za sukces, utracono 18 samolotów, w tym wszystkie biorące bezpośrednio udział w nalocie. Błyskotliwość operacji wydawała się niewspółmierna do rzeczywistych zysków. Ten swoisty kac moralny spowodował, że chwycono się jak brzytwy, następstwa zdarzeń: kwiecień – nalot na Japonię, czerwiec – atak na Midway. Dorobiono teorię o głupich Japończykach, którzy na technice się nie znają i liczyć nie umieją. Mieli rzekomo myśleć, że samoloty wystartowały z Midway. Warto, aby Amerykanie pamiętali o tym, że deprecjonując przeciwnika, równocześnie deprecjonują własne zwycięstwa odniesione nad nim!!!

Co rozsądniejsi pisarze, którzy jednak uważali ów mit za zbyt bliski ich sercu by go całkowicie odrzucić, wskazywało, że przesunięcie japońskich baz na wschód, na Midway i Aleuty, mogły zwiększyć bezpieczeństwo metropolii przed napadem lotniskowców. Słusznie, tyle że nie miało to wpływu na samą decyzję o ataku na atoll, ta bowiem została podjęta jeszcze przed nalotem Doolittle'a – 5 kwietnia 1942 roku, i ten mógł co najwyżej utwierdzić wątpliwości w słuszność wcześniej obranej drogi, nic poza tym.

Część historiografii i literatury marynistycznej, do której dotarło już, że nie da się przypisać rajdowi rzekomego sukcesu w postaci „wprowadzenia” Midway do planów ofensywnych Japońskiej Marynarki Wojennej, aby ratować jej „militarny sens” uczepiła się z kolei terminu operacji. Uznając, że nalot na Tokio przyspieszył jej rozpoczęcie przez co Japończycy nie zdążyli się w pełni przygotować. Rzecz jednak w tym, że od samego początku dyskusji nad operacją ośią sporu o datę pomiędzy Sztabem Generalnym Marynarki Wojennej z admirałem Nagano Osami na czele, a Połączoną Flotą, z admirałem Yamamoto Isoroku na czele, było w rzeczywistości pytanie co jest istotniejsze: zakończenie przygotowań logistycznych (pełne uzupełnienie braków w etatach grup powietrznych lotniskowców, zakończenie na czas przygotowań okrętów podwodnych itp.), czy upływający czas, który może pozwolić Amerykanom na dodatkowe wzmocnienie Hawajów. Yamamoto nie miał zamiaru poprzestawać na Midway. Jego celem było kontynuowanie ofensywy wzdłuż archipelagu i obawiał się, że każdy tydzień zwłoki daje wrogo- wi dodatkowe okręty, samoloty i żołnie-

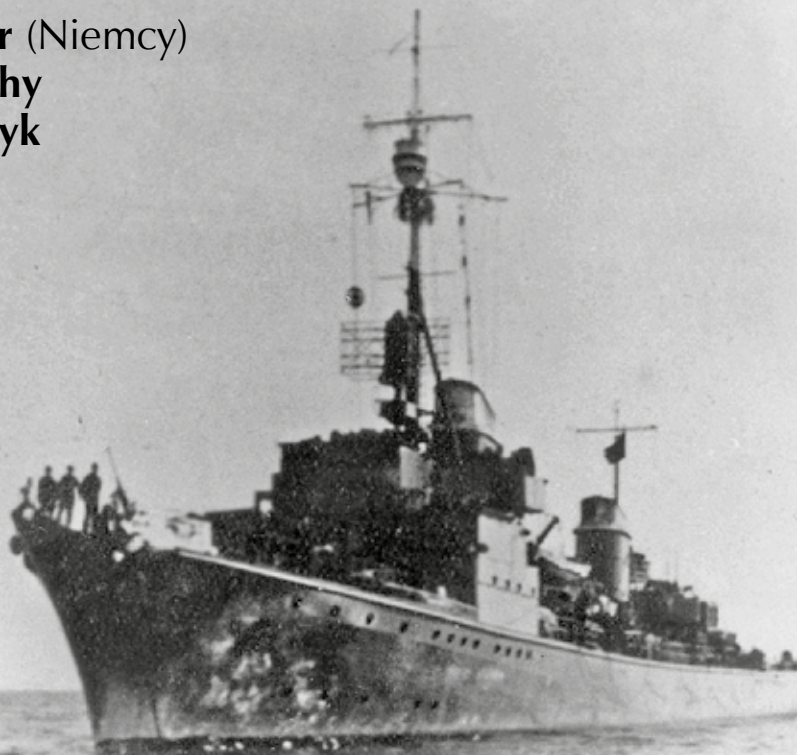
rzy, którymi ten będzie wzmacniał swą najważniejszą placówkę na Pacyfiku. Japończycy byli świadomi amerykańskiej przewagi w zdolnościach produkcyjnych i wiedzieli, że czego nie zdołają osiągnąć do końca 1942 roku, to już później niemal na pewno nie osiągną. Co więcej, ów spór dotyczył raptem trzech tygodni – początek czerwca, czy jego koniec. Nalot na Tokio nie miał tu nic do rzeczy.

Biorąc to co powiedzieliśmy powyżej pod uwagę, wszelkie roszczenia o rzekome strategiczne znaczenie rajdu Doolittle'a na dalsze losy wojny na Pacyfiku należy stanowczo odrzucić. Dlatego Amerykanom musi wystarczyć z tej spektakularnej akcji tylko sukces psychologiczny – na pewno wprowała ona ich naród w dobry humor. ●

Ważniejsza bibliografia

1. Agawa Hiroyuki, *Yamamoto*, Gdańsk 2005.
2. Chant Chris, *Samoloty II wojny światowej*, Warszawa 2009.
3. Chun Clayton, *Rajd Doolittle'a 1942. Pierwszy cios Ameryki*, Warszawa 2010.
4. Dull Paul, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, Annapolis 1978.
5. Fiett Andrzej, *Rajd pułkownika Doolittle'a*, Warszawa 2007.
6. Flisowski Zbigniew, *Burza nad Pacyfikiem*, tom I, Warszawa 1994.
7. Fuchida Mitsuo, Okumiya Masatake, *Midway. historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, Gdańsk 1996.
8. Januszewski Tadeusz, Zalewski Krzysztof, *Japońskie samoloty marynarki 1912-1945*, tom I-II, Warszawa 2000-2001.
9. Krala Zbigniew, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, tom I, Warszawa 1990.
10. Musiałkowski Lechosław, *Samolot bombowy B-25 Mitchell*, Warszawa 1985.
11. *North American B-25 Mitchell*, tom I-III, Warszawa 2001-2003.
12. Pajdosz Waldemar, Zalewski Krzysztof, *Amerykańskie lotnictwo pokładowe 1941-1942*, Warszawa 1996.
13. Palasek Jarosław, *Lotniskowce typu „Yorktown”*, tom. I-II, Tarnowskie Góry 2008.
14. Perepeczko Andrzej, *Yorktown, Enterprise, Hornet*, tom I, Gdańsk 2010.
15. Schom Alan, *Wojna na Pacyfiku 1941-1943*, Warszawa 2007.
16. Solarz Jacek, *Armia japońska 1875-1945*, Warszawa 2001.
17. Zalewski Krzysztof, *Lotniskowce II wojny światowej*, tom I-II, Warszawa 1994.
18. Zasieczny Andrzej, *Samoloty bojowe II wojny światowej*, Warszawa 2010.

5. Fuchida Mitsuo, Okumiya Masatake, *Midway. Historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, Gdańsk 1996.



Operacja „Drosselfang”

T 30 w czerwcu 1944 r. na wodach Zatoki Fińskiej. Zwraca uwagę namiastka stosowanych dotychczas na jednostkach bliźniaczych, T 22 – 29, bardzo wydatnych i charakterystycznych dla tego typu załamań wręg dziobowych. Jego towarzysz w operacji „Drosselfang”, T 31, miał identyczny niemal wygląd, ale zupełny brak załamań wspomnianych wręg, czyli gładkie burty a za drugim kominem znajdowała się antena radaru FuMO.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

Widziane oczami radzieckich „katerników”

Członkowie załogi, którzy mieli to szczęście skoczyć do wody z bardzo szybko idącego na dno okrętu, byli zmuszeni przez jakiś czas przebywać w unoszącej się na powierzchni grubej na 2 cm płamie mazutu¹, który wypłynął z rozerwanych bunkrów paliwowych, lecz większa ich część znalazła miejsce na tratwach ratunkowych, które samostnie uwolniły się z uchwytów, kiedy okręt zaczął tonąć. Jako ostatni zaatakował TK-9, o godz. 00:04. Ponieważ T 30 odszedł na północ to tylko „dziesiątce” udało się przemknąć przed jego nosem i zaatakować przeciwnika z lewej burty. W tym momencie dla T 31 nie było już ratunku, bo tonął i nikogo z marynarzy znajdujących się w wodzie nie trzeba było informować, że jeżeli przyjdzie im dłużej pozostawać w wodzie, to z pewnością mogą być pewni różnych niespodzianek w wykonaniu Rosjan.

Tymczasem T 30 zaczął odchodzić na północ i trafił ścigający go kuter przy-

najmniej jednym pociskiem kal. 20 mm, a załoga kutra doliczyła się następnie przynajmniej 20 śladów po pociskach kal. 20 mm, jego silniki odmówiły posłuszeństwa a on tracił moc. Jego bosman został ranny. Atakujący po następnych trzech minutach TK-9 został również zasypany gradem pocisków, które przeździurawiły pokład (drewniany) i przewody paliwowe. Trzech członków załogi odniosło rany. Na odchodnym odpalił jeszcze jedną torpedę, która przeszła za rufą niemieckiego torpedowca w odległości 70 metrów. Dowódca T 30 myślał natomiast, że jego okręt zatopił w tej fazie bitwy jeszcze jedną jednostkę i uchodził pełną parą w kierunku fińskich szkieł, nie myśląc w ogóle, aby podjąć jakąkolwiek próbę przyścia towarzyszowi z pomocą. Buch był głęboko przeświadczony, że jest atakowany przez cały rój radzieckich kutrów torpedowych, ale w rzeczywistości był ścigany tylko przez TK-33, który ostatecznie zawrócił i pojawił się o godz. 00:18 w miejscu zatopienia T 31 wyciągając

z wody dwóch Niemców i biorąc ich do niewoli. Bez możliwości wyciągnięcia z wody innych jeszcze rozbitków oddał w kierunku unoszących się na powierzchni tratw ratunkowych kilka pojedynczych strzałów, ale tak, żeby nie trafić rozbitków, co Niemcy odebrali, jako próbę podjętą przez żadnych krwi bolszewików, którzy wprawdzie wyciągają rozbitków z wody, ale tylko po to, aby im następnie strzelić z zimną krwią w tył głowy a zwłoki wyrzucić z powrotem do morza. Znajdujący się w nieciekawej sytuacji uratowani, wielu z nich z ranami po stoczonej walce, z „trzydziestego-pierwszego” nie wykazywali chęci bycia uratowanymi przez Rosjan.

... i ich przeciwnika

To była radziecko-rosyjska wersja wydarzenia, która strona przeciwna widziała i ocenia trochę inaczej, a mianowicie, że to, co się później wydarzyło można zakwalifikować jako „zbrodnia wojenna”². Unoszące się na wodzie tratwy z rozbitkami i ci którzy miejsca

na nich już nie znaleźli, zostali przykryci sztuczną mgłą stawianą przez radzieckie kutry torpedowe. Następnie radzieckie kutry nie zwracając uwagi na ludzi wjeżdżały z premedytacją w skupiska unoszących się na wodzie rozbitków. Członkowie załóg radzieckich kutrów wyciągali bosakami uratowanych z wody, dopuszczając się na nich aktów mordu i wrzucając potem ciała z powrotem do morza. Ci sami urządzali sobie coś w rodzaju regularnego polowania na kaczki wodne, strzelając do ludzi, jak do żywych tarcz. W ten sposób pozbawiano życia lub raniono ludzi, którzy siłą rzeczy nie byli w stanie się bronić. Jeden z niemieckich marynarzy wciągnięty na kuter z przyłożonym pistoletem do skroni był zmuszany do strzelania do swoich znajdujących się w wodzie towarzyszy broni. Z ogólnej liczby 6 wziętych do niewoli jeńców po wojnie do Niemiec wrócił tylko jeden.

Archiwum – ślady w aktach – raporty z roku 1944

Akta RM 45/I 6 (1944) *Minenunternehmungen und Verluste von Torpedobooten im Juni-August 1944*, które można znaleźć w Militärarchiv we Freiburgu zawierają m.in. również *Zusammenfassender Bericht und Erfahrungen über den Untergang T-Boot T 31 am 20.06.1944 im Finnenbusen, Anlage zu Flotte Gkdos 6003, Anlage 1, Admiral östliche Ostsee Gkdos 5737/44* (Podsumowujący raport i zebrane doświadczenia w wyniku zatonięcia torpedowca T 31 20.06.1944 w Zatoce Fińskiej, załącznik do...).

Poniżej jego fragmenty:

I.) Podsumowujący raport na temat bitwy w nocy z 19/20.06.1944

strona nr 3

II) Doświadczenia:

2) Radzieckie kutry torpedowe i patrolowe wyciągnęły z wody kilku uratowanych z T 31 i ich pewną liczbę natychmiast zastrzelili na pokładach swoich jednostek. Następnie ostrzelali unoszące się na wodzie tratwy ratunkowe (z odpowiednich uchwytów na ściankach półwieży artylerii głównej w wyniku szybkiego tonięcia uwolniło się około 15, które wypłynęły na powierzchnię). Po otwarciu ognia przez Rosjan znajdujący się na nich ludzie skoczyli do wody próbując się za nimi schować, te z kolei sprawdziły się jako doskonałe kulochwyty, które pomimo bardzo silnego ostrzału nie utraciły swojej pływalności.

Kpt. mar. Heinrich Peter-Pirkham (dowódca T 31) w swoim raporcie Torpe-

doboot T 31, sporządzonym 03.07.1944 (załącznik nr 2 Admiral östliche Ostsee Gkdos 5737/44), na str. 3-4 dokładnie opisuje „akcję ratunkową” prowadzoną przez radzieckie kutry torpedowe:

„...po około 20 do 25 minutach w ich kierunku zbliżyły się dwa rosyjskie kutry torpedowe, które najpierw okręwały znajdujące się grupki rozbitków, by następnie zastopować i za pomocą bosaków wyciągnąć z wody czterech marynarzy, których natychmiast zastrzelili na pokładach swych kutrów. Kiedy potem otworzyli ogień z małokalibrowych działek na unoszące się tratwy i rozbitków, większość z nich wskoczyła do wody, lecz nie uchroniło to około 20 rozbitków od śmierci. Później stwierdzono, że od radzieckiego ognia jeszcze 23 osoby odniosły ciężkie rany, z których dwóch zmarło potem w lazarecie. Oba radzieckie kutry odeszły następnie i ukryły się ku brzegom Narwi. Odnosiło się wrażenie, że wraz z innymi 3 kutrami zaczęły się na T 30 przypusz-

czając, że pospieszy rozbitkom z pomocą, aby go zaskoczyć i również zatopić.

Około godz. 01:10 przybył tym razem radziecki kuter patrolowy i zatrzymał się przy najbardziej oddalonej na zachód tratwie, z której, po późniejszych ustaleniach (4 naocznych świadków; nazwiska znane), wziął na swój pokład 4 rozbitków, by ich również zastrzelić. Również i ta jednostka ostrzelała z karabinów maszynowych najbliższe znajdujące się tratwy i następnie oddaliła się w kierunku Narwi. Z zachodu, około godz. 02:00, dało się słyszeć buczenie silników. Zauważono 8 kutrów torpedowych, które w kierunku rozbitków wysłały alfabety Morse’a obowiązujący na ten dzień sygnał rozpoznawczy, by następnie w dwóch kolumnach skierować się z pełną prędkością ku tratwom. Znajdujący się koło Narwi Rosjanie zaczęli stawiać zasłonę dymną i otworzyli ogień ze swoich działek plot., także z Narwi padły strzały. Część owych kutrów wdała się

Kuter torpedowy TK-125 (Altajec), Bałtyckiej Floty Czerwonej, typu G-5 eks- No 125, zbudowany w latach 1941-1944 nie zanotował żadnych sukcesów w działaniach wojennych.

Fot. zbiory autorów



w bój z Rosjanami, a pozostałe rozpoczęły ratowanie ludzi.

Punkt VI. Postawa załogi na tratwach:

Ostrzał przez oba radzieckie kutry torpedowe ranił sporą liczbę rozbitków. Nawet Ci, którzy byli ranni niejednokrotnie skakali do wody, aby ratować kolegów. Przepelnione do tej pory tratwy pustoszały w mgnieniu oka a miejsce zajmowali na nich ranni. Postawa i duch załogi w czasie, kiedy znajdowała się na tratwach była bez zarzutu. Kiedy rufa T 31 pogrążyła się w głębinach, nad taflą morza rozległo się trzykrotne, gromkie „Hura”, a podczas wchodzenia do fińskiej bazy kutrów torpedowych załoga śpiewała „Englandlied” („Ruszymy na Anglię”).

Punkt VII. Straty:

według dokonanych do 03:07 ustaleń wynika, że uratowano w sumie 94 marynarzy, z których dwóch zmarło później z powodu odniesionych ran. 82 uważa się za zaginionych. Szacunkowo na ostrzelanych tratwach straciło życie 25 marynarzy a 23 odniosło ciężkie rany.

Punkt VIII. Zużycie amunicji:

około 550 pocisków kal. 105 mm; około 2.500 pocisków 37 mm; około 13.000 do 15.000 pocisków kal. 20 mm”.

W cytowanym powyżej „podsumowującym raporcie z nocy z 19/20.6.44”, czytamy także w podpunkcie e: „po raz pierwszy okazało się, że zapas amunicji 150 pocisków na armatę o mały włos nie zostałby w zupełności wykorzystany”.

Ówczesni świadkowie

Na początku moich ustaleń (Klaus Fischer), które rozpocząłem w roku 1996 żyjących i znanych mi (Klaus Fischer) było jeszcze dwóch członków załogi T 31. Pan Siegert z Flensburga zmarł niestety już w listopadzie 1998 r. Nawiązanie kontaktu z byłymi członkami załóg różnych torpedowców zawdzięczałem byłemu księgarzowi ze Stuttgartu, który mnie skierował do tria autorskiego Graumann/Harnack/Teichmann. Panowie Graumann i Teichmann byli w tym czasie członkami towarzystwa byłych członków załóg, którzy służyli na jednostkach 1., 2. i 3. Flotyli Torpedowców. Ci z kolei przy wydatnej pomocy pana Harnacka, znanemu literatowi – maryniście wydali dwutomowe dzieło o działalności ww. trzech flotylli, które pierwotnie było przewidziane wyłącznie dla członków stowarzyszenia, ale te przeniknęły jednak do rąk zwykłych „szczurów lądowych” (pan Graumann był tak uprzejmy, że postarał się o oba egzemplarze dla mnie oraz planowany tom III, będący albumem z mnóstwem

fotografii z jego własnych zbiorów. A to tylko dlatego, jak mi przyznał figlarnie, że razem z moim wujkiem Otto Lechnerem służył na torpedowcu T 9).

Naoczny świadek nr 1: Heinz Siegert z Flensburga (rozmowa telefoniczna Klaus Fischer z 01.09.1996, w której potwierdził ww. opis wydarzeń). Był pierwszą osobą, która w powojennych Niemczech (Zachodnich) głośno zaczęła zwracać uwagę na opisany wyżej „incydent”, lecz delikatnie mówiąc, nie było to traktowane poważnie przez opinię publiczną, sytuacja polityczna nie pozwalała pewnie jeszcze, aby informacje takiego rodzaju ujrzwały światło dzienne.

Naoczny świadek nr 2: Heinrich Emde z Bochum, również jego wspomnienia nie mijają się w żadnym punkcie od twierdzeń i opinii cytowanego wyżej p. Siegerta oraz w wykorzystanych i sprawdzonych przez nas dziennikach działań bojowych niemieckich jednostek.

Wypowiedzi 4 byłych członków załogi T 31, których Klaus Fischer zdołał jeszcze poznać za ich życia pokrywają się w dużej części ze sobą. Pan Emde, kiedy mówił o tym nieludzkim traktowaniu, to jeszcze po tylu latach był bardzo wzburzony.

Dalsze fakty: Część członków załogi T 31 została uratowana (20-25 osób) na miejscu zatonięcia przez fińskie kutry torpedowe 1. Flotyli będące pod rozkazami Kapteeniluutnantii Jouko Kaleviego Esaiasa Pirhonenna³ (Krzyż Mannerheima nr 111 – 04.03.1943). Inni natomiast czekali na ratunek nawet sześć godzin, jak na przykład Heinrich Emde. Ci zostali wyciągnięci z wody również przez Finów (niewykluczone też, że przez samych Niemców). Tylko 56 (lub 58) uratowanych stało się w Świnoujściu do „przeglądu” (zgodnie z informacją Heinza Siegerta) z załogi



Artystyczna impresja oddająca chyba dobrze atmosferę tych dramatycznych wydarzeń z 20.06.1944, nieznanego autora. Publikowana za uprzejmą zgodą wydawnictwa Pabel-Moewig Verlag GmbH Rastatt/Niemcy.

liczącej w dniu zatonięcia około 176 ludzi. Jedynej odpowiedzi, mogłaby udzielić zachowana, wzgl. odpowiednio sporządzona lista członków załogi.

Wiadomości w „Heimacie”

Krótką informacją prasową z „Heilbronner Tagblatt” z 22 czerwca 1944 r., str. 2:

Raport Wehrmachtu

Z Kwatery Głównej Führera, 21 czerwca 1944 r.

Oberkommando der Wehrmacht obwieszcza:

Na południowym odcinku Frontu Wschodniego, na południe od szosy Smoleńskiej, na południowy-wschód od Witebska rozbijane są lokalne próby przebiecia się podejmowane przez bolszewików. Jednostki nawodne, zabezpieczenia Kriegsmarine zatopiły 19 i 20.06 w Zatoce Fińskiej w zaciętych walkach powietrz-

no-morskich pięć radzieckich kutrów torpedowych i uszkodziły sześć dalszych, a niektóre z nich zapalono. Strącono jednocześnie dziewięć wrogich samolotów. Stracono jedną własną jednostkę” (chodziło tutaj o ledwo, co oddany do służby torpedowiec T 31).

Była to jedyna wzmianka w „Heilbronner Tagblatt” na temat bitwy morskiej w Zatoce Wyborskiej z 19/20. 06.1944.

Rachunek

Strata T 31 po trafieniu torpedą i ostrzale rozbitków przez radzieckie załogi kutrów, pociągnęła łącznie 76 ofiar śmiertelnych (sami Niemcy), 6 dostało się do radzieckiej niewoli. W dniu 03.07.1944 w Świnoujściu (zgodnie ze sporządzonym po zatopieniu T 31 raportem) stwierdzono że 94 byłych członków załogi uratowano. Z tej liczby 23 było mniej lub bardziej rannych (86 wyciągnęli z wody Finowie z 1. Flotylli Kutrów Torpedowych – zgodnie z dokumentami otrzymanymi z fińskiego archiwum wojny – Sota-arkisto) a dwóch zmarło z ran już po uratowaniu. Można stąd wnioskować, że na T 31 w dniu jego zatonięcia załoga liczyła 176 ludzi. Na początku lipca 1944 r. żyło wobec tego jeszcze 92 byłych członków załogi torpedowca, a 78 należałoby uznać za poległych w walce? O losach wspomnianych 6 jeńców, w owym czasie (03.07.1944 r.), nie można było stwierdzić nic konkretnego. Po wielu latach do ojczyzny wrócił tylko jeden.

Czy literaturę wojenną Cajusa Bekkera można uważać za źródło?

„Tylko przez przypadek wpadło mi w ręce (Klaus Fischer) pierwsze wydanie książki Bekkera, w której natknąłem się na ustęp mówiący o rozbitkach z T 31. We wszystkich następnych wznawieniach, o ile mi jest wiadomo, ten właśnie ustęp jest mocno zmieniony, czego ja (Klaus Fischer) nie jestem w stanie zrozumieć, więc uważam, że chyba nadszedł najwyższy czas, aby przypomnieć sobie i czytelnikom, którzy być może znają ową pozycję⁴.”

Cajus Bekker, *Ostsee – deutsches Schicksal 1944/45*, Stalling-Verlag, 1. wydanie Oldenburg/Hamburg 1959, rozdział nr 3, Kronstädter Bucht: – Jenseits der Sperren, s 53-73. (Zatoka Kronsztadzka – Z tej strony zapór minowych, str. 53-73, rozdział 3, (książka nie była tłumaczona na j. polski – przyp. Michał Jarczyk).

Fragment ze strony 69:

„jeden z fińskich oficerów z 1. Flotylli Kutrów Torpedowych (kmdr ppor. Jouko Pirhonen w swoich wspomnieniach), który przybył na miejsce zatopienia T 31 pisał:

Pierwszą, jakże niemiłą niespodzianką dla nas był fakt, że jako pierwsi z „pomocą” nie pospieszili nasi koledzy z T 30, tylko radzieckie kutry torpedowe, w naszej naiwnej wierze, że rzeczywiście chodzi o chęć udzielenia nam pomocy, ale bardzo się myliliśmy, bo ich kutry zaczęły wchodzić między nas czyniąc sobie konkurs w strzelaniu do naszych głów, które traktowali jak tarcze strzelnicze, sprawiając sobie zarazem niezłą zabawę. Najgorszy był jednak widok jednego z naszych towarzyszy broni, który stał na dziobie jednego kutra z pistoletem przyłożonym do skroni i był zmuszany do skierowania wetkniętego mu w dłoń karabinu maszynowego, na nas i pociągnięcia za spust”.

Jeżeli Cajus Bekker komuś wydaje się mało wiarygodny to odsyłamy również do przytoczonej na stronie 68, wersji fińskiego oficera (chodzi o byłego dowódcę 1. Flotylli Kutrów Torpedowych Jouko Pirhonen, ur. 1915 w Sortavala/Karelia – zm. 1996 w Espoo/Finlandia), który swoje wspomnienia wydał w roku 1956 w Finlandii (patrz odnośnik nr 35), należy więc uważać go za pierwszego, który wskazał na nieludzkie traktowanie rozbitków przez Rosjan.

Źródła fińskie

Wspomniana już wyżej, strona 68: „Jeden z fińskich oficerów marynarki wojennej wspomina: „już byliśmy w drodze, aby przejąć eskortę nad niemieckimi torpedowcami. Kiedy dotarła do nas wiadomość o storpedowaniu jednego z nich i poznaliśmy dokładną pozycję zatonięcia, wycisnęliśmy wszystko z silników naszych kutrów, bo zdawaliśmy sobie sprawę, że każda chwila jest cenna, dla tych co stracili pokład pod nogami, wiedzieliśmy, że Rosjanie po pokonaniu przeciwnika nie okazują rozbitkom żadnej litości, której zresztą też nie oczekują, kiedy oni znajdują się w podobnej

sytuacji. Mieliliśmy szczęście, że przepędziliśmy wrogie kutry zaraz po pojawieniu się, a następnie udało nam się wyciągnąć z wody 86 rozbitków, czyli połowę załogi T 31. Wielu z nich było rannych, postrzelonych przez Rosjan kiedy znajdowali się w wodzie.”

Fragment z książki: *Laivat Puuta, Miehet Rautaa* (Okrety z drewna, ludzie ze stali, autorzy: Peuranheimo/Pirhonen):

„Fińska 1. Flotylla Kutrów Torpedowych natychmiast przystąpiła do akcji ratowniczej rozpoczynając ją od stawiania zasłony dymnej, która miała odizolować miejsce zatopienia oraz uniemożliwić znajdującym się w pobliżu Narvi nieprzyjacielskim patrolowcom dalsze ostrzeliwanie fińskich kutrów oraz dryfujących w wodzie rozbitków. Jeden z radzieckich patrolowców palił się wyrzucony na brzeg. Dziesięć czerwonych patrolowców zbliżyło się do Narvi od strony wyspy Lavansaari, prawdopodobnie za sprawą niemieckich trałowców i promów artyleryjskich typu MFP, które krążyły na południe od Kiuseri. Przybyliśmy na ratunek w ostatnim momencie, ponieważ rozbitkowie znajdowali się w wodzie, na której unosiła się gruba warstwa mazutu (ok. 2 cm), który wypłynął z rozbitych bunkrów T 31 i wysłizgi-

Jeńcy z T 31, prawdopodobnie na pokładzie kutra Osipowa, TK-163. Opaski na oczach świadczą o ich ranach oparzeniowych oczu odniesionych od unoszącego się na wodzie mazutu, który wydostał się z przebitych bunkrów storpedowanej jednostki.

Fot. „Torpednyje katiera serii G-5”



wali się nam z rąk niczym węgorze. 23 Niemców było rannych i prawie wszyscy chwilowo oślepieni przez mazut i dym z palącego się paliwa”.

I dalej: „ranni przetransportowani zostali na fińskich kuterach torpedowych T 3 i T 4 na jednostkę szpitalną *Seagull II*⁵, jacht szwedzkiego konsula generalnego Hansa von Rettinga. Kontradmiral Böhmer, szef 9. Zgrupowania Eskortowego wypowiedział swoje serdeczne podziękowania za wzorowo wykonaną akcję ratunkową i bardzo dobrą opiekę w lazaretach i na fińskim statku szpitalnym *Seagull II*.”

Finowie: Akcja ratunkowa i wyrazy uznania

Pozwólmym w tym miejscu, skoro mówimy o fińskiej akcji ratowniczej, jeszcze raz przemówić kpt. mar. Peterowi-Pirkhamowi (zapisane w cytowanym już raporcie):

„...na szczególne uznanie zasługuje męstwo załóg fińskich kutrów torpedowych podczas akcji ratunkowej rozbitków z T 31. Bardzo utrudnione było wyciąganie rozbitków z wody, umorusanych i pokrytą grubą warstwą mazutu, co sprawiało, że co rusz wymykali się nam z rąk, niczym węgorze oraz dalszy potem pobyt na fińskich okrętach – bazach kutrów torpedowych przekraczało dotychczasowe ramy braterstwa broni. Dodatkowy opis przyjmowania rozbitków na pokłady fińskich okrętów zostanie jeszcze dołączony.”

Dodatkowych informacji dostarczyło Fińskie Archiwum Wojny w Helsinkach (Sota-arkisto), które pan Fischer otrzymał w roku 2006 (sierpień i listopad), po uprzednim skierowaniu do ww. archiwum dwóch zapytań w sprawie operacji „Drosselfang”. Odpowiedź była bardzo obszerna i szczegółowa, dzięki uprzejmości współpracowników tamtejszej instytucji. Pewna jej część była w języku niemieckim.

Poniżej przedstawiamy najważniejsze naszym zdaniem ustępy z ww. dokumentów.

Fińskie Archiwum Wojny (Sota-arkisto), Helsinki, 01.09.2006:

(zebrane z różnych dokumentów archiwalnych fińskiej kwatery głównej marynarki wojennej Finlandii, a konkretnie dotyczących dowództwa kutrów torpedowych i jej 1. Flotylli).

Zapytanie w sprawie operacji „Drosselfang”:

18 czerwca 1944 r.:

Zagroda minowa „Pistin 5” została prawdopodobnie położona w nocy

z 18/19 czerwca 1944 r.

1. Flotylla Kutrów Trałowych i stawiacz min Ruotsinsalmi miały rozkaz, postawienia w kwadratach A 81450 i A 81460 min. Niemieckie torpedowce T 30 i T 31 znajdowały się koło Mussalo i przypuszcza się, że miały swoją artylerią wesprzeć obronę wybrzeża, a konkretnie 2 fińskiego Pułku Artylerii Brzegowej. 1. Flotylla Trałowców znajdowała się koło Kotki i miała za zadanie oczyścić z min akwen, w którym miałyby operować niemieckie torpedowce. 1. Flotylla Kutrów Torpedowych otrzymała natomiast rozkaz osłony operacji minowej „Pistin 5” i działań 1. Flotylli Kutrów Trałowych. Z bliżej nieznanego przyczyny ów rozkaz został jednak odwołany.

19 czerwca 1944 r.:

Nowy rozkaz Kwatery Głównej i dowództwa kutrów torpedowych brzmiał, aby jednak ubezpieczać operację stawiania min. Treść rozkazu identyczny ze wczorajszym, który anulowano. Operacja się odbyła. T 30 i T 31 wyszły w kierunku południowo – wschodnim i natknęły się o godz. 24:00 na radzieckie kutry torpedowe, z którymi doszło do bitwy. Bardzo szybko torpedą trafiony został T 31. Eksplozję zauważyły o godz. 23:58 kutry 1. Flotylli, a ich dowództwo przy kwaterze głównej otrzymało niejasną informację od stacji obserwacyjnej na wyspie Someri następującej treści: „Trafienie torpedą, rosyjska.” (w oryginale: Venäjän torpedo osui).

20 czerwca 1944 r.:

Godz. 00:40 – Kutry torpedowe otrzymały rozkaz powrotu, ponieważ operacja minowania była zakończona, ale o godz. 01:15 radiogramem została skierowana do ratowania dryfującego okrętu (przypuszczalnie chodzi o T 31).

Godz. 01:27 – 1. Flotylla Kutrów Torpedowych otrzymuje rozkaz podjęcia rozbitków z T 31 a 2. Flotylla ma osłaniać akcję ratowniczą.

