

NR 4/2013 (120) lipiec-sierpień • Cena 26 zł (w tym 5% VAT)

**Zapomniane
ścigacze JMSDF**

OKRETY WOJENNE

www.okretywojenne.pl



Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

Krażowniki typu „Hirado”

Kanonierki typu „Kars”



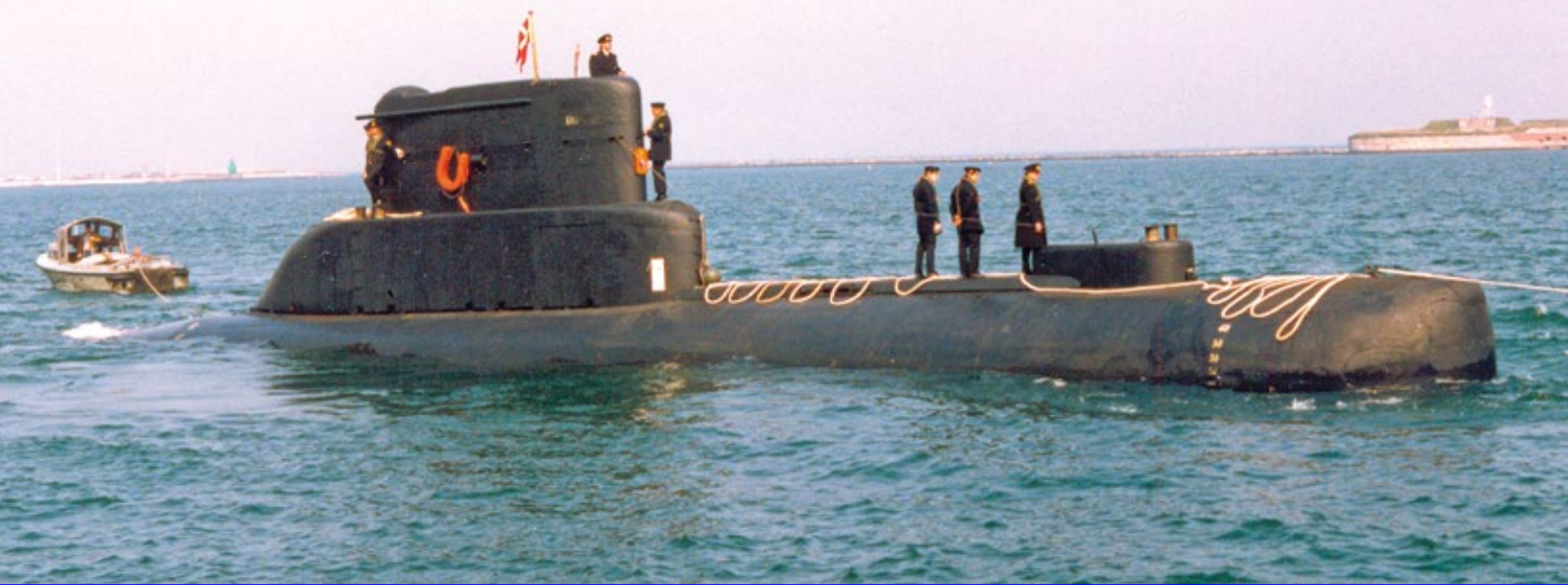
Eskortowiec „Albatros”

INDEKS 386138 ISSN 1231-014X



9 771231 014036 04

Duński okręt podwodny *Norkaperen* typu 205, 20 kwietnia 1990 r.
Fot. © Hartmut Ehlers



Turecki okręt podwodny *Saldıray* typu 209/1200 na redzie Izmiru, 6 marca 1997 r.
Fot. © Hartmut Ehlers



Turecki okręt podwodny *Dolunay* typu 209/1200 na redzie Izmiru, 7 kwietnia 1996 r.
Fot. © Hartmut Ehlers



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, Jarosław Jastrzębski,
Rafał Mariusz Kaczmarek,
Jerzy Lewandowski, Wojciech Mazurek,
Oskar Myszor, Andrzej Nitka,
Grzegorz Nowak, Piotr Nykiel,
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,
Kazimierz Zygałdo**Współpracownicy zagraniczni**BELGIA
Leo van Ginderen
CZECHY
Ota Janeček
FRANCJA
Gérard Garier, Jean Guiglini
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
NIEMCY
Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,
Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer
ROSLA
Siergiej Balakin, Nikołaj Mituickow,
Siergiej Patjanin, Konstantin Strielbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij Odajnik, Władimir Zablockij
WIELKA BRYTANIA
John Jordan**Adres redakcji**Wydawnictwo „Okrety Wojenne”
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry
Polska/Poland tel.: +48 32 384-48-61
www.okretywojenne.pl
e-mail: okrety@ka.home.pl**Skład, druk i oprawa:**DRUKPOL sp. j.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. 32 285 40 35, www.drukpolgt.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2013

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

Nakład: 1500 egz.

I strona okładki:Polski okręt podwodny *Kondor* (eks-nor-
weski *Kunna*) typu 207 w Zatoce Kilońskiej,
17 czerwca 2011 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderena

W NUMERZEJarosław Palasek
Texas – pierwszy pancernik amerykański,
część II

2

16

Dmitrij Kisieliow
Flota Guangdongu, część IIKrzysztof Dąbrowski
Japońskie krążowniki typu „Chikuma”

23

31

Michał Glock
Kaspijskie kanonierki *Kars* i *Ardagan*Siergiej Patjanin
Albatros. Pierwsza specjalistyczna jednostka
włoskiej floty do zwalczania okrętów podwodnych

40

47

Oskar Myszor
Wizyta pancernika *Marat* w GdyniJohn Jordan
Emile Bertin: szybki krążownik minowy, część II

50

58

Siergiej Patjanin, Arsenij Małow
Ciężkie krążowniki *Trento*, *Triesto* i *Bolzano*,
część IIIWitold Pasek
Szczeciński „użytki”

68

77

Maciej S. Sobański
Japońskie ścigacze okrętów podwodnych
doby „Zimnej Wojny”Hartmut Ehlers
Niemieckie okręty podwodne po zakończeniu
II wojny światowej, część VIII

83

93

Hartmut Ehlers
Morskie siły zbrojne Azerbejdżanu, część IKrzysztof Dąbrowski
Pakistańskie fregaty typu F 22P „Zulfikar”

100



„Texas”

część II

pierwszy pancernik amerykański

Historia okrętu

Pierwszy okres służby

Budowa pierwszego pancernika amerykańskiego została autoryzowana aktem Kongresu z dnia 3 sierpnia 1886 roku, a powierzono ją Norfolk Navy Yard w Portsmouth w stanie Virginia. Sutkiem perturbacji z projektowaniem stępkę okrętu położono dopiero w dniu 1 czerwca 1889 roku. Dalsze znaczne przedłużenie prac przy budowie jednostki ponad założenia harmonogramu spowodowały opóźnienia dostaw materiałów i wyposażenia, a także wielokrotne kwestionowanie ich jakości. Pancernik wodowano ostatecznie dopiero w dniu 28 czerwca 1892 roku. Nazwę „Texas” nadała mu Madge Houston Williams – wnuczka byłego gubernatora Teksasu Samuela Houstona. Okręt został przejęty przez Marynarkę w dniu 15 sierpnia 1895 roku, a jego pierwszym dowódcą został komandor Henry Glass.

Początek służby *Texas* spędził w stoczni marynarki w Portsmouth gdzie kontynuowano działania związane z doprowadzeniem go do gotowości operacyjnej. W dniu 5 września pancernik wyszedł w pierwsze próby morskie, które rozpoczęły się z kłopotami spowodowanymi przegrzewaniem

się łożysk lewoburtowej maszyny parowej. Późnym wieczorem na pokład kotwiczącego koło Fort Monroe u Old Point Comfort okrętu przybyli specjaliści z Richmond Locomotive & Machine Works. Mie-li oni wspomagać załogę pancernika podczas odbywających się na Hampton Roads wstępnych prób mechanizmów napędowych, które zakończono przedwcześnie po dwóch dniach. Powodem ich przerwania były liczne awarie pomp i wentylatorów siłowni oraz wyczerpanie członków załogi maszynowej okrętu. Dalsze opóźnienie prób spowodowała konieczność oczyszczenia rurek obydwu kondensatorów pary z nagromadzonego w nich mułu. Próby mechanizmów pancernika zostały więc powtórzone dopiero w dniu 13 września. Po ich zakończeniu okręt odszedł na przegląd do Norfolk Navy Yard, w której mia-no przeprowadzić końcowe przygotowania do oficjalnych jego prób morskich. Zanim jednak rozpoczęto prace, przedstawiciele Ministerstwa Marynarki podjęli decyzję o konieczności dokowania jednostki dla oczyszczenia i pomalowania części podwodnej jej kadłuba. Ponieważ obciążenie okrętu było większe niż uprzednio, w dniu 22 października zdecydowano o jego prze-jeździe do New York Navy Yard na Brookly-

nie, która dysponowała głębszym dokiem. Opuściwszy następnego dnia kotwiczowsko koło Fort Monroe, *Texas* skierował się na północ i późnym wieczorem dotarł do Tompkinsville na Staten Island.

W dniu 28 października pancernik wszedł do stoczni. Ponieważ dok New York Navy Yard był wąski, a jego ściany stosunkowo strome, konieczne było odczekanie do przypływu tak, aby poziom wody umożliwił sponsonom wież artylerii głównej pancernika znalezienie się ponad krawędziami doku. Odpowiedni stan wody wystąpił w dniu 4 listopada, w którym jednostka została zadokowana. W doku stwierdzono min. uszkodzenia śrub napędowych okrętu kwalifikujące obydwa jego pędniki do wymiany. Podczas czyszczenia i malowania kadłuba zaobserwowano jego osiadanie, które w dniu 8 listopada spowodowało pęknięcie poszycia dna zewnętrznego na wręgu Nr 45. Dla zmniejszenia powstających naprężeń kadłuba dok został więc zalany do poziomu wałów śrubowych. Mimo to, w ciągu kolejnych dni pojawiły się pęknięcia cementu w przestrzeniach przystępkowych oraz wygięcia węzłówek usztywniających połą-

czenia z pokładami, a także blach dna wewnętrzznego okrętu na niemal 44 m łącznej długości kadłuba. Aby jeszcze bardziej obniżyć naprężenia, w dniu 11 listopada podniesiono dodatkowo poziom wody w doku. W dniu 17 listopada inspekcję uszkodzeń okrętu nadzorował osobiście szef Komisji Inspekcji i Przeglądów¹ – komodor George Dewey². Chociaż powstałe uszkodzenia nie spowodowały niebezpieczeństwa zostały uznane za oczywiste wady konstrukcji okrętu. Jak ocenił kierujący budową pancernika kontradmirał Francis T. Bowles ich bezzasadnością przyczyną było niewłaściwe rozmieszczenie drewnianych kilbloków na dnie doku. W ciągu kolejnych dni usunięto mniejsze uszkodzenia kadłuba i w dniu 20 listopada *Texas* został wydokowany. Następnie okręt ustawiono przy nabrzeżu gdzie przeprowadzono szereg drobnych modernizacji siłowni mających na celu poprawę warunków pracy jej obsady, które dały o sobie znać podczas prowadzonych uprzednio prób morskich. W międzyczasie, w dniu 23 listopada przeprowadzono próby stoczniove głównych maszyn parowych okrętu.

W dniu 5 grudnia *Texas* opuścił stocznię i skierował się na Upper Bay, aby przeprowadzić wstępne próby morskie układu napędowego. Zanim jednak do nich doszło awarii uległa maszyna sterowa okrętu w związku z czym został on zmuszony do zakotwiczenia koło Tompkinsville dla jej usunięcia. Na jednostkę ponownie przybyli specjaliści z Richmond Locomotive & Machine Works, którzy mieli wspierać jej załogę. Dwa dni później, po sprawnie przeprowadzonej naprawie, pancernik wyszedł na Atlantyk za Sandy Hook, po czym powrócił do Tompkinsville, gdzie kontynuowano przygotowania do prób. W dniu 12 grudnia *Texas* odbył wreszcie próby wstępne dwa dni, po których jego dowódca zameldował gotowość do oficjalnych prób morskich napędu. Planowane na 18 grudnia ich przeprowadzenie, ze względu na panujące tego dnia zamglenie zostało przełożone na dzień następny. Rozpoczęta 19 grudnia standardowa czterogodzinna próba pancernika została jednak przerwana nieco po trzech godzinach jej trwania ze względu na przegrzewanie się łożyska jednej z pomp obiegowych. Ponadto rozbryzgi oleju i wody, spowodowane przez wykorbienia głównych maszyn parowych, którymi wypełniły się ich wanny spowodowały, że utrudniona była obsługa maszynowni, a odczytywanie przyrządów kontrolnych wręcz niemożliwe. Niemniej, ponieważ pancernik zachowywał się stabilnie, a praca maszyn nie powodowała drgań próba została ofi-

cialnie uznana za przeprowadzoną. Cztery dni później na okręt przybyli ponownie przedstawiciele Komisji Inspekcji i Przeglądów z komandorem Deweyem na czele. Mając ich na pokładzie *Texas* opuścił Tompkinsville i wyszedł za Sandy Hook w krótki rejs na Atlantyk. Późnym wieczorem pancernik powrócił na kotwiczowisko gdzie inspektorzy wyokrętowali, a na jednostce przeprowadzono próby reflektorów oświetlania pola walki. W dniu 31 grudnia Komisja komodora Deweya przedstawiła raport, w którym uznała za spełnione oczekiwania stawiane układowi napędowemu okrętu. Ostrej krytyce poddała natomiast hydrauliczne mechanizmy napędowe dział artylerii głównej oraz ich wież, a także system podawania amunicji. Za konieczne uznała także poprawę sztywności kadłuba jednostki oraz polepszenie warunków przebywania załogi w niektórych pomieszczeniach. W tej sytuacji, w dniu 3 stycznia 1896 roku *Texas* przeszedł do bazy floty w Norfolk w stanie Virginia gdzie miał oczekiwać na decyzje.

Dla oceny stanu technicznego oraz sformułowania zaleceń, co do dalszego wzmocnienia konstrukcji pancernika niezbędnych z punktu widzenia jego efektywności operacyjnej powołano specjalną Komisję Inspekcyjną pod przewodnictwem komandora S. W. Terry z Ministerstwa Marynarki. Wśród zaleceń, które sformułowała Komisja było zwiększenie sztywności poziomych powierzchni wodoszczelnego poszycia pokładów, wymiana węzłówek na sztywniejsze oraz wzmocnienie stępki okrętu poprzez zastąpienie zewnętrznego jej poszycia blachą o grubości 25 mm. Koszt tych zmian oszacowano na niemal 40 tys. dolarów, a czas niezbędny dla ich wprowadzenia na 100 dni roboczych. Ich wykonanie miało zwiększyć ciężar jednostki o 31,49 tony, a średnie zanurzenie o 0,043 m. Wysokość metacentryczna okrętu miała wzrosnąć do 0,84 m.

Raport dotyczący stanu technicznego oraz zmian umożliwiających jego poprawę opracował również dowódca pancernika komandor Henry Glass, który przedstawił listę 49 zmian bezwzględnie koniecznych i 14 wskazanych do przeprowadzenia. Wśród nich było wzmocnienie poszycia dna okrętu na długości pasa pancernego tak, aby skompensować ciężar pasa pancernego, reduty, stanowisk dział artylerii głównej, wieży dowodzenia, magazynów amunicji kalibru 305 mm, kotłów, maszynowni, zapasów węgla oraz łodzi okrętowych i masztów. Komandor zaproponował demontaż wielu elementów wyposażenia takich jak: pokrywy bojowe luków wentylacyjnych maszynowni i kanałów wen-

tylacyjnych, podpory lin bezpieczeństwa, stalowe skrzynie do przykrywania elementów wyposażenia na pokładzie zewnętrznym, itp. Powodowały one wzrost ciężaru nie poprawiając właściwości operacyjnych okrętu. W Raporcie została przedstawiona także lista dodatkowego wyposażenia, które powinno być zamontowane na jednostce. Wśród nich były: min. zarówno wskaźniki odległości i dalmierze, rury głosowe, telegraf maszynowy i wskaźnik położenia steru, jak i umywalnie oraz toalety w pomieszczeniach kotłowni. Swój Raport komandor Glass przedstawił Ministerstwu oraz Sekretarzowi Marynarki Hilaremu A. Herbertowi.

Dla przeprowadzenia niezbędnych modernizacji *Texas* został skierowany do Norfolk Navy Yard w Portsmouth, do której wszedł w dniu 10 stycznia 1896 roku. Dwa dni później Sekretarz Marynarki Hilary A. Herbert zdecydował o zmustrowaniu większości oficerów oraz załogi pancernika włącznie z jego dowódcą i pozostawieniu na pokładzie tylko załogi szkieletowej. W dniu 27 stycznia okręt został wycofany ze służby, po czym w dniu 14 lutego wprowadzono go do suchego doku. Podczas postoju w stoczni dokonano usunięcia zauważonych uszkodzeń elementów kadłuba pancernika poprzez wzmocnienie węzłówek żelaznymi kątownikami (10 x 10 cm). Zlikwidowano także pęknięcia cementu w przestrzeniach przystępkowych. Na stojącym w doku okręcie zostało również pomalowane dno, na które położono po dwie warstwy farb antykorozyjnych oraz przeciwporostowych. Dokonano modernizacji układu podawania amunicji do dział artylerii głównej oraz systemu wentylacji wnętrza okrętu. Planowane na czerwiec przywrócenie pancernika do linii opóźniło się, bowiem dopiero w dniu 22 czerwca zakończono na nim prace stoczniove. *Texas* został ponownie wcielony do służby w dniu 20 lipca z tym samym dowódcą i oficerską częścią załogi. Następne, przez kolejny miesiąc okręt uzupełniał wyposażenie i zaopatrzenie opuszczając Norfolk Navy Yard w dniu 25 sierpnia. Dzień później pancernik, włączony w skład Eskadry Północnoatlantyckiej, przybył do Tompkinsville.

Kolejne tygodnie okręt spędził w składzie Eskadry na wodach otaczających Fisher's Island oraz w Gardiner's Bay. Ran-

1. Am.: Board of Inspection and Survey.

2. George Dewey (26.12.1837-16.1.1917). Uczestnik Wojny Secesyjnej, dowódca kanonierki *Dolphin* oraz fregaty parowej *Pensacola*, pogromca floty hiszpańskiej w Bitwie pod Manilą 1.5.1898 r. Szef Komisji Inspekcji i Przeglądów od XI.1895 do XI.1897. Jako jedyny oficer w historii floty amerykańskiej nosił stopień Admirała Marynarki Wojennej – „Sześciogwiazdkowego Admirała”.

kiem 16 września, kiedy *Texas* wchodził do Newport w stanie Rhode Island, aby pobrać wyposażenie torpedowe, manewrując w wąskim kanale wszedł na mieliżnę niemal u nabrzeża tamtejszego War College. Pancernik pozostawał na mieliżnie do wysokiej wody następnego dnia, kiedy to został ściągnięty z niej przy pomocy czterech holowników przybyłych z Providence w stanie Rhode Island. Powołana później komisja za przyczynę awarii uznała spóźnione wykonanie polecenia dowódcy okrętu o przestawieniu na bieg wstecz prawoburtowej maszyny parowej. Za odpowiedzialnych wypadkowi zostali uznani dowódca maszynowni i jeden z asystentów maszynowych, którzy zostali ukarani naganą w rozkazie ogólnym Sekretarza Marynarki Hilarego A. Herberta. Winę wytknięto również dowódcy działu maszynowego okrętu. Komisja nie dopatrzyła się natomiast błędów w postępowaniu dowódcy pancernika. *Texas* opuścił Newport w dniu 25 września i dzień później przybył do Tompkinsville. Na początku kolejnego miesiąca okręt odwiedził Fort Monroe w stanie Virginia po wizycie, w którym w dniu 12 października wspólnie z pancernikami *Maine* i *Indiana* wyszedł w morze dla uniknięcia skutków nadciągającego huraganu. Dwa dni później *Texas* powrócił do Tompkinsville. W dniu 23 października okręt wszedł do New York Navy Yard gdzie min. miano usunąć skutki wrześniowego jego wejścia na mieliżnę.

Podczas postoju pancernika w stoczni, w dniu 9 listopada miała miejsce kolejna poważna awaria. Pęknięcie jarzma zabezpieczającego główny zawór kingstonowy w maszynowni prawej burty spowodowało podniesienie jego grzyba przez ciśnienie wody zaburtowej. Ponieważ wcześniej zdemontowano do remontu rurociąg ssący głównej pompy obiegowej woda zaczęła napływać do wnętrza maszynowni. Po przez niezamknięte drzwi wodoszczelne, przejścia dla kabli elektrycznych, rury głosowe i inne otwory w grodziach zalane zostały kolejne przedziały maszynowni i kotłowni, przyległe do nich bunkry węglowe oraz sąsiednie magazyny amunicji kalibrów 305 mm i 152 mm, a także magazyny maszynowy i prowiantowy. Skutkiem napływu wody do łącznie 61 pomieszczeń we wnętrzu kadłuba było osadzenie okrętu na płytkich wodach basenu stoczniowego. Dzięki sprawnie przeprowadzonej akcji ratowniczej, w ciągu dwóch dni wypompowano większość wody z zalanych pomieszczeń. Zanurzenie jednostki okazało się jednak zbyt duże, aby można ją było wprowadzić do suchego doku. Jego zmniejszenie wymagało opróżnienia bun-

krów z ponad 300 ton paliwa. Po wyładowaniu odpowiedniej ilości węgla, w dniu 26 listopada okręt został wprowadzony do doku. Tam przeprowadzono w niezbędnym zakresie jego remont dokonując także naprawy bądź wymiany uszkodzonego wyposażenia w szczególności elektrycznego. W dniu 3 grudnia *Texas* został wydokowany. Ze względu na wzrost napięcia w stosunkach amerykańsko-hispańskich zalecono, aby wszystkie prace na pancerniku zostały zakończone przed końcem roku. Z początkiem stycznia 1897 roku okręt przeszedł na Hampton Roads gdzie dołączył do jednostek Eskadry Północnoatlantycznej.

W dniu 9 lutego 1897 roku pancernik opuścił Virginie i odszedł ku Zatoce Meksykańskiej, aby w krótkim rejsie odwiedzić Galveston w stanie Teksas oraz Nowy Orlean w Luizjanie. Tydzień później jednostka zawinęła do pierwszego z tych portów stając na kotwicy na Bolivar Roads w wyznaczonym przez pilota uznanym za bezpieczne miejsce, w którym woda miała głębokość niecałych 11 m. Silne prądy pływowe spowodowały jednak tak nieszczęśliwe obrócenie okrętu, że osiadł on rufą na mulistej mieliżnie. Ani praca własnych maszyn, ani pomoc jednostki pływającej amerykańskiego urzędu skarbowego *Galveston* nie dały rezultatów i *Texas* pozostawał na mieliżnie do wieczora 17 lutego. Dopiero wtedy, dzięki wspomaganemu prawoburtową kotwicą wywiezioną daleko przed dziób oraz pracą własnych maszyn i pomocy holownika udało się ściągnąć pancernik z mieliżny i zakotwiczyć na głębszej wodzie. Ten niezbyt szczęśliwy, pierwszy okres służby jednostki spowodował, że przyłgnął do niej prześmiewczy przydomek „Old Hoodoo”³.

Jeszcze tego samego dnia, kiedy pancernik został zakotwiczony na dobre, jego pokład odwiedził gubernator Teksasu Charles Culberson. W dniu 19 lutego na placu przed Galveston Beach Hotel miała miejsce prezentacja srebrnego serwisu przeznaczonego dla mesy oficerskiej okrętu ufundowanego przez stan Teksas. Uczestniczyło w niej przeszło 10 tys. mieszkańców stanu, z których wielu przybyło z jego stolicy Austin specjalnym, zamówionym przez administrację stanową pociągiem. Dwa dni później *Texas* został zakotwiczony trzy mile bliżej miasta tak, aby umożliwić łatwiejsze dotarcie na pokład wszystkim chętnym do jego zwiedzenia. Do 24 lutego, kiedy okręt opuścił Galveston, przewinęło się przez niego przeszło 10 tys. obywateli Teksasu. Dwa dni później, spotkawszy się uprzednio z pancernikiem *Maine*, *Texas* zawinął do Nowego

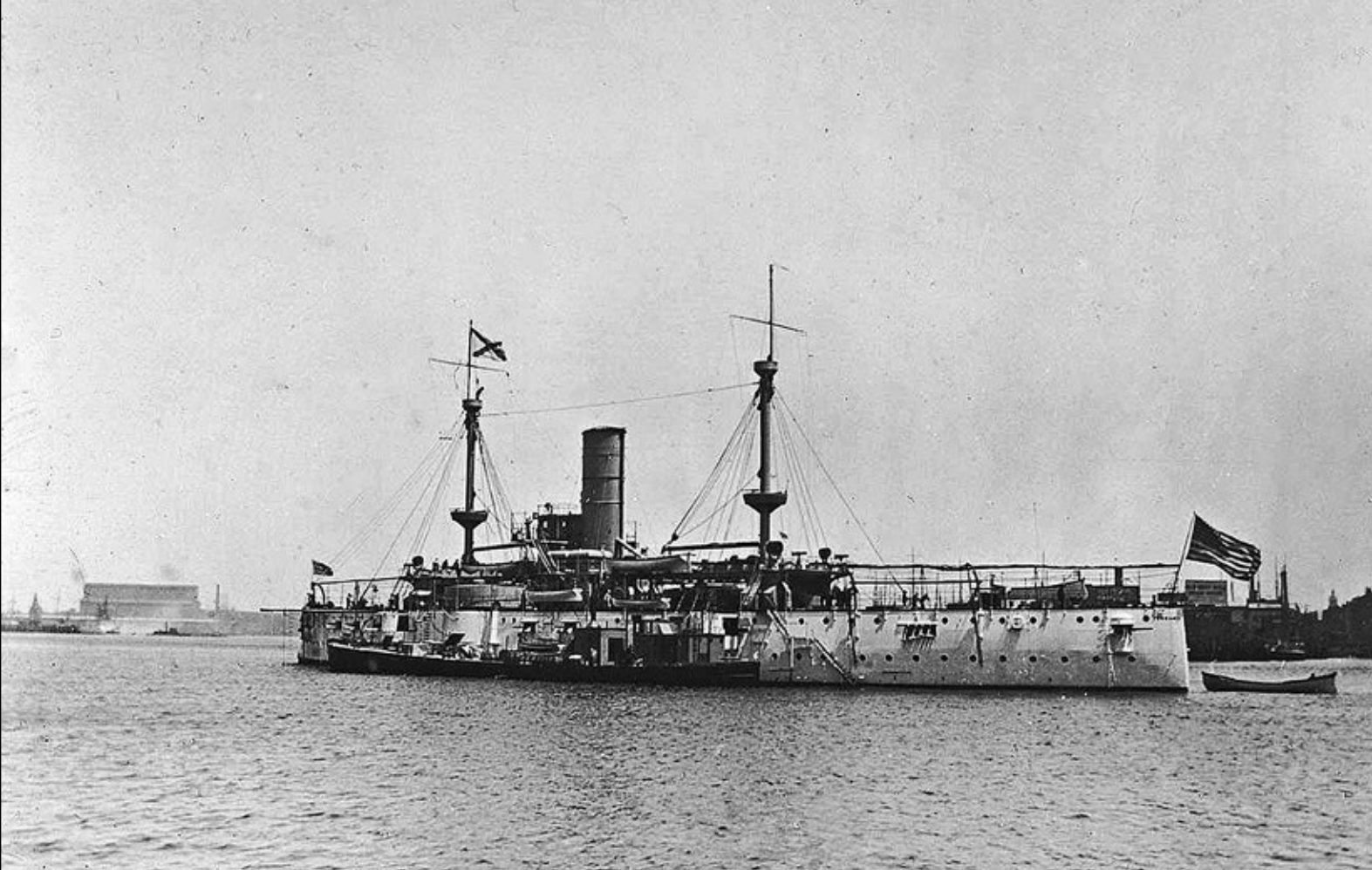
Orleanu, aby uświetnić swą obecnością festiwal Mardi Gras. Zakończywszy wizyty w portach Zatoki Meksykańskiej w dniu 11 marca obydwa pancerniki opuściły ujście Mississippi i skierowały się ku Port Royal w Południowej Karolinie. Podczas odejścia *Texas* stracił kotwicę, której łańcuch został zerwany. Pięciodniowe przejście morzem pokazało, że dzięki podobnej prędkości i właściwościom manewrowym obydwa okręty mogą operować wspólnie. Podczas pobytu w Port Royal pancerniki uczestniczyły min. we wspólnych ćwiczeniach torpedowych. Następnie, w dniu 3 kwietnia odeszły ku Hampton Roads, aby dołączyć do Eskadry Północnoatlantycznej. Dwa dni później *Texas* zawinął do Newport News w stanie Virginia, po czym przeszedł do Fort Monroe, a w dniu 20 kwietnia powrócił do Tompkinsville w stanie Nowy Jork.

Kolejny okres służby okręt rozpoczął od udziału w rewii morskiej w Nowym Jorku związanej z odsłonięciem Mauzoleum Generała Granta⁴ w dniu 27 kwietnia 1897 roku. Paradę odbierał z pokładu kanonierki *Dolphin* prezydent William McKinley, a uczestniczył w niej min. hiszpański krążownik pancerny *Infanta Maria Teresa*. Następnie, od 13 do 15 maja *Texas* brał udział w odsłonięciu pomnika Waszyngtona w Filadelfii w stanie Pensylwania, a później przeszedł do Bostonu w stanie Massachusetts. Tam w dniu 1 czerwca oddział piechoty morskiej pancernika uczestniczył w defiladzie związanej z odsłonięciem pomnika żołnierzy 54 Pułku Piechoty⁵. Od 7 czerwca *Texas* kotwiczył u Old Point Comfort w stanie Virginia, gdzie jego maszyny były eksponatem podczas dorocznej konwencji mechaników kolejowych. W dniu 15 czerwca, na zakończenie spotkania pancernik otrzymał pamiątkowy puchar ufundowany przez Richmond Locomotive & Machine Works. Z początkiem lipca jednostka powróciła do Tompkinsville, a od 14 do 23 tego miesiąca przebywała w New York Navy Yard. W dniu 25 lipca okręt przeszedł na akwen położony koło Fisher's Island gdzie wspólnie z pancernikiem *New Hampshire* uczestniczył w szkoleniu milicji morskiej na Long Island Sound i w Gravesend Bay. Pięć dni później *Texas* wziął udział w ćwiczeniach floty w oświetlaniu pola walki. Następne-

3. Ang.: „Człowiek przynoszący pecha”. Odpowiednik „Jonasza”

4. Generał Armii Ulysses S. Grant (27.4.1822-23.7.1885). Jeden z wybitnych dowódców Unii w okresie Wojny Secesyjnej, 18-ty Prezydent Stanów Zjednoczonych (4.3.1869-4.3.1877).

5. Pułk ten, który był jednym z pierwszych oddziałów piechoty Unii złożonych z czarnoskórych żołnierzy stanowili ochotnicy ze stanu Massachusetts.



Texas na kotwicy u wejścia do portu w Bostonie.

Fot. U.S. Navy

go dnia, mimo złej pogody wizytę na pokładzie kotwiczącego koło Fort Hamilton okrętu złożył Zastępca Sekretarza Marynarki Theodore Roosevelt⁶. Po jej zakończeniu pancernik ponownie przeszedł do New York Navy Yard opuszczając stocznice w dniu 12 sierpnia.

Do końca lata 1897 roku *Texas* uczestniczył w szeregu ćwiczeń floty na akwenach Wschodniego Wybrzeża od Portsmouth w stanie New Hampshire po Newport News w stanie Virginia. Od 16 września do 9 października okręt po raz kolejny przebywał w New York Navy Yard. Następnego dnia po wyjściu ze stoczni pancernik zawinął do Provincetown w stanie Massachusetts gdzie miał oczekiwać na okręty Eskadry Północnoatlantyckiej. W dniu 14 października jednostka przeszła do Bostonu, gdzie w dniu 17 października uczestniczyła w obchodach 100-lecia wodowania fregaty *Constitution*⁷. Cztery dni później na stojącym u burty pancernika jego własnym barkasie parowym miała miejsce eksplozja kotła. Spowodowała ona obrażenia 2 oficerów oraz kilku innych członków załogi okrętu spośród 35 będących wówczas na barkasie. Opuściwszy Boston w dniu 22 października *Texas* przeszedł do Tompkinsville skąd w ciągu następnych tygodni kilkakrotnie wychodził na ćwiczenia na Northern Drill Ground. Czas do końca 1897 roku okręt spędził

w New York Navy Yard, do której wszedł w dniu 20 listopada.

Opuściwszy stocznice w dniu 15 stycznia 1898 roku jednostka została ponownie wcielona do Eskadry Północnoatlantyckiej, w której składzie miała prowadzić szkolenie na Southern Drill Ground. Następnego dnia wraz z pancernikiem *Massachusetts*, *Texas* dołączył do Eskadry na Hampton Roads, po czym jednostki odeszły na południe. W dniu 23 stycznia zespół przybył do Key West na Florydzie skąd prowadził szkolenie u wysp łańcucha Dry Tortuga. W dniu 12 lutego pancernik odeszedł do Galveston w stanie Teksas, dokąd zawinął trzy dni później⁸ wraz z towarzyszącą mu kanonierką *Nashville*. Opuściwszy Galveston w dniu 23 lutego *Texas* odszedł ku wyspom Dry Tortuga, na których akwenach ćwiczebnych operował do 21 marca. Trzy dni później pancernik dotarł na Hampton Roads i zaliczyłszy jednodniowy postój w Newport News w dniu 26 marca zawinął do Tompkinsville. Następnego dnia okręt wszedł do New York Navy Yard.

Wojna Amerykańsko-Hiszpańska

Wobec gwałtownie narastającego napięcia w stosunkach amerykańsko-hiszpańskich, w dniu 28 marca 1898 roku *Texas* został włączony w skład nowoutworzonej Lotnej Eskadry. Zespół ten tworzyły wówczas:

flagowy krążownik pancerny *Brooklyn*, pancernik *Massachusetts* oraz krążowniki pancernopokładowe *Columbia* i *Minneapolis*⁹. Pierwszym zadaniem Eskadry, której dowodzenie sprawował komodor Winfield S. Schley, było zabezpieczenie Wschodniego Wybrzeża w okolicach Hampton Roads. Stojący wówczas w stoczni marynarki na nowojorskim Brooklynie *Texas* został poddany pracom mającym na celu jego przygotowanie do udziału w zbliżającej się działaniach. Kadłub okrętu pomalowano na szaro, a z jego pokładu usunięto większość drewnianego wyposażenia oraz załadowano niezbędny zapas amunicji i zaopatrzenia. *Texas* opuścił stocznice w dniu 6 kwietnia i następnie-

6. Theodore Roosevelt (27.10.1858-6.1.1919). Prawnik, republikanin; z-ca Sekretarza Marynarki (1897-1898) – zrezygnował ze stanowiska, aby uczestniczyć w Wojnie Amerykańsko-Hiszpańskiej; Gubernator Stanu Nowy Jork (1.1.1899-1.1.1900); 25 Wiceprezydent (4.3.1901-14.9.1901) i 26 Prezydent (14.9.1901-4.9.1909) Stanów Zjednoczonych.

7. Fregata o kadłubie z drewna dębowego. Wod. 21.10.1797; w służ. 22.07.1798. Wyp. 2235 t.; 62,18/53,34x13,26x6,40/7,01 m; ożagl. 3968 m²; 13 w; uzbr.: 30x24 ft, 20x32 ft, 2x24 ft; zał.: 450 (1797). Najstarszy obecnie na świecie okręt w czynnej służbie.

8. Tego samego 15.2.1898 r., w porcie hawańskim nastąpiła eksplozja i zatonięcie pancernika *Maine* wysłanego na Kubę dla zapewnienia bezpieczeństwa obywatelom USA. Wydarzenie to nasiliło napięcie w stosunkach amerykańsko-hiszpańskich skutkując specjalną uchwałą z 9.3.1898 r., którą Kongres USA przeznaczył na cele wojenne kwotę 50 mln dolarów.

9. Nieco później dołączył do niej zakupiony w Wielkiej Brytanii krążownik pancerny *New Orleans*.

go dnia wszedł na Hampton Roads gdzie dołączył do jednostek Eskadry. Sześć dni później okręty wyszły w morze na kilkudniowe ćwiczenia artyleryjskie i manewry zgrywające zespół, po których powróciły na Hampton Roads.

W dniu 19 kwietnia Kongres Stanów Zjednoczonych uznał niepodległość Kuby domagając się wycofania z wyspy wojsk hiszpańskich. Następnego dnia postawiono Hiszpanii ultimatum, na które odpowiedziała ona zerwaniem stosunków dyplomatycznych. W dniu 21 kwietnia dowódca sił morskich na Atlantyku i wodach Antyli kontradmirał Wiliam T. Sampson otrzymał rozkaz blokady wybrzeża Kuby. Formalne wypowiedzenie wojny przez Hiszpanię miało miejsce w dniu 24 kwietnia, na którą to deklarację Stany Zjednoczone odpowiedziały podobną następnego dnia.

W dniu wypowiedzenia wojny Hiszpania skierowała na wody Indii Zachodnich i Puerto Rico eskadrę, której dowództwo sprawował kontradmirał Pascual Cervera y Topete. W skład jego zespołu wchodziły krążowniki pancerne *Infanta Maria Teresa*, *Cristobal Colon*, *Vizcaya* i *Almirante Oquendo* oraz niszczyciele *Furor*, *Terror* i *Pluton*. Wyznaczone do akcji okręty hiszpańskie, z wyjątkiem krążownika *Cristobal Colon* i niszczycieli, były w nienajlepszym stanie technicznym. Złe poza tym przedstawiało się ich zaopatrzenie w amunicję oraz w paliwo, którego zapas był niewystarczający i złej jakości. W dniu 24 kwietnia okręty hiszpańskie wyruszyły z Porto Grande na Wyspach Zielonego Przylądka, w kierunku Martyniki. W San Juan de Puerto Rico adm. Cervera spodziewał się spotkać trzy wycarterowane statki, które miały dostarczyć tam zakupiony przez rząd hiszpański w Wielkiej Brytanii zapas węgla. Rankiem 12 maja eskadra hiszpańska dotarła na redę Port de France aby uzupełnić paliwo. Władze francuskie odmówiły jednak sprzedaży węgla dla jej okrętów. Zespół, z wyjątkiem niszczyciela *Terror*, który pozostał na Martynice ze względu na awarię maszyn, skierował się więc w stronę Curaçao dokąd przybył dwa dni później. Tam, adm. Cervera dowiedział się o zbombardowaniu przez okręty amerykańskie San Juan¹⁰. Przewidując możliwość spotkania nieprzyjaciela u wrót tego portu i nie dysponując jednocześnie dostatecznym dla stopczenia bitwy zapasem paliwa, powziął więc decyzję o skierowaniu eskadry na Kubę, gdzie spodziewał się uzupełnić zapasy węgla. Okręty hiszpańskie opuściły Curaçao 15 maja i po czterech dniach żeglugi, entuzjastycznie witane przez hisz-

pańską ludność miasta, zawinęły do Santiago de Cuba.

W czasie, kiedy okręty hiszpańskie zmierzały w stronę Kuby, na południe kierowały się również jednostki Lotnej Eskadry, którą stanowiły wówczas pancerniki *Texas*, *Iowa* i *Massachusetts* oraz krążownik pancerny *Brooklyn* – flagowy okręt komandora Schleya. Oddelegowany do strefy działań wojennych zespół, w dniu 13 maja opuścił Norfolk i pięć dni później zawinął do Key West na Florydzie. Tam kilka godzin po jego przybyciu dotarły siły główne Eskadry Północnego Atlantyku admirała Sampsona. Po odbyciu przez obydwu dowódców konferencji na pokładzie krążownika pancernego *New York* zdecydowano o rozpoczęciu przez Lotną Eskadrę blokady kubańskiego portu Cienfuegos, gdzie mylnie zlokalizowano hiszpańskie okręty. Rankiem 19 maja jednostki Eskadry uzupełnionej przez uzbrojony jacht *Scorpion* i węglowiec *Sterling* wyszły w morze. Podczas opuszczania kotwiczowiska koło wysp Dry Tortuga pancerniki *Iowa* i *Texas* weszły na nieoznaczoną na mapie rafę, co szczęśliwie nie spowodowało poważniejszych ich uszkodzeń. Późnym wieczorem 21 maja Eskadra dotarła na redę kubańskiego Cienfuegos. Przez kolejne dni komodor Schley nie był w stanie zorientować się, co do obecności w porcie zespołu hiszpańskiego. Dopiero w dniu 24 maja, po potwierdzeniu tej informacji przez partyzantów i dołączeniu do Eskadry krążownika *Marblehead*, jej jednostki odeszły ku Santiago operując początkowo w odległości 20 mil na południe od kanału wejściowego do portu. *Texas*, który udał się po paliwo do Key West dotarł pod Santiago w dniu 27 maja. Dwa dni później okręty Lotnej Eskadry składającej się wówczas także z krążownika pomocniczego *Harvard* oraz uzbrojonego jachtu *Vixen* rozpoczęły blokadę portu, do której dołączały sukcesywnie inne jednostki Eskadry Północnego Atlantyku.

Zgodnie z rozkazem adm. Sampsona z dnia 2 czerwca blokada miała być bezpośrednią, przy czym wszystkie duże okręty miały znajdować się w zasięgu wzroku. Jednostki amerykańskie zostały ustawione półkółkiem w promieniu 6 Mm od wejścia do zatoki. Flagowy okręt floty – krążownik *New York* znalazł się na przeciwko Zamku Morro na wschodnim, a *Brooklyn* na południe od półwyspu Socapa – na zachodnim krańcu półkola. Pomiędzy nimi usytuowano pancerniki oraz pozostałe krążowniki. Dla uniemożliwienia opuszczenia portu przez okręty hiszpańskie w nocy z 2 na 3 czerwca podjęto próbę zablokowania wejścia do Santiago przez za-

topienie węglowca *Merrimack*. Brawurowo wykonana akcja nie przyniosła jednak spodziewanego rezultatu, gdyż statek osiadł na dnie kanału w zbyt szerokim miejscu – w dodatku równoległe do osi toru wodnego. W dniu 4 czerwca na pancerniku *Texas* miał miejsce przypadkowy wystrzał pocisku kalibru 305 mm z jego lewoburtowej armaty artylerii głównej, którego przyczyną było zwarcie w elektrycznej instalacji odpalania działa. Szczęśliwie wieża była ustawiona w namiarze, w którym wystrzał nie spowodował zagrożenia dla konstrukcji i załogi okrętu.

Oprócz samej blokady Amerykanie prowadzili także kilkakrotnie ostrzał pozycji nieprzyjaciela. Rankiem 6 czerwca eskadra amerykańska podzielona została na dwa zespoły, z których wschodni bombardował baterie na zamku Morro, a zachodni umocnienia na półwyspie Socapa. W składzie tego drugiego były pancerniki *Texas* i *Massachusetts*, krążowniki *Brooklyn* i *Marblehead* oraz jednostki pomocnicze *Vixen* i *Suwanee*. Ogień okrętów był bardzo intensywny i mimo, że większość pocisków rozrywała się na zboczach wzgórz wywarł duże wrażenie na obrońcach Santiago. Hiszpańscy artylerzyści opuszczali swe stanowiska kryjąc się w bunkrach. Mimo intensywności ostrzału nie przyniósł żadnych znaczących zniszczeń, ani nawet uszkodzeń umocnień czy też zamontowanych w nich armat. Najbardziej natomiast został poszkodowany zakotwiczony tuż za półwyspem Socapa krążownik *Reina Mercedes*¹¹, który podczas ostrzału został kilkunastokrotnie trafiony pociskami przenoszącymi ponad umocnieniami na półwyspie. Okręt odniósł ciężkie uszkodzenia, tracąc 6 zabitych i 12 rannych z pozostawionej na nim szkieletowej załogi. W czasie akcji *Texas* wystrzelił łącznie 21 pocisków burzących kalibru 305 mm, 59 pocisków burzących kalibru 152 mm oraz 4 pociski odłamkowe tego drugiego kalibru, a także 122 pociski burzące 6-funtowe oraz trzy 6-funtowe pociski przeciwpancerne.

Następnego dnia Amerykanie przeprowadzili rekonesans w Zatoce Guantano gdzie admirał Sampson zamierzał zorganizować stację węglową, w której jego

10. San Juan zostało ostrzelane 12.5.1898 r. przez zespół okrętów amerykańskich odwołanych z blokady Kuby przez Sekretarza Floty Johna D. Longa. Dowodzący zespołem poszukującym nieprzyjaciela adm. Sampson, podczas postoju u wybrzeży Haiti, otrzymał informację o Puerto Rico jako porcie przeznaczenia płynących z Anglii węglowców.

11. Okręt ten przybył do Santiago 23.3.1898 r. Ze względu jednak na awarię kotłowni (uszkodzenie 7 z 10 kotłów) nie mógł poruszać się o własnych siłach. Zdemontowano więc większość jego artylerii wzmacniając ją baterie nadbrzeżne.

okręty mogłyby uzupełniać paliwo. W wypadzie oprócz pancernika *Texas* wzięły udział krążownik *Marblehead*, krążowniki pomocnicze *St. Louis* i *Yankee* oraz kanonierka *Wompatuck*. Okręty amerykańskie spenetrowały brzegi Zatoki ostrzeliwując pozycje wojsk hiszpańskich pod Caimanera. Na ląd wysadzono oddział żołnierzy piechoty morskiej, którzy mieli przygotować teren do lądowania większych sił. Hiszpańska kanonierka *Sandoval*, która próbowała zaatakować okręty w Zatoce Guantanamo została ostrzelana przez *Marblehead* oraz *Yankee* i musiała wycofać się do Zatoki Joa. Zakończywszy rekonasans jednostki amerykańskie odeszły ku Santiago.

Na wody Zatoki Guantanamo *Texas* wszedł po raz kolejny w dniu 11 czerwca, aby wspierać 1 Batalion piechoty morskiej. Oddział, przetransportowany poprzedniego dnia z Key West przez krążownik pomocniczy *Panther*, wylądował na brzegu w pobliżu Play del Este. W dniu 12 czerwca, na żądanie dowódcy oddziału desantowego podpułkownika Roberta W. Huntingtona z pokładu pancernika przewieziono na ląd trzy działa polowe kalibru 76 mm oraz dwa karabiny maszynowe M1895 Colt-Brown kalibru 6 mm. *Texas* wspierał także wojska u wejścia do Zatoki Guantanamo ostrzeliwując pocisk kalibru 152 mm oraz 10 pocisków 6-funtowych. Trzy dni później pancernik wraz z krążownikami *Marblehead* i pomocniczym *Suwanee* ostrzelały położony u wejścia do Zatoki Joa fort Cayo del Tore, którego uzbrojenie stanowiły trzy działa brązowe kalibru 160 mm oraz nowoczesne działo kalibru 90 mm produkcji Kruppa. Podczas krótkiego starcia Hiszpanie nie uzyskali szczęśliwie żadnych trafień, chociaż jeden z pocisków nieprzyjaciela upadł tuż przed dziobem *Marblehead*. Prowadzony przez okręty amerykańskie ostrzał spowodował natomiast zniszczenie dwóch z większych dział oraz uszkodził budowlę fortu. Hiszpanie nie ponieśli strat w ludziach, bowiem większość załogi fortu opuściła swe stanowiska na widok zbliżających się jednostek nieprzyjaciela. W czasie akcji *Texas* wystrzelił 12 pocisków kalibru 305 mm oraz 52 pociski kalibru 152 mm. Wycofując się z Zatoki Joa okręty amerykańskie natknęły się na pole min kontaktowych „Bustamente”. Jedną z nich otarła się o rufę pancernika szczęśliwie jednak nie wybuchła. Jak się później okazało eksplozje min hiszpańskich nie były możliwe na skutek wad mechanicznych zapalników oraz ich zacięć spowodowanych przez porastające je skorupiaki. Po zakoń-

czeniu operacji *Texas* odszedł do sił blokujących Santiago.

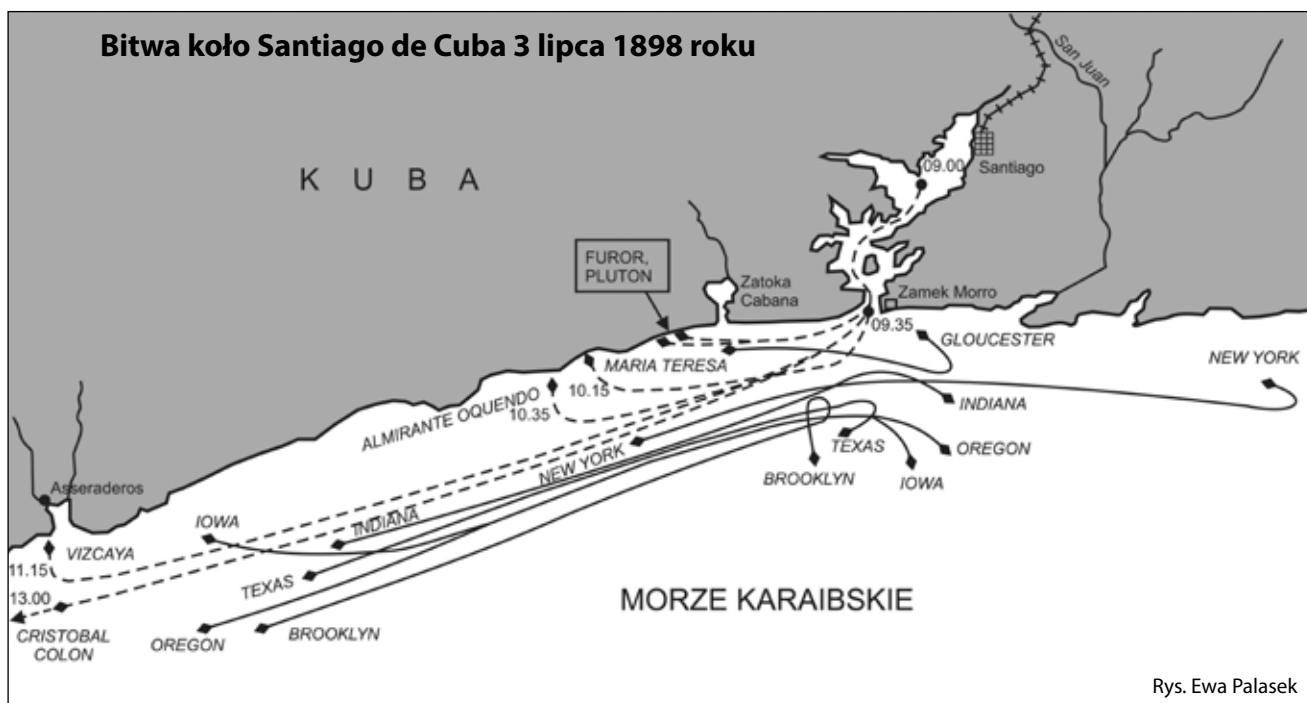
Rankiem 16 czerwca okręty admirała Simpsona powtórzyły ostrzał pozycji nieprzyjaciela na półwyspach Morro i Socapa. *Texas* wraz z pancernikiem *Massachusetts* i krążownikiem *Brooklyn* tak, jak poprzednio ostrzeliwał umocnienia po zachodniej stronie wejścia do Zatoki Santiago. Okręty zbliżyły się na odległość ~3 tys. metrów od brzegu i krążąc prowadziły ogień. Stosowały przy tym inny sposób ostrzału wykorzystując zredukowane ładunki miotające oraz duże kąty podniesienia dział. Oczekiwano bowiem, że wysokie trajektorie lotu pocisków umożliwią zniszczenie celów za wzniesieniami. Podobnie jednak jak poprzednio, ostrzał okrętów amerykańskich okazał się nieskuteczny. Tylko jeden ciężki pocisk pancernika *Texas* eksplodował wewnątrz umocnień hiszpańskich na półwyspie Socapa zabijając 2 i raniąc 3 ludzi oraz wyłączając czasowo z gotowości bojowej jedno działo. Tym razem okręt wystrzelił 13 pocisków kalibru 305 mm oraz 33 pociski kalibru 152 mm. Następnego dnia *Texas* wraz z jachtem *Vixen* ostrzelały baterię Somervelos. Jednostki osłaniały kutry parowe z pancernika *Massachusetts* oraz krążownika pancernego *New York*, które prowadząc rozpoznanie wybrzeża dostały się pod ogień hiszpańskich oddziałów na brzegu. Dzięki osłonie strzelającego z odległości ponad 2,3 tys. metrów pancernika obydwa kutry przygotowujące lądowanie głównych sił amerykańskich w okolicach Santiago wycofały się bez strat. *Texas* wystrzelił tego dnia 17 pocisków kalibru 152 mm oraz 24 pociski 6-funtowe.