Godz. 02:20 – akcja ratunkowa była zakończona i obie flotylle rozpoczęły powrót mając na pokładach w sumie 86 niemieckich marynarzy z T 31, z których 23 było rannych i zostali przetransportowani na pokładach fińskich kutrów torpedowych T 3 i T 4 na statek szpitalny *Seagull II*, gdzie udzielono im pierwszej pomo-



Kapitan mar. Jouko Pirhonen był pierwszym, który zjawiał się na pobojożywie i on jako pierwszy też wydał diagnozę w sprawie stanu zdrowia rozbitków w swoich wspomnieniach. Na zdjęciu w dniu 15.07.1943 r. podczas wizytacji bazy kutrów torpedowych (typ Taisto) przez marszałka Mannerheima. Z tyłu kmrdr U. Varpelaide. Fot. „Suomen Laivasto Sodassa 1939-1945”

cy lekarskiej. Następnie przeniesiono ich na niemiecki statek szpitalny *Oberhausen*. Zdrowi marynarze przeszli na fiński okręt-bazę okrętów podwodnych von Döbeln. Godz. 02:45 – dowództwo kutrów torpedowych przy kwaterze głównej zostało powiadomione przez fiński kuter torpedowy T 4: „wielu poparzonych przez gorącą wodę (kotły)”.

Godz. 03:04 – dowództwo kutrów torpedowych przy kwaterze głównej wysłało do kwatery radiogram, aby do Klamiili wysłano personel sanitarny.

Godz. 03:55 – dowództwo kutrów torpedowych relacjonuje kwaterze głównej marynarki wojennej, że w drodze na statek szpitalny znajduje się 30 rannych niemieckich marynarzy.

Godz. 14:48 – dowództwo fińskich kutrów torpedowych otrzymuje informację od niemieckiego dowództwa (kontradmiral Böhmer⁶), który wyraża wdzięczność za wzorowo przeprowadzoną akcję ratunkową.

Fińskie Archiwum Wojny (Sota-arkisto), Helsinki, 30.11.2006:

(zebrane z różnych dokumentów)

Zapytanie o: 1) uratowanych (rannych) niemieckich członków załogi T 31

2) list kontradmirala Böhmera do fińskiego kierownictwa wojny morskiej.

1) Uratowani (ranni) niemieccy członkowie załogi T 31.

W Dzienniku Działów Wojennych Kwatery Głównej Marynarki Fińskiej (Merivoimien esikunta) (SPK 18710) akcja ratunkowa jest krótko opisana i nadmienia się, że 1. Flotylla Kutrów Torpedowych uratowała 86 rozbitków. Wśród nich był personel techniczny i oficerowie. 23 było rannych.

Zgodnie z DDB prowadzonym przez dowództwo kutrów torpedowych (Motoritorpedoveneosasto) (SPK 18810) rannych przewieziono na pokładach dwóch kutrów torpedowych T 3 *Tuisku* i T 4 *Tuima* z 1. Flottylli, a następnie przekazano na statek szpitalny, którego nazwa nie była wymieniona, ale z pewnością był to *Möwe II* (Seagull II). Kartoteka *Seagulla II* i dzienniki pokładowe T 3 i T 4 zachowały się niestety tylko za lata 1942-1943 i nie ma ich w spisie archiwum akt dostępnych*.

*Uwaga K. Fischera: Byłoby to z pewnością kolejne źródło informacji o rannych i odniesionych przez nich ranach, a może nawet z dalszymi wypowiedziami uratowanych. Jak już wspomniano, nie zachowała się żadna kartoteka niemieckich rannych za okres 20-21.06.1944 r.

List kontradmirała Böhmera do fińskiego Kierownictwa Wojny Morskiej:

Zgodnie z informacją dowództwa kutrów torpedowych z 24.06.1944 r. (4. dalekopis) admirał Kummetz (Oskar Kummetz, od 01.03.1944 Naczelne Dowództwo Morza Bałtyckiego = Marineoberkommando Ostsee), wiceadmirał Burchardi (Theodor Burchardi, Dowództwo Morza Kraju Wschodniego = Admiral Ostland) i kontradmirał Böhmer (Kurt Böhmer, szef 9. Zgrupowania Eskortowego) wyrazili swoją wdzięczność fińskiemu dowództwu kutrów torpedowych. Niestety pomimo usilnych starań nie udało się odzyskać oryginału radiogramu.

Poniżej niemieckie źródło z Militärarchiv Freiburg (akta RM 31 / 3216 i 3217 Marineoberkommando Ostsee (Band 14 i 15) (Kommandierender Admiral: Admiral Kummetz, KTB des Marineoberkommandos (MOK) Ostsee vom 01.05.1944 – 31.07.1944 und 01.08. – 31.10.1944; KTB str. 218, Datum 20.06.1944/godz. 12.37):

„...z przedłożonych raportów z załączonym opisem walki, wnioskuję, że torpedowce i promy AF biły się dzielnie. Żałuję straty T 31 i AF 32. Ich strata ma być dla nas wzorem, jak należy wypełniać rozkazy do końca, dając z siebie wszystko. Uczestniczącym w walce wyrażam moje pełne uznanie. Jestem dumny z załóg”.

„...na podstawie faktu, że fińskie kutry torpedowe podczas prowadzonej przez nie akcji ratunkowej rozbitków z zatopionego torpedowca T 31 wyróżniły się w sposób szczególny ratując około 90 ludzi wysy-

łam o godz. 12.37 na ręce szefa fińskiego kierownictwa wojny morskiej, generała Valve moje najserdeczniejsze podziękowania za okazaną podczas akcji ratunkowej pomoc, prosząc go jednocześnie o przekazanie moich podziękowań uczestniczącym w akcji ratunkowej załogom kutrów torpedowych.” (tłumaczenie Michał Jarczyk).

Dalsze przykłady wskazujące na naruszenie obowiązującego w czasie wojny prawa

Na koniec chcielibyśmy zwrócić uwagę na dalsze źródło literackie, a mianowicie: *Gemeinschaft Crew 44, Eigenverlag; „So war das damals”. Berichte aus dem Erleben von Crewkameraden 1944-1945*, Rudolf Ziegler, strony 271-283, gdzie na str. 277 znajduje się następujący fragment:

„Straciłmy T 31 w walce z radzieckimi kutrami torpedowymi. Rosjanie rzekomo strzelali do rozbitków i nie brali jeńców. Więc od teraz będzie „oko za oko”. Deklaracja, która dla moich towarzyszy broni miała się okazać tragiczna w skutkach” (tłumaczenie Michał Jarczyk).

Rudolf Ziegler dostał się również do radzieckiej niewoli, kiedy jego okręt (T 32) zatonął w dniu 18.08.1944 w Zatoce Narwy na niemieckich minach (podobno spotkał w jednym z obozów przejściowych rzekomo zastrzelonych członków załogi T 31).

To, że rozbitkowie byli ostrzeliwani jest faktem, lecz nie można tutaj mówić o jakimś „jednorazowym”, czy „odosobnionym” przypadku i potraktować go jako „incydent”, ponieważ pierwszy taki udokumentowany i znany przypadek, swoistej wręcz „egzekucji” miał miejsce w dniu 26.08.1942⁷.

Dotyczyła ona rozbitków z niemieckiego ścigacza okrętów podwodnych Uj 1602, zatopionego przez radziecki kuter torpedowy No 152 (typu D-3). Trzeci znany przypadek jest związany z datą 18.08.1944 r., kiedy to w Zatoce Narwa, około 30 minut po północy na własnych minach zatонуły aż trzy niemieckie torpedowce (T 22, T 30, T 32) a rozbitkowie oraz spiesząca im na pomoc łódź latająca Do 24, ostrzelana została przez radzieckie patrolowce i lotnictwo⁸.

Wnioski (z dzisiejszej rosyjskiej pozycji)

Jest sprawą niezmiernie interesującą, że obie strony uważają siebie za zwycięzców. Dla Rosjan T 31 był to największy okręt wroga, zniszczony w okresie II wojny światowej na morzu. Niemiec- cy sztabowcy byli natomiast zdania, że

wspomniane dwa torpedowce udaremniły swoim pojawieniem się wysadzenie radzieckiego desantu a w trakcie bitwy zniszczyły pewną liczbę nieprzyjacielskich jednostek, których liczba oscylowała od 6 do 7 kutrów torpedowych. Za wzorowy „zawadiacki duch” i nieustraszoną odwagę, którymi wykazali się dowódcy obu torpedowców w obliczu wroga, Buch i Peter-Pirkham wyróżnieni zostali wysokim odznaczeniem III Rzeszy, Niemieckim Krzyżem w Złocie (Deutsches Kreuz in Gold).

Poniżej dosłowne oceny dowódców z cytowanego już „podsumowującego raportu o zatopieniu torpedowca T 31 20.06.1944 w Zatoce Fińskiej i płynących z tego wnioskach”:

Strona nr 4, punkt c:

„Dowódcy T 30 kpt. Buch i T 31 kpt. Peter-Pirkham, prowadzili całą bitwę a tym samym swoje okręty przepojeni nieugiętym duchem bojowym, śmiało i ryzykownie. Obaj skuteczni dowódcy zostali odznaczeni Niemieckim Krzyżem w Złocie. Ich załogi biły się wzorowo uzyskując godne uwagi sukcesy w zwalczaniu nieprzyjacielskich kutrów torpedowych”.

Strona nr 5, punkt d:

„strata w 3. odsłonie bitwy torpedowca T 31 w wyniku trafienia torpedą jest niezwykle bolesna. Postawa załogi i dowodzącego nią dowódcy była wzorowa”.

Ten w bardzo zwycięskim tonie sporządzony raport, pomimo że w tamtym okresie sprawy na wszystkich frontach już dawno nie układały się po myśli Niemców, poznać można, że przeciwnik zostaje jednak w jakiś sposób doceniony i przyznaje się mu nawet umiejętności w obchodzeniu się z nowoczesną techniką, gdyż w jednym z raportów⁹ przeczytać było można:

„radzieckie kutry torpedowe atakują wszelkimi dostępnymi środkami. Nawet, jeżeli pierwszy atak nastąpił bez wyraźnego określenia celu, co było powodem braku sukcesu na początku bitwy, to już druga odsłona udowodniła, że duża grupa kutrów torpedowych pod umiejętnym dowództwem będzie miała szansę uzyskać końcowy sukces, a niemieckim dowódcom przysporzyć nie lada kłopotów. Ich przewaga prędkości, 52 węzły w porównaniu do 30-32 niemieckich torpedowców, pozwala kutrom stać się niezależnie od niczego panem w każdej sytuacji, a przede wszystkim z najlepszą dla siebie pozycji odpalić swoją najgroźniejszą broń, którą mają na wyposażeniu, a mianowicie torpedę. Dzięki swojej zwrotności mogą one operować przebywając w martwym punkcie, gdzie dla artylerii przeciw-

nika są nieuchwytni. To, że straciliśmy dużą jednostkę nie było spowodowane jakimiś wadami technicznymi, ale wynikało z niedostatecznej siły woli naszych dowódców, koniecznej do podejmowania jasnych i korzystnych decyzji. Sztaby 9. Zgrupowania Eskortowego wysłały torpedowce na długą i bardzo ryzykowną operację na akwen kontrolowany przez wroga, a decyzja o tym podjęta została na podstawie niedostatecznych informacji dostarczonych przez służby odpowiedzialne za rozpoznanie. W zasadzie na takiego typu operację można było spokojnie wysłać fińskie kanonierki wzgl. znajdujące się w pobliżu Kotki w gotowości bojowej niemieckie trałowce. Gdyby natomiast zaistniała taka potrzeba, to wysłanym tam torpedowcom należało zapewnić odpowiednią i wystarczającą ochronę w postaci fińskich kutrów torpedowych, które przecież operowały w pobliżu miejsca zatonięcia T 31, lecz miały do wykonania zupełnie inne zadania.

Wyższe, niemieckie szczeble dowódcze powinny wykazać też większe zainteresowanie naszymi planami w stosunku do okolic Narvi, ponieważ wróg doskonale wiedział o zgromadzonej w jej pobliżu znacznej liczbie okrętów. Eskorta z fińskich szkierów i z powrotem już by wystarczyła, ale nic w tym kierunku nie przedsięwzięto, ponieważ w niemieckim sztabie zlekceważono wroga i po prostu ignorowano a jego agresywności nie brano w ogóle pod uwagę, pomimo, że jeszcze przed wybuchem wojny doskonale było wiadomo, co potrafili osiągnąć radzieckie kutry torpedowe typu G-5, te jednak dla obu dowódców były „odkryciem”! Peterowi-Pirkhamowi można jeszcze wybaczyć, ponieważ jego nowy okręt stracono zaledwie po trzytygodniowej służbie na Bałtyku, ale Buch już zdążył przecież zebrać doświadczenie podczas czterech miesięcy walk prowadzonych tutaj z Rosjanami¹⁰.

Kto swojego wroga nie traktuje poważnie, ten znajduje się na straconej pozycji, czego bitwa morska koło Narvi jest jak najlepszym dowodem.

Ostatnie słowo I

Co nam właściwie mówi DDB 9. Zgrupowania Eskortowego po zatopieniu T 31 – coś na wzór jakiegoś podsumowania tej nieszczęśliwej operacji? Zagrożenie nie zostało usunięte, co uwiadamia poniższy meldunek:

„20.06.1944 – Szef fińskiego Kierownictwa Wojny Morskiej (str. 974) informuje, że zgodnie z nadchodzącymi z wysp meldunkami, do Koivusaari zbliżają się licz-

ne jednostki radzieckie i prawdopodobnie o godz. 00:20 rozpocznie się desant. Uprasa się o wsparcie ogniem promów artyleryjskich (MFP)”.

Po około dwóch godzinach widma zniknęły, bo Rosjanie napędzili Finom sporego strachu operacją desantową, którą upozorowali.

Jeszcze w dniu 19.06 o godz. 17:35 generał Valve wywołał telefonicznie swoich sojuszników, ponieważ w przypadku radzieckiej próby lądowania na przyległych od zachodu do lądu stałego wyspach, Niemcy obiecali pomóc wysyłając swoje jednostki nawodne a odpowiednie przygotowania zostały poczynione.

20.06.1944 fiński oficer łącznikowy przy flocie fińskiej skorygował telefonicznie uprzednią informację, że próba wysadzenia desantu przez Rosjan (str. 976) bazowała prawdopodobnie na błędnej i nie dostatecznie sprawdzonej obserwacji. Szef fińskiego kierownictwa wojny morskiej potwierdził o godz. 02:30 na prośbę o sprawdzenie prawidłowości poprzedniej informacji, że sytuacja się uspokoiła i że panuje spokój.

Chwileczkę, „błędna obserwacja” – i na jej podstawie poświęcono nowoczesny okręt Kriegsmarine, połowę jego załogi, a druga jednostka z trudem uniknęła losu okrętu bliźniaczego! To chyba zasługuje na bardzo krytyczną uwagę – z dzisiejszej perspektywy, ma się rozumieć – a że wtedy nie zdawano sobie sprawy z prawdziwych zamierzeń wroga, a sytuacja zaostrzała się z dnia na dzień, należało się ciągle liczyć z wyładowaniem nieprzyjaciela, które już długo na siebie nie kazało czekać. Nastąpiło to 21.06.1944 r. o godz. 04:20 na Piisari, najbardziej na północ wysuniętej wyspie Archipelagu Wysp Brzozowych.

Ostatnie słowo II

Prawdopodobnie ówczesne wypowiedzi niemieckich marynarzy odebrane zostaną z dużą dozą nieufności. Na usta zaczną się cisnąć słowa „propaganda”, „wymyślone historyjki z gatunku przerażających, tylko, aby odwrócić uwagę od własnej winy za rozpętanie wojny”, czy może nawet „wymyślone przez prawicowych grafomanów sensacje”, ale zachodzi tutaj pytanie, dlaczego ci naoczni świadkowie mieliby być zainteresowani i z uporem maniaków, tyle lat po wojnie, pomagać jeszcze w propagowaniu jakiś kłamstw historycznych? Każdy, kto przynajmniej raz przerzucił opasłe tomiska akt dotyczących Kriegsmarine z pewnością

potwierdzi, że tutaj z pewnością nie znajdziemy żadnych haseł charakterystycznych dla niemieckiej propagandy tamtych czasów. Tutaj sytuacje i wydarzenia są opisane zwięźle i krótko, a nierzadko na marginesach można znaleźć adnotacje samych dowódców poszczególnych jednostek, czy ich przełożonych. Wroga w dokumentach nie obrażano i nie znieważano. Tutaj walczący po drugiej stronie określani byli jako towarzysze broni spod innych numerów poczty polowej (jest to niepowtarzalnym i wyróżniającym Niemców spośród innych narodów wojujących, dowodem na głębokie poszanowanie przeciwnika), czyli byli po prostu żołnierzami, czasami wyrażano się o nich jako Sowieci, Rosjanie, wrogowie, lub krótko przeciwnik. W raportach i sprawozdaniach nie znajdzie się żadnych „czerwonych bestii”, czy „bolszewickich potworów”. Brzydkie i niepożądane określenia oraz słowa pozostawiano ministerstwu propagandy lub do wewnętrznego użytku Josephowi Goebbelsowi. Wymienione wyżej dokumenty należy traktować jako źródło informacji o ważnej i obiektywnej treści opisujące zdarzenia i w tej formie również używać, aby w ówczesnych wydarzeniach wojennych rozpoznać ich znaczenie i rozmiar, bez potrzeby nakładania współczesnych i wszechobecnych filtrów.

Niniejszym oddajemy do oceny czytelników owoc naszej wspólnej prawie siedmioletniej pracy.

Jeńcy z T 31 (zgodnie z informacjami Mirosława Mrozowa – w tłumaczeniu Michała Jarczyka)

1. Diglus Georg, (danych brak), Matrosengefreiter und Funker auf T 31 (starszy marynarz i radiotelegrafista na T 31).

2. Kerken (od. Kerner) Adolf, (ur. 18.08.1916 w Hamburgu), Obergefreiter (brak polskiego odpowiednika – stopień pośredni między starszym marynarzem a matem), kucharz na T 31.

3. Klabber (lub Klebier/Kleiber) Karl, (danych brak), Matrose (marynarz na T 31).

4. Klinger Jakob, (ur. 25.12.1921 w Durrenbach (Alazacja), starszy marynarz sygnalista na T 31).

5. Koppe (wzgl. Kopp) Johannes, (danych brak), Matrosengefreiter auf T 31 (starszy marynarz na T 31), podczas przesłuchania nie powiedział nic ograniczając się do nazwiska, stopnia i przynależności.

6. Raab Hermann, (ur. 1923 w Duisburgu), Obergefreiter (starszy marynarz), operator radaru na T 31.

Źródło dodatkowe: Horst Scheibert, *Die Träger des Deutschen Kreuzes in Gold*, Podzun-Pallas.

„Znaleziska” związane z operacją „Drosselfang”

Zbierając dokumenty i materiały do tego artykułu, pojawiły się też takie które, choć nie związane bezpośrednio z samą operacją, wydają się nam na tyle interesujące, że postanowiliśmy niektóre z nich zaprezentować Czytelnikom.

Źródło: Akta RM 69/46, Kriegstagebuch des Minensuch-Bootes „M 29”. (Vom 18.06.1944 – 22.06.1944) Dziennik Bojowy trałowca M 29 (jako załącznik do Dziennika Bojowego 3. Flotylli Trałowców, od 01.04.1944 – 30.09.1944).

Fragmenty z Dziennika Bojowego trałowca M 29:

Strona nr 2:

- „19 czerwca 1944 r. Kotka/Finlandia, godz. 03:30 podniesienie kotwicy. Spotykam się z Nettelbeckiem przy wyjściu z portu Kotka, obie jednostki maszerują zgodnie z rozkazem 9. Zgrupowania Eskortowego w kierunku kwadratu G.45 A 2, skierują się o godz. 04:00 w kierunku Essaari. Godz. 07:36 we fińskim kwadracie 142 B 31 Zatoka Essaari. Obie jednostki rzucają kotwice bardzo blisko lądu, gdzie już leży kilka promów artyleryjskich 8. Grupy 24. FD. Silne ataki bombowców (IE II), zabici i ciężko ranni. Własna amunicja na wyczerpaniu. AF 5 po odmówieniu posłuszeństwa przez artylerię z rannymi na pokładzie odesłany do Kotki.”

- „20 czerwca 1944 r. godz. 00:02: Zatoka Fińska. kwadrat 143 B. Z zamiarem włączenia się jeszcze w zaobserwowaną bitwę, a o zgodę zwróciłem się do 9. Zgrupowania Eskortowego.”

Strona nr 7:

- „Radiogram: Kr 0144/88: 9. Sicherungs- Division – Po uzupełnieniu amunicji wraz z Nettelbeckiem i promami artyleryjskimi wyjść w kierunku zaobserwowanej bitwy morskiej. Znajduję się w kwadracie 143 A 4. Kurs SO. Kapitänleutnant Wikborg z fińskiego sztabu floty na pokładzie M 29.

Godz. 01:40 fińskie kutry torpedowe idą na dużej prędkości w kierunku SW. Po pewnym czasie obserwuje pod horyzontem w namiarze 209° na prawą burtę kilka radzieckich jednostek, które zostają zaatakowane o godz. 02:10 przez fińskie

kutry torpedowe. Skręcam w tym samym momencie na prawą burtę i przechodzę na 215° kierując się w stronę wroga. Zespół formuje linię. Zamiar: zaatakować!”

- „Radiogram: Kr 0221/82 bitwa morską fińskich kutrów torpedowych i radzieckimi kutrami patrolowymi w kwadracie 142 B 96. Własna pozycja: 143 A 49.”

Strona nr 8:

- „20 czerwca 1944 r., godz. 03:10; nadchodzi pilna wiadomość Kr 0246/84: 8. Grupa, 24. Flotylli Desantowej, radiogram: F.T. 0113 anulujący. (treść F.T. 0113: Grufi 8. Gruppe 24. Landungsflottille). Ze wszystkimi AFP udać się przez północny przesmyk Björkösuundu bezpośrednio pod brzeg wyspy na południu. Zapobiec wysadzeniu desantu na Kuivisaari przez Rosjan.

- 9. Zgrupowanie Eskortowe sprawdzić wszystkimi AFP kotwicowisko między Tiurinsaari i Püsaari

- 9. Zgrupowanie Eskortowe – na wprost dziobu, w prawej ćwiartce widzę liczne unoszące się na wodzie różne przedmioty i części wyposażenia, na które się kieruję.

Godz. 03:01 nieprzyjacielski zespół obserwowany na kursie południowym. Wysyłam pilną depezę: Kr. 0301/85: do radiogramu F.T. 0221/82: Po zbliżeniu się do własnych okrętów radzieckie okręty uchodzą na południe, znajdując się zarazem poza naszym zasięgiem – M 29 -

Na miejscu tragedii liczne dryfujące niemieckie pontony i tratwy ratunkowe unoszące się na wielkiej płamie oleju. Przypuszczam, że to jest miejsce zatonięcia T 31. Przebywam tutaj bardzo krótko, ponieważ nie ma kogo ratować. Jeżeli nie nadejdzie inny rozkaz a wroga nie będzie widać, mam zamiar wrócić do bazy.

Godz. 03:13: wraz z zespołem skręcam na kurs powrotny obierając formację jeża, z uwagi na zagrożenie lotnicze.

Godz. 03:18: nadaje SSD 0334/95: 9. Zgrupowanie Eskortowe: Miejsce zatonięcia dużego okrętu na pozycji: 60°18,7 Nord i 27°57,8 Ost. Duża liczba tratw ratunkowych i pontonów, prawdopodobnie po T 31.”

Fragmenty: Raport bojowy M 29 z 19 czerwca 1944 r.:

„Nettelbeck i M 29 z Kotki do Essaari, tam rzucono kotwicę o godz. 07:36, maskowanie i w natychmiastowej gotowości bojowej. Dalsze rozkazy przekazane zostaną przez Korv.-Kpt. von Ramma – przybędzie na pokładzie kutra trałowego – które należy odczekać (zostaje jednak zaatakowany), jednostka uszkodzona mająca rannych na pokładzie. W zatoce znajduje się

6 AF, dobrze rozproszone i zamaskowane.

19 czerwca 1944 r., godz. 18.16 radiogram Kr 1748/20: M 29, dowódcą 8. Grupy 24. Flotylli Desantowej – M 29, Nettelbeck i wszystkie MFP wspólnie udać się do kwadratu 143 D 1 i zaatakować nieprzyjaciela. – 9. Zgrupowanie Eskortowe.”

Uwaga:

Ta informacja była wstępnym sygnałem, do później podanego zaszyfrowanego kodu „Drosselfang”. ●

Tłumaczenia:

Z fińskiego na niemiecki –

Leena Pradella (Offenheim, Niemcy)

Z rosyjskiego na niemiecki –

Michał Jarczyk,

Z rosyjskiego na polski –

Jarosław Cichy i Michał Jarczyk

Bibliografia

(pominięto po części podane w odnośnikach lub tekście pozycje):

1. Aczkasow, Basow, Sumin, *Bojowej put Sowiet-skowgo Wojenno-Morskogo Flota*, rozdział nr 7 – *Krasnoznamiennoj Baltijskij Flot w Wielikoj Oteczestwiennoj Wojnie*, Woenizdat 1973.
2. Bieżnjoj S.S., *Korabli i Suda WMF SSSR 1928 – 1945*, *Sprawocznik*, Moskwa 1988.
3. Breyer Siegfried, *Die Schnellboot-Entwicklung der sowjetischen Kriegsmarine*, Marine-Rundschau, Heft 1/1973.
4. Eichardt Jürgen, *Deutsche Flottentorpedoboote „Elbing-Destroyer” (T 22 – T 24) 1942 – Werftähnlicher Modellplan im Maßstab 1:100*.
5. Ekman P.O., *Sjöfront*, Jakobstad 1982.
6. Fock Harald, *Z-vor! Internationale Entwicklung und Kriegseinsätze von Zerstörern und Torpedobooten im Zweiten Weltkrieg, 1940-1945*, Köhlers-Verlags-GmbH 1998.
7. Harnack Wolfgang, *Die Deutschen Flottentorpedoboote 1942-1945*, E.S. Mittler-Verlag 2004.
8. Horkow G. I., *Sowjetskije nawodnyje korabli w Wjelikoj Oteczestwiennoj wojnje*, Moskowskij Woenisdat 1981.
9. Kalevi, Keskinen, Jorma, Mäntykoski, *Suomen Laivasto Sodassa 1939-1945*, Espoo 1991.
10. Komarow E., *Apoteos Katemikow*. Morskaja statina 3 – <http://www.vif2.ru/users/Do314/kater.htm>.
11. *Korabli Wojennowo – Morskowo Flota SSSR nakanunje i w gody Wjelikoj Otechestwiennoj wojny* – strona internetowa <http://www.sovnavy-ww2.by.ru>.
12. Kosiarz Edmund, *Druga Wojna Światowa na Bałtyku*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1988.
13. Ladinski J.W., *Na farwatjerach Baltiki*, Moskwa 1973 – <http://militera.lib.ru/memo/russian/ladinsky/index.html>.
14. *Schriftenreihe des militärgeschichtlichen Forschungsamtes Freiburg. Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte*, herausgegeben vom Militärge-

schichtlichen Forschungsamt, Band 2, Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart 1961. Titel: *Operationsgebiet östliche Ostsee und der finnisch-baltische Raum 1944*.

15. Ministerstwo Obrony SSSR. *Głównie uprawlenje kadrow, institut wojennoj istorii, Centralnyj archiw Gieroi Sowjetskowo Sojuza, Kawaleri ordena Sławy trzech stepenaj*, Moskwa 2000 (tom 1 do 3) – <http://www.soldat.ru>.

16. Meister Jürg, *Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern – 1941-45*, J. F. Lehmanns Verlag München 1958.

16. Morozow Miroslaw, Sprostowania, komentarz, odnośniki do Jürgen Meistersa wersji działań wojennych na Bałtyku – patrz: 1) *Wojna w wostoczno-ewropejskich wodach 1941-1943*, Moskwa 1995. 2) wydane w roku 1996 pod tym samym tytułem: *Działania wojenne na Bałtyku w latach 1944-1945*, z serii: „Antologia wojny na morze”, No 5 („wypust”), wydawca: Isdatelstwo „CzePo”.

17. Noth Heinrich, *Torpedoboote in der Ostsee, Sommer 1944 – Die deutsche Wehrmacht im 2. Weltkrieg (Marine)*, 5 Tatsachenberichte, Nr. 123, TZ 31 gegen russische Schnellboote, str. 1 – 62, rysunki ze stron 21, 47 i 51, bez roku wydania (lata 60. XX wieku).

18. Patjanin Sergej, *Minonoscy Krigsmarine tipa 1935/3739 (Poslednij god wojny na Wostokje)*, Morskaja Kolekcija 6/2003.

19. Patjanin Sergej/Morozow Miroslaw, *Czornyje molnii Krigsmarine. Giermanskije minonoscy Wto-roj mirowoj wojny*, Arsenal Kolekcija, Jausa Eksmo 2009.

20. Pigarjew D.T., *Na torpednych katjerach*, Wojenizdat 1963.

21. Scheibert Horst, *Die Träger des Deutschen Kreuzes in Gold (Kriegsmarine)*, Podzun-Pallas Verlag, Friedberg 1985.

22. Sziorokorad A.B., *Korabli i Katiera WMF SSSR 1939-1945 gg.*, Minsk 2002.

23. Solomonow B., Kulagin K., *Torpednyje Katjera tipa G-5; klassičeskij wariant*, Modell-Hobby Nr. 1 (29) 2001, Moskwa.

24. Tribuc W.F., *Baltijsy nastupajut*, Kaliningrad 1968.

Internet:

1. ubootwaffe.net – Weggelaar, Hubertus / Schmeisser, Horst – <http://www.ubootwaffe.net/crews/crews.cgi> (Crew T 31)

2. Axis-History Forum – <http://forum.axishistory.com>

Podziękowania:

- **Bundersarchiv/Militärarchiv Freiburg (Niemcy)**
- **Deutsche Dienststelle (WASSt), Berlin (Niemcy)**
- **Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V., Kassel (Niemcy)**
- **Deutsches Rotes Kreuz, Suchdienstzentrum München (Niemcy)**
- **Fińskie Archiwum Wojny (Sota-arkisto), Helsinki (Finlandia)**

- **Stadtarchiv Heilbronn (Niemcy)**
- **Pabel Moewig Verlag GmbH Rastatt (Niemcy) p. Losert**

- **Miroslaw Morozow, Moskwa (Rosja)**
- **Helmut „Heli” Schmidt, Mannheim (Niemcy)**

- **Lino von Gartzen, Berg/Aufkirchen (Niemcy)**

- **Axel Wittenberg, M.A., Freiburg (Niemcy)**
- **Michael Peter-Pirkham, München (Niemcy)**

- **Juha Tompuri, Myylykoski (Finlandia)**
- **Kerstin Ungerer, Bad Wimpfen (Niemcy)**
- **Mathilde Fischer, z domu Lechner, Heilbronn (Niemcy)**

- **Ursula Zander, z domu Lechner, Heilbronn (Niemcy)**

- **Leena Pradella, Offenau (Niemcy)**

- **Wolfgang Graumann, Hamburg (Niemcy)**

- **Heinrich Emde, Bochum (Niemcy)**

- **Heinz Siegert (†), Flensburg (Niemcy)**

- **Reinhard Kramer, Rostock (Niemcy)**

- **Per-Olof Ekman, (Szwecja)**

1. patrz Brantberg w bibliografii – w źródle jest mowa o ranach oparzeniowych oczu niemieckich marynarzy, spowodowanych chemicznymi oparzeniami skóry lub blon słuzowych przez unoszący się na powierzchni mazut mający właściwości żrące, który na szczęście dla rozbitków nie palił się, ale kontakt z nim był z pewnością bardzo bolesny, a jego konsekwencją była czasowa utrata wzroku. Z tego też powodu wzięci do niewoli marynarze z torpedowca leżeli bądź siedzieli w pustych muldach jednego z kutrów torpedowych typu G-5 z zawiązanymi oczami (patrz fotografia w tekście).

2. Autorskiemu trio nie zależy na jakimś ściganiu winnych tej zbrodni na morzu, ani też nie ma zamiaru odgrzewać starych i zasztych wrogości, bo żyjemy w zupełnie innych czasach, ale chcieliby zwrócić uwagę, że alianci w tym przypadku ci wschodni, również nie wyszli w roku 1945 z działań wojennych w białych rękawiczkach. Zwracamy czytelnikowi tylko uwagę, że takie zdarzenia miały również miejsce po drugiej stronie frontu, po której walczyło tzw. „dobro”, choć i w I w.s. miały miejsce podobne incydenty, jak choćby skrzętnie i długo ukrywana prawda Brytyjczyków w tzw. aferze „Balaronga”.

3. O. Peuranheimo, J. Pirhonen, K. Killinen, *Laivat puuta, Miehet rautaa* (Okrety z drewna, ludzie z żelaza): WSOY, Porvoo 1956. Kmdr por. Orvo Peuranheimo służył w latach 1942-43 przez jakiś czas w Kanale La Manche na niemieckich kutrach torpedowych, a por. mar. (wtedy) Jouko Pirhonen odbył swoją praktykę w 4. Flotyli Kutrów Torpedowych (25.02 – 23.04.1942). Obaj odznaczani zostali niemiecką oznaką wojenną przeznaczoną dla niemieckich załóg kutrów torpedowych (patrz Axis-Forum).

4. Do tej pory w Polsce, chyba z uwagi na nie najlepszą, a wręcz wrogą opinię wyrobioną autorowi przez znawców tematu. Między innymi Jerzy Perlek, który w swojej tendencyjnej *Od Reichsmarine do Bundesmarine* (Wydawnictwo Poznańskie 1966, str. 332), C. Bekkera (1924-1975) błędnie zaliczył do autorów spoza marynarki, jakby chciał powiedzieć, że jest błędnie poinformowany (w rzeczywistości był st. chorążym Kriegsmarine – służby nasłuchu radiowego) sprawiła, że był postrzegany jako piewca chwały „zbrodniczej” Kriegsmarine i odstawiony przez to do tzw. mało zaszczytnego „prawego kąta”. W Polsce do chwili obecnej ukazała się tylko

jedna pozycja, zresztą też bardzo krytykowana, ale to pewnie bardziej uwagi na zupełny brak znajomości tutaj niemieckiego spojrzenia na działania morskie lat 1939-1945. Mowa o „Przekłętym morzu” (nm. „Verfluchte See”, 1. wydanie 1971 r. – przez wiele miesięcy na 1. miejscu listy bestsellerów literatury faktu w RFN) Bellona 1998, w przekładzie z niemieckiego przez Mariusza Pindelę.

5. Fiński statek szpitalny *Seagull II* (w raportach niemieckich określany również jako *Möwe II*). W jego przypadku natknąć się można na wykluczające się informacje. Właścicielem był szwedzki fabrykant Hans von Rettig, jego jacht został przejęty przez fińską marynarkę i uzbrojony służąc jako patrolowiec pod nazwą *Aura II* i 13.01.1940 r. podczas pogoni za okrętem podwodnym zatonał. Blizszych informacji o pojawiającym się w roku 1944 statku szpitalnym pod nazwą *Seagull II* lub *Möwe/Seemöwe II* pod fińską banderą nie udało się znaleźć.

6. Kontradmiral Kurt Böhrer – między 20.05.1942 a 16.06.1944 dowódca Sił Mino-wych „Wschód” (Führer der Minenverbände – F.d.M. Ost), po przemianowaniu sił na 9. Zgrupowanie Eskortowe (9. Sicherungs-Division), od 17.06.1944 do 01.10.1944 był jego szefem; T 30 i T 31 były od 17.06.1944 podporządkowane rozkazem 9. ZE.

7. Patrz wydanie online z roku 2007 w Württembergische Landesbibliothek Stuttgart, *Die Chronik des Seekrieges 1939-1945*, autorzy: J. Rohwer/G. Hümmlchen 1968 r., pod datą 26.08.1942 – Link: Kriegsverbrechen. Informacja w Chronik: Ostsee, 26.08.1942: „W swoich wspomnieniach wojennych st. mar. (Matr.Ob.Gefr. Hans Jorkiewicz (Uj 1207) notuje pod datą 26.8.1942 wiadomość o pojedyńku między niem. ścigaczem op. Uj 1216 a radzieckimi kutrami torpedowymi w Zatoce Fińskiej koło Vi-kalla Flat, w pobliżu Groß Tüters (fin. Suur-Tytär-saari, ros. Bolszoj Tjutiers), kiedy to kuter torpedowy No152 (typ D3) posłał na dno ww. okręt. Hans Jorkiewicz obserwował z pewnej odległości Uj 1216, który zatonał w ciągu 4 sekund... Z liczącej 47 ludzi załogi udało się uratować 17. Z jednostek, które wróciły do bazy przywiozły jeszcze 6, których wyciągnięto z wody, wszyscy mieli rany postrzałowe głowy, które nie mogły powstać w boju między okrętami, więc można wysunąć wniosek, że wyciągnięci przez Rosjan z wody marynarze zostali zamordowani strzałem w skroń. Byłaby to jednak jedna z wielu zbrodni wojennych, w które z pewnością obfitowała kampania wschodnia. Nawet, jeżeli emocjonalnie wyjdę z założenia, że w przypadku poległych chodziło o członków załogi Uj 1216 nie będzie tutaj grało ostatecznie żadnej roli pytanie, kto kogo zamordował? Niniejsza wzmianka ma służyć wyłącznie w uzmysłowieniu, że był to przykład bardzo licznych zbrodni wojennych dokonywanych na bezimiennych ofiarach, które w zasadzie nigdy nie ujrzały światła dziennego” (Jürgen Ruhardt).

Źródło: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/kriegsrecht/schiffbruechige.htm>

8. *Köhlens Flottenkalender 1996* – Günter Clement – Narwa-Bucht: 17/18 August 1944. Str.: 84-92. Artykuł pod tytułem, *Seenotrettung aus der Luft*, str. 91: „17.08.1944 na redzie, na południe od Helsinek zgromadziły się 4 torpedowce typu 1939 (T 22, T 23, T 30 i T 32). W trakcie bunkrowania i przejmowania min na pokłady, na T 30 odbyła się narada dowódców poszczególnych jednostek, która dotyczyła: zagrody „Seeigel” w Zatoce Narwa, jej „polatania” (wzgl. rozszerzenia) zagrody „Sperre IX B” przez torpedowce 6. Flotyli Torpedowców. O godz. 18:37 zespół minowy z 246 minami na pokładzie, podniósł kotwice i podążył w kierunku Zatoki Narwa. Około godz. 23:30 znajdował się on w jej zachodniej części, a o godz. 00:25 jednostki skrzyły na kurs zrzutu, kiedy ciśnie nocy rozerwały eksplozje pierwszych min. Torpedowce znalazły się na własnym polu minowym. Dalszy opis dramatu można pominąć, gdyż chodzi tutaj bardziej o akcję ratunkową, którą przeprowadziła trójśilnikowa maszyna typu Dornier Do 24, Ratownictwa Morskiego (Seenotrettungsdienst) Luftwaffe. O brasku ta latająca łódź, mająca normalnie miejsce tylko dla 12 rozbitków,

wystartowała spod Rewla, a osłaniała ją kilka myśliwców Focke-Wulf FW 190. Po zlokalizowaniu dryfujących w wodzie rozbitków, Do 24 wodował pośrodku zagrody „Seeigel”, później także na wschód od niej i podczas trzech lotów wyciągnęła z wody 90 marynarzy ratując im życie lub przed radziecką niewolą. Podczas trzeciego podejścia, a miało ono miejsce w południe 18 sierpnia łódź została ostrzelana przez zbliżające się szybkie jednostki radzieckie o napędzie motorowym, prawdopodobnie były to kutry torpedowe, które już z daleka otworzyły ogień. Załódze Dorniera udało się w ostatnim momencie uratować jeszcze 7 marynarzy z trawaty, która zdryfowała bardzo daleko na wschód, kiedy w jego kadłub uderzyły pierwsze pociski. Zostawiając mających nadzieję na ratunek pozostałych na tratwie rozbitków, pilot był zmuszony poderwać maszynę. Wrak ciężko uszkodzonego torpedowca T 32, na którym znajdowała się jeszcze część jego załogi, dryfował przez całą noc w kierunku wschodnim stając się niemyłym świadkiem tej strasznej katastrofy. Rannym 18.08 został kilkakrotnie ostrzelany przez radzieckie samoloty i po kolejnym trafieniu miną poszedł ostatecznie na dno. Prawdopodobnie wersja o zatopieniu jego resztek przez własną załogę nie odpowiada prawdzie. W ciągu całego dnia 18.08 i przez następny, Rosjanie wyciągali z morza zupełnie wyczerpanych rozbitków, którym udało się uciec z życiem. Rosjanie zgłaszali wzięcie do niewoli 106 niemieckich marynarzy, z których wielu potem nie wróciło do Niemiec. Niemcy uratowali 141, więc w sumie 247 przetrwało tę porażkę. Dokładne badania katastrofy skończyły się rozwiązaniem 6. Floty Torpedowców w dniu 30 sierpnia 1944 r., o czym można się przekonać sięgając do akt wspomnianego już wyżej Militärarchiv Freiburg, nr sygnatury: RM 45/I 6 (1944), pod tytułem: Minenunternehmungen und Verluste von T-Booten, Juni-August 1944. Bardzo interesujące szczegóły można także znaleźć w (nie pierwszy zresztą raz) KTB 9. Sicherungsdivision (akta RM 67/149). Od str. 1478 zaczyna się opis owej

tragedii: „18.08.1944, 00:50 Uhr, pilne! 0025/49: T 30 tonie na minie, kwadrat 118 D 7”. Następnie 22.08.1944, str. 1508 informacja radia moskiewskiego: „Lotnictwo radzieckiej Floty Bałtyckiej zatopilo w Zatoce Narwa 4 niemieckie torpedowce o wyporności 1.800 ton każdy. Uratowani członkowie załóg zostali zabici lub wzięci do niewoli. Samoloty Floty Czerwonej wyciągnęły z wody 10 niemieckich marynarzy i oficerów, wśród których znajdował się szef 6. Floty Torpedowców. Zatopione okręty zbudowane zostały w latach 1942 i 1943, ich prędkość wynosiła 34 węzły, a uzbrojenie to 4/105-mm, 3 x (niewyraźnie) i 2 x 37-mm oraz 6 wyrzutni torpedowych. Załoga każdego z nich liczy 190 ludzi”. Informacje radzieckie o udziale ich „lotnictwa” uważamy za błąd, a informacja o uratowaniu 10 członków załogi, w tym oficerów, została w dniu 23.08 odwołana w jednej z notatek opublikowanych w szwedzkiej prasie.

Dzień 29.08 (str. 1540) informuje nas o akcji ratowniczej wspomnianego Do 24 następująco: „Dalekopis do naczelnego dowództwa Luftflotte I: 18.8. kapral-pilot Hildebrandt, z Grupy Ratownictwa Morskiego w Rewlu (Seenotbereichskommando Reval), uratował wraz ze swoją załogą w odważnej akcji, 91 towarzyszy broni Kriegsmarine, którzy znaleźli się w potrzebie. Podczas pierwszego podejścia H. ze swoim Do 24 uratował 33, w drugim 51 kolegów. Ta akcja jest przykładem niespotykanego wyczynu indywidualnego. W trzecim udało się H., pomimo gwałtownego ognia ze strony wroga uratować jeszcze 7 żołnierzy. Uratowani oficerowie i marynarze powołują się w swoich raportach na ten świetlany przykład okazania swej koleżeńskości. Udzielenie pomocy przez własne jednostki było niemożliwe, ponieważ rozbitkowie znajdowali się na polu minowym i dryfowali w kierunku zajętego przez Rosjan brzegu. Proszę załódze łodzi latającej, a szczególnie kapralowi Hildebrandtowi, wyrazić moje głęboki uznanie i podziękowanie z okazji wspaniałej i ukoronowanej sukcesem akcji oraz serdeczne wyrazy podziękowania wypowiedziane przez uratowanych, a za to wybitne osiągnięcie przyznać kapralowi bardzo wysokie i odpowiednio hono-

rujące go odznaczenie. podpisano:

Konteradmiral B ö h m e r”.

Na str. 1541 meldunek Luftflotte I: „29.08. Dzisiaj otrzymany dalekopis Luftflotte I: „Kapral Hildebrandt, (Seenotbereichskommando Reval), odznaczony już przez dowodzącego Admirała östliche Ostsee, Krzyżem Żelaznym II Klasy (EK II), ośobiście przyznałem mu w dniu 26.08 Krzyż Żelazny I Klasy (EK I), a pozostałym 5 członkom jego załogi Krzyż Żelazny II Klasy. Moje głębokie uznanie i podziękowania od uratowanych kolegów przekazałem im ośobiście, korzystając z okazji. Bardzo żałuję, że kontynuacja tej akcji ratowniczej była już niemożliwa. [podpisane]

P f l u g b e i l General der Flieger, Głównodowodzący Luftflotte I (Oberbefehlshaber Luftflotte I).

(Uwaga: Generał Kurt Pflugbeil dowodził Luftflotte I w dniach: 24.08.1943 – 16.04.1945).

9. Ten „niemiecki raport” zacytowany w tym miejscu został z pewnością sporządzony z różnych podobnych oraz licznych meldunków stanowiąc swoisty konglomerat wszystkich wiadomości związanych z tą operacją, ponieważ taka ostra krytyka kierownictwa marynarki wojennej dla jednego autora związana by była z daleko idącymi konsekwencjami.

10. W zasadzie trudno tutaj mówić o „prowadzonej wojnie”, bo T 30 przebywał wprawdzie od 11.04 do 06.06 na wodach wschodniego Bałtyku, ale brał udział głównie w operacjach stawiania min i ubezpieczania okrętów minowych w Zatoce Narwa, stacjonując w Porcie Bałtyckim (Paldiski), Rewlu i Helsinkach (03-06.06), by 17.06.1944 r. wraz z bliźniaczym T 31 przejść do Helsinek. W tym czasie nie miał żadnego kontaktu bojowego z Rosjanami, więc potyczka koło Narwi w nocy z 19/20.06 też była jego chrztem bojowym. 21/22.04.1944 jolka T 31 brała udział w ratowaniu rozbitków z okrętu minowego Rolad, który zatonął na minie, wyciągając z wody 6 zmarniętych marynarzy, którzy niestety zmarli.

FOTOKOLEKCJA

Niemiecki kuter torpedowy S 64 typu S-38.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





część I

Cztery jednostki typu *Forrestal* były pierwszymi lotniskowcami zaprojektowanymi i zbudowanymi po zakończeniu II wojny światowej. Tutaj *Independence* na fotografii wykonanej w maju 1959 roku – kilka miesięcy po wejściu do służby. Fot. zbiory Artur D. Baker III

Amerykańskie lotniskowce typu „Forrestal”

Geneza

W drugiej połowie lat czterdziestych ubiegłego wieku w Stanach Zjednoczonych rozpoczęto realizację projektu „superlotniskowca”, którego pokład miał umożliwiać lądowanie samolotom o masie do 45 ton (100 tys. funtów) tak, aby mogły z niego operować ciężkie bombowce stanowiące platformy do przenoszenia broni jądrowej. Okręty projektu oznaczanego jako CVB-X miały mieć wyporność standardową 68 000 ton¹ i pełną 83 350 ton. Długość całkowita jednostek miała wynosić 331,62 m, a wymiary kadłubów na linii wodnej długość – 313,94 m i szerokość 38,10 m. Swobodne starty maszyn o dużej rozpiętości skrzydeł miał zapewniać gładki, bez nadbudówki wypowej pokład lotniczy o wymiarach 315,16 m na 57,91 m. Dla osiągnięcia prędkości 33 węzłów przewidziano na jednostkach czterowalową siłownię turboparową o największej mocy projektowanej dla okrętu wojennego wynoszącej 280 000 KM. Wyposażenie lotnicze w postaci 4 katapult oraz zespołu aerofiniszermów miało umożliwiać obsługę samolotów o projektowanej masie ~45 ton. Przykładową grupę powietrz-

ną takiego lotniskowca miały stanowić 54 myśliwce McDonnell F2H „Banshee” i 12 ciężkich bombowców projektu Biura Lotnictwa ADR-42².

Budowa pięciu okrętów, dla pierwszego z których przewidziano nazwę *United States* i sygnaturę lotniskowca uderzeniowego³ – CVA-58, została w dniu 29 lipca 1948 roku zaaprobowana przez prezydenta Harry Trumana. W następnym roku fundusze na realizację projektu przyznał Kongres Stanów Zjednoczonych. Stępkę lidera typu położono w dniu 18 kwietnia 1949 roku w Newport News Drydock and Shipbuilding Co. w Newport News w stanie Wirginia. Zaledwie pięć dni po rozpoczęciu, budowa *United States* została jednak anulowana przez nowego Sekretarza Obrony Louisa A. Johnsona⁴. Był on zwolennikiem rozwoju strategicznych sił jądrowych opierających się na samolotach bombowych bazowania lądowego Convair B-36 „Peacemaker”⁵. Decyzja ta została podjęta bez rzeczywistej konsultacji z Szefem Operacji Morskich, którym był wówczas admirał Louis E. Denfeld⁶, ale zgodnie z sugestiami przedstawicieli armii i lotnictwa w kolegium szefów połączonych sztabów.

Anulowanie budowy *United States* nie spowodowało rezygnacji Marynarki Stanów Zjednoczonych z dążenia do budowy lotniskowców zdolnych do przenoszenia ciężkich bombowców pokładowych nowej generacji. Po cząwszy od 25 kwietnia 1949 roku Biu-

1. Wyporności okrętów w niniejszym artykule podano w tonach angielskich (waszyngtońskich) zgodnie z formułą przeliczeniową 1 ts = 1,016 t metrycznej.

2. Długość 27,43 m; rozpiętość 33,53 m (ze złożonymi skrzydłami – 13,41 m); wysokość 6,09 m; masa 40,41 t; 4 pędniki turbośmigłowe; prędkość 900 km/h; zasięg 3,7 tys. km.

3. Carrier Vessel Attack

4. W dniu 28.03.1949 r. zastąpił on na tym stanowisku zwolennika umacniania pozycji Marynarki i budowy „superlotniskowców” Jamesa V. Forrestala, który zrezygnował ze względów zdrowotnych.

5. Bombowiec strategiczny, największy samolot w historii lotnictwa z napędem silnikami tłokowymi. Długość 49,09 m; rozpiętość 70,10 m; wysokość 14,25 m; masy: własna 77,58 t; maksymalna startowa 186,96 t; udźwieg 39,22 t; 6 silników tłokowych po 3800 KM w układzie kaczki; 4 silniki odrzutowe po 23 kN; prędkość maks. 675 km/h; pułap praktyczny 14,6 tys. m; zasięg 16 tys. km; załoga 9.

6. Anulowanie budowy *United States* stało się zarzewiem „Rewolty Admiratów” będącej kulminacją wieloletniego konfliktu pomiędzy dowództwami różnych rodzajów amerykańskich sił zbrojnych. Jej skutkiem było podanie się do dymisji kilku wysokiej rangi oficerów Marynarki min. admirała Denfelda, a także Sekretarza Marynarki Johna L. Sullivana.

ro Projektów Wstępnych⁷ rozpoczęło analizy mające na celu doprowadzenie do zmniejszenia wyporności nowo-projektowanych jednostek. Rezygnacja z jednego z podnośników lotniczych, połowy katapult i aerofiniszów, całej artylerii uniwersalnej kalibru 127 mm oraz zmniejszenie prześwitu hangaru o 1,21 m, opancerzenia pokładu lotniczego o 13 mm i grubości opancerzenia pokładu hangaru o 6 mm, a także przyjęcie maksymalnej masy samolotu pokładowego na ~36 ton (80 tys. funtów) pozwoliłoby na redukcję wyporności standardowej nowych lotniskowców do 62 675 ton. W dalszym ciągu uważano przy tym, że powinny to być okręty o gładkich pokładach lotniczych tak, aby nadbudówki wypowone nie przeszkadzały operować z nich samolotom o dużej rozpiętości. Analizy pokazały, że możliwa jest budowa lotniskowców, które przy długości 292,61-295,66 m miałyby wyporność 52 000 ton.

Wcześniej, bo już w marcu 1949 roku Biuro Lotnictwa jako ciężki bombowiec pokładowy wybrało samolot Douglas A3D (A-3) „Skywarrior” o masie ~32 ton (70 tys. funtów). Po anulowaniu budowy *United States* oznaczało to formalną akceptację redukcji maksymalnej masy maszyn pokładowych do tej wielkości. Mimo takiego ograniczenia, Marynarka Stanów Zjednoczonych w rzeczywistości nie posiadała ówczesnie odpowiednich jednostek, z pokładów których mogłyby efektywnie operować nawet samoloty o takiej masie, chociaż teoretycznie uważano za nie lotniskowce typu *Midway*⁸. Dlatego też, w sierpniu 1949 roku Biuro Lotnictwa zaproponowało budowę gładkopokładowej jednostki wielkości *Midway*, albo przebudowę na taki okręt jednego z lotniskowców typu *Essex*. Autoryzacja nowych jednostek lotniczych, mimo zdecydowanego sprzeciwu sekretarza obrony, miała również swoich zwolenników w Kongresie. Świadczyła o tym zarówno chęć budowy *United States* nawet przy ówczesnych ograniczeniach budżetowych jak też wsparcie wielu kongresmanów. Wśród nich tradycyjnie największym adwokatem Marynarki był Carl Vinson⁹, który nieformalnie sugerował budowę mniejszych lotniskowców o wyporności standardowej nie przekraczającej 60 000 ton.

Zadane z biur projektowych Marynarki, zaangażowanych uprzednio w projektowanie *United States*, nie prowadziło jednak prac nad lotniskowcami o wyporności ograniczonej do takiej wielko-

ści. Biuro Okrętów powziawszy więc informację o niemal pewnej autoryzacji budowy jednostki tej klasy kontynuowało studia nad charakterystykami „superlotniskowca” pod kątem oszczędności, które mogłyby znacząco wpłynąć na ograniczenie tonażu nowoprojektowanej jednostki. Znajdujące się pod presją czasu Biuro jako podstawę do projektowania przyjęło pod koniec lutego 1950 roku projekt *United States* wykorzystując wiele rozwiązań zastosowanych zarówno na tych okrętach, jak i wcześniej projektowanych lotniskowcach floty. Mimo, że Szefostwo Operacji Morskich oficjalnie nie określiło charakterystyk nowych jednostek, Biuro Okrętów wykorzystując kopie jego korespondencji oraz materiały konferencyjne opracowało kilka zgrubnych wariantów opartych na ekstrapolacji projektu *United States* tak, aby możliwe było rozważenie kilku różnych charakterystyk nowych lotniskowców. Dodatkowo, na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych Marynarka zrewidowała swoje koncepcje operacyjnego wykorzystania okrętów tej klasy. Zrezygnowano wówczas z wykonywania uderzeń powietrznych przez stosunkowo nieliczne grupy lotnicze ciężkich bombowców strategicznych, na rzecz liczniejszych grup złożonych z mniejszych samolotów. Z początkiem lat pięćdziesiątych dobiegały bowiem końca prace nad skonstruowaniem bomb jądrowych o znacznie mniejszym wagomiarze, które mogłyby być przenoszone przez samoloty wielkości myśliwców. W 1950 roku Biuro Lotnictwa sformułowało więc założenia projektowe znacznie mniejszego bombowca pokładowego, które później zmaterializowały się w postaci samolotu Douglas A4D (A-4) „Skyhawk”. Takie zmiany założeń charakterystyki nowych lotniskowców mogły mieć wpływ przede wszystkim na pojemność zbiorników paliwa lotniczego oraz magazynów uzbrojenia samolotów. Na *United States* ich objętość została uprzednio przeskalowana w górę z wojennego projektu lotniskowców typu *Midway*.

Wybuch wojny koreańskiej w dniu 25 czerwca 1950 roku spowodował, że będący od 2 listopada poprzedniego roku Szefem Operacji Morskich admirał Forrest P. Sherman zażądał stałej obecności na Dalekim Wschodzie przynajmniej jednego lotniskowca. W dniu 11 lipca 1950 roku kolegium szefów połączonych sztabów amerykańskich sił zbrojnych zdecydowało, że dalsze ograniczanie liczebności floty lotniskowców jest niecelowe. Następnego dnia Se-

kretarz Obrony Louis A. Johnson zakomunikował admirałowi Shermanowi o wyrażeniu zgody na budowę nowego okrętu tej klasy. Fundusze na budowę jednostki, której projekt otrzymał oznaczenie SCB 80 zostały zarezerwowane w budżecie roku finansowego 1952, w ramach jego zmiany zatwierdzonej w dniu 28 października 1950 roku. Dwa dni później cała lista okrętów mających powstać w ramach środków budżetowych tego roku została zatwierdzona przez Sekretarza Marynarki Francisca P. Matthews, czym formalnie rozpoczęto projektowanie nowych lotniskowców.

Projektowanie i budowa

Wypracowane wcześniej rozwiązania oparte na przeskalowaniu projektu *United States* dla utrzymania się w narzuconym limicie wyporności, Biuro Okrętów przedstawiło admirałowi Shermanowi na konferencji, która odbyła się w dniu 8 listopada 1950 roku. Zgodnie z jej ustaleniami prace nad projektem nowych lotniskowców zyskały najwyższy priorytet tak, że Biuro miało pracować nad nim przez sześć dni w tygodniu. Założony harmonogram rozpoczynał się przedstawieniem trzech wariantów projektowych lotniskowców w dniu 15 lutego 1951 roku i wyborem do dalszych prac jednego z nich dwa tygodnie później. Projekt wstępny okrętów miał być gotowy w dniu 1 września tak, żeby do 1 grudnia 1951 roku na jego podstawie możliwe było rozpoczęcie negocjacji z realizatorem kontraktu na budowę i jego podpisanie miesiąc później. Projekt kontraktowy nowego lotniskowca miał być gotowy do 1 lipca 1952 roku, a budowę pierwszej jednostki zamierzano ukończyć przed 1 stycznia 1956 roku, przy założeniu 40-godzinnej tygodnia pracy stoczni. Przy pracy stoczników bez przerw pierwszy lotniskowiec mógłby być ukończony pół roku wcześniej.

Już we wrześniu 1950 roku swoje wymagania odnośnie nowego lotniskowca przedstawił Zastępca Szefa Operacji Morskich ds. Lotnictwa. Wśród nich było prowadzenie operacji lotniczych

7. Am. Preliminary Design

8. Patrz artykuł o tych okrętach „OW” Nr-y 5-6/2002 oraz 1-3/2003.

9. Carl Vinson (19.11.1883-01.06.1981) – długoletni członek Izby Reprezentantów z ramienia Partii Demokratycznej ze stanu Georgia, jako pierwszy zasiadał w Izbie ponad 50 lat (03.11.1914-03.01.1965) Zwolennik rozwoju Marynarki Wojennej, wielokrotny inicjator ustaw wprowadzających w życie programy budowy okrętów, min. Vinson-Trammell Act z 1934 r. Uważany za ojca „Two-Ocean Navy Act” z 1940 r.

we wszystkich zakresach widzialności i przy każdej temperaturze oraz przystosowanie do działania w ciężkich warunkach pogodowych poprzez zabudowę dziobu oraz wyposażenie jednostek w sprawniejsze systemy drenażowe („suchsze”) pokłady: lotniczy i hangarowy. Zastosowanie obudowanego dziobu pozwalało ponadto na wydłużenie pokładu lotniczego w stosunku do kadłuba o długości ograniczonej do wynikającej z narzuconego limitu wyporności. Bazując na doświadczeniach wojennych szefostwo lotnictwa postulowało ponadto wyposażenie nowych lotniskowców w zbiorniki paliwa lotniczego o większej pojemności ~2840 m³ (750 tys. galonów). Ponieważ ówczesnie stosowana jako paliwo dla samolotów nafta lotnicza była uważana za wybuchową, zbiorniki do jej magazynowania musiały być specjalnie osłonięte. Pod koniec 1950 roku na ukończeniu były prace związane z wyeliminowaniem lżejszych frakcji paliwa lotniczego, które miałyby być przechowywane w zbiornikach opancerzonych części okrętów. Później frakcje te miałyby być mieszane z cięższym paliwem lotniczym, które składem chemicznym nie odbiegało zbytnio od standardowego paliwa okrętowego. Możliwe byłoby więc jego przechowywanie w zbiornikach paliwowych usytuowanych w przestrzeniach pomiędzy grodziami wzdłużnymi (przeciwtorpedowymi) okrętów. W ten sposób pojemność zbiorników paliwa lotniczego mogła zostać zwiększona dwukrotnie. W 1952 roku do zasilania silników samolotów z napędem odrzutowym zostało opracowane paliwo JP-5¹⁰ („Jet Propellant-5”) przeznaczone specjalnie dla maszyn bazujących na lotniskowcach gdzie szczególnie duże jest ryzyko powstania pożaru. Mogło być ono przechowywane w standardowych zbiornikach zapasowych okrętów¹¹, nie wymagając przy tym mieszania. Przechowywania w zbiornikach opancerzonych wymagała jedynie nafta lotnicza stosowana do zasilania tłokowych silników spalinyowych maszyn starszej konstrukcji.

Ograniczenie jednostkowej masy samolotów przenoszonych przez projektowane lotniskowce do ~32 ton umożliwiło zastosowanie adekwatnych katapult, z których dwie miały być usytuowane w częściach dziobowych pokładów lotniczych. Dodatkowo, Biuro Lotnictwa wymagało wyposażenia nowych okrętów w co najmniej jedną katapultę dla samolotów o masie do ~18 ton, tj. wielkości myśliwców. Zamiast więc prze-

widywanych dla *United States* katapult hydraulicznych H-9, które charakteryzowały się dużym ciężarem oraz wymagały znacznej objętości podpokładowej dla zamontowania mechanizmów napędowych i prowadzących, nowe lotniskowce zamierzano wyposażać w katapulty prochowe. Dla magazynowania do 400 ton ładunków miotających przewidziano nawet specjalny magazyn.

Innymi z założeń projektowych *United States*, których ograniczenie zaaprobowano Biuro Lotnictwa była rezygnacja z jednego z czterech podnośników samolotów oraz zmniejszenie prześwitu hangaru do 5,79 m. Inaczej przy tym niż we wcześniejszych projektach Biuro postulowało wyposażenie okrętów w windy osobowe łączące pomieszczenia gotowości pilotów bezpośrednio z poziomem pokładu lotniczego. Nie określono jednak żadnych specyficznych wymagań odnośnie globalnej ilości wyposażenia lotniczego, chociaż charakterystyki przedstawione przez Zastępcę Szefa Operacji Morskich ds. Lotnictwa określały łączną masę samolotów wynoszącą ~1220 ton. Zasięg nowych okrętów wynoszący 12 000 Mm, przy prędkości 20 węzłów przyjęto taki jak dla lotniskowców floty projektowanych w 1945 roku. Założone rozwijanie przez nowe jednostki z pełnym obciążeniem prędkości 30 węzłów oznaczało konieczność osiągnięcia na próbach prędkości większej o dwa węzły.

Chociaż założenia projektowe zostały zdominowane przez wymagania przedstawicieli lotnictwa morskiego, Biuro Okrętów optowało z kolei za poprawą obrony biernej nowych lotniskowców w porównaniu do *United States*. W szczególności Biuro było przeciwnie podziałowi opancerzenia poziomego okrętów na pancerz pokładu lotniczego o grubości 51 mm i pancerz na poziomie pokładu galerii, którego grubość miałyby wynosić 25 mm. Jako minimalne wymaganie w zakresie opancerzenia poziomego Biuro proponowało przyjąć rozwiązanie zastosowane na lotniskowcach typu *Midway*, których pancerz horyzontalny o grubości 89 mm usytuowano na pokładzie lotniczym. Rozwiązanie takie powodowało jednak umieszczenie na znacznej wysokości ponad płaszczyznę podstawową ciężaru około 5000 ton. Jego zaletą była natomiast praktyczna odporność pokładu na przebicia bombami burzącymi o wagomiarze 908 kg oraz bombami półprzeciwpancernymi o wagomiarze 454 kg. Wyposażenie okrętów w pan-

cerz poziomy odporny na przebicia podobnego wagomiaru bombami przeciwpancernymi było niecelowe ze względu na nie możliwą do zaakceptowania masę takiego pancerza. Usytuowanie dodatkowych ciężarów na znacznych wysokościach, dla zachowania stateczności wymagało adekwatnego poszerzenia kadłuba. Prowadziło to z kolei do zwiększenia jego ciężaru, a co za tym idzie powiększenia wyporności. Przykładowo, jak określiło w lutym 1950 roku Biuro Projektów Wstępnych, każde 1000 ton dodane na poziomie pokładu lotniczego wymagało zwiększenia szerokości kadłuba o 0,61 m, co zwiększało jego ciężar o 600 ton. Dodatkowo, dla utrzymania prędkości projektowanej bez zwiększania mocy siłowni niezbędne było przedłużenie kadłuba o 3,05 m, co powodowało zwiększenie ciężaru okrętu o kolejne 500 ton. W ten sposób dodanie pancerza o grubości około 6 mm na poziomie pokładu lotniczego wymagało zwiększenia ciężaru okrętu o ~855 ton. Zachowanie prędkości, przy kadłubie znacznie krótszym niż *United States* pociągało wzrost mocy siłowni i zwiększenie z kolei jej ciężaru. Dodatkowe opancerzenie pokładu lotniczego i zbiorników paliwa dla samolotów, chęć zachowania uzbrojenia artyleryjskiego (8 dział uniwersalnych 127 mm i 16 dział przeciwlotniczych 76 mm) i prześwitu hangaru jak na *United States* spowodowało dodatkowy przyrost ciężaru projektowanego lotniskowca o 7000 ton. Dlatego też proste skrócenie kadłuba nie mogło wystarczyć dla zmieszczenia się w narzuconym ograniczeniu wyporności – konieczne były drastyczne ograniczenia ciężaru okrętu.

Na początku 1951 roku Biuro Okrętów przedstawiło dwa kolejne warianty nowych lotniskowców. Obydwa były oparte na kadłubach o długości 298,71 m na linii wodnej, opancerzonych pasem burtowym o grubości 29 mm, pancerzem na poziomie pokładu galerii grubości 25 mm oraz pokładem pancernym o grubości 127 mm nad siłowniami. Pozostawiono przy tym po cztery podnośniki lotnicze i cztery

10. Mieszanina węglowodorów acyklicznych nasyconych, naftenowych i aromatycznych bez środków antystatycznych. Ciecz o kolorze żółtym; masie właściwej 0,8156 kg/dm³; temperaturze zapłonu 60 °C; temperaturze zamarzania -46 °C.

11. W późniejszym okresie kotły parowe wielu lotniskowców zostały przystosowane do opalania paliwem JP-5 zamiast oleju opałowego, co dla eksploatacji siłowni nie okazało się szczęśliwym rozwiązaniem.

katapulty. W pierwszym z tych wariantów zaprojektowano prześwit hangaru 7,62 m, pancierz pokładu lotniczego o grubości 45 mm oraz uzbrojenie artyleryjskie złożone z ośmiu dział uniwersalnych kalibru 127 mm L/54. W drugim wariantcie hangar miał prześwit 5,79 m, przy grubości opancerzenia zwiększonej do 51 mm, a artylerię stanowiło dziesięć podwójnych stanowisk dział przeciwlotniczych kalibru 76 mm L/70. Wyporność standardowa lotniskowców w obydwu wariantach wynosiła 59 900 ton.