Po długotrwałych przygotowaniach i perypetiach związanych wymarszem floty transportowców, w dniu 20 czerwca u wybrzeży Kuby pojawiły się amerykańskie siły inwazyjne V Korpusu, dowodzonego przez generała majora Williama R. Shaftera. Lądowanie pierwszych oddziałów desantu nastąpiło dwa dni później, w okolicach Daiquiri w odległości 18 mil na wschód od Santiago. Tego samego dnia *Texas* oraz krążownik pancerny *Brooklyn* po raz kolejny ostrzeliwały baterię nieprzyjaciela na półwyspie Socapa dla odwrócenia uwagi nieprzyjaciela od lądujących oddziałów amerykańskich. Podczas tej akcji pancernik został trafiony w część dziobową nieprzyjacielskim pociskiem kalibru 160 mm, który przebił jego lewą burtę poniżej drugiej kluzы kotwicznej. Jego wybuch na pokładzie artyleryjskim spowodował śmierć jednego z członków załogi okrętu oraz rany 8 innych. Starty materialne były stosunkowo niewielkie i sprowa-

dzały się do wyrwania wspornika i dwóch bębnow linowych oraz wybrzuszenia płyty poszycia dziobowego w dwóch miejscach. Otwór w burcie został szybko uszczelniony przez drużynę przeciawaryjną. Podczas tego ostrzału półwyspu Socapa *Texas* wystrzelił 19 pocisków kalibru 305 mm, 83 pociski kalibru 152 mm, 50 pocisków 6-funtowych i 20 pocisków 1-funtowych.

Wysadziwszy na ląd kolejne oddziały w miejscowości Siboney 10 km na zachód od Daiquiri, wojska amerykańskie przystąpiły do porządkowania swych szyków i przygotowań do szturmowania Santiago. Informacje powstańców kubańskich o maszerującym z Manzanillo na odsiecz miastu znacznym oddziale hiszpańskim oraz zbliżającą się porą deszczową, przyspieszyły decyzję o rozpoczęciu ataku. Po przeprowadzonych w dniu 29 czerwca przegrupowaniach, oddziały V Korpusu ruszyły w dniu 1 lipca do marszu na Santiago. Następnego ranka *Texas* wraz z pozostałymi okrętami blokady prowadził ostrzał baterii na półwyspie Socapa ostrzeliwując 14 pocisków kalibru 305 mm, 105 pocisków kalibru 152 mm i 55 pocisków 6-funtowych.

Zdając sobie sprawę ze słabości fortyfikacji miasta rząd hiszpański, chcąc uchronić okręty eskadry adm. Cervery przed zagładą, poprzez Ministerstwo Marynarki przesłał telegraficznie rozkaz wyprowadzenia eskadry z portu. Opracowany przez adm. Cerverę plan zakładał wypłynięcie okrętów rankiem 3 lipca oraz pokonanie krętego i wąskiego kanału wyjściowego w dzień. Po wypłynięciu z Santiago jednostki miały skierować się do Hawany, z możliwością zawinięcia w razie konieczności do Cienfuegos. W czasie walki ogień okrętów hiszpańskich miał być skoncentrowany na amerykańskich krążownikach pancernych, jako najszybszych jednostkach w zespole nieprzyjaciela. Szyk miał prowadzić krążownik *Infanta Maria Teresa*, który nagłym atakiem miał zaskoczyć krążownik pancerny *Brooklyn*. Ściągając na siebie ogień Amerykanów okręt flagowy miał w ten sposób umożliwić ucieczkę pozostałym jednostkom eskadry prowadzonym przez krążownik *Vizcaya*. Zgodnie z planem od wczesnego popołudnia 2 lipca, okręty hiszpańskie rozpoczęły rozpalanie kotłów i podnoszenie ciśnienia pary. Dotychczasowa beczynność eskadry hiszpańskiej oraz otrzymywane od powstańców informacje spowodowały, że dowództwo amerykańskie przestało wierzyć w możliwość podjęcia próby przełamania blokady przez okręty adm. Cervery. Na jednostkach amerykańskich zachowywano wprawdzie jeszcze pełną gotowość bojową, nastąpiło jednak pewne rozluź-



nienie wśród załóg, a dowódcy okrętów utrzymywali pod parą jedynie część kotłów. W skutek tego jednostki amerykańskie potrzebowały dla osiągnięcia pełnej prędkości 2-3 godzin, podczas gdy Hiszpanie mogli ją uzyskać niemal natychmiast po opuszczeniu kanału i wyjściu na pełne morze. Przy przewadze prędkości hiszpańskich krążowników pancernych nad amerykańskimi okrętami liniowymi dawało to szansę na oderwanie się od przeciwnika przynajmniej niektórym okrętom eskadry adm. Cervery.

Rankiem 3 lipca okręty amerykańskiej blokady Santiago rozstawione były w promieniu 3 Mm od wejścia do portu w ten sposób, że na prawym jej, wschodnim skrzydle znajdował się uzbrojony jacht *Gloucester*, a dalej pancerniki *Indiana*, *Oregon*, *Iowa* i *Texas*. Krążownik pancerny *Brooklyn* z kmdr. Schleyem i jacht *Vixen* znajdowały się na skrzydle zachodnim. Pancernik *Massachusetts* pobierał w tym czasie bunkier w Guantanamo, a flagowy krążownik pancerny *New York* z adm. Sampsonem na pokładzie płynął w kierunku Siboney, na spotkanie z gen. Shafterem. Spośród patrolujących okrętów blokady pancernik *Iowa* nie utrzymywał pełnego ciśnienia pary, podczas gdy na krążowniku *Brooklyn* wygaszono dwa kotły, dwa inne pozostawiały bez wody, a maszyny parowe były rozsprężone¹². Pozostałe trzy pancerniki utrzymywały wymagane ciśnienie pary jednak *Indiana*, ze względu na porośnięcie kadłuba, nie był w stanie osiągnąć prędkości większej niż 11-12 węzłów.

Ponieważ zaobserwowane dzień wcześniej nad Santiago dymy wzięto za ruty-

nowe czynności związane z utrzymywaniem kotłów okrętów hiszpańskiej eskadry pod parą, odejście ich od nabrzeży tuż po 09:00 w dniu 3 lipca zaskoczyło zupełnie Amerykanów. Obserwatorzy amerykańscy dopiero po kwadransie zorientowali się, że jednostki hiszpańskie wychodzą z portu, lecz i te spóźnione meldunki dowódcy ich okrętów przyjęli z niedowierzaniem. Niemniej, w ciągu kwadransa jednostki blokady przygotowano do boju i jako pierwszy w kierunku eskadry hiszpańskiej ogień otworzył pancernik *Oregon*. Okręty eskadry hiszpańskiej, które wychodziły w szyku: *Infanta Maria Teresa*, *Vizcaya*, *Cristobal Colon*, *Almirante Oquendo* oraz niszczyciele *Furor* i *Pluton*, ze względu na ciasne i kręte wyjście zmuszone były do utrzymywania dużych odległości pomiędzy sobą. Jeszcze więc w kanale wyjściowym znalazły się pod ostrzałem eskadry amerykańskiej.

Opuszczająca wyjście na otwarte morze, ostrzeliwana *Infanta Maria Teresa* obrała zgodnie z planem kurs na zachód w kierunku krążownika *Brooklyn*. Kmdr Schley odczytawszy to jako próbę staranowania rozkazał zmienić kurs na południe. Wykonujący zwrot na prawą burzę okręt przeszedł niecałych 140 m przed dziobem pancernika *Texas*, który jedynie dzięki daniu maszyn cała wstecz uniknął kolizji. Jednostka niemal całkowicie zastopowała tak, że wzdłuż jej prawej burty przeszedł płynący z dużą prędkością pancernik *Oregon*. Okręt ten przesłonił artylerzystom pancernika *Texas* doskonale widoczny cel, którym był krążownik *Vizcaya*. Zamieszanie, jakie powstało w szy-

ku amerykańskim zostało wkrótce opanowane i jednostki eskadry Schleya ruszyły w pościg za nieprzyjacielem. Bitwa toczyła się na niewielkim dystansie tak, że *Infanta Maria Teresa* dostawszy się pod skoncentrowany ostrzał dużej liczby okrętów, w szybkim tempie zamieniała się w płonący wrak. Widząc beznadziejność sytuacji adm. Cervera, zdecydował skierować swój krążownik na skalisty brzeg, w odległości zaledwie 6,5 Mm od Santiago i o 10:15 opuścił swą banderę.

Texas, który stracił sporo czasu unikając kolizji ze swą jednostką flagową, również rozpoczął pościg przenosząc ostrzał na ostatni w szyku krążownik hiszpański *Almirante Oquendo*. Okręt ten odpowiedział ogniem trafiając pancernik amerykański dwoma pociskami burzącymi kalibru 140 mm z pierwszych swych salw. Pierwszy z nich przebiwszy poszycie nadbudówki w okolicach podnośnika popiołu rozerwał się na pokładzie głównym. Jego eksplozja uszkodziła podnośnik, a odłamki przebiły poszycie komina i kanał spalin powodując powstanie chmury dymu pomieszanego z popiołem. Sprawilo to wrażenie, że *Texas* został poważnie uszkodzony. Drugi z pocisków *Almirante Oquendo* rozerwał się na sponsonie prawoburtowego

12. Układ napędowy krążownika *Brooklyn* stanowiły 4 pionowe maszyny parowe pracujące na dwa wały śrubowe, po dwie na każdy. Maszyny napędzające wspólny wał mogły być rozsprężane, co przy pływaniu z mniejszymi prędkościami umożliwiało ekonomiczne rozłożenie zasilania parą i wygaszenie zbytecznych kotłów. Poważnym mankamentem zastosowanego rozwiązania była konieczność zatrzymywania maszyn w celu ich rozruchu zasprężenia. Artykuł o tym okręcie – patrz: OW 3/1998.

działa artylerii głównej pancernika. Żadne z tych trafień nie spowodowało w rzeczywistości uszkodzeń groźnych dla żywotności okrętu. Później, *Almirante Oquendo* dostawszy się pod ogień pancernika *Iowa*, a następnie ostrzeliwany także przez *Oregon* i *Indiana*, rozrywany eksplozjami wyrzucił się o 10:35 na brzeg w odległości nieco ponad mili na zachód od swego okrętu flagowego. Idące z tyłu szyku niszczyciele także zostały wielokrotnie trafione. *Pluton* po wyrzuceniu się na brzeg został rozerwany wybuchem, a *Furor* trafiony także pociskami dział kalibru 152 mm pancernika *Texas*, zatonął po licznych eksplozjach zaledwie 4 Mm na zachód od Morro. Z pozostałych dwóch uchodzących krążowników hiszpańskich wyraźnie z tyłu pozostawał *Vizcaya*, którego prędkość ze względu na porośnięcie kadłuba była mniejsza niż okrętów amerykańskich. Skoncentrowały na nim wówczas ogień znajdujące się bliżej (2,2-2,7 tys. m) krążownik *Brooklyn* i pancernik *Oregon*. Strzelały także do niego znajdujący się w odległości ~5,4 tys. metrów *Texas* i jeszcze dalej *Iowa* i *Indiana*. Płonący *Vizcaya* został około 11:15 osadzony przez załogę na mieliznie w odległości 15 Mm na zachód od wyjścia z portu gdzie dzieła jego zniszczenia dokonały wewnętrzne eksplozje.

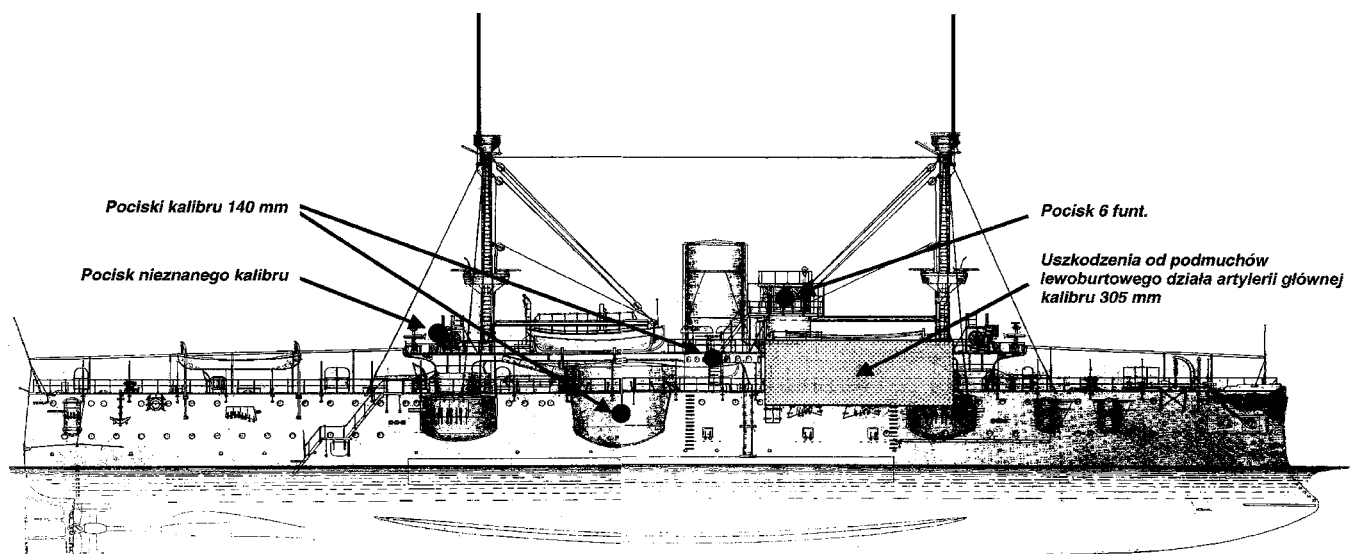
Pościg za ostatnim z okrętów hiszpańskiej eskadry, najszybszym krążownikiem *Cristobal Colon*, kontynuowały krążownik *Brooklyn*, pancernik *Oregon* i jacht *Vixen* oraz pozostający nieco z tyłu *Texas*. W dalszej odległości znajdował się krążownik *New York*, który adm. Samp-

son zaintrygowany odgłosami bitwy zawrócił z kursu do Daiquiri. Okręt, który mógł osiągać największą prędkość znajdował się jednak zbyt daleko by wziąć efektywny udział w pościgu. Udawszy się więc wraz z jachtem *Vixen* na pomoc rozbitkom z *Vizcaya* odszedł do Santiago. Ucieczka krążownika hiszpańskiego miałyby duże szanse powodzenia gdyby nie zła jakość węgla zabunkrowanego w Santiago. Mimo wysiłków załogi, wkrótce zaczęło spadać ciśnienie pary produkowanej przez kotły okrętu, pociągające za sobą zmniejszenie jego prędkości. *Cristobal Colon* został doścignięty i ostrzelany przez *Oregon* oraz *Brooklyn*. Zagrożony zatopieniem krążownik hiszpański stanął na kotwicy w małej zatoczce u ujścia rzeki Tarquino w odległości 55 Mm na zachód od Santiago. Załoga po podniesieniu białej flagi i otwarciu kingstonów około 13:00 opuściła okręt, który osiadł na dnie. Ponieważ kadłub był nieuszkodzony adm. Sampson obawiając się, że okręt zsunie się na głębszą wodę zdecydował o jego przesunięciu głębiej na mieliznę. Podjęta jeszcze w godzinach wieczornych 3 lipca próba zepchnięcia została wykonana jednak tak niefortunnie, że okręt przewrócił się i niemal całkowicie zatonął.

W wyniku bitwy koło Santiago wysłana na pomoc wojskom hiszpańskim na Kubie eskadra adm. Cervery przestała istnieć. Zginęło 323 hiszpańskich oficerów i marynarzy, ponad 200 było rannych, a 1791 dostało się do niewoli. Straty amerykańskie były niewielkie, mimo, że prawie wszystkie okręty adm. Sampsona zostały trafione.

Podczas Bitwy *Texas* wystrzelił 8 pocisków kalibru 305 mm, 97 pocisków kalibru 152 mm, 400 pocisków 6-funtowych i 150 pocisków 1-funtowych, a także 180 pocisków kalibru 37 mm. Jej skutkiem było 18 różnych, w większości niewielkich uszkodzeń pancernika. Najpoważniejsze z nich było efektem uderzenia pierwszego ze wspomnianych dwóch pocisków burzących kalibru 140 mm wystrzelonych przez krążownik pancerny *Almirante Oquendo*. Pocisk ten trafił z prawej burty około 20° przed trawersem pancernika przebijając poszycie jego nadbudówki ponad pokład głównym tuż przed podnośnikiem popiołu. Przebiwszy osłonę skrzyni składowania hamaków pocisk eksplodował powodując poważne uszkodzenia kanału powietrza przedniego wentylatora nawiewu kotłowni, zniszczył włązy obydwu kanałów powietrza oraz uszkodził przyległe grodzie. Jego odłamki przebiły prawoburtowy kanał spalin oraz poszycie podnośnika popiołu i prawoburtowe drzwi sterówki. Zniszczony został wentylator kambuza i poważnie uszkodzone mechanizmy napędowe podnośnika popiołu, a także okablowanie elektryczne. Drugi z pocisków kalibru 140 mm wystrzelonych przez *Almirante Oquendo* rozerwał się na poszyciu sponsona poniżej prawoburtowej wieży artylerii głównej powodując jedynie powierzchowne uszkodzenia jego blach. Inny z pocisków, przypuszczalnie z hiszpańskiego działa 6-funtowego, przebił ścianę sterówki powodując powstanie drewnianych odłamków i nie wybuchając wypadł na zewnątrz. Pocisk nieznanego kalibru

Texas – uszkodzenia w Bitwie koło Santiago de Cuba 3 lipca 1898 roku



Rys. uszkodzeń Jarosław Palasek

zniszczył natomiast prawoburtowy, tylny reflektor bojowy okrętu.

Spustoszenie w wyposażeniu pancernika poczyniły natomiast podmuchy salw strzelającego na prawą burtę jego lewoburtowego dział artylerii głównej kalibru 305 mm. Energia wystrzałów spowodowała wklęśnięcie poszycia pokładu głównego na prawej burcie pomiędzy wręgami Nr 53 i Nr 56 oraz zerwanie fragmentu poszycia pokładu pomostu bojowego o wymiarach 1,88 m na 3,66 m. Uszkodzone zostały schodnie prowadzące na pomost bojowy oraz pokład artyleryjski. Wygięciu uległy pilersy na pokładzie artyleryjskim, wypadło wiele nitów oraz uszkodzone zostały liczne usztywnienia i wiązania. Uszkodzeniom uległ jeden z kutrów parowych jednostki, którego poszycie w przedniej części prawej burty zostało zerwane, a stępka złamana. Wykorzystywane, jako osłony przeciwołamkowe pokrowce łodziowe, hamaki oraz tenty zapaliły się i uległy zniszczeniu, podobnie jak hamaki i odzież załogi w sześciu kubrykach pokładu artyleryjskiego. Obrażenia odniósł jeden z marynarzy pancernika zrzucony podmuchem wystrzału z pokładu artyleryjskiego przez kanał podnośnika amunicji do komory roboczej, a kilku innych uległo obrażeniom uszu i oczu.

Następny dzień po bitwie *Texas* spędził u południowego wybrzeża Kuby poruszając się wzdłuż wrakowiska okrętów hiszpańskiej eskadry. Po południu okręt powrócił na pozycję blokadową u wejścia do Santiago, gdzie wcześniej przybyły z zadaniem ochrony własnych obywateli krążowniki: brytyjski pancernopokładowy *Indefatigable* oraz austro-węgierski pancerny *Kaiserin und Königin Maria Theresia*. Późnym wieczorem pancerniki *Massachusetts* i *Texas* podeszły blisko wejścia do kanału prowadzącego do portu w Santiago, na którym zaobserwowano ruch. Okręty oświetliły następnie swymi reflektorami kierującą się ku wyjściu z portu jednostkę, którą był krążownik pomocniczy *Reina Mercedes*. Hiszpanie zamierzali zatopić go w kanale tak, aby zablokować wejście do Santiago. Obydwa pancerniki otworzyły z odległości 3,2 tys. m ogień w kierunku jednostki hiszpańskiej, na którą odpowiedziała kilkoma wystrzałami bateria artyleryjska na półwyspie Socapa. *Texas* prowadził ogień najpierw z baterii lewoburtowych, a później prawoburtowych wystrzeliwując łącznie 8 pocisków kalibru 305 mm i 18 pocisków kalibru 152 mm. Okręt hiszpański został trafiony pięcioma pociskami wielkiego kalibru, z których co najmniej dwa wystrzelił *Texas*. Mimo, że wcześniej załódze *Reina Mercedes* uda-

ło się zakotwiczyć w planowanym miejscu, po zerwaniu łańcucha kotwicznego, krążownik zdryfował i zatonął z przechyłem 40° na lewą burtę u wschodniego brzegu kanału koło baterii *Estrella* nie blokując wejścia do portu.

Kolejne dni okręty amerykańskie spędziły na pozycjach blokadowych Santiago prowadząc także inspekcje wrakowiska jednostek hiszpańskich. W dniu 10 lipca, wobec impasu w negocjacjach dotyczących poddania się wojsk nieprzyjaciela, flagowy krążownik pancerny *Brooklyn* oraz pancerniki *Indiana* i *Texas* dokonały bombardowania pozycji hiszpańskich w Santiago na odcinku wybrzeża pomiędzy *Aquadores*, a *Morro*. Ponieważ ostrzał był prowadzony z odległości przekraczającej 9,1 tys. metrów, a cele znajdowały się za wzgórzami, korygowanie ognia okrętów odbywało się za pomocą sygnałów flagowych nadawanych ze zdobytego mostu kolejowego w *Aquadores*. Na posterunek ten informacje były przekazywane telefonicznie z kwatery głównej generała Shaftera. Podczas tego popołudniowego bombardowania *Texas* wystrzelił 6 pocisków kalibru 305 mm i trzy pociski kalibru 152 mm. Przerwawszy ogień ze względu na zagrożenie, jakie wybuchające pociski zaczęły stwarzać dla oddziałów amerykańskich jednostki przerwał ogień i powrócił na pozycje blokadowe w odległości ~3,2 tys. metrów od ujścia kanału wejściowego do Santiago. Wczesnym popołudniem następnego dnia Hiszpanie wysłali do generała Shaftera parlamentariuszy z misją zawarcia rozejmu.

W dniu 12 lipca *Texas* przeszedł ku odcinkowi wybrzeża koło ujścia rzeki *Tarquino*. Rankiem następnego dnia z pancernika wysłano welbota i kuter parowy do wraku hiszpańskiego krążownika *Cristobal Colon*. Po południu obydwie jednostki powróciły na okręt, który wieczorem odszedł ku Santiago. Następnie *Texas* przeszedł do zatoki Guantanamo gdzie pozostawał przez kolejne dni. Osiem dni po podpisaniu kapitulacji hiszpańskiego garnizonu Santiago, która miała miejsce w dniu 17 lipca, pancernik opuścił Kubę i odszedł do kraju.

Powróciwszy do Stanów Zjednoczonych w dniu 31 lipca okręt został skierowany na przegląd do New York Navy Yard. Tego samego dnia, przechodzący pod mostem Brooklińskim *Texas*, pierwszy z wracających do kraju okrętów zwycięskiej eskadry, był witany przez tłumy wiwatujących na nabrzeżach Amerykanów. W dniu 3 sierpnia okręt został zadokowany, po czym dokonano oczyszczenia i malowania jego kadłuba. Podczas

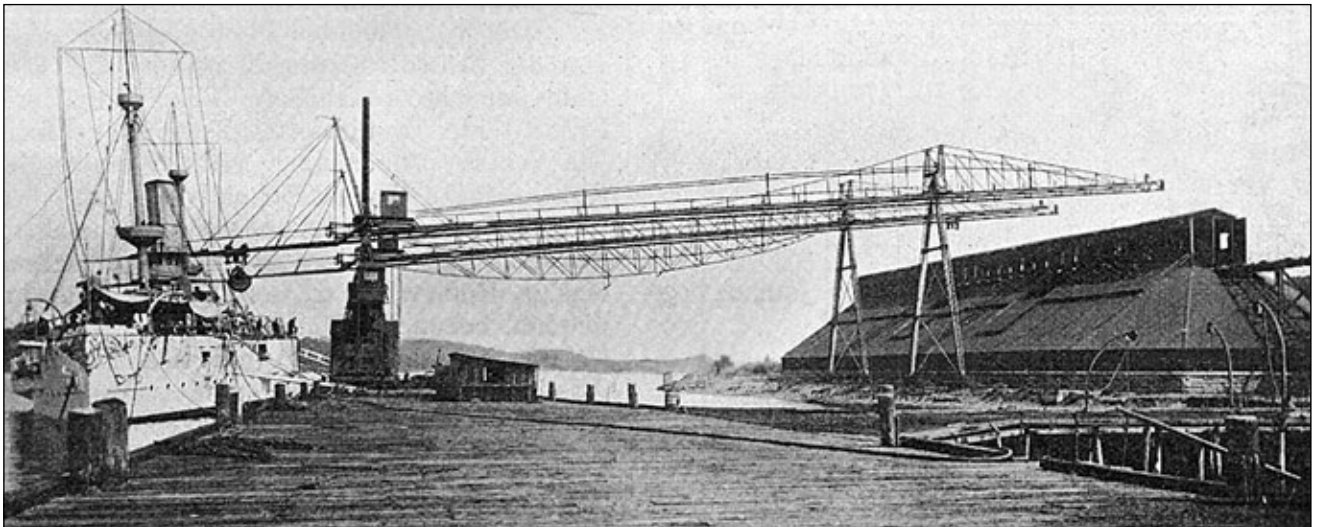
postoju w stoczni usunięto także uszkodzenia odniesione w boju oraz przeprowadzono przegląd maszyn i czyszczenie kotłów. Ze względu jednak na potencjalne zagrożenie, które ciągle jeszcze stanowiła hiszpańska eskadra admirała Camary¹³ remont jednostki skrócono i w dniu 19 sierpnia *Texas* opuścił New York Navy Yard przechodząc do Tompkinsville. Następnego dnia okręt wziął udział w paradzie zwycięstwa na North River. Prowadził ją krążownik pancerny *New York* z admirałem Sampsonem na pokładzie. Za nim szedł krążownik pancerny *Brooklyn* z admirałem Schleyem, a dalej pancerniki *Massachusetts*, *Oregon*, *Iowa* i *Texas*. Okręty otaczały uroczyście udekorowane jachty i holowniki portowe, których załogi wiwatowały na cześć zwycięzców. Kiedy jednostki eskadry doszły do mauzoleum generała Granta oddały salut 21 salw z dział mniejszych kalibrów.

Służba we Flocie Atlantyckiej

Przez kolejne tygodnie lata 1898 roku pancernik operował z Tompkinsville, po czym od 8 września do 10 października kontynuowano jego przegląd w New York Navy Yard. W dniu 22 października okręt zakotwiczył w Filadelfii w stanie Virginia. Tam od 25 do 28 października uświetniał swoją obecnością obchody „Święta Pokoju”, podczas których członkowie jego załogi brali min. udział w defiladzie na dziedzińcu specjalnie zbudowanego na tę okazję w stylu neoklasycystycznym „Pałacu Honoru”. W dniu 1 listopada *Texas* opuścił Philadelphię i dwa dni później powrócił do Tompkinsville w stanie Nowy Jork. Podczas kolejnych tygodni pancernik odbył następny przegląd w New York Navy Yard (11-24 listopada), a od 2 grudnia kotwiczył na Hampton Roads. Koniec roku jednostka spędziła w Hawanie, do której zawinęła w dniu 17 grudnia.

Texas przebywał na Kubie do 9 lutego 1899 roku, aby cztery dni później zawiązać do Galveston w stanie, którego nazwę nosił. Opuściwszy Teksas w dniu 17 lutego pancernik pozostawał na Karaibach gdzie prezentował banderę dla wsparcia interesów Stanów Zjednoczonych w tym regionie Ameryki. Okręt odwiedził ponownie Hawanę (20 lutego-10 marca), a później także kubańskie Cienfuegos (13-16 mar-

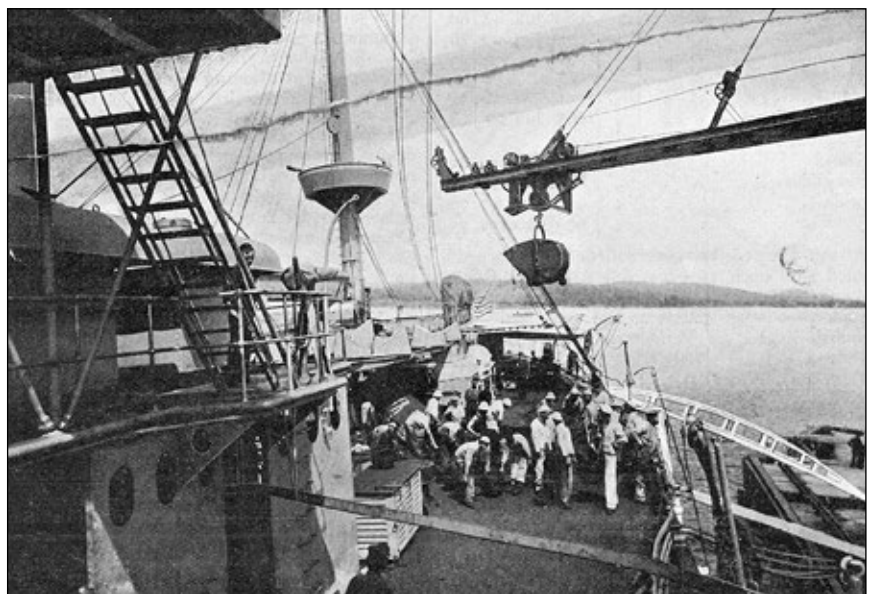
13. Kontradmiral Manuel de la Cámara y Libermore – dowódca hiszpańskiej Eskadry Rezerwowej, która jako eskorta transportowców z wojskiem została w połowie czerwca 1898 roku oddelegowana na Filipiny dla odzyskania zajętego przez Amerykanów archipelagu. Po klęsce eskadry admirała Cervery koło Santiago jej okręty, kierujące się przez Kanał Sueski na Ocean Indyjski, zostały odwołane i pod koniec lipca powróciły do Hiszpanii bronić macierzystego terytorium.



Wykonana w dniu 23 lutego 1902 roku fotografia pancernika *Texas* przy stacji bunkrowania węgla. Okręt już po zakończeniu prac modernizacyjnych w Norfolk Navy Yard z podwyższonym kominem i stengami masztów.
Fot. zbiory Andrzeja Szewczyka

ca) oraz Guantanamo (18-25 marca). Po opuszczeniu Kuby jednostka przebywała w Kingston na Jamajce (26-31 marca), po czym w dniu 4 kwietnia zawinęła do La Guaira w Wenezueli. Tam kotwiczyła wraz z innymi okrętami amerykańskimi, którymi były: krążowniki pancerne *New York* i *Brooklyn* oraz pancernopokładowe *Cincinnati*, *Raleigh* i *Newark*. Wyszedszy z Wenezueli 7 kwietnia *Texas* odwiedził Trinidad (9-12 kwietnia), Bridgetown na Barbados (13-16 kwietnia), Port Castries na St. Lucia (17-21 kwietnia), St. Pierre na Martynice (21-24 kwietnia) oraz San Juan na Puerto Rico, w którym przebywał do 26 kwietnia.

W dniu 2 maja *Texas* powrócił do Tompkinsville. Po przeglądzie w New York Navy Yard (9-28 maja) okręt dołączył do jednostek Eskadry Północnoatlantyckiej, w której składzie operował przez następne miesiące. Jednostka zawiązała wówczas do Newport, Bostonu, Rockport, Portsmouth, Portland, Boothbay, Bar Harbor, Belfastu, Castine, Rockland i Filadelfii. W dniu 16 września pancernik zakotwiczył w Tompkinsville, po czym 29 września przeszedł na North River w Nowym Jorku. Następnego dnia członkowie jego załogi uczestniczyli w paradzie na cześć pogromcy Hiszpanów w bitwie pod Manilą admirała George Deweya. Defilada odbyła się na dziedzińcu zbudowanego specjalnie na tę okazję na manhattańskim Madison Square neoklasykistycznego „Pałacu Honoru”, którego głównym elementem był triumfalny „Łuk Deweya”. W dniu 3 października pan-



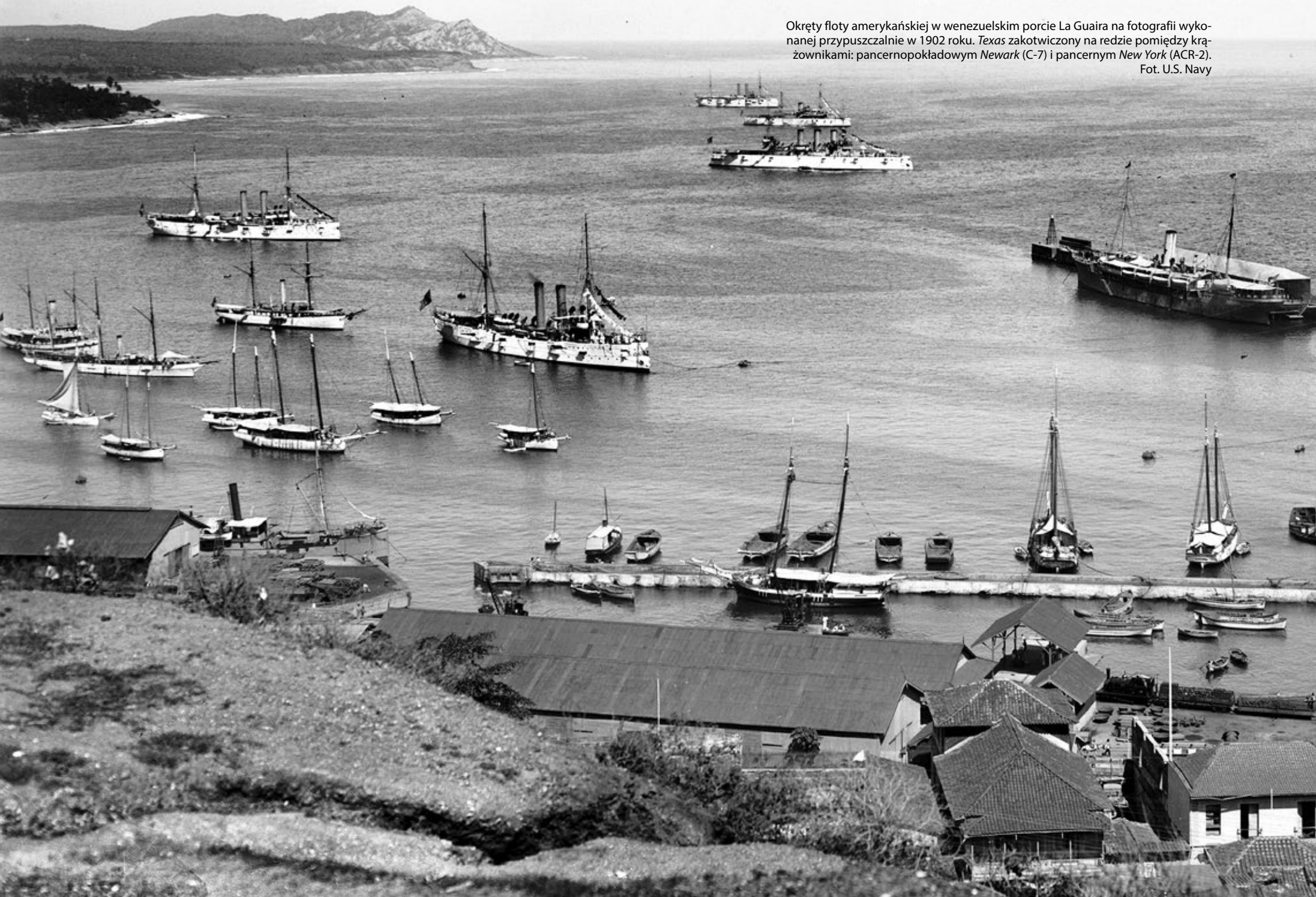
Widok pokładu rufowego pancernika *Texas* podczas bunkrowania z przyjmującymi węgiel marynarzami z obsady kotłowni.
Fot. zbiory Andrzeja Szewczyka

cernik opuścił Nowy Jork i dwa dni później rzucił kotwicę na Hampton Roads. Później okręt odbył przegląd w Norfolk Navy Yard (13 października-14 listopada), po którym w dniu 16 listopada zawiązał do Bostonu. Następnie jednostka przeszła do Gloucester gdzie w dniach 23-25 listopada wspomagała podczas prób najnowszy pancernik amerykański *Kentucky* (B-6). Dwa dni później *Texas* powrócił na Hampton Roads, gdzie min. w dniu 7 grudnia odbył strzelanie artyleryjskie. Sześć dni później okręt wyszedł na Kubę z misją przywiezienia do kraju zwłok marynarzy poległych skutkiem wybuchu na pancerniku *Maine*. W dniu 17 grudnia *Texas* zawinął do Hawany gdzie przewieziono łodziami na jego pokład trumny z ekshumowanymi ciałami marynarzy uprzednio pochowanych na Cementerio de Cristóbal Colón w Vedado koło Hawany. Cztery dni póź-

niej okręt opuścił Kubę i w dniu 23 grudnia zawinął do Newport News w stanie Virginia. Tam trumny ze zwłokami umieszczono na lawetach armatnich. Przykryte flagami narodowymi Stanów Zjednoczonych, w eskorcie min. marynarzy pancernika *Texas* przewieziono je do Waszyngtonu i pochowano na Cmentarzu Narodowym w Arlington. W dniu 27 grudnia okręt przeszedł na Hampton Roads, które opuścił trzy dni później.

Początek 1900 roku (2-26 stycznia) *Texas* spędził na przeglądzie w New York Navy Yard, po czym przeszedł do Tompkinsville. Przez trzy kolejne miesiące, tak jak w poprzednim roku, pancernik operował głównie na wodach Morza Karaibskiego i Zatoki Meksykańskiej. Okręt odwiedził wówczas San Juan (3-12 lutego i 27 kwietnia-1 maja) oraz Culebra (12-15 lutego) na Puerto Rico, Key West na Florydzie (19-20 lutego i 7-11 marca), New

Okręty floty amerykańskiej w wenezuelskim porcie La Guaira na fotografii wykonanej przypuszczalnie w 1902 roku. *Texas* zakotwiczony na redzie pomiędzy krążownikami: pancernopokładowym *Newark* (C-7) i pancernym *New York* (ACR-2).
Fot. U.S. Navy



Orleans w Luizjanie (24 lutego-4 marca), Hawanę na Kubie (12-15 marca), Galveston w Teksasie (18-27 marca), Pensacola na Florydzie (30 marca-4 kwietnia), Bermudy (12-21 kwietnia) oraz Samanta Bay na Puerto Rico (25-26 kwietnia). W dniu 6 maja *Texas* powrócił na Hampton Roads, po czym 18 maja przybył do Tompkinsville. Następnego dnia okręt wszedł do stoczni marynarki na Brooklynie, w której do 30 maja przeszedł przegląd. Następnego dnia jednostka zawinęła do Newport w stanie Rhode Island.

Kolejny okres służby *Texas* spędził w północnej części Wschodniego Wybrzeża operując na wodach okolic: Newport (31 maja-13 czerwca), Bostonu (14-25 czerwca i 19-27 sierpnia), Jamestown (10-23 lipca), New London (24-29 lipca), Gardiners Bay (29 lipca-1 sierpnia), Portland (2-8 sierpnia), Belfast (8-11 sierpnia), Bath (11-15 sierpnia) i Gloucester (18-19 sierpnia). W dniach 27-28 sierpnia okręt wspomagał na próbach nowy pancernik amerykański *Alabama* (B-8). Następnie *Texas* kontynuował służbę na wodach północnej części Stanów Zjednoczonych odwiedzając w jej trakcie: Boston (29 sierpnia-2 września), Bar Harbor (3-13 września), Portsmouth (14-20 września) i Newport (21-26 września). W dniach 24 i 25 września pancernik uczestniczył w manewrach Eskadry Północnoatlantyckiej na wodach przyległych do wybrzeża stanu Rhode Island. Następnego dnia po zakończeniu manewrów jednostka opuściła Newport i w dniu 28 września zawinęła do Norfolk Navy Yard gdzie rozpoczęto jej remont kapitalny połączony z modernizacją.

W dniu 3 listopada 1900 roku *Texas* został wycofany z linii pozostając poza składem czynnej floty przez kolejne dwa lata. Po przywróceniu do służby w dniu 3 listopada 1902 roku, pancernik od 28 listopada do 1 grudnia odbył oficjalne próby morskie siłowni oraz próbne strzelania artyleryjskie. Następnie powrócił do Norfolk Navy Yard dla usunięcia zauważonych usterek, po czym w dniu 11 grudnia opuścił stocznice.

W związku z narastającym w końcu 1902 roku międzynarodowym kryzysem w Wenezueli¹⁴, w którym Stany Zjednoczone zostały mediatorem, natychmiast po zakończeniu remontu *Texas* został skierowany na Morze Karaibskie. W dniu 16 grudnia pancernik dołączył do zgromadzenia okrętów na wodach przybrzeżnych Puerto Rico. Przez kolejne tygodnie przełomu lat 1902/1903 jednostki prowadziły manewry u brzegów wyspy Culebra. Wśród nich były pierwsze w historii

wspólne ćwiczenia desantowe amerykańskiej floty wojennej i piechoty morskiej. *Texas* operował wówczas u brzegów portorykańskich portów Great Harbor, San Juan i Ponce oraz Pointe a Pitre na Gwadelupie i Basseterre na St. Kitts. Wobec zbliżającego się pomyślnego zażegnania kryzysu¹⁵ w dniu 11 lutego *Texas* opuścił wody Puerto Rico. Dziesięć dni później pancernik zawiął do Nowego Orleanu gdzie swoją obecnością uświetnił doroczny festiwal Mardi Gras. Opuściwszy Luizjanę w dniu 27 lutego okręt odszedł ku Florydzie i następnego dnia zawiął do Pensacola. Przez kolejne tygodnie pancernik operował z tamtejszej bazy floty, prowadząc w dniach 23-28 marca strzelania artyleryjskie, po czym w dniu 15 kwietnia odszedł na wschodnie wybrzeże. Przybywszy w dniu 20 kwietnia na Hampton Roads okręt odbył w dniu 28 kwietnia następne szkolenie tym razem na Południowym Akwenie Ćwiczebnym. Trzy dni później pancernik wszedł na kolejny przegląd do Norfolk Navy Yard. Tego samego dnia – 1 maja 1903 roku – *Texas* został okrętem flagowym Eskadry Przybrzeżnej.

Zakończywszy postój w stoczni w dniu 19 maja pancernik przeszedł do Newport News. Następnie, po pięciodniowym postoju odszedł do Annapolis, gdzie zaokrętował podchorążych tamtejszej Akademii Marynarki Wojennej¹⁶. W dniu 8 czerwca jednostka opuściła Annapolis pozostając przez kolejne miesiące w północnej części amerykańskiego Wschodniego Wybrzeża. Najpierw *Texas* odbył szkolenie u Salomon's Island, później powrócił do Newport News, po którym odwiedził Boston (21-26 czerwca), a 27 czerwca operował u Orient Point w stanie Nowy Jork. W dniu 1 lipca pancernik przeszedł do New London spędzając kolejne tygodnie głównie na wodach przyległych do wybrzeża stanu Connecticut także w okolicach Fisher's Island, Fort Point Bay i St. Mary. Jednostka operowała również koło Falkner Island i Horton's Point w stanie Nowy Jork, a w dniach 15-16 sierpnia zawinęła do Bradford w stanie Rhode Island. Następnego dnia *Texas* wziął udział w paradzie okrętów w Oyster Bay w stanie Nowy Jork, którą w okolicach swego domu „Sagamore Hill” odbierał prezydent Theodore Roosevelt. W dniu 30 sierpnia pancernik zawiął do Annapolis gdzie po długim rejsie wyokrętował podchorążych. Dzień później okręt zakotwiczył u Old Point Comfort w stanie Virginia, po czym w dniu 3 września odszedł do Bradford. Po dwudniowym (5-7 września) postoju jednost-

ka przeszła do Wood Hole w stanie Massachusetts (7-11 września), a następnie na akwen ćwiczebny Nr 1 położony na południe od wyspy Martha's Vineyard gdzie przebywała od 11 do 23 września. Następnego dnia *Texas* dotarł do Tompkinsville, po czym tego samego dnia wszedł do New York Navy Yard.

Kolejny przegląd pancernika został zakończony w dniu 7 stycznia 1904 roku, po czym następnego dnia okręt przeszedł na Hampton Roads. W dniu 9 stycznia jednostka opuściła Virginie i odeszła na południe spędzając jak zwykle pierwsze miesiące roku na cieplejszych wodach. Najpierw *Texas* zawiął do Key West na Florydzie gdzie przebywał od 13 do 25 stycznia, a trzy dni później rzucił kotwicę w kubańskiej zatoce Guantanamo. Następnie pancernik przeszedł do Luizjany zawiązując w dniu 12 lutego do Nowego Orleanu, aby tradycyjnie wziąć udział w dorocznym festiwalu Mardi Gras. Podczas całego przejścia od Cape Henry w stanie Virginia do ujścia rzeki Mississippi okręt osiągnął średnią prędkość 12,2 węzła. Największa jego średnia prędkość czterogodzinna wyniosła za ledwie 12,9 węzła przy naturalnym ciągu kotłów i 13,9 węzła przy ciągu wymuszonym¹⁷. Zaliczywszy pobyt w Nowym Orleanie *Texas* przeszedł do zatoki Guantanamo, którą opuścił w dniu 22 marca. Trzy dni później okręt zawiął do Key West na Florydzie skąd w dniu 29 marca odszedł do Pensacola. Zawiązawszy tam dwa dni później pancernik od 1 do 7 kwietnia brał udział w szkoleniu artyleryjskim na akwenie ćwiczebnym położonym na przyległych wodach Florydy. Podczas strzelania, które jednostka przeprowadziła u wybrzeży wyspy Santa Rosa, dały o sobie znać problemy z obsługą jej artylerii głównej. Wynikały one głównie z wadliwych rozwiązań zastosowanego na pancerniku systemu hydraulicznego zasilania mechanizmów poda-

14. Skutkiem spowodowanego wojną domową w Wenezueli kryzysu ekonomicznego było zawieszenie w 1902 r. spłaty kredytów zaciągniętych przez ten kraj w państwach europejskich. Niezadowolone z tego faktu Niemcy, Wielka Brytania i Włochy wystosowały 7.12.1902 r. ultimatum z żądaniem spłaty zobowiązań. Jednocześnie państwa te ustanowiły blokadę wybrzeża Wenezueli przez wysłane tam okręty, które ostrzeliwały także miasta wenezuelskie i zatopiły 5 kanonierek.

15. Na mocy porozumienia zawartego 13.2.1903 r. w Waszyngtonie, Wenezuela zobowiązała się zapłacić kontrybucję, a państwa europejskie odstąpić od blokady jej wybrzeża.

16. Wśród podchorążych, którzy rozpoczęli swą karierę morską na pokładzie pancernika *Texas* byli min. późniejsi admirałowie: Chester W. Nimitz i Royal E. Ingersoll.

17. Wg raportu dowódcy Eskadry Przybrzeżnej kontradmirała Jamesa S. Sandsa dla Biura Nawigacyjnego.

wania amunicji oraz napędu dział i wież. System zasilania wyposażony był w akumulator o zbyt dużej pojemności, którego napełnianie wymagało pracy pomp z pełną wydajnością. Brak było przy tym armatury regulacyjnej pomiędzy pompami i akumulatorem, a temperatura wody będącej czynnikiem roboczym była wysoka. Regulowanie wydajności systemu dokonywane było ręcznymi zaworami przez maszynistów pomp, co skutkowało wahaniami ciśnienia w systemie. Utrudniało to obsługę dział oraz prowadziło do powstania nieszczelności, a nawet mechanicznych uszkodzeń rurociągów i dosyłaczy. W dniu 10 kwietnia pancernik opuścił Pensacola i zaliczywszy dwudniowy postój w Key West, w dniu 14 kwietnia odszedł na północ. Cztery dni później zawinął do Norfolk w stanie Virginia.

Kolejne miesiące służby *Texas* spędził na wodach środkowej i północnej części atlantyckiego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Po czterodniowym pobycie w Norfolk przeszedł do Newport News, po czym w dniu 24 kwietnia zakotwiczył na Hampton Roads. Podczas przeprowadzonego pięć dni później strzelania, mimo trudności w obsłudze dział kalibru 305 mm, artylerzyści pancernika uzyskali doskonale wyniki osiągając 82% trafień z 22 wystrzelonych pocisków. Podobne rezultaty – 83% trafień z 60 wystrzelonych pocisków – przyniosło strzelanie z dział 6-funtowych. W dniu 9 maja *Texas* przeszedł do Annapolis, a dwa dni później prowadził szkolenie taktyczne koło wyspy Tanger. Podczas prawie miesięcznego postoju pancernik zaokrętował podchorążych Akademii Marynarki i w dniu 5 czerwca opuścił Annapolis. Dwa dni później jednostka rzuciła kotwicę koło Solomons w stanie Maryland. Tydzień od 17 do 24 czerwca okręt spędził na wspólnych manewrach floty na wodach zatoki Chesapeake od Bostonu, poprzez ujście rzeki Potomac i Newport News do Hampton Roads. Po zakończeniu ćwiczeń *Texas* opuścił Virginię. Przeszedłszy na północ w dniu 29 czerwca zawinął do Rockland w stanie Maine, w którego okolicach przebywał przez dwa tygodnie z wyjątkiem 1 i 2 sierpnia, kiedy kotwiczył w East Lamoine. Od 16 do 24 sierpnia okręt operował u wybrzeży stanu Connecticut w okolicach New London, po czym w dniu 26 sierpnia zakotwiczył koło Solomons. Cztery dni później pancernik przeszedł do Annapolis gdzie wykreutował podchorążych i w dniu 31 sierpnia odszedł do Newport News. Tam następnego dnia jego załoga uczestniczyła w obchodach Święta Komodora Olivera Hazard

Perry. W dniu 2 sierpnia okręt zakotwiczył w Lynhaven.