Kolejny wariant projektowy nowego lotniskowca Biuro Okrętów przedstawiło w listopadzie 1950 roku. Przy długości kadłuba 298,71 m, szerokości maksymalnej 38,10 m i zanurzeniu 10,36 m jednostka miała wypierać 57 500 ton, a więc daleko mniej niż narzucony limit. Taką wielkość ciężaru okrętu uzyskano poprzez ograniczenie ciężaru lotnictwa pokładowego do 1000 ton oraz ciężaru uzbrojenia lotniczego do takiej samej wielkości i zmniejszenie do trzech ilości katapult. Do trzech zmniejszono również liczbę podnośników samolotów usytuowanych na krawędziach pokładu lotniczego, która to ilość była minimalną ze względu na podział hangaru na trzy przestrzenie ognioodporne. Utrzymano grubość opancerzenia burtowego i pokładu hangaru na poziomie 38 mm oraz pokład lotniczy o grubości 51 mm, ale pancierz na poziomie galerii zredukowano do 19 mm. Prześwit hangaru założono na 5,79 m, a wymiary pokładu lotniczego na 310,89 m x 38,10 m. Jako uzbrojenie przyjęto w tym wariantcie osiem dział uniwersalnych kalibru 127 mm. Po przeanalizowaniu założeń projektowych przeciwko tak przyjętej wysokości hangaru, zaprotestowało Biuro Lotnictwa. Uważane za podstawowe ciężkie bombowce pokładowe samoloty Douglas A3D (A-3) „Skywarrior” wymagały bowiem prześwitu 6,71 m. Zwiększenie wysokości hangaru co najmniej do 7,62 m, skutkujące adekwatnym podniesieniem opancerzonego pokładu lotniczego, powodowało konieczność odpowiedniego zwiększenia szerokości kadłuba dla zachowania stateczności.

Pod koniec lutego 1951 roku Biuro Projektów Wstępnych przedstawiło ostateczną na tym etapie projektowania wersję okrętu o wyporności nominalnej 59 900 ton. Założony prześwit hangaru 7,62 m wymagał zwiększenia szerokości kadłuba do 38,86 m. Utrzymano jednocześnie wszystkie cztery katapulty i czte-

ry podnośniki samolotów sytuując jeden z nich w części rufowej na prawej burcie pokładu lotniczego. Uzbrojenie okrętu miało stanowić osiem pojedynczych, automatycznych dział uniwersalnych kalibru 127 mm L/54, których wieże były nieco lepsze niż alternatywnie rozpatrywane podwójnie stanowiska dział przeciwlotniczych kalibru 76 mm L/70. Te ostatnie jako mało uniwersalne i konstrukcyjnie starsze były ponadto uważane za mniej odpowiednie. Masa możliwego do magazynowania uzbrojenia lotniczego została zwiększona do 1830-2030 ton. Ze względu na brak czasu, charakterystykę określoną w projekcie wstępnym z końca lutego 1951 roku przyjęto jako obowiązującą na dalszym etapie projektowania okrętów. W kolejnej fazie zwiększono długość kadłuba na linii wodnej do 301,75 m zmieniając kształt rufowej jego części na bardziej konwencjonalny, z rufą pawężową. Zrezygnowano ponadto z podparcia rufy dwoma skegami, w jakie była wyposażona podwodna część kadłuba *United States*. Dla poprawienia odporności na ew. trafienia torpedami w część rufową okrętu zwiększono odległości pomiędzy wewnętrznymi i zewnętrznymi wałami śrubowymi na ich długości. Innym, niespotykanym rozwiązaniem mającym na celu poprawę żywotności jednostek było ich wyposażenie w trzy pletwy sterowe.

Mimo założenia całkowicie gładkiego pokładu lotniczego w kolejnej wersji projektu przedstawionej w czerwcu 1951 roku przewidziano niewielką nadbudówkę wyspą (o planie 12,19 m x 3,66 m) usytuowaną na prawej burcie pomiędzy początkiem bieżni katapulty, a przednim podnośnikiem samolotów. Zaproponowano dwa jej rozwiązania: w pierwszym była nadbudówką stałą, a w drugim dla ułatwienia prowadzenia operacji lotniczych możliwe miało być jej opuszczanie poza krawędź pokładu podobnie jak kratownicowych konstrukcji wsporczych anten stacji radiolokacyjnych. Kanały wylotowe spalin każdego z kotłów poprowadzono do niewysokich, odchylanych na boki kominów (indywidualnych dla każdego z kotłów), rozmieszczonych wokół pokładu lotniczego po cztery na każdej burcie, w taki sposób żeby je prowadzić nie wykonywać otworów w poprzecznych grodziach wodoszczelnych poniżej pokładu hangarowego. Związana z tym konieczność przesunięcia przedziałów siłowni do tyłu spowodowała, że przednia część cytadeli pancерnej była dłuższa niż część tylna. W związku

z tym, w przedniej części okrętu usytuowano zbiorniki paliwa lotniczego oraz magazyny uzbrojenia samolotów, których pojemność stanowiła 2/3 łącznego ich zapasu na lotniskowcu. Tam też były zlokalizowane warsztaty lotniczego uzbrojenia specjalnego. Dla podnoszenia bomb i amunicji zaprojektowano cztery podnośniki uzbrojenia po dwa w części przedniej i tylnej, z których jeden służył do podnoszenia z poziomu magazynów na poziom pokładu hangaru, a drugi na poziom pokładu lotniczego. Inaczej niż na *United States* zaprojektowano też pomieszczenia gotowości pilotów. Dwa pomieszczenia 25-osobowe usytuowano na pokładzie galerii z wyjściem w pobliżu katapult dziobowych i śródkręcia, a jedno 60-osobowe w okolicach centrali bojowej. Kolejne cztery duże (dwa 45-osobowe i dwa 60-osobowe) pomieszczenia gotowości pilotów usytuowano poniżej pokładu hangarowego, przy czym z pokładem galerii były one połączone ruchomymi schodami.

Wśród pozostałych wyróżników nowych lotniskowców największy nacisk położono na sprawność prowadzenia operacji powietrznych. Na lotniskowcach o konwencjonalnych, symetrycznych pokładach lotniczych samoloty startowały z dziobowych ich części, a lądowały od strony rufy zatrzymywane przez zestawy aerofiniszów. Przed wpadnięciem nie wyhamowanych maszyn na przygotowywane do startu lub startujące samoloty zabezpieczały barierę energochłonne. Teoretycznie operacje startu i lądowania mogły być prowadzone równocześnie, jednak w praktyce było to utrudnione ze względu na możliwość przeznaczania jedynie krótkich odcinków pokładów pomiędzy strefami startu i lądowania do parkowania maszyn, które wylądowały. Dla usprawnienia prowadzenia operacji lotniczych w projekcie *United States* zastosowano więc na śródkręciu odchylone na zewnątrz od płaszczyzny symetrii okrętu pokłady, które oparte na masywnych sponsonach wystawały znacznie poza obrys burt. Każdy z tych pokładów został wyposażony w katapultę, co razem z szeregiem rozstawionymi katapultami w części dziobowej pokładu lotniczego miało umożliwiać jednoczesne starty czterech samolotów, przy możliwości prowadzenia równoczesnego lądowania od strony rufy okrętu. Podobne rozwiązanie pokładu lotniczego zostało zastosowane na nowoprojektowanych lotniskowcach. Każdy z okrętów miał być wypo-

sażony w cztery podnośniki samolotów, z których dwa usytuowano na prawoburtowej krawędzi pokładu lotniczego (na śródkręciu i w części rufowej), jeden na śródkręciu na krawędzi lewoburtowej, a ostatni w skrajnym położeniu na rufowej krawędzi w osi symetrii pokładu lotniczego. Wyposażenie startowe miały stanowić dwie ciężkie katapulty C-7 w części dziobowej oraz dwie lżejsze C-10 po jednej w każdej ze skośnych części pokładu lotniczego. Hangary jednostek miały być podzielone na cztery przestrzenie odporności przeciwożniowej. Nadbudówki wyspowe i konstrukcje wsporcze anten miały być opuszczane, a kominy odchylane na boki poza krawędzie pokładu lotniczego.

Kontrakt na budowę pierwszego z okrętów, który miał być realizowany w oparciu o środki finansowe roku budżetowego 1952 podpisano z Newport News Shipbuilding and Drydock Co. w Newport News w stanie Wirginia w dniu 12 lipca 1951 roku. Jednostka na cześć Jamesa Vincenta Forrestala (15.02.1892-22.05.1949 r.), Sekretarza Marynarki (19.05.1944-17.09.1947 r.) oraz pierwszego Sekretarza Obrony (17.09.1947-28.03.1949 r.), będącego zwolennikiem floty opartej o grupy bojowe lotniskowców, otrzymała nazwę *Forrestal*. Sklasyfikowano ją jako „wielki lotniskowiec” nadając sygnaturę „CVB-59”. Budowę lidera typu rozpoczęto położeniem stępki w dniu 14 lipca 1952 roku. Drugi z okrętów na podstawie kontraktu zawartego w dniu 23 lipca 1952 roku z New York Naval Shipyard w Nowym Jorku, miał być budowany w oparciu o fundusze roku budżetowego 1953. Jednostka otrzymała nazwę *Saratoga* oraz sygnaturę „CVB-60”. W dniu 1 października tego roku obydwa okręty zostały przeklasyfikowane na „lotniskowce uderzeniowe” otrzymując sygnatury odpowiednio „CVA-59” i „CVA-60”. Stępkę *Saratoga* położono w dniu 12 grudnia 1952 roku. Mimo, że budowa pierwszej pary lotniskowców została już rozpoczęta w dalszym ciągu trwały rozważania nad koncepcją funkcjonalną zmierzającą do udoskonalenia właściwości bojowych jednostek tej klasy.

Rozwiązaniem diametralnie usprawniającym prowadzenie operacji lotniczych było zastosowanie skośnego pokładu do lądowania odchylonego na śródkręciu od płaszczyzny symetrii okrętu ku lewej burcie. Dzięki temu samoloty w końcowej fazie lądowania były oddalone od pozostawionej tradycyjnie na prawej burcie nadbudów-

ki wyspowej oraz od maszyn zaparkowanych w środkowej części pokładu lotniczego, albo przygotowywanych do startu w jego części przedniej. Ponadto, w przypadku nieudanego hamowania nie zagrażały samolotom zgromadzonym w części startowej. Dodatkową zaletą takiego rozwiązania było lądowanie poza strefą zadymienia dzięki oddaleniu lądujących samolotów od usytuowanych u prawych krawędzi pokładu lotniczego kompleksów nadbudówek wyspowych, w które zwykle były wkomponowane wyloty gazów spalinowych. Koncepcja tak rozwiązanego pokładu lotniskowców została po raz pierwszy przedstawiona na spotkaniu wysokich rangą przedstawicieli lotnictwa brytyjskiego w Bedford, które odbyło się w dniu 9 sierpnia 1951 roku. Pierwsze testy praktyczne lądowania zostały przeprowadzone na brytyjskim lekkim lotniskowcu *Triumph*¹², na którego pokładzie namalowano ścieżkę lądowania odchyloną o 10° od jego osi symetrii. Podobne próby przeprowadzono na amerykańskim lotniskowcu *Midway* (CVB-41), w obydwu jednak tych przypadkach aerofiniszery i bariery energochłonne pozostawały w swych dotychczasowych położeniach. W „prawdziwy” pokład skośny został natomiast wyposażony pomiędzy wrześniem i grudniem 1952 roku w New York Naval Shipyard nie przebudowany wcześniej lotniskowiec floty *Antietam*¹³ (CV-36). Na jego lewej burcie zabudowano masywny sponson wspierający przednią część odchylonego pokładu, w którego części tylnej zamontowano prostopadłe do jego osi aerofiniszery. Rozwiązanie to wykazało wkrótce swą przewagę operacyjną nad stosowanym dotychczas lotniczym pokładem symetrycznym.

Biuro Okrętów zdawało sobie wówczas sprawę zarówno z szansy na taką przebudowę budowanych właśnie lotniskowców, jak także z jej kosztów. W styczniu 1953 roku przedstawiło ono Szefowi Operacji Morskich admirałowi Williamowi M. Fechtelerowi propozycję wyposażenia w skośny pokład do lądowania oraz stałą nadbudówkę wyspową jednostki budowanej w ramach budżetu roku finansowego 1955. Ponieważ nowe lotniskowce miały powstawać w rocznym interwale budżetowym oznaczało to, że wcześniejsze trzy okręty miałyby być zbudowane w oparciu o przestarzałe rozwiązania konstrukcyjne. W związku z tym, w dniu 4 maja 1953 roku admirał Fechteler zdecydował o wyposażeniu wszystkich cze-

rech lotniskowców typu *Forrestal* w pokład skośny. Jednocześnie dowódca Sił Lotniczych Floty Atlantyku zaproponował zabudowę na jednostkach standardowej nadbudówki wyspowej w kompleksie z wylotami gazów spalinowych. Biuro Okrętów niezwłocznie rozpoczęło więc pracę nad obydwoma tymi rozwiązaniami. Prace projektowe były niezwykle pilne bowiem stępki dwóch pierwszych jednostek były już położone, a budujące je stocznie montowały prefabrykowane elementy kadłuba. Dlatego też istotnym było aby zmiana sposobu aranżacji pokładów, podnośników samolotów, itp. spowodowała możliwie najmniejsze opóźnienia i była możliwie najtańsza. Wyliczone na 2 mln dolarów koszty, jak później oszacowano mogły zostać zrekompensowane rezygnacją z opuszczanej nadbudówki. Zmodyfikowany projekt nowobudowanych lotniskowców został zaakceptowany w dniu 7 października 1953 roku.

Zmiany jakie należało wprowadzić w ich projekcie były znaczne. Konieczność zwiększenia powierzchni do parkowania na prawej burcie i zapewnienia mobilności samolotów spowodowała potrzebę uzupełnienia urządzeń do ich przemieszczania o dodatkowy podnośnik lotniczy. Zrezygnowano więc z uważanego za praktycznie bezużyteczny podczas prowadzenia operacji lotniczych podnośnika usytuowanego w osi symetrii pokładu na jego krawędzi rufowej na rzecz trzeciego podnośnika na prawoburtowej krawędzi pokładu lotniczego w tylnej jego części. W ten sposób na lewej burcie pozostał tylko jeden podnośnik usytuowany w przedniej części pokładu skośnego. Nie do końca było również możliwe przearanżowanie rozplanowania pokładu związanego z rozmieszczeniem podnośników uzbrojenia oraz usytuowaniem centrali bojowych. Dlatego też nadbudówkę wyspową zlokalizowano mniej więcej na śródkręciu lotniskowca za pierwszym podnośnikiem samolotów tak, że większość stanowisk parkingowych znalazła się przed nią. Dla zwiększenia ich powierzchni oraz wydłużenia drogi lądowania prawoburtowa, przednia katapulta została przesunięta w kierunku

12. Typ *Colossus*; w służb. 09.05.1946 r.; wyp.: 13 350 ts/18 300 ts; wym.: 192,02/211,83 m x 24,38 m x 7,09 m; 40 000 KM; 25 w; uzbr.: 24 x 2 funt.; 37 sam.; zał. 1300.

13. Typ *Essex*; w służb. 28.01.1945 r.; wyp.: 27 200 ts/34 900 ts; wym.: 249,93/270,66 m x 28,34/44,95 m x 8,38 m; 150 000 KM; 33 w; 15 000 Mm/15w; uzbr.: 12 x 127 mm, 32 x 40 mm, 46 x 20 mm; 91 sam.; zał. 2682.



Forrestal na fotografii wykonanej 29 września 1955 roku w Newport News na dwa dni przed oficjalnym wejściem do służby. Pierwsza para lotniskowców typu *Forrestal* miała dwa maszty kolumnowe na nadbudówce wyspowej oraz pawężową rufę z nawisem pokładu lotniczego.

Fot. zbiory Artur D. Baker III

ku dziobu o około 6,1 m. Prawoburto-
wą katapultę usytuowaną na śródkrę-
ciu przeniesiono na burtę lewą w część
pokładu skośnego na powiększonym
sponsonie. Usytuowanie obydwu tych
katapult pod kątem do płaszczyzny sy-
metrii okrętu spowodowało osłabienie
biernej ochrony poziomej pokładu lotni-
czego. W tym samym czasie podjęto tak-
że decyzję o zastąpieniu zastosowanych
uprzednio katapult prochowych (cięż-
szej C-7 i lżejszej C-10) katapultami pa-
rowymi konstrukcji brytyjskiej – cięższą
C-7 w nowej wersji i lżejszą C-11. Dru-
ga z tych katapult¹⁴ została przetesto-
wana w Stanach Zjednoczonych pomię-
dzy grudniem 1951 i lutym 1952 roku
będąc zasilaną parą z kotłów niszczy-
ciela *Eugene A. Greene*¹⁵ (DD-711). Za-
kończone powodzeniem jej próby były
szczególnie ważne dla programu budo-
wy lotniskowców bowiem na początku
lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku ka-
tapulty prochowe znalazły się u kresu
swego rozwoju technologicznego. Dzię-
ki zastosowaniu na nowych lotniskow-
cach katapult parowych możliwe było
uniknięcie konieczności magazynowa-
nia przeszło 400 ton ładunków procho-
wych służących do wystrzeliwania sa-
molotów. Z drugiej strony, katapulty
parowe wymagały zasilania dużą ilością
pary wysokociśnieniowej co powodowa-
ło, że nie mogła ona być wykorzysta-
na do zasilania urządzeń napędowych.
Pociągało to konieczność zmniejszania
prędkości okrętu lub zwiększania czasu
trwania operacji lotniczych. Oczywiście

konsekwencją była też potrzeba zwięk-
szenia ilości wody uzdatnionej zasilają-
cej kotły ze względu na znaczne straty
pary w układach zasilania katapult.

Zmieniony został podział wnętrza
hangaru nowych lotniskowców – za-
miast planowanych uprzednio czte-
rech zaprojektowano trzy części wy-
dzielone grodziami w strefy obrony
przeciwogniowej. Każda z tych czę-
ści była obsługiwana przez jeden pod-
nośnik lotniczy tak, że zamontowane
na prawej burcie podnośniki wystarcza-
ły do sprowadzania pod pokład samo-
lotów podczas normalnie prowadzonej
operacji lądowania. Zmienione rozpla-
nowanie pozwalało także na zwiększe-
nie powierzchni dostępnej do parkowa-
nia maszyn w hangarze. Wśród innych
udoskonaleń, które umożliwiło zastoso-
wanie pokładu skośnego było zwiększe-
nie liczby aerofiniszarów oraz ich siłow-
ników, które zajmowały jednak mniej
przestrzeni wewnętrznej. Uproszcze-
nie układu kanałów wylotowych gazów
spalinowych oraz przeniesienie niektó-
rych pomieszczeń urządzeń elektronicz-
nych usytuowanych na pokładzie ga-
leryjnym do nadbudówki wyspowej
umożliwiło uzyskanie dodatkowej prze-
strzeni dla pomieszczeń załogowych.
Projekt ze stycznia 1954 roku umożli-
wił zaokrętowanie załogi liczniejszej
o około 28% bez obniżania jej standar-
dów bytowych poniżej akceptowalnego
minimum.

Wprowadzono także szereg drob-
niejszych zmian. Wśród nich było ob-

niżenie dolnych pokładów sponso-
nów wież dział uniwersalnych kalibru
127 mm o pokład niżej tak, aby uzyskać
przestrzeń wystarczającą do umieszc-
zenia w ich wnętrzach podnośników
amunicji. Same wieże pozostawiono
na dotychczasowych poziomach. Kon-
sekwencją zwiększenia wysokości spon-
sonów było narażenie przedniej ich
pary na zalewanie przez fale sztormo-
we. Powodowało to konieczność znacz-
nego zmniejszania prędkości okrętów
podczas żeglugi w trudnych warun-
kach pogodowych. Sumaryczny masa
uzbrojenia lotniczego została ustalo-
na na ~1670 ton uzbrojenia konwen-
cjonalnego i 167 ton jądrowego wobec
~2032 ton uzbrojenia oraz ładunków
miotających dla katapult w projekcie
pierwotnym. W latach 1951-1954 zmie-
niły się nieco wymagania dla uzbro-
jenia bombowego, przy czym wzrosły
oczekiwania do roli pocisków rakieto-
wych dla obrony przeciwlotniczej okrę-
tów i ich zespołów operacyjnych. Spo-
wodowało to czterokrotne zwiększenie
liczby magazynowanych pocisków
„Sparrow”, przy jednoczesnej reduk-
cji o połowę amunicji dla działek kali-
bru 20 mm oraz zmniejszenie o około
30% liczby pocisków niekierowanych

14. Brytyjska katapulta BXS-1, której próby zo-
stały przeprowadzone w sierpniu 1950 roku na lot-
niskowcu warsztatowym HMS *Perseus*.

15. Typ *Gearing*; w służb. 08.06.1945 r.; wyp.:
2620 ts/3460 ts; wym.: 116,74/119,03 m x 12,45 m
x 4,37 m; 60 000 KM; 37 w; 4500 Mm/20 w; uzbr.:
6 x 127 mm, 12 x 40 mm, 11 x 20 mm; 10 wt.
533 mm; zał. 336.

Główne dane dotyczące budowy lotniskowców typu <i>Forrestal</i>					
Okręt		Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	W służbie
Nazwa	Sygn.				
<i>Forrestal</i>	CVA-59	Newport News Shipbuilding	14.07.1952	11.12.1954	01.10.1955
<i>Saratoga</i>	CVA-60	New York Naval Shipyard	16.12.1952	08.10.1955	14.04.1956
<i>Ranger</i>	CVA-61	Newport News Shipbuilding	02.08.1954	29.09.1956	10.08.1957
<i>Independence</i>	CVA-62	New York Naval Shipyard	01.07.1955	06.06.1958	10.01.1959

FFAR i HPAG¹⁶. Istotną korzyścią wynikającą ze zmian projektowych nowych lotniskowców było uzyskanie lepszych osiągnięć urządzeń radioelektronicznych co było możliwe dzięki wyższemu użytkowaniu ich anten.

Kontrakt na budowę jednostki mającej powstać w oparciu o środki finansowe roku budżetowego 1954, podpisano z Newport News Shipbuilding and Drydock Co. w Newport News w stanie Wirginia w dniu 2 lutego 1954 roku. Stępkę okrętu, budowanego jako pierwszy na świecie lotniskowiec od początku w oparciu o projekt ze skośną częścią pokładu lotniczego, położono w dniu 2 sierpnia tego samego roku. Wprowadzanie zmian w założeniach projektowych, będących już w fazie realizacji dwóch pierwszych jednostek typu, których stępki położono przed końcem 1952 roku spowodowało wspomniane wcześniej opóźnienia w ich budowie. Jako pierwszy został zwodowany w dniu 11 grudnia 1954 roku *Forrestal*, po którym w dniu 8 października następnego roku wodowano *Saratoga*. Stępka czwartego z okrętów, mającego być budowanym w ramach środków

budżetowych 1955 roku, została położona w New York Naval Shipyard w Nowym Jorku w dniu 1 lipca 1955 roku. Trzeci z lotniskowców wodowano w dniu 29 września 1956 roku nadając mu nazwę *Ranger* i klasyfikując, podobnie jak poprzednie jednostki typu, jako lotniskowiec uderzeniowy z przydzieloną sygnaturą „CVA-61”. Ostatnią jednostkę typu wodowano w dniu 6 czerwca 1958 roku nadając jej nazwę *Independence* i sygnaturę „CVA-62”.

Wszystkie cztery okręty typu *Forrestal* zostały zbudowane na podstawie projektu lidera chociaż już na początku 1952 roku rozpoczęto wykonywanie alternatywnego projektu rozwojowego. Dlatego też, z planowanej uprzednio na następne dwa lata finansowe budowy według projektu *Forrestal* następnej pary lotniskowców zrezygnowano. W ramach kolejnego programu projektowego lotniskowców amerykańskich powstały cztery jednostki stanowiące typ *Kitty Hawk*¹⁷.

Chociaż założony wstępnie przez Biuro Okrętów harmonogram prac budowy *Forrestal* był bardzo napięty, główne jego

kamienie milowe zostały zrealizowane z wyprzedzeniem. Mimo trwania prac projektowych przez znaczny okres jego budowy lider typu został wprowadzony do służby w dniu 1 października 1955 roku. Kolejne jednostki były wcielane w skład floty następnych lat. I tak: lotniskowiec *Saratoga* wprowadzono do służby w dniu 14 kwietnia 1956 roku, *Ranger* w dniu 10 sierpnia 1957 roku, a *Independence* w dniu 10 stycznia 1959 roku. Oficjalne koszty budowy okrętów przedstawiały się następująco: *Forrestal* – 188,9 mln USD; *Saratoga* – 213,9 mln USD; *Ranger* – 173,3 mln USD oraz *Independence* – 225,3 mln USD¹⁸.

(ciąg dalszy nastąpi)

16. FFAR – Folding-Fin Aerial Rocket – Lotniczy (Pocisk) Rakietowy (o) Stabilizatorach Składanych; HPAG – High Performance Air-to-Ground (Rocket) – (Pocisk Rakietowy) Powietrze-Ziemia (o) Dużych Osiągach.

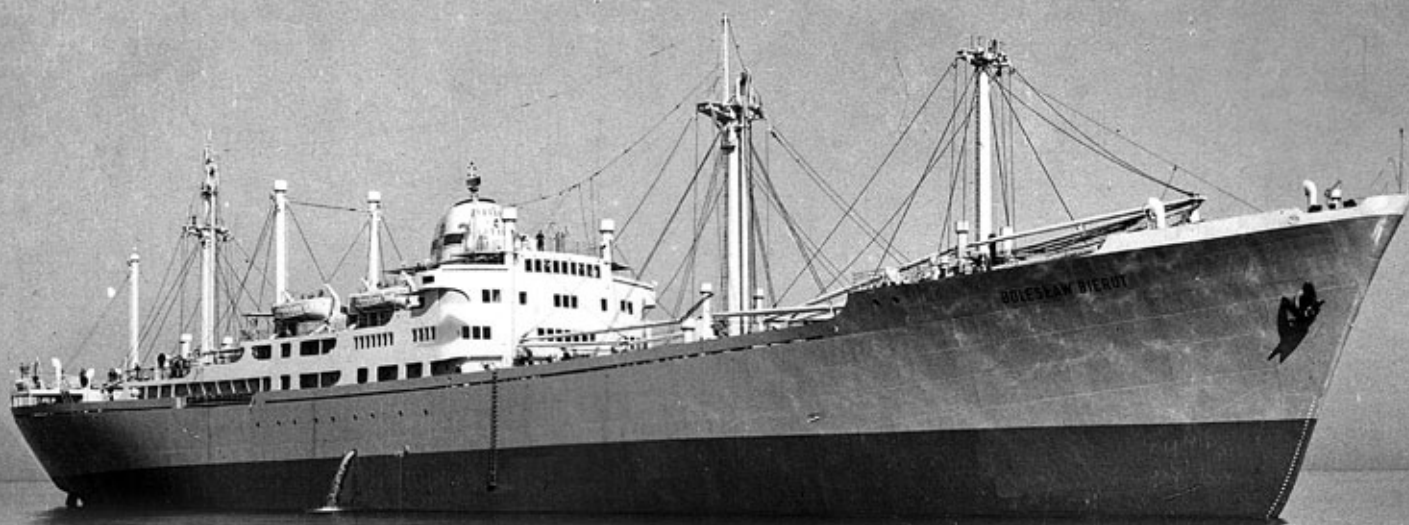
17. *Kitty Hawk* (CVA-63), *Constellation* (CVA-64), *America* (CVA-66) i *John F. Kennedy* (CVA-67).

18. Wg Terzibaschitsch S. – *Aircraft Carriers of the US Navy*. Wg *Janes...* koszty te wynosiły odpowiednio: 189,5 mln USD; 214,4 mln USD; 182,2 mln USD i 222,8 mln USD.

FOTOKOLEKCJA

Hiszpański niszczyciel *Roger de Lauria*, 7 października 1972 roku.
Fot. zbiory Hartmut Ehlers





„Dziesięcioletnicy”

Drobnicowce motorowe typów B54 i B454

Część I: Geneza i opis konstrukcji

Nieco już zapomniana dziś niegdyś polska duma, a może nawet specjalność narodowa – przemysł stoczniowy – coraz bardziej ginie w pomroce dziejów, a dla młodego pokolenia Polaków staje się z wolna czymś zupełnie abstrakcyjnym. Trudno się zresztą dziwić takiemu stanowi rzeczy, skoro tak na dobrą sprawę w chwili obecnej nie istnieje żadna ze sztandarowych we wcześniejszych epokach (w PRL-u, ale i zaraniu III Rzeczypospolitej) dużych stocznii produkcyjnych.

Nie jest zamysłem autora doszukiwanie się bądź uzasadnienie takiego, a nie innego stanu polskiego przemysłu stoczniowego, które jak to zwykle bywa są wielopłaszczyznowe, dotykając sfery politycznej, społecznej, ale w głównej mierze jednak ekonomicznej. Pragnę jedynie przypomnieć, a niektórym może w ogóle wskazać nieco już przyprószone patyną czasu, niewątpliwie osiągnięcie polskich stocznii połowy lat pięćdziesiątych – słynne „dziesięcioletnicy” czyli drobnicowce typu B54 (*Marceli Nowotko*).

Rodzimy przemysł stoczniowy powstał w okresie powojennym na polskim wybrzeżu Bałtyku głównie na bazie pozostałości działających tam wcześniej

stocznii niemieckich (z których jedynie Deutsche Werke AG, Gotenhafen miała przedwojenny załazek polski, w postaci Stoczni Gdyńskiej SA), które przetrwały zawieruchę wojenną oraz „radosną” działalność radzieckich sojuszników. Oczywiście mamy tu na myśli jedynie czysto techniczną bazę produkcji stoczniowej, nader istotną, ale dalece nie jedyną. Pozostawała przecież jeszcze kwestia wykwalifikowanej siły roboczej oraz dostaw wszystkich niezbędnych do budowy materiałów i podzespołów.

Ramy organizacyjne dla działań na polu stoczniowym stworzyło powołanie wcześniej, bo z dniem 14 czerwca 1945 roku Zjednoczenia Stocznii Polskich (ZSP), które przejęło pieczę nad całą (dostępną wówczas) poniemiecką schedą materialną i jęło przygotowywać budowę statków w zniszczonym wojną kraju, co okazało się być jednak zadaniem o wiele trudniejszym niż to sobie początkowo wyobrażano. Początkowo co prawda Zjednoczenie zajmowało się przede wszystkim remontami jednostek pływających (od czegoś trzeba było w końcu zacząć) oraz różnymi typowo mechanicznymi robotami, zmierzało jednak do podjęcia budowy statków.

Bardzo szybko okazało się bowiem, że do znanych już i uświadomionych bołazek doszła jeszcze kolejna, a mianowicie całkowity brak własnego zaplecza projektowego, zdolnego do przygotowania zarówno projektu koncepcyjnego jak i co ważniejsze dokumentacji roboczej umożliwiającej rozpoczęcie budowy jednostek.

Już na przełomie lat 1945/1946 w Stoczni Gdańskiej powstał niewielki zespół projektowy pod nazwą Biura Projektowo-Konstrukcyjnego (kierowanego przez inż. Henryka Giełdzika), który z czasem przekształcił się w Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych (CBKO)¹. Ten skromny zespół był w stanie opracować jedynie projekty koncepcyjne, natomiast nie mógł przygotować roboczej dokumentacji stoczniowej niezbędnej do podjęcia prac nad statkami na pochylni.

Tym samym to przed Zjednoczeniem stanął kolejny problem – poszukiwanie i wybór zagranicznych stocznii – projektantów, gotowych przygotować koncepcję i dokumentację roboczą statków, spełniających wymagania armatorów

1. E. Gill, *Pierwsze polskie statki parowe i twórcy ich napędu głównego*, „Nautologia” nr 1/2000 (133).

– potencjalnych nabywców. Tak też postąpiono, zlecając opracowanie dokumentacji pierwszych statków różnym zagranicznym stoczniom.

Przygotowaniem dokumentacji warsztatowej dla pierwotnego dziecka polskiego przemysłu stoczniowego – rudowęglowców typu B30 (*Soldek*) zajęła się francuska stocznia Atelier et Chantiers Augustin Normand z Hawru². Planowane jednostki do obsługi portów Bliskiego Wschodu (tzw. „Lewanty”) przygotował belgijski Cockerill³ z Antwerpii, który właściwie powielił swój projekt zamówiony przez Polskę przed wojną. Na podstawie tej dokumentacji powstał wdrożony do produkcji typ B50 (*Nowa Huta*): 2684 BRT, 1389 NRT, 3972 DWT, dł. 114,1 m, szer. 14,7 m, zan. 6,3 m, silnik diesla 3850 KM, prędkość 16 węzłów, załoga 31 ludzi.

Kolejnym wreszcie dostawcą dokumentacji okazała się włoska stocznia Ansaldo z Genui, która w latach 1948–1950 wykonała projekty kabotażowca o nośności 660 t oraz szybkiego liniowca towarowego o nośności 7200 t⁴, a poza tym uczestniczyła w szkoleniu polskich stoczniovców. Pierwsza z dokumentacji stała się podstawą przy pracach na uruchomioną produkcją jednostek typu B51 *Nysa* (486 BRT, 174 NRT, 695 DWT, dł. 59,9 m, szer. 9,6 m, zan. 3,4 m, silnik diesla 600 KM, prędkość 10 węzłów, załoga 17 ludzi)⁵, natomiast szybki liniowiec towarowy nie trafił wówczas na stoczniove pochylnie.

Zamówione dokumentacje dotyczyły statków, których potencjalnymi odbiorcami mogli być ówcześni krajowi armatorzy – Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. (GAL), Żegluga Polska S.A. oraz Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe „Polbryt”. O ewentualnym eksporcie jeszcze wówczas nikt nawet nie myślał. Warto zaznaczyć, że wszystkie trzy firmy w czasie II wojny światowej prowadziły działalność żeglugową w oparciu o Wielką Brytanię, przy czym dominującą była rola GAL, który od sierpnia 1944 r. przejął pod swój zarząd agendy pozostałych⁶. W październiku 1946 Kierownictwo GAL (pozostające de facto pod zarządem państwowym od wybuchu wojny w 1939 r.), powróciło z Londynu do Gdyni, i wznowiło działalność w Polsce.

Wszyscy krajowi armatorzy pilnie potrzebowali nowego taboru pływającego, którego nie zastąpiły nieliczne statki otrzymane przez Polskę w ramach podziału niemieckiej floty handlowej. Możliwości pozyskania nowych stat-

ków zagranicą były mocno ograniczone z jednej strony dużym powojennym popytem, a z drugiej brakiem pewnych źródeł finansowania zakupów przez armatorów, zwłaszcza w obliczu zmian systemowych zachodzących w kraju.

Debiut polskiego przemysłu stoczniowego, jakim było podjęcie budowy serii sześciu rudowęglowców typu B30 *Soldek* na zamówienie GAL, zakończył się pełnym sukcesem, czego wyrazem było oddanie 21 października 1949 r. do eksploatacji prototypu. Równocześnie sprzedaż „na pniu” w roku 1950 jednego ze statków serii do Związku Radzieckiego, gdzie otrzymał nazwę *Pierwomajsk*, miała na długie lat zdeterminować kierunki rozwoju krajowych stocznii. Tym samym realizacja zamówień eksportowych stała się obok zapotrzebowania własnych armatorów, czynnikiem napędzającym przemysł stoczniowy w Polsce.

Jednym z przejawów zmian systemowych w Polsce, abstrahując od całej sfery polityczno-społecznej, było wdrożenie w roku 1950 tzw. „Planu Sześćioletniego”, który obejmował całość krajowej gospodarki i miał stworzyć podstawy jej „nowego, socjalistycznego” rozwoju. Znalazły się w nim również założenia dotyczące floty handlowej, przewidujące jej wzrost w planowanym okresie łącznie o 81 jednostek o nośności 475 000 DWT. Co ważniejsze, plan ten zakładał, że większość, bo 55 statków o nośności 277 600 DWT, pochodzić będzie ze stocznii krajowych, a pozostałe z importu⁷.

Zgodnie z założeniami Planu po jego realizacji polska flota handlowa miała odpowiadać pod względem wielkości i struktury potrzebom krajowego handlu zagranicznego oraz prowadzonego przez rodzime porty tranzytu. Zatem stworzenie solidnego przemysłu stoczniowego w Polsce zostało niejako wpisane w „Plan Sześćioletni”.

Realizacja wspomnianego Planu „dotknęła” również przedsiębiorstwa armatorskie. Z dniem 1 stycznia 1951 roku uległy likwidacji, istniejące jeszcze od czasów międzywojnia – GAL, Żegluga Polska oraz „Polbryt”, przy czym udział pierwszego z armatorów w przewozach był dominujący. Natomiast na jutro 2 stycznia 1951 na ich miejsce powstało dwóch nowych armatorów – Polskie Linie Oceaniczne (PLO) z siedzibą w Gdyni oraz Polska Żegluga Morska (PŻM), której siedzibę zlokalizowano w Szczecinie⁸. Równocześnie na bazie taboru Wydziału Holowniczo-Ratowniczego dawnej Żeglugi Polskiej utworzo-

no w Gdyni Polskie Ratownictwo Okrętowe. Taki stan organizacyjno-prawny polskich armatorów mimo wszystkich bieżących zmian strukturalnych utrzymał się przez ponad ćwierć wieku, bo aż do drugiej połowy lat siedemdziesiątych.

Obaj nowi armatorzy prowadzili zarówno żeglugę liniową jak i tramping. Zakres obsługiwanych połączeń liniowych bazował w zasadzie na siatce połączeń o zasięgu bałtyckim, europejskim oraz bliskowschodnim, a także linii łączącej z portami wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej⁹. Wszystkie te połączenia liniowe zostały zapoczątkowane jeszcze w okresie międzywojennym. Świadomie nie wspominam o linii pasażerskiej łączącej porty europejskie z Nowym Jorkiem, która – choć prestiżowa – to jednak systematycznie traciła na znaczeniu.

Obsługa poszczególnych linii żeglugowych wymagała dla swej efektywności ekonomicznej taboru pływającego o odpowiednich parametrach techniczno-eksploatacyjnych, z czym mówiąc prawdę ówcześni polscy armatorzy mieli spore trudności, wykorzystując tak naprawdę wszystko to, czym aktualnie dysponowali. W jakimś stopniu do wymogów linii bałtyckich, europejskich i bliskowschodnich przystosowana była część statków z okresu międzywojnia oraz pochodzących z bezpośrednio powojennych zakupów, reszta to niestety improwizacja. Dla potrzeb linii bliskowschodniej we wcześniejszych latach pięćdziesiątych PLO otrzymało z krajowych stocznii statki typu B50 *Nowa Huta*, a dla linii skandynawskich i zachodnioeuropejskich małe drobnicowce typu B51 *Nysa*.

Niewątpliwymi nowościami były połączenia z portami indyjskimi i pakistańskimi, zapoczątkowane latem 1949 rejsem drobnicowca *Generał Walter*¹⁰ oraz jej kontynuacja od roku 1950 w postaci linii dalekowschodniej do portów chińskich, zainicjowanej rejsem motorowca *Warta*.

Warto w tym miejscu poświęcić nieco więcej miejsca linii dalekowschodniej.

2. M. Sobański, *Soldek*, *bracia i kuzyni*, „OW” nr 6/2008 (92).

3. *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, pod red. E. Cieślaka, Gdańsk 1972.

4. *Tamże*.

5. E. Zabiello, *Budowa statków w polskim przemyśle okrętowym w latach 1949–1982*, „Nautologia” nr 2/1987 (86).

6. S. Kolicki, J. Miciński, *Pod polską banderą*, Gdynia 1962.

7. H. Dehmel, *Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. 1930–1950*, Gdańsk 1969.

8. *Polskie Linie Oceaniczne w latach 1951–1978. Studium ekonomiczne*, Gdańsk 1980.

9. *Tamże*.

10. H. Dehmel, *dz. cyt.*



Prototypowy *Marceli Nowotko* holowany do nabrzeża portowego.

Fot. Janusz Uklejewski

W roku 1949 w wyniku zakończenia wojny domowej w Chinach powstały de facto dwa wzajemnie nieuznające się państwa – komunistyczna Chińska Republika Ludowa (ChRL) na kontynencie oraz kuomintangowska Republika Chińska na Tajwanie. ChRL nie było uznawane przez część państw zachodnich (na czele ze Stanami Zjednoczonymi), które tymczasem nałożyły embargo na handel z nowymi Chinami, w przeważającej mierze dokonywany drogą morską.

Z uwagi na fakt, że ChRL znalazła się w grupie państw „budujących socjalizm”, Polska szybko zintensyfikowała swą wymianę z tym krajem, przede wszystkim rozwijając połączenia morskie.

Wyrazem tendencji nasilającej się wzajemnej współpracy było utworzenie 15 czerwca 1951 r. w Tiencinie (od 1962 w Szanghaju) i Gdyni, Chińsko-Polskiego Przedsiębiorstwa Maklerów Okrętowych „Chipolbrot”, spółki typu joint venture, która okazała się najstarszym chińskim liniowym armatorem dalekomorskim oraz pierwszym w ChRL z udziałem kapitału zagranicznego (polskiego!) Głównym celem „Chipolbroku” było utrzymywanie połączeń drogą morską między portami chińskimi a polskimi. Co ważniejsze, ta utworzona z racji natury przede wszystkim politycznej, a dopiero w drugim rządzie ekonomicznej, spółka nie okazała się żadną efemerydą, lecz dotrwała, mimo wszyst-

kich zawirowań i zmiennych kolei losu, do naszych czasów w dobrej kondycji finansowej.

Linia dalekowschodnia wymagała statków o parametrach techniczno-eksploatacyjnych, którymi tak na dobrą sprawę nie dysponowali polscy armatorzy na początku lat pięćdziesiątych, stąd też w początkowym okresie skierowano do jej obsługi improwizowany zestaw jednostek. Trudność linii polegała przede wszystkim na odległości (a co zatem idzie długotrwałości rejsu), tropikalnych warunkach klimatycznych oraz niebezpieczeństwach towarzyszących tak naprawdę żegludze w strefie prowadzonych permanentnie działań wojennych. O tym, że te ostatnie były całkiem realne wystarczy tylko wspomnieć przypadki statków *Praca* i *Prezydent Gottwald*¹¹. Na linię dalekowschodnią skierowano zrazu trzy jednostki typu „Empire” oraz „różności” w postaci nabytego w 1947 *Kilińskiego*, eks-niemieckich *Kościuszki*, *Pułaskiego* i *Warty*, czy kolejnych zakupów z „drugiej ręki” – *Mikołaja Reja*, *Mickiewicza*, *Generała Bema*, *Przyjaźni Narodów* i *Braterstwa*.

Doświadczenia z eksploatacji linii dalekowschodniej w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych wykazały, że potrzebne są statki zaprojektowane specjalnie pod jej wymogi, a praktycznie jedyną metodą ich pozyskania – z uwagi zarówno na toczącą się „zimną wojnę” jak i tą „gorącą”

w Korei, eliminującą w praktyce ewentualność zakupu na Zachodzie – będzie budowa w rodzimych stocznich. Te ostatnie systematycznie rozwijane w ramach polityki uprzemysławiania kraju, przyjętego w „Planie Sześcioletnim” (1950-1955), zaczęły już z wolna dysponować potencjałem produkcyjnym i odpowiednimi kadrami, pozwalającymi na realizację bardziej ambitnych zamierzeń. Zresztą akurat w sferze rozwoju floty handlowej założenia Planu zostały zrealizowane tak naprawdę jedynie w niewielkim zakresie¹².

Już w roku 1951 CBKO podjęło prace nad wstępnym koncepcyjnym projektem oceanicznego drobnicowca liniowego, napędzanego silnikiem spalinowym, dla potrzeb PLO¹³, zdolnego między innymi do obsługi linii dalekowschodniej. Pewną pomocą przy pracy projektowych, choć bardziej na etapie przygotowania dokumentacji warsztatowej, była zakupiona we włoskiej stoczni Ansaldo w Genui dokumentacja nie wdrożonego do produkcji szybkiego liniowca o nośności 7200 t, która po do-

11. O sprawie zaboru statków *Praca* i *Prezydent Gottwald* pisano już w różnym kontekście wielokrotnie, ostatnio również na łamach „OW”: R. Leszczyński, *Uprawdzenie na Tajwan* [zbiornikowca „Praca” „OW” nr 5/2010 (103) i tegoż *Uprawdzenie na Tajwan* [motorowca „Prezydent Gottwald”, „OW” nr 6/2010 (104)].

12. *Polskie Linie Oceaniczne...*

13. *Historia budownictwa...*



Ciekawe ujęcie od dziobu *Generała Sikorskiego*, uwagę zwraca palowy kształt masztów.

Fot. Janusz Uklejewski

konaniu modyfikacji miała swój udział w drobnicowcach typu B54 *Marceli Nowotko*, popularnie zwanych „dziesięciotysięcznikami”.

Ostatecznie projekt wspomnianych jednostek typu B54 został opracowany w CBKO-1 w Gdańsku przez zespół pod kierownictwem głównego projektanta mgr. inż. Jerzego Pacześniaka¹⁴. Minęło jednak jeszcze sporo czasu z uwagi na stopień złożoności projektu, a także skalę nowatorskich zastosowanych w nim rozwiązań, zwłaszcza w porównaniu z tym, co w owym czasie produkowała dla odbiorców krajowych i radzieckich, Stocznia Gdańska wyznaczona na miejsce budowy prototypu B54, przypomnijmy więc były to w głównej mierze wspomniane już wcześniej rudowęglowce typu B30, węglowce typu B31, trawlerzy parowe typu B10 oraz drobnicowce typów B50 i B51, nim można było przystąpić do prac stoczniowych nad „dziesięciotysięcznikiem”.

Dość wspomnieć, że w momencie podjęcia budowy pierwszego z „dziesięciotysięczników” – *Marceli Nowotko* był nie tylko największą jednostką powstającą po wojnie w Stoczni Gdańskiej, ale w całym polskim przemyśle stoczniowym.

Trzeba w tym miejscu wspomnieć, że już „Plan Sześcioletni” przewidywał dostawę dla polskich armatorów serii sześciu szybkich statków o nośności 10 000

t i prędkości 16 węzłów, dostosowanych do żeglugi oceanicznej¹⁵, ale jak wiadomo w odniesieniu akurat do floty handlowej, realizacja jego założeń, wyglądała nader mizernie.

W końcu stępkę pod pierwszy z serii „dziesięciotysięczników” typu B54 położono w Stoczni Gdańskiej w dniu 31 stycznia 1955 r. Przy budowie jednostki wykorzystano wcześniejsze doświadczenia uzyskane w toku seryjnej już budowy rudowęglowców i trawlerów parowych. Dość powiedzieć, że cały proces technologiczny oparto na nowej organizacji pracy blachowni, pozwalającej na racjonalizację ustawienia stanowisk obróbkowych w jednej linii, dzięki czemu zdołano wyeliminować zbędne przerzuty materiałów. Równocześnie w szerokim zakresie stosowano prefabrykację sekcji dennych, burtowych oraz innych przestrzennych, łącznie 64¹⁶. Wszystko to spowodowało, że prototyp, któremu nadano nazwę *Marceli Nowotko*, spłynął z pochylni 15 listopada jeszcze tego samego roku. Statek w momencie wodowania był gotów w 64%, jednak jego ostateczne wykończenie z uwagi na techniczne skomplikowanie (napęd wysokoprężny dużej mocy, klimatyzacja) zajęło niemal rok. Przekazanie statku armatorowi (PLO) nastąpiło 31 października 1956 r., a 6 listopada na jednostce podniesiono biało-

-czerwoną banderę. Statek był gotowy po 21 miesiącach od momentu rozpoczęcia budowy.

„Dziesięciotysięczniki” typu B54, szybkie i nowoczesne, stanowiły miły krok w rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego, zwłaszcza w porównaniu z jego wcześniejszymi wytworami. Statki te doskonale sprawdziły się w toku eksploatacji na dalekich trasach i tak naprawdę pozwoliły na ekspansję polskiej żeglugi liniowej w początkach lat sześćdziesiątych, stając się nawet w pewnym sensie jej synonimem.

Podstawowe dane techniczne jednostki

Zaprezentowane poniżej podstawowe parametry techniczne drobnicowca typu B54 dotyczą jedynie jednostki prototypowej, a zostały zaczerpnięte z publikacji autorstwa Jerzego Pacześniaka oraz Stefana Czarneckiego zatytułowanej *M/s „Marceli Nowotko” na próbach* zamieszczonej w majowym numerze miesięcznika „Budownictwo Okrętowe” z roku 1957¹⁷.

14. Jerzy Pacześniak (1909-1990), później prof. Politechniki Gdańskiej, kierownik Katedry Statków Śródlądowych i Specjalnych.

15. H. Dehmel, *dz. cyt.*

16. H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska. Fakty i liczby*, Gdańsk 1968.

17. J. Pacześniak, S. Czarnecki, *M/s „Marceli Nowotko” na próbach*, „Budownictwo Okrętowe”, nr 5/1957.

Drobnicowce typu B54 powstały jako ochronnopokładowce otwarte¹⁸ z przeznaczeniem do transportu drobnicy, w tym również ciężkiej inwestycyjnej w relacjach między portami polskimi a portami Dalekiego Wschodu, włącznie z portami Chin. Jako napęd jednostek zastosowano silniki wysokoprężne, poruszające jedną śrubę napędową.

Prototyp powstał zgodnie z przepisami oraz pod nadzorem Morskiego Rejestru Statków ZSRR. (polska flota znajdowała się pod nadzorem tego towarzystwa w latach 1950-1956). Statek otrzymał klasę L*R 4/1 S, (z uwagi na fakt, że silnik wysokoprężny zbudowano wg zagranicznych [włoskich] przepisów), najwyższą z możliwych w MRS ZSRR, umożliwiającą żeglugę w łamanym lodzie.

Długość całkowita statku wynosiła 153,9 m, między pionami 141,6 m, zaś rejestrowa 146,5 m. Szerokość kadłuba na wręgach – 19,4 m. Wysokość kadłuba od stępki do poziomu pokładu głównego sięgała 9,5 m, a do poziomu pokładu ochronnego – 12,55 m. Średnie zanurzenie 8,29 m (wg innych źródeł – 8,6 m).

Nośność jednostki (DWT) wynosiła 10 468 t (metrycznych), choć w literaturze spotyka się także nieco inne dane –

10 273 t, 10 352 t bądź 10 400 t. To właśnie od wielkości przybliżonej nośności drobnicowca – 10 000 t, wzięła się popularna nazwa całej serii statków „dziesięciotysięczniki”.

Pojemność rejestrowa brutto – 6660 BRT, a pojemność netto – 3666 NRT.

Kadłub drobnicowca typu B54 posiadał praktycznie całkowicie spawaną konstrukcję, nitowanie zostało zastosowane jedynie przy górnym szwie pasa obłowego oraz mocnika pokładowego na pokładzie ochronnym.

Pokładniki i wręgi zamontowano w układzie poprzecznym. Odstęp między wręgami w rejonie śródkrećcia wynosił 770 mm. W części dziobowej grubość poszycia, wzmocnionego międzywręgami oraz wzdłużnikami burtowymi, sięgała 25 mm z uwagi na przystosowanie, zgodnie z warunkami posiadanej klasy, do pływania w lodzie łamanym. Stewa dziobowa o konstrukcji mieszanej, w części dolnej staliny odlew, a część górna spawana z blach stalowych. Stewa rufowa wykonana jako dwuczęściowy staliny odlew. Złącze obu części na śruby mocujące, wzmocnione szwem spawalniczym, zostało umieszczone poniżej piasty śruby napędowej.

Kadłub „dziesięciotysięcznika” został podzielony 8 poprzecznymi grodziami

wodoszczelnymi, dochodzącymi do poziomu pokładu głównego, na 9 przedziałów wodoszczelnych. Od dziubu w kierunku rufy były to: skrajnik dziobowy, ładownia I, ładownia II, ładownia III, zbiornik oleju jadalnego (wg niektórych źródeł stanowiący część ładowni III), maszynownia, ładownia IV, ładownia V oraz skrajnik rufowy.

W płaszczyźnie poziomej kadłub na całej długości podzielony był ciągłym międzypokładem, stanowiącym zarazem pokład główny i grodziowy. Kadłub od góry przykrywał pokład ochronny. Wspomniany międzypokład dzielił przestrzeń ładunkową jednostki na właściwe ładownie oraz międzypokładzie. W celu ułatwienia przeprowadzania operacji przeładunkowych ładownie oraz międzypokładzie zostały wykonane bez podpór pokładowych.

Pokład główny nie posiadał wzniosu i sklepienia, zaś pokład ochronny miał

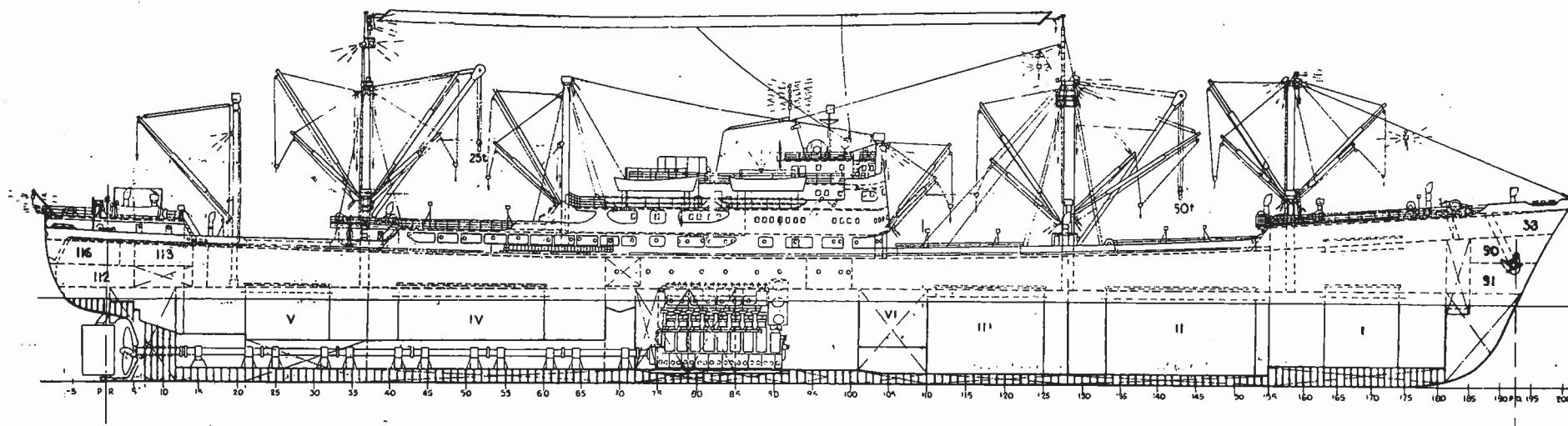
18. Ochronnopokładowce – to forma architektoniczna statku dwu lub więcej pokładowego, przeznaczonego do przewozu objętościowych ładunków drobnicowych, powstała w celu ominięcia przepisów pomiarowych. Przestrzeń między pokładem górnym (ochronnym) a leżącym poniżej głównym, nie była wliczana do pojemności ładowni. Ochronnopokładowce otwarte, przeznaczone do transportu drobnicy lekkiej, nie mogły się zanurzać głębiej niż do linii leżącej 50 mm poniżej pokładu głównego.

Z kolei *Hanoi* prezentował udoskonaloną wersję z nowymi masztami w kształcie odwróconej litery V.

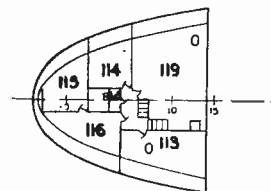
Fot. Janusz Uklejewski



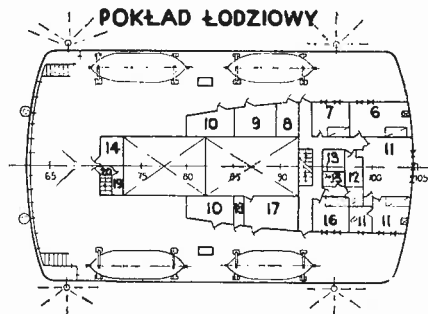
Drobnicowiec 10000 TDW m/s »Marceli Nowotko«



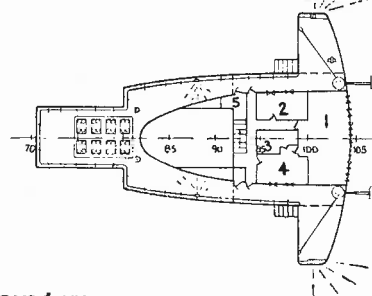
MIĘDZYPOKŁAD RUFOWY



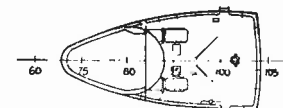
POKŁAD ŁODZIOWY



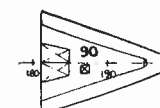
POKŁAD NAWIGACYJNY



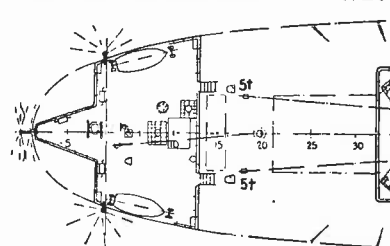
POKŁAD NAMIAROWY



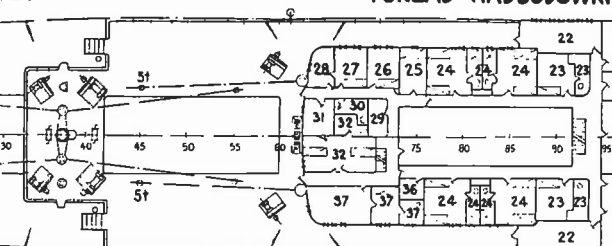
MIĘDZYPOKŁAD



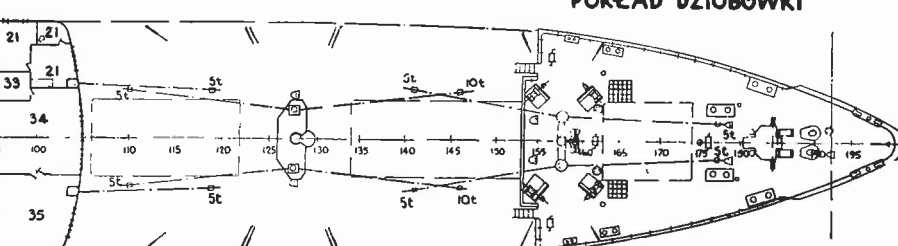
POKŁAD POKŁADÓWKI RUFOWEJ

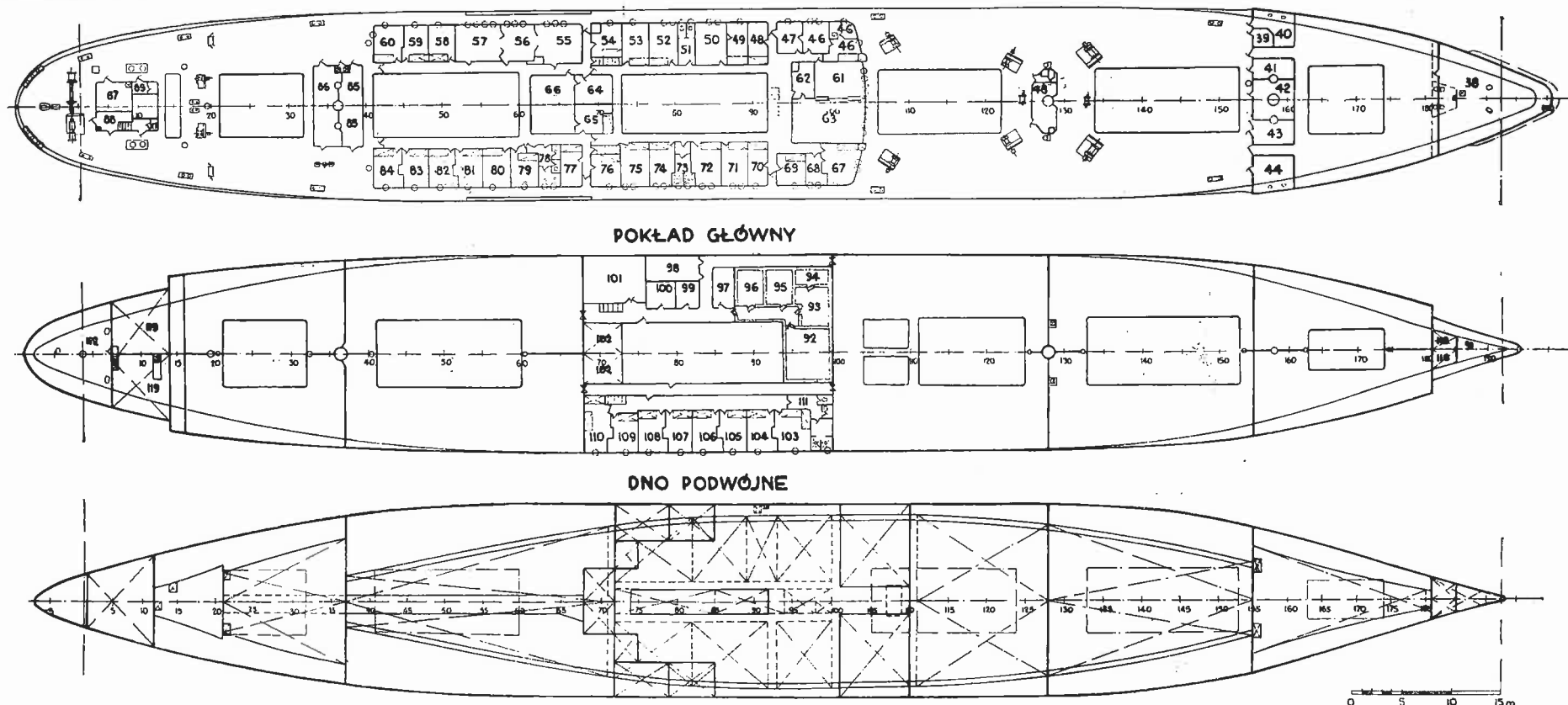


POKŁAD NADBUDÓWKI



POKŁAD DZIÓBÓWKI





PLAN OGÓLNY

Oznaczenia do planu ogólnego

- | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------|
| 1. Sterownia | 22. Werandy | 42. Skrzynie styczn. | 62. Pentra ofic. | 84. 2 chł. hotel. | 106. 2 motorz. |
| 2. Radiokabina | 23. Kab. 1 pas. i łącz. | 43. Sprz. bomu ciężk. | 63. Jad. ofic. | 85. Skrzynie styczn. | 107. 2 chłopców |
| 3. Radar | 24. Kab. 2 pas., natrysk | 44. Warszt. cies. | 64. Pentra zał. | 86. Centrala CO ₂ | 108. 2 mł. mar. |
| 4. Kabina nawigacyjna | 25. Asyst. ochmistrza | 45. Skrzynie styczn. | 65. Pom. kuch. | 87. Biuro pokład. | 109. 2 mł. mar. |
| 5. Akumulatory | 26. Lekarz | 46. I of. — sal. syp., | 66. Kuchnia | 88. Mag. bosm. | 110. 3 praktyk. |
| 6. Pilot | 27. Ochmistrz | ład. | 67. II mech. | 89. Umyw., WC | 111. Umyw., natrysk, |
| 7. Radiooficer | 28. Biuro ochm. | 47. Biuro pokład. | 68. Biuro masz. | 90. Mag. bosm. | WC |
| 8. Zyrokompas | 29. Mag. biel. | 48. Asyst. pokł. | 69. Asyst. masz. | 91. Mag. bosm. | 112. Masz. ster. |
| 9. Przetwornice | 30. WC i natrysk | 49. Syp. of. elektr. | 70. Asyst. masz. | 92. Chłodnia jarz. | 113. Ład. poczt. |
| 10. Termotanki | 31. Ambulatorium | 50. Biuro pok. dz. of. | 71. III mech. | 93. Chłodnia nabiał. | 114. Mag. bosm. |
| 11. Kapitan — syp. sal. | 32. Szpital i łącz. | el. | 72. IV mech. | 94. Chłodnia rybna | 115. Suszarnia |
| ład. | 33. Pentra pasaż. | 51. Umywalnia i WC | 73. Natrysk, umyw. | 95. Chłodnia mięsna | 116. Pralnia |
| 12. Mag. hotel. | 34. Jad. pasaż. | 52. II oficer | 74. Elektryk | 96. Chłodnia dla ład. | 117. Szyb tunel. |
| 13. Magazyn | 35. Salon pasaż. | 53. III oficer | 75. Asyst. elektr. | 97. Masz. chłodn. | 118. Mag. brudn. biel. |
| 14. Mag. sprz. łodz. | 36. Ład. pasaż. | 54. Asyst. elektr. | 76. Asyst. elektr. | 98. Mag. ziemn. | 119. Ład. specj. |
| 15. WC, natrysk, koryt. | 37. St. mech. — sal. syp. | 55. Jad. zał. pokł. | 77. Magazynier masz. | 99. Piwo | I Ład. nr 1 |
| 16. Asyst. radioofic. | ład. | 56. Jad. zał. masz. | 78. Umyw., natrysk. WC | 100. Mag. celny | II Ład. nr 2 |
| 17. Agregat awar. | 38. Mag. bosm. | 57. Światł. załogi | 79. Kucharz | 101. Prowiant | III Ład. nr 3 |
| 18. Akumulatory | 39. Lampiarnia | 58. 2 st. mar. | 80. Cieśla | 102. Woda do picia | IV Ład. nr 4 |
| 19. Centrala tel. | 40. Farbiarnia | 59. 2 st. mar. | 81. Stew. i mł. stew. | 103. 3 praktyk. | V Ład. nr 5 |
| 20. Klatka schod. | 41. Sprz. p-poż. | 60. Bosman | 82. Chł. hot. i mł. kuch. | 104. 2 motorz. | VI Zb, ład. plyn. |
| 21. Kab. speci. syp. | | 61. Palarnia of. | 83. 2 chł. hotel. | 105. 2 motorz. | |

Rys. „Budownictwo Okrętowe”



Jan Matejko na portretowym wręcz ujęciu ukazującym dobrze konstrukcję statku.

Fot. Mike Lennon

normalny wznios oraz normalne sklepienie. Oba pokłady, główny i ochrony, na całej długości były podparte wzdłużnikami pokładowymi.

Na pokładzie ochronnym jednostki osadzono dziobówkę (nadbudówkę dziobową), rozbudowaną czterokondygnacyjną pokładową (nadbudówkę) na śródokręciu oraz pokładową rufową. W dziobówce mieściły się magazyny ciecierski oraz bosmański, farbiarnia i lampiarnia, zaś środkową jej część stanowiło międzypokładzie ładowni I.

Na kondygnacjach nadbudówki rozmieszczone zostały pomieszczenia mieszkalne załogi, pomieszczenia ogólnego przeznaczenia oraz pomieszczenia służbowe, gospodarcze i magazyny. Pokład nadbudówki mieścił poza tym również pomieszczenia pasażerskie. W ich skład wchodziły 2 kabiny jednoosobowe z łazienką i toaletą, 4 kabiny dwuosobowe z natryskiem i toaletą oraz kompleks kabiny specjalnej (tzw. armatorskiej) składający się z salonu, sypialni i łazienki z toaletą. Do dyspozycji 12 pasażerów, bo taką liczbą miejsc pasażerskich dysponował pierwszy „dziesięcioletnik” pozostawały także dwie werandy na skrzydłach pokładu nadbudówki, jadalnia z pentrą, salon oraz specjalna łazienka.

Pomieszczenia mieszkalne załogi, które składały się z 2 kabin trzyosobowych, 12 kabin dwuosobowych, 21 kabin jednoosobowych oraz 3 kompleksów obejmujących salon, sypialnię i łazienkę z toaletą, dla kapitana, I oficera i starszego mechanika, znajdowały się w wydłużonej bryle pokładowki na pokładzie głów-

nym, ochronnym, nadbudówki oraz łodziowym. Standard pomieszczeń załogowych był relatywnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z wcześniejszymi typami jednostek budowanych przez polskie stocznie. Najlepszym tego dowodem było doprowadzenie do wszystkich pomieszczeń mieszkalnych sieci wodociągowej z zimną i ciepłą wodą.