W początkach sierpnia *Texas* opuścił Virginię i w dniu 5 sierpnia zawinął do Provincetown w stanie Massachusetts. Cztery dni później okręt przeszedł na wody stanu Rhode Island: najpierw do Newport, a 11 września do Bradford. Następnego dnia pancernik przeszedł na akwen ćwiczebny położony w zatoce Cape Cod, na którym przebywał do 23 września. Dwa dni później *Texas* powrócił do Norfolk gdzie do 2 listopada przechodził przegląd kontynuowany od 4 listopada w New York Navy Yard. Tam pancernik przeszedł dokowanie powracając w dniu 15 listopada do Newport News gdzie dołączył do Eskadry Przybrzeżnej nie będąc już jednak jej okrętem flagowym. Kolejny okres służby jednostka spędziła u wybrzeży Północnej Karoliny – najpierw koło Hatteras Cove (26-27 listopada), a 27-28 listopada Lookout Bight. W dniu 29 listopada pancernik zawinął do Charleston w Południowej Karolinie.

Początek 1905 roku *Texas* spędził jak zwykle na wodach południowych uczestnicząc min. w testowaniu stacji radiokomunikacyjnych usytuowanych wzdłuż południowo-wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych oraz w Zatoce Meksykańskiej. Okręt uświetnił także swoją obecnością odbywający się tym razem na początku marca karnawał Mardi Gras w Nowym Orleanie. Powróciwszy do Virginii *Texas* min. zaokrętował podchorążych Akademii Marynarki w Annapolis, z którymi wyszedł w morze w dniu 24 czerwca. Podczas letniego rejsu pancernik odwiedził północno-wschodnie wody Stanów Zjednoczonych operując min. w lipcu u brzegów Rockland w stanie Massachusetts, a od 15 do 24 sierpnia w okolicach New London w stanie Connecticut. Następnie okręt powrócił do zatoki Chesapeake rzucając kotwicę koło Solomons. W dniu 31 sierpnia jednostka zawinęła do Annapolis gdzie wykreutowała podchorążych. Pod koniec roku *Texas* przeszedł przegląd, po którym pozostawał w Charleston w Południowej Karolinie.

Początek 1906 roku pancernik spędził w Charleston wychodząc w morze w dniach 15-16 stycznia i opuszczając Południową Karolinę w dniu 13 lutego. Kierujący się na południe okręt zatopił wrak opuszczonego szkunera *Sakata*, który dryfując stanowił zagrożenie dla żeglugi. W dniu 17 lutego *Texas* zawinął do Key West, a dwa dni później do Pensacola w stanie Floryda. Od 22 lutego pancernik kotwiczył na Mississippi uświetniając

swoją obecnością doroczny festiwal Mardi Gras w Nowym Orleanie. W dniu 1 marca okręt opuścił Luizjanę i dwa dni później powrócił do Pensacola. Bazując tam przez kolejny miesiąc dwukrotnie (22-24 marca i 2-3 kwietnia) uczestniczył w strzelaniach artyleryjskich. Pobyt w Pensacola jednostka zakończyła w dniu 4 kwietnia i zaliczywszy krótki (6-8 kwietnia) postój w Key West, tydzień później zawinęła do Charleston. W dniu 21 kwietnia *Texas* opuścił Południową Karolinę i odszedł na północ. Będący w drodze pancernik, który został włączony w poszukiwania kolejnej opuszczonej i dryfującej jednostki nie napotkawszy jej jednak kontynuował rejs ku Bostonowi. W dniu 16 kwietnia okręt wszedł do tamtejszej stoczni marynarki, w której przeszedł remont związany z planowanym przeniesieniem go do rezerwy. Po zakończeniu prac, w dniu 10 maja *Texas* opuścił Boston i dwa dni później zawinął do Norfolk Navy Yard, w której w dniu 24 maja 1906 roku został przeniesiony do rezerwy.

Postój pancernika w rezerwie trwał do 29 września, kiedy to przywrócono mu pełny status jednostki operacyjnej, aby w związku z narastającym zagrożeniem działaniami wojennymi na Kubie wziął udział w misji przewiezienia na wyspę żołnierzy piechoty morskiej. Następnego dnia jednostka zakotwiczyła u przylądka Henry, po czym 2 października odeszła ku Karaibom. Zaliczywszy krótki (5-6 października) postój w Charleston w Południowej Karolinie, w dniu 9 października *Texas* zawinął do Hawany. Pancernik pozostawał na Kubie do końca miesiąca, po czym wioząc na pokładzie żołnierzy piechoty morskiej w dniu 3 listopada 1906 roku powrócił na Hampton Roads. Następnego dnia zawinął do Norfolk Navy Yard, w której w dniu 9 listopada ponownie został przeniesiony do rezerwy. Okręt został przywrócony do czynnej służby w dniu 17 sierpnia następnego roku, aby uczestniczyć w mających miejsce w Norfolk światowych targach i wystawie techniki zorganizowanych z okazji 300-lecia utworzenia kolonii w Jamestown w stanie Virginia. W dniu 2 grudnia 1907 roku *Texas* wszedł do Norfolk Navy Yard gdzie po przeprowadzeniu prac przygotowawczych w dniu 11 stycznia następnego roku wycofano go z czynnej służby.

Pancernik ponownie wcielono w skład czynnej floty w dniu 1 września 1908 roku, przy czym w ciągu kolejnych tygodni przystosowano go w stoczni marynarki w Norfolk do pełnienia roli okrętu stacjonarnego. W dniu 26 września jednostka

Dowódcy pancernika *Texas*

| | |
|--------------------------------------|--------------------------|
| Komandor Henry Glass | 15.08.1895 – 27.01.1896 |
| Komandor Henry Glass | 20.07.1896 – ??.04.1897 |
| Komandor William Clinton Wise | ??.04.1897 – 18.10.1897 |
| Komandor John Woodward Philip | 18.10.1897 – 04.09.1898 |
| Komandor Charles D. Sigsbee | 04.09.1898 – 22.01.1900 |
| Komandor W. C. Gibson | 22.01.1900 – ??/6/7.1900 |
| Komandor M. R. S. MacKenzie | ??/6/7.1900 – 03.11.1900 |
| Komandor William T. Swinburne | 03.11.1902 – ??/??/???? |
| ??/??/???? | ??/??/???? – ??/??/???? |
| Komandor George A. Bicknell | ??/??/???? – 26.06.1906 |
| Komandor Charles Plunkett | 26.06.1906 – 25.08.1906 |
| Komandor George R. Clark | 25.08.1906 – 09.11.1906 |
| Komandor ppor. Edward T. Witherspoon | 17.08.1907 – 11.01.1908 |
| Komandor por. William A. Gill | 26.09.1908 – 11.02.1911 |

opuściła Virginie i trzy dni później zawięła do swojego nowego miejsca postoju w stoczni marynarki wojennej w Charleston w Południowej Karolinie. Ostatni okres czynnej służby pierwszego pancernika amerykańskiego trwał do końca grudnia 1910 roku, kiedy to *Texas* po raz ostatni przeszedł do Norfolk Navy Yard. Jednost-

ka uważana była wówczas za przestarzałą, choć tak naprawdę nie spełniała wymogów współczesnego pola walki już w chwili wejścia do służby. Zaprojektowany wg przestarzałych założeń, skutkiem przedłużającego się projektowania i budowy, znalazł się bowiem pod banderą amerykańską nieco tylko wcześniej niż jednostki¹⁸ powsta-

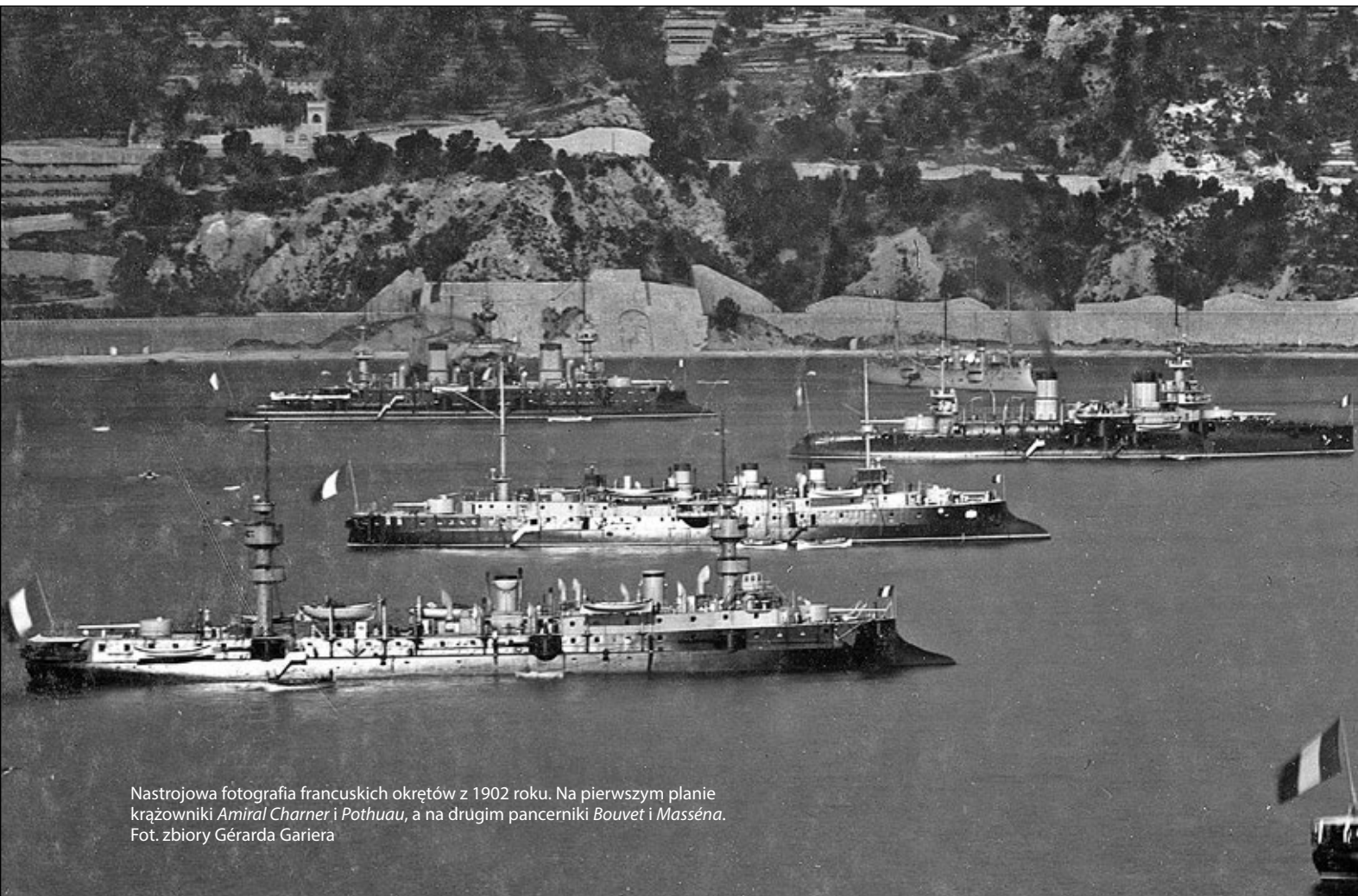
łe według projektu porównywalnego ze ówczesnymi pancernikami innych flot.

W związku z brakiem przydatności do wykorzystania na współczesnym polu walki zdecydowano, że po zakończeniu pełnienia roli okrętu stacjonarnego w Charleston *Texas* zostanie użyty jako cel dla strzelań artyleryjskich. Zamierzano go wykorzystać dla ewaluacji efektów trafień współczesnych pocisków w opancerzone i nieopancerzone części okrętu, oceny prawdopodobieństwa trafień podwodnych na różnych głębokościach, szacowania efektów wpływu wstrząsów spowodowanych wybuchami pocisków na elementy wyposażenia technicznego, a także palności wyposażenia okrętowego oraz określania namiarów celowania przy strzelaniach długodystansowych. Do nowej funkcji *Texas* został przystosowany podczas ostatniego postoju w stoczni marynarki w Norfolk zostając wycofanym ze służby w dniu 11 lutego 1911 roku.

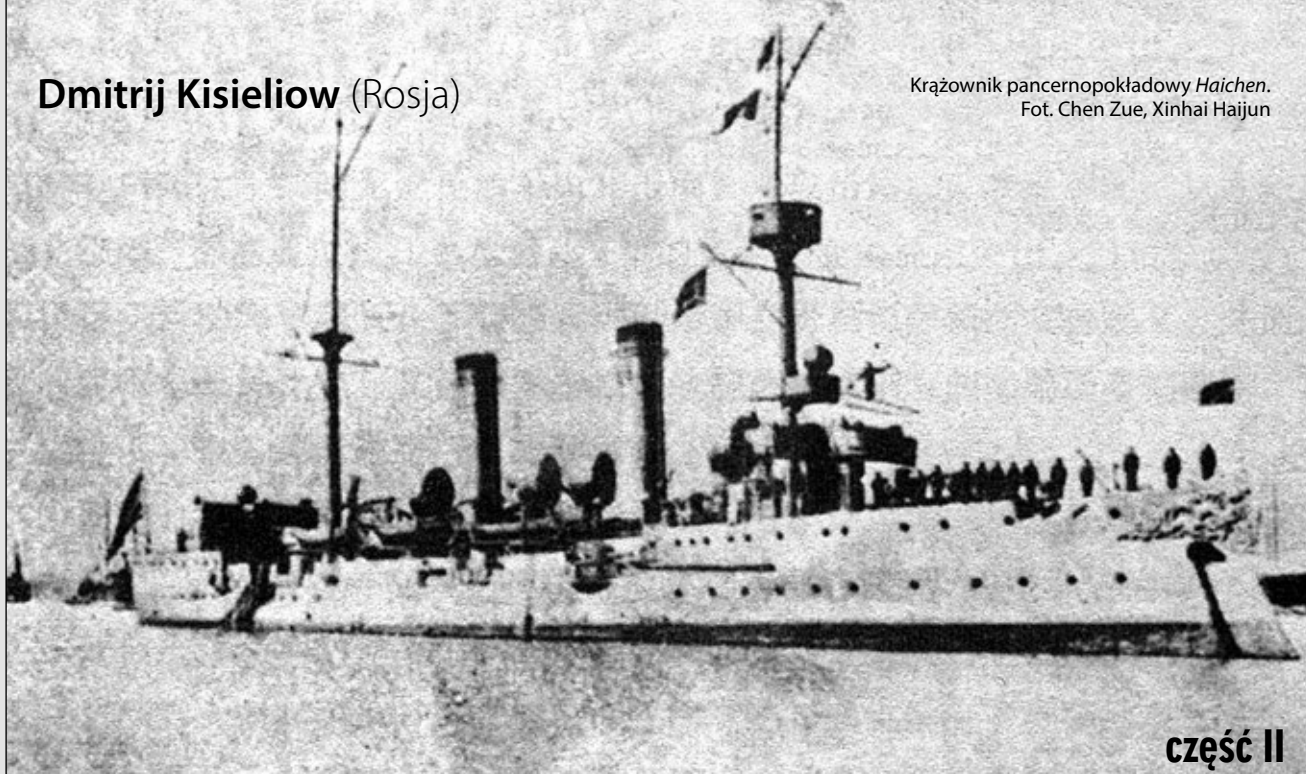
(ciąg dalszy nastąpi)

18. Lider typu „Indiana” wszedł do służby 20.11.1895 r., a więc nieco tylko ponad trzy miesiące po pancerniku *Texas*.

FOTOKOLEKCJA



Nastrojowa fotografia francuskich okrętów z 1902 roku. Na pierwszym planie krążowniki *Amiral Charner* i *Pothuau*, a na drugim pancerniki *Bouvet* i *Masséna*. Fot. zbiory Gérarda Gariera



Okrety Guangdongu

Na progu nowego wieku

Utrata najsilniejszych okrętu zmusiła władze Liangguangu do rezygnacji z myśli o stworzeniu silnego zespołu jednostek. Choć flota Guangdongu tak jak poprzednio liczyła ponad 50 jednostek, jej zadania ograniczono do obrony wybrzeża i zwalczania piratów. Poza tym na południowych morskich granicach Cesarstwa powstała niełatwa sytuacja. Francja, która w 1885 rozciągnęła swoją władzę na całe terytorium Wietnamu, zmierzała do objęcia kontrolą wysp Morza Południowocchińskiego. Te niezamieszkałe atole wykorzystywali rybacy i piraci z różnych państw, jednak w Pekinie niezmiennie uważano, że należą do Cesarstwa Qing. W 1890 generał-gubernator Indochin Francuskich Paul Dumer wydał polecenie budowy latarni morskiej na jednej z wysp Xisha (Paracelskich). W 1891 japoński kupiec Nishizawa Yoshizi zorganizował ekspedycję na atol Dongsha (Pratas) w celu rozpoznania złóż guma. Wszystkie te działania spowodowały kolejne bolesne uderzenia chińskiej miłości własnej i bez tego już zranionej w wyniku nieudanej wojny. Kanonierki o małym zanurzeniu i torpedowce nie mogły oddalić się od swoich baz, wobec czego do nadzoru nad topniejącymi wyspiarskimi włościami przyszło skierować jedyną większą jednostkę floty Guangdongu – transportowiec *Guanghai*. Brytyjski parowiec o wyporności 4850 t i zanurzeniu 10 m został zakupiony przez władze japońskie w czasie wojny z Chinami. Po zakończeniu konfliktu zbędny już transportowiec został sprzedany armatorowi „Nippon Yusen Kaisha”, który wkrótce odsprzedał go chińskiemu rządowi. Jednostka otrzymała uzbrojenie artyleryjskie, którego skład nie jest znany, jednak wątpliwe by było to coś godnego uwagi. Poza tym na rozkaz Pekinu dowództwo eskadry

Fujian skierowało na południe przestarzałe drewniane transportowce *Chenhang* i *Fubo*.

Obie jednostki uczestniczyły w starciu z francuską eskadrą 23 sierpnia 1884. Przy czym *Fubo* był atakowany przez torpedowiec *No 45* i uszkodzony przy pomocy miny wytykowej. Dowódca okrętu Lü Wenjing zdołał wyrzucić go na mieliznę. *Chenhang* został zatopiony ogniem francuskich krążowników przy nabrzeżu arsenału na głębokości około 6 m. Już do wiosny 1885 Chińczykom udało się wydobyć i wyremontować *Fubo*, a w czerwcu tego roku także – *Chenhang*¹⁴. Po wojnie z Japonią obie jednostki zostały uzbrojone: *Chenhang* po raz pierwszy w czasie swej służby otrzymał kilka dział małokalibrowych (nie więcej niż 2 – 3), a *Fubo* 1 działo 5-calowe (127 mm) i 4 działa kal. 4-calowe (102 mm) nieustalonego systemu.

W 1905 na czele floty Guangdongu stanął Li Zhun (1871-1936), który był ostatnim cesarskim dowódcą tego zespołu. Do chwili podjęcia służby morskiej był urzędnikiem władz celnych, energicznie walczącym z piratami, za co w roku 1903 otrzymał tytuł „Zwycięskiego bohatera” (*Guoyong batulu*). Dysponując nader ograniczonymi środkami bojowymi, Li Zhun podjął energiczne działania na akwatorium Morza Południowo-Chińskiego. W 1907 odwiedził na pokładzie kanonierki *Guandjin* wyspy Xisha, przy czym na wyspie Wudi (obecnie Yongxingdao) podniósł chińską flagę. W tym roku dawny dowódca *Guangyi* Lin Guoxiang dokonał przeglądu okrętów i przekonał się o ich znacznym zużyciu. Li

14. Poza nimi wprowadzono ponownie do służby transportowiec *Yongbao* („Wieczna ochrona”) – była to pierwsza duża operacja wydobywania zatopionej jednostki w historii nowożytnej chińskiej floty.

Transportowce *Chenhang* i *Fubo*

| Nazwa | Rok i miejsce | Wyporność, t | Wymiary, m | Moc, KM | Prędkość, w. | Początkowe uzbrojenie | Załoga |
|-----------------|---------------------|--------------|-------------------|---------|--------------|--|--------|
| <i>Chenhang</i> | 1874, Mawei (No 14) | 1390 | 63,3 x 9,7 x 4,2 | 580, | 9 | brak | 150 |
| <i>Fubo</i> | 1870, Mawei (No 4) | 1258 | 66,3 x 10,6 x 3,9 | 580 | 9 | 1 x 160 mm Armstronga (odprzodowe) 2 x 120 mm Armstronga (odprzodowe) 4 x 120 mm Vovasseura (odtyłowe) | 130 |

Zhun natychmiast zorganizował remont i do początku 1909 oba transportowce były gotowe do rozpoczęcia kampanii – tym bardziej, że chwila ku temu była wyjątkowo sprzyjająca.

Nishizawa Yoshizi jeszcze w roku 1907 zafrachtował statek *Shiko-ku-Maru* i wysadził na wyspach Pratas prawdziwy desant 200 robotników. Podjęli oni eksploatację guana, którego warstwa w niektórych miejscach miała grubość 6 m! Przy okazji Japończycy zniszczyli świątynię i cmentarz chińskich rybaków, który istniał od niepamiętnych czasów na głównej wyspie atolu. W czasie 2 lat Nishizawa zdołał zbudować kantor, osiedle mieszkaniowe, 3 magazyny i przystań przeładunkową z podjazdem szynowym (!). „Flota” towarzystwa składała się z parowego holownika i kilku płaskodennych barek.

Wczesną wiosną 1909 załoga *Fubo* stwierdziła, że nad Pratas powiewa japońska flaga, a główna wyspa atolu stała się „wyspą Nishizawa”. Kupiec zakomunikował chińskim marynarzom, że wyspy są niczyje, a zajął je dlatego, że znajdują się na wodach Tajwanu, podlegającego Japonii na mocy traktatu pokojowego z 1895. D-ca transportowca Wu Jingrong wystawił na atolu uzbrojony posterunek, który miał nie dopuszczać do eksploatacji i wywozu guana. Następnie kwestia przynależności Pratas została przekazana dyplomatom. Japońskie władze zaabsorbowane przedłużającą się rywalizacją z Rosją o panowanie w Mandżurii, nie rozmieniały się na drobne. Cesarski poseł w Tokio otrzymał polecenie ustąpienia żądaniom Chin na warunkach pełnej rekompensaty strat Nishizawy wynoszących w sumie ponad 200 000 srebrnych lianów.

Nie mogąc doczekać się końca negocjacji Li Zhun w początkach kwietnia 1909 skierował *Fubo* (d-ca Wu Jingrong) i *Chenghang* (d-ca Liu Yikuan) w rejon Wysp Paracelskich. Dowodzenie zespołem objął Lin Guoxiang. Poza marynarzami w skład ekspedycji wchodził pluton piechoty i brygada robotników. Ci ostatni mieli zajmować się ustawianiem na wyspach masztów i pamiątkowych obelisków. Okręty odwiedziły wyspy Drummond (obecnie Jinqingdao), Robert (obecnie Ganquandao), Pattle (obecnie Shanhu-dao), Duncan (obecnie Chenhangdao) oraz inne. Na każdej z nich ustawiono pamiątkowy znak z napisem: „Inspekcja przeprowadzona na rozkaz dowódcy floty Guangdong w 33 roku panowania cesarza Guangxu”¹⁵. Wszystkie wyspy otrzymały nowe nazwy, przy czym dwie na cześć okrętów biorących udział w ekspedycji (jedna z nich i dziś jest obecna na chińskich mapach archipelagu). Kolejną wyspę nazwano na cześć Li Zhuna.

24 kwietnia 1909 zespół powrócił do Kantonu. Rezultaty ekspedycji są dziś aktywnie wykorzystywane dla potwierdzenia zwierzchnictwa ChRL na Wyspach Paracelskich, kwestionowanego przez Wietnam. Grupa wysp Nansha (Spratly), leżąca znacznie dalej na południe od Xisha, nie była objęta programem inspekcji. Nie ma-

jąc możliwości kontrolowania oddalonych rejonów Morza Południowo-Chińskiego, władze Liangguang w roku 1908 przekazały prawa do zagospodarowania wysp Nansha towarzystwu „British Australian Guano Company”.

Latem 1909 do wysp Xisha i Dongsha został wysłany krążownik torpedowy *Feiying* wraz z jedną z jednostek patrolowych urzędu celnego Guangdong. Zbudowany w 1895 w Niemczech *Feiying* znacznie przewyższał wszystkie okręty floty Guangdong. 11 października 1909 Japonia oficjalnie przekazała Cesarstwu Qing zwierzchnictwo nad wyspami Pratas. Pekin zgodził się wypłacić Nishizawie 160 tys. lianów z 200 tys., pozostałe zatrzymano tytułem kary za zniszczenie świątyni i cmentarza. W listopadzie 1909 *Fubo*, *Chenhang* i *Guanghai* (wg. Innych źródeł w ekspedycji uczestniczyła kanonierka *Guangjin*) skierowały się do Atala by przywrócić na nim chińską jurysdykcję. 19 listopada wszyscy poddani mikado zostali ewakuowani, po czym nastąpiła uroczystość z udziałem szefa rejonu Guangzhou Cai Kang i japońskiego konsula. Podniesieniu chińskiej flagi towarzyszył salut artyleryjski z 21 wystrzałów. W literaturze historycznej ChRL to wydarzenie określa się „pierwszą zakończoną sukcesem akcją przywrócenia zagrabionych chińskich terytoriów”.

W latach niepokojów

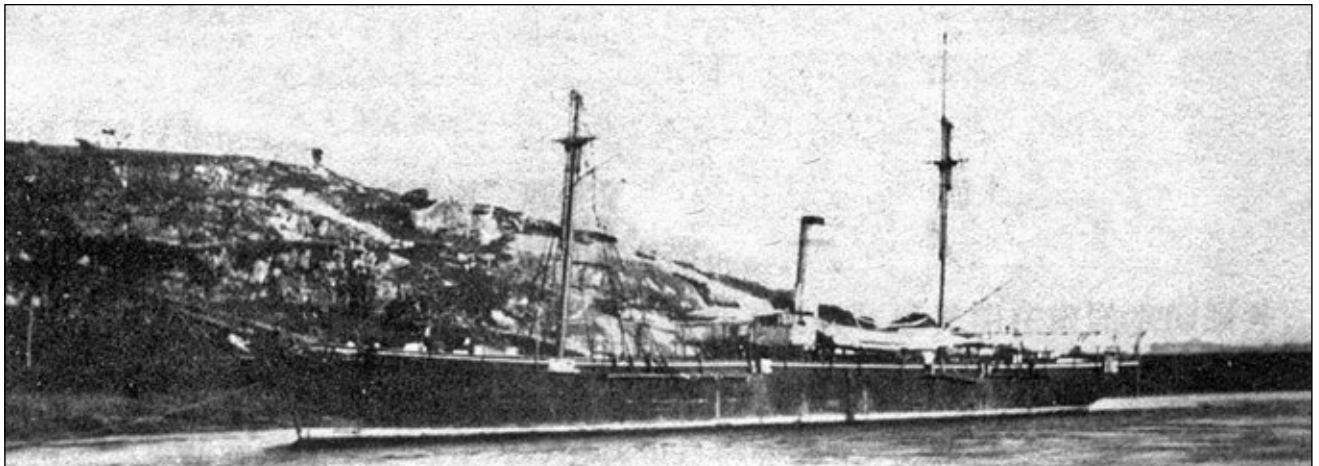
Działania floty Guangdongu na Morzu Południowo-Chińskim zbiegły się w czasie z reformą cesarskiej marynarki wojennej. W 1909 w miejsce starego resortu morskiego (*Zongli haijun shiwu yamen*) powstało Ministerstwo do spraw organizacji floty (*Chouban haijun shiwu chu*) na którego czele stał książę Zai Xun. W 1910 resort został przemianowany na Ministerstwo Morskie (*Haijun bu*). Floty Nanyang i Beiyang zostały połączone pod wspólnym dowództwem, powstała eskadra krążowników i flotylla rzeczna Yangzi. Flota Guangdongu została przemianowana na Eskadrę prowincji Guangdong (*Yuehai jianhui*), która jednak pozostawała pod kontrolą lokalnych władz.

15. W rzeczy samej od 2 grudnia 1908 r. Chinami formalnie rządził cesarz Xuantong (Pu Yi), jednak znaki przygotowano wcześniej i później już ich nie zmieniano.



Li Zhun – ostatni dowódca floty Guangdongu. Fot. Internet

Transportowiec *Fubo* w ciekawym ujęciu.

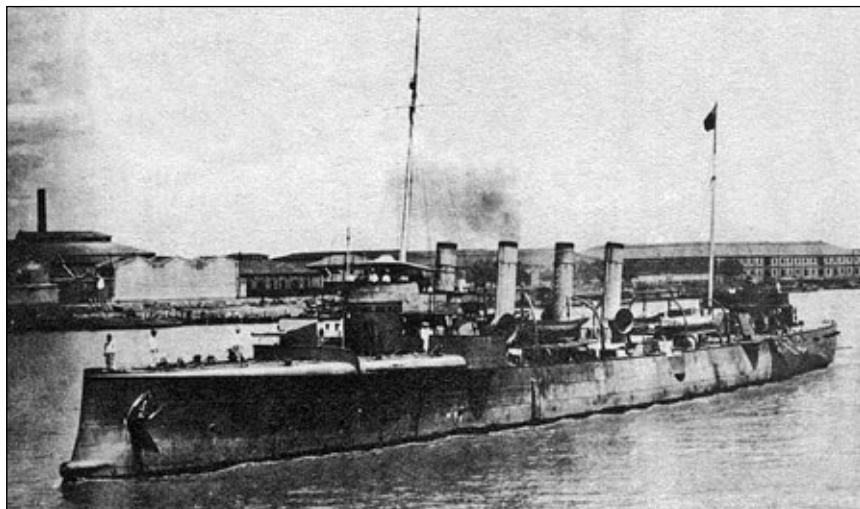


Fot. Chen Yue

Ostatnim uzupełnieniem Eskadry Guangdongu w przeddzień rewolucji Xiinhai 1911 roku była seria rzecznych kanonierek, zbudowanych w Hongkongu w latach 1908-1909: *Jianggong*, *Jiangda*, *Jianggu*, *Jiang'an* i *Jianghan*. Jednostki miały wyporność 250 t, długość 44 m, szerokość 6 m, zanurzenie 2,2 m. Rozwijały prędkość 14 węzłów, a ich uzbrojenie stanowiło działo kal. 75 mm i 4 karabiny maszynowe. Załoga liczyła 62 marynarzy i oficerów.

Władze młodej Republiki Chińskiej podjęły próbę ostatecznego połączenia wszystkich sił morskich państwa, jednak została ona przerwana przez lokalnych militarystów, którzy w drugiej połowie lat 1910 obrali kurs na przygotowanie do wojny domowej. Większość z nich nie potrzebowała floty, a niekiedy traktowała otrzymane okręty jako towar. Przykładowo gen. Mo Rongxing z Guangdong sprzedał za granicę w roku 1918 transportowiec *Guanghai* za kwotę 900 000 lianów. Tymczasem właśnie wojna domowa doprowadziła do nieoczekiwanego wzmocnienia Eskadry Guangdongu.

W pierwszych latach republiki jedynym potwierdzonym uzupełnieniem Eskadry Guangdongu były kanonierki *Dongjiang* i *Beijiang* o małym zanurzeniu. 20 marca 1913 na dworcu kolejowym w Szanghaju został zabity jeden z założycieli Guomindangu (Partii Narodowej) i lider większości parlamentarnej Song Jiaoren. Odpowiedzialność za jego śmierć spoczywała na tymczasowym prezydencie republiki Yuan Shikai, który widział w parlamencie środek ograniczający jego władzę. Obawiając się represji kierownictwo Guomindang na czele z Sun Yat-senem uciekło do Japonii. W końcu 1915 Yuan Shikai próbował zmienić swój urząd na cesarza pod hasłem Hongxian (Wielka Ustawa), lecz spotkał się z oporem armii i już w marcu następnego roku powrócił do republikańskiej formy rządów. Śmierć dyktatora w czerwcu 1916 otworzyła kierownictwu Guomindangu drogę do powrotu do Chin, co nie oznaczało jednak natychmiastowego przejścia partii do władzy. Przybyły z Japonii do Szanghaju Sun Yat-sen, którego idee cieszyły się tradycyjnym poparciem w prowincji Guangdong, postanowił nie kontynuować już dalszej podróży.



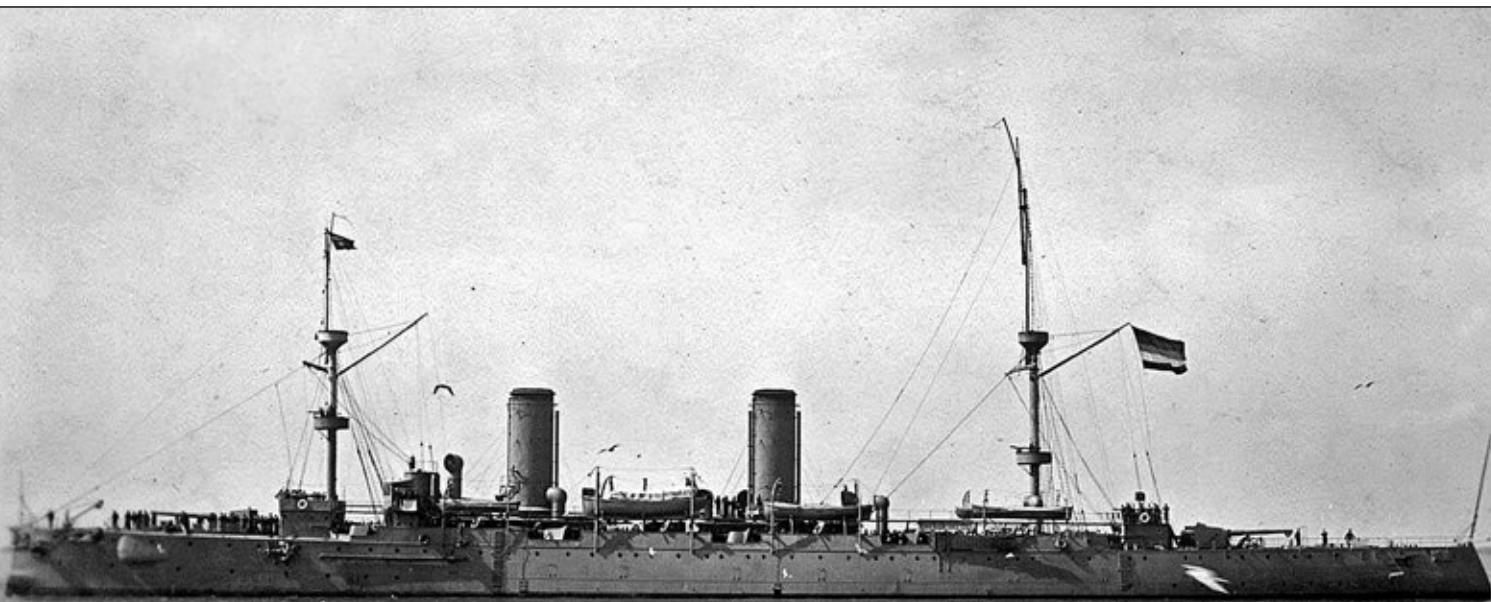
Krążownik torpedowy *Feiying*.

Fot. Chen Yue

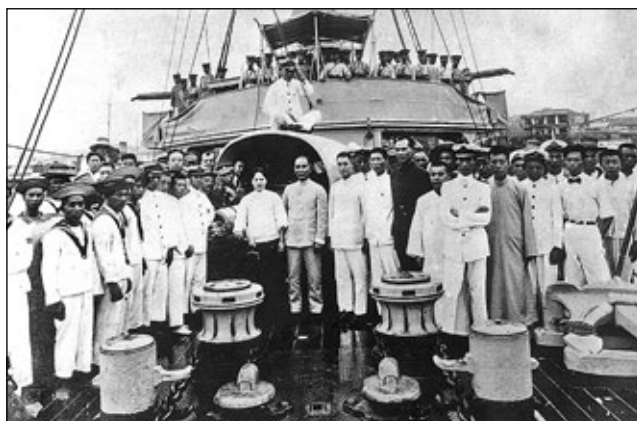
Gdy premier rządu w Pekinie Duan Qirui ogłosił zwołanie nowego parlamentu, Sun Yat-sen wezwał wszystkich posłów starego o przybycie do Guangzhou w celu zorganizowania alternatywnych organów władzy. Ruch konstytucyjny uzyskał od razu wsparcie kierownictwa floty. Należy to tłumaczyć tym, że władze pekińskie ani prowincjonalna generalicja nie interesowała się problemami floty, sporą rolę odegrał również fakt, że na czele republikańskiej marynarki wojennej stał adm. Cheng Biguang, dawny towarzysz broni Sun Yat-sena. Wraz z dowódcą Pierwszej Eskadry (Szanghaj) Lin Baoze podjął on faktyczny bunt, wypowiadając posłuszeństwo rządowi Duan Qirui. 11 lipca 1917 admirał wyprowadził na południe okręty Pierwszej Eskadry stacjonujące w Longhua w pobliżu Szanghaju. Wśród nich znajdowały się krążownik pancernopokładowy *Haiqi*, krążownik torpedowy *Feiying*, niszczyciel *Tong'an*, a także kanonierki *Yongfeng* i *Wufeng*. Sun Yat-sen dołączył do Cheng Biguang. Po drodze do zespołu przyłączył się niszczyciel *Yuzhang* i transportowiec *Fuan*, wcześniej skierowane do Fujian. 4 sierpnia 1917 siedem okrętów przybyło do Kantonu, gdzie znajdował się krążownik pancernopokładowy *Haichen* oraz kanonierki *Yongxiang* i *Chuyu*. Pod dowództwem Cheng Biguanga została sformowana „Eskadra Chroniąca Konstytucję” (*Hufa jianhui*). W październiku 1917 dołączył do niej krążownik *Zhaohe*, w rezul-

Krążownik pancernopokładowy I klasy *Haiqi* – największy i najsilniejszy okręt, który wchodził w skład Eskadry Guangdongu.

Fot. Internet



| Okręty „Eskadry Chroniącej Konstytucję” | | | | | | | |
|---|--------------------------------------|----------------------|--------------|---------|-------------|--|--------|
| Nazwa | Klasa | Miejsce budowy i rok | Wyporność, t | Moc, KM | Prędkość, w | Uzbrojenie | Załoga |
| <i>Haiqi</i> | krążownik pancernopokładowy I klasy | Wielka Brytania 1898 | 4300 | 17 000 | 22 | 2 x 203 mm, 10 x 120 mm, 12 x 47 mm 4 x 37 mm, 5 wt kal. 450 mm | 471 |
| <i>Haichen</i> | krążownik pancernopokładowy II klasy | Niemcy 1897 | 2950 | 7500 | 19,5 | 3 x 150 mm, 8 x 105 mm, 6 x 37 mm, 6 km, 2 wt kal. 350 mm | 324 |
| <i>Zhaohe</i> | krążownik pancernopokładowy II klasy | Wielka Brytania 1912 | 2600 | 6000 | 22 | 2 x 150 mm, 4 x 102 mm, 2 x 76 mm, 6 x 47 mm, 2 x 40 mm, 2 x 37 mm, 2 wt kal. 450 mm | 274 |
| <i>Feiying</i> | krążownik torpedowy | Niemcy 1895 | 850 | 5430 | 22 | 2 x 105 mm, 6 x 47 mm, 4 km, 3 wt kal. 350 mm | 145 |
| <i>Tong'an</i> <i>Yuzhang</i> | niszczyciel | Niemcy 1913 | 390 | 6000 | 32 | 3 x 76 mm, 4 x 47 mm, 2 wt kal. 450 mm | 81 |
| <i>Yongfeng</i> <i>Yongxiang</i> | kanonierki | Japonia 1913 | 780 844 | 1350 | 13,5-14 | 1 x 102 mm, 1 x 76 mm, 2 x 47 mm, 1 x 40 mm, 2 x 37 mm, 2 km | 140 |
| <i>Wufeng</i> | kanonierka (eks jacht) | Qingdao 1910 | 200 | 300 | 10 | 4 x 47 mm | 46 |
| <i>Chuyu</i> | kanonierka | Japonia 1907 | 750 | 1350 | 13 | 2 x 120 mm, 1 x 76 mm, 2 x 37 mm, 2 x 25 mm | 117 |
| <i>Fuan</i> | transportowiec | Mawei 1887 | 1800 | 1600 | 10 | 2 x 57 mm, 2 x 37 mm | 105 |



Sun Yat-sen i jego małżonka Song Qiling na pokładzie kanonierki *Yongfeng* – 1922 rok. Fot. Internet

tacie czego w Guangdong skoncentrowane zostało 44% wszystkich okrętów Chin.

Śmierci Cheng Biguanga w początkach 1918 wyjaśniła, że nie wszyscy marynarze eskadry bezwarunkowo popierają Sun Yat-sena. W 1921 marynarze z Fuijan z załogi krążownika *Haiqi* próbowali zorganizować bunt, jednak próbę udaremnił d-ca okrętu Wen Shude. Następnie został wyznaczony d-cą Eskadry i w czerwcu 1922 wspierał lidera Guomindangu w konflikcie z gubernatorem Guangdongu anarchistą Chen Jiongmingiem. Jednak już w końcu następnego roku Wen Shude zdradził Sun Yat-sena i przeszedł na stronę północnego militarysty Wu Peifua.

19 grudnia 1923 dowódca wyprowadził z Kantonu 5 okrętów – krążowniki *Haiqi*, *Haichen* i *Zhaohe* oraz kanonierki *Yongxiang* i *Chuyu*. Znajdujący się w Shantou niszczyciel *Tong'an* również odszedł na północ. Wszystkie jednostki przybyły w rezultacie do Qingdao, gdzie stały się podstawą Eskadry Bohai (*Bohai jianhui*). Ucieczkę tłumaczono w bardzo prosty sposób: rząd Południa był zajęty wojną lądową i ciągle utrzymywał flotę na głodowych funduszach. W 1924 najsilniejszymi okrętami floty Guangdongu stał się krążownik torpedowy *Feiying* i kanonierka *Yongfeng*. Ta ostatnia okazała się mocno związana z Sun Yat-senem, który niejednokrotnie odwiedzał jednostkę, a w czasie powstania 1922 roku nawet mieszkał na jego pokładzie. W związku z tym po śmierci „ojca narodu” kanonierka otrzymała nową nazwę – *Zhongshan*¹⁶.

W okresie współpracy Guomindangu z chińską partią komunistyczną (1925-1927) dowódcą *Zhongshan* był komunista Li Zhi-

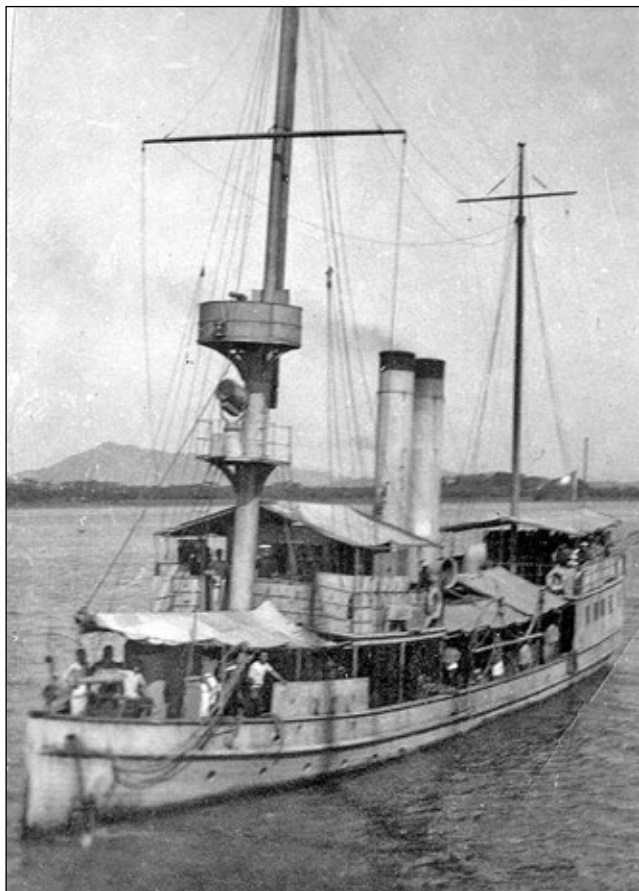
long, zajmujący równocześnie odpowiedzialne stanowiska w dowództwie południowych sił morskich. W marcu 1926 *Zhongshan* i kanonierka *Baobi* opuściły miejsce postoju przed akademią morską Huangpu. Li Zhilong twierdził, że postąpił tak na prośbę kierownictwa akademii, powołującego się na rozkaz Czang Kaj-szeka o zmianie dyslokacji jednostek. Sam lider Guomindangu oskarżał dowódcę *Zhongshana* o próbę przewrotu i wprowadził w Guangzhou stan wyjątkowy. Li Zhilong został zwolniony ze służby wojskowej, a po zerwaniu przez Czang Kaj-szeka z komunistami – stracony w Guangzhou. Wydarzenia marca 1926 są znane w chińskiej historii jako „Incident z *Zhongshan*”.

Do początków 1927 podstawę floty Guangdong stanowiło 36 kutrów i przybrzeżnych kanonierek, które trafiły do służby różnymi drogami, było wśród nich kilka zdobycznych jednostek pirackich. Brak wiarygodnych informacji o ich parametrach taktyczno-technicznych, a uzbrojenie stanowiły 2-4 działa małego kalibru bądź karabiny maszynowe.

W roku 1928 w organizacji chińskich sił morskich nastąpiły kolejne zmiany, związane z ustanowieniem dyktatury Czang Kaj-szeka. Eskadra Guangdong została przemianowana na Czwartą Eskadrę republikańskiej marynarki wojennej. O ile Pierwsza (Szanghaj) i Druga (Nankin) Eskadra podlegały bezpośrednio Ministerstwu Morskiemu, o tyle Czwarta i Trzecia (Qingdao) zachowały określoną samodzielność. W przypadku Czwartej było to znakiem troski prezydenta o dobre stosunki z kadrą oficerską eskadry Guangdongu: Czang Kaj-szek kilka lat przeżył w Kantonie i dobrze znał sytuację w tamtejszej flocie, która zawsze opierała się na miejscowej kadrze. Świadczy o tym

16. *Zhongshan* – imię Sun Yat-sen wg reguł pekińskiej wymowy.

| Okręty Eskadry Guangdongu w 1927 r. | |
|-------------------------------------|--|
| Wyporność | Nazwa |
| 20 t | <i>Guyuan</i> , <i>Yuanwu</i> , <i>Yongxing</i> , <i>Xixing</i> |
| 30 t | <i>Sujiang</i> , <i>Longmenga</i> , <i>Fatong</i> , <i>Jiangshun</i> , <i>Gengjian</i> , <i>Hongsheng</i> , <i>Chaojiang</i> , <i>Baoan</i> , <i>Luxin</i> , <i>Yongheng</i> |
| 40 t | <i>Anshun</i> , <i>Lishun</i> , <i>Jiangping</i> , <i>Fuhai</i> , <i>Annan</i> , <i>Baolai</i> , <i>Famao</i> , <i>Zhili</i> , <i>Penggu</i> , <i>Fashun</i> |
| 50 t | <i>Yongteng</i> |
| 60 t | <i>Jinmao</i> , <i>Chengzhi</i> |
| 80 t | <i>Tongjiang</i> , <i>Yijang</i> , <i>Gauang'an</i> , <i>Guangwei</i> , <i>Tongyuan</i> |
| Powyżej 100 t | <i>Lushun</i> , <i>Faping</i> , <i>Guanghong</i> , <i>Guangbo</i> |



Jeden z patrolowców Czwartej Eskadry, zbudowanych w stocznich Hongkongu, *Chaiwan* lub *Changcheng*. Fot. Internet

fakt, że na stanowisku dowódcy eskadry pozostawiono Chen Ze (Chan Chak), który kierował flotą Guangdongu od 1923. W ten sposób dyktator starał się zabezpieczyć swój południowy przyczółek na wypadek zwycięstwa jego politycznych przeciwników. Trzecia Eskadra od początku 1928 podlegała faktycznie mandżurskiemu militaryście Zhang Zuolinowi i nazywała się „Flotą Północno-Wschodnich Chin” (*Dongbei haijun*). Pozostałości niezależności tego zgrupowania od Ministerstwa Morskiego były częścią polityki Ciang Kaj-sze-ka w stosunku do „młodego marszałka” Zhang Xuelianga – syna Zhang Zuolina, który kontynuował sprawy mandżurskie po zabójstwie ojca. W grudniu 1928 Zhang Xueliang zawarł sojusz z Guomindangiem i formalnie uznał władzę lidera partii. W zamian za to „młody marszałek” otrzymał szereg preferencji, w tym zachował kontrolę nad Trzecią Eskadrą.

Przed Czwartą Eskadrą stały te same zwykłe zdania, co wcześniej przed cesarską flotą Guangdongu, a mianowicie walka z pi-

ractwem i ochrona wysp Morza Południowo-Chińskiego. Do tego doszło jeszcze demonstrowanie bandery w państwach południowo-wschodniej Azji, bowiem w wyniku rewolucji i wojny domowej sytuacja zamieszkujących tam Chińczyków znacznie się pogorszyła. Środków podobnie jak poprzednio nie wystarczało, a zamówienie nowych jednostek zagranicą ograniczały zarówno możliwości republikańskiego budżetu jak i embargo na uzbrojenie, obejmujące Chiny od roku 1919. Co prawda w końcu lat dwudziestych w skład Czwartej Eskadry weszło kilka rzecznych patrolowców, zbudowanych w Hongkongu, chińska anarchia spowodowała także rozpasanie piractwa, że Brytyjczycy postanowili czasowo „zapomnieć” o międzynarodowych ustaleniach.

Wewnętrzne walki były na rękę nie tylko piratom, Japończycy już w 1917 wznowili działalność gospodarczą na wyspach Dongsha. Wobec braku jednostek patrolowych o odpowiednim zasięgu władze pekińskie w 1925 zmuszone były założyć na atolu stałą stację meteorologiczną (faktycznie posterunek wojskowy) z obsadą 25 ludzi¹⁷.

W kwietniu 1929 Czwarta Eskadra została podporządkowana sztabowi morskiej obrony prowincji Guangdong. W październiku tego roku flagowiec eskadry – kanonierka *Zhongshan* została poważnie uszkodzona w wyniku eksplozji własnej amunicji. Aby zrehabilitować straty do Guangzhou skierowano nową kanonierkę *Yixian*¹⁸. Był to jeden z większych okrętów zbudowanych w Chinach w okresie międzywojennym. Budowę podjęto w stoczni Jiangnan (Szanghaj) w styczniu 1930 roku. Wodowanie nastąpiło 12 listopada 1930, a do służby weszła w następnym miesiącu. Przy wyporności 1650 ton jednostka posiadała dwuwałową siłownię o mocy 4000 KM, zapewniającą prędkość 19 węzłów. Uzbrojenie składało się z 1 dział kal. 140 mm, 4 kal. 75 mm i 1 kal. 47 mm, przy czym artyleria średniego kalibru posiadała zwiększony kąt podniesienia lufy i mogła prowadzić ogień do celów powietrznych.

W początkach 1931 *Yixian* stał się nowym flagowcem Czwartej Eskadry, która od 1930 bazowała w Haikou na wyspie Hainan. Gdy w 1932 gubernator Guangdongu, a równocześnie dowódca Pierwszej Grupy Armijnej, Czen Jitang wystąpił przeciw Ciang Kaj-sze-kowi, adm. Chen Ze pozostał po stronie prezydenta. 7 lipca 1932 Chen Jitang zorganizował nalot lotniczy na Haikou, którego ofiarą padł stary krążownik torpedowy *Feiying* – pierwszy okręt chińskiej floty, zniszczony w wyniku działania lotnictwa. Później Czwarta Eskadra przeszła na stronę Chen Jitanga i została podporządkowana Pierwszej Grupie Armijnej, co nie wpłynęło pozytywnie na jej potencjał bojowy. Chen Ze uciekł do Hongkongu, a po powrocie do Chin stał się ministrem marynarki rządu Guomindangu.

Mimo wszystko w składzie Czwartej Eskadry pozostawały raptem 2 okręty zdolne do działań na wodach oceanicznych – kanonierka *Wufeng* i transportowiec *Fu'an*. Co prawda w końcu czerw-

17. W 19327 wyspy były okupowane przez Japonię, od 1946 powróciły do Chin i obecnie znajdują się pod kontrolą Tajwanu.

18. *Yixian* („Geniusz wyzwolenia”) – jedno z określeń Sun Yat-sena.

Patrolowce zbudowane w Hongkongu

| Nazwa | Rok i miejsce | Wyporność, t | Wymiary, m | Siłownia, KM | Prędkość, w | Uzbrojenie | Załoga |
|---|----------------|--------------|------------------|---|-------------|--|--------|
| <i>Zhongyuan</i> [*] <i>Zhonghe</i> ^{**} | 1928, Hongkong | 50/60 | 25,5 x 4,5 x 0,8 | 1 maszyna parowa, 1 kocioł parowy, 100 | 10,5 | 1 x 37 mm, 1 x km 7,7 mm | 31 |
| <i>Jlanyu</i> ^{***} <i>Jianjian</i> ^{***} | 1929, Hongkong | 225 | 36,8 x 6,5 x 1,3 | 2 maszyny parowe, 1 kocioł parowy, 400 | 10,5 | 1 x 57 mm, 2 x 40 mm 12 x km 7,7 mm | 52 |
| <i>Chaiwan</i> ^{***} <i>Changcheng</i> [*] | 1932, Hongkong | 210 | 43 x 7,4 x 1,47 | 2 maszyny parowe, 520 | 12 | 1 x 76 mm, 1 x 47 mm 6 x km 7,7 mm | ? |

^{*} Możliwe, że około 1932 hieroglif zmieniono dla upamiętnienia rewolucjonisty Deng Kenga (pseudonim Zhongyuana), zabitego w Guangzhou w 1922, jednak wymowa pozostała bez zmian. Zatopiona przez lotnictwo japońskie 30.10.1938 w rejonie Foshan (Guangdong).

^{**} Możliwe, że około 1932 nazwę zmieniono na Zhongkai dla upamiętnienia Liao Zhongkai, który zginął w Guangzhou w 1925. Zatopiony przez lotnictwo japońskie 30.10.1938 w rejonie Foshan (Guangdong).

^{***} Zatopione przez lotnictwo japońskie we wrześniu 1937.



Chen Ze (陳策) urodził się w prowincji Guangdong w roku 1892. W wieku 3 lat został wywieziony przez ojca do Singapuru. Gdy chłopiec ukończył 8 rok życia, rodzina powróciła do ojczyzny. Będąc słuchaczem szkoły marynarki wojennej w Kantonie Chen Ze wstąpił do „Tongmenhui” – rewolucyjnej organizacji kierowanej przez Sun Yat-sena. Służył w Eskadrze bro-

niącej konstytucji. W roku 1922 wspierał Sun Yat-sena w konflikcie z Chen Jiongmingiem. W latach 1923-1932 dowodził siłami morskimi Południowych Chin. W rezultacie konfliktu z Chen Jitangiem znalazł się w Nankingu i otrzymał stanowisko ministra morskiego Republiki Chińskiej. Wykonał ogromną pracę by przygotować kraj do odparcia japońskiej agresji. Po wybuchu drugiej wojny japońsko-chińskiej na osobistą prośbę został wyznaczony dowódcą obrony rejonu umocnionego Humen. Pozostając stale na pierwszej linii, został ciężko ranny i stracił lewą nogę. Został ewakuowany do Hongkongu, gdzie pozostawał aż do opanowania miasta przez Japończyków. W latach 1939-1941 wykonywał funkcję pełnomocnego przedstawiciela rządu Guomindang w Hongkongu. W czasie drugiej ewakuacji, kuter torpedowy, na którego pokładzie znajdował się admirał, został zatopiony przez nieprzyjaciela, jednak Chen Ze zdołał się cudem uratować i wraz z kilkoma oficerami swego sztabu znalazł schronienie w prowincji Guangdong. Później przez Yunnan, Birmę i Indie dotarł do Londynu, gdzie pozostawał do końca wojny. Kawaler orderu Imperium Brytyjskiego. Po kapitulacji Japonii powrócił do Kantonu i został wyznaczony pierwszym powojennym merem miasta. Zmarł nagle 31 sierpnia 1949, co wywołało plotki, o tym jakoby do śmierci popularnego admirała miał przyczynić się sam Czang Kaj-szek.

ca 1933 do Guangzhou przeszły z Qingdao krążowniki Trzeciej Eskadry *Haiqi*, *Haichen* i *Zhaohe*. Rzecz w tym, że w końcu lat dwudziestych oficerowie północnego zgrupowania podzielili się na dwie wrogie grupy. Do pierwszej należeli „staruszkowie”, którzy w 1923 przeszli od Sun Yat-sena do Wu Peifua, a po klęsce tego ostatniego sympatyzujący z Czang Kaj-szekiem. Drugą stanowili „mandżurowie” na czele z dowódcą eskadry Shen Honglie – protegowanym Zhang Zuolina. W kwietniu 1929 wojska Guomindang przejęły kontrolę nad Qingdao, co wzbudziło wśród „staruszków” nadzieję na odsunięcie Shen Honglie. Czang Kaj-szek jednak nie tylko pozostawił admirała na czele eskadry, ale w grudniu 1931 wyznaczył go merem Qingdao. W odpowiedzi dowódcy niektórych okrętów, na czele z z-cą dowódcy Ling Xiao, zawiązali spisek. W czasie cotygodniowych ćwiczeń na Zatoce Laoshan u południowych brzegów półwyspu Shandong izolowali Shen Honglie w klasztorze Taiqinggong, informując o chorobie dowódcy eskadry. Akcję zdołano przerwać z powodu podejrzliwości Zhang Xu-lianga, a jej organizatorów zwolniono ze służby.

Pozostali jeszcze „staruszkowie” postanowili działać bardziej zdecydowanie i w czerwcu 1931 przygotowali zamach na admirała. Jego realizatorem miał być pierwszy oficer transportowca lotniczego *Zhenhai* Feng Zhichong. Gdy Shen Honglie skierował się na okręt dla przeprowadzenia przeglądu, Feng próbował zastrzelić go na pokładzie admirałskiego kutra, jednak ochraniający dowódcę wyrzucili „killera” za burtę. Wyłowiony porucznik został natychmiast stracony, a następstwem tego był otwarty bunt.

Wieczorem 25 czerwca 1933 stojące w zatoce Laoshanwan krążowniki *Haiqi*, *Haichen* i *Zhaohe* wyszły w morze pod dowództwem starszego oficera *Haiqi* Jiang Xiyuan i skierowały się do Kantonu. Co ciekawe, spiskowcy uzyskali swoje – Shen Honglie został odwołany do Nankinu, gdzie otrzymał mało znaczące stanowisko. Pojawienie się zbuntowanych krążowników w Guangzhou nie wzbudziło radości dowództwa Czwartej Eskadry. Od 1917 do 1933 załogi tych okrętów 17 razy (!) zmieniały swoich właścicieli, czym nie wzbudziły zaufania. Obawy te potwierdziły się w lipcu 1935, gdy *Haiqi* i *Haichen* samowolnie odeszły do Hongkongu, a następnie do Nankinu. *Zhaohe* wszedł na mieliznę w rejonie Humen i jedynie z tego powodu pozostał w składzie Czwartej Eskadry.

Oslabienie morskich sił Południowych Chin w początku lat trzydziestych pozwoliło władzom Indochin Francuskich bezpartono-wo skierować w rejon Nansha eskadrę składającą się z 3 okrętów i 26 lipca 1933 ogłosiły wyspy terytorium francuskim¹⁹. Upadek dokończyła rozpoczęta latem 1937 japońska agresja, w trakcie której większość okrętów Czwartej Eskadry została zniszczona, bądź wpadła w ręce nieprzyjaciela. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:

Maciej S. Sobański

Bibliografia

- Różnorodna korespondencja o prowincji Kwantung (kwiecień 1898 – marzec 1900) // Rossijskij Gosudarstwiennyj Istoriceskij Archiw (RGIA) f.560, op..28, d. 133, l.11-110b.
- O rozwoju floty morskiej w Chinach // Rossijskij Gosudarstwiennyj Archiw Wjenn-Morskowo Flota (RGAWMF), f. 417, op.1, d. 323, l. 15-16 ob.
- „Morskaja Kampanija” 2010, Nr 3 i Nr 8.
- „Morskij Sbornik”, 1874 Nr 11, 1891 Nr 12, 1894 Nr 9 i Nr 11, 1897 Nr 7.
- Klado N.L., *Wojennye dejstwijsja na morie wo wremia japonsko-kitajskoj wojny*, „Morskij Sbornik” 1895, Nr 5, część nieoficjalna.
- Nieboldin A.K., *Morskaja wojna Japonii s Kitajem*, „Morskij Sbornik”, Nr 9 część nieoficjalna.
- Chen Guangrong, *Minguo haijun di san jian dui xingshuanji* (Rozwój i upadek Trzeciej Eskadry floty republikańskiej) „Dangdai haijun”, 2006, Nr 4.
- Chen Yue, *Beiyang haijun jianchuanzhi* (Opis okrętów i statków Beiyang), Jinan 2009 z chińskiego oryginału.
- Chen Yue, *Jindai guozao jianchuan* (Opis okrętów zbudowanych w Chinach w nowych czasach), Jinan 2011 z chińskiego oryginału.
- Jiang Ming, *Longqi paoyang de jian dui. Zhongguo jindai haijun xingyi shi* (Flota pod flagą smoka. Historia floty chińskiej w nowych czasach), Beijing 2003 z chińskiego oryginału.
- Rawlinson J.L., *China's struggle for naval development 1839-1895*, Cambridge (Mass) 1967.
- Wright R., *The Chinese Steam Navy 1862-1945*, London 2000.

Internet

- O inspekcji Morza Południowo-chińskiego (fragmenty z zapisków Li Zhun) – strona „Trzy Archipelagi” (ChRL) [http:// WWW.unanhai.com](http://WWW.unanhai.com)
- Historia wysp Dongsha – strona Departamentu Ochrony Środowiska rządu ROC (Tajwan) [http:// erarc.epa.gov.tw](http://erarc.epa.gov.tw)
- Historia Wysp Morza Południowo-Chińskiego – strona „Damanskij-Zhenbao” (Rosja) // WWW.damanski-zhenbao.ru
- Historia floty Beiyang (ChRL) // www.beiyang.org
- Towarzystwo poznania historii chińskiej marynarki wojennej // WWW.cnhi.org
- Chinese Warship Museum // [http:// 60.250.180.26/chin/](http://60.250.180.26/chin/)
- Fighting Ships of the World // [http:// WWW.navypedia.org/](http://WWW.navypedia.org/)

19. Wyspy Xisha zostały zaanektowane przez Francję w marcu 1938 roku.

Nazwy wymienionych w tekście jednostek pływających morskich sił Guangdongu

| Oryginalna nazwa | Łacińska transkrypcja | Tłumaczenie polskie |
|------------------|-----------------------|---|
| 安瀾 | Anlan | Cisza na morzu |
| 安南 | Annan | Pokoje Południe |
| 安順 | Anshan | Bezpieczeństwa i sukces |
| 鮑安 | Baoan | Spokój ryb * |
| 寶璧 | Baobi | Drogocенność |
| 報來 | Baolai | Nagrodę sprawiedliwym |
| 北江 | Beijiang | Rzeka Północy |
| 廣安 | Guang'an | Bezpieczeństwo Guangdongu |
| 廣丙 | Guangbing | Guangdong nr 2 |
| 廣波 | Guangbo | Fale Guangdong |
| 廣威 | Guangwei | Potęga (Moc) Guangdongu |
| 廣丁 | Guangding | Guangdong nr 4 |
| 福靖 | Fujing | Pokój dla Fuzhou |
| 廣庚 | Guanggeng | Guangdong nr 7 |
| 廣利 | Guangli | Korzyść Guangdong |
| 廣戊 | Guangmou | Guangdong nr 5 |
| 廣海 | Guanghai | Morza Guangdongu |
| 廣鴻 | Guanghong | Wody Guangdongu |
| 廣亨 | Guangheng | Sukces Guangdongu |
| 廣己 | Guangji | Guangdong nr 6 |
| 廣金 | Guangjin | Złoto Guangdong |
| 廣甲 | Guangjia | Guangdong nr 1 |
| 廣貞 | Guangzhen | Racja Guangdongu |
| 廣乙 | Guangyi | Guangdong nr 2 |
| 廣元 | Guangyuan | Początek Guangdongu |
| 廣玉 | Guangyu | Jaspis Guangdongu |
| 固安 | Guyuan | Stabilność i Bezpieczeństwo |
| 庚建 | Gengjian | Droga tworzenia |
| 東江 | Dongjiang | Rzeka Wschodu |
| 澄清 | Dengqing | Oczyszczeni i uspokojenie |
| 逸仙 | Yixian | Geniusz Wyzwolenia |
| 宜江 | Yijang | Sugerowany porządek na rzekach |
| 利順 | Lishun | Korzyść i sukces |
| 隆夢 | Longmeng | Unoszące się marzenie |
| 路新 | Luxin | Odnowa drogi |
| 陸順 | Lushun | Przychylny dla lądu (możliwe również zmierzający wzdłuż brzegu) |
| 雷兌 | Leidui | Grzmiący Zachód |
| 雷坎 | Leikan | Grzmiąca woda |
| 雷坤 | Leikun | Grzmiąca ziemia |
| 雷離 | Leili | Grzmiący ogień |
| 雷龍 | Leilong | Grzmiący smok |
| 雷良 | Leiliang | Grzmiąca przewaga |
| 雷巽 | Leixun | Grzmiący wiatr |
| 雷虎 | Leihu | Grzmiący tygrys |
| 雷乾 | Leiqian | Grzmiąca stanowczość |
| 雷中 | Leizhong | Grzmiące Chiny |
| 雷震 | Leizhen | Grzmiący Wschód |
| 鵬古 | Penggu | Stojący jak ptak Peng ** |
| 西興 | Xixing | Radość Zachodu |
| 綏靖 | Suijing | Spokój i prądek |

| Oryginalna nazwa | Łacińska transkrypcja | Tłumaczenie polskie |
|------------------|-----------------------|---|
| 宿江 | Sujiang | Żyjący na rzece |
| 同安 | Tong'an | Ogólne bezpieczeństwo |
| 同江 | Tongjiang | Łączący rzeki |
| 通遠 | Tongyuan | Nawiązujący łączność |
| 舞鳳 | Wufeng | Tańczący feniks |
| 發茂 | Famao | Rozkwit i obfitość |
| 發平 | Faping | Rozkwit i pokój |
| 發同 | Fatong | Rozkwit i zgodność |
| 發順 | Fashun | Rozkwit i sukces |
| 福安 | Fuan | Szczęście i bezpieczeństwo |
| 伏波 | Fubo | Dowódca, poskromiciel wojen |
| 福海 | Fuhai | Szczęśliwe morze |
| 飛鷹 | Feiyang | Lecący orzeł |
| 飛龍 | Feilong | Lecący smok |
| 海圻 | Haiqi | Morska granica |
| 海琛 | Haichen | Morska świętość |
| 鴻升 | Hongsheng | Majestatyczny kadet |
| 金茂 | Jinmao | Obfitujący w złoto |
| 江固 | Jianggu | Siła rzeki |
| 江鞏 | Jianggong | Moc rzeki |
| 江大 | Jiangda | Wielkość rzeki |
| 江平 | Jiangping | Spokój rzeki |
| 江漢 | Jianghan | Bohater rzeki |
| 江清 | Jiangqing | Czystość rzeki *** |
| 江順 | Jiangshan | Sukces rzeki |
| 江安 | Jiang'an | Bezpieczeństwo rzeki |
| 簡健 | Jiangjian | Zdrowa prostota |
| 簡毓 | Jianyu | Płodna prostota |
| 柴灣 | Chaiwan | Ochroniająca zalewy |
| 常澄 | Changcheng | Nieposzlakowana czystość |
| 潮江 | Chaojiang | Burzliwa rzeka |
| 肇和 | Zhaohe | Początek harmonii |
| 直隸 | Zhili | Prowincja Zhili |
| 重和 | Zhonghe | Pełnowartościowa harmonia |
| 仲愷 | Zhongkai | Na cześć Liao Zhongkai (1877-1922) |
| 重元 | Zhongyuan | Wspaniała postawa |
| 仲元 | | Na cześć Deng Kenga ps. Zhongyuan 1886-1922 |
| 鎮濤 | Zhentaoyuan | Uciszający fale |
| 鎮海 | Zhenhai **** | Ochroniający morze |
| 楚豫 | Chuyu | Radość Południa |
| 城直 | Chengzhi | Podobny pionowej ścianie |
| 琛航 | Chenhang | Drogocenne pływanie |
| 豫章 | Yuzhang | Drzewo kamforowe |
| 遠武 | Yuanwu | Dalekowzroczność i nieustraszość |
| 永興 | Yongxing | Wieczna radość |
| 永翔 | Yongxiang | Wieczny lot |
| 永騰 | Yongteng | Nieprzerwany wzrost |
| 永豐 | Yongfeng | Wieczny rozkwit |
| 中山 | Zhongshan | Środkowa góra (Yatsen) |
| 永亨 | Yongheng | Bezgraniczny sukces |

Uwagi:

* Znaczy tyle, co „Zapewnić bezpieczeństwo”.

** Peng – gigantyczny ptak ze starochińskich legend.

*** Han – także nazwa dynastii Han, qing – także nazwa dynastii Qing.

**** Tę nazwę nosiły niezależnie od siebie – kanonierka floty Guangdong i transportowiec lotniczy Trzeciej Eskadry republikańskiej marynarki wojennej, wspomniani w artykule.



Japońskie krążowniki typu „Chikuma”

Geneza

Zwycięskie zakończenie wojny z Rosją okryło chwałą flotę *Nipponu*, lecz wnikliwi obserwatorzy zdawali sobie sprawę, że na horyzoncie już rysują się nowe wyzwania. Zasadniczo problemy były dwójakiego rodzaju – po pierwsze właśnie rozpoczynał się okres „drednotowej rewolucji”, a po drugie zwycięstwo Japonii było wprawdzie wielkie, lecz koszt jego osiągnięcia również ogromny. Innymi słowy japońskiej flocie groziła deklasacja pod względem technicznym, co wymagało szybkiego podjęcia budowy nowych okrętów, zarazem trzeba było tego dokonać przy bardzo ograniczonych środkach finansowych.

Powyższe uwagi można odnieść do okrętów wszystkich klas, w tym również krążowników. Obok krążowników pancernych, które stanowiły istotne uzupełnienie trzonu floty składającego się z pancerników, Japończycy dużą wagę przywiązywali również do lżejszych jednostek tej klasy takich jak krążowniki pancernopokładowe. Jeszcze przed wybuchem wojny z Rosją zapadła decyzja o budowie nowych jednostek tego typu,

lecz ze względu na mizerię budżetową japoński parlament przyznał środki na tylko jeden nowy okręt. Mając na względzie fakt, że okręt ten, czyli krążownik *Tone*, miał spory wpływ na powstanie projektu opisanych poniżej jednostek typu *Chikuma*, warto poświęcić mu kilka słów. Tak więc podstawowe charakterystyki okrętu przedstawiały się następująco: wyporność 3760-4900 ton, wymiary 113,8 m × 14,3 m × 5,1 m (dł. × szer. × zan.), prędkość maksymalna wynosiła 23 węzły, a zasięg przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów, wynosił 7340 mil morskich. Okręt posiadał klasyczny napęd parowy w postaci dwóch czterocylindrowych maszyn tłokowych potrójnego rozprężenia zasilanych w parę przez szesnaście kotłów typu Miyabara. Uzbrojenie składało się z dwóch dział kal. 152,4 mm oraz dziesięciu kal. 120 mm uzupełnianych przez cztery¹ „dwunastofuntówki” (kal. 76,2 mm) oraz trzy wyrzutnie torped kal. 457 mm. Jednostka posiadała pokład pancerny grubości 38–76 mm, ponadto GSD chroniło 102 mm pancerza. Sylwetkę okrętu kształtowały dwa maszty i trzy kominy; charakterystycznym dla japońskich okrę-

tów elementem była kliprowa dziobnica. Stępkę krążownika położono 27 listopada 1905 r., a do służby wszedł 15 maja 1910. Tak więc jego budowa trwała dość długo i wchodząc do służby *Tone* był już przestarzały, w szczególności jego maszyny. W tym kontekście można powiedzieć, że właściwie dobrze się stało, iż zabrakło funduszy na budowę większej liczby takich jednostek.

Jeszcze nie ukończono *Tone*, a już trwały prace nad nowym typem krążownika pancernopokładowego. Wyłaniały się przy tym dwie podstawowe kwestie: jakie zadania ma taka jednostka wykonywać oraz jak najlepiej umożliwić ich realizację poprzez skonstruowanie odpowiedniego okrętu. Co się tyczy zadań, to zasadniczo nowe krążowniki miały pełnić funkcje rozpoznawcze oraz – będące ich pochodną – śledzenie wykrytego nieprzyjaciela, pościg i inne tego rodzaju. Miały również wykonywać zadania *stricto* bojo-

1. Według niektórych źródeł dwie „dwunastofuntówki” oraz jeden karabin maszynowy – należy mieć na uwadze, że stosunkowo łatwy montaż i demontaż lekkiego uzbrojenia mógł łatwo prowadzić do zmian w tym względzie.

Dane porównawcze japońskich krążowników typu *Chikuma* oraz brytyjskich *Bristol* i *Weymouth*

| | <i>Bristol</i> | <i>Chikuma</i> | <i>Weymouth</i> |
|------------------------------|--|--|---|
| Wyporność | 4800–5300 ton | 4400–5040 ton | 5250–5800 ton |
| Wymiary (dł. x szer. x zan.) | 138,1 m x 14,32 m x 4,7 m | 144,8 m x 14,2 m x 5,1 m | 138,1 m x 14,6 m x 4,7 m |
| Typ / moc maszyn | turbinowe / 22 000 KM | turbinowe / 22 500 KM | turbinowe / 22 000 KM |
| Zapas węgla / mazutu | 1227 t / 240 t | 1128 t / 300 t | 1290 t / 260 t |
| Prędkość maks. | 25 węzły | 26 węzłów | 25 węzłów |
| Zasięg / prędkość | 5070 Mm / 16 w. | 10 000 Mm / 10 w. | 5600 Mm / 10 w. |
| Opancerzenie | 20–50 mm pokład, 102 mm GSD | 50–89 mm pas burtowy, 38–57 mm pokład, 102 mm GSD | 20–50 mm pokład, 102 mm GSD |
| Uzbrojenie artyleryjskie | 2 x 152,4 mm (2 x I), 10 x 102 mm (10 x I), 4 x 47 mm (4 x I) | 8 x 152,4 mm (8 x I), 4 x 76,2 mm (4 x I) | 8 x 152,4 mm (8 x I), 4 x 47 mm (4 x I) |
| Uzbrojenie torpedowe | 2 x 457 mm (2 x I) | 3 x 457 mm (3 x I) | 2 x 533 mm (2 x I) |
| Załoga | 411 ludzi | 414 ludzi | 475 ludzi |

we, bowiem japońska flota w swej taktyce przywiązywała dużą wagę w trakcie bitwy do manewrów oskrzydlających względnie okrążających jak też współdziałania z siłami lekkimi, zasadniczo torpedowymi. Wykonywanie tych wszystkich zadań wymagało po pierwsze zdolności do osiągnięcia i utrzymywania wysokiej prędkości, a ponadto również odpowiedniego uzbrojenia – Japończycy uważali, że zwyczajnie nie stać ich na budowę jednostek tylko rozpoznawczych o lekkim uzbrojeniu i każdy okręt winien być proporcjonalnie do swoich rozmiarów silnie uzbrojony. Kluczową dla planowanych okrętów kwestię prędkości postanowiono rozwiązać sięgając po najnowszy wówczas rodzaj napędu to jest turbiny, zaś maksymalizacja siły bojowej miało służyć ujednoliceniu

kalibru artylerii okrętowej. Jeśli chodzi o sam projekt okrętu, to japońscy konstruktorzy postanowili opracować go odwołując się do rodzimych doświadczenia uzyskane przy projektowaniu opisanego powyżej krążownika *Tone*, jak też sięgając po projekt brytyjskich krążowników typu „Town” (patrz „Okręty Wojenne” nr 110 i 111), co było możliwe dzięki sojuszowi z Wielką Brytanią. Warto w tym miejscu przypomnieć, iż Japończycy niejednokrotnie wykazali zadziwiającą zdolność do łączenia doświadczeń własnych i zagranicznych oraz adoptowania różnych rozwiązań i twórczego rozwijania ich tak, by jak najlepiej spełniały japońskie wymagania. Nie inaczej było w opisywanym przypadku. W ostatecznym rozrachunku spod ręki japońskich konstruktorów

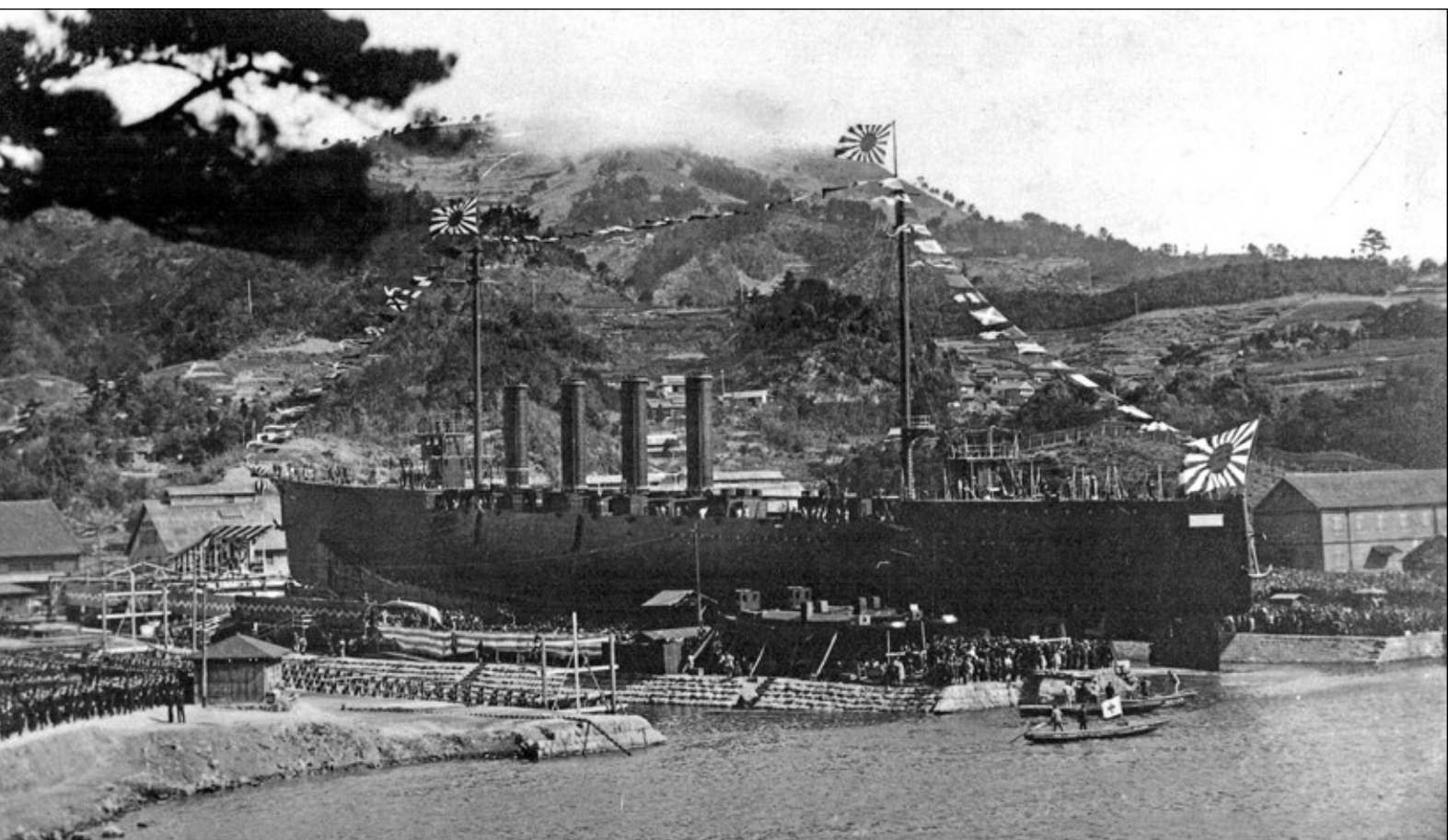
wyszedł całkiem udany projekt zgrabnych okrętów, które Czytelnikom zostaną przybliżone poniżej.

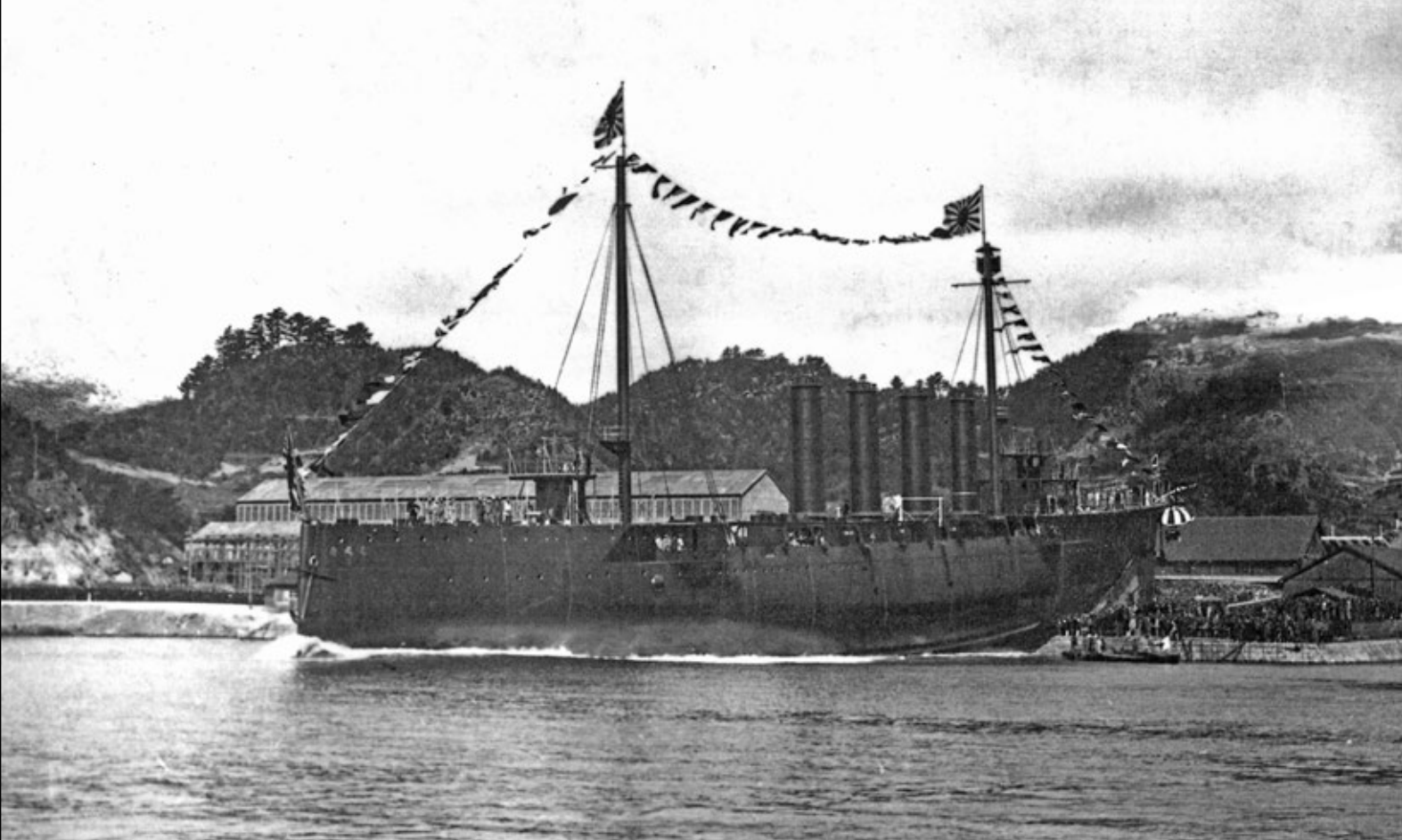
Charakterystyka ogólna

Wymiary kadłuba opisywanych jednostek przedstawiały się następująco: długość całkowita 144,8 m, długość na linii wodnej 140,5 m, a długość między pionami 134,1 m; szerokość 14,2 m i zanurzenie 5,1 m. Obok kliprowej dziobnicy ich charakterystyczną cechą były podniesione względem śródokręcia dziobówka i rufówka. Było to rzadko stosowane rozwiązanie bowiem w przypadku większości innych okrętów (o ile nie posiadały konstrukcji gładkopokładowej) zwykle podnoszono tylko dziobówkę o jeden poziom (pokład) względem reszty kadłuba, tak

Chikuma na chwilę przed wodowaniem. Szczególnie dobrze widoczny kształt i linie kadłuba.

Fot. Hiroshi Takagiego





Chikuma krótko po zejściu z pochylni na efektownej fotografii.

Fot. Hiroshi Takagiego

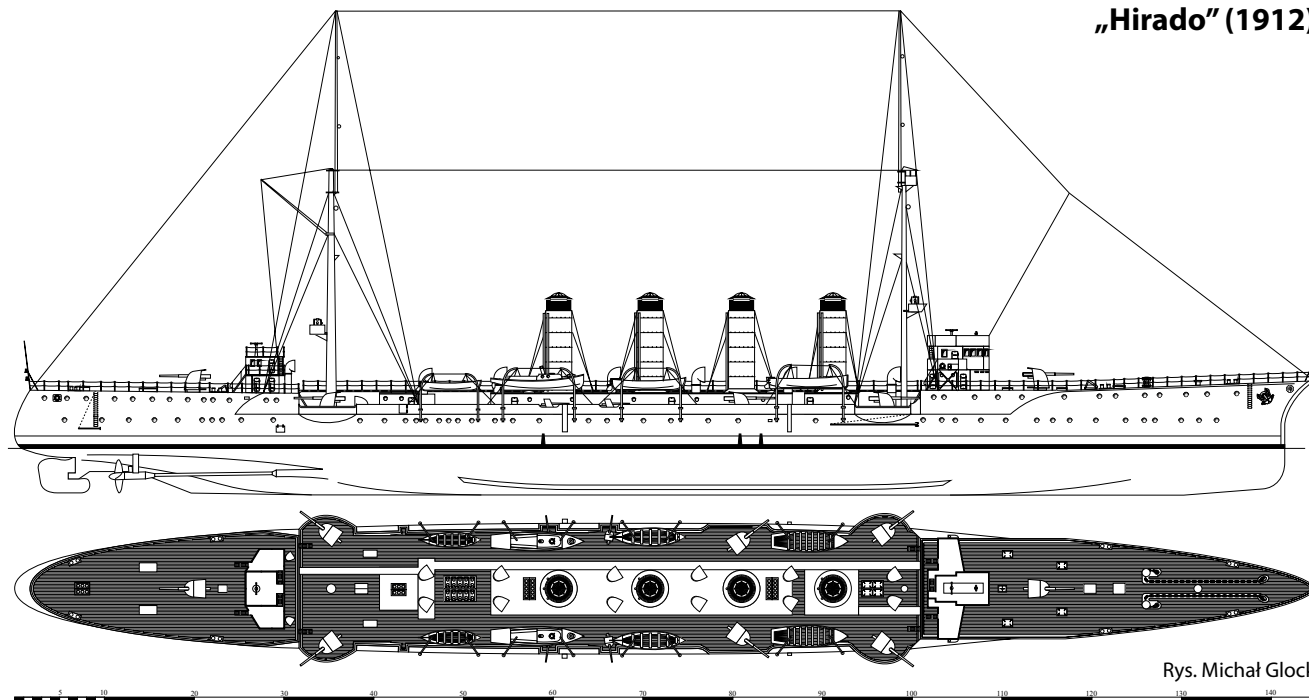
by chronić jednostkę przed zalewaniem. Z uwagi na pokładówki na śródokręciu oraz wąski spardek – właściwie trap – umożliwiające przejście z dziobu na rufę okręty widziane od burty wydawały się posiadać *quasi*-ciągły pokład górny, choć tak w istocie nie było. Wyporność standardowa jednostek wynosiła 4400 ton zaś wyporność pełną 5000–5040 ton.

Wygląd sylwetce okrętów nadawały cztery kominy oraz dwa maszty palowe. Obydwa maszty posiadały stanowiska reflektorów, natomiast jedynie na fokmaszcie znajdowało się stanowisko obserwacyjne. Stosunkowo niewielkich rozmiarów nadbudówki – dziobową i rufową – wieńczyły platformy dalmierzy, przy czym w dolnej kondygnacji przedniej

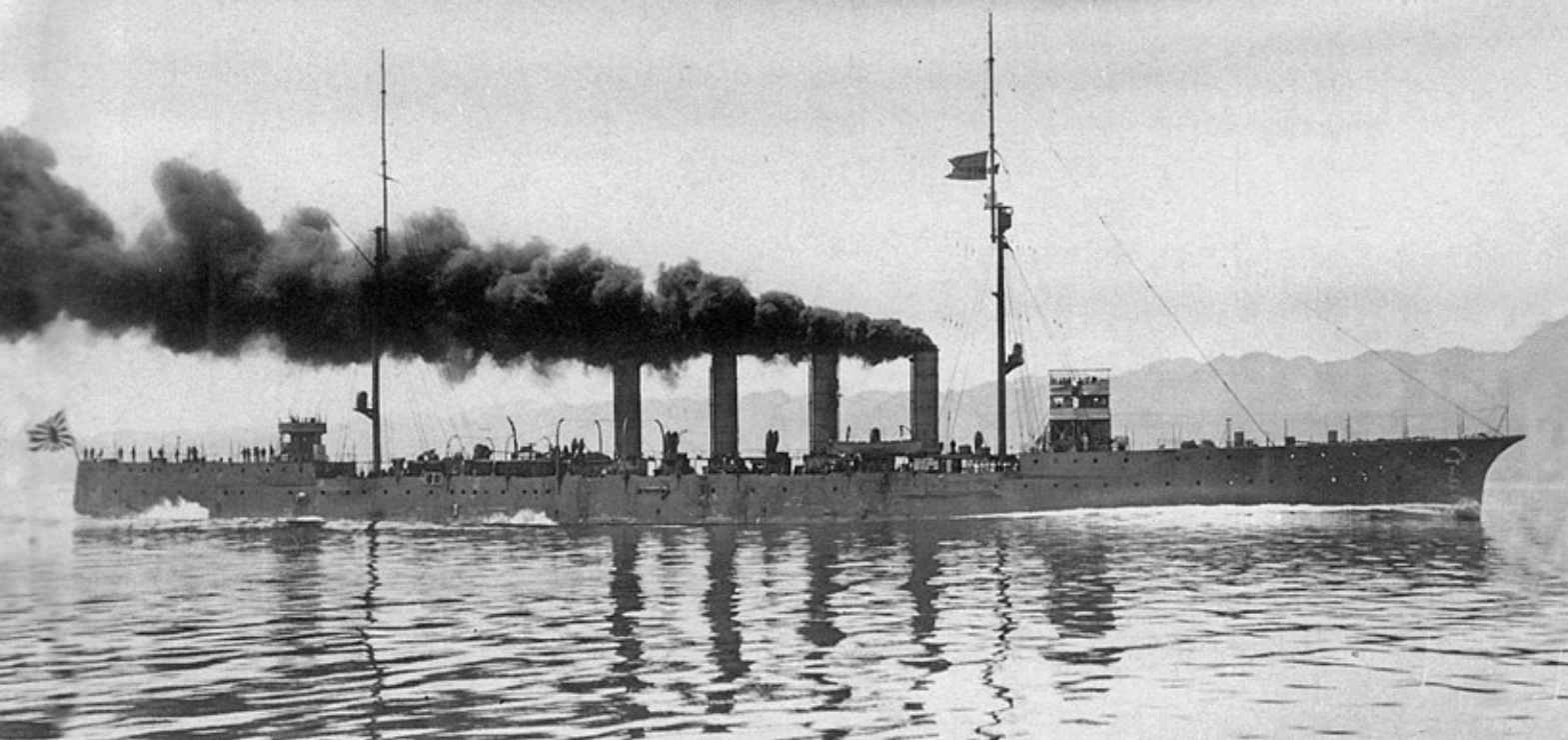
nadbudówki znajdowało się opancerzone główne stanowisko dowodzenia, skąd kierowano walką i sterowano okrętem podczas bitwy.

Jak już wspomniano na każdym z masztów znajdowało się stanowisko dla pojedynczego reflektora typu Siemens o średnicy lustra 90 cm. Co się tyczy parku pokładowych środków pływają-

„Hirado” (1912)



Rys. Michał Glock



Hirado w trakcie prób odbiorczych siłowni, uwagę zwraca brak uzbrojenia, które nie zostało jeszcze zamontowane.

Fot. „Ships of the World”

cych, to składał się z dwóch kutrów i sześciu łodzi okrętowych, zainstalowano dla nich po cztery pary żurawików wzdłuż każdej z burt. Okręty zazwyczaj nosiły jednolicie szare malowanie (pokład pozostawiono w naturalnym kolorze drewna), jedynie kominy bezpośrednio pod wylotem spalin miały czarny pas, czasami na czarno malowano również górne części masztów. Charakterystycznym dla japońskich okrętów detalem był przyozdabiający dziób symbol 16-sto listnej chryzantemy.

W większości dostępnych źródeł załogi okrętów są zwykle podawane jako liczące łącznie 414 oficerów i marynarzy. Można również spotkać dane określające liczebność załóg na od 390 do 450 ludzi. Tego rodzaju „wahnięcia” są rezultatem różnic między poszczególnymi okrętami i zmieniających się wymogów służby.

Urządzenia napędowe

Okręty napędzały dwie turbiny typu Curtis pracujące na dwa wały, jedynie *Yahagi* otrzymał turbiny typu Parsons i jak wynika z dostępnych źródeł (Jentschura *et al.*) posiadał czterowalową siłownię. Turbiny dla *Chikuma* oraz *Hirado* wykonała firma Kawasaki, natomiast dostawcą turbin dla *Yahagi* był Mitsubishi². Parę do turbin wytwarzało szesnaście kotłów wodnorurkowych typu Kampon. Moc maszyn i prędkość określano na 22 500 KM i 26 węzłów odpowiednio, a zasięg na 10 000 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów. Zapas paliwa dla poszczególnych okrętów wynosił: *Chikuma* 1128 ton węgla i 300 ton paliwa płynnego, *Hirado* 1098 ton węgla i 312 ton mazutu oraz *Yahagi* 1122 ton węgla i 378 ton mazutu.

Podczas prób siłownia *Yahagi* osiągnęła moc 29 536 KM, co pozwoliło przy wy-

porności 4998 ton na rozwinięcie prędkości 27,14 węzła; wypierając 4970 ton *Hirado* osiągnął prędkość 26,786 węzłów przy mocy maszyn 26 149 KM, również *Chikuma* osiągnął dobry wynik na próbach rozwijając prędkość 26,83 węzła³. Mimo obiecujących wyników prób prędkości w trakcie służby maszyny jednostek często przysparzały kłopotów, co nie tyle było wynikiem ich wad konstrukcyjnych, ile słabej jakości materiałów użytych do ich budowy.

Opancerzenie

Pancerz dla okrętów wykonano według niemieckiej technologii Kruppa.

2. Okoliczności wejścia w posiadanie przez Japonię technologii produkcji turbin przedstawiono przy okazji opisu pancerników typu *Settsu* oraz krążowników pancernych typu *Ibuki* – patrz „OW” nr spec. 37 oraz nr 110 i 111.

3. Według niektórych źródeł podczas prób *Chikuma* osiągnął 26,87 węzła, natomiast prędkość 26,83 rozwiniął *Hirado*.

Dane porównawcze japońskich krążowników

| | <i>Tone</i> | <i>Chikuma</i> | <i>Tenryu</i> |
|------------------------------|---|---|---|
| Wyporność | 3760–4900 ton | 4400–5040 ton | 3948–4350 ton |
| Wymiary (dł. x szer. x zan.) | 113,8 m (109,7 m między pionami) x 14,28 m x 5,1 m | 144,8 m (134,1 m między pionami) x 14,2 m x 5,1 m | 142,9 m (134,1 m między pionami) x 12,3 m x 4,0 m |
| Typ / moc maszyn | łokowe / 15 000 KM | turbinowe / 22 500 KM | turbinowe / 51 000 KM |
| Zapas węgla / mazutu | 903 t / 124 t | 1128 t / 300 t | 150 t / 920 t |
| Prędkość maks. | 23 węzły | 26 węzłów | 33 węzły |
| Zasięg / prędkość | 7340 Mm / 10 w. | 10 000 Mm / 10 w. | 5000 Mm / 14 w. |
| Opancerzenie | 38–76 mm pokład, 102 mm GSD | 50–89 mm pas burtowy, 38–57 mm pokład, 102 mm GSD | 51 mm pas burtowy, 38,1 mm pokład |
| Uzbrojenie artyleryjskie | 2 x 152,4 mm (2 x I), 10 x 120 mm (10 x I), 4 x 76,2 mm (4 x I) | 8 x 152,4 mm (8 x I), 4 x 76,2 mm (4 x I) | 4 x 140 mm (4 x I), 1 x 76,2 mm (1 x I) plot. |
| Uzbrojenie torpedowe | 3 x 457 mm (3 x I) | 3 x 457 mm (3 x I) | 6 x 533 mm (2 x III) |
| Załoga | 392 ludzi | 414 ludzi | 327 ludzi |

Na ochronę pancerną jednostki składał się biegnący na linii wodnej pas pancerza burtowego o grubości 50-89 mm oraz przykrywający „witalia” okrętu pokład pancerny o grubości 38-57 mm. Ponadto główne stanowisko dowodzenia posiadało pancerz grubości 102 mm. Łączny ciężar opancerzenia wynosił 439 ton. Powyższe wartości przytoczono według „Conwaysa” – można też spotkać informacje, że pancerz burtowy miał 76,2 mm grubości, a pokład pancerny 38,1-50,8 mm, względnie inne dane w zależności od źródła.

Uzbrojenie

Zasadnicze uzbrojenie jednostki omawianego typu stanowiło osiem dział kal. 152,4 mm Typ 41. Działa o długości lufy 45 kalibrów strzelały pociskiem o masie 45 kg z szybkostrzelnością 5 wyrzutów na minutę. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 825 m/s, a donośność 14 800 m przy kącie podniesienia +18°. Chronione tarczami (maskami) przeciwodłamkowymi działa ustawiono pojedynczo i rozmieszczono w następujący sposób: po jednym na pokładzie dziobowym i rufowym oraz po trzy z każdej burty, co pozwalało na oddanie salwy burtowej z pięciu dział. Artylerie głównego kalibru uzupełniała artyleria lekka składająca się z czterech – po dwie z każdej burty – armat kal. 76,2 mm (kaliber nominalny 8 cm) oraz trzy pojedyncze wyrzutnie torped kal. 457 mm. Łączna masa oryginalnego uzbrojenia wynosiła 363 tony. W trakcie pierwszej wojny świa-

towej okręty otrzymały po dwa karabiny maszynowe Lewisa kal. 7,7 mm, a po jej zakończeniu – wobec wzrastającej roli lotnictwa – również dwa działa plot. kal. 76,2 mm, które zainstalowano na wysokości czwartego komina. Zarazem zmniejszono liczbę klasycznych armat tego kalibru: na *Hirado* pozostawiono dwie, zaś na *Chikuma* i *Yahagi* tylko po jednej. Ostatecznie do 1932 r. zdjęto wszystkie stare działa kal. 76,2 mm. W międzyczasie zastąpiono również oryginalne wyrzutnie torped czterema nowymi o kalibrze 533 mm.

Budowa i służba

Chikuma

Stępkę pod budowę pierwszego z serii nowych krążowników, który otrzymał nazwę *Chikuma* (筑摩)⁴, położono dnia 1 kwietnia 1909 r. na pochylni stoczni Arsenálu Morskiego w Sasebo. Po równo dwóch latach prac kadłub wodowano 1 kwietnia 1911 r., ewidentnie przy wysokim stopniu zaawansowania budowy, gdyż nieco ponad rok później, to jest 17 maja 1912 r. krążownik oficjalnie wszedł do służby.

Gdy Japonia z racji sojuszu z Wielką Brytanią wypowiedziała Niemcom wojnę *Chikuma* znalazła się wśród jednostek skierowanych na Oceanie Indyjski. Cesarskie okręty ochraniały aliancką żeglugę i poszukiwały niemieckich rajderów, szczególnie niezwykle uciążliwego krążownika *Emden*. Następnie w okresie grudnia 1914 – styczeń 1915 r. *Chikuma* wraz

z siostrzanym *Yahagi* patrolował wody australijskie zasadniczo u północnych wybrzeży stanu Queensland. Brak danych dotyczących aktywności jednostki przez okres następnych dwóch lat, co prawdopodobnie oznacza, że służba okrętu miała przez ten czas rutynowy charakter bez ciekawych wydarzeń. Na prośbę brytyjskiej admiralicji krążownik ponownie skierowano do ochrony żeglugi w marcu 1917 r. Wykonując tego rodzaju zadania okręt działał do końca wojny na wodach australijskich i nowozelandzkich. Choć nie udało się ani razu napotkać przeciwnika, tego rodzaju służba była dla ogólnego wysiłku wojennego Aliantów potrzebna.