W skład pomieszczeń ogólnego przeznaczenia wchodziły jadalnia załogi pokładowej, jadalnia załogi maszynowej oraz pentra załogowa, jadalnia oficerska z pentrą, kuchnia wraz z pomocnikiem kuchennym oraz świetlica.

Rozmieszczenie wszystkich pomieszczeń zarówno mieszkalnych, ogólnego przeznaczenia jak i służbowych było bardzo racjonalne, zapewniając optymalną drogę na stanowiska pracy.

W pokładowce rufowej znajdowało się biuro pokładowe i pomieszczenia magazynowe, zaś na znajdującym się poniżej międzypokładzie, pralnia i suszarnia, ładownia poczty oraz niewielka ładownia dla ładunków specjalnych.

Jednostki typu B54 dysponowały pięcioma ładowniami oraz małą ładownią do przewozu ładunków specjalnych na międzypokładzie rufowym poniżej pokładowki rufowej. Łączna pojemność wszystkich ładowni (wraz ze znajdującymi się nad nimi odpowiednimi międzypokładziami) mierzona w m³ ziarna wynosiła 18 016, zaś mierzona w m³ beli, odpowiednio 17 016, w tym ładownia dla ładunków specjalnych odpowiednio 120/108 m³.

W części ładowni III, przylegającej do przedziału maszynowni, został zabu-

dowany dwudzielny zbiornik do transportu ładunków płynnych o pojemności 1040 m³, zabezpieczony 2 olejoszczelnymi pokrywami. Wymiary zamykanych pokrywami luków wspomnianych zbiorników pozwalały również na ich wykorzystywanie w charakterze dodatkowych ładowni do transportu ładunków suchych w przypadku braku odpowiednich ładunków płynnych.

Dostęp do ładowni umożliwiały luki ładunkowe. Na „dziesięcioletnicach” szerokość wszystkich luków była jednakowa i wynosiła 6,5 m, zaś różniły się one swą długością w zależności od wielkości „obsługiwanej” ładowni. Długość luków ładowni II i IV wynosiła 14,4 m, zaś ładowni I – 6,9 m, II – 10 m, a V – 8,1 m. duże wymiary luków ładunkowych pozwalały na transport wielkogabarytowej (jak na owe czasy) drobnicy o charakterze inwestycyjnym. Luki ładunkowe na prototypowym *Marceli Nowotko* zamykane były jeszcze w sposób „konwencjonalny” – za pomocą uszczelnianych brezentem desek ułożonych na szersztokach (rozpornicach), ustawionych w poprzek kadłuba statku. W dalszych jednostkach serii, począwszy od zmodyfikowanego typu B54/III zastąpiono je pokrywami systemu McGregor.

W ładowniach jednostek, wbudowano w płaszczyźnie symetrii kadłuba, częściowe grodzie wzdłużne, umożliwiające przewóz ładunków sypkich.

Dla ułatwienia prac przeładunkowych w nieuzbrojonych lub słabo uzbrojonych technicznie portach, a takich przecież pod ponad pół wiekiem nie brakowało na Dalekim Wschodzie, re-

gionie, który miały obsługiwać statki typu B54, jednostki zostały wyposażone we własne pokładowe urządzenia ładunkowe. Te składały się z 14 bomów 5-tonowych, 2 bomów 10-tonowych oraz po jednym bomie ciężkim 50 t przy ładowni II, bomie ciężkim 25 t przy ładowni IV oraz bomie 1,5 t. Pracę bomów umożliwiały, napędzane silnikami elektrycznymi, windy ładunkowe. Na pokładzie zamontowano 14 wind 5/3 t oraz po 2 windy 10 t i 1,5 t. Windy ładunkowe umożliwiały podnoszenie ładunków z prędkością rzędu 18/30 m na minutę.

Drobnicowce wyposażone były w pojedynczy ster typu Simplex o spawanej konstrukcji. Powierzchnia płetwy steru wynosiła około 17,5 m². Pracę steru zapewniała importowana z Wielkiej Brytanii czterocylindrowa maszynka sterowa o napędzie elektryczno-hydraulicznym, składająca się z 23 zespołów pompy i silnika elektrycznego. Na dalszych statkach serii zastała ona zastąpiona przez analogiczne urządzenie produkowane przez Zakłady „Hydroster” w Gdańsku. Pomieszczenie maszynki sterowej znajdowało się na rufie poniżej poziomu międzypokładzia rufowego. Maszynka sterowa była kierowana z nadajnika wyposażonego we wskaźnik położenia steru, umieszczonego na pomoście nawigacyjnym.

„Dziesięciotysięcznik” był wyposażony w niezbędne urządzenia kotwiczne na dziobie i rufie. Na dziobie znajdowały się 2 kotwice (lewej i prawej burty),

każda o wadze 4 ton z łańcuchem kotwicznym o kalibrze 67 mm, a na rufie pojedyncza kotwica o ciężarze 1,75 tony.

Statki posiadały instalację wodociągową z wodą słodką i morską, instalację wentylacyjno-grzewczą z wykorzystaniem systemu termo tanków, instalację przeciwpożarową CO₂ ze stacją wykrywania dymu, instalację sztucznej wentylacji ładowni i międzypokładów oraz instalację chłodniczą obejmującą 6 prowinantowych komór chłodniczych.

Drobnicowce typu B54 były pierwszymi statkami tej wielkości, budowanymi w polskich stocznicach w których w charakterze napędu głównego zdecydowano się zastosować morskie silniki wysokoprężne dużej mocy. Z uwagi na brak krajowych diesli o odpowiedniej mocy wybrano włoski silnik wysokoprężny FIAT Stabilimento Grandi Motori 688D, którego cena mieściła w granicach 800 tys. ówczesnych dolarów.

Nominalna moc silnika sięgała 8000 KM przy 125 obrotach śruby na minutę z możliwością czasowego przeforsowania do 8800 KM na okres do 1 godz. Był to 8 cylindrowy pionowy silnik dwusuwowy, bezpośrednio nawrotny, dwustronnego działania z bezpośrednim wtryskiem paliwa.

Średnica cylindrów mierzyła 680 mm, a skok tłok 1200 mm. Cylindry i głowice chłodzone były słodką wodą, a tłoki oliwą pod ciśnieniem, pobieraną z obiegu smarowniczego silnika.

W kolejnych wersjach drobnicowców typu B54 montowano zgodnie z aktual-

nyimi możliwościami stoczni bądź wymogami armatorów, również inne typy silników wysokoprężnych

Cały wał napędowy miał łączną długość 42 m, w tym wał pośredni, podzielony na 6 odcinków. Każdy z tych odcinków był podparty na 2 łożyskach nośnych. Wał śrubowy, zakończony śrubą napędową systemu Karman-Traffa o czterech skrzydłach i średnicy 5250 mm, posiadał brązową kossulkę. Ten odcinek wału był osadzony w żeliwnej pochwie wału, wyposażonej w brązowe tuleje z wkładkami z drewna gwajakowego.

Maksymalna prędkość *Marcelego Nowotki* na wodach Zatoki Gdańskiej w czasie prób pod balastem wahała się w przedziale 18,13–18,43 węzła, a z ładunkiem odpowiednio 17,15–18,7 węzła. W różnych źródłach prędkość statku określana była najczęściej jako 17, 17,5 lub nawet 17,9 węzła, choć z drugiej strony inne mówiły jedynie o 16 węzłach. Zasięg pływania określany był zgodnie na 20 000 Mm, a jego osiągnięcie umożliwiały zbiorniki paliwa pozwalające na zabranie maksymalnie nawet 1004 ton.

W maszynowni statku umieszczono niezbędne urządzenia pomocnicze układu napędowego, w tym między innymi 2 sprężarki powietrza rozruchowego o wydajności 300 m³ i ciśnieniu roboczym 30 atm. wraz z 2 zbiornikami o pojemności 10 m³ każdy, pompy wody chłodzącej silnik główny i obiegu oleju smarowniczego, obie o wydajności 400

Pierwszym zagranicznym odbiorcą jednostek typu B54 był ówczesny Związek Radziecki, na fotografii *Partizan Boniwur*.

Fot. Mike Lennon



m³/godz. oraz pompę transportową paliwa o wydajności 90 m³/godz.

Jednostka posiadała 5 zaworów kingstonowych, w tym 3 na lewej burcie, a 2 na prawej. Zawory lewej burty obsługiwały pompę balastową o wydajności 160 m³/godz., pompę instalacji p-pożarowej o wydajności 120 m³/godz. oraz pompę wody chłodzącej, natomiast zawory prawej burty pompy wody chłodzącej i do agregatów prądotwórczych.

Z wyposażenia maszynowni warto wspomnieć jeszcze o 8-tonowej suwnicy, umożliwiającej wykonywanie prac przy silniku głównym oraz 3-tonowy ruchomy wózek do prac przy agregatach prądotwórczych.

Niezbędną do eksploatacji statku pary dostarczał kocioł pomocniczy typu Clarkson, umieszczony na pokładzie nadbudówki. Kocioł ogrzewany był paliwem dieslowskim lub gazami wdechowymi głównej jednostki napędowej. Łączna wydajność kotła 2000 kG/godz. przy ciśnieniu roboczym 7 atm. Wyprodukowaną parę stosowano w termo tankach, do podgrzewania wody sanitarnej, oleju i paliwa, a także czyszczenia zbiorników ładunków płynnych i podgrzewania ich zawartości. Kocioł pomocniczy typu Clarkson wyposażony był w 2 pompy zasilające Simplex wraz z niezbędnymi filtrami.

Energię elektryczną – prąd stały o napięciu 230 V, dla potrzeb oświetlenia i wszystkich pozostałych odbiorników pokładowych dostarczały 3 ze-

społy prądotwórcze, każdy o mocy 240 kW, składające się z silnika wysokoprężnego i prądnicy, ulokowane w przedziale maszynowni. Awaryjny zespół prądotwórczy o mocy 15 kW, składający się z diesla, prądnicy oraz sprężarki, umieszczony został w pomieszczeniu nadbudówki na pokładzie łodziowym.

Każdy z 3 głównych zespołów prądotwórczych, składał się z silnika wysokoprężnego, czterosuwowego 8-cylindrowego, pojedynczego działania o mocy 300 KM przy 500 obrotach na minutę oraz prądnicy samowzbudnej szeregowo-bocznikowej w krytej obudowie.

Wszystkie 3 prądnice pracowały na jeden układ szyn zbiorczych. Rozdział wytworzonej energii elektrycznej dokonywano za pomocą głównej tablicy rozdzielczej oraz skrzynek rozdzielczych grupowych i końcowych.

Sieć elektryczna, w zależności od potrzeb, wykonana była z kabli okrętowych typu KOGUA-750 i KOG-250V, dzieliła się na sieć odbiorników oświetlenia, sieć awaryjną oraz sieć łączności i sygnalizacji urządzeń nawigacyjnych i urządzeń radio-komunikacyjnych. Statek dysponował również siecią oświetlenia awaryjnego, której źródłem zasilania była bateria akumulatorów o napięciu 24 V, umieszczona na pokładzie nawigacyjnym nadbudówki. Istniała także możliwość zasilania sieci pokładowej drobnicowca w porcie energią elektryczną z lądu.

Marceli Nowotko został wyposażony w dostępne wówczas (polskie!) urządzenia radiokomunikacyjne i nawigacyjne. Jednostka dysponowała nadajnikami radiowymi o mocy 250 W, pracującymi w paśmie fal krótkich i średnich wraz z odpowiednimi odbiornikami. Posiadała radar nawigacyjny, echosondę z zapisem graficznym, żyrokompas z repetytorami, żyropilot z kursografem oraz log elektryczny.

Załoga prototypowego „dziesięcioletnika” liczyła 47 marynarzy i oficerów. W dalszych jednostkach kolejnych modyfikacji typu B54, liczebność załogi ulegała zmianom, zwłaszcza na statkach wersji eksportowych, przy czym z reguły najliczniejsze były na drobnicowcach budowanych dla Związku Radzieckiego.

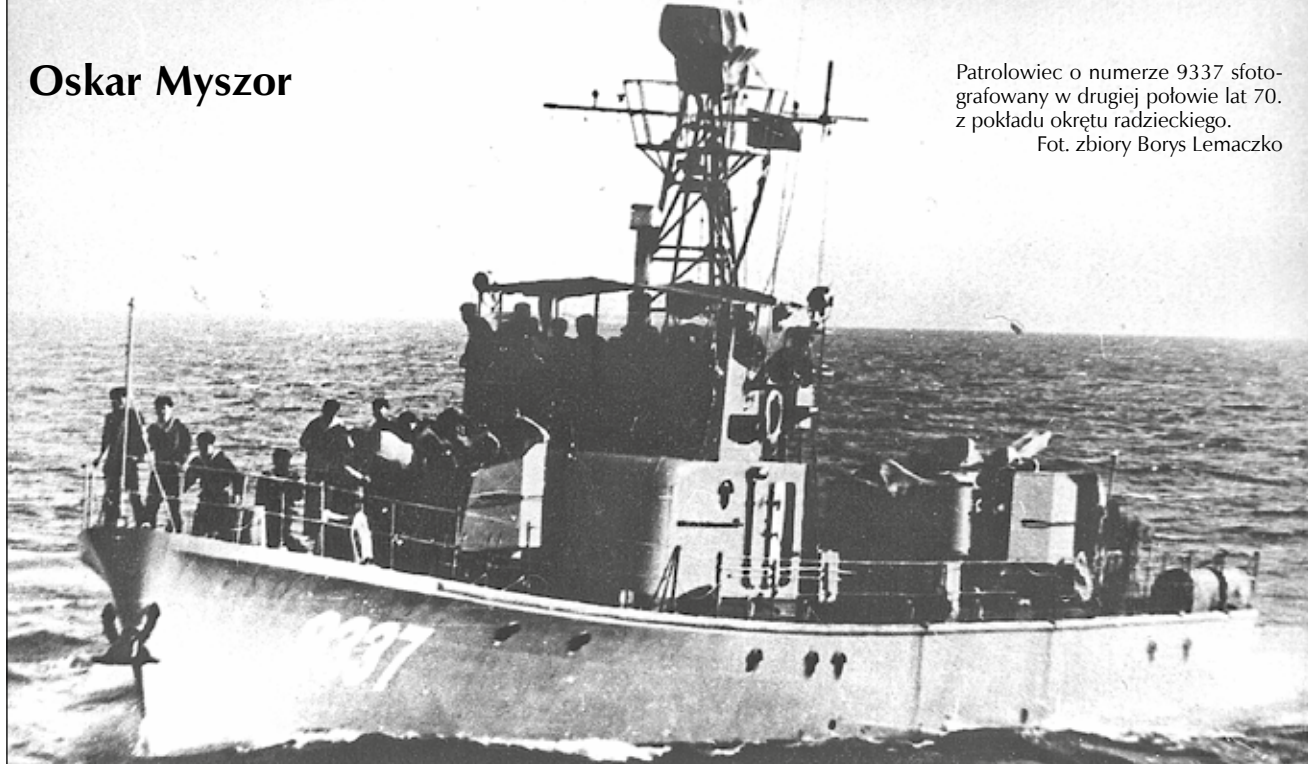
Bezpieczeństwo załogi sytuacjach awaryjnych zapewniały 4 drewniane łodzie ratunkowe, każda dysponująca 36 miejscami. Dwie łodzie posiadały napęd motorowy, zaś pozostałe dwie były żaglowo-wiosłowe. Łodzie były rozmieszczone parami, na lewej i prawej burcie pokładu łodziowego nadbudówki. Winda łodziowa o napędzie elektrycznym pozwalały na jednoczesne opuszczanie obu łodzi każdej burty, jednak ich podnoszenie odbywało się już pojedynczo.

Warianty rozwojowe typu B54 oraz typ B454, jak również losy wszystkich statków obu typów, zostaną opisane w kolejnym numerze.

Szwajcaria była jedynym państwem kapitalistycznym, które zakupiło jednostki typu B54, na fotografii Rhone.

Fot. Gustaw Söderker





Eksportowy szlagier Mao Zedonga *Chińskie patrolowce typu 062 (Shanghai I-III, Haizhui)*

Geneza

U progu lat 50. jedną z głównych bolączek marynarki wojennej Chińskiej Republiki Ludowej (Zhōngguó Rénmín Jiěfàngjūn Hǎijūn) był niedobór niewielkich jednostek, zdolnych do patrolowania długiej linii brzegowej, a zarazem na tyle szybkich i silnie uzbrojonych, aby mieć szansę na wygraną (lub udaną ucieczkę) w starciu z okrętami nacjonalistów (tajwańskimi).

Na początku nie było żadnej koordynacji w projektowaniu optymalnego okrętu. Poszczególne stocznie prowadziły budowę lokalnie opracowanych typów, bądź to rodzimej proweniencji, bądź też opartych na projektach radzieckich. Większość okazywała się niewypałem. Na uwagę zasługuje typ 055A (znany na Zachodzie jako „Swatow”), opracowany w stoczni Qīngdǎo,

a oparty na kadłubie radzieckiego kutra torpedowego projektu 183 „Bolszewik”. Okazał się konstrukcją udaną, ale jednak niedostateczną pod względem rozmiarów¹.

Poprzednikiem typu 062 był projekt 0109, opracowany dla Floty Wschodniej (Dōnghǎi Jiānduì)². Budowę prototypu zlecono zakładowi nr 4805 w Szanghaju. Budowę rozpoczęto w październiku 1958, 6 grudnia 1959 przeprowadzono wodowanie, a w kwietniu 1960 okręt (noszący numer burtowy 570) wcielono do floty. Do 1962 roku zbudowano jeszcze dziewięć jednostek, opatrzonych numerami 571-579. Projekt 0109 zaadaptowano także na potrzeby Floty Południowej (Nánhǎi Jiānduì). W latach 1958-1963 w Huángpǔ zbudowano

trzy okręty zmodyfikowanego projektu, oznaczonego numerem 0110.

W lutym 1959 Wydział Remontów i Budownictwa Okrętowego przy dowództwie MW ChRL rozpoczął prace przy projekcie patrolowca 100-tonowego, opartym na wspomnianych projektach 0109 i 0110, a także (pod względem zastosowanych rozwiązań) 055A, jak również innych projektach, nadesłanych na konkurs. Po zamknięciu przygotowań, w maju 1960 stoczni w Dalianie zlecono budowę prototypu, który ukończono w listopadzie 1962 roku. Jednak

1. W latach 60. część okrętów typu 055A przekazano KRL-D i DRW, a w latach 80. cztery Gwinei-Bissau oraz dwa Gwinei Równikowej.

2. MW ChRL dzieli się na trzy floty: Północną na M. Żółtym, Wschodnią na M. Wschodniochińskim oraz Południową na M. Południowochińskim.

Projekt	Swatow	0109	Shanghai I		
	055A		0111	0111A, N	0111B
Liczba	75	10	2	28	16
Wyporność	60/80 t	111 t	115/121 t	113/115 t	
Wymiary	25,1×6×1,8 m	35,7×5,2×3,15 m	38,78×5,35×1,7 m		
Napęd	2× 3D12 2× M50-F4	4× M50-F3		4× L12-180A	2× L12-180A 2× ekonom.
Moc maszyn	3020 KM	4800 KM			3000 KM
Prędkość maks.	28 w.	32 w.	28 w.	30 w.	ok. 25 w.
Uzbrojenie	2×II 37 mm 2×II 14,5 mm 2 zbg	1×II 57 mm 1×II 37 mm 1×I 12,7 mm 2 wt 457 mm	1×II 57 mm	2×II 37 mm, 2×II 25 mm 2× 75 mm, moździerz 82 mm	
Załoga	17	36	b.d.	36-40	



Okręt typu 0111C o numerze 3-613 w latach 60.

Fot. zbiory Jürg Meister

dopiero trzeci prototyp okazał się na tyle udany, że projekt (0111A) ostatecznie zaakceptowano, formalnie określając go jako „okręt ochrony wybrzeża typu 062” (numer od roku budowy pierwszego okrętu)³.

Projekt 0111A (typ 062A, Shanghai I)

Okręty typu 062 miały stalowy kadłub pokryty drewnianym, gładkim pokładem o lekkim wzniosie w stronę dziobu. Pośrodku umieszczono niewielką nadbudówkę (również stalową) z otwartym pomostem, za którą umocowano prosty maszt kratownicowy. Napęd zapewniały cztery silniki diesla L12-180A (będące kopią udanego radzieckiego modelu M50-F4) o łącznej mocy 4800 KM. Pozwalało to na rozwinięcie prędkości maksymalnej ok. 30 w. Zasięg wynosił (zależnie od wariantu) 700-750 Mm przy prędkości 16-17 w. Zasilanie zapewniała prądnica spalinowa o mocy 39 kW. Wszelkie możliwe urządzenia techniczne dublowano mechanizmami możliwymi do poruszania ręcznego. Z tego powodu typ 062 zyskał sobie opinię niezawodnego, a ostatecznie łatwego do naprawy. Projekt 0111A dysponował minimalnym wyposażeniem radioelektronicznym, w postaci prostej radiostacji nadawczo-odbiorczej.

Uzbrojenie składało się z dwóch podwójnych dział 37 mm typu 61⁴ (na dziobie i rufie) oraz dwóch podwójnych działek plot. 25 mm typu 61⁵, ustawionych obok siebie za nadbudówką, dwóch działek bezodrzutowych 75 mm typu 56, oraz moździerz 82 mm (który miał służyć wystrzeliwaniu pocisków oświetlających). Możliwe było zabranie min morskich (w liczbie 8-10 sztuk).

Mimo niewielkich rozmiarów, okręty wykazywały się dobrą dzielnością morską,

statecznością i zwrotnością. Natomiast warunki bytowe załogi były prymitywne i spartańskie. Każdy członek załogi dysponował koją o powierzchni ledwie 2 m². Nie przewidziano miejsca na rzeczy osobiste; urządzeń klimatyzacyjnych, ani izolacji akustycznej przed hałasem generowanym przez silniki. Zapas wody wynosił zaledwie 5 ton. Rolę toalety spełniała składana drewniana „szafa”, którą można było rozstawić – w miarę potrzeby – na rufie.

Oprócz 3 prototypów, w ramach budowy seryjnej w Dalianie wyprodukowano 14 okrętów (w latach 1963-1965). Potem jeszcze 4 okręty zbudowano w 1971 roku.

Projekt 0111N

Na potrzeby Floty Południowej opracowano modyfikację projektu 0111A, przeznaczoną do działania w ciepłym klimacie. W związku z tym zrezygnowano z ogrzewania (uwzględnionego w projekcie 0111A), jednak nie zainstalowano w zamian klimatyzacji. Program budowy proj. 0111N objął 13 jednostek, i został przeprowadzony w stoczni Huángpǔ.

Projekt 0111B

Oparcie napędu na silnikach dużej mocy zapewniało okrętom wysoką prędkość maksymalną, ale zarazem podrażało bieżącą eksploatację. W związku z tym opracowano kolejną modyfikację, w której dwa z silników zastąpiono słabszymi, o mocy 300 KM, które miały służyć pływaniu ekonomicznemu. Według projektu 0111B zbudowano w Dalianie (w 1965) 16 okrętów, z których po sześć trafiło do Floty Północnej (Běihǎi Jiānduì) i Południowej, a cztery do Wschodniej.

Projekt 0111C (062C, Shanghai II)

Najliczniejszym i najbardziej znanym projektem z „rodziny” typu 062 był 0111C, na Zachodzie znany – dla odróżnienia od poprzednika – jako „Shanghai II”. Podstawowa różnica względem typu 062A polegała na zastosowaniu konfiguracji zespołu napędowego takiej jak w 0111B, ale z dwoma silnikami marszowymi L12-180Z (kopia radzieckiego 12D6) roz-

wijającymi moc 910 KM każdy.

Podstawowe uzbrojenie artyleryjskie pozostało bez zmian, natomiast zrezygnowano z dział bezodrzutowych i moździerza, w zamian instalując bardziej praktyczny reflektor. Niewielkim zmianom uległo uzbrojenie podwodne - na rufie zainstalowano 2 rzutnie dla 8 grawitacyjnych bomb głębinowych (co jednak nie czyniło z okrętu ścigacza o.p. – typ 062 nie dysponował żadnymi środkami wykrywania zanurzonych okrętów podwodnych) lub w zamian 6 min morskich. Nowością było także wprowadzenie radaru (typ 753, w późniejszych seriach zastąpiony nowszym typem 756). Antenę stacji radiolokacyjnej zamontowano na maszcie kratownicowym.

Okręty tej wersji budowano w następujących stoczniach: w latach 1965-1975 w Dalianie 153 sztuki oraz w Huángpǔ 23 (z tego 40 bezpośrednio na eksport), a w latach 1975-1983 w Wúzhōu 40 sztuk. Ogółem daje to liczbę 216 jednostek, przy 400 ogółem zbudowanych w wariantach od A do F. Typ 062C rozdzielono pomiędzy floty mniej więcej po równo, przy czym najmniej otrzymała Flota Południowa (ok. 25%), zaś Północna i Wschodnia po 35-40%.

Projekt 0111D (0111D-I oraz 0111D-II lub 0111DM)

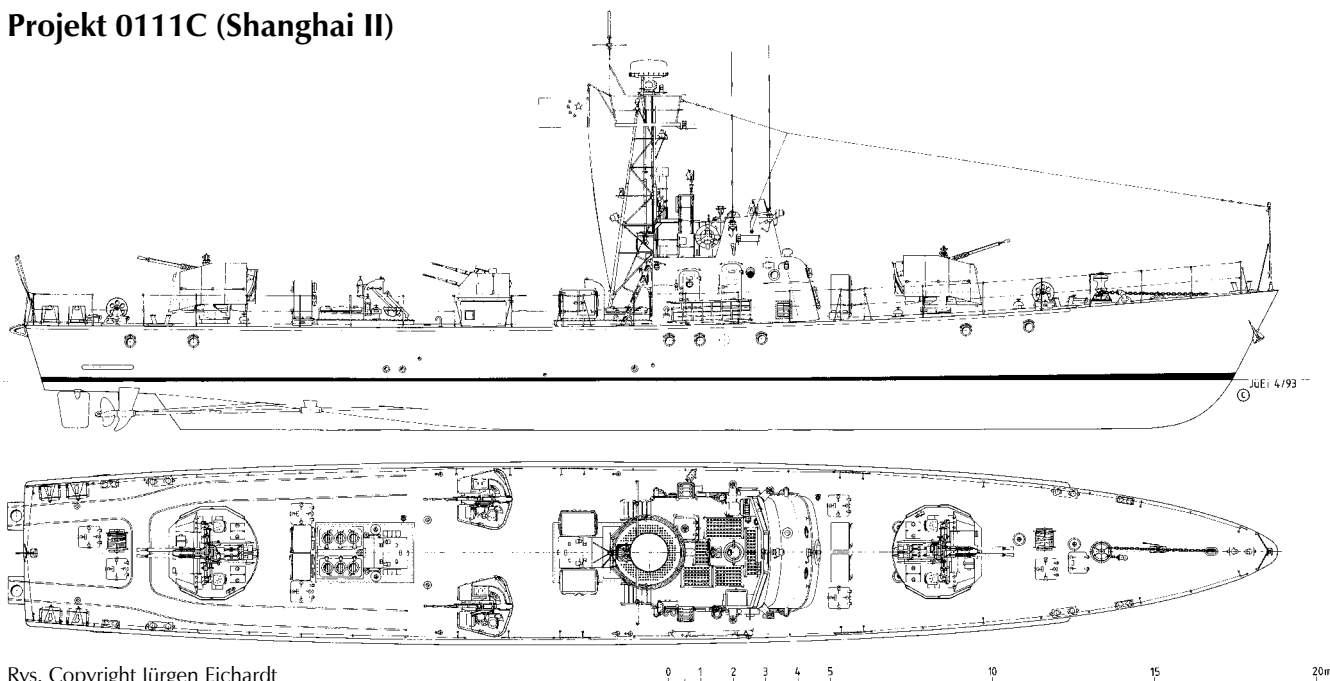
Warianty z mocniejszym silnikiem marszowym. W Dalianie zbudowano (w latach 1962-1968) 59 okrętów wa-

3. Trzy prototypy zostały później przekazane do Północnego Wietnamu, i utracone w trakcie tamtejszej wojny.

4. Długość lufy 63 kalibrów, kąt podniesienia -10°/+85°, szybkostrzelność ok. 340 strz./min., zasięg 4500 m.

5. Długość lufy 60 kalibrów, kąt podniesienia -10°/+85°, szybkostrzelność ok. 850 strz./min., zasięg 2700 m

Projekt 0111C (Shanghai II)



Rys. Copyright Jürgen Eichardt

riantu 0111D-I (wszystkie dla Floty Wschodniej), a następnie (1965-1969) 26 wariantu 0111D-II (22 dla Floty Północnej i 4 dla Południowej).

Projekt 0111R

W latach 60. na trzech okrętach typu 0111C testowano silniki benzynowe dla planowanego wariantu R. Ostatecznie jednak nie podjęto jego budowy, preferując pozostanie przy sprawdzonej siłowni opartej o silniki wysokoprężne.

Projekt 0111S

Oczywista słabością typu 062 był wspomniany już brak urządzeń do wykrywania zanurzonych okrętów podwodnych. W związku z tym w 1970 roku przystąpiono do opracowania wariantu ścigacza o.p., wyposażonego w sonar i silniejsze uzbrojenie ZOP. Typ 0111S otrzymał kadłubowy sonar ak-

tywny, wysokiej częstotliwości MG-11 (radziecki) oraz dwie wyrzutnie rakietowych bomb głębinowych typu 62 (kopia radz. RBU-1200). kal. 250 mm. Na Zachodzie ów wariant określono jako typ „Shanghai III”.

W 1972 roku w Dalianie zwodowano 2 prototypy (weszły następnie w skład Floty Północnej), a potem w 1975 roku zbudowano 25 okrętów w serii (0111S-II), z których 8 pozostało na północy, a 17 trafiło do Floty Wschodniej.

Trałowce typu „Fushun”

Na bazie projektu 0111C w latach 70. XX w. opracowano wariant trałowca, na Zachodzie znany jako „Fushun”. Adaptacja do tego zadania ograniczyła się do niezbędnego minimum: zrezygnowano z działek położonych za nadbudówką, dzięki czemu zyskano obszerny (jak na wielkość okrętu) pokład roboczy na ru-

fie. Umieszczono tam skromne wyposażenie trałowe, zasadniczo ograniczone do prostego trału kontaktowego. Łącznie powstało 20 okrętów w tym wariantcie.

Projekty 0111E i 0111F

W latach 80. w stoczni Guǎngxī Guǐjiāng w Wúzhōu wykonano dwa specjalne zamówienia. Były to: w 1983 roku dwa okręty projektu 0111E dla policji w Shenzhen (Shēnzhèn Wǔjīng), a rok później sześć jednostek projektu 0111F zbudowano dla straży celnej prowincji Kwangtung (Guǎngdōng Hǎigūn). Projekt 0111F jest dodatkowo wyposażony w lekki dźwig oraz małą motorówkę.

Projekt 062-I i 062-IG

Po zakończeniu seryjnej produkcji typu 062 (0111C) na początku lat 80. podjęto prace nad odświeżeniem projektu. Jako wzór przyjęto wariant ścigacza okrętów podwodnych (0111S), na którego podstawie opracowano projekt 062-I, na Zachodzie znany jako „Haizhui” lub (rzadziej, i nie do końca poprawnie) „Shanghai III”. Produkcją typu zajęła się stocznia Guǎngxī Guǐjiāng. W 1985 zwodowano prototyp, a rok później ruszyła właściwa produkcja.

Typ 062-I został nieznacznie wydłużony (wobec 062C), powiększeniu uległa także nadbudówka – co poprawiło warunki pracy i bytowe na okręcie. Zwiększono wymiary pomieszczenia mieszkalnego, zainstalowano klimatyzację oraz zwiększono zbiornik słodkiej wody. Tak więc choć warunki na tych niewielkich jednostkach nadal trudno uznać za

Projekt	Shanghai II			Fushun
	0111C	0111D	0111E	
Liczba	216	85	2	20
Wyporność	122,5/136 t	ok. 130 t		ok. 125 t
Wymiary	38,78×5,4×1,7 m			
Napęd	2× L12-180A 2× L12-180Z	4× L12-180	4× L12-180A	2× L12-180A 2× L12-180Z
Moc maszyn	4400 KM	5000 KM	4800 KM	4400 KM
Prędkość maks.	28,5 w.	30 w.	31 w.	28,5 w.
Uzbrojenie	2×II 37 mm 2×II 25 mm		2×II 25 mm 2×II 14,5 mm	1×II 37 mm
Wyposażenie elektroniczne	radar typ 753/756			radar
Załoga	25			ok. 30

Projekt	Shanghai II		Shanghai III	Haizhui	
	rum. VS	rum. VP	0111S	062-I	062-IG
Liczba	4	17	27	ok. 10	ok. 70
Wyporność	123/135 t		128 t	149 t	150/170 t
Wymiary	38,8×5,4×1,55 m		41,1×5,3×1,8 m		
Napęd	2× M50-F4 2× 12D6		4× L12-180A		
Moc maszyn	4220 KM		4800 KM		
Prędkość maks.	28,5 w.		31 w.	29 w.	
Uzbrojenie	2×II 30 mm 2×II 14,5 mm 2×V RBU-1200 2 zbg	1×I 57 mm 1×II 37 mm	2×II 37 mm 2×II 25 mm 2×V zbg typ 56	2×II 37 mm 2×II 25 mm 2×II 14,5 mm	
Wyposażenie elektroniczne	radar Don-1 sonar	radar Don-1	radar, sonar	radar typ 756	radar Anritsu 726UA sonar
Załoga	34-35		34	46	

komfortowe, to jednak uległy wyraźnej poprawie jeśli porównać je z wcześniejszymi wariantami.