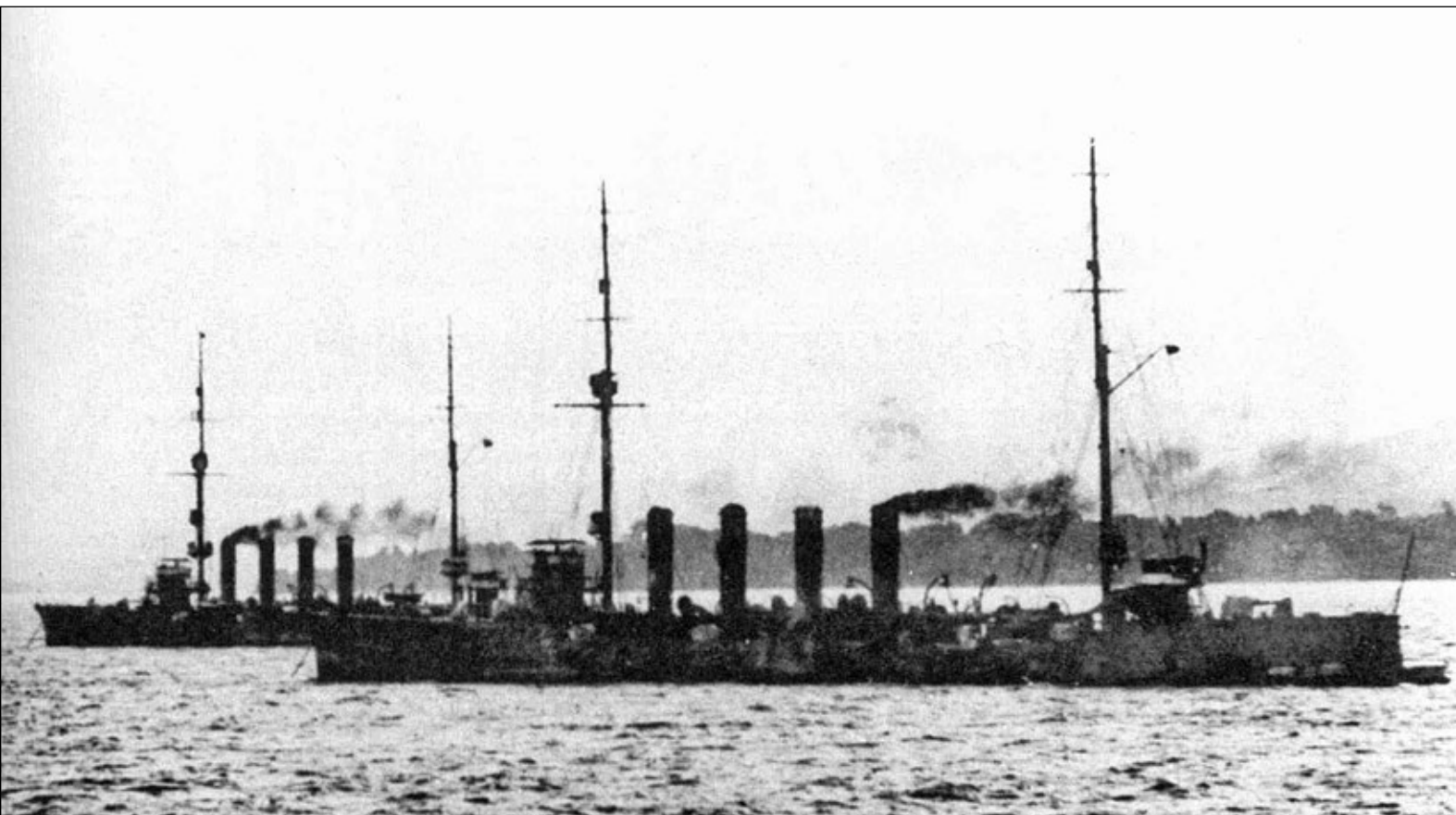
Po zakończeniu Wielkiej Wojny okręt powrócił do ojczyzny. Niebawem wzrastające zaangażowanie Japonii w Chinach zrodziło konieczność wzmocnienia tam obecności militarnej – również morskiej – *Nipponu*. Z tej przyczyny *Chikuma* detesowano na wody chińskie w 1921 r. Jednak problemy z maszynami dawały o sobie raz za razem znać. Dlatego też, gdy krążownik ostatecznie wrócił do Japonii w 1924 r., oznaczało to praktycznie koniec jego aktywnej służby.

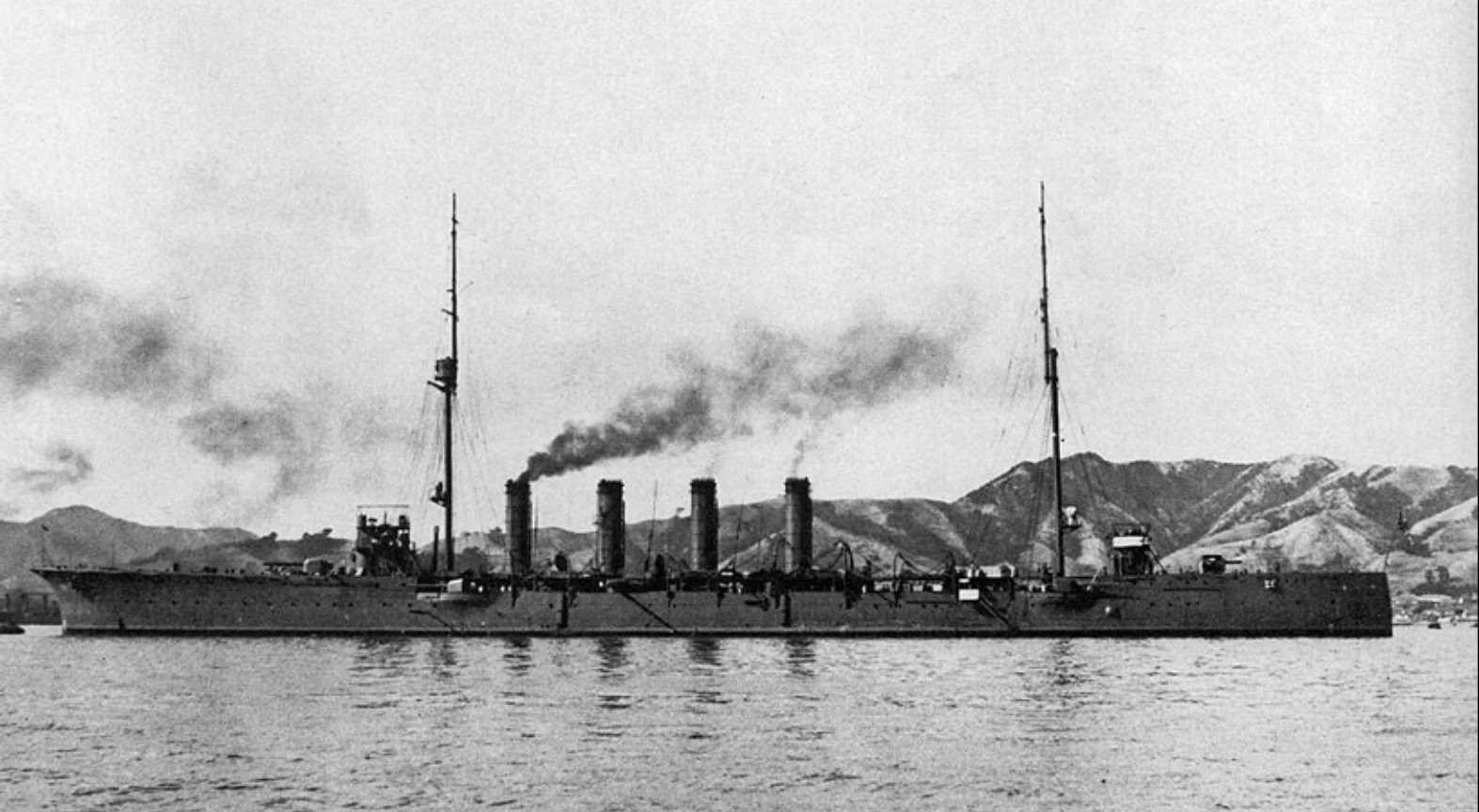
Przez kilka kolejnych lat *Chikuma* pełnił funkcję stacjonarnego okrętu szkolnego w bazie marynarki w Yokosuce. Jednak los był dla okrętu nieubłagany i w 1931 r. został oficjalnie skreślony z listy floty. Od tego czasu eks-krążownik, a teraz już tylko hulk *Hai Kan nr 3*, oczekiwał swego przeznacze-

4. *Chikuma* to miasto i rzeka w prefekturze Nagano.

Yahagi a w tle *Chikuma*. Fotografia wykonana w początkowym okresie I wojny światowej.

Fot. „Ships of the World”





Tym razem *Yahagi* w burtowym ujęciu. Dobrze ukazane rozmieszczenie artylerii na okręcie.

Fot. „Ships of the World”

nia. Historia okrętu znalazła swój koniec gdy został w 1935 r. zatopiony jako cel.

Yahagi

Budowę drugiego okrętu serii *Yahagi* (矢矧)⁵ zapoczątkowano dnia 20 czerwca 1910 r. położeniem stępki na pochylni należącej do koncernu Mitsubishi stoczni w Nagasaki. Tempo prac było wysokie, bowiem okręt wodowano 3 października 1911 r., a wejście krążownika do służby miało miejsce 27 lipca 1912 r.

W początkowym okresie pierwszej wojny światowej krążownik uczestniczył w bezowocnych próbach odnalezienia niemieckiej eskadry wiceadmirała Maximiliana von Spee. Następnie wchodząc wraz z innymi japońskimi okrętami (w tym siostrzanym *Hirado*) w skład eskadry dowodzonej przez kontradmirała Matsumura Tatsuto krążownik brał udział w polowaniu na krążownik *Emden*, co jednak również nie przyniosło sukcesu. W okresie od grudnia 1914 r. do stycznia 1915 r. *Yahagi* wraz z siostrzanym *Chikuma* działał na wodach australijskich (patrz wyżej). Dostępne źródła milczą odnośnie służby okrętu przez na-

stępne dwa lata, z czego można wnioskować, iż brak było godnych odnotowania wydarzeń. Służba krążownika nabrała aktywniejszego charakteru w lutym 1917 r., kiedy to *Yahagi* przydzielono do nowoformowanej eskadry dowodzonej przez kontradmirała Oguri Kozaburo, którą wysłano do Singapuru. Potem okręt skierowano na Ocean Indyjski, a następnie znów na Pacyfik. Prawie do końca wojny krążownik operował na wodach Australii

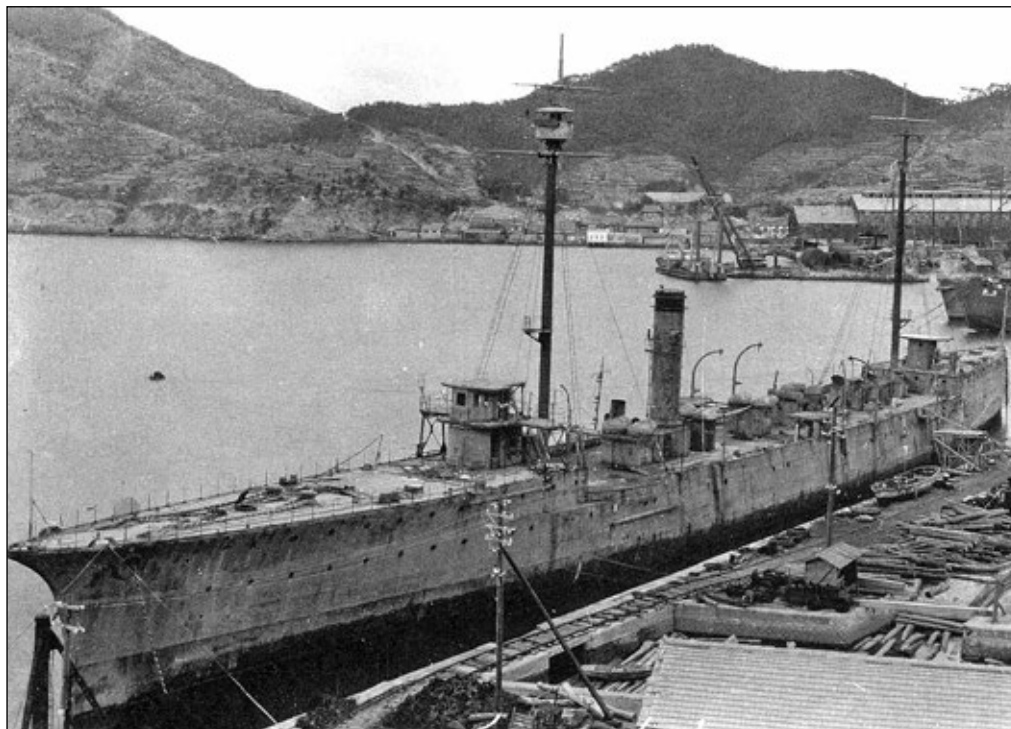
i Nowej Zelandii. W rzeczy samej *Yahagi* był ostatnim spośród japońskich okrętów, które ochraniały przed Niemcami żeglugę na wodach Antypodów – w rejs powrotny do Japonii wyszedł z Sydney dnia 21 października 1918 r.

Okres powojenny zaczął się dla okrętu pechowo, bowiem w grudniu 1918 r.

5. *Yahagi* to rzeka płynąca w prefekturach Nagano, Gifu i Aichi.

Yahagi po rozpoczęciu złomowania w Kasado.

Fot. U.S. Navy



na jego pokład dotarła szalejąca wówczas na świecie epidemia grypy – aż 300 członków załogi uległo zarażeniu, z czego 48 zmarło. Choroba ujawniła się akurat podczas rejsu zmuszając krążownik by zawinął do Manili na Filipinach, gdzie okręt przeszedł trwającą 46 dni kwarantannę. W późniejszym okresie krążownik uczestniczył w japońskiej interwencji na rosyjskim Dalekim Wschodzie spowodowanej sięgnięciem po władzę przez bolszewików i wynikłą z tego wojną domową. Okręt eskortował transportowce z oddziałami wojska, a potem statki zaopatrzeniowe. Ta eskapada nie przyniosła *Nipponowi* trwałych zdobyczy, lecz wkrótce Japonia zwróciła swój wzrok na Chiny – zresztą nie po raz pierwszy i ostatni. Po cząwszy od 1923 r. aż do 1937 r. *Yahagi* z przerwami operował na chińskich wodach. W międzyczasie krążownik kilkakrotnie odwiedzał Filipiny (np. w 1932 r.), przeprowadzono na nim również częściową wymianę kotłów.

Okręt nie uczestniczył już w wojnie z Chinami, która wybuchła w 1937 r. gdyż został wycofany z aktywnej służby i przeniesiony do rezerwy, choć jeszcze przez pewien czas służył jako stacjonarna jednostka szkolna. Dnia 1 kwietnia 1940 krążownik *Yahagi* skreślono z listy floty i od tego czasu był już tylko hulkiem oznaczonym *Hai Kan nr 12*. Od tego czasu służył do 1943 r. Akademii Marynarki w Etajima, a ostatnie dwa lata drugiej wojny światowej był wykorzystywano w cha-

rakterze jednostki mieszkalnej dla załóg okrętów podwodnych. Po klęsce Japonii niepotrzebny już hulk tylko oczekiwał na swój koniec. Los okrętu dopełnił się, gdy został w okresie od 31 stycznia do 8 lipca 1947 r. rozebrany na złom w Kasado.

Hirado

Ostatnią jednostkę omawianego typu – *Hirado* (平戸)⁶ – zbudowała należąca do koncernu Kawasaki stocznia w Kobe. Położenie stępki pod budowę krążownika miało miejsce 10 sierpnia 1910 r. Okręt spłynął na wodę 29 czerwca 1911 r., a oficjalnie wszedł do służby 17 czerwca 1912 r. Tak więc spośród trzech bliźniaczych krążowników jego budowa trwała najkrócej – niespełna dwa lata. Jeszcze tego samego roku najnowszy wówczas japoński krążownik złożył wizytę w Nowej Zelandii zawijając do Auckland, co było między innymi demonstracją sojuszu *Nipponu* i Imperium Brytyjskiego.

Wspomniany sojusz znalazł przełożenie na realne współdziałanie, gdy wybuchła pierwsza wojna światowa. Pierwszym wojennym zadaniem krążownika było uczestnictwo w bezowocnych próbach odnalezienia niemieckiej eskadry wiceadmirała von Spee. Następnie wraz z innymi japońskimi okrętami (w tym siostrzanym *Yahagi* – patrz wyżej) *Hirado* brał udział w łowach na krążownik *Emden*, co jednak również nie przyniosło sukcesu. Analogicznie jak w przypadku pozostałych okrętów swojego typu w historii służ-

by *Hirado* występuje dwuletnia „przerwa w życiorysie”. Krążownik ponownie skierowano do ochrony alianckiej żeglugi w marcu 1917 r. Okręt wraz z siostrzanym *Chikuma* operował prawie do końca wojny na wodach australijskich i nowozelandzkich (patrz wyżej), lecz działania te nie przyniosły namacalnych rezultatów.

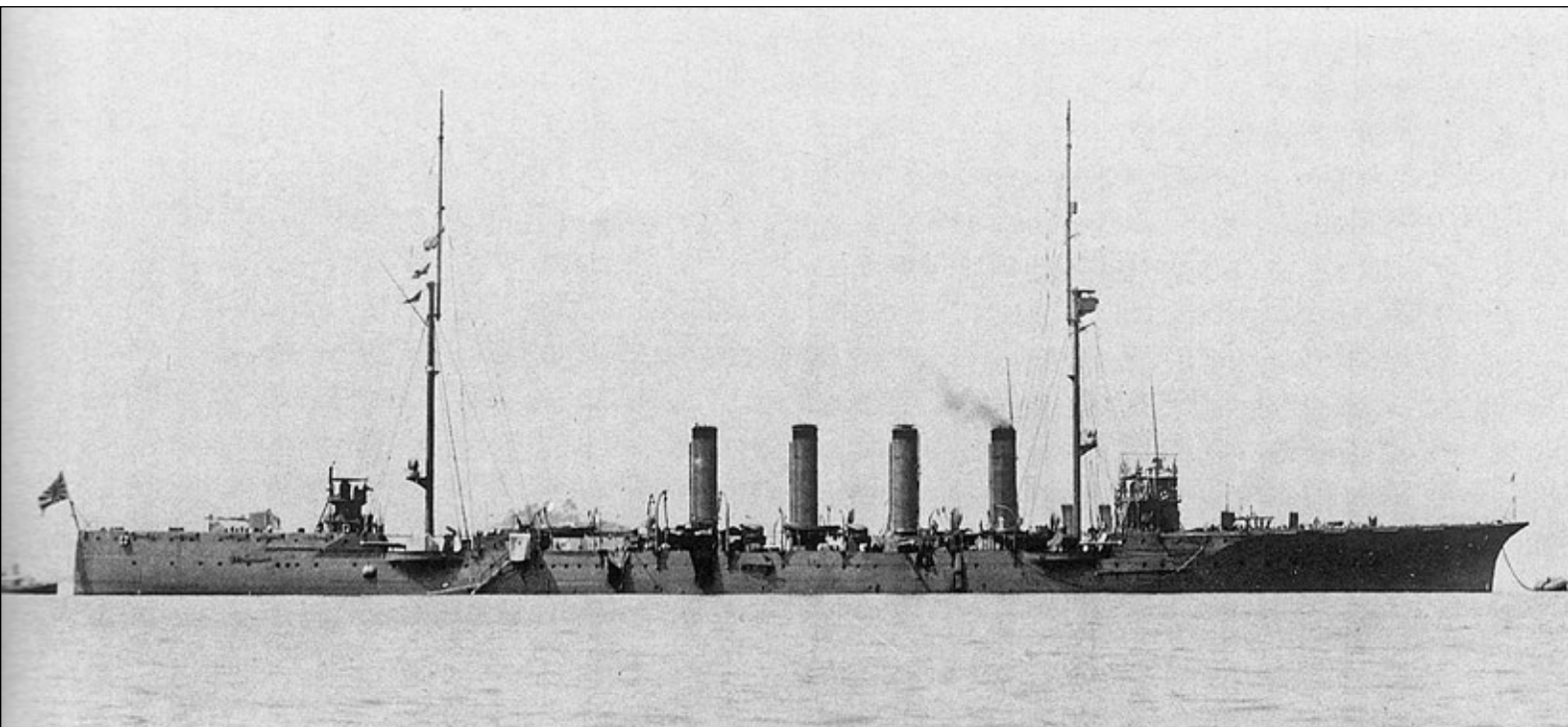
Tymczasem w Rosji po władzę sięgnęli bolszewicy i ten wielki kraj ogarnęła wojna domowa. Licząc na wyciągnięcie z tego stanu rzeczy korzyści Japonia interweniowała na rosyjskim Dalekim Wschodzie, w czym również *Hirado* miał swój udział eskortując transporty z zaopatrzeniem dla sił interwencyjnych. *Nippon* wiele nie zyskał na tym przedsięwzięciu, ale patrząc z punktu widzenia historii opisywanego okrętu warto odnotować, że w tym czasie (1919–1920) jego dowódcą był późniejszy admirał Nagano Osami⁷. Przez następne lata krążownik pełnił stosunkowo aktywną jak na okres pokoju służbę niejednokrotnie zawijając na Filipiny jak też do portów chińskich. Gdy relacje Japonii z Państwem Środka uległy zaostrzeniu w 1932 r. *Hirado* skierowano do Port Artur. Jednak coraz częstsze problemy z maszynami i powtarzające się w związ-

6. *Hirado* jest miastem w prefekturze Nagasaki.

7. Osami Nagano (ur. 15 czerwca 1880 zm. 5 stycznia 1947) był między innymi japońskim attaché morskim w USA (1920–1923), a w latach 30-tych ubiegłego wieku kolejno pełnił funkcję Ministra Marynarki Wojennej i dowódcy Połączonej Floty. Od 1941 r. do lutego 1944 r. był jej szefem sztabu. Po wojnie sądono go jako zbrodniarza wojennego lecz zmarł przed końcem procesu.

Hirado zakotwiczony do beczki cumowniczej.

Fot. „Ships of the World”



ku z tym pobytu w stoczni wykluczyły okręt z udziału w konflikcie z Chinami.

Wspomniane kłopoty techniczne spowodowały w 1933 r. wycofanie krążownika z aktywnej służby i przesunięcie do rezerwy, choć jeszcze przez pewien czas pełnił funkcję stacjonarnego okrętu szkolnego. W dniu 1 kwietnia 1940 r. krążownik *Hirado* wykreślono z listy floty. Od tego czasu jednostka był hulkiem oznaczonym *Hai Kan nr 11* i służyła Akademii Marynarki w Etajima, a następnie bazom floty w Kure oraz Iwakuni w charakterze jednostki mieszkalnej. Zakończona klęską Japonii wojna oznaczała, że hulk stał się nawet w tej roli zbędny. Dawny krążownik oczekiwał już tylko swojej kolejki na złomowanie. Między styczniem a kwietniem 1947 r. został częściowo rozebrany na złom, a resztę kadłuba zatopiono jako część falochronu portu w Iwakuni.

Konkluzja

Opisywane jednostki stanowiły łącznik między krążownikami pancernopokładowymi a lekkimi, czemu daje wyraz dostępna literatura przedmiotu raz ujmując je w pierwszej, zaś innym razem w drugiej z wymienionych kategorii. Powyższe wynika z faktu, że okręty typu *Chikuma* zbudowano jako krążowniki pancernopokładowe, lecz w okresie międzywojennym – na skutek wynikającego z Konferencji Waszyngtońskiej podziału na ciężkie i lekkie jednostki tej klasy – były zaliczane do krążowników lekkich. Tak więc obydwie klasyfikacje są na swój

sposób prawidłowe. Z punktu widzenia konstrukcyjnego opisane okręty, będące owocem japońskich przemysłów (co nie wyklucza twórczego adoptowania zagranicznych wzorców) i wysiłku japońskiego przemysłu stoczniowego, były całkiem udane. Uwagę zwraca również jednolitego kalibru bateria artylerii głównej. Jest to duża zaleta uzbrojenia, pozwalająca na maksymalizację siły ognia artylerii jak również ułatwiająca kierowanie jej ogniem. Te zalety warto szczególnie podkreślić biorąc pod uwagę, iż jeszcze wówczas na analogicznych jednostkach zagranicznych często stosowano dwa kalibry artylerii. Jest to więc jeden z wielu przykładów ukazujących, że Japończycy byli w ścisłej czołówce jeśli chodzi o stosowane na swoich okrętach rozwiązania. Nie można również pominąć siłowni. Z jednej strony maszyny charakteryzowały bardzo dobre osiągi, szczególnie prędkość, co miało kluczowe znaczenie dla wykonywania zadań z myślą o których opisywane jednostki zostały skonstruowane. Z drugiej strony jednak cieniem na tym ogólnie pozytywnym obrazie kładły się problemy z turbinami skutkujące częstymi pobytami w stoczniach, które w ostatecznym rozrachunku doprowadziły do zakończenia aktywnej służby opisywanych okrętów. Tytułem dygresji warto odnotować, że za wyjątkiem pierwszego okrętu serii, który zakończył żywot jako cel, pozostałe dwie jednostki ciekawym zrządzeniem losu przetrwały podczas drugiej wojny światowej nawet najcięższe bom-

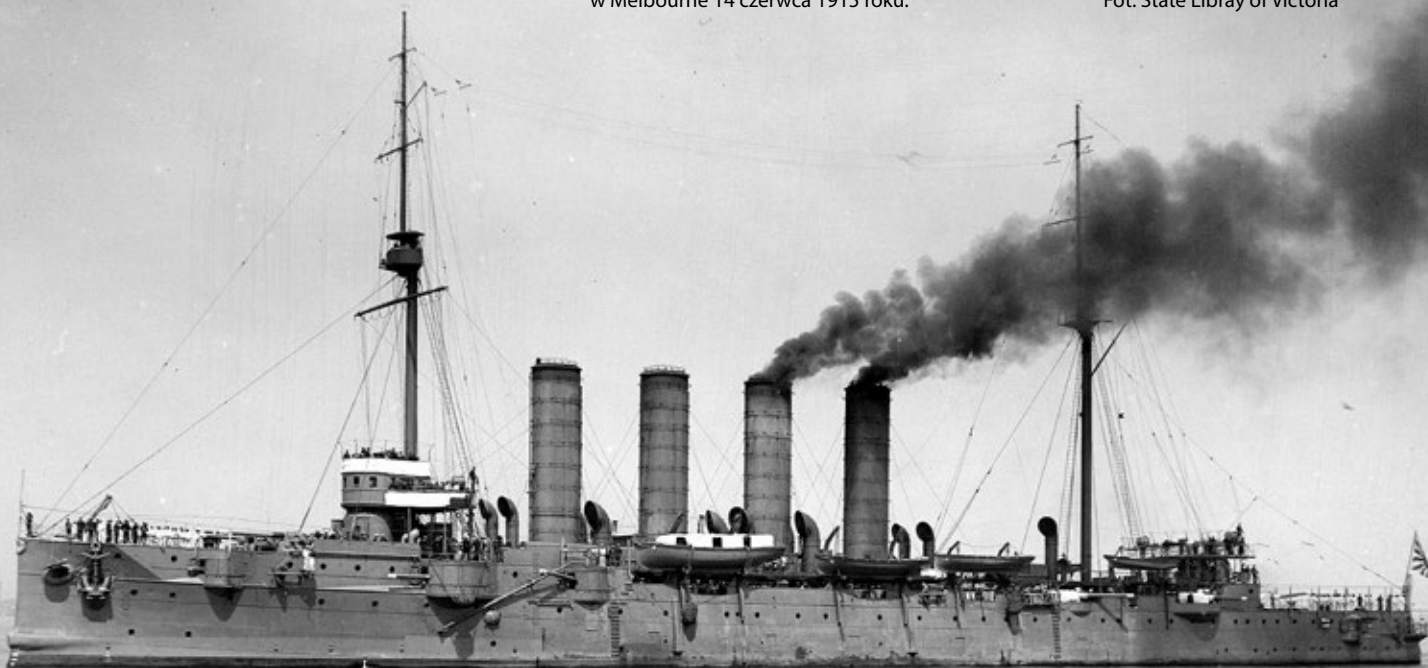
bardowania baz i portów w których były zakotwiczone. Wracając do kwestii maszyn, to wspomniane uprzednio problemy były skutkiem użycia do budowy turbin nieodpowiedniej jakości materiałów, a nie wadami konstrukcyjnymi tych urządzeń. Niemniej nawet biorąc pod uwagę te kłopoty krążowniki typu *Chikuma* należy w ogólnym rozrachunku ocenić pozytywnie. Ponadto okręty te należą do tej generacji jednostek japońskiej floty, które są rzadko opisywane, gdyż uwagę zwykle przykuwają okręty biorące udział w Wojnie Rosyjsko-Japońskiej oraz w drugiej Wojnie Światowej. Natomiast jednostki, których budowa i służba przypada na lata między tymi konfliktami są często pomijane, choć ich wpływ na rozwój japońskiej floty, myśli konstrukcyjnej i przemysłu stoczniowego tego kraju był niejednokrotnie znaczny. Właśnie dlatego japońskie okręty pochodzące z tego okresu, takie jak krążowniki typu *Chikuma*, są warte przypomnienia. ●

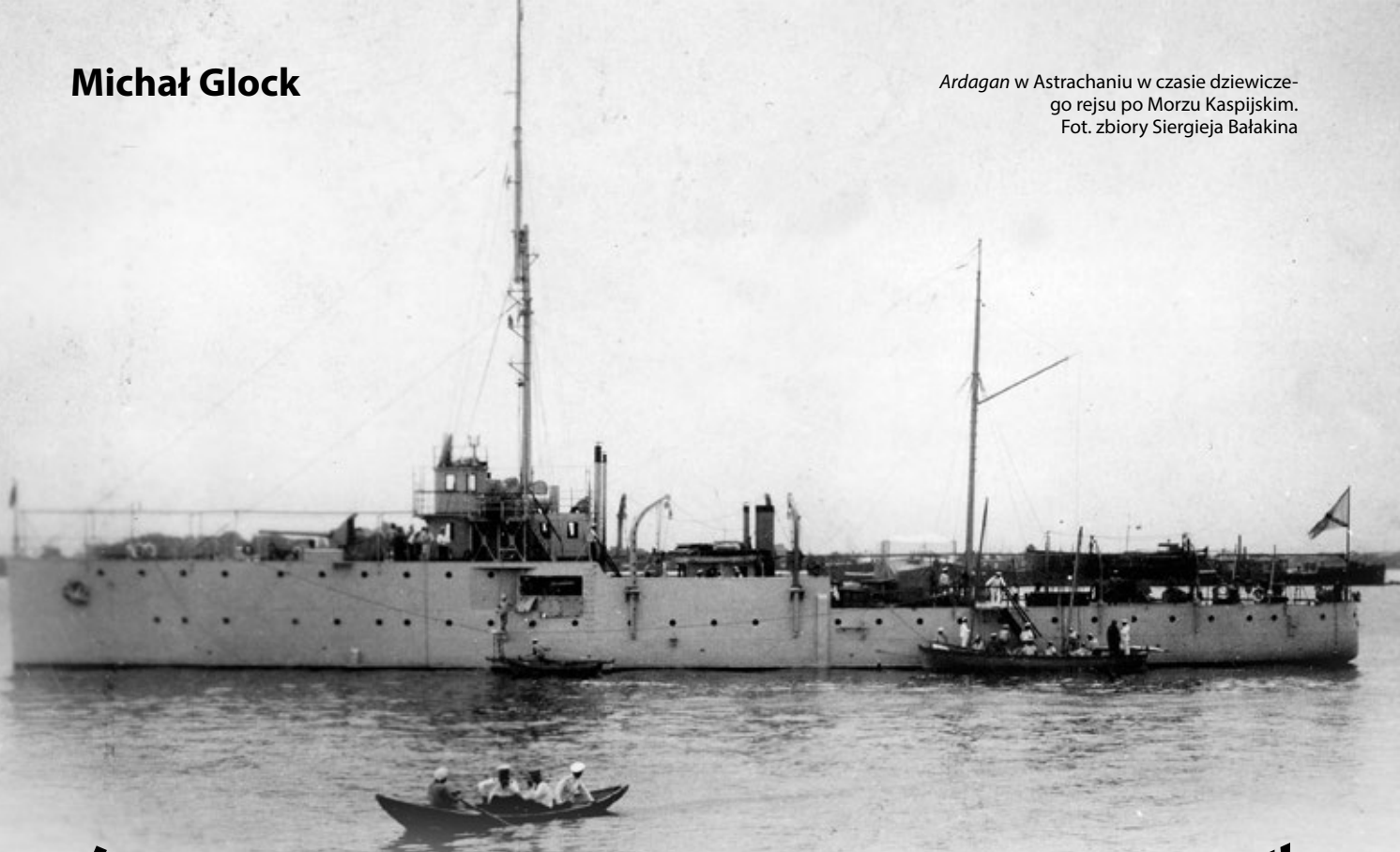
Bibliografia

- Jentschura H, Jung D, Mickel P. *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, London 1977.
Evans D. *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis 1979.
Howarth, S. *The Fighting Ships of the Rising Sun*, Atheneum 1983.
Japanese Cruisers nr specjalny 441 „Ships of the World”.
Ships of the Imperial Japanese Navy nr specjalny 500 „Ships of the World”.
Roczniki „Conways” – edycje z różnych lat.

FOTOKOLEKCJA

Japoński krążownik pancernopokładowy *Soya* (eks-rosyjski *Wariag*) w trakcie wizyty w Melbourne 14 czerwca 1915 roku.
Fot. State Library of Victoria





Kaspijskie kanonierki „Kars” i „Ardagan”

Morze Kaspijskie pozostawało na ubożu wielkiej polityki na przełomie XIX i XX wieku. Panowanie Rosji nad tym obszarem było niezachwiane, więc nie bardzo zwracano sobie głowę wzmocnieniem czy budową sił morskich na tym obszarze. Wydobycie ropy w Baku i wzrost znaczenia gospodarczego oraz nasilenie działań ze strony plemion koczowniczych zmusiły Ministerstwo Marynarki do podjęcia działań na rzecz wzmocnienia potencjału Floty Kaspijskiej.

W 1907 roku wobec pozbawienia flotylli jednostek wojennych z prawdziwego zdarzenia (pozostał tylko patrolowiec *Krasnowodsk*) postanowiono o przeprowadzeniu z Floty Bałtyckiej dwóch kontrtorpedowców typu *Sokół* o nazwach: *Prozitielnyj* i *Pyłkij*¹ (w służbie odpowiednio od 1902 i 1900 roku)². Jednocześnie przystąpiono do projektowania nowych kanonierek dla Floty Kaspijskiej.

Wydelegowanie tych okrętów podyktowane było ich niewielkim zużyciem, uzbrojeniem w działa kal. 75 mm i 47 mm i sporą prędkością pozwalającą na w miarę swobodnie operowanie w różnych rejonach Morza Kaspijskiego. Poza tym co raz dawały o sobie znać bandy rzezimieszków aktywnie działające w pasie nadbrzeżnym (dosyć gęsto zamieszkałym), więc szybka reakcja ze strony okrętów patrolowych

była bardzo pożądana. Z drugiej strony okręty te miały pewne wady.

Po pierwsze zupełnie nieprzydatne okazało się wyposażenie torpedowe (2 wt. kal. 457 mm). W jego miejsce można było zainstalować kolejne działa i w ten sposób nadać okrętom torpedowym charakter patrolowców...

Po drugie pewnym problemem było na początku węglowe opalanie kotłów okrętowych. Gdyż w rejonie gdzie operowały duże zapasy dobrego węgla nie było, były natomiast wręcz nieograniczone zapasy paliwa płynnego na przykład mazutu.

Oba okręty weszły w skład Floty Kaspijskiej: *Pyłkij* – 28 lipca, a *Prozitielnyj* 28 września 1907 roku³.

W 1908 roku obie jednostki przebudowano. Dodano instalację umożliwiającą opalanie kotłów mazutem, co poprawiło własności eksploatacyjne (prace przeprowadziły bakijskie warsztaty „Kawkaz i Mierkurij”). Obie jednostki nie posłużyły długo we flotylli. W 1911 roku, gdy do służby weszły nowoczesne motorowe kanonierki typu *Kars*, oba kontrtorpedowce jako już nieprzydatne wycofano ze służby. *Prozitielnyj* został wycofany ze służby 21 lipca 1911 roku i krótko potem złomowany w Baku. *Pyłkij* po ostatnim spuszczeniu bandery został przebudowany na barkę paliwową gdzie składowano między inny-

mi paliwo dla kanonierek *Kars* i *Ardagan*. Nie wiadomo kiedy kadłub *Pyłkiego* ostatecznie złomowano. Być może dotrwał on do czasów rewolucji?

Budowa wspomnianych wyżej kanonierek była podyktowana potrzebą posiadania silnych okrętów artyleryjskich zdolnych do prowadzenia operacji o charakterze policyjnym.

Kontrtorpedowce także nadawały się do tych celów, ale ich wadą był brak cięższych dział i słabe warunki mieszkaniowe wewnątrz kadłuba. Szczególnie, że zdarzało się, że okręty musiały bazować w przystaniach pozbawionych zaplecza bytowego. Co więcej rosyjskie siły (zarówno lądowe jak i morskie) od 1909 roku praktycznie cały czas operowały w północnej Persji chroniąc swoich obywateli, oraz bacząc aby w Persji nie wzrastały wpływy tureckie i niemieckie.

W 1910 roku wygospodarowano stosowne kredyty, które zatwierdziła Duma w wysokości 1,1 mln rubli⁴. Co ciekawe

1. Biereżnoj S.S., *Kriejsiera i minonoscy. Sprawocznik*, Moskwa 2002, s. 233-234. Wcześniejsze nazwy używane do 9 marca 1902 roku to odpowiednio: *Bierkut* i *Kreczet*.

2. Afonin N.N., *Minonosiec „Sokół” i „Sokoły”*, Sankt Petersburg 2009, s. 79.

3. Tamże, s. 73 podaje dla obu okrętów datę 11 października 1907 roku.

4. Spasskij I.D. (red.), *Istoria otieczestwiennogo sudostroienija. Tom III. Sudostroenie w nacziale XX ww.*, Sankt Petersburg 1995, s. 113. W sierpniu 1908 roku suma została ograniczana do 950 tys. rubli.

| Porównanie danych technicznych kanonierek | | | |
|--|--|--|---|
| Nazwa | <i>Giliak</i> | <i>Giliak (II)</i> | <i>Kars (Ardagan)</i> |
| Stocznia | Nowa Stocznia Admiralicji | | |
| Daty budowy: Położenie stępki Wodowanie Przyjęcie do służby | 18 grudzień 1895 23 września 1897 czerwiec 1898 | 28 kwietnia 1905 14 października 1906 23 października 1907 | grudzień 1908 22 sierpnia (12 września) 1909 1910 * |
| Wymiary [m] Długość całkowita Szerokość Zanurzenie | 63,7 11,28 3,1 | 66,51 10,97 3,66 | 61,8 8,5 2,44 |
| Wyporność [t] Normalna Pełna | 1239 1300 | 875 1100 | 623 675 |
| Rodzaj napędu/moc KM: | 2 silniki parowe/500 | 2 silniki parowe /900 | 2 silniki Diesla/500-650 |
| Prędkość maksymalna [w]: | 11,64 | 12 | 15 |
| Zasięg [Mm]/prędkość ekonom. [w] | 1760/10 | 1800/10 | 2500/8 |
| Uzbrojenie | 1 x 120 mm L/45, 5 x 75 mm L/50, 4 x 47 mm, 1 x 37 mm, 2 km, 1 wt kal. 457 mm 2 działa desantowe kal. 63,2 mm | 2 x 120 mm L/45, 4 x 75 mm L/50, 3 km kal. 7,62 Maksim | 2 x 120 mm L/45, 4 x 75 mm L/50, 4 km kal. 7,62 Maksim |
| Załoga | 11 + 159 | 10+130 | 8 + 120 |
| Koszt budowy [mln rubli] | 0,841 | 1,247 *** | 0,45** |

*We Flotyli Kaspijskiej do 8 lipca 1911; ** bez kosztu silników spalinowych; ***bez uzbrojenia

Źródło: Gomm B., *Die russischen Kriegsschiffe 1856-1917. Band III*, Wiesbaden 1992, s. 40, 44; Spasskij I. D. (red), *Istoria otieczestwiennogo sudostrojenija. Tom III. Sudostroenie w nacziale XX ww.*, Sankt Petersburg 1995, s. 113-114; Kłiszewski A., *Para kaspijskich kanonierek*, Okręty Wojenne nr 16, Tarnowskie Góry 1996, s. 10-13; Carykow A.Ju., *Kanonierskaja łodka „Giliak”*, Morskaja Kolekcija 4/2010, Moskwa 2010.

budowa tych dwóch kanonierek nie była ujęta w żadnym większym programie rozbudowy floty...

Pierwszy projekt nowej kanonierki przedstawił jeszcze w 1906 roku D.N. Szwiecow (inżynier budownictwa okrętowego pracujący dla bakijskiego portu) jed-

nak nie znalazł on uznania. W konkursie jaki rozpisano jesienią 1907 udział wzięły wszystkie liczące się stocznie budujące okręty napędzane silnikami spalinowymi (gdyż taki napęd wybrano dla nowych okrętów). Ostatecznie na placu boju pozostały stocznia Bałtycka i Sormowska. Ich

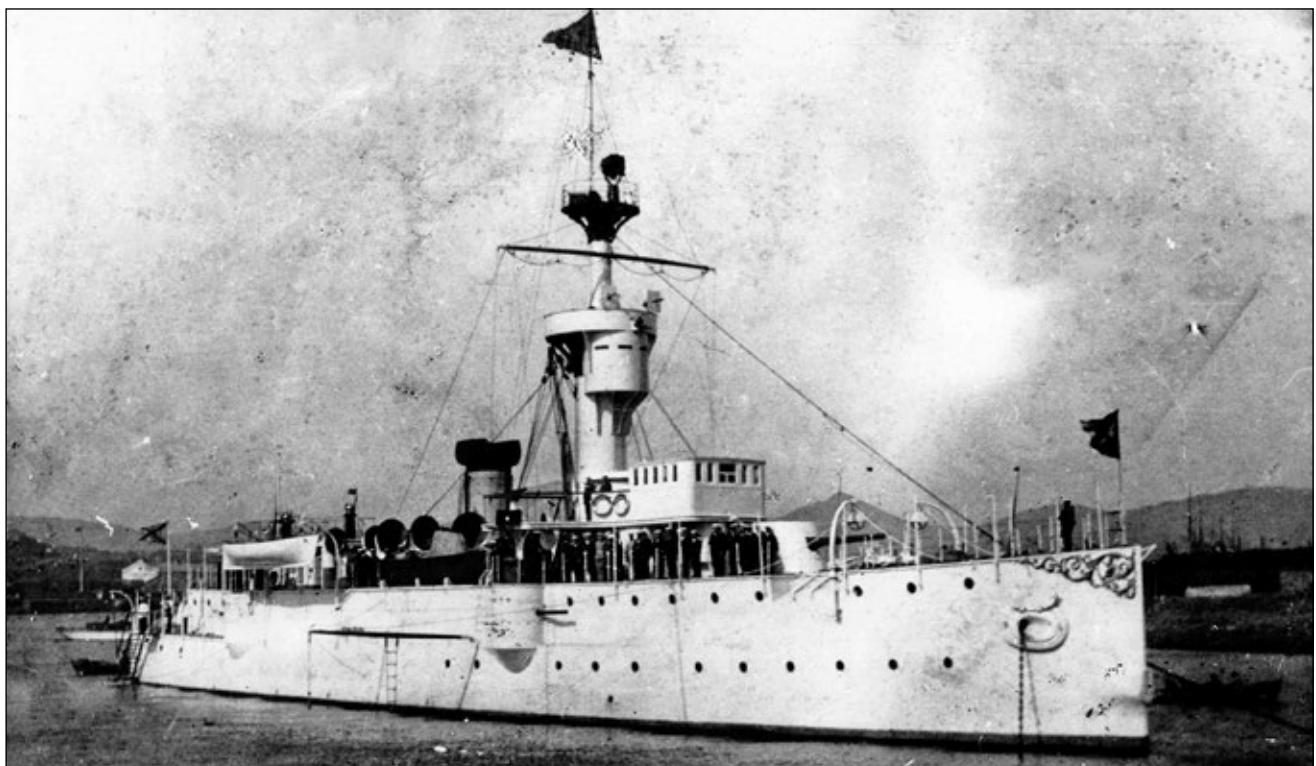
projekty zostały przyjęte przez Morski Komitet Techniczny za podstawę do ostatecznego opracowania projektu⁵.

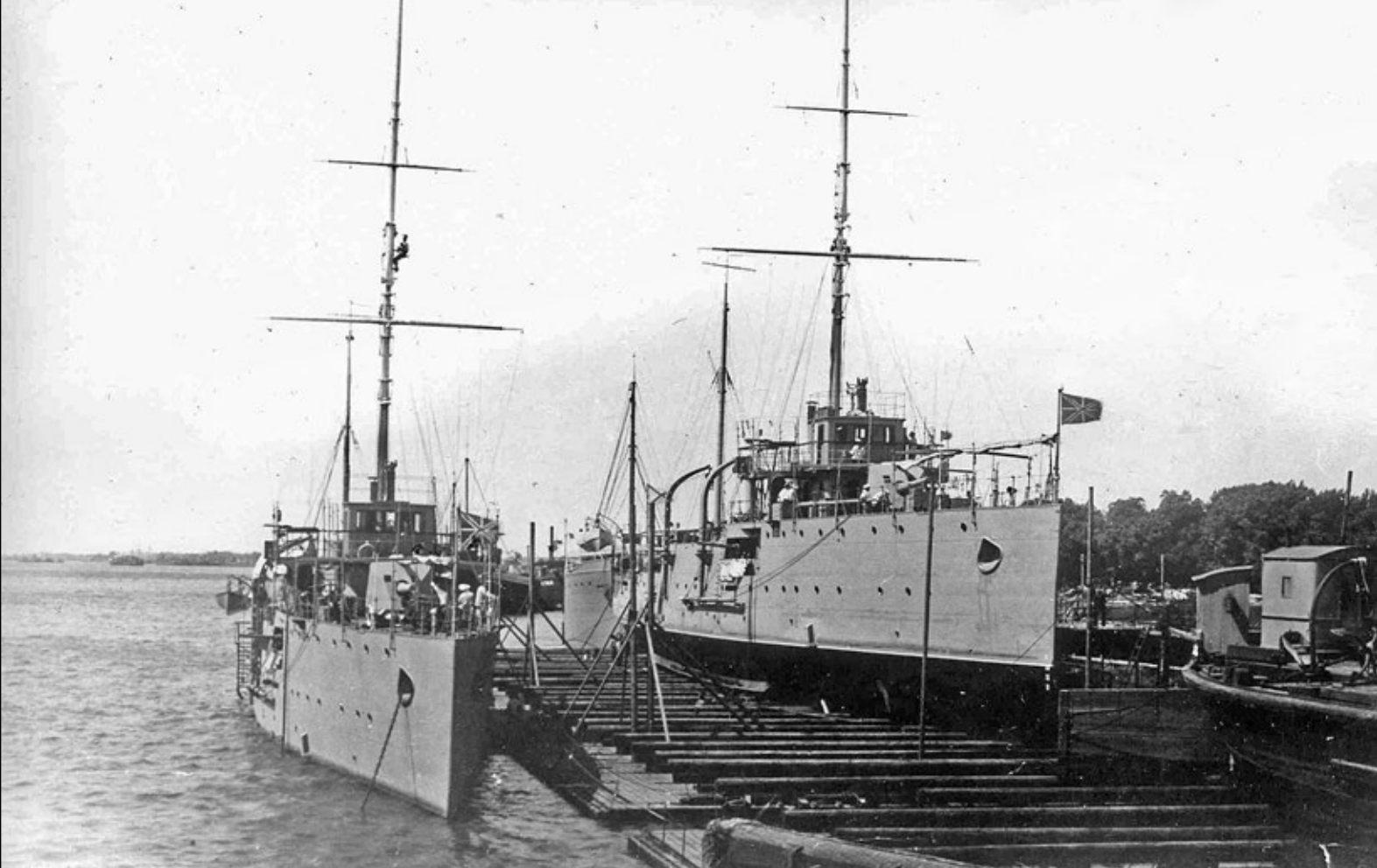
W praktyce ostatnie morskie kanonierki jakie zbudowano w Rosji było pomniej-

5. Tamże, s. 113

Kanonierka *Giliak*, która stała się podstawą do opracowania planów kaspijskich kanonierek.

Fot. zbiory Borisa Ajzenberga





Kars i Ardagan w Astrachaniu w czasie jednego z przeglądów w początkowym okresie służby.

Fot. zbiori Siergieja Bałakina

szoną wersją kanonierki *Giliak* (projekt z 1895 roku) zaprojektowanej specjalnie dla operowania i obrony na płytkich wodach ujścia Amuru⁶ na co wskazuje kształt kadłuba i ogólna kompozycja okrętów. Oczywiście jednostki na Morze Kaspijskie było dużo nowocześniejsze i przy podobnych wymiarach kadłuba miały dwa razy mniejszą wyporność. Poza tym wzmocniono uzbrojenie. Jedno (rufowe) stanowisko armaty kal. 75 mm zamieniono na armatę kal. 120 mm. Zrezygnowano częściowo z kazamat. Dwie pary dział kal. 75 mm stojące na śródokręciu chronione były przez maski ochronne, a dwa kolejne stojące bliżej dziobu umieszczono w kazamacie. Prawdziwym novum był napęd nowych jednostek. W miejsce klasycznych maszyn parowych postanowiono zastosować nowoczesne silniki spalinowe wysokoprężne wykonane przez zakłady Ludwika Nobela. Podobne silniki miał ukończony wcześniej okręt podwodny *Minoga*. Nie można wykluczyć, że pewne elementy nowego projektu zaczerpnięto z nowej serii kanonierek (także określanej jako typu *Giliak*), które oryginalnie były budowane dla potrzeb obrony ujścia Amuru, ale ostatecznie służyły na Bałtyku.

Okręty nie miały opancerzenia, ale za to gęsty podział wewnętrzny na 13 przedziałów wodoszczelnych (przy długości 61,8 m). Pierwotnie chciano, aby okręty mia-

ły prędkość maksymalną na poziomie 17 węzłów, ale po obcięciu funduszy przeznaczonych na budowę trzeba było skorzystać ze słabszych (i tańszych) silników o łącznej mocy 1000 KM (wcześniej planowano 2830 KM). Na próbach przy przeciążeniu silników do 1345 KM udało się uzyskać prędkość 15 węzłów (*Kars*). W normalnej eksploatacji nie przekraczano prędkości 11 węzłów, co pozwalało na przepłynięcie około 2500⁷ mil przy maksymalnym zapasie paliwa⁸. Można przyjąć, że kanonierki w skład Floty Kaspijskiej weszły oficjalnie 8 lipca 1911 roku (wcześniej oficjalnie wchodziły w skład Floty Bałtyckiej).

Uzupełnieniem wspomnianych 2 kanonierek były dozorcówce, a w zasadzie okręty ochrony rybołówstwa (w razie potrzeby także ochrony granic): *Astrabad*, *Araks*, *Geok Tepe* i *Krasnowodsk*⁹.

Dwa pierwsze zostały ukończone w 1901 roku. *Astrabad* z wypornością 326 ton był dużo mniejszy od *Araksa* (740 ton), posiadał mniejszy zasięg 720 mil w stosunku do 1500, choć oba były identycznie uzbrojone w 4 działa Hochkissa kal. 47 mm. *Astrabad* przewidziany był do dozoru rejonów ujścia rzeki Wołgi i Ural, natomiast *Araks* miał patrolować wody na granicy z Persją.

Geok Tepe był najstarszym z okrętów jakie w 1914 roku pozostawały na służbie na Morzu Kaspijskim, gdyż ukończo-

no go w Stoczni Wotkinskiej w 1883 roku. Był także największym z wypornością 1100 ton. Nie był natomiast najnowocześniejszy, gdyż napędzały go jeszcze koła łopatkowe (prędkość do 8 węzłów). Większość czasu spędzał w roli jednostki szkolnej. Uzbrojenie składało się z 4 działek kal. 47 mm Hochkissa (po ukończeniu 4 działka 4 funtowe¹⁰ i tyleż szybkostrzelnych).

Krasnowodsk był zwyczajnym holownikiem zbudowanym w 1904 roku. Brak o nim informacji w spisie Moisiejewa, pojawia się tylko w opracowaniach Szirakorady. Zastanawiające jest silne uzbrojenie tej jednostki w 2 działa kal. 75 mm¹¹. Być może *Krasnowodsk* należał już do jednostek zmobilizowanych po 1917 roku, gdyż

6. Wszystkie kolejne kanonierki jakie ukończono dla floty rosyjskiej były okrętami rzecznymi. Okręty typu *Elpidifor* budowane w czasie I wojny światowej i potem wykorzystywane jako kanonierki oryginalnie budowano jako trałowce lub okręty desantowe. Dopiero później uzbrojono je i wykorzystywano jako kanonierki.

7. Kliszewski A., *Para kaspijskich kanonierek*, Okręty Wojenne nr 16, Tarnowskie Góry 1996, s. 11

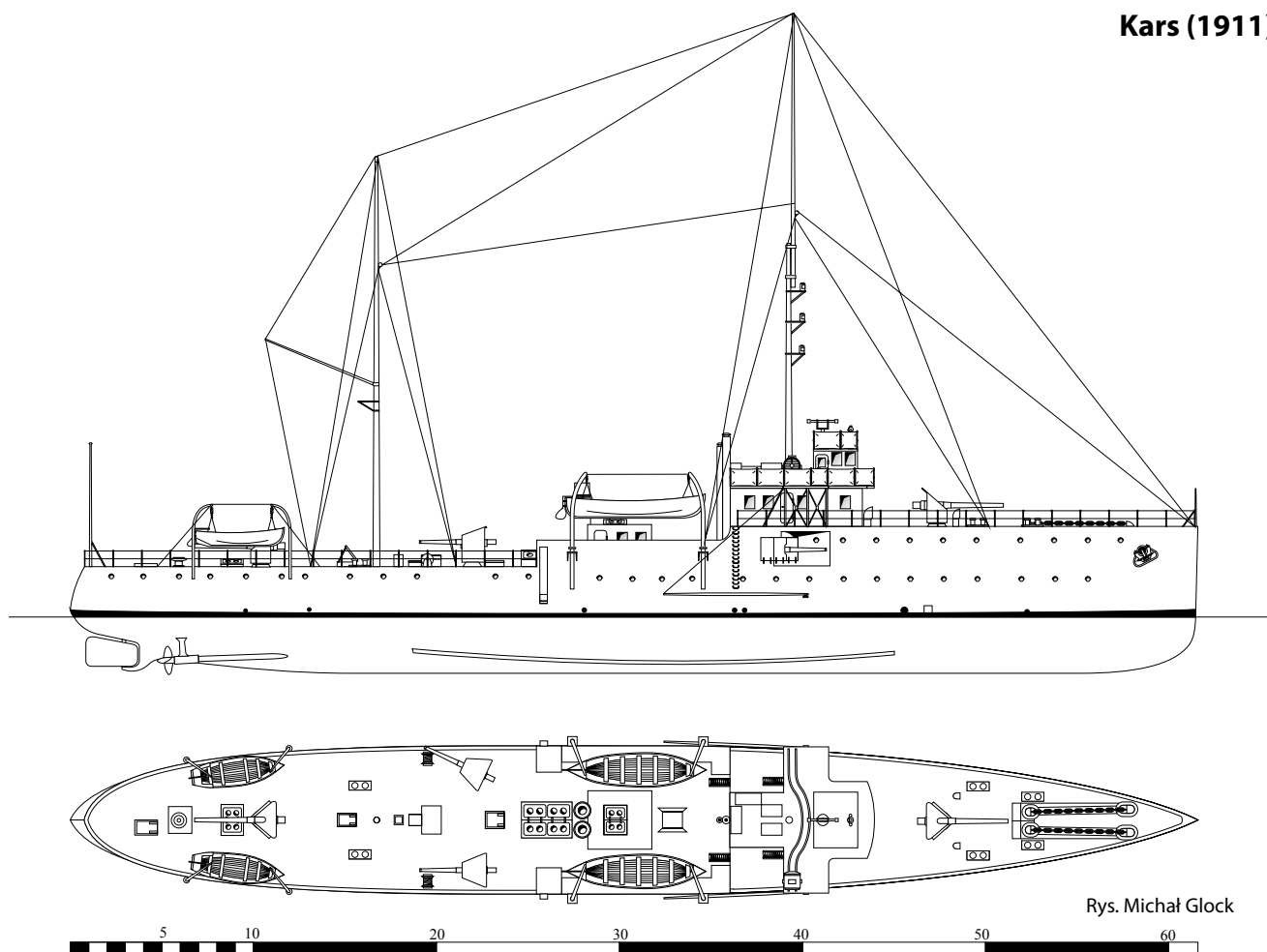
8. Według Gomm B., *Die russischen Kriegsschiffe 1856-1917*. Band III, Wiesbaden 1992, s. 40 zapas paliwa wynosił maksymalnie 50 ton (normalnie 30) przy maksymalnym zużyciu 236 kg/h

9. Dane jednostek podano za spisem: Moisiejew S.P., *Spisok korabliel' russkogo parowogo i bronienosnogo flota 1861 po 1917 g.*, Moskwa 1948, s. 344-348.

10. Chodzi najprawdopodobniej o działko wzoru 1877 o kalibrze 86,87 mm.

11. Szirakorad A.B., *Kaspij-russkoje ozero. Wielikij wołżskoj put'. Bolszaja neft' i bolszaja politika*, Moskwa 2007, s. 139.

Kars (1911)



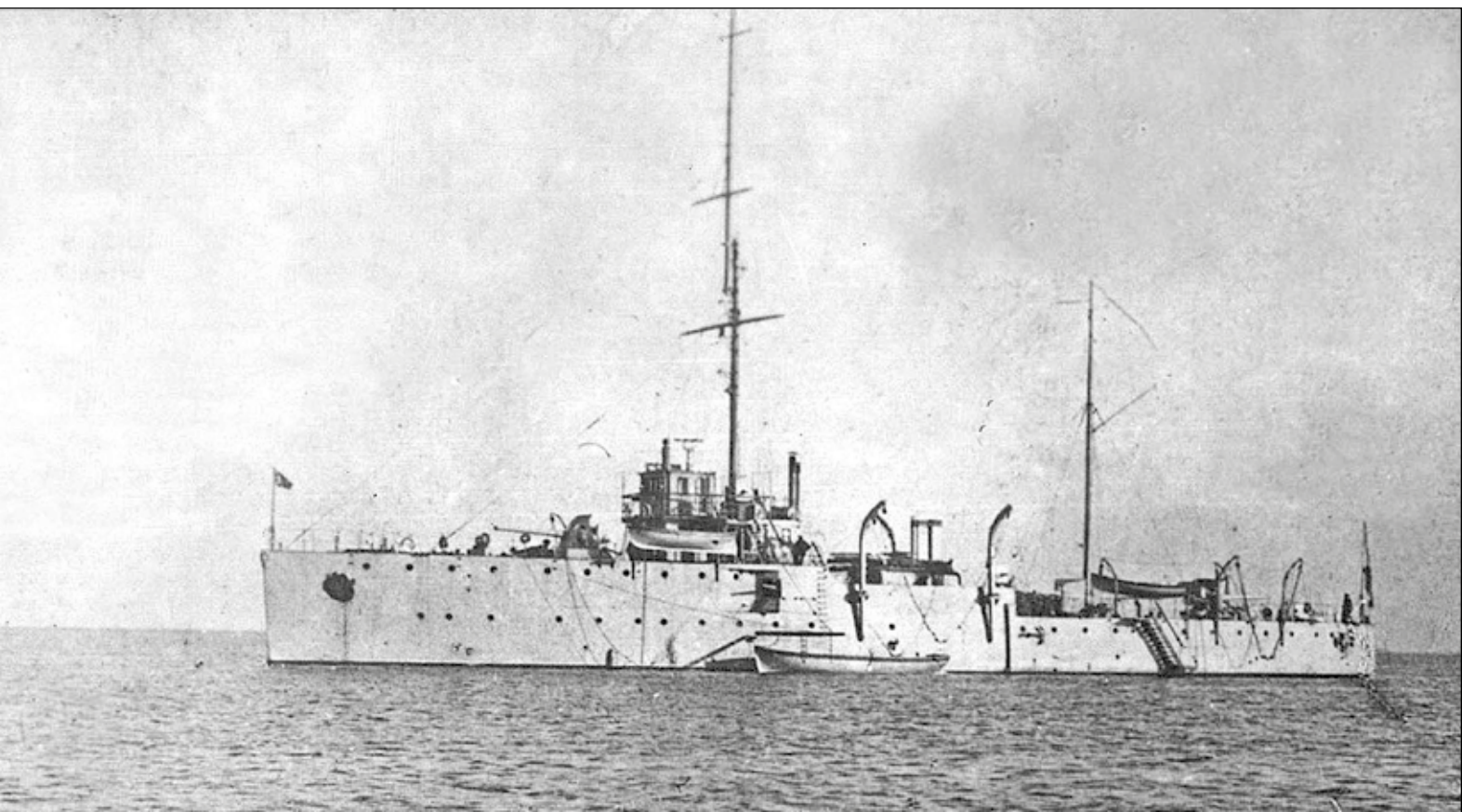
wcześniej statek mający tę nazwę (z 1871 roku) został skreślony ze spisów floty w 1876 roku.

Służba obu okrętów tj *Karsa* i *Ardagana* nie była jakoś specjalnie urozmaicona. W zasadzie przed wybuchem wojny pełni-

ły one rolę jednostek-stacjonerów w portach Persji, a w razie potrzeby wykonywały misje transportowe lub o charakterze policyjnym.

Jedna z kanonierek w początkowym okresie I wojny światowej.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina



Pierwsza wojna światowa nie miała w zasadzie wpływu na zmianę sytuacji w rejonie Morza Kaspijskiego. Zauważalnie wzrosły tylko przewozy produktów naftowych potrzebnych dla zaopatrzenia armii i lotnictwa. Tak jak we Flotylli Amurskiej dokonano częściowego rozbiorzenia kanonierek. Zdjęto z pokładu po jednym (rufowym) dziale kal. 120 mm i 2 kal. 75 mm (z kazamat). Trafiły one na pokłady transportowców wojennych operujących na Morzu Czarnym, choć można spotkać informację jakoby działa zdjęte z kanonierek trafiły na wyposażenie stanowisk artylerii nadbrzeżnej.

W chwili wybuchu powstania w Azji Środkowej w 1916 roku (związanego z poborem do armii carskiej) *Kars* i *Ardagan* stały w Enzeli i brak informacji jakoby brały udział w działaniach skierowanych przeciwko koczowniczym plemionom, które próbowano zmobilizować.

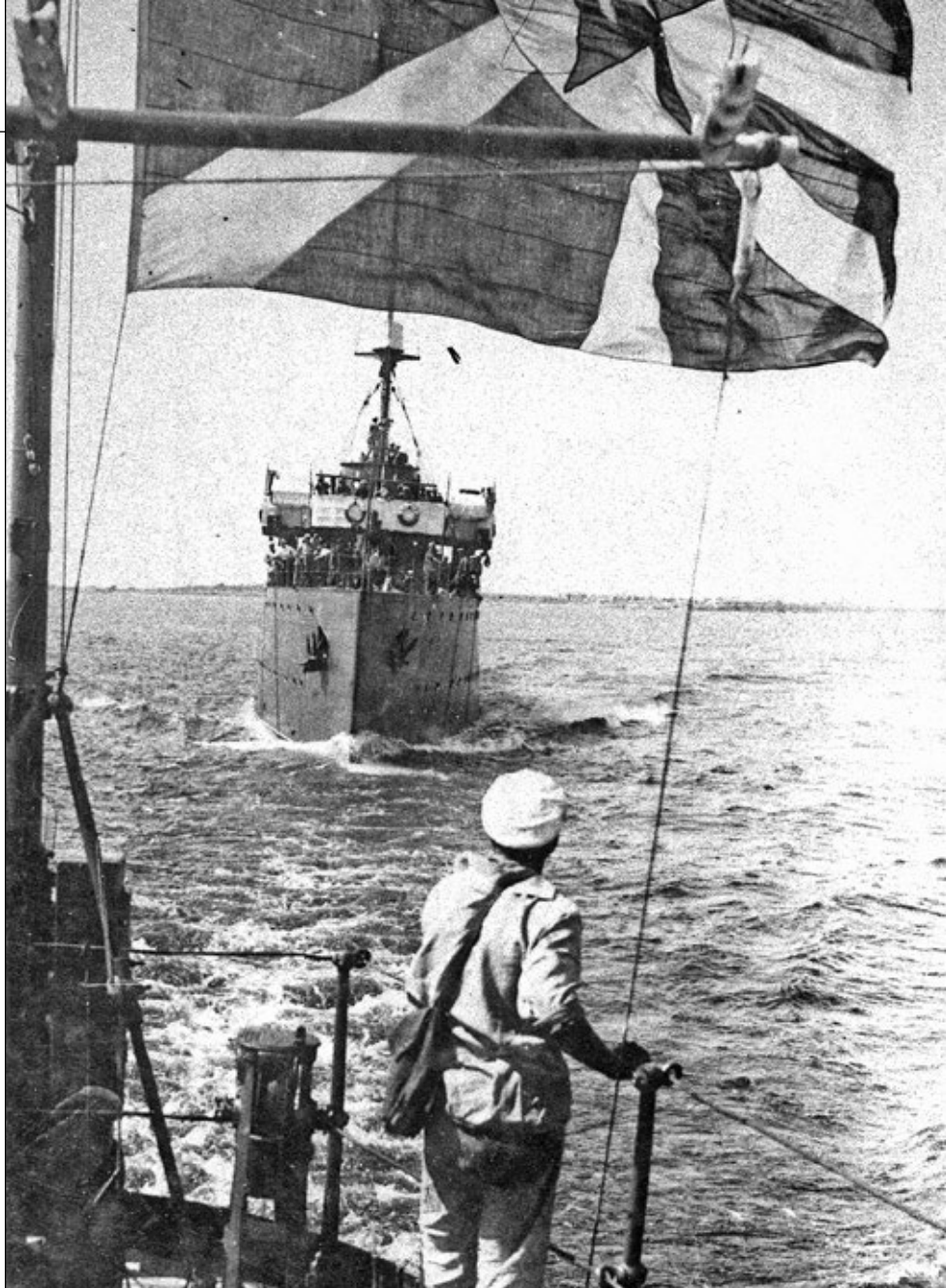
W pierwszym okresie rewolucji tj. w lutym 1917 załogi obu kanonierek pozostały wierne rządowi, choć silne były nastroje rewolucyjne. Co więcej w składzie załóg kanonierek było sporo zwolenników niepodległości Azerbejdżanu. Był to zresztą powód dla którego oba okręty w zasadzie całą wojnę domową w tym rejonie przestały... na przysłowiowym sznurku.

W 1918 roku tj. okresie największego zamieszania, gdy praktycznie walczyli z sobą wszyscy i gdy do Baku podeszły oddziały tureckie, *Ardagan* aktywnie uczestniczył we wspieraniu obrony miasta. Lecz gdy siły brytyjskie gen. Dunsterville'a zdecydowały się na ewakuację (nie mogąc powstrzymać Turków) obie kanonierki skierowano do siłowego zatrzymania uciekających Brytyjczyków. Jedna z kanonierek 14 września 1918 roku ostrzelała statek *Prezident Kruger*. Uszkodzony był też *Armenian* trafiony 6 razy.

Gdy w maju 1920 roku wojna domowa zakończyła się zwycięstwem bolszewików obie kanonierki stacjonowały w Baku jako Flota Azerbejdżanu (dodatkowo jeszcze pomocniczy stawiacz min i kilka jednostek patrolowych).

Pierwsza większa akcja w jakiej brały udział był sławny rajd na Enzeli. W tym perskim porcie schroniła się prawie cała Flotylla Kaspijska „białych”. Teoretycznie okręty były internowane przez władze w Teheranie, ale w praktyce poważnie obawiano się, że w razie pogorszenia sytuacji politycznej w Rosji Sowieckiej mogą być wykorzystane przeciwko ważnemu centrum przemysłowemu jakim było Baku.

Aby temu zapobiec postanowiono zorganizować wyprawę, która położyłaby kres zagrożeniu. W praktyce miano zająć cały



Nastąpiła w Rosji nowa epoka. Kanonierka *Lenin* (eks-*Kars*) w ujęciu z 8 sierpnia 1931 roku, widoczna bandera z tego okresu
Fot. Centralne Archiwum Wojskowe.

rejon Enzeli w ramach dużej operacji wodno-ładowej.

W czasie działań (18-19 maja) obie kanonierki operowały pod Enzeli, ale brak informacji jakoby prowadziły ostrzał wybrzeża. Ich rola polegała na osłonie transportowców. Poza tym wydaje się, że oba okręty nie płynęły pod czerwoną banderą tylko pod flagą Azerbejdżanu.

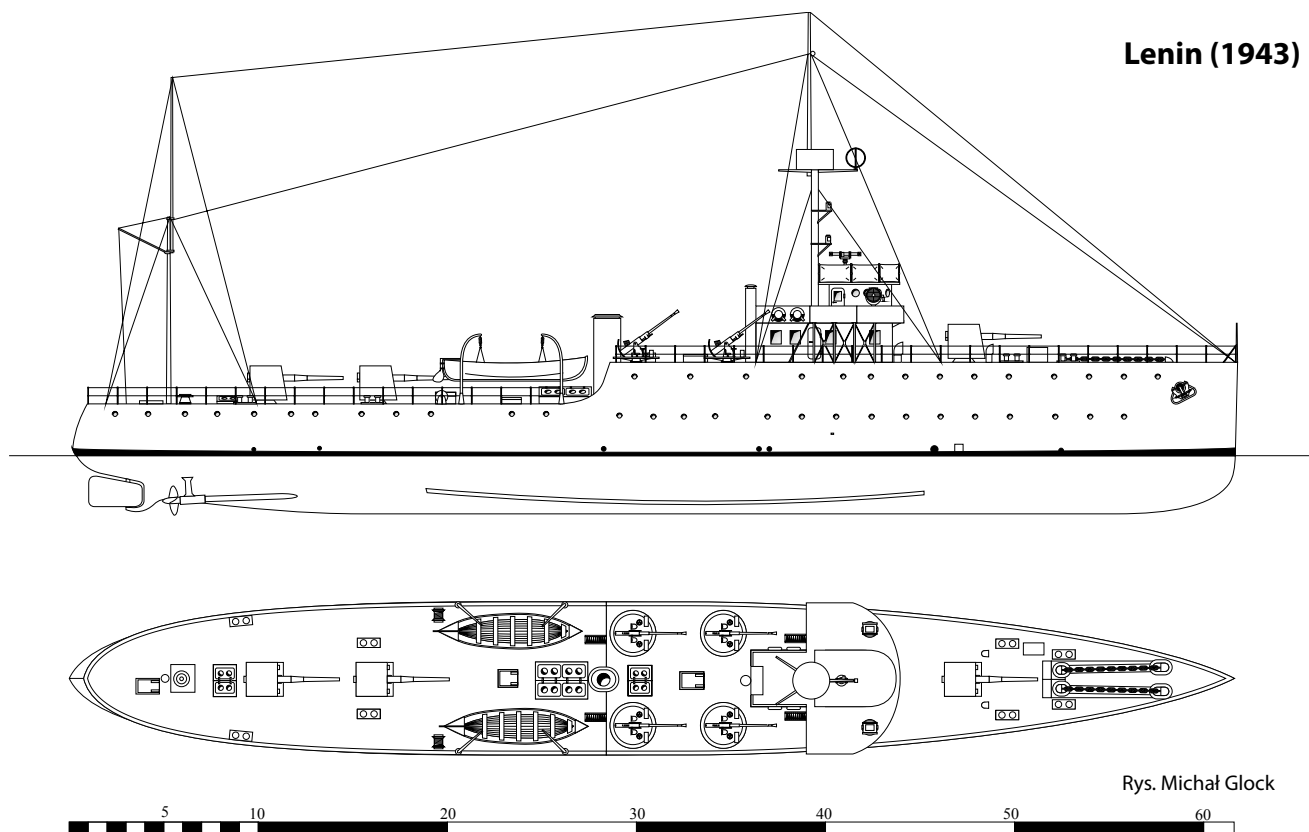
Kars i *Ardagan* po zakończeniu walk wymagały nie tylko remontów, ale i dobrożenia, gdyż przez cały okres wojny domowej nie miały swojego etatowego uzbrojenia. Konieczne były także gruntowne remonty, gdyż okręty z „niepewnym elementem” przez dwa lata stały bezczynnie.

Interesujących, choć niekoniecznie prawdziwych informacji dostarcza tajny raport opisujący stan uzbrojenia okrętów (uzbrojonych statków) zajętych przez

Brytyjczyków i nastroje wśród rosyjskich załóg¹². W raporcie tym noszącym datę 2 grudnia 1918 roku informowano, że kanonierka *Kars* uzbrojona jest w 2 działa kal. 120 mm i tyleż armat kal. 100 mm (choć takiego kalibru Brytyjczycy nie używali), *Ardagan* tymczasem miał być uzbrojony w jedno działo kal. 120 mm, 2 kal. 100 mm i jedno kal. 75 mm.

Częściowo informacje te podważa w swoich wspomnieniach K.I. Samojłow służący na kanonierce *Kars* (*Lenin*) w latach 1920-1921. Wspomina on, że na dziobie pozostało działo kal. 120 mm, na pokładzie artyleryjskim w kazamatach pozostały oba działa kal. 75 mm, a na pokładzie rufowym ustawiono aż 3 armaty kal. 100 mm (w rze-

12. *Wojennyje morjaki w borbie za vlast' sowietow w Azerbejdżanie i Prikaspii 1918-1920 gg. Sbornik dokumentow*, Baku 1971.



Rys. Michał Glock

czywistości kal. 102 mm), które przysłano z piotrogrodzkich Zakładów Obuchowskich jeszcze w 1918 roku. W chwili przejścia okrętów przez Raskolnikowa w maju 1920

roku żaden z nich nie był gotowy do walki, gdyż do armat nie było zamków.

Nie wiadomo dokładnie kiedy je zdemontowano, ani gdzie zamki składowano.

W momencie gdy *Kars* płynął w maju 1920 do Enzeli tylko jedna armata kal. 102 mm na prawej burcie była w jako-tako sprawna, a cała reszta uzbrojenia nadawała się do natychmiastowej wymiany.

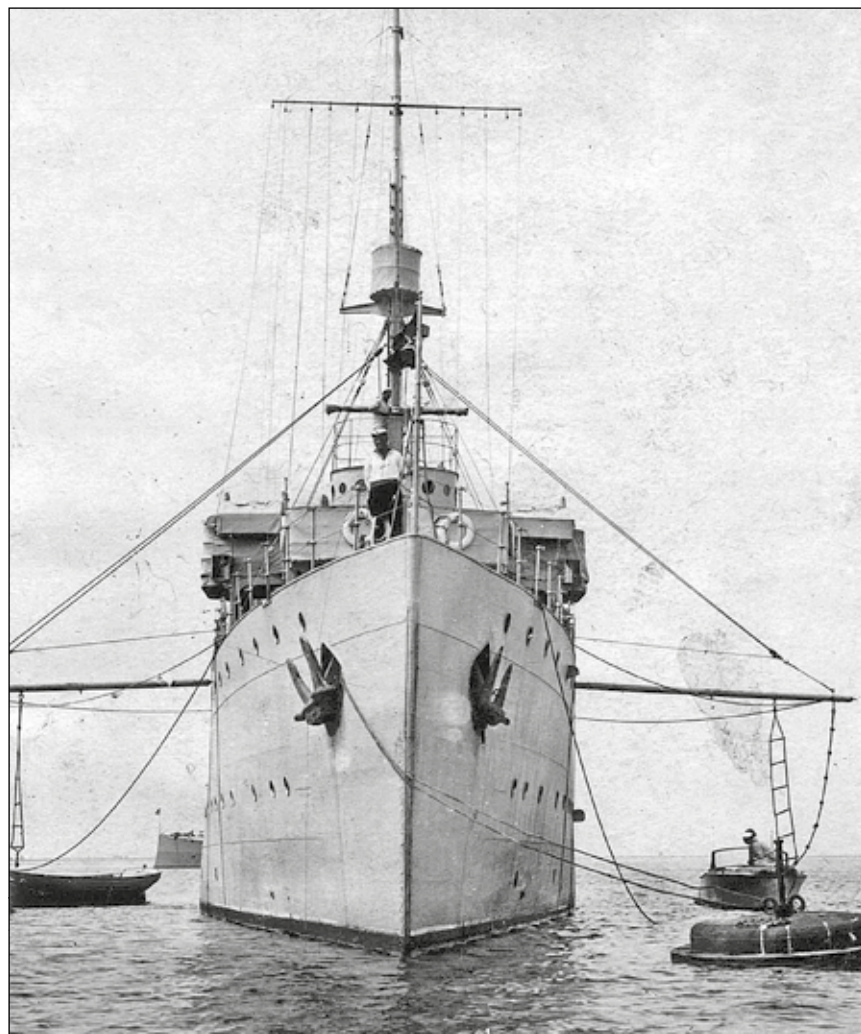
W każdym razie obie kanonierki w pierwszej kolejności zmieniły nazwy. *Kars* od 19 maja 1920 roku nazywał się *Lenin*, a *Ardagana* przemianowano na *Trockiego* (zmiana nazwy miała miejsce po powrocie z udanej operacji pod Enzeli). Po ucieczce tegoż z ZSRR nazwę zmieniono ponownie 1 lutego 1927 roku, tym razem na *Krasnyj Azerbajdżan*.

Główną modernizację kanonierki przeszły w okresie największych stalinowskich czystek. *Lenina* modernizowano w 1937 roku, a *Krasnego Azerbajdżana* w latach 1938-1940. Zakres modernizacji był znaczny.

Aby okręty mogły lepiej wypełniać zadania szkoleniowe zabudowano większy mostek z powiększoną sterówką i radiokabiną. Przedłużono w kierunku rufy dziobówkę dzięki czemu zyskano dodatkowe pomieszczenia. Przy okazji zlikwidowano archaiczne kazamaty.

Zadbano także o silniki większej mocy. W miejsce starych i zużytych siników zainstalowano nowe typu 42-BMR-6, każdy o mocy 1100 KM. Nie bardzo wpłynęło

Lenin w kolejnym ujęciu z lat 30. ubiegłego wieku.
Fot. zbiory Siergieja Bałakina



to na poprawę prędkości, gdyż na próbach udało się uzyskać tylko około 15 węzłów.

Nowe silniki otrzymały także nowy system wydalania spalin. Zewnętrznie wyrażało się to demontażem piszczałkowych tłumików i zabudową jednego szerokiego komina.

Zdemontowano całą artylerię. Część źródeł twierdzi, że zainstalowano początkowo stare (choć sprawne) armaty kal. 102 mm w liczbie 3 sztuk identyczne jak te na pokładach dawnych niszczycieli służących na Morzu Kaspijskim jako kanonierki. Na pewno w chwili wybuchu wojny obie kanonierki miały po 3 działa kal. 100 mm typu B-24-BM (z maskami przeciwdławkowymi)

Uzupełnieniem były działka kal. 37 mm typu 70K (4 na pojedynczych stanowiskach) oraz wkm-y kal. 12,7 mm dwa pojedyncze Colty i dwa podwójne Browningi, które pojawił się już w czasie wojny.

Poza tym wg. artykułu z „Sudostrojenia”¹³ *Krasnyj Azerbajdżan* miał początkowo na uzbrojeniu tylko dwa działa kal. 100 mm, tyleż działek kal. 45 mm i wkm-ów kal. 12,7 mm. Żadne inne opacowanie nie podaje podobnych informacji. Być może taki zestaw uzbrojenia pojawił się zaraz po modernizacji. Nie potwierdzają także tego fotografie wykonane w czasie wojny na których widać uzbrojenie w postaci 3 dział kal. 100 mm i działek kal. 37 mm na śródokręciu

W chwili wybuchu II wojny światowej siły Floty Kaspijskiej zostały postawione w stan pogotowia. Poważnie obawiano się lotniczego ataku na instalacje naftowe ze strony brytyjskiego RAF-u (lub sił francuskich). Oczywiście wiązało się to z polityką współpracy pomiędzy III Rzeszą a ZSRR.

Kanonierka *Lenin* w Baku w 1943 roku. Uwagę zwraca ciekawy kamuflaż jednostki.

Kontakty handlowe obu państw, choć dosyć intensywne, zakończyły się relatywnie szybko w czerwcu 1941 roku. Atak na ZSRR spowodował, że Stalin stał się naturalnym sojusznikiem państw zachodnich. Flotylla Kaspijska została tymczasem użyta do ponownego zajęcia północnej części Iranu. Tym razem działano w porozumieniu z Brytyjczykami. Zajęcie Iranu miało eliminować niebezpieczeństwo działań o charakterze dywersyjnym ze strony Irańczyków nastawionych pozytywnie do III Rzeszy, a także ze strony samych Niemców.

Działania rozpoczęły się 24 sierpnia 1941 gdy z Baku wyszły statki z desantem. Nie wysadzono go tradycyjnie w Enzeli (Pehlevi), ale we wsi Havir (niedaleko na południe od granicy z ZSRR).

Kanonierka *Lenin* jako flagowy okręt kontradm. F.S. Sedelnikowa eskortowała główny trzon sił desantowych (z kanonierkami *Altfather* i *Markin*). *Krasnyj Azerbajdżan* do działań dołączyła następnego dnia.

Po zajęciu całego wybrzeża Iranu kanonierki tak jak czyniły to w latach wcześniejszych wykorzystywane były w roli stacjonerów. Do aktywnych działań włączyły się dopiero późnym latem 1942 roku, gdy siły niemieckie prawie podeszły pod kaspijskie wybrzeże, a nad Wołgą trwały intensywne walki o Stalingrad.

Oczywiście zadanie kanonierek ograniczały się do eskorty i obrony przeciwlotniczej statków płynących z Baku do Astrachania. Na przykład *Krasnyj Azerbajdżan* 4 razy ostrzeliwał samoloty przy czym dwa razy 3 października. 9 sierpnia ostrzelano dla odmiany własne samoloty transportowe, raz PS-84 i raz bombowiec TB-3 (z lotnictwa transportowego Floty Czarnomorskiej).

Kanonierki zgrupowano w Samodzielnym Dywizjonie Kanonierek do końca 1942 roku eskortowały 95 statków i 30 razy od-

pierały ogniem ataki samolotów nieprzyjaciela. Oczywiście przez cały okres stan techniczny okrętów nie nastrojał optymizmem. W zasadzie przez cały okres aktywnych działań tj. lato 1942-wiosna 1943 większą część czasu kanonierki spędzały w Baku gdzie przeprowadzano remonty mechaniczne oraz konserwowano kadłuby.

W tym czasie obie kanonierki stały się swoistymi królikami doświadczalnymi na których testowano różne wzory kamuflażu (docelowo barwy biało-niebieskie sugerując, że doświadczania zamierzano wykorzystać we Flocie Północnej).

Obie kanonierki wykorzystywano jeszcze w czasie przejścia wiosną 1943 roku na Wołgę Samodzielnego Dywizjonu Okrętów Podwodnych.

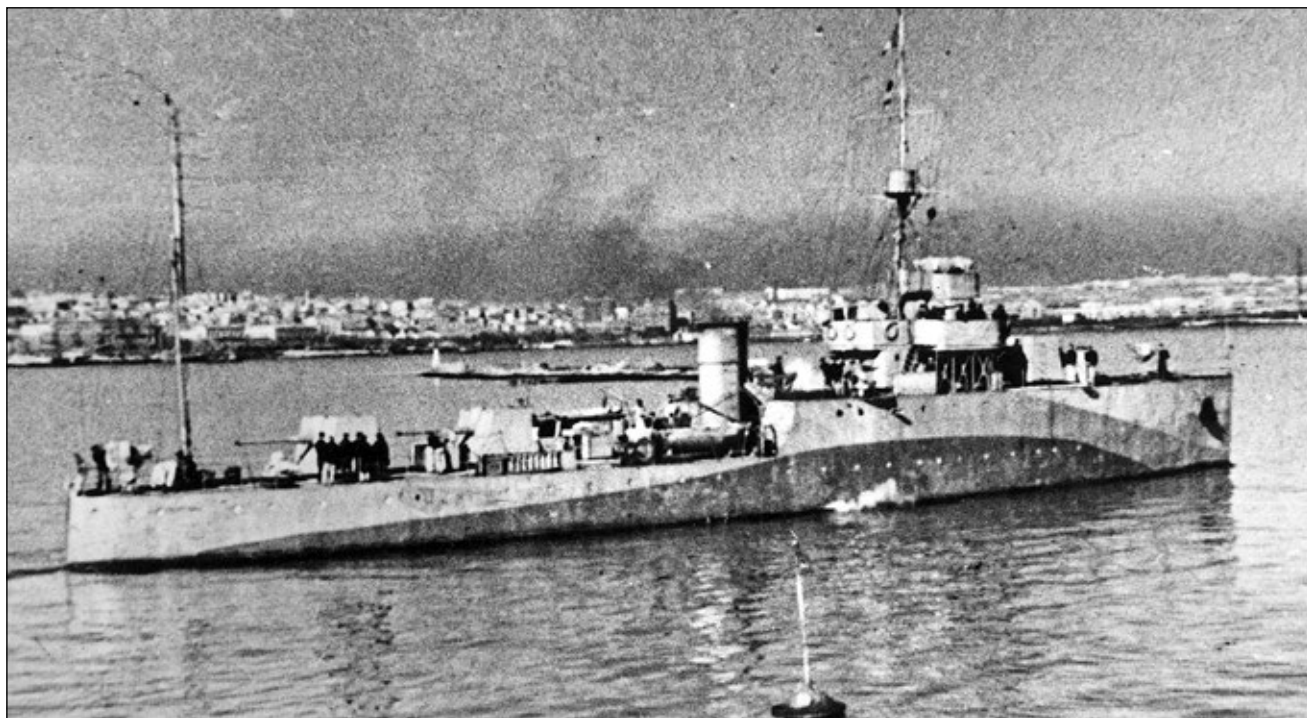
Kanonierki eskortowały i holowały doki pływające na których kaspijskie „eski” miały popłynąć do portów dalekiej północy.

Najwięcej problemów przysporzył dok *Nr 1* (na nim miały płynąć okręty *M-200* i *M-201*), który był holowany z Baku przez kanonierkę *Krasnyj Azerbajdżan*. 13 kwietnia w czasie przejścia natknęto się na silny sztorm, który spowodował poważne uszkodzenia (pęknięcia na spawach) co więcej od doku oddzieliły się tzw. przystawki wydłużające długość doku i pozwalające na swobodne zładowanie dosyć długich okrętów podwodnych. Te dodatkowe elementy do wyspy Żiłoj doprowadził jeden z zbiornikowców, a dalej zatroszczył się o nie okręt hydrograficzny *Ekwator*.

Do Astrachania dok *Nr 1* udało się doprowadzić 18 kwietnia. Jego remont trwał do 26 kwietnia.

13. Usov W. Ju., Kanonierskie łodki Kars i Ardagan. Pierwsze w mirie moriechodnye nadwodnyje dizelnyje korabli, Sudostrojenie 7/1987, Leningrad 1987, s. 68.

Fot. zbiory Siergieja Patjanina





Krasnyj Azerbajdżan (eks-Trocki, eks-Ardagan) ze ścigaczami okrętów podwodnych typu „Artilerist” w końcowym okresie wojny.

Fot. zbiory Siergieja Patjanina

Służba obu jednostek trwała do połowy lat 50-tych. *Krasnyj Azerbajdżan* pod koniec 1954 roku został rozbrojony i wykorzystywany przez następnych 5 lat jako hulk pod nazwą *PKZ-101*. Resztki okrętu złomowano do początku 1960 roku (tj po prawie 50 latach służby).

Lenin służący od grudnia 1954 roku jako *PKZ-100* do pieców hutniczych trafił rok wcześniej.

* * *

Obie kanonierki – ostatnie jakie zbudowano w Rosji były na owe czasy okrę-

tami ultranowoczesnymi. Przetrwały one dwie wojny światowe oraz krwawą rewolucję. Świadczy to z jednej strony o zwykłym wojennym szczęściu, ale także o dużym kunszcie stoczniovców. Kanonierki typu *Kars* wyznaczyły standardy budowania nowoczesnych patrolowców na kolej-

Kanonierka *Krasnyj Azerbajdżan* w 1945 lub 1946 roku. Dobrze widoczne rozmieszczenie uzbrojenia na okręcie z tego okresu.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego





Poranne podniesienie bandery na kanonierce *Lenin*.
Fot. zbiory Siergieja Bałakina

nych kilkadziesiąt lat do przodu i są one po dziś dzień świadectwem wyobraźni i dalekowzroczności osób kierujących rozwojem carskiej floty w okresie poprzedzającym wybuch I wojny światowej. ●

Bibliografia

Wojennyje morniki w borbie za wlast' sowietow w Azerbejdżanie i Prikaspii 1918-1920 gg. Sbornik dokumentow, Baku 1971.

Ammon G.A., Biereżnoj S.S., *Gieroičeskie korabli rossijskogo i sowietskogo wojenno-morskogo flota*, Moskwa 1981.

Apalkow J.B., *Rossijskij Impieratorskij Flot 1914-1917 gg*, „Morskaja Kollekcija” nr 4/1998, Moskwa 1998.

Biereżnoj S.S., *Liniejnyje i bronienosnyje korabli, kanonierskie łodki. Sprawocznik*, Moskwa 1997.

Gomm B., *Die russischen Kriegsschiffe 1856-1917. Band IV*, Wiesbaden 2000

Kliszewski A., *Para kaspijskich kanonierek*, Okręty Wojenne nr 16, Tarnowskie Góry 1996, s. 10-13.

Kozłow I.A., Zolotariew W.A., *Tri stolietija rossijskogo flota. 1914-1941*, Moskwa 2003.

Samojłow K.I., *Na kanoniersjoj łodkie „Lenin”*, Lenin-grad 1924.

Spasskij I.D. (red), *Istoria otieczestwiennogo sudostrojenija. Tom III. Sudostrojenie w naczalie XX ww.*, Sankt Petersburg 1995.

Usow W.Ju., *Kanonierskie łodki Kars i Ardagan – Pierwyje w mirie moriechodnyje nadwodnyje dizelnyje korabli*, „Sudostrojenie” 7/1987, Leningrad 1987.

Kanonierka *Krasnyj Azerbajdżan* w kolejnym ujęciu, z okresu jak na poprzedniej stronie.
Fot. zbiory Siergieja Bałakina





„Albatros”

Pierwsza specjalistyczna jednostka włoskiej floty do zwalczania okrętów podwodnych

Historia powstania

Pierwsza wojna światowa zademonstrowała namacalnie, że okręty podwodne stały się realnym czynnikiem, zdolnym wywierać istotny wpływ na przebieg działań bojowych na morzu. W pierwszym powojennej dekadzie problem obrony przeciwpodwodnej był uznawany za aktualny przez specjalistów wszystkich bez wyjątku wiodących flot świata, praktycznie jednak nie znajdował swego odbicia w programach budownictwa okrętowego tego okresu. Uważano, że w przypadku wojny podstawowy ciężar walki z okrętami podwodnymi na otwartym morzu spocznie na zmobilizowanych jednostkach średniej wyporności, które wystarczą uzbroić w 1-2 działa, zrzuć bomb głębinowych z odpowiednim ich zapasem oraz wyposażać w prosty hydrofon do wykrywania zanurzonego przeciwnika. Do działań na wodach przybrzeżnych proponowano zaś rozwinąć masową budowę kutrów zop. Nie trzeba wspominać, że w okresie międzywojennym nie przykładano wagi do spe-

cialistycznych jednostek do zwalczania okrętów podwodnych, choć budowano je tylko w pojedynczych egzemplarzach do celów eksperymentalnych.

Podobne poglądy panowały również w kierownictwie Królewskiej Floty Włoch, tym niemniej jednak byli tam również dalekowzroczni ludzie, którzy naciskali na konieczność stworzenia specjalistycznej jednostki do zwalczania okrętów podwodnych. Ich zadaniem, taki okręt powinien pełnić funkcję eskortowania statków, zastępując w tej roli deficytowe niszczyciele i stare torpedowce. Admirał w stanie spoczynku i czynny senator Emilio Solari, występując na posiedzeniu wyższej izby w dniu 20 maja 1932, tak wyjaśniał swoim kolegom parlamentarzystom:

„...Funkcję eskorty przyjęto nakładać na niszczyciele. Wielkość tych jednostek jednak stale rośnie i na dzień dzisiejszy, moim zdaniem, one kiepsko spełniają to zadanie.

Proszę rozpatrzyć możliwość stworzenia specjalnego typu okrętów o średnim tonażu, dobrej dzielności morskiej, dużej manewro-

wości, znacznym zasięgu, zdolnego do rozwijania i utrzymywania wysokiej prędkości, których głównym uzbrojeniem miały być torpedy i bomby głębinowe, przeznaczone do niszczenia podwodnego przeciwnika. W warunkach wojennych okręty eskortowałyby konwoje, a w razie potrzeby ochraniały wody przybrzeżne, zaś w czasach pokojowych służyły do szkolenia załóg...

Jeśli idzie o wielkość, to typ ten winien stanowić coś pośredniego między kutrami torpedowymi a niszczycielami. W czasie wojny zespoły takich okrętów dowodzone przez doświadczonych oficerów byłyby nader pożyteczne do ochrony naszego długiego wybrzeża, co pozwoliło by przesunąć więcej niszczycieli do prowadzenia bardziej im odpowiednich zadań.”

Gdy adm. Solari wygłaszał w parlamencie swoją natchnioną mowę, okręt o którym on mówił, znajdował się już na pochylni. Jego budowa została włączona do Programu Budownictwa Okrętowego 1930-1931. Wstępny projekt został opracowany przez Comitato Progetti Navi (Ko-

mitet projektowania okrętów ministerstwa marynarki wojennej) pod kierownictwem płk Korpusu Inżynierów Okrętowych Leonardo Fea'y. Szczegółowe prace projektowe przeprowadzili specjaliści biura konstrukcyjnego stoczni „Cantieri Navali Riuniti” (C.N.R.) z Genui. Zamówienie na budowę zostało złożone w oddziale stoczni w Palermo, gdzie 20 listopada 1931 r. położono stępkę okrętu, który otrzymał nazwę *Albatros*. 18 maja 1933 r. królewskim rozkazem No 558 jednostka została zaliczona do stanu okrętów i statków Królewskiej Floty Włoch i sklasyfikowana jako ścigacz okrętów podwodnych (*Cacciasommergibili*), o czym świadczy odpowiedni zapis w księdze rozkazów i rozporządzeń Ministerstwa Marynarki Wojennej z 18-19 czerwca 1933¹.

27 maja 1934 *Albatros* został wodowany i nazajutrz wszedł oficjalnie w skład floty. Na nieszczęście dla włoskich marynarzy, działania nie znalazły kontynuacji i do chwili wybuchu II wojny światowej jednostka pozostawała jedynym specjalistycznym okrętem przeznaczonym do zwalczania podwodnego zagrożenia.

Opis konstrukcji

Kadłub

Kadłub *Albatrosa* został wykonany ze stali o wysokiej wytrzymałości. System wiązań kadłuba – poprzeczny, numeracja wręg od dziobu w kierunku rufy. Burtą w środkowej części posiadała niewielkie zagięcie do środka. W rejonie przedziałów zajmowanych przez układ napędowy (wręgi nr 54-90), znajdowały się 2 grodzie wzdłużne, dochodzące do poziomu górnego pokładu. Powstałe w ten sposób przedziały – koferdamy stanowiły swego rodzaju obronę przed wybuchami podwodnymi.

Pokład dziobowy miał długość 21,5 m, jego charakterystyczną cechą było obniżenie pokładu w kierunku stewy dziobowej i dobrze widoczne nachylenie w kierunku burt. Górny pokład wyglądał na płaski na całej długości, jednak w rzeczywistości obniżał się w kierunku rufy o 0,45 m. Jednostka posiadała krążowniczą rufę.

Cała część dziobowa miała wzmocnioną konstrukcję. Dolna część stewy dziobowej była kutym szpicem w kształcie klina, którego zadaniem była minimalizacja uszkodzeń kadłuba przy taranowaniu okrętów podwodnych, które wypłynęły na powierzchnię. Za klinem kadłub jednostki był wzmocniony dwoma diagonalnie umieszczonymi dźwigarami.

Kadłub został podzielony 16 grodziami wodoszczelnymi, z których 15 dochodziło do poziomu górnego pokładu, a 1 do

poziomu pokładu dziobowego. Między pokładem górnym a dziobowym znajdowały się jeszcze 3 kolejne grodzie. Wszystkie grodzie pozbawione były drzwi i dostęp do poszczególnych przedziałów możliwy był jedynie przez luki w pokładzie.

Jednostka miała tylko 1 pokład ciągły, którym był górny pokład. Cechą charakterystyczną kadłuba okrętu była konstrukcja platformy, znajdującej się poniżej górnego pokładu. W części rufowej znajdowała się ona między stewą rufową a rufową grodzią przedziału maszynowego. Następnie platforma przebiegała od dziobowej grodzi kotłowni nr 1 do rufowej grodzi dziobowej komory amunicyjnej, a w części dziobowej (w kierunku dziobu od wręgi nr 33) znajdowała się niżej, a przerwana była jedynie w rejonie przedziału stacji hydroakustycznej (wręgi nr 15-19).

Albatros wyróżniał się niską, zwartą sylwetką z minimalną liczbą nadbudówek – znajdowała się jedynie nadbudówka dziobowa. Umieszczono ją w odległości 1 m od krawędzi pokładu dziobowego. Na jej dolnej kondygnacji mieściła się

kabina radiowa i hydroakustyczna, a także 2 pomieszczenia służbowe, a na górnej – sterówka i kabina nawigacyjna. Za nadbudówką znajdował się niewielki komin, a dalej platforma przeciwlotniczego karabinu maszynowego. Łącznie z niewysoką wolną burtą wszystko to czyniło jednostkę mało widoczną, zwłaszcza dla okrętów podwodnych, które były „złymi platformami obserwacyjnymi”.

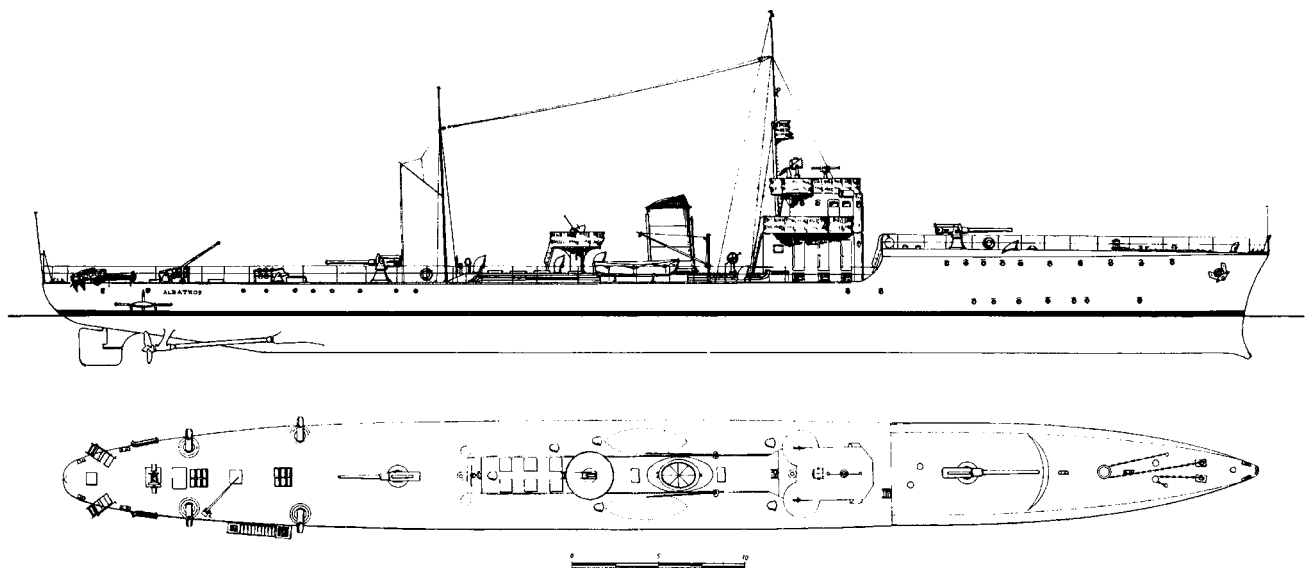
Pomieszczenia mieszkalne załogi znajdowały się w części dziobowej oraz rufowej i były o wysokim standardzie, jak na jednostkę tej wielkości. Pod pokładem dziobowym oraz na platformie na dziobie znajdowały się 2 przestronne kubryki dla marynarzy i podoficerów. Na rufie, za rufową komorą amunicyjną, znajdowała się kabina dowódcy, 3 kabiny oficerskie oraz messa. Do ogrzewania pomieszczeń mieszkalnych służył pomocniczy kocioł parowy, umieszczony w przedziale mechanizmów pomocniczych przed pomieszczeniami ko-

1. Tym samym, określenie przez wiele roczników flot *Albatrosa* jako torpedowca nie odpowiada stanowi faktycznemu

Albatros po wodowaniu 27 maja 1934 roku w Palermo.

Fot. G. Parodi





łowni. Do wentylacji pomieszczeń służyły zarówno iluminatory jak i specjalne systemy wentylacyjne.