W miejsce dotychczas stosowanego masztu kratownicowego zainstalowano nowy, mniejszy, ale pełniejszy. Oczywiście zarówno przedłużenie jednostki, jak i powiększenie nadbudówki, musiały się odbić na wyporności, która odpowiednio wzrosła. Choć stateczność i dzielność morską typu 062 uznawano za zadowalające, to jednak podjęto decyzję o dodatkowym montażu stępek przeciwyprzechyłowych.

SŁUŻBA

Chińska Republika Ludowa

Niestety, brak dokładnych informacji pozwalających opisać losy poszczególnych okrętów typu 062 wchodzących

w skład MW ChRL. Można jedynie pokusić się o kilka zdań dotyczących numeracji nadawanej różnym klasom okrętów.

W pierwszej połowie lat 60. „szanghaje” nosiły jeszcze numery trzycyfrowe. Według jednego źródła niektóre z okrętów miały nawet nazwy własne⁶. Nie później niż w połowie dekad dla okrętów tej wielkości wprowadzono schemat #-###, przy czym na wszystkich znanych zdjęciach typu 062 tego okresu pierwszą cyfrą jest „3” (serie 3-5## i 3-6##). W 1974 r. ponownie zmieniono numerację, zarazem eliminując łączniki z napisu. Dla małych okrętów wprowadzono wówczas numerację czterocyfrową. Co ciekawe, prawie wszystkie „liniowe” okręty typu 062C otrzymały numer wg schematu #3##,

tnz. z „3” jako liczbą setek⁷. Możliwe, że zmianę przeprowadzono po prostu poprzez przestawienie cyfry, tzn. np. 3-631 stał się 6331. Poza tym znane są jednostki o numeracji w seriach 31##, 32## i 44##. Obecnie w służbie MW pozostaje prawdopodobnie ok. 30-35 okrętów typu 062C, a pozostałe zostały wycofane, lub przekazane do licznych służb policyjnych lub cywilnych⁸.

Najnowsze chińskie okręty typu „Haizhui” (062-IG) noszą numery czterocyfrowe w seriach 11## do 13##, przy

6. Np. *Yángzhōu, Quánzhōu, Lúzhōu, Gūnzhōu, Jīnzhōu, Tàizhōu* oraz *Chángzhōu*.

7. Znane są serie 13##-43## oraz 63##-93## (seria 53## jest hipotetyczna i niepotwierdzona).

8. Straż celna (*Hǎiguān*), policja morska (*Hǎigōng*), straż graniczna (*Gōngbiān*), straż ochrony wybrzeża (*Hǎijīng*), urzędy morskie (*Hǎishìjū*) oraz obrona graniczna (*Biānjiān*).

Kolejne ujęcie jednostki chińskiej, tym razem w wersji 062-1. Na fotografii 1239 – flagowy okręt 3. dyonu 26. eskadry patrolowców Floty Wschodniej.

Fot. Internet



czym druga cyfra oznacza flotę. We Flocie Północnej służy przynajmniej 7 okrętów o numerach 1101-1107. Najwięcej jednostek (32 sztuki) znajduje się we Flocie Wschodniej, w ramach trzech eskadr, każda po 2-3 dywizjony (po 4 okręty). W 21. eskadrze patrolowców (Hùwèitíng 21-dàduì) służą okręty 1201-1208, w 26. eskadrze 1231-1242, a w 29. eskadrze 1271-1282. Wreszcie we Flocie Południowej znajduje się przynajmniej 9 jednostek (znane numery 1301-1305, 1311-1313 i 1348).

EKSPORT

Ogółem zagranicę przekazano lub sprzedano 100-107 okrętów typu 062A/C oraz 14 typu 062-I (łącznie 111-118 okrętów). Wśród odbiorców było 16-17 państw, z tego większość (7-8) z Afryki Subsaharyjskiej, 6 z Azji oraz po 2 z Północnej Afryki i Europy. Co ciekawe, nabywcy wariantów 062-I w większości byli wcześniej użytkownikami 062C.

Okręty wyeksportowane w latach 80. nosiły tymczasowe numery burtowe wg schematu E ###⁹.

Albania

Albańska marynarka wojenna otrzymała sześć okrętów typu 062C w połowie lat 70. (cztery w 1974 i dwa w 1975). Według zachodnich roczników, otrzymały one początkowo numery burtowe 101-106, na początku lat 80. zmienione na 541-546. Jednak na zdjęciu wykonanym prawdopodobnie na przełomie lat 70. i 80. widać okręt z numerem 550 (być może zatem prawidłowy zestaw to 540-542 i 550-552). Na początku lat 90. okręty otrzymały nowe numery, według podzia-



Dwa albańskie okręty typu 062C w bazie Pashaliman, prawdopodobnie przełom lat 70. i 80. Ciekawe, że pełniący wartę marynarz nie posiada magazynku w karabinie. Fot. Albmilitary.com

łu na dywizjony: 150-152 oraz 650-652. Do połowy lat 90. pierwszą trójkę przemianowano jeden raz (na P121-P123), a drugą dwukrotnie (P931-P933, a następnie P421-P423). W tym samym okresie niektóre okręty otrzymały wyrzutnie torpedowe (533 mm), zdjęte z kutrów torpedowych typu 025 (Huchuan).

Podczas panującej w Albanii w 1997 r. anarchii (wywołanej upadkiem piramid finansowych) 3-4 okręty zostały uszkodzone i roszabrowane, a jeden (P123) został w marcu porwany do Włoch. Później wyremontowany (na koszt Rzymu), a w listopadzie zwrócony Albanii. Ok. 2000 zmienił oznaczenie na P115. Obecnie stacjonuje w bazie Bisht i Pallës (na północ od Durrës). Z pozostałej piątki tylko P421 służył do ok.

2002, a reszta została wycofana w 1997 lub 1998. Dwa okręty zostały porzucone w Sarandzie, jeden w Pashaliman (prawdopodobnie niedawno złomowany), a jeden w pobliskiej zatoczce, na półwyspie Karaburun.

Angola

Prawdopodobnie w 1979 lub 1980 otrzymała jeden-dwa okręty typu 062C, wycofany (wycofane?) po kilku latach.

Bangladesz

W czerwcu i lipcu 1980 roku MW Bangladeszu (Bāmlādes̄h Nou Bāhinī)

9. M.in. E601-E604 (1984, przeznaczony do Egiptu) oraz E303 (1986, prawdopodobnie przeznaczony do Zairu lub Sierra Leone).

Eksport typu 062A i 062C (Shanghai I-II)		
Data	Liczba	Państwo
1963	3	Wietnam Północny
1966-1969	15	Korea Północna
	8	Wietnam Północny
1970-1971	6	Tanzania
1972	13	Pakistan, Sri Lanka
1973	7	Gwinea, Sierra Leone
	1-2?	Tunezja
1974-1975	13	Albania, Pakistan, Kongo (Brazaville)
1976-1978	10	Zair, Gwinea, Kamerun, Tunezja, Bangladesz, Sri Lanka
1979-1980	6	Bangladesz, Sri Lanka
	1-2?	Angola

1982	4	Bangladesz
1984	4	Egipt
1987	4	Sierra Leone, Zair
1989	2	Gambia
1992	2	Tanzania
2000	3	Sri Lanka

Eksport typu 062-I (Haizhui) oraz modyfikacji		
Data	Liczba	Państwo
1991-1992	3	Sri Lanka
1994	3	Tunezja
1995-1996	5	Sri Lanka, Sierra Leone, Bangladesz
2006	1	Sierra Leone
2010	2	Timor Wschodni

pozyskała cztery okręty typu 062C. Otrzymały one nazwy *Shaheed Doulat*, *Shaheed Farid*, *Shaheed Mohibullah* i *Shaheed Akhtaruddin*, oraz numery burtowe P401-P404. W maju 1982 dostarczono kolejną czwórkę: *Tawheed*, *Towfiq*, *Tamjeed* i *Tanveer* (P611-P614). Mniej więcej w tym samym czasie „*Shaheedy*” zmieniły numery burtowe na P411-P414.

Pozostające w MW okręty należały odpowiednio do 41. i 61. eskadry patrolowców (Patrol Squadron 41, 61), stacjonujących w Chittagong. Część została uzbrojona w wyrzutnie torpedowe zdjęte z kutrów typu 025. Okręty drugiej serii (*Shaheed* ...) zostały wycofane w 1995. Dwie jednostki (*Tawheed* w grudniu 1995 oraz *Towfiq* w 2006) zostały przekazane straży granicznej (Bangladesh Coast Guard).

otrzymały klasyczne szare. 795 i 797 zostały nieznacznie zmodernizowane pod koniec lat 90. Ok. 2008 roku 799 bazował w Mersa Matruh, a pozostała trójka w Suezie, obecnie jednak wszystkie przebazowano do Abukiru.

Gambia

Ten mały afrykański kraj (od lutego 1982 do września 1989 tworzący wraz z Senegalem konfederację Senegambii) 2 lutego 1989 otrzymał dwa okręty typu 062C, które (po wejściu do służby w maju 1989) otrzymały nazwy *Banjul* i *Cuajur*, zmienione w 1991 lub 1992 roku na *Gonjur* (101) i *Brufut* (102). Były to jednostki wycofane z MW ChRL, zbudowane w 1979 roku i zmodernizowane przed dostawą. Nosiły one nietypowe uzbrojenie (3×II 25 mm), zamontowano również nowy radar (Furuno

może zamiast działek 25 mm miały dwa pojedyncze działka 57 mm. Wycofane w 1987 roku.

Kongo (Brazzaville)

W marcu 1975 roku do Ludowej Republiki Kongo (taką nazwę nosiło wówczas owe państwo) dostarczono trzy patrolowce typu 062C. Otrzymały one numery burtowe P-401 do P-403, zmienione pod koniec lat 80. na P-201 do P-203. Wycofane w 1991 roku.

Kongo (Kinsza)

Pierwsze cztery patrolowce typu 062C dostarczono do Zairu (taką nazwę nosiło w latach 1971-1997 Kongo-Kinsza) pod koniec lat 70., w dwóch partach: we wrześniu 1976 (101-102) oraz wrześniu 1978 (103-104). Były to jednostki standardowe, ale z dwiema wy-



Egipski 797 sfotografowany w 1997 r.

Fot. Internet

W połowie lat 90. Bangladesz otrzymał także (w darze od ChRL) jeden okręt typu 062-I zbudowany w stoczni Guāngxī Guǐjiāng, dostarczony 9 kwietnia 1996 r. i wprowadzony do służby 4 sierpnia, pod nazwą *Barkat* (P711). Obecnie wchodzi w skład 71. eskadry patrolowców¹⁰.

Egipt

Marynarka wojenna Egiptu (al-Quwat al-Bahriyâ al-Misriyâ) pozyskała cztery okręty typu 062I/I w 1984 roku. Dostarczone z numerami tymczasowymi E601-E604, na miejscu otrzymały numery burtowe 793, 795, 797 i 799. Chińskie działka 25 mm zastąpiono podwójnym działkiem 23 mm (radzieckiego typu, egipskiej produkcji), poza tym egipskie okręty nie posiadają wyrzutni bomb głębinowych. Początkowo egipskie okręty nosiły nietypowe, czarne malowanie, ale pod koniec lat 80.

1505) Początkowo wchodziły w skład armii (3. kompanii morskiej), a 30 lipca 1996 zostały wcielone do nowoutworzonej Gambia Navy. Wycofane w 1998 roku, prawdopodobnie ze względu na zły stan techniczny.

Gwineja

Gwinejska marynarka otrzymała sześć okrętów typu 062C, dostarczonych parami w latach 1973, 1974 i 1976. Nadano im numery burtowe od P-733 do P-738. Być może zamiast działek 25 mm otrzymały dwa pojedyncze działka 57 mm. Wycofane w latach 1989-1990.

Kamerun

Marynarka wojenna Kamerunu (Marine nationale du Cameroun) otrzymała dwa okręty typu 062C, w lipcu 1976 roku. Nadano im nazwy *Cap Cameroun* (101) oraz *Man o'War Bay* (102). Być

rzutniami bezodrzutowymi 75 mm na dziobie. Służyły zarówno na rzece Kongo i jej ujściu, jak i na jeziorze Tanganika. Do połowy lat 80. cała czwórka została poważnie zużyta – w związku z tym jeden okręt (prawdopodobnie 104) poddano kanibalizacji, dla zachowania pozostałej dwójki, a w lutym 1987 pozyskano z ChRL kolejną parę (105-106). W połowie 1990 dwa (wt. 101) zatonięły w porcie (Banana). Po podniesieniu (we wrześniu 1990) zrezygnowano z odbudowy 101, co zmniejszyło liczbę patrolowców do czterech. W tym samym czasie dwa okręty (102 i 106?) poddano małej modernizacji (m.in. nowe radary). 105 prawdopodobnie został wycofany w połowie lat 90. Jeden z okrętów tra-

10. Razem z *Salam* (eks-kutrem raketowym typu 021) oraz *Sanggu* i *Tirag* (eks HMS *Lindisfarne* i *Guemsey* typu "Island").



Jeden z patrolowców pod banderą Zairu. Uwagę zwraca duża ilość cywilnych oficjeli na pokładzie.

Fot. zbiory Bernard Prévelin

fił w 1998 w ręce rebeliantów. 103 (być może noszący nazwę *Oubangi*) zatonął 23 listopada 2000 roku w Bombie. Obecnie w służbie pozostają 102 i 106 (102 być może został porzucony), oba na rzece Kongo.

Korea Północna

Marynarka wojenna Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej (Josŏn Inmin-gun Haegun) ok. 1967-1969 pozyskała z Chin 15 okrętów typów 062A i 062C. Koreańskie „szanghaje” otrzymały trzycyfrowe numery burtowe, w seriach 38# i 39# (prawdopodobnie 381-388 i 391-397). Stacjonowały na Morzu Żółtym. Część jednostek wyposażono w działka 57 mm zamiast 25 mm, do tego wszystkie posiadały wyrzutnie bezodrzutowe 75 mm na dziobie. Wycofane w latach 90.

Pakistański *Sabqat* w barwach Maritime Security Agency.

Pakistan

Jako jeden z najważniejszych sojuszników ChRL, Pakistan nie miał problemu z uzyskaniem chińskich okrętów. Pierwszą partię (8 sztuk) patrolowców typu 062C dostarczono w 1972 roku. Były to: *Quetta* (141), *Lahore* (142), *Mardan* (143), *Gilgit* (144), *Pishin* (145), *Sukkur* (147), *Sehwan* (148) i *Bahawalpur* (149). Pozostałe cztery okręty dotarły do Pakistanu w 1974 roku – były to *Bannu* (154), *Kalat* (156), *Larkana* (157) oraz *Sahiwal* (160). Wchodziły w skład 10. eskadry patrolowców (10th Patrol Craft Squadron).

W 1982 roku cztery okręty (*Quetta*, *Bannu*, *Kalat* i *Sahiwal*) przeniesiono do rezerwy. Cztery lata później, po utworzeniu Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (Maritime Security Agency) zostały one wcielone do tej służby (1 stycznia 1987)

jako *Sabqat*, *Rafaqat*, *Rahat* i *Sadaqat*.

Larkana przeniesiony do rezerwy w 1990, wycofany w 1994. Kolejne okręty wycofano w 1990 (eks-*Quetta*), 1991 (eks-*Sahiwal*), 1993 (*Mardan*, *Sukkur* i eks-*Bannu*) oraz 1996 (*Gilgit*).

W 1998 do MSA trafiły ostatnie dwa „szanghaje” z marynarki wojennej. Obecnie z tuzina pakistańskich okrętów typu 062C pozostaje czwórka w służbie MSA: *Pishin* (P65), *Sabqat* (P66), *Rafaqat* (P68)¹¹ oraz *Bahawalpur* (P69).

Rumunia

Bliskie stosunki, a wręcz fascynacja ze strony Nicolae Ceaușescu wobec dyktatury Mao Zedonga zaowocowały

11. Nie do końca jasna jest konkordancja, tzn. jakie nazwy pierwotnie nosiły *Sabqat* i *Rafaqat* – jeden z nich to zapewne dawny *Kalat*.

Fot. zbiory Bernard Prévelin



m.in. dostawami chińskiego uzbrojenia dla Rumunii. W 1971 roku do Konstancy dostarczono trzy okręty typu 0111C-II, które zostały wcielone do rumuńskiej marynarki jako VP 22, 24 i 25. Rok później w stoczni wojskowej w Mangalii (Şantierul Naval 2. Mai) rozpoczęto licencyjną budowę „szanghajów” (trochę różniących się od chińskiego oryginału – zob. tabela), w dwóch wariantach. W latach 1974-1975 zbudowano 4 ścigacze okrętów podwodnych dla marynarki (VS 41-VS 44), a do połowy lat 80. - 17 patrolowców dla straży granicznej (VP 20-VP 21, VP 23 i VP 26-VP 39).

Dwie jednostki ukończono jako tendry nurków (navă rapidă de scaphandri), uzbrojone w 1×II km 14,5 mm, pod nazwami *Saturn* (w służbie od 19

zerwy. W marcu 1987 Pekin podarował władzom kraju nowe dwa okręty (uzbrojenie: 1×II 37 mm, 2×II 14,5 mm): *Moa* i *Naimbana*, zapewniając przy tym kilkunastomiesięczną pomoc szkoleniowo-remontową, w postaci 17 chińskich oficerów i techników.

Po zużyciu tej pary w listopadzie 1996 przekazano nowy okręt, należący już do zmodernizowanego typu „Haizhui”. Jednostkę wprowadzono do służby 1 stycznia 1997 roku pod nazwą *Alimany Rassin* (PB 103). Wycofany ok. 2005 i zastąpiony 10 marca 2006 bliźniaczym *Sir Milton* (PB 105).

Sri Lanka

Marynarka wojenna Sri Lanki była (i jest) największym poza ChRL użyt-kownikiem typu 062. Pierwszą dosta-

ły to *Ranasura* (P320) oraz *Ranaviru* (P321), należące do zmodyfikowanego typu 062C (150 t, 41×5,4×1,6 m, 4800 KM, 29 w., uzbrojenie: 1×II 30 mm bryt. Royal Ordnance GCM-AO3, 2×II 25 mm, 2×II 14,5 mm lub 12,7 mm, załoga 4+24) oraz *Ranarisi* (P322), będący już pełnoprawnym przykładem typu 062-1. Cała trójka została zbudowana w Guijiang.

W międzyczasie rozgorzała wojna domowa z tamilskimi separatystami. 15 lipca 1991 doszło do ataku na *Rakshaka*, w którym zginęło 2 marynarzy. 19 kwietnia 1995, w jednym z największych starć morskich konfliktu (pod Trincomalee) Tamilom udało się zatopić dwa syngaleskie patrolowce - *Ranasura* oraz *Sooraya* – a także poważnie uszkodzić wspomnianego przed chwilą



Patrolowce rumuńskiej policji granicznej w Mangalii (pośrodku dwie jednostki typu Shanghai II).

Fot. Lauriențu Mitu

października 1978) i *Venus* (4 grudnia 1978). Część okrętów wycofano w latach 80. i 90. (w tym ścigacze o.p.), ale pewna liczba patrolowców pełni służbę do dziś, w barwach policji granicznej (Politia de Frontiera). W służbie (w marynarce wojennej) pozostają również *Saturn* i *Venus*, zmodernizowane ostatnio w 2006 roku.

Sierra Leone

Pierwsze trzy okręty typu 062C trafiły do Sierra Leone w czerwcu 1973 roku. Otrzymały niezbyt skomplikowane numery 001-003. W 1979 roku 001 wycofano, a pozostałe dwa przekazano do dyspozycji cywilnego zarządu portu (Freetown Port Authority). W 1982 roku 002 został zatopiony jako okręt-cel, a 003 rozbrojony i przeniesiony do re-

wą (w lutym 1972) była para okrętów typu 062C, *Sooraya* (P3140) i *Weeraya* (P3141). W lipcu dostarczono dalsze dwie jednostki: *Ranakami* (P3142) oraz *Daksaya* (P3143), a w grudniu jako ostatni (piąty) z pierwszej partii dotarł *Balawatha* (P3144). Kolejną parę pozyskano 30 listopada 1980 roku – były to *Jagatha* (P3145) i *Rakshaka* (P3146).

W latach 80., na fali tamilskiego zagrożenia, okręty dozbrojono w dwa pojedyncze kmy 14,5 lub 12,7 mm. Już w 1983 roku wycofany został *Daksaya* (ponoć z powodu pożaru), potem kolejnym skreślonym okrętem został (w 1991) *Balawatha*.

14 lipca 1992 do służby weszły trzy okręty (dostarczone od września do listopada 1991), stanowiące drugą serię „szanghajów” Sri Lanka Navy –

Rakshaka (na tyle poważnie, że w ciągu roku został wycofany z służby). Łącznie w owej bitwie zginęło 12 syngaleskich marynarzy. 19 lipca 1996 na wysokości Mullaitivu tamilskie „morskie tygrysy” zatopiły patrolowiec *Ranaviru* (wraz z 35 ludźmi załogi, wt. dowódcą okrętu kmdr. Parakrama Samaraweera).

W połowie lat 90. zmieniono numery burtowe okrętów pierwszej serii, usuwając z nich trzecią cyfrę (czwórkę). ocalała trójka otrzymała odpowiednio numery - *Weeraya* (P311), *Ranakami* (P312) a *Jagatha* (P315).

Pomiędzy wrześniem 1995 a 22 majem 1996 roku chińskie statki transportowe dostarczyły trzecią serię typu 062 dla Sri Lanka Navy. Wcielone do służby 9 września 1996 okręty to: *Ranajaya* (P330), *Ranadeera* (P331) i *Ranawickre-*



Patrolowiec *Ranaviru* marynarki wojennej Sri Lanki. Okręt został zatopiony w 1996 roku przez Tamilów.

Fot. Bernard Prézelin

ma (P332). Ta trójka, zbudowana również w Guijian, należała do wzmocnionego typu 062-1 (1×II 37 mm typ 76, 1×II 25 mm typ 81 i 2×II 14,5 mm).

Ostatnia (jak dotąd), czwarta seria, została dostarczona 11 czerwca 2000 roku. Co ciekawe, była oparta na... trochę już przestarzałym typie 062C. Stąd owe trzy okręty można uznać za ostatnie „szanghaje” pierwszej generacji. Były to: *Edithara* (P317), *Wickrama* (P318) i *Abeetha* (P319). Okręty zostały zbudowane przez stocznię w Qinxin. W stosunku do oryginalnego projektu zmieniono uzbrojenie (2×II 20 mm GCM-AO3-2, 2×II 14,5 mm oraz, 2×I 7,62 mm), zainstalowany nowoczesny radar (Koden MD 3220 Mk 2) i zmieniono nadbudówkę.

Tanzania

Pierwszym afrykańskim państwem, które otrzymało patrolowce typu 062C, była Tanzania. W latach 1970-1971 do tego państwa dostarczono sześć okrętów (*JW 9861-JW 9866*)¹². Ostatni z tej szóstki okręt został unieruchomiony w 1991 roku (a w latach 1994-1995 wszystkie wycofano)¹³. W związku z tym, w czerwcu 1992 Chiny dostarczyły Tanzanii kolejne dwa „szanghaje” (*JW 9867-JW 9868*) – były to prawdopodobnie okręty wycofane z MW ChRL, a następnie zmodernizowane do aktualnego modelu. Pod koniec lat 90. otrzymały nazwy (*Mzi-zi* i *Mzia*) oraz nowe numery burtowe (P 67-P 68). Obecnie stacjonują w Dar es Salaam.

Timor Wschodni

11 czerwca 2010 roku do niewielkiej floty tego niedawno powstałego państwa dołączyły dwa okręty typu „Haizhui” – *Jaco* oraz *Betano*.

Tunezja

Według niepotwierdzonych informacji, pierwsze dwa „szanghaje” tunezyjska marynarka wojenna otrzymała w 1973 roku. Nie wiadomo, co się z nimi stało (o ile to prawda). 4 kwietnia 1977 roku pozyskano kolejną (lub jednak pierwszą parę) – były

12. JW = Jeshi la Wananchi (kiswahili „siły zbrojne”).

13. Do ok. 2005 w pobliżu przystani MW w Dar es Salaam leżały jeszcze wraki dwóch okrętów typu 062.

Zgrupowanie patrolowców tanzańskich w 1984 roku. Mała budka na rufie jednostki 9864 to wspomniana w tekście rozkładana... tolateta.

Fot. zbiory Leo van Ginderen





Tunezyjski *Kuriat* – przedstawiciel specjalnej modyfikacji typu 062 wykonanej na zamówienie tego państwa. Fot. Internet

to *Gafsa* (P 305) i *Amilcar* (P 306). W 1984 w stoczni SOCOMENA¹⁴ w Bizercie dokonano wymiany napędów, na zestawy po 4 niemieckie silniki MTU 9V331 TC92 o łącznej mocy 4260 KM. W 1997 obie jednostki wycofano.

W międzyczasie – w 1992 roku – Tunezja złożyła w Chinach zamówienie na trzy okręty zmodyfikowanego (zgodnie z potrzebami) projektu 062C. „Tunezyjskie szanghaje” były lżejsze (120 t) i krótsze (35×5,4×1,8 m), i wyposażone w napęd niemieckiej produkcji (4 silniki MWM TBD604 o łącznej mocy 4400 KM). Uzbrojenie składało się jedynie z dwóch podwójnych działek 25 mm chiń. typu 81. Jednostki dostarczono (na pokładzie statku do ładunków wielkogabarytowych) w styczniu 1994 roku, a w marcu całą trójkę wcielono, pod nazwami: *Utique* (P 207), *Jerba* (P 208) i *Kuriat* (P 209).

Wietnam

Demokratyczna Republika Wietnamu pod koniec lat 60. otrzymała od ChRL osiem patrolowców typu 062 (prawdopodobnie po cztery, w maju 1966 i w 1968 roku). Poza tym wcześniej (w 1963 lub 1964) przekazano ponoć okręty prototypowe (dwa projektu 0111 i jeden 0111A). Z początkowego okresu znane są dwa numery burtowe: *T-197* i *T-209*, pod koniec lat 70. prawdopodobnie zmienione (na serię HQ-2###). Wycofane w latach 80-90. (jeden dotrwał do ok. 2005 roku, i może nadal istnieć).

* * *

Jednostki typu 062 stanowiły ucieleśnienie chińskiej floty w minionej epoce – proste, wręcz prymitywne, ale za to bardzo liczne. Mimo oczywistych wad miały też i zalety, gdyż ich prostota pozwalała na łatwą budowę w du-

żej ilości, a zarazem mało kłopotliwe utrzymanie. Był to również powód, dla którego stały się swoistym „szlagierem eksportowym” (choć częściej jako podarunek polityczny, niż obiekt handlu), zasilając floty wielu krajów „trzeciego świata”. Warto odnotować, że okręty służące pod banderą Chin, Korei Północnej, Sri Lanki i Wietnamu miały okazję znaleźć się w ogniu walki. Pomimo ponad półwiecznej genezy, projekt jest nadal rozwijany – typ 062C został już w dużej mierze zastąpiony w Chinach przez kolejną generację (062-1), a poza tym na bazie „szanghajów” opracowano kilkanaście typów okrętów przeznaczonych dla różnych służb policyjnych i cywilnych. ●

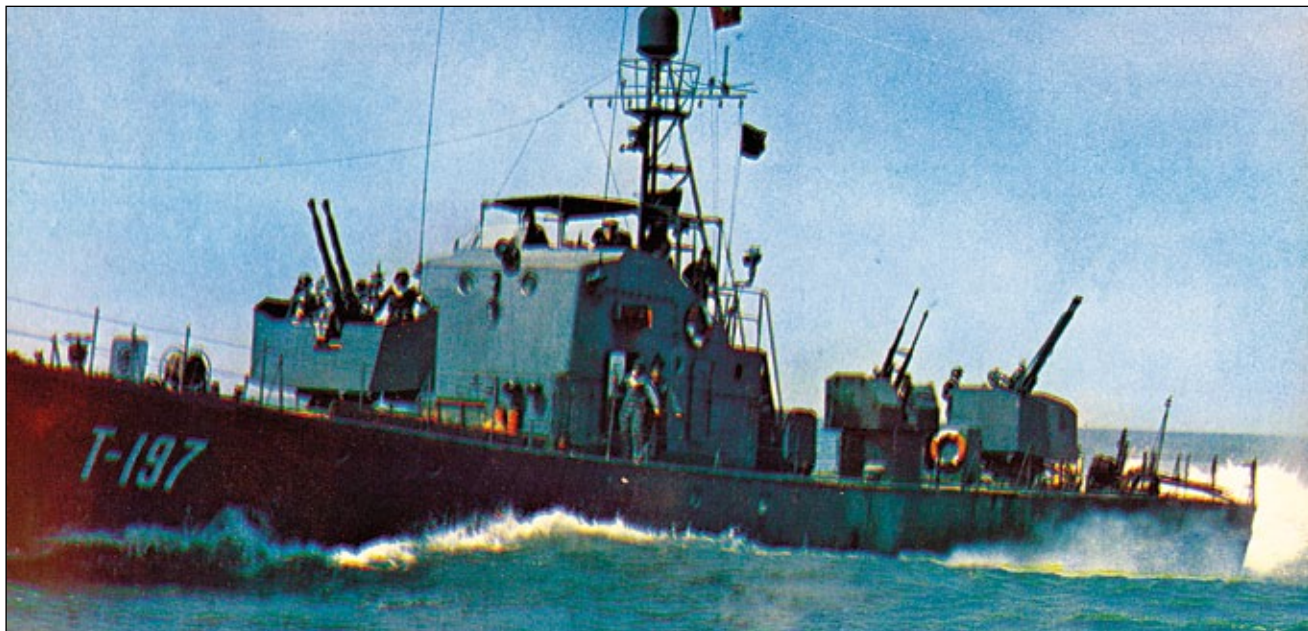
Bibliografia

1. Blechman B., Berman R., *Guide to Far Eastern Navies*, Annapolis 1978.
2. Breyer S., Meister J., *Die Marine der Volksrepublik China*, München 1982.
3. *Combat Fleets* (różne roczniki)
4. Goldrick J., *No Easy Answers: The Development of the Navies of India, Pakistan, Bangladesh and Sri Lanka 1945-1996*, New Delhi 1997.
5. *Jane's Fighting Ships* (różne roczniki)
6. Pawłow A., *Korabli kitajskiego flota*, Jakuck 1996.
7. *Rumäniens eigener Weg zum Marineschiffbau*, „Marine-Arsenal Sonderheft”, nr 19.
8. www.bdmilitary.com, www.china-defense.com, www.navy.lk, www.SinoDefence.com, 60.250.180.26, russian-ships.info, bbs.top81.cn

14. Société Tunisienne de Constructions (et de Réparations) Mécaniques et Navales.

Kolorowa, ekspresyjna fotografia patrolowca wietnamskiego - tutaj *T-197* w latach 70.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski





Rozminowywanie Kadet Rinne¹

Druga wojna światowa dowiodła bezsprzecznie, że broń minowa², zarówno ofensywnie jak i defensywnie zastosowana, jest groźnym, skutecznym i ekonomicznym środkiem walki na morzu. Z danych statystycznych, przytoczonych w historii wojen morskich wynika, że jeżeli w wojnie krymskiej użyto 2600 min, a w wojnie rosyjsko-japońskiej 6500 min, to w I wojnie światowej postawiono już około 310 000, a w II wojnie światowej ponad 700 000 min³.

Wojujące państwa nadbrzeżne⁴ traktowały walkę z zagrożeniem minowym na Bałtyku jako najważniejsze przedsięwzięcie zabezpieczające działalność bojową okrętów, a obrona przeciwminowa nabrała dominującej roli w działalności poszczególnych flot. Szczególne nasilenie minowania obserwowaliśmy w ważnych akwenach operacyjnych, morzach płytkich, cieśninach, kanałach, podejściach do portów i baz oraz redach i rzekach. Ze względu na to, że na Bałtyku krzyżowały się tra-

sy żeglugowe państw wojujących oraz ze względu na płytkość i podatność morza do prowadzenia na szeroką skalę wojny minowej, minowano go bardzo intensywnie przez całą wojnę. Zgodnie z danymi zawartymi w protokole nr 11 z 1947 r. Strefowego Kolegium do spraw rozminowania mórz Barentsa, Bałtyku i Czarnego (BBCzZ), na Bałtyku postawiono łącznie 69 123 miny morskie oraz 15 836 ochraniaczy pola minowego. Z liczby tej Niemcy i Finlandia postawiły 60 071, ZSRR – 18 342, Wielka Brytania – 2090, Szwecja – 4346 oraz Polska – 110 min i ochraniaczy pola minowego⁵.

Rozminowanie Strefy Odpowiedzialności Polski⁶, zapoczątkowane zostało bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych przez Flotę Bałtycką ZSRR i przyczyniło się do stosunkowo szybkiego udostępnienia żegludze naszych głównych portów. Niszcząc miny morskie, oddając żegludze oczyszczone tory wodne do portów, a rybakom coraz

większe akweny połowowe, siły trałowe umożliwiły ożywienie i przyspieszenie rozwoju gospodarczego wybrzeża.

W ciągu następnych lat Siły Trałowo-Minowe Polskiej Marynarki Wojennej samodzielnie kontynuowały zapoczątkowane przez Flotę Bałtycką ZSRR rozminowanie akwenów, za bezpieczeństwo których odpowiedzialna była Polska.

Przy całej złożoności problematyki obrony przeciwminowej, towarzyszących jej niebezpieczeństwach, trudnościach i napięciu, walka z minami morskimi była przez długie lata jednym z zasadniczych zadań Marynarki Wojennej. W miarę wykonywania trałowania bojowych poszczególnych zagród minowych rosły i męźniały załogi naszych trałowców, doskonaląc organizację i taktykę użycia sił OPM⁷. Z roku na rok zwiększała się efektywność wykonywanych trałowania bojowych.

W związku z koniecznością zabezpieczenia żeglugi statków w wyporności



Plan wykonania zadania trałowania bojowego pod Kadet Rinne.