Uzbrojenie

Kaliber i liczbę dział *Albatrosa* wybrano pod kątem przewagi w decydującym starciu z okrętami podwodnymi, znajdującymi się w położeniu nawodnym. Pierwotnie uzbrojenie odpowiadało najsilniejszemu pod względem artylerii pokładowej włoskim okrętom podwodnym typu *Archimede* i składało się z 2 dział kal. 100 mm L/47 „O.T.O” oraz 4 wkm kal. 13,2 mm „Breda”.

Działa głównego kalibru rozmieszczono na pokładzie dziobowym (wręga nr 33) i rufowym (wręga nr 98). Działo dziobowe mogło prowadzić ostrzał w płaszczyźnie poziomej w sektorze po 144° na lewą i prawą burtę, a rufowe odpowiednio – po 166°. Wielkokalibrowe karabiny maszynowe umieszczono na podwójnie sprzężonym łożu (na specjalnej platformie za kominem) oraz 2 pojedynczych łożach (na skrzydłach mostka).

Zapasy amunicji do dział i wkm-ów przechowywano w 2 komorach amunicyjnych: dziobowej (wręgi nr 33-40) i rufowej (wręgi nr 90-98). Komory wyposażono w system wentylacji, zatapiania (poprzez kingstony) oraz zraszania (przez sieć rurociągu ppóz.). W dziobowej komorze przechowywano 150 pocisków głównego kalibru, a także 4250 zwykłych i 4200 naboji do wkm-ów, w rufowej odpowiednio – 148 pocisków oraz 6000 naboji zwykłych i trasyjących (smugujących). Poza tym przy każdym dziale znajdował się zapas do natychmiastowego otwarcia ognia, liczący po 9 pocisków. Każda komora amunicyjna dysponowała elektrycznym podnośnikiem typu koszowego, pozwalającym na

podawanie 14 pocisków na minutę. W razie potrzeby istniała również możliwość ręcznego podawania amunicji. Naboje do wkm-ów podawano na stanowiska ręcznie.

Do kierowania ogniem służył dalmierz „Barr & Stroud” o bazie 1,37 m, zamontowany na mostku, a także ręczny dalmierz 80 cm, przechowywany w kabinie nawigacyjnej. Jednostka nie dysponowała żadnymi przyrządami do koordynowania ognia artyleryjskiego. Rozkazy przekazywano z mostka drogą telefoniczną, wykorzystując 9 kompletów słuchawek i mikrofonów: 4 dla obsady dział, 4 miotaczy bomb głębinowych i 1 dla wkm-u plot. W przypadku awarii sieci telefonicznej można było wykorzystywać rury głosowe, znajdujące się na mostku.

Powyższy skład uzbrojenia artyleryjskiego, optymalny dla jednostki podobnej wielkości i funkcji, przetrwał do roku 1937. W tym czasie faszystowskie władze Włoch obrały kurs na zwiększenie liczebności floty podwodnej. Rodzimym przemysł nie był w stanie zabezpieczyć dostaw artylerii dla nowych okrętów podwodnych, w związku z czym postanowiono zdemonstrować działa ze znajdujących się już w służbie jednostek, które uznano za mniej ważne. W ten sposób wiosną 1937 oba działa kal. 100 mm zostały zdemonstrowane z *Albatrosa* i zastąpione 2 starymi działami kal. 102 mm L/35 wz 1914. W tym samym czasie zdjęto również podwójnie sprzężony wkm kal. 13,2 mm, który przeznaczono do wzmocnienia obrony wybrzeża Massawy. Do chwili wybuchu wojny nie nastąpiły żadne dalsze zmiany w składzie uzbrojenia, nie licząc zamontowania 2 km-ów kal. 8 mm „Breda” na platformie za kominem.

Warto zaznaczyć, że *Albatros* nigdy nie dysponował uzbrojeniem torpedowym,

a spotykane niekiedy w rocznikach flot informacje na ten temat są błędne. Precyzyjnie mówiąc, pierwotny projekt przewidywał zamontowanie dwururowej wyrzutni torped kal. 450 mm, jednak ostatecznie zastąpiono ją podwójnie sprzężonym wkm kal. 13,2 mm.

Głównym uzbrojeniem jednostki, zgodnie z jej przeznaczeniem, była broń do zwalczania zagrożenia podwodnego. Na pokładzie *Albatrosa* zamontowano 4 pneumatyczne miotacze bomb głębinowych kal. 302 mm wz. 1933, przeznaczone dla bomb głębinowych o wadze 50 kg oraz 2 rufowe zrzutnie dla bomb głębinowych o wadze 100 kg. Poza tym na pokład zabierano również 2 holowane miny pop typu SP.1927/46T.

Podstawowym dostawcą bomb głębinowych dla włoskiej floty była firma „Moncenisio”. Kaliber bomb określano wg wagi ładunku wybuchowego. Rzeczywista waga 50 kg bomby wynosił 64 kg, a 100 kg bomby odpowiednio – 128 kg. Pierwsza z nich posiadała zapalnik z nastawą na głębokość 20, 40, 70 i 100 m, a druga – na 25, 50, 75 i 100.

Etatowy zapas bomb dla *Albatrosa* wynosił 76 szt. 50-kilogramowych oraz 20 – 100-kilogramowych, przechowywanych w specjalnej komorze w rufowej części kadłuba przed przedziałem urządzeń sterowych (wręgi nr 114-121). Podobnie jak artyleryjskie komora posiadała również system zatapiania i zraszania. W czasie wojny na pokład przyjmowano dodatkowo 10 bomb 100 kg, które rozmieszczano bezpośrednio na zrzutniach oraz 20 bomb 50 kg, dla których na pokładzie w rejonie miotaczy ustawiono 2 stelaże – odpowiednio na 8 i 12 szt. Do załadunku bomb głębinowych i holowanych min pop służył dźwig o udźwigu 200 kg, zamontowany

w rejonie wręgi nr 120 z wychylem na prawą burtę. W roku 1939 został on zastąpiony przez bardziej nowoczesny dźwиг systemu „Sabien”, zamontowany bezpośrednio na rufie.

Sprężone powietrze do miotaczy bomb głębinowych wytwarzał parowy kompresor, umieszczony w przedziale mechanicznych pomocniczych przed dziobową kotłownią. Przewód powietrzny prowadził z przedziału w kierunku rufy

Zaś w komorze bomb głębinowych znajdowały się 4 butle o pojemności po 305 l, z których sprężone powietrze trafiało bezpośrednio do miotaczy.

Środki wykrywania okrętów podwodnych obejmowały 2 hydrofony (tak zwane „słuchawki S”) pochodzące z okresu I wojny światowej, holowany hydrofon oraz stację hydroakustyczną firmy „Galileo” z wysuwaną anteną, która mieściła się w specjalnym przedziale w części dziobowej (wręgi nr 15-19). Latem 1935 r. *Albatros* został wyposażony w pierwszy eksperymentalny włoski hydrolokator, nazywany „Peritero”. Został on opracowany na bazie echosondy Langevina, wyposażony w antenę² podkadłubową, która wysuwała się na około 60 cm i posiadała zasięg do 2000 m. W roku 1939 w trakcie kapitalnego remontu urządzenie zostało zastąpione przez pierwszy seryjny hydrolokator P600 firmy „Safar”.

Do stawiania zasłon dymnych okręt wyposażono w generator dymu opalany ropą naftową, którego wyloty znajdowały się na rufie między drugą parą miotaczy bomb głębinowych a zrzutnią.

Albatros krótko po wcieleniu do służby w rejonie Palermo.

Siłownia

Napęd główny *Albatrosa* stanowiły wykonane w zakładach „C.N.R.” w Genui 2 zespoły turbin parowych systemu Belluzzo, każdy o mocy 2150 KM, rozmieszczone we wspólnym przedziale maszynowni (wręgi nr 76-90). Każdy zespół turbin obejmował turbinę wysokiego ciśnienia, turbinę niskiego ciśnienia z wbudowanym stopniem biegu wstecznego oraz dwustopniową przekładnię zębatą. Wszystkie turbiny typu akcyjnego. Do turbin wysokiego ciśnienia para była podawana przez 5 grup dysz, a do turbin niskiego ciśnienia – przez 40 grup, a do turbin biegu wstecznego – przez 16.

Każda zespół turbin dysponował własnym skraplaczem o powierzchni ochładzania 135 m². Każdy skraplacz był wyposażony w turbinowe pompy cyrkulacyjną oraz kondensatu. Woda ze skraplaczy była tłoczona przez znajdujące się w koferdach odpowiedniej burty podgrzewacze naftowe o pojemności po 2,15 m³.

Parę produkowały 2 kotły systemu Yarrowsa z podgrzewaczami pary. Kotły były ustawione „plecami do siebie” w izolowanych pomieszczeniach, rozdzielonych grodzią wodoszczelną. Przewody odprowadzały spaliny do jednego komina. Normalne ciśnienie pary – 21 atm.

Woda do kotłów była podawana przez podgrzewacz główną pompę zasilającą podwójnego działania „Weir-Simplex”, o wydajności 33 t/godz., znajdującą się w przedziale maszynowni oraz 2 pomocnicze pompy centrobieżne o wydajności po 15 t/godz., znajdujące w każdym przedziale ko-

tłowni. Do podawania paliwa (również przez podgrzewacz) służyły 2 pompy paliwowe – po jednej na każdy kocioł, a do jego rozpylania każdy kocioł wyposażono w 3 wtryskiwacze systemu „Meiani”.

Normalny zapas paliwa wynosił 72 t i był rozmieszczony w 8 zbiornikach, z których 4 były zgrupowane w części dziobowej, a pozostałe 4 na rufie, poniżej pomieszczeń oficerskich.

Ruch okrętu zapewniały 2 śruby napędowe trójskrzydłowe o średnicy 2 m, wykonane ze stopu brązowo-manganowego.

Czas przygotowania siłowni do ruchu przy całkowicie wygaszonych kotłach wynosił normalnie 2 godz. 30 minut, a awaryjnie – 1 godz. 15 minut.

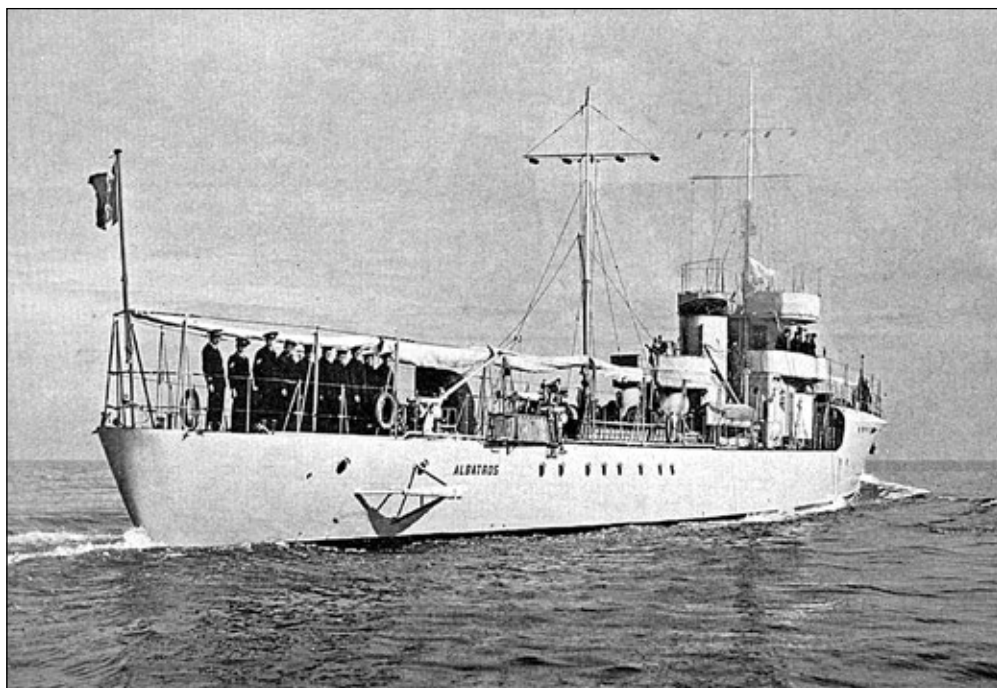
Oficjalne próby *Albatrosa* zostały przeprowadzone 22 września 1934 r. w pobliżu Palermo. Ich rezultaty okazały się całkiem obiecujące: w czasie 4 godzinnego ruchu przy wyporności 363,5 t okręt osiągnął prędkość 25,8 węzła oraz moc 4600 KM przy 379 obrotach na minutę.

Wposażenie pomocnicze

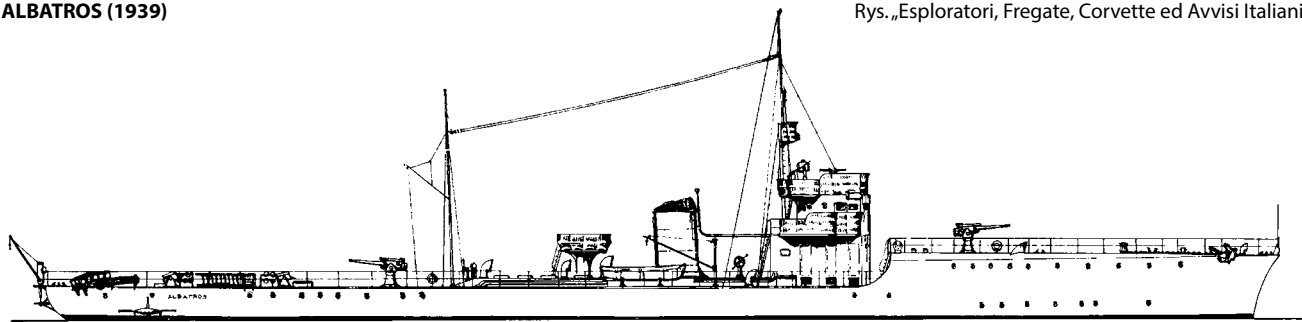
Albatros był wyposażony w pojedynczy półzrównoważony ster o powierzchni skrzydła 4,2 m², nieco większy od stosowanych zwykle na jednostkach tej wielkości, co zapewniało jednak dobrą manewrowość i łatwość w sterowaniu. Zastosowano przy tym elektrohydrauliczny serwomechanizm maszyny sterowej systemu Brown. Maksymalny kąt wychylenia steru – 40°.

Na okręcie znajdowały się 3 stanowiska sterowania: główne na mostku, pomocnicze pod grotmasztem oraz zapasowe w przedziale maszyny sterowniczej. Awaryjne sterowanie ręczne można było realizować z przedziału maszyny sterowniczej za pośrednictwem systemu talii, podwieszanych bezpośrednio do steru. Główne i pomocnicze stanowisko sterownicze było wyposażone w kompasy magnetyczne dla torpedowców wz. 1915. Na pokładzie jednostki znajdował się również żyrokompas systemu Sperry, umieszczony w przedziale mechanizmów pomocniczych. Repetytory żyrokompasu umieszczono na

2. J. Green i A. Massignani podają, że urządzenie nie było zalecane do użycia w czasie wojny domowej w Hiszpanii. Niezrozumiałe skąd autorzy otrzymali takie informacje, bowiem *Albatros* nigdy nie operował u wybrzeży Hiszpanii



Fot. G. Parodi



mostku oraz pomocniczym stanowisku sterowania. Krótko przed wybuchem wojny zamontowano trzeci repetytor na stanowisku urządzeń hydroakustycznych.

Pokładowa sieć elektryczna prądu stałego o napięciu 110 V była zasilana przez 2 diesel-generatory, każdy o mocy 18 kW. Przedział generatorów elektrycznych i mechanizmów pomocniczych znajdował się przed dziobową kotłownią Nr 1. Tam również znajdowała się również główna tablica rozdzielcza. Na okręcie znajdowały się 2 podstawowe sieci elektryczne: siłowa i oświetleniowa. Poza tym, działała odrębna sieć dzwonków sygnalizacyjnych i oświetlenia awaryjnego, zasilana z baterii akumulatorowej: po 20 ogniw standardowego typu marynarki wojennej lub systemu „Salai” w każdej sieci (napięcie 24 V, natężenie prądu 40 A).

Urządzenia kotwiczne obejmowały 2 kotwice systemu Halla o wadze po około 400 kg każda. Pierwotnie kotwice podnoszono do kluz, jednak ich konstrukcja okazała się nieudana, w związku z czym w czerwcu 1939 r. zostały one zastąpione przez lekkie półkluzzy, których konstrukcja została zapożyczona od rozwiązań stosowanych na ciężkich krążownikach typu *Zara*. Zapasowa kotwica Halla o wadze 150 kg była mocowana na pokładzie. Jedyna winda kotwiczna znajdowała się na pokładzie dziobowym, a jej parowa maszyna napędowa – w kubryku załogi. Na pokładzie rufowym znajdowała się dwubębnowa parowa winda holownicza. Po bokach komina znajdowały się 2 żurawiki o udźwigu po 750 kg, przeznaczone do opuszczania i podnoszenia pokładowych środków pływających.

Główny rurociąg odwadniający znajdował się na prawej burcie poniżej pokładu platformy i posiadał odgałęzienia do każdego przedziału, podczas, gdy rurociąg pożarowy przebiegał bezpośrednio pod górnym pokładem. Pracę obu systemów zabezpieczały 2, znajdujące się w przedziale maszynowym, pompy turbinowe o wydajności 24 t/godz. oraz ręczna pompa Dowtona, umieszczona na ścianie przedziału kotłowni między dziobową nadbudówką a kominem. W razie potrzeby do sieci odwadniającej lub

pożarowej mogły być podłączone 2 pompy podgrzewaczy pary. W okresie bezpośrednio po zakończeniu budowy w pomieszczeniu generatorów elektrycznych została zamontowana uzupełniająca elektryczna pompa systemu Marellego, podłączona do rurociągu pożarowego.

Dla dostarczania wody pitnej służył wyparownik typu poziomowego o wydajności 6 t/dobę oraz 1 destylarka, o wydajności do 2 t wody pitnej na dobę. Oba urządzenia znajdowały się przedziale maszynowni. 18 kwietnia 1941 r. w czasie remontu w Messynie zostały one zastąpione przez 1 wyparownik-destylator. Zapas wody słodkiej obejmował 2,3 t wody pitnej, 8,7 t wody do mycia i 12 t rezerwowej wody do kotłów. Ta ostatnia była przechowywana w 3 zbiornikach w części dziobowej okrętu. Poza tym, 12,8 t wody ciągle znajdowało się w agregatach układu napędowego (kotły, skraplacze, rurociągi).

Z uwagi na fakt, że wszystkie przedziały jednostki były izolowane, do wentylacji każdego z nich stosowano odrębne urządzenia. Obie artyleryjskie komory amunicyjne wyposażono w elektryczne wentylatory o wydajności do 20 m³/min. Wymuszony ciąg w kotłach zapewniał turbowentylator „Tosi” (po 2 dla każdej kotłowni) o wydajności 250 m³/min. Maszynownia oraz przedział generatorów i urządzeń pomocniczych wyposażono w centro bieżne wentylatory elektryczne Marelli o wydajności po 100 m³/min. Po zamontowaniu stacji hydroakustycznej jej pomieszczenie otrzymało 2 elektryczne wentylatory (wyciągi) „Berthè”.

Główna radiostacja znajdowała się na dolnej kondygnacji nadbudówki (poniżej mostka). Nadajnik pracujący na falach średnich i krótkich miał moc 0,5 kW, co zabezpieczało promień działania do 688 Mm na falach średnich i 1089 Mm na falach krótkich. Na bliskich dystansach stosowano radionadajniki typu RM-4.

Do obserwacji nocą i sygnalizacji świetlnej służył reflektor o średnicy lustra 600 mm „Filotecnica Salmoiraghi” z 50-amprową lampą łukową, umieszczony na mostku.

Przebieg służby

W dniu 10 listopada 1934 r. w Palermo uroczystie podniesiono banderę na *Albatrosie*. Początkowo okręt kontynuował bazowanie w tym porcie, przeprowadzając szkolenie bojowe. Po zakończeniu początkowego etapu szkolenia jednostkę przebazowano do Messyny, gdzie weszła w skład sił morskich dowództwa Sycylii.

W roku 1935 *Albatros* został przekazany do okręgu morskiego Górnego Morza Tyrreńskiego i przebazowany do La Spezii, jednak w końcu roku powrócił na wody sycylijskie. W Messynie został włączony w skład 1 Dywizjonu Torpedowców, co w żadnym stopniu nie sposób uznać za mądre rozwiązanie, bowiem jednostka nie miała nic wspólnego z torpedowcami typu *Spica*. Sytuacja taka trwała przez kilka miesięcy, aż w końcu 1936 r. *Albatros* został znów bezpośrednio podporządkowany dowódcy okręgu morskiego Górnego Morza Tyrreńskiego w charakterze jednostki doświadczalnej. Po przybyciu do Spezia został przydzielony do grupy okrętów podwodnych i przez kolejne 3 lata wykorzystywany głównie do celów eksperymentalnych: sprawdzania różnego rodzaju wyposażenia oraz opracowywania taktyki walki z zagrożeniem podwodnym. W roku 1939 w miejscowym arsenale jednostka przeszła remont kapitalny.

Po wybuchu II wojny światowej *Albatros* pozostawał nadal w La Spezii, przydzielony do grupy okrętów podwodnych, jednak formalnie był podporządkowany morskiemu dowództwu Sycylii. Dopiero wiosną 1940 r., gdy przystąpienie Włoch do wojny stało się już nieuniknione, jednostkę po raz kolejny przebazowano do Messyny – nastąpiła wówczas pora by przedwojenne eksperymenty sprawdzić w praktyce. W związku z tym wybór miejsca bazowania był nader udany – z Messyny okręt mógł w takim samym czasie osiągnąć dowolny rejon, gdzie wymagana była obecność specjalistycznej jednostki do zwalczania okrętów podwodnych. Zarówno na Morzu Tyrreńskim, Jońskim czy Cieśninie Tunezyjskiej.

Kariera bojowa *Albatrosa* była krótka, choć intensywna. W czasie 15 miesięcznej

go udziału w II wojnie światowej uczestniczył w 57 patrolach bojowych (wszystkie na wodach na wschód od Sycylii i na Morzu Jońskim). Głównymi zadaniami jednostki było: poszukiwanie okrętów podwodnych w Cieśninie Messyńskiej, pełnienie służby dozorowej, eskortowanie okrętów i transportowców, ratowanie załóg zatopionych statków, wsparcie kutrów zop. operujących na szlakach konwojów północno-afrykańskich.

Bardzo szybko *Albatros* otrzymał pierwszą szansę na wyróżnienie się. 22 czerwca 1940 r. okręty 3 Dywizjonu (ciężkie krążowniki *Pola*, *Trento* i *Bolzano*) zostały zaatakowane przez nieprzyjacielski okręt podwodny u wyjścia z Cieśniny Messyńskiej. Odpalone torpedy nie osiągnęły celów. Przybyła na miejsce jednostka do zwalczania okrętów podwodnych szybko nawiązała kontakt akustyczny z przeciwnikiem i rzuciła 20 bomb głębinowych. Po ataku bombowym utracono kontakt, a na powierzchni pojawiły się spore plamy oleju, co uznano za dowód zniszczenia okrętu podwodnego. Kogo faktycznie tropiła jednostka do zwalczania podwodnego zagrożenia, nie sposób praktycznie powiedzieć. Zgodnie z dokumentami strony brytyjskiej, okręty podwodne nie operowały we wskazanym akwenie. Co więcej, w okresie między 20 czerwca a 4 lipca 1940 r. na Morzu Śródziemnym nie przeprowadzono żadnego ataku torpedowego!

Niecały miesiąc później, 16 lipca *Albatros* eskortował zbiornikowiec *Dora C* z Messyny do Augusty. W rejonie przylądka Santa Croce eskortowany statek został zaatakowany przez okręt podwodny. Zauważono ślady 2 torped, które zdołano

ominąć, a następnie również samą jednostkę podwodną w położeniu nawodnym. Włoscy artylerzyści oddali kilka salw i twierdzili, że spowodowali uszkodzenia okrętu podwodnego, który jednak zdołał się zanurzyć, a miejsce zanurzenia obrzucono bombami głębinowymi. W ten rejon pośpieszyły kutry torpedowe *MAS-514* i *MAS-575*. Wkrótce Włosi zauważyli na powierzchni plamy paliwa oraz wyrzucone odłamki. Na dzień dzisiejszy uważa się to za dowód zatopienia brytyjskiego okrętu podwodnego *Phoenix* (N96)³.

Ostatni rejs bojowy jednostki rozpoczął się 27 września 1941 r., gdy o godz. 06:30 *Albatros* wyszedł z Messyny by spotkać się z *U 371* – pierwszym niemieckim okrętem podwodnym na Morzu Śródziemnym, a następnie eskortować go do bazy. Po przybyciu na miejsce spotkania, jednostka zmniejszyła prędkość i zaczęła krążyć, co wykorzystał d-ca znajdującego się w pobliżu brytyjskiego okrętu podwodnego *Upright* (N89) lt. (pol. kpt.) Wraith i wystrzelił w kierunku *Albatrosa* 2 torpedy (przy tym brytyjski d-ca określił cel jako „trzykominiowy torpedowiec typu *Generale*”!).

O godz. 09:30 włoską jednostkę dosięgła jedna z torped. Wybuch dosłownie rozzerwał kadłub na dwie części, dziobowa zatonała momentalnie, a rufowa – po kilku minutach. Przybyły na miejsce *U 371* podjął z morza 42 ocalałych członków załogi. Tym samym pierwsza włoska specjalistyczna jednostka do zwalczania okrętów podwodnych zginęła od broni do której zwalczania powstała. Ot ironia losu...

Oficjalnie *Albatros* został skreślony ze stanu włoskiej marynarki wojennej dekre-

tem Tymczasowej głowy państwa z dnia 18 października 1946 r.

Ogólna ocena projektu

Przez całą swoją karierę *Albatros* pozostawał okrętem eksperymentalnym, unikalnym we włoskiej floty.

Wszedł do służby w okresie, gdy Włosi nie dysponowali efektywnymi środkami wykrywania okrętów podwodnych. Zamontowane na pokładzie pneumatyczne miotacze bomb głębinowych, wyglądały teoretycznie na obiecujący model broni, jednak w działaniu okazały się małoefektywne z powodu niewielkiego zasięgu strzału. Wystarczy powiedzieć, że w czasie II wojny światowej przy ich pomocy nie zdołano zatopić żadnego okrętu podwodnego. Poza tym, podstawową część zapasu na pokładzie *Albatrosa* stanowiły bomby głębinowe o wadze 50 kg, zbyt słabe do niszczenia współczesnych okrętów podwodnych.

Niska sylwetka, zdaniem włoskich specjalistów była praktycznie idealna, bowiem czyniła jednostkę mało widoczną, zwłaszcza w porze nocnej. Jednak kształt kadłuba i wybrana siłownia okazały się niezbyt przydatną dla jednostki przeznaczonej do zwalczania okrętów podwodnych. Ostre kształty rufowej części kadłuba, powodowały trudności ze sterowaniem przy sztormowej pogodzie. Turbinowa siłownia zajmowała sporo miejsca w kadłubie, a stopień jej skomplikowania uniemożliwiał praktycznie masową produkcję w przy-

3. Wg uboat-net, <http://uboat.net/allies/warships/ship/3402.html> spawcą zatopienia *Phoenixa* był jednak *Albatros*. (przyp. red.)

Brytyjski okręt podwodny *Unruly*, identycznie wyglądał *Upright*, który zatopił *Albatrosa*.

Fot. zbioru Leo van Genderena



padku budowy kolejnych jednostek tego typu. Znacznie przydatniejszy dla ścigacza okrętów podwodnych był napęd wysokoprężny, redukujący praktycznie do zera czas przygotowania do ruchu i pozwalający szybko przechodzić w stan pogotowia, a następnie równie szybko nabierać prędkości. Siłownia dieslowa zapewniała większy zasięg, a jednym z głównych mankamentów *Albatrosa* był właśnie niewielki zasięg działania, który nie pozwalał przykładowo na pełne eskortowanie północno-afrykańskich konwojów.

Ciekawy, choć na pewno nie oczywisty wywód przedstawił włoski historyk F. Bargoni. Uznał on mianowicie, że *Albatros* wyprzedził swój czas, co spowodowało, że nie został w należyty sposób rozwijany. Parametry eksploatacyjne zamontowanego na jego pokładzie pierwszego modelu stacji hydroakustycznej włoskiej produkcji, powodowały jedynie rozczarowanie, w związku z czym dalsze prace nad wyspecjalizowaną jednostką do zwalczania okrętów podwodnych zostały przesunięte w czasie. Dopiero bolesne doświadczenia pierwszych lat wojny potwierdziło ich niezbędność, a od roku 1942 włoska flota zaczęła otrzymywać wspaniałe korwety typu *Gabbiano*. ●

| Podstawowe dane taktyczno-techniczne | |
|--------------------------------------|--|
| Wyporność: | |
| Standardowa | 415,5 t |
| Normalna | 470 t |
| Pełna | 499,5 t |
| Wymiary: | |
| Długość między pionami | 65 m |
| Długość maks. | 70,5 m |
| Szerokość maks. | 6,9 m |
| Zanurzenie średnie | 1,82 m |
| Zanurzenie maks. | 2,25 m |
| Siłownia: | 2 kotły parowe „Yarrow”, 2 zespoły turbin parowych „Belluzzo”, 2 śruby napędowe |
| Moc: | 4300 KM |
| Prędkość: | 24,5 węzła |
| Zapas paliwa: | 72 t paliwa płynnego |
| Zasięg: | 1422 Mm (14 w.) lub 1279 Mm (18 w.) lub 621 Mm (23 w.) |
| Uzbrojenie: | 2xl – 100 mm L/47 (od 1937 – 2xl – 102 mm L/35) 2xll i 2xl (od 1937 – 2xl) wkm 13,2 mm 4 pneumatyczne miotacze bg, 2 zrzutnie bg 20 100 kg i 76 50 kg bomb głębinowych, 2 holowane miny zop 1917/30T |
| Załoga: | 3 oficerów, 49 podoficerów i marynarzy |

Bibliografia

Bargoni F. *Esploratori, Fregate, Corvette Ed Avvisi Italiani 1861-1968*, Roma 1969.

Fracaroli A. *Italian Warships of World War II*, London 1974.

Freivogel Z., *Włoskie korwety typu Gabbiano*, „Okręty Wojenne”, Nr 65 (3/2004)

Green J., Massignani A., *The Naval War In the Mediterranean 1940-1943*, London 1998.

Rohwer J. Hümmlchen G. *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, Annapolis 1992.

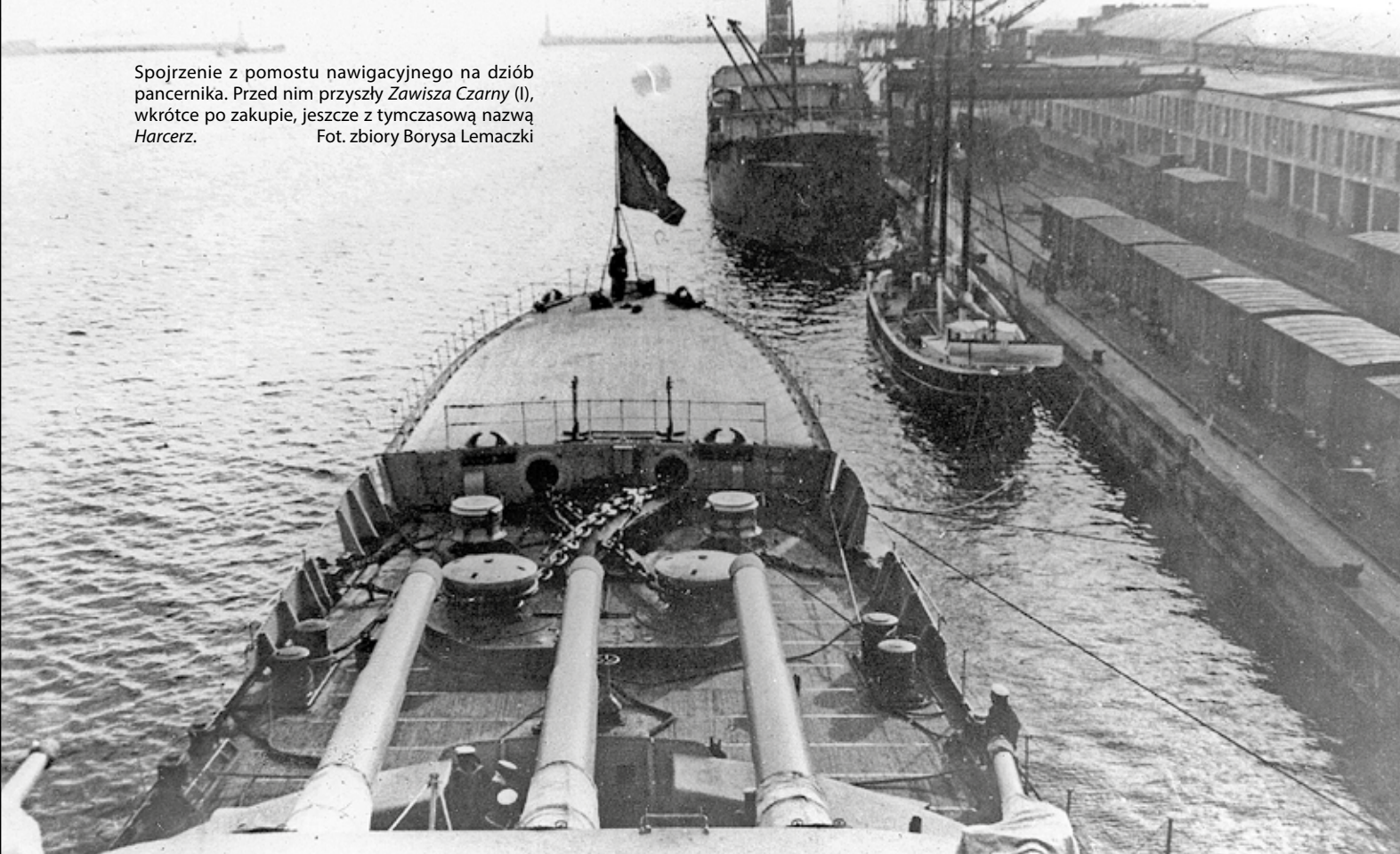
Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S. Sobański

FOTOCIEKAWOSTKA



Wycieczka szkolna jednej z japońskich szkół na pokładzie pancernika *Haruna*, przełom lat 20. i 30. ubiegłego wieku.
Fot. zbiory Hiroshi Takagiego

Spojrzenie z pomostu nawigacyjnego na dziób pancernika. Przed nim przyszedł *Zawisza Czarna* (I), wkrótce po zakupie, jeszcze z tymczasową nazwą *Harczerz*.
Fot. zbiory Borysa Lemaczki

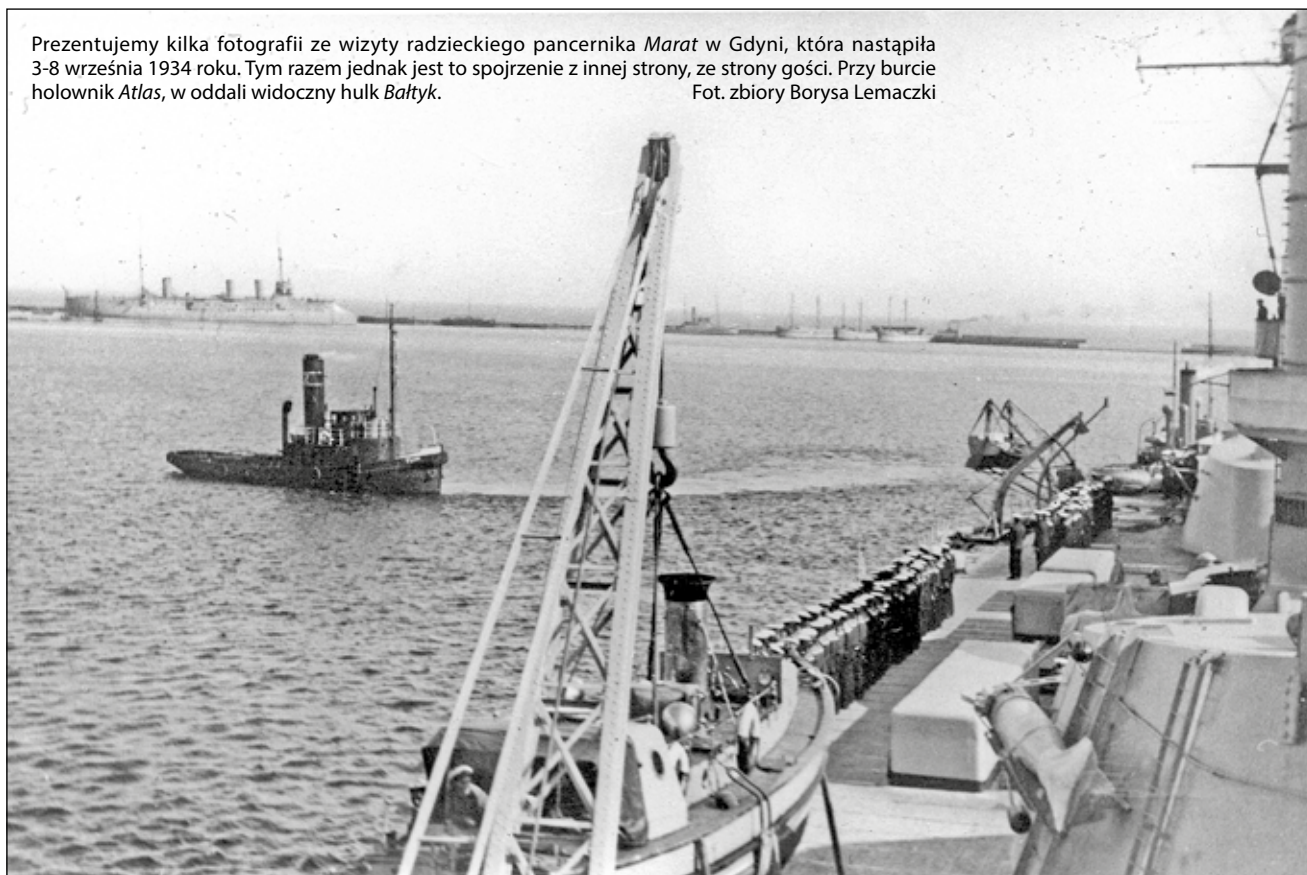


Wizyta pancernika „Marat” w Gdyni

Identyfikacji jednostek dokonał i podpisy opracował Oskar Myszor

Prezentujemy kilka fotografii ze wizyty radzieckiego pancernika *Marat* w Gdyni, która nastąpiła 3-8 września 1934 roku. Tym razem jednak jest to spojrzenie z innej strony, ze strony gości. Przy burcie holownik *Atlas*, w oddali widoczny hulk *Bałtyk*.

Fot. zbiory Borysa Lemaczki





Widok z rufy pancernika na gdyński kapitanat. Na pierwszym planie widoczna *Samarytanka*, po prawej niezidentyfikowany holownik, a z lewej jedna z motorówek Straży Granicznej typu „Kaszub”.
Fot. zbiory Borysa Lemaczki

Jeszcze jedno ujęcie z rufy, tym razem dobrze widoczny Dworzec Morski.

Fot. zbiory Borysa Lemaczki





Dowódca radzieckiej Floty Bałtyckiej adm. Lew Galler w towarzystwie kadm. Józefa Unruga.

Fot. zbiory Borysa Lemaczki

Niszczyciele *Burza* i *Wicher* odprowadzają pancernik do granicy wód terytorialnych.

Fot. zbiory Borysa Lemaczki





część II

Émile Bertin: szybki krążownik minowy

Służba 1935-1939

W czasie, gdy Émile Bertin został ukończony, funkcja stawiania min do której został pierwotnie zaprojektowany, straciła na znaczeniu. Włochy pod wpływem ekspansjonistycznej imperialnej polityki Benito Mussoliniego, stały się głównym zagrożeniem status quo w Afryce Północnej, co zmusiło francuską marynarkę wojenną do podjęcia odpowiednich kroków zaradczych. W związku z tym Émile Bertin miał wejść początkowo, wraz z *La Galissonniere* i *Jean de Vienne* w skład nowoutworzonego Dywizjonu Krążowników 1^e Escadre de la Méditerranée.

W rzeczywistości jednak okręt został w maju 1935 r. tymczasowo przydzielony do 2 Escadre w Brescie jako flagowiec contre-torpilleurs (niszczycieli). Sprawdził się w tej roli, którą kontynuował do drugiej połowy 1938 r. Grupa niszczycieli (w sierpniu 1936 nazwana 2^e Escadre Légère) składała się początkowo z:

| | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 4 ^e Division Légère | 6 ^e Division Légère |
| <i>Milan</i> | <i>Bison</i> |
| <i>Epervier</i> | <i>Lion</i> |
| <i>Valmy</i> | <i>Vauban</i> |

W końcu 1935 r. flotę zaczęły zasilać jednostki typu *Le Fantastique*, co spowodowało zmianę składu groupe des contre-torpilleurs na poniższą:

| | |
|--|--------------------------------|
| 10 ^e Division Légère | 8 ^e Division Légère |
| (następnie 10 ^e DCT) ¹ | (następnie 8 ^e DCT) |
| <i>Le Fantastique</i> | <i>L'Indomptable</i> |
| <i>L'Audacieux</i> | <i>Le Triomphant</i> |
| <i>Le Terrible</i> | <i>Le Malin</i> |

O przedłużeniu pełnienia przez Émile Bertin funkcji flagowca contre-torpilleurs Eskadry Atlantyckiej zdecydował wadm. Darlan, późniejjszy d-ca 2^e Escadre, który instruował, że rolę krą-

żownika jej włączenie się do szyku operacyjnego grupy (kwiecień 1936). Później również postanowił, że flagowy krążownik musi być brany pod uwagę przy uwzględnianiu potencjału ofensywnego składającego się z 3 jednostek dywizjonu contre-torpilleurs, a sam okręt powinien aktywnie uczestniczyć w akcjach nawodnych.

Po remoncie w Brescie jesienią 1938 r. Émile Bertin pełnił służbę w podobnym charakterze w Eskadrze Śródziemnomorskiej. Ta ostatnia została rozwiązana 1 lipca 1939 r. i zastąpiona przez trzy eskadry. Odtąd Émile Bertin dołączył do 4^e Escadre bazującej w Bizercie, która oznaczona jako Forces Légères d'attaque de la Méditerranée (pol. Lekkie siły uderzeniowe Morza Śródziemnego) miała działać przeciwko nieprzyjacielskiej komunikacji między Sycylią a Trypolitanią. Obok 3 Dywizjonu Krążowników (*Marseillaise*, *Jean de Vienne* i *La Galissonniere*), w skład tych sił wchodziły 3 dywizjony, kierowane przez Émile Bertin:

| | | |
|--------------------|--------------------|---------------------------------|
| 3 ^e DCT | 1 ^e DCT | 11 ^e DCT (formowany) |
| <i>Guepard</i> | <i>Vauban</i> | <i>Milan</i> |
| <i>Verdun</i> | <i>Lion</i> | <i>Epervier</i> |
| <i>Valmy</i> | <i>Aigle</i> | <i>Bison</i> |

Służba 1939-1940

Gdy Włochy zwlekały z przystąpieniem do wojny po stronie hitlerowskich Niemiec Émile Bertin został skierowany do innych zadań. W styczniu 1940 r. jednostka zastąpiła 10 000 t krążownik *Foch* w „Force X”, operujących na północno zachodnim wybrzeżu Afryki w oparciu o bazę w Dakarze, a następnie współpracując z ciężkimi krążownikami *Colbert* i *Duquesne* sformował „Force Y”, których zadaniem było ochrona alianckich linii komunikacyj-

1. DCT – Division de contre-torpilleurs.

nych wzdłuż Afryki Zachodniej we współpracy z brytyjskimi jednostkami bazującymi we Freetown.

W połowie lutego *Émile Bertin* został przerzucony do Brestu, gdzie miał objąć funkcję flagowca nowo tworzonego „Force Z”, dowodzonego przez kadm. Derrien. Siły te przygotowywano do alianckiej interwencji w Norwegii by udzielić materialnego wsparcia Finlandii w jej wojnie ze Związkiem Radzieckim. Z uwagi na fakt, że fiński opór został ostatecznie złamany w marcu „Force Z” rozwiązano, a *Émile Bertin* został znów skierowany na Morze Śródziemne, osiągając Oran 28 marca.

Zespół „Force Z” odtworzono po ponad tygodniu, znów w celu wsparcia inwazji w Norwegii, tym razem by przerwać dostawy szwedzkiej rudy żelaza do Niemiec. Po powrocie do Brestu *Émile Bertin* przeszedł natychmiast do Scapa Flow, gdzie dołączył do niszczycieli *Tartu*, *Chevalier Paul* i *Maillé Brézé* z 5^o DCT.

W czasie eskortowania pierwszego konwoju z francuskimi oddziałami do Namsos, *Émile Bertin* został zaatakowany przez pojedynczy niemiecki bombowiec Ju-88, który zrzucił 2 bomby 500 kg. Pierwsza spadła w odległości 10 m od rufy na prawej burty, a jej odłamki spowodowały drobne uszkodzenia, natomiast druga trafiła prawą burtę za stanowiskiem wkm-u kal. 13,2 mm na rufowej pokładowce. Bomba przeszła przez kadłub, opuszczając go szczęśliwie bez eksplozji na lewej burcie poniżej linii wodnej. W tym przypadku słabe opancerzenie uratowało *Émile Bertin* przed poważniejszymi uszkodzeniami, bowiem cienki pancerz uniemożliwił zadziałanie zapalnika. Tym niemniej jednak otwór w kadłubie poniżej linii wodnej spowodował, że okręt wymagał przeprowadzenia naprawy. *Émile Bertin* powrócił do Brestu

26 kwietnia, kadm. Derrien przeniósł swą banderę na *Montcalmie*, który został wysłany z Brestu w charakterze zastępstwa.

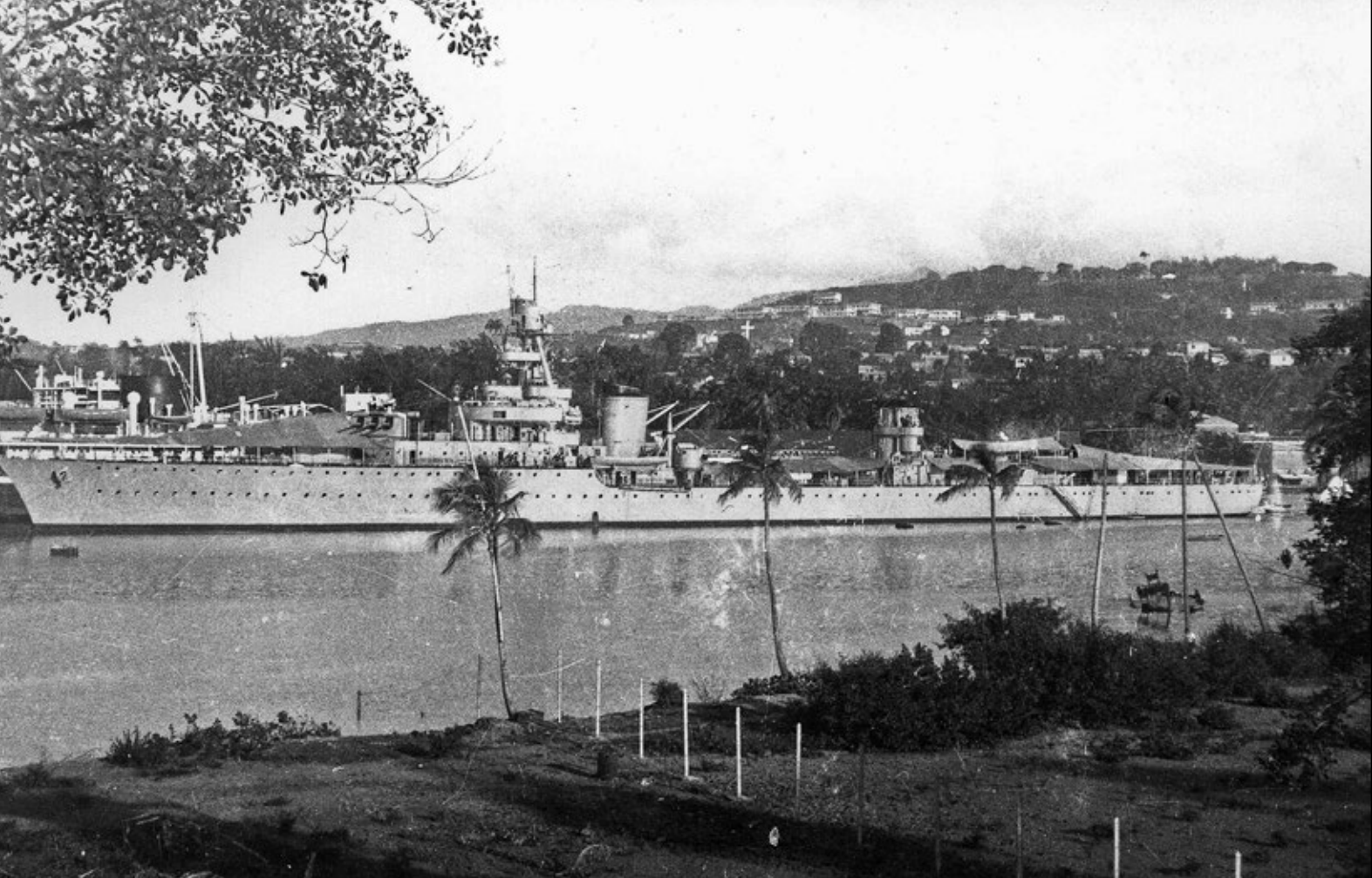
Po dokonaniu napraw *Émile Bertin* wykonał 2 misje transportując rezerwy francuskiego złota do Halifaxu na Nowej Szkocji. Druga z operacji, została przerwana, gdy stało się jasne, że francuska klęska militarna na Zachodnim Froncie jest nieunikniona. Okręt skierowano z Halifaxu do Fort-de-France na Martynice we Francuskich Indiach Zachodnich. Brytyjczycy byli przeciwni tej akcji, sądząc, że okręt może powrócić do Brestu, gdzie wpadnie w ręce Niemców. Podjęli próbę śledzenia krążownika, wykorzystując do tego celu ciężki krążownik *Devonshire*, jednak nocą *Émile Bertin* zdołał oderwać się od przeciwnika i samodzielnie wszedł do portu Fort-de-France.

Następnego dnia weszło w życie zawieszenie broni, złoto wyładowano i okręt unieruchomiono. Jednostkę zacumowano, z działami wieży II skierowanymi na wejście do portu i tak pozostawiała przez następne 3 lata. Choć na krążowniku pozostawiono pełną obsadę, możliwe były jedynie krótkie szkoleniowe wyjścia w morze, z uwagi na skuteczną blokadę U.S. Navy, która sądziła, że okręt nie dysponuje wystarczającą ilością paliwa by podjąć podróż powrotną do Europy czy Afryki Północnej.