Źródło AMW sygn. 4028/91/4

ponad 55 000 BRT⁸ wprowadzonych od drugiej połowy 1970 r. do Polskiej Marynarki Handlowej, Ministerstwo Żegluga zwróciło się z prośbą do Marynarki Wojennej o przeprowadzenie trałowania bojowego toru wodnego w rejonie Kadett Rinne. Pomimo położenia akwenu poza strefą odpowiedzialności Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej nasz kraj był bardzo zainteresowany w oddaniu dla żegluga handlowej nowego, głębszego toru wodnego. Realizacja powyższego zadania była uzależniona od współpracy

z Marynarką Wojenną NRD. We współpracy z NRD zorganizowano brzegowe stacje radionawigacyjne rozstawione na terytorium Niemiec Wschodnich oraz ze względu na znaczne oddalenie rejonu od polskich baz⁹ postoje okrętów zorganizowano w oparciu o redę i port Darßer Ort. Skróciło to przejścia w rejon wykonywania trałowania bojowych do minimum.

24.07.1970 r. Dowódca Marynarki Wojennej postawił zadanie¹⁰ Dowódcy 8. FOW¹¹: *wykonać trałowanie bojowe*

*trałami niekontaktowymi odcinka toru wodnego na północ od Darßer Ort. ważnego dla gospodarki narodowej*¹². Rejon podlegający trałowaniu znajdował się poza strefą odpowiedzialności Polskiej Marynarki Wojennej i był pod systematyczną kontrolą okrętów państw NATO, jak również graniczył z ruchliwym torem wodnym. Warunki stworzyły konieczność bazowania Sił Trałowych i jednostek pomocniczych na redzie i w porcie Darßer Ort oraz w porcie Dranske.

Okręty projektu 206F w trałowaniach bojowych pod Kadet Rinne służyły jako wiechostawy.

Fot. Archiwum 8. FOW



Otrzymał do dyspozycji siły 12. Dywizjonu Trałowców Bazowych w składzie 9 trałowców, 13. Dywizjonu Trałowców Bazowych w składzie 4 trałowców, 14. i 15. Dywizjonu Kutrów Trałowych w składzie 12 kutrów po 6 z każdego dywizjonu oraz grupę jednostek pomocniczych z 42. Dywizjonu Pomocniczych Jednostek Pływających.

Dowódca 8. FOW w swoim rozkazie¹³ określił, że w rejonie trałowania bojowego należy spodziewać się min niekontaktowych indukcyjnych typu ELM/A i ELM/1 z zapalnikami ASJ-13 i ASJ-14 postawionych przez lotnictwo brytyjskie w latach 1941-1945. Min w rejonie postawiono około 144 i ostatnią detonację stwierdzono w 1956 r.

Wydzielone siły miały być przebazowane do dnia 31.07.1970 r. w rejon trałowania bojowego. W ramach operacji miały stacjonować w porcie Darßer Ort, oraz na jego redzie. Początek trałowania zaplanowano na dzień 01.08.1970 r. godz. 08:00.

Na podstawie rozkazu Dowódcy MW Dowódca 8. FOW zarządził¹⁴:

- Okręty 12. Dywizjonu Trałowców wraz z podporządkowanymi okrętami ORP *Krogulec* i ORP *Kormoran* do dnia 15.08.1970 r. wykonają trałowanie bojowe rejonu nr 1 o współrzędnych:

φ 54° 35,8'N λ 012° 15,0'E
 φ 54° 35,3'N λ 012° 15,0'E
 φ 54° 43,9'N λ 012° 37,26'E
 φ 54° 43,9'N λ 012° 35,98'E

od brytyjskich min indukcyjnych ELM/A i ELM/1 z zapalnikami ASJ-13 i ASJ-14 czterokrotnie na kierunkach zasadniczych trałami elektromagnetycznymi typu TEM-52M w wariacie pętlowym. Sposób trałowania 2T, odległość trawersowa pomiędzy trałowcami 290 m, szerokość pasa trałowego 170 m, przykrycie pomiędzy pasami 60 m, prędkość trałowania 4 W.

- 14. Dywizjon Kutrów Trałowych wraz z podporządkowanymi kutrami trałowymi o nr 943, 944, 945, 947, 952, 953 z 15. dKTT¹⁵ i ORP *Tukan* oraz ORP *Czajka* do dnia 15.08.1970 r. wykonają trałowanie bojowe rejonu nr 2 o współrzędnych:

φ 54° 35,3'N λ 012° 15,0'E
 φ 54° 43,9'N λ 012° 37,26'E
 φ 54° 34,57'N λ 012° 15,0'E
 φ 54° 43,9'N λ 012° 39,1'E

i od dnia 23.08.1970 r. rejonu nr 3 o współrzędnych:

φ 54° 32,32'N λ 012° 15,0'E
 φ 54° 34,57'N λ 012° 15,0'E
 φ 54° 36,61'N λ 012° 20,17'E

od brytyjskich min indukcyjnych



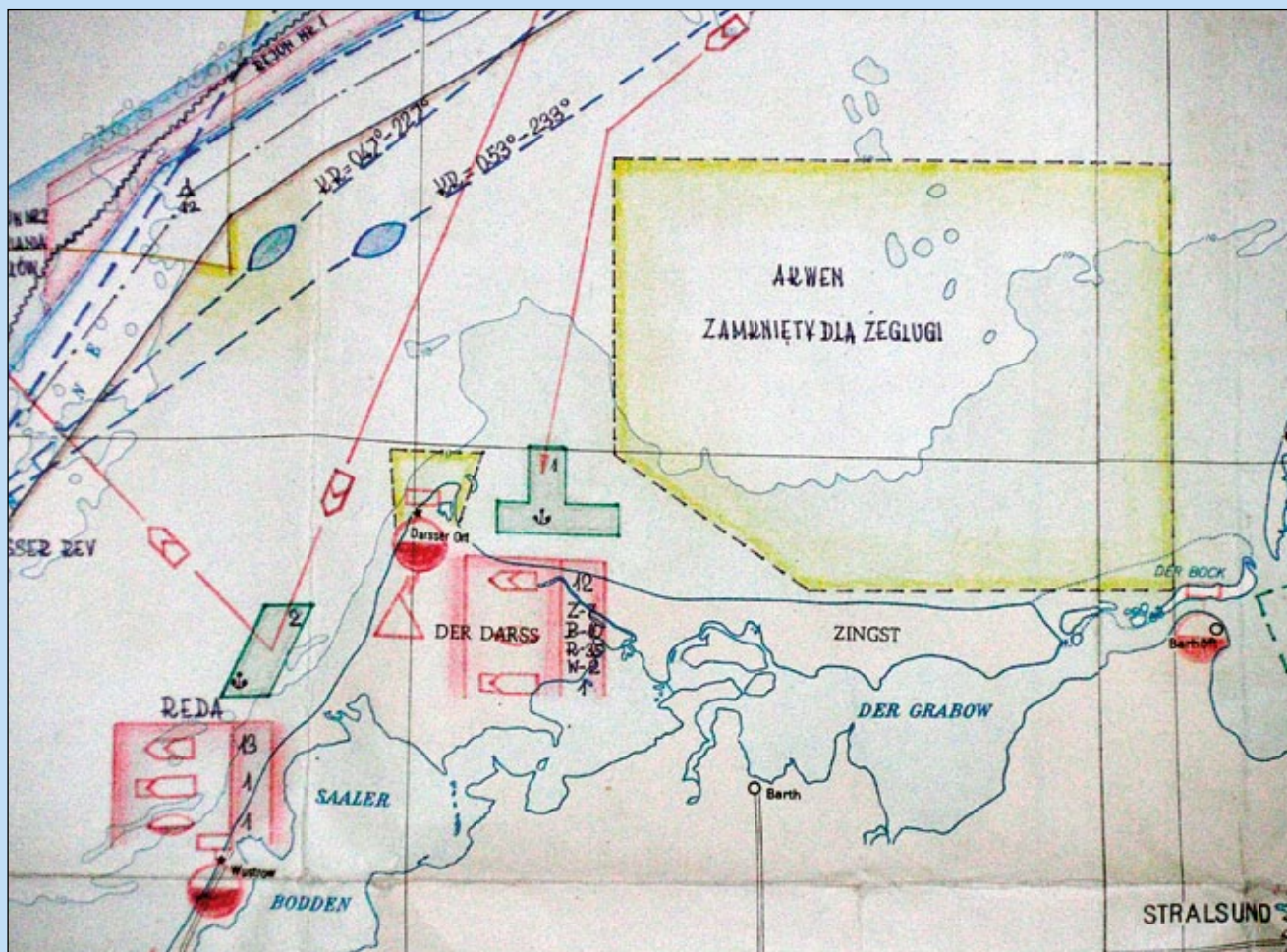
Kutry trałowe projektu 361T wykonywały trałowania bojowe w rejonie nr 2. Fot. Archiwum 8. FOW



Okręt R-35 wykonywał zadania zabezpieczenia ratowniczego operacji. Fot. Archiwum 8. FOW

Holownik H-20, jednostka wykorzystywana do dowozu żywności i niezbędnych materiałów. Fot. Archiwum 8. FOW





Miejsca bazowania okrętów.

Źródło AMW sygn 4028/91/4

ELM/A i ELM/1 z zapalnikami ASJ-13 i ASJ-14 czternastokrotnie na kierunkach zasadniczych trałami solenoidowymi typu SEMT-1 sposobem 5T, szerokość pasa trałowego 320 m, przykrycie

między pasami 60 m, prędkość trałowania 6W.

- Grupa okrętów zabezpieczenia w składzie: ODS 801, H 20, Z 7, R 35, W 2, B 10, KD.

Zapewnić zaopatrzenie w paliwo, wodę, części zapasowe do trałów i mechanizmów okrętowych, dowóz żywności i zaopatrzenia kwatermistrzowskiego, udzielanie pomocy

Lenino – ODS-801 realizował zadania związane z wulkanizacją kabli. Fotografia wykonana w 1970 roku przez pilotów zachodnioniemieckiego Marine Flieger Geschwader 2.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers





Tralowiec projektu 254M w rejonie Kadet Rinne.

Fot. Archiwum 8. FOW

w wypadkach awarii, potrzeb ratowniczych i remontów¹⁶.

Komendant Portu Świnoujście otrzymał zadanie poprzez podległe sekcje zorganizować zaopatrzenie zgrupowania tralowego w części i materiały naprawcze do tralów i mechanizmów okrętowych, zaopatrzenie w paliwo, wodę i żywność oraz niezbędną ilość wiech tralowych. Dodatkowo zorganizować na ODS 803 warsztat wulkanizacji kabli tralowych. Celem zabezpieczenia powyższych przedsięwzięć oddelegowano jednostki zabezpieczenia z 42. dPJP¹⁷.

Grupa brzegowych stacji radionawigacyjnych „RYM-B” w porozumieniu z Szefem Hydrografii 8. FOW od dnia 28.07.1970 r. zorganizować zabezpieczenie nawigacyjno – hydrograficzne tralowania poprzez rozwinięcie trzech stacji w miejscowościach Darßer Ort., Dornbusch i Dierhagen.

W celu zabezpieczenia bazowania okrętów zespołów tralowych wyznaczono następujące miejsca:

- 12. dTRB, ODS 801, ODS 803, H 20 – reda portu Darßer Ort. Na wypadek sztormu port Dranske;

- 14. dKTT, R 35, W 2, B 10, Z 7, KD 869 – port Darßer Ort.

- Kotwiczowisko nr 1:

φ 54° 28,7'N λ 012° 33,3'E

φ 54° 28,7'N λ 012° 34,3'E

φ 54° 30,0'N λ 012° 34,3'E

φ 54° 30,0'N λ 012° 36,0'E

φ 54° 28,7'N λ 012° 36,0'E

φ 54° 28,7'N λ 012° 38,0'E

φ 54° 27,8'N λ 012° 38,0'E

φ 54° 27,8'N λ 012° 33,3'E

- Kotwiczowisko nr 2:

φ 54° 26,0'N λ 012° 24,0'E

φ 54° 26,0'N λ 012° 26,0'E

φ 54° 23,9'N λ 012° 24,4'E

φ 54° 23,9'N λ 012° 22,4'E

- Kotwiczowisko nr 3 – rejon Zatoki Libben;

- Kotwiczowisko nr 4 – rejon Stralsunder.

Na wykonanie zadania tralowania bojowego przydzielono 220 motogodzin na każdy tralowiec, po 250 motogodzin na każdy kuter tralowy oraz 1140 motogodzin dla jednostek zabezpieczenia tralowania.

Gotowość sił wydzielonych do tralowania bojowego miała nastąpić do godziny 08:00 dnia 28.07.1970 r.

Stanowisko Dowodzenia Zespołem wyznaczono na ODS 803.

W celu zabezpieczenia sił tralowych wykonujących tralowanie bojowe od cinka toru wodnego w rejonie R22/1/1 wydano wytyczne nawigacyjno – hydrograficzne¹⁸. Zgodnie z wytycznymi przebieg wszystkich prac należało wykonać zgodnie z ówczesnie obowiązującą instrukcją nr PS 3 z 1955 r. „Nawigacyjno – hydrograficzne zabezpieczenie tralowań” oraz instrukcją w sprawie

NHZ tralowania metodą szczegółowego owiechowania¹⁹.

Wydzielona grupa brzegowych stacji radionawigacyjnych „RYM-B” pod względem fachowo-technicznym podlegała Dowódcy Oddziału Zabezpieczenia Hydrograficznego, Szefowi Wydziału Hydrografii MW a pod względem operacyjno-taktycznym Dowódcy Zespołu Tralowego poprzez Szefa Wydziału Hydrograficznego 8. FOW.

Opis rejonu tralowania bojowego

Rejon tralowania ograniczony liniami:

φ 54° 32,3'N φ 012° 15,0'E

φ 54° 35,8'N λ 012° 15,0'E

φ 54° 43,9'N λ 012° 35,98'E

φ 54° 43,9'N λ 012° 39,1'E

φ 54° 36,6'N λ 012° 20,1'E

Akwen podlegający tralowaniu bojowemu zlokalizowany był na północny zachód od osi toru wodnego nr 1 w odległości 1 Mm i szerokości 1 Mm.

Rejon miał kształt wydłużonego trapezu którego południową krawędź wyznaczała linia równoległa do osi toru wodnego nr 1 przechodząca w odległości 1 Mm od osi po stronie północno-zachodniej, stanowiąca równocześnie krawędź toru wodnego nr 1 pomiędzy pławami nr 12 i 14. Górna krawędź (była to również północno-zachodnia krawędź projektowanego głębokowodnego toru) stanowiła linia

równoległa do osi toru wodnego nr 1 i odległa od niej o 2 Mm. Obie linie wyznaczają tor o szerokości 1 Mm bezpośrednio przylegający do toru nr 1 na odcinku pław nr 12 i 14. Współrzędne pław 12 i 14²⁰:

- Pława na 12 – $\varphi 54^{\circ} 35'48''N \lambda 012^{\circ} 21'06''E$

- Pława na 14 – $\varphi 54^{\circ} 43'24''N \lambda 012^{\circ} 40'48''E$

Północna krawędź projektowanego toru wodnego stanowił równoleżnik $\varphi 54^{\circ} 43,0'N$ przecinający górną i dolną krawędź toru powyżej pławy na 14. Zachodnia krawędź akwenu stanowił południk $\lambda 012^{\circ} 40'48''E$ od krawędzi północno-zachodniej do krawędzi południowo-wschodniej. Krawędź południowo-wschodnią wyznaczała linia odległa o 1 Mm w kierunku północno-zachodnim i równoległa do osi toru nr 1 wyznaczona pławą nr 12 i pozycją latarniowca Gedser Rev.

- Współrzędne latarniowca $\varphi 54^{\circ} 27'12''N \lambda 012^{\circ} 11'00''E$.

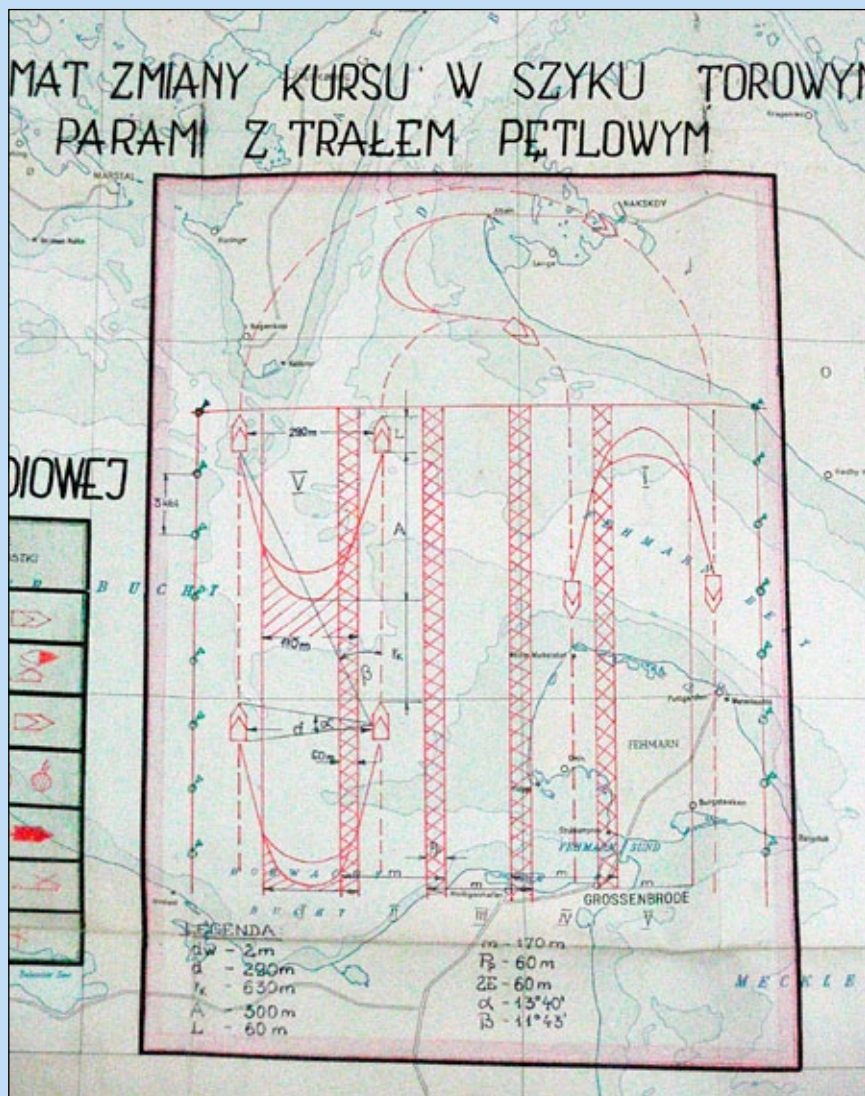
Głębokości w rejonie od 15 do 24 metrów. Odległość od brzegów części północnej akwenu do wybrzeży Danii 9 Mm do wybrzeży NRD 10-15 Mm.

Przez rejon trałowy przebiegał kabel telefoniczny, który utrudniał wybieranie wiech trałowych. Miejsce i kierunek położenia kabla wykreślony został na tajnej mapie Niemieckiej którą otrzymał Dowódca Zespołu Trałowego.

Organizacja łączności²¹

Środkami łączności przewodowej posługiwano się według umownych

Załącznik schematyczny organizacji łączności.



Schemat szyku trałowego i jego parametry.

Źródło AMW sygn. 4028/91/6

Źródło AMW sygn. 4028/91/4

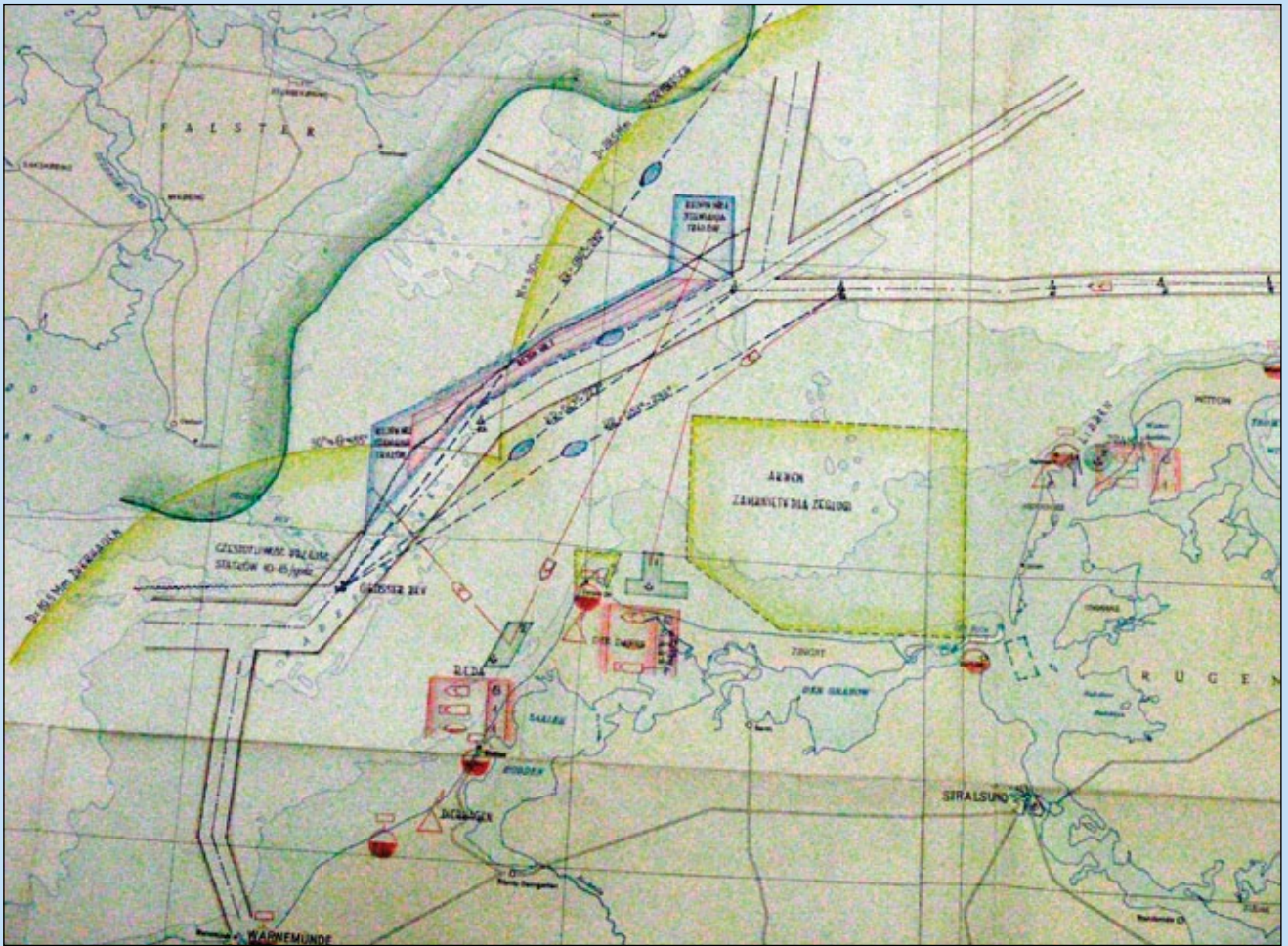
kryptonimów. Środkami łączności radiowej posługiwano się zgodnie z zarządzeniem Szefa Wojsk Obserwacji i Łączności MW nr 02/Łącz z dnia 17.02.1970 r. oraz załącznikiem schematowym nr 2.

W wypadku zaistnienia potrzeby współdziałania radiowego z Siłami NRD okręt flagowy zespołu trałowego miał za zadanie utrzymanie łączności w sieci na zasadach wykorzystania dokumentów trójstronnego współdziałania „Zachód – 2”.

Łączność specjalna za pomocą tabeli umownych sygnałów „TUS – MEDUZA”.

Sprawozdanie z działań bojowych²²

Trałowanie bojowe przeprowadzono zgodnie z zadaniem postawionym przez Dowódcę Marynarki Wojennej oraz Dowódcę 8. FOW w dniach od 12.08.1970 r. do 01.09.1970 r.



Mapa zobrazująca rejon trałowania bojowego.

Źródło AMW sygn 4028/91/4

• Okręty trałujące – ORP *Dzik*, ORP *Bizon*, ORP *Bóbr*, ORP *Delfin*, ORP *Foka*, ORP *Mors*, ORP *Ryś*, ORP *Żbik*.

Okręty wiecho stawy – ORP *Kormoran* i ORP *Krogulec*.

• Okręt dowodzenia (rezerwowi wiechostaw) – ORP *Łoś*.

Przetrałowano rejon toru wodnego nr 1 o współrzędnych:

ϕ 54° 35,02'N λ 012° 15,00'E

ϕ 54° 43,90'N λ 012° 38,07'E

ϕ 54° 43,90'N λ 012° 35,98'E

ϕ 54° 35,80'N λ 012° 15,00'E

Od brytyjskich min indukcyjnych ELM/1 i ELM/A z niekontaktowymi urządzeniami zapalającymi typu ASJ-13 i ASJ-14 z zachowaniem następującego reżimu pracy:

Prędkość trałowania – 5W;

Natężenie prądu w trale – 2500 A;

Czas impulsu – 5 s;

Czas przerwy – 5 s;

Znak impulsu – „+”, „-”;

Kształt impulsu – sinusoidalny.

Szerokość pasa trałowego 170 m;

Przesłony między pasami 60 m;

Krotność trałowania – 14 krotnie;

Trałowanie bojowe rozpoczęto dnia

14.08.1970 r. o godzinie 1200 i zakończono dnia 29.08.1970 r. o godzinie 02:00 zużywając 9 dni trałowych licząc dzień trałowy równy 24 godzinom. Średnia ilość halsów na jeden dzień trałowy wynosiła 19. Trałowania przeprowadzono trałami niekontaktowymi typu TEM 52M w wariacie pętlowym – 4 szt.

Rejon został podzielony na 12 pasów. Kierunki rzeczywiste halsów trałowych – 236,5° – 056,5°. Trałowanie prowadzono systemem „1T” (patrz schemat szyku trałowego – schemat nr 2) w szyku czołowym 4 grupami po 2 TRB każda. Taktyczna szybkość w czasie trałowania wynosiła 5W. Sposób równania okrętów przy pomocy sekstantów – mierzony kąt poziomy równy 13° 40,0'. Odległość bezpieczna pomiędzy parami 1600 m. Kąt przykrycia 10° 10,0'. Manewrowanie podczas trałowania „szykiem zwrotami” przy wejściu na kolejny pas. Owiechowanie sposobem „dokładnego owiechowania” przy pomocy stacji radionawigacyjnych „RYM”. Odległość między wiechami

4 kbl. Faktyczny przysłon pomiędzy pasami trałowymi przyjęty na podstawie podwójnego średniego błędu kwadratowego określania miejsca postawienia wiech – 60 m.

Wnioski

Rejon toru wodnego Kadet Rinne został przetrałowany z pewnością 90% zniszczenia min indukcyjnych typu ELM/1 i ELM/A. Na podstawie wykonanych prac zaproponowano uznać rejon za przetrałowany i czysty oraz otworzyć go dla żeglugi okrętów i transportowców bez ograniczeń.

W wyniku trałowania okręty pokonały:

- Na trałowanie – na halsach – 1087 godzin 56 minut; – na zwrotach – 110 godzin 55 minut;

- Na przejściach – 825 godzin;

- Na stawianie i wybieranie trałów – 656 godzin;

Okręty pokonały:

- Na halsach trałowych – 2736 Mm;

- Na zwrotach – 221 Mm;

- Na przejściach do i z rejonu trałowań – 648 Mm.

• Przetrałowano rejon o powierzchni 10,85 Mm².

Podsumowanie

Trałowanie rejonu Kadet Rinne zostało przeprowadzone w szczególnie trudnych warunkach hydrometeorologicznych oraz nawigacyjnych z uwagi na duży ruch statków w rejonie ścieśnionym i ograniczonym torem wodnym. Poza tym duże oddalenie od baz wymuszało konieczność szukania właściwych rozwiązań problemów związanych z logistyką przedsięwzięcia. Jednocześnie należy podkreślić, że w wyniku przeprowadzonych prac zdobyto doświadczenie w planowaniu i realizacji logistycznego zabezpieczenia działań okrętów wykonujących zadania w rejonach oddalonych od rodzimych baz.

Włożony ogromny wysiłek marynarzy służących w Siłach Trałowo Minowych w uruchomienie powojennej gospodarki morskiej i około morskiej poprzez niwelowanie zagrożenia minowego w Polskiej Strefie Odpowiedzialności stanowi poważny wkład w rozwój Polskiej Gospodarki. Szacowana wartość trałowania przeprowadzonych przez Flotę Bałtycką ZSRR i Siły Trałowo Minowe Polskiej Marynarki Wojennej wynosiła 1827,5 miliona złotych²³. ●

1. Kadet Rinne, duński Kadetrenden, obszar morski znajdujący się w meklemburskiej zatoce Morza Bałtyckiego pomiędzy niemieckim półwyspem Fischland-Darß-Zingst i wyspą Falster po stronie duńskiej. Jest uważany za jeden z najtrudniejszych i niebezpiecznych akwenów Morza Bałtyckiego.

2. Mina morska – urządzenie wybuchowe stawiane w ośrodku wodnym w celu uszkodzenia lub zatopienia jednostek pływających, a także utrudnienia żeglugi na danym akwenu. P. Bekier, J. Głębocki, J. Kuliś, S. J. Kurpiel, J. Szady, *Podstawy wojny minowej na morzu. Część I Działania minowe*, AMW, Gdynia 2004, s. 9.

3. Szajna S., *Wkład Marynarki Wojennej w likwidację zagrożenia minowego na Bałtyku w latach 1965-1973*, Przegląd Morski nr 6/1973 r.

4. Za najbardziej adekwatną definicję państwa nadbrzeżnego uznaje się definicję A. Makowskiego, która odnosi się do swoich potrzeb morskiej sztuki wojennej. Według niego termin „państwo nadbrzeżne” może być stosowany w odniesieniu do państw średnich i małych (także minipaństw), położonych nad brzegiem morza (oceanu) i nie posiadających możliwości bądź woli politycznej, by utrzymać siły morskie przeznaczone do działań na dużych akwenach, o potencjale pozwalającym na kontrolę mórz poza własnymi obszarami morskimi”. Zob. A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Gdynia, Impuls Plus Consulting, 2000, str. 319.

5. Szczerkowski W., *Rozminowywanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski po II Wojnie Światowej*, Przegląd Morski nr 1/1966 r.

6. Do zbierania i upowszechniania danych o każdym przypadku postawienia min w czasie wojny, jak również w celu planowania i koordynacji prac trałowych powołano w 1945 r. w Londynie międzynarodową organizację, której zadaniem było usuwanie min z wód Europejskich. Organizacja ta składała się z centralnego i czterech strefowych kolegiów. W oparciu o § 7 pkt. a i § 12 „Przepisów międzynarodowej organizacji trałowania min na wodach europejskich” z uwzględnieniem posiadanych przez poszczególne państwa sił trałowych, a także możliwości ekonomicznych, w marcu 1946 r. na pierwszym posiedzeniu Kolegium strefowe podzieliło Morze Bał-

tyckie na strefy odpowiedzialności narodowej za ich oczyszczenie z niebezpieczeństwa minowego.

7. OPM – Obrona Przeciwminowa.

8. BRT – skrót na określenie całkowitej (brutto) pojemności statku w tonach rejestrowych (W. Kopalinski, *Słownik Wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*).

9. Rejon Kadett Rinne znajduje się w odległości ponad 100 Mm na zachód od Świnoujścia.

10. Zarządzenie nr 019 z dnia 24.07.1970 r.

11. FOW – Flotylla Obrony Wybrzeża.

12. AMW sygn. 3439/72/24 str. 2.

13. Zarządzenie bojowe nr 102/Oper. z dnia 07.07.1970 r.

14. Rozkaz Dowódcy 8.FOW nr 102/Oper. z dnia 27.07.1970 r.

15. dKTT – Dywizjon Kutrów Trałowych.

16. Okręt desantowy średni ODS 803 realizował zadania związane z wulkanizacją kabli, barka projektu B 10 występowała jako magazyn sprzętu technicznego i trałowego, holownik H 20 i okręt ratowniczy R 35 jako zabezpieczenie ratownicze, zbiornikowiec Z 7 jako zabezpieczenie w wodę i paliwo. Jednocześnie okręt desantowy średni, kuter dowodzenia KD i barka projektu B-10 jako środki dowozu zaopatrzenia okrętów w żywność i niezbędne urządzenia i przedmioty.

17. dPJP – Dywizjon pomocniczych jednostek pływających.

18. Nr PF 405 z dnia 28.07.1970 r. AMW sygn. 4028/91/4 str. 12.

19. NHZ – Nawigacyjno-hydrograficzne zabezpieczenie. Instrukcja zatwierdzona przez Dowódcę Marynarki Wojennej w 1967 r.

20. Współrzedne pław podane na podstawie periodyku pt. „NEMEDRI” wydawanego przez Admiralicję Brytyjską opisującego poszczególne pola minowe oraz przetrałowane i oddane do żeglugi akweny i tory wodne na wodach europejskich.

21. Wytyczne łączności nr 103 z dnia 27.07.1970 r. Źródło AMW sygn. 4025/91/4 str. 16.

22. Nr 0352 z dnia 09.09.1970 r. AMW sygn. 4028/91/4 str. 38.

23. Szajna S., *Wkład Marynarki Wojennej w likwidację zagrożenia minowego na Bałtyku w latach 1965-1973*, Przegląd Morski nr 6/1973 r.

FOTOCIEKAWOSTKA

Rosyjski atomowy okręt podwodny BS-136 Kentawr przeznaczony do zadań specjalnych Specnazu. Jest to gruntownie przebudowany K-129 typu Delta-III.
Fot. zbioru Mirosław Pietuszeko



Janek Krasicki – przedstawiciel legendarnych już dla polskiego
przemysłu okrętowego „dziesięciotysięczników”.
Fot. zbiory Peter Tschursch