Negocjacje prowadzone przez lokalne władze z Amerykanami doprowadziły do zawarcia porozumienia z 15 maja 1942 r., zgodnie z którym oba francuskie krążowniki znajdujące się w Indiach Zachodnich miały zostać unieruchomione przez zdemontowanie części ich układu napędowego (zawory motylkowe i regulatory na *Jeanne d'Arc*, a wałki zębate w przekładni na *Émile Bertin*), które odesłano do Casablanki. Gdy stosunki między USA a rządem Vi-

Émile Bertin eskortuje konwój do Norwegii w kwietniu 1940 roku. Okręt był flagowcem francuskich sił morskich w Norwegii, pod dowództwem kadm. Derriena, aż do momentu uszkodzenia przez bomby, po czym został zastąpiony przez *Montcalma* z 4 Dywizjonu Krążowników. Fot. ECPAD





Émile Bertin we Francuskich Indiach Zachodnich. Jednostka pozostawała tam przez 3 lata po zawarciu zawieszenia broni (Armistice), po czym została poddana modernizacji w Stanach Zjednoczonych.
Fot. Pradignac & Leo, dzięki uprzejmości autora

chy uległy gwałtownemu pogorszeniu w związku z alianckim lądowaniem w Afryce Północnej w listopadzie 1942, dowódca krążownika otrzymał rozkaz przeprowadzenia sabotażu na pokładzie okrętu, jednak nie wykonał instrukcji z powodu „praktycznych trudności”, aż do chwili jej anulowania w lipcu 1943 r.

25 sierpnia 1943 r., w następstwie zmiany sytuacji politycznej *Émile Bertin* odszedł ostatecznie do Philadelphia Navy Yard, gdzie jednostkę całkowicie przebudowano, przygotowując do udziału w ostatecznej fazie wojny po stronie Aliantów.

Przebudowa w USA

Po zamontowaniu części siłowni, przechowywanych w Casablanca, *Émile Bertin* 30 sierpnia osiągnął Filadelfię.

Tam z pokładu zdemontowano:

- katapultę, hangar i dźwig do podnoszenia wodnosamolotów,
- lekkie działa plot. kal. 37 mm, wkm-y kal. 13,2 mm Hotchkiss wraz z ich dalmierzami,
- jeden z 2 reflektorów o średnicy lustra 120 cm oraz reflektor o średnicy lustra 75 cm,
- system kierowania ogniem dział kal. 90 mm,
- urządzenie do kierowania ogniem wyrzutni torpedowych,
- ważącą 4900 kg kotwicę pomocniczą (rufa) i 2 kotwice zawożne,
- pokładowy sprzęt pływający wraz niezbędnymi do jego obsługi żurawikami.

Na ich miejsce stocznia wyposażała okręt w nowe uzbrojenie plot., wraz z radarami obserwacji powietrznej i nawodnej oraz nowoczesny sprzęt łączności. Najważniejsze modyfikacje zaprezentowano poniżej.

Działo głównego kalibru

Nowa amunicja do dział kal. 152 mm została wyprodukowana w Stanach Zjednoczonych. Powstały 2 typy pocisków: OPf Mle

1943 (przeciwpancerny) do zwalczania okrętów oraz OEA Mle 1943 (burzący) do wsparcia ogniowego działań lądowych. Donośność pocisku OPf Mle 1943 wynosiła 25 000 m przy prędkości początkowej 900 m/s. Zmodyfikowano stanowiska dział we wieżach artyleryjskich, dzięki czemu można w nich było przechowywać odpowiednio 102 (wieża I), 100 (wieża II) oraz 78 (wieża III) pociski gotowe do natychmiastowego użycia. Łączny zapas amunicji na pokładzie zwiększono do 1575 pocisków, zapas normalny wynosił zaś 750 pocisków OPf i 750 OEA.

Środkowe działo z wieży II zostało zdemontowane i skierowane do przeprowadzenia prób przez amerykańskiego producenta amunicji. W następstwie przeprowadzonych na lądzie prób, lufa została mocno zużyta, jednak Amerykanie nie potrafili przeprowadzić wymiany jej koszulek i ostatecznie *Émile Bertin* musiał przystąpić do ostatniej wojennej kampanii bez jednego dział.

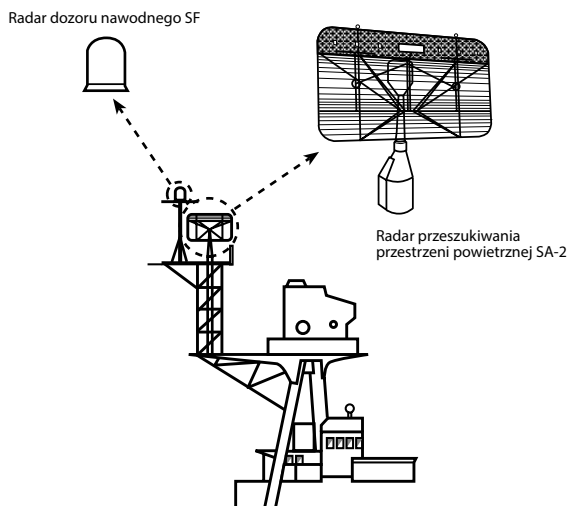
Działa przeciwlotnicze

Émile Bertin otrzymał 4 poczwórne zestawy dział plot. kal. 40 mm Boforsa Mk 2, które zainstalowano parami na skrzydłach górnego mostka oraz obok tylnego komina. Każdy z zestawów dysponował własnym sprzężonym urządzeniem kierowania ogniem Mk 51.

Zamontowano także 20 dział plot. kal. 20 mm Oerlikon Mk 4 na pojedynczych łożach, które rozmieszczono wokół nadbudówek oraz na górnym pokładzie. Cztery umieszczono bezpośrednio przed wieżą dowodzenia w miejsce, gdzie pierwotnie znajdowała się platforma kompasów. Nowy pomost nawigacyjny został zamontowany na wyższym poziomie, wokół trójnożnego masztu przedniego. 4 działa kal. 20 mm umieszczono na dachu pokładówki między kominami, a kolejne 4 na krawędzi rufowej nadbudówki. Z 8 dział na górnym pokładzie, 2 zamontowano obok wieży artyleryjskiej II, a pozostałe 6 na zakrzywionym nadburciu powyżej rufy.



Amerykańskie radary morskie zamontowane na *Émile Bertin*



Rys. ©John Jordan 2011

pasowymi na pobliskich stelażach. Zrzutnie bomb głębinowych umieszczono na pokładzie rurowym, bezpośrednio przed nadburciem dla dział plot. kal. 20 mm (patrz rysunek na str. 53).

Równocześnie okręt otrzymał także 4 miotacze bomb głębinowych Thornycroft, zainstalowane pod kątem 90° na pokładzie rurowym. W miotaczach stosowano standardowe bomby głębinowe Mk VII. Komplet dla każdego miotacza wynosił 4 sztuki, jedna na miotaczu i 3 na stelażu.

Elektronika

Amerykanie wyposażyli jednostkę jedynie w radary „małych okrętów”, odmówili jednak przekazania Francuzom radarów do kierowania ogniem, których technologię uznali za zbyt

„wrażliwą”. Anteny radarów dozoru powietrznego SA i nawodnego SF zamontowano na szczycie nowego masztu kratowniowego, który umieszczono za platformą głównego urządzenia kierowania ogniem (patrz rysunek) System identyfikacji „IFF” („swoi-obcy”) został zainstalowany by na pokładzie jednostki możliwa była szybkie ustalenie czy zbliżający się samolot jest „przyjacielski”.

System łączności został zmodyfikowany, dzięki czemu *Émile Bertin* prezentował ten sam standard, co inne alianckie okręty. Jednostka otrzymała TBS-5 (TBS – „Talk Between Ships” – pol. „rozmowa między okrętami”) pracujący na falach krótkich radiowy zestaw foniczny o zasięgu 50 Mm, co pozwalało na wykorzystanie krążownika jako elementu zespołu oraz na komunikację z brzegiem w przypadku operacji wspierania ogniem działań lądowych.

Pokładowe środki pływające

W miejsce pierwotnie szeroko rozbudowanych pokładowych środków pływających okręt wyposażono w 2 standardowe łodzie U.S. Navy o długości 26 stóp (7,9 m) na żurawikach obok pierwszego komina wraz ze sporą liczbą tratw ratunkowych typu Carley’a (patrz rysunek).

Pomieszczenia

Pokłady mieszkalne zostały przystosowane do standardu U.S. Navy. Na śródokręciu na miejscu dawnego hangaru lotniczego powstała nowa nadbudówka, która mieściła dodatkowe pomieszczenia załogowe i składy żywnościowe.

Malowanie

Émile Bertin otrzymał dwukolorowe standardowe malowanie U.S. Navy tego okresu, Measure 22. Kadłub był malowany w kolorze ciemno niebiesko szarym (Navy Blue 5-N) aż do poziomu pierwszego pokładu. powyżej kadłub i nadbudówki były jasno sz-

Émile Bertin w pobliżu Mers el-Kébir 8 marca 1944 roku. W tle amerykański niszczyciel typu *Benson*.

Fot. dzięki uprzejmości autora





Émile Bertin cumuje wzdłuż jednego z pirsów Milhaud w Tulonie, połowa października 1944 roku.

Fot. dzięki uprzejmości autora

re (Haze Gray 5-H). Pokłady i inne płaszczyzny poziome otrzymały barwę ciemno niebieską (Dark Blue).

W następstwie przeprowadzonej w Philadelphia Navy Yard, modernizacji normalna wyporność wzrosła do 7704 t, prawie 1200 t więcej niż przewidywał to projekt okrętu. *Émile Bertin* opuścił stocznię 18 listopada na próby morskie, po czym przeszedł do Fort-de-France by załadować pozostawione tam torpedy, a 2 stycznia 1944 r. osiągnął Dakar.

Operując z Dakaru okręt w styczniu- początku lutego 1944 r. przeprowadził 2 patrole w poszukiwaniu niemieckich „łamaczy blokady”.

Morze Śródziemne 1944

W lutym 1944 ocalałe francuskie lekkie krążowniki zostały zebrane na Morzu Śródziemnym w gotowości do podjęcia działań przeciwko Włochom.

Émile Bertin przybył z Dakaru do Algieru 16 lutego 1944 r. Następnie przeszedł do Mers el-Kébir i transportował oddziały między Algierem a Neapolem, a następnie w kwietniu Algierem i Ajaccio. W dnia 27-29 maja, a później w początkach czerwca ostrzeliwał Anzio. Między 15 czerwca a końcem lipca został poddany remontowi w Bizercie, a następnie już jako flagowiec 3 Dywizjonu Krążowników transportował 2 sierpnia 800 żołnierzy z Bizerty do Neapolu.

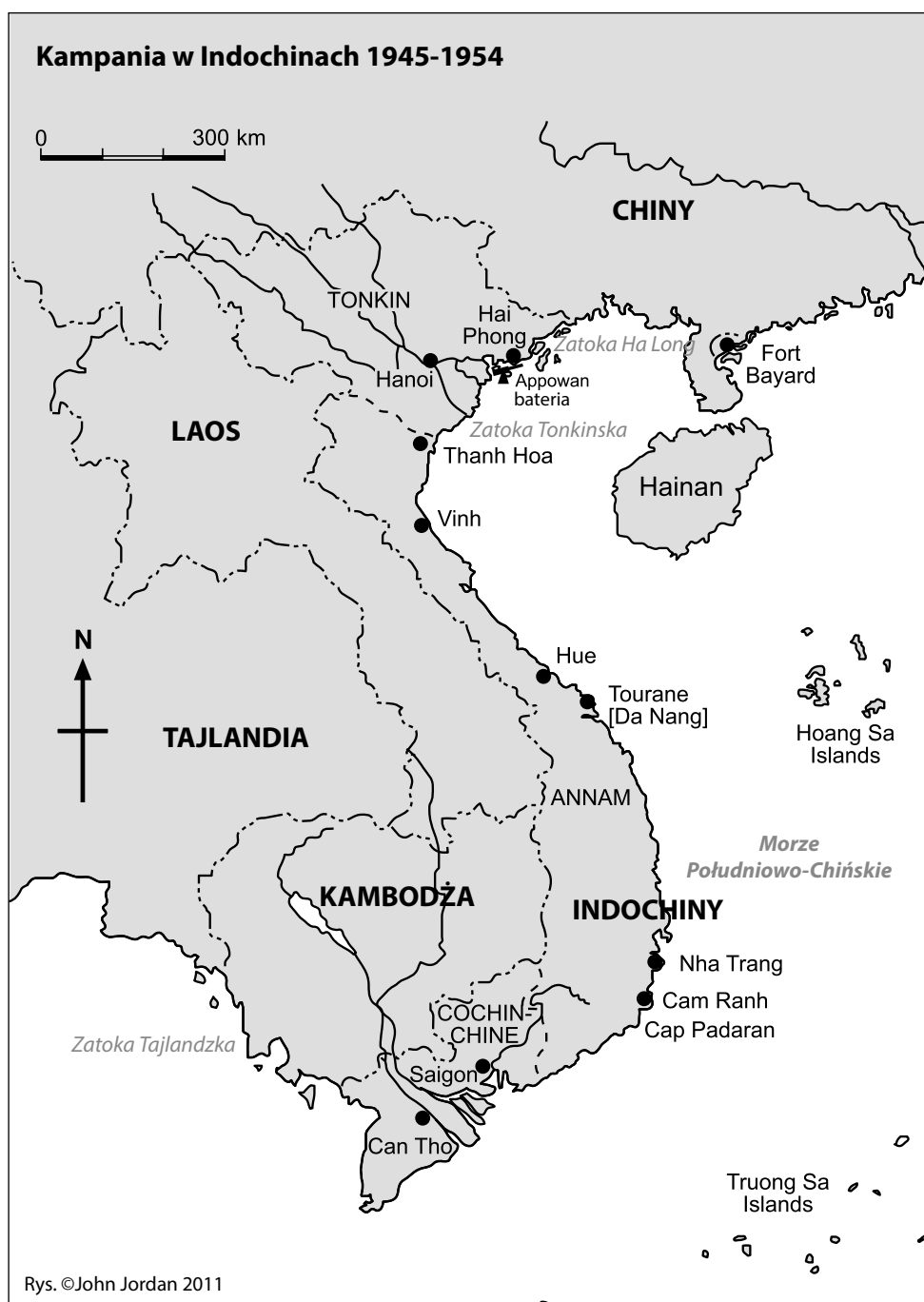
W czasie Operacji „Dragoon” – inwazji południowej Francji, *Émile Bertin* wraz z podstarzałym lekkim krążownikiem *Duguay-Trouin* zabezpieczał jako część Task Force 87 lądowanie w rejonie Cape Dramont i Agay na wschód od Saint-Raphaël (Strefa Camel). *Émile Bertin* przybył z Palermo 13 sierpnia. O świcie 15 sierpnia zajął pozycję w Zatoce Fréjus i ostrzeliwał bazę lotniczą w Saint-Raphaël, wystrzeliwując w dniach 15-16 sierpnia 530 pocisków. Jednostka pozostawiła wybrzeże Prowansji, przechodząc na Korsykę w celu uzupełnienia zaopatrzenia, a następnie 31 sierpnia dotarła trasą okrężną do Algieru.

W dniu 13 września 1944 r., to co pozostało z francuskiej floty weszło do Tulonu. Kotwiczowisko było na tyle usiane wrakami, że do portu wejść mogły jedynie *Georges Leygues* i *Émile Bertin*. Bazujące ponownie w Tulonie krążowniki, dzieliły swoje zadania na wsparcie ogniowe sił lądowych oraz transportowanie oddziałów. Jednostka pełniła dyżur w Zatoce Saint-Tropez, gotowa do udzielenia wsparcia ogniowego na każde wezwanie, podczas, gdy drugi krążownik pozostawał w rezerwie w Tulonie, gotowy do wyjścia w morze w krótkim czasie.

W dniach 18-28 września *Émile Bertin* przeszedł w Bizercie na prawę wału napędowego, po czym pozostawał „krążownikiem dyżurnym” u wybrzeży Prowansji od 30 września do 4 października.

1 września 1944 r., Task Force 86 (początkowo pod dowództwem Amerykanina Davidsona, którego 16 września zastąpił Francuz Auboyneau) został utworzony dla wsparcia oddziałów walczących z siłami „Osi” na wybrzeżu północno-zachodnich Włoch oraz blokady nieprzyjacielskich sił morskich w Zatoce Genui. Zespół ten został zastąpiony przez „Flank Force” pod dowództwem kadm. Jaujarda.

Émile Bertin przeprowadził ostrzał 7 października, po czym został 17-go odwołany do Neapolu. Kolejne bombardowanie artyleryjskie wykonał w dniach 28-31 października, a następnie wyruszył w rejs na którego trasie znalazły się Algier, Pireus, Aleksandria i Oran, by po zaokrętowaniu w tym, ostatnim porcie oddziału żołnierzy powrócić 15 grudnia do Tulonu. W końcu grudnia krążownik przeprowadził okrężny rejs do Bejrutu, by 7 stycznia wziąć udział w ostrzale wiaduktu między Ventimiglia a Bordighera. W dniach między 22 stycznia a 16 września 1945 okręt został poddany remontowi w Tulonie tak by mógł pełnić funkcję lidera dywizjonu lekkich krążowników (4 okręty typu *Le Fantasque*, które były również zmodernizowane w Stanach Zjednoczonych) przeznaczonego do prowadzenia rajdów na japońskich szlakach komunikacyjnych.



Indochiny 1945-1946

Émile Bertin przybył do Sajgonu 21 listopada 1945 r., gdzie z pokładu zesła kompania desantowa krążownika. Następnie jednostka odwiedziła Hongkong (19-21 grudnia) oraz Szanghaj (24 grudnia – 3 stycznia 1946). Okręt patrolował wybrzeże Annamu w końcu stycznia, przeprowadzając 3 marca działania dywersyjne w rejonie Nha Trang, które poprzedziły lądowanie w Tonkinie 6 marca. Krążownik pozostawał w Zatoce Ha Long w dniach 5-26 marca, w tym również w czasie operacji Hajfongu 6 marca (Operacja „Bentre”). Oddziały lądowały w Hajfongu od 8 marca w następstwie incydentu z Chińczykami, którzy okupowali północną część Indochin po kapitulacji Japonii. Émile Bertin 7 kwietnia ostrzeliwał baterię Appowan², która wpadła w ręce powstańców, a 24-go wziął udział w paradzie morskiej z okazji rozmów między przywódcą wietnamskiego ruchu niepodległościowego a adm. Thierry d'Argenlieu, francuskim Wysokim Komisarzem

w Indochinach. Krążownik odwiedził Singapur i Manilę oraz przebywał w Yokosuce w Japonii od 15 do 30 maja. W dniu 2 lipca Émile Bertin opuścił Sajgon by 29 lipca 1946 r. osiągnąć Tulon.

Koniec kariery

Po powrocie z Indochin Émile Bertin został skierowany do remontu, który trwał do 1 lipca 1947 r. Po zakończeniu prac okręt przydzielono do Groupe des écoles w Tulonie, gdzie trafił do Szkoły Artyleryjskiej. W czasie miesiąca normalnej służby okręt wychodził w morze 5 do 7 razy.

W końcu listopada 1947 r. krążownik odbył okrężny rejs do Afryki Północnej, by przywieźć do kraju szczątki gen. Leclerc³, który zginął w wypadku lotniczym 28-go tego miesiąca. Uczestniczył w rejsie do Afryki Północnej wraz z 4 Dywizjonem Krążowników w marcu 1949 r., a następnie w czerwcu przeprowadził szkolne strzelania w pobliżu Arzew. Na przełomie lipca/sierpnia 1949 r. przeszedł dokowanie i remont w Bizercie. Jesienią 1950 r. na pokładzie jednostki przeprowadzono próbną lądowania śmigłowca Bell 47. Okręt odwiedził Północną Afrykę w lutym 1951 r. oraz ponownie w końcu lipca, odwiedzając Maltę i Neapol w początkach sierpnia. W dniu 13 sierpnia 1951 r. jednostka powróciła do Tulonu i została wycofana ze służby, tak, że już nigdy więcej nie wyszła w morze.

15 sierpnia 1951 r. rozpoczęto

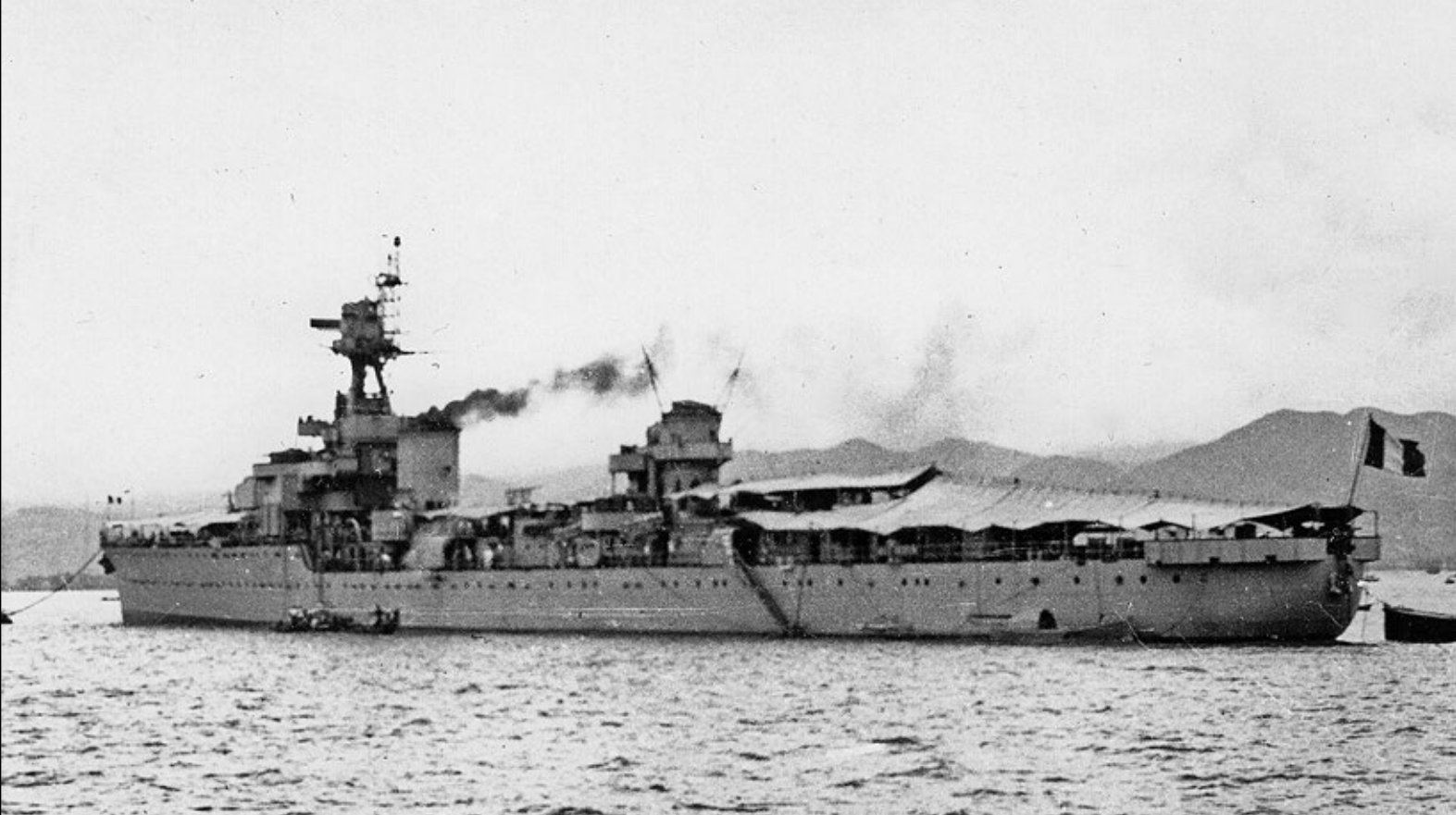
proces dezaktywacji Émile Bertin, którą ukończono 25 października. Okręt przycumowano w Angle Robert w Tulonie, gdzie pełniła funkcję jednostki mieszkalnej dla formacji szkoleniowych aż do września 1959. 27 października 1959 r. okręt został wycofany i otrzymał oznaczenie Q 173. 17 marca 1961 r. stary krążownik został sprzedany na złom, a jego kasację przeprowadzono w La Seyne. ●

Tłumaczenie z języka angielskiego:

Maciej S. Sobański

2. Bateria, umieszczona na wyspie Appowan, strzegąca podejścia do portu Hajfong, składała się z 3 starych dział kal. 138 mm.

3. Philippe Leclerc de Hautecloque (1902-1947), wziął udział w przegranej wojnie francuskiej w Afryce Północnej na stronę „Wolnej Francji”, walczył z Włochami na południu Libii, d-ca 2 DPanc, która wyzwoliła Paryż w sierpniu 1944, oraz podpisywał w imieniu Francji kapitulację Japonii w 1945. Po śmierci w wyniku katastrofy lotniczej w pobliżu Colomb-Bechar w dniu 28 listopada 1947 otrzymał tytuł marszałka Francji w roku 1952.



Émile Bertin cumuje na redzie Tulonu, 1949 rok.

Fot. zbiory Leo van Ginderena

Źródła

Jean Jordan & Jean Moulin, *French Cruisers 1922-1956*, Seaforth Publishing (Barnsley, UK 2013).

Jean Lassaue, *Le croiseur Émile Bertin*, Marines (Bourg-en-Bresse 1993).

Oficjalne plany *Émile Bertin*, Centre d'Archives de l'Armement.

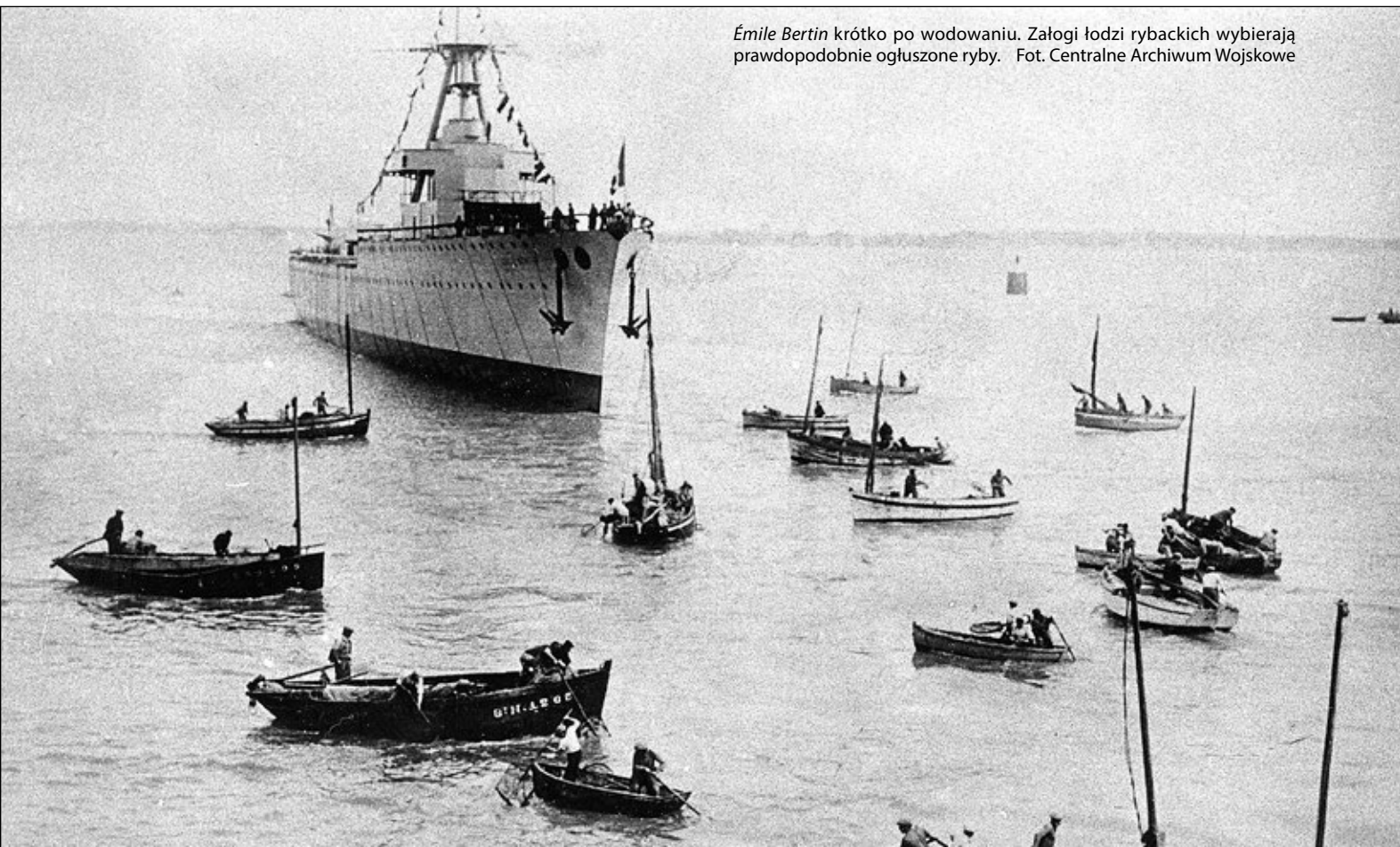
John Campbell, *Naval Weapons of World War Two*, Conway Maritime Press (London 1988).

Uwaga:

John Jordan „*French Cruisers 1922-1956*”

(z Jeanem Moulinem), wydana przez Seaforth Publishing
(cena 40 £)

SUPLEMENT



Émile Bertin krótko po wodowaniu. Załogi łodzi rybackich wybierają prawdopodobnie ogtuszone ryby. Fot. Centralne Archiwum Wojskowe



część III

Ciężkie krążowniki *Trento*, *Trieste* i *Bolzano*

Pierwsza bitwa w Zatoce Syrta

Listopad 1941 r. był szczytem kryzysu zaopatrzeniowego północno afrykańskiego zgrupowania wojsk „Osi”. Rozpoczęte brytyjskie natarcie zmusiło włoskie dowództwo marynarki wojennej do aktywizacji działań na liniach komunikacyjnych 16 grudnia rozpoczęła się największa operacja konwojowa pod kryptonimem „M.42”. Do jej realizacji przydzielono 4 okręty liniowe, 2 ciężkie i 4 lekkie krążowniki oraz 22 niszczyciele. Przez czysty przypadek, Brytyjczycy w tym samym czasie przeprowadzali własny konwój na Maltę. Rankiem 17 grudnia konwój ten został wykryty przez niemiecki samolot rozpoznawczy, który jednak mylnie uznał brytyjski transportowiec za okręt liniowy, co utwierdziło Włochów w przekonaniu, że nieprzyjaciel zamierza atakować konwój i przygotowali się do jego obrony.

Dyslokacja i prędkość przeciwników wskazywały, że do ich spotkania może dojść w momencie zapadania zmroku. Do tego czasu główne siły włoskiej floty skierowały się ostro na południe w dwóch kolumnach idących w szyku torowym. Wschodnią, bliższą nieprzyjacielowi stanowiły *Gorizia* (pod flagą adm. Parony) i *Trento*, a zachodnią – okręty liniowe *Littorio* (flagowiec adm. Jachino), *Giulio Cesare* i *Andrea Doria*, które ochraniało 10 niszczycieli.

O 17:30 obserwatorzy zauważyli na wschodzie, gdzie już zaczynała zapadać

ciemność, wybuchy pocisków plot. – brytyjska eskadra odpierała gwałtowne ataki lotnictwa. W jej składzie doliczono się 7 lekkich krążowników i 16 niszczycieli. Jachino wyruszył natychmiast w kierunku nieprzyjaciela. Słońcu kryło się już za horyzontem, gdy o 17:53 *Littorio* otworzył ogień z dystansu 32 000 m. Krążowniki adm. Parona znajdowały się bliżej przeciwnika i o 17:55 otwarły ogień z odległości 22 000 m. Wg danych brytyjskich, nie było bezpośrednich trafień, czemu trudno się dziwić biorąc pod uwagę dystans i warunki oświetleniowe. Starcie trwało 11 minut – o 18:04 brytyjskie okręty zniknęły w ciemnościach. Grupa *Littorio* przez całą noc zabezpieczała konwój, przed oczekiwanym powrotem Brytyjczyków, do którego jednak nie doszło i 19 grudnia okręty liniowe oraz krążowniki wróciły do swoich baz.

Przy niemal całkowitym braku znaczenia, pierwsza bitwa w Zatoce Syrta miała spore konsekwencje. Do Afryki zdołano przeprowadzić 4 duże transporty, co poprawiło zaopatrzenie walczących tam wojsk.

Styczeń – luty 1942

Sukces operacji „M.42” skłonił dowództwo Regii Marynarki do jej powtórzenia w ramach operacji „M.43”. 3 stycznia 1942 r. z portów Morza Jońskiego wyszedł konwój 6 transportowców ochronianych przez 10 niszczycieli. Ubezpieczenie operacji

stanowiły 3 okręty liniowe, 6 krążowników i 13 niszczycieli. *Gorizia* i *Trento* opuściły Tarent o 18:50 i po szczęśliwym osiągnięciu przez transportowce portu przeznaczenia, wróciły do bazy 7 stycznia o 04:30.

Następna operacja z udziałem ciężkich krążowników nastąpiła po miesiącu. 12 lutego Brytyjczycy skierowali na Maltę kolejny konwój. Został on wykryty i wieczorem 14 lutego z Tarentu wyszedł okręt liniowy *Andrea Doria* i 7 dywizjon krążowników, a z Messyny – 3 dywizjon z 11 dywizjonem niszczycieli. Rankiem, 15 stycznia zespoły połączyły na wschód od Malty, jednak brytyjski konwój, który poniósł ciężkie straty od uderzeń niemieckiego lotnictwa, zawrócił. O godz. 16:00 *Gorizia* i *Trento* wróciły do Messyny.

W końcu lutego do Afryki skierowano 2 konwoje – Messyny i z Korfu (operacja „K.7”). *Gorizia*, *Trento* i lekki krążownik *Bande Nere*, z niszczycielami *Alpino*, *Da Nolim* i *Orianim* w dniach od 21 do 24 lutego znajdowały się na morzu, zabezpieczając ich przejście.

Druga bitwa w Zatoce Syrta

Do wiosny 1942 r. wahadło wojny na Morzu Śródziemnym przechyliło się w odwrotną stronę. W okowach morskiej i powietrznej blokady sytuacja Malty stawała się coraz cięższa, co zmusiło Brytyjczyków do zaryzykowania wysłania nowego konwoju. 20 marca z Aleksandrii wyszły 4 statki. Ubezpieczała je eskadra adm. Viana –

4 lekkie krążowniki i 17 niszczycieli, do których później dołączył krążownik i niszczyciel z Malty.

Mimo podjęcia szeregu środków dezinformujących, w drugiej połowie 21 marca konwój został dostrzeżony przez włoskie okręty podwodne i Supermarina wydała flocie rozkaz wyjścia w morze. 3 dywizjon krążowników (*Gorizia* pod flagą adm. Parony, *Trento* i *Bande Nere*) z 13 dywizjonem niszczycieli (*Alpino*, *Bergsalieri*, *Fuciliere*, *Lanciere*) opuściły Messynę 22 marca o godz. 01:00. Z Tarentu wyszedł okręt liniowy *Littorio* pod flagą Jachino z 11 dywizjonem niszczycieli (*Ascari*, *Aviere*, *Oriani*, *Grecale*). O 12:40 wystrzelony z *Trento* samolot wykrył nieprzyjacielski konwój około 60 Mm od własnych sił. Poza tym południowo-wschodni wiatr zmienił się w sztorm o sile 5°, nie pozwalający włoskim niszczycielom rozwijać prędkości ponad 22 węzły, a *Grecale'a* trzeba było z powodu awarii w siłowni odesłać do bazy.

Wiatr postawił także włoskich obserwatorów i celowniczych w bardzo niedogodnym położeniu wobec Brytyjczyków. Posuwająca się w szyku frontu 6 Mm przed okrętem liniowym 3 dywizjon o 14:24 wykryła brytyjski krążownik w odległości 14 Mm. Brytyjczycy nawiązali kontakt 14 minut wcześniej, jednak błędnie uznali krążowniki za 3 okręty liniowe. Vian rozkazał postawić zasłonę dymną, którą wiatr spychał na przeciwnika. Tak szybka reak-

cja nieprzyjaciela zaskoczyła Paronę, który wykonał zwrot na północ, mając nadzieję wyprowadzić brytyjskie krążowniki pod lufy dział *Littoria*, jednak później poszedł na północny wschód w ślad za odchodzącym ku konwojowi Brytyjczykami. O 14:35 wg danych włoskich, a 14:56 wg brytyjskich, ciężkie krążowniki otwały ogień. W warunkach sporej odległości, narastającego sztormu i unoszącego się nad morzem dymu, wymiana ognia nie przyniosła rezultatów dla żadnej ze stron. Między 15:04 a 15:09 Parona zawrócił na zachód, a następnie – na północ wycofując się z pola walki. Później właśnie ten manewr spotkał się z ostrą krytyką Jachino. Tymczasem konwój odchodził na południowy zachód.

O 16:18 3 dywizja połączyła się z *Littorio*. Jachino postanowił obejść przeciwnika z zachodu i ustawić swoje okręty między nim a Maltą. Szyk włoskiej eskadry pozostawał generalnie niezmienny – na czele ciężkie krążowniki, za nimi okręt liniowy, jednak odległość między okrętami skrócono do minimum.

Bitwa rozpoczęła się ponownie o 16:43. Dystans zmniejszył się do 14 000 m, jednak pogoda stawała się coraz gorsza. Prędkość wiatru dochodziła do 50 km/h, nad morzem ścieliła się gęsta mgła, potęgowana stawianymi stale przez Brytyjczyków zasłonami dymnymi. W tej fazie starcia Włosi zdołali uzyskać raptem 1 trafienie – *Bande Nere* dosięgnął pociskiem kal.

152 mm flagowy krążownik Viana *Cleopatrę*. Do godz. 17:00 Włosi skrócili dystans do 10 000 m, jednak nie decydowali się wejść w gęstą ścianę dymu. Od upragnionego konwoju, choć niewidocznego dzieliło ich zaledwie 11 Mm. Brytyjskie niszczyciele wspierane przez krążowniki ciągłymi atakami jak mogły powstrzymywały przeciwnika. Choć o 18:41 pocisk kal. 203 mm z *Gorizia* trafił *Kingstona*, to jednak *Littorio* musiał wykonywać uniki przed wystrzelonymi torpedami, a o 18:51 pocisk kal. 120 mm rozerwał się na rufie pancernika, nie powodując istotnych uszkodzeń. Wymiana ognia trwała do zapadnięcia zmierzchu. Mając wyraźny rozkaz Supermariny, by nie podejmować działań nocnych, Jachino wykonał zwrot na północ, a o 18:58 ustał wzajemny ostrzał.

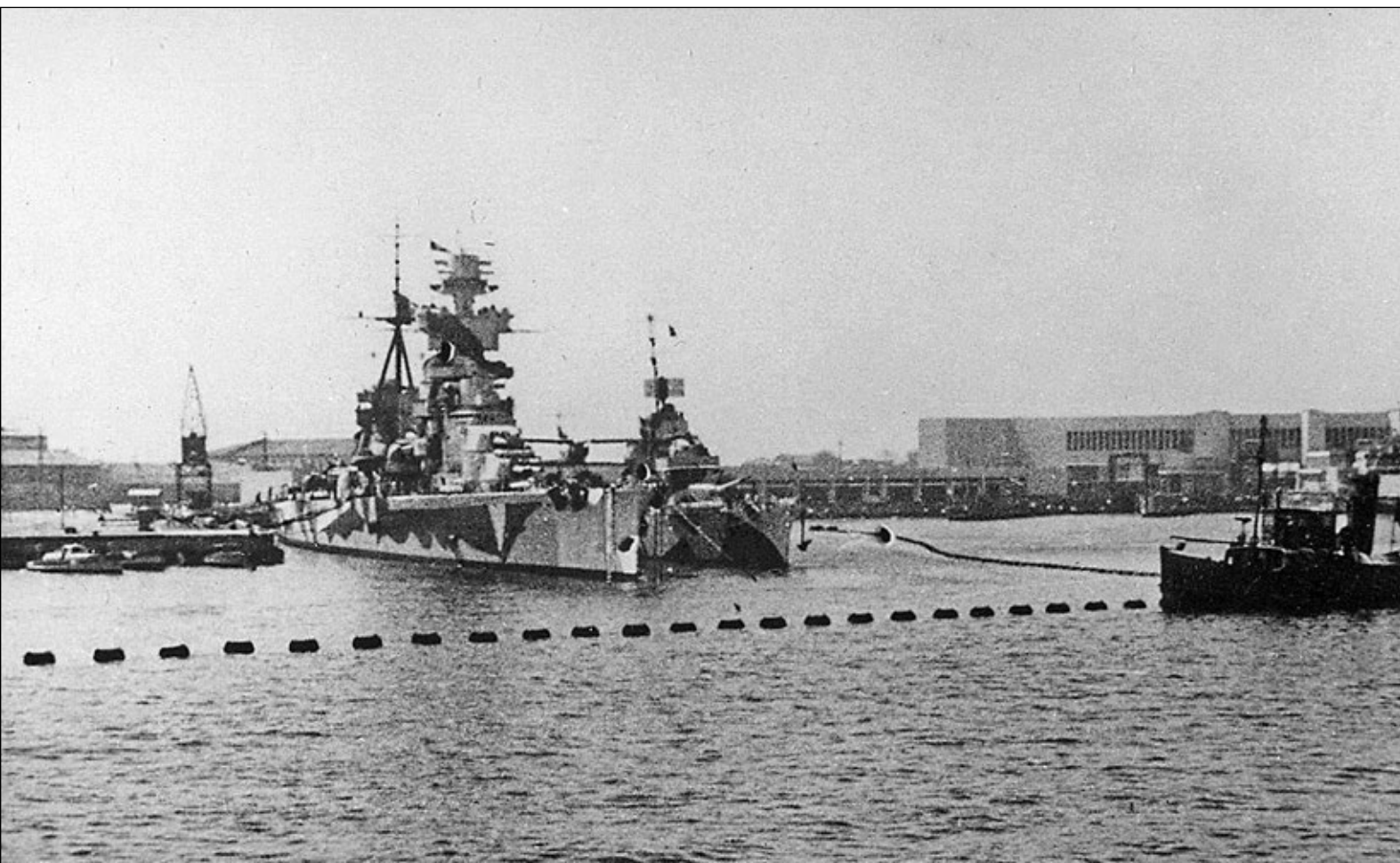
W trakcie bitwy włoskie okręty zużyły 181 pocisków kal. 381 mm, 581 kal. 203 mm, 552 kal. 152 mm, 84 kal. 120 mm, 87 kal. 100 mm i 21 kal. 90 mm, w tym *Trento* wystrzelił 355 pociski głównego kalibru i 20 średniego. Choć w trakcie starcia artyleryjskiego Włosi nie uzyskali znaczących sukcesów, to ich manewry zmusiły nieprzyjacielski konwój do odejścia daleko na południe, a tym samym nie dały mu osiągnąć Malty nocą.

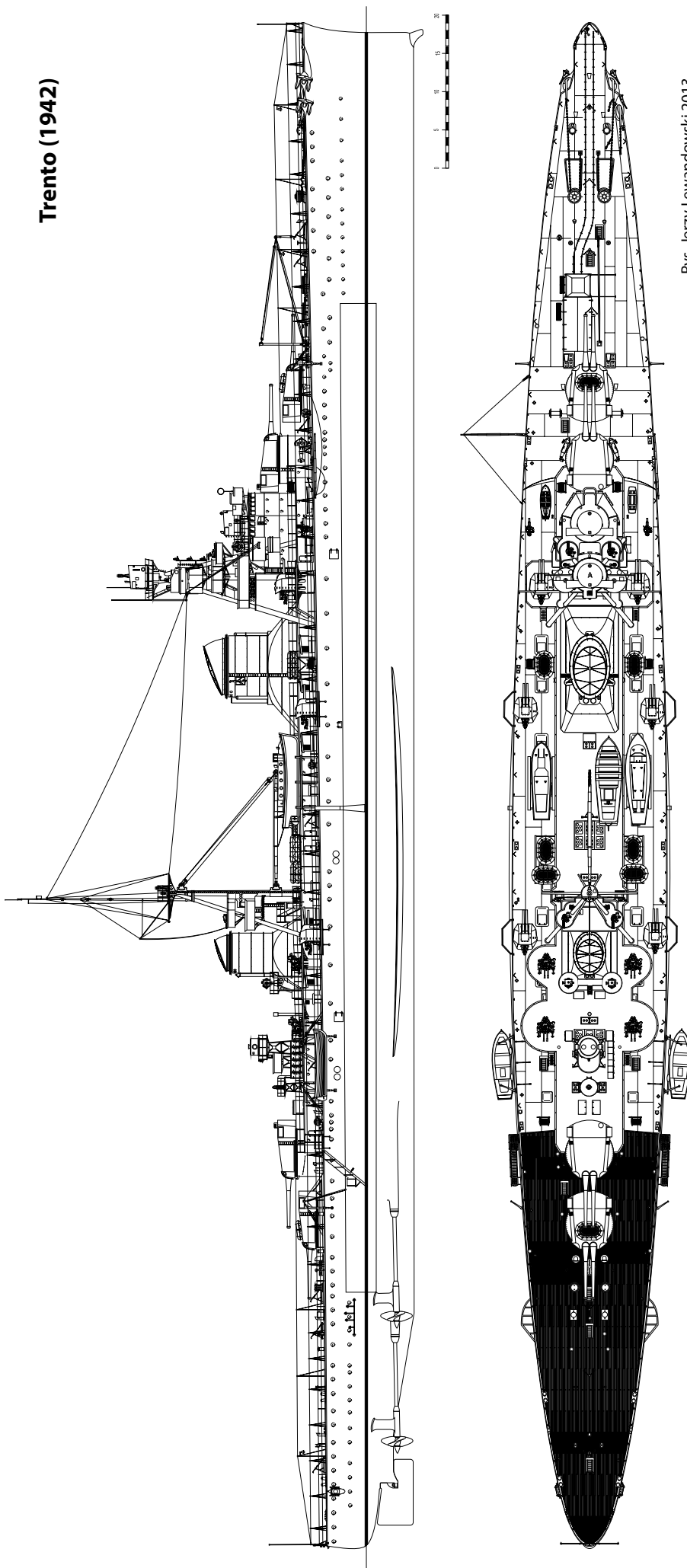
Rankiem konwój stał się celem potężnych nalotów i poniósł poważne straty.

Tymczasem dla Włochów najpoważniejsze kłopoty dopiero się zaczęły. Nocny

Trieste w Messynie w 1942 roku. Przy jego burcie zacumowany niszczyciel *Legionario* wyposażony w radar „Dete”.

Fot. zbiory Achille Rastelliego





Rys. Jerzy Lewandowski 2013

sztorm nabrał siłę huraganu. Niszczyciele *Scirocco* i *Lanciere*⁷ zalewane falami, zostały unieruchomione i zatonięły wraz z 453 członkami załogi (uratować udało się zaledwie 18 marynarzy). O 22:00 *Trento* zawrócił by udzielić pomocy *Lanciere*, jednak po 5 godzinach walki z żywiołem sam odniósł uszkodzenia, zagrażające jego stateczności. Operację ratunkową trzeba było odwołać. Krążownik dotarł do Messyny 24 marca o 10:00 rano. W dodatku *Giovanni Della Bande Nere* również odniósł poważne uszkodzenia sztormowe, a przy przejściu na remont w La Spezia został w dniu 1 kwietnia storpedowany i zatopiony przez brytyjski okręt podwodny *Urge*.

Lipcowa bitwa konwojowa – utrata *Trento*

21 kwietnia 1942 r. opuścił *Trento* z kmdr Alberto Parmigianim na pokładzie, który dowodził krążownikiem od początku wojny. Nowym dowódcą został kmdr Stanislao Esposito i właśnie jemu przypadł wątpliwy honor poprowadzić okręt w ostatni rejs.

W początkach czerwca Brytyjczycy zaniepokojeni położeniem Malty, postanowili skierować na wyspę 2 konwoje równocześnie – z Gibraltaru (operacja „Harpoon”) i z Aleksandrii (operacja „Vigorous”). Zgodnie z zamysłem brytyjskiego dowództwa miało to zmusić włoską flotę do podziału swych sił, co mogło zapewnić przeprowadzenie choć jednego z konwojów. We włoskiej historiografii wspomniane działania określono mianem „Bitwy z połowy czerwca”.

Wschodni konwój opuścił Aleksandrię rankiem 13 czerwca i już po kilku godzinach został wykryty przez rozpoznanie lotnicze. Zgodnie z wcześniej opracowanym planem główne siły włoskiej floty 14 czerwca o 13:00 wyszły z Tarentu. W skład eskadry wchodziły okręty liniowe *Littorio* (flagowiec adm. Jachino) i *Vittorio Veneto*, ciężkie krążowniki *Gorizia* (flagowiec kadm. Parony) i *Trento*, lekkie krążowniki *Garibaldi* (pod flagą dowódcy 8 dywizjonu kadm. de Courtena) i *Duca degli Abruzzi*, a także 10 niszczycieli (7, 11 i 13 dywizjon).

W odpowiedzi brytyjskie lotnictwo, odkryło Włochów niemal natychmiast po opuszczeniu bazy. Pierwszy atak czwórki uzbrojonych w torpedy maszyn *Vickers „Wellington”* z 38 dywizjonu przeprowadzono między 02:40 a 04:00 następnej doby. Później zastąpiła je 9 maszyn *Bristol „Beaufort”* z 217 dywizjonu pod d-ctwem

7. Niszczyciele *Scirocco* i *Geniere* zostały wysłane z Tarentu do sił eskadry Jachino wieczorem 22 marca.

ppłk Daviesa. Około godz. 05:00 lt Arthur Aldridge, który oderwał się od głównego zespołu, zauważył okręty idące w szyku torowym z prędkością 20 węzłów. Wyszedł na idealną pozycję – 45° na prawo dziobem do celu i rzucił torpedę z odległości około 200 m.

O 05:15 *Trento* wstrząsnęła eksplozją. Torpeda trafiła w rejon dziobowej kotłowni, powodując jej natychmiastowe zatopienie. Przez uszkodzone grodzie woda szybko zalała przedział drugiej kotłowni i pierwszej maszynowni, wybuch pożar. Dziobowe maszyny wstrzymały pracę natychmiast, a rufowe po kilku minutach. Na szczęście udało się opanować zalewanie przez wodę dalszych pomieszczeń, a druga torpeda zrzucona przez maszynę lt Stevensa, okazała się niecelna. Później niszczyciel *Camicia Nera* postawił wokół uszkodzonego krążownika gęstą zasłonę dymną.

Po otrzymaniu informacji o uszkodzeniu *Trento*, adm. Jachino wysłał na pomoc niszczyciele *Antonio Pigafetta* i *Saetta*, a sam kontynuował marsz na spotkanie z nieprzyjacielem. Supermarina wysłała na pomoc holownik z *Crotone*, a torpedowce *Pegaso* w *Patras* i *Partenope* w *Navarino* otrzymały rozkaz podniesienia ciśnienia pary.

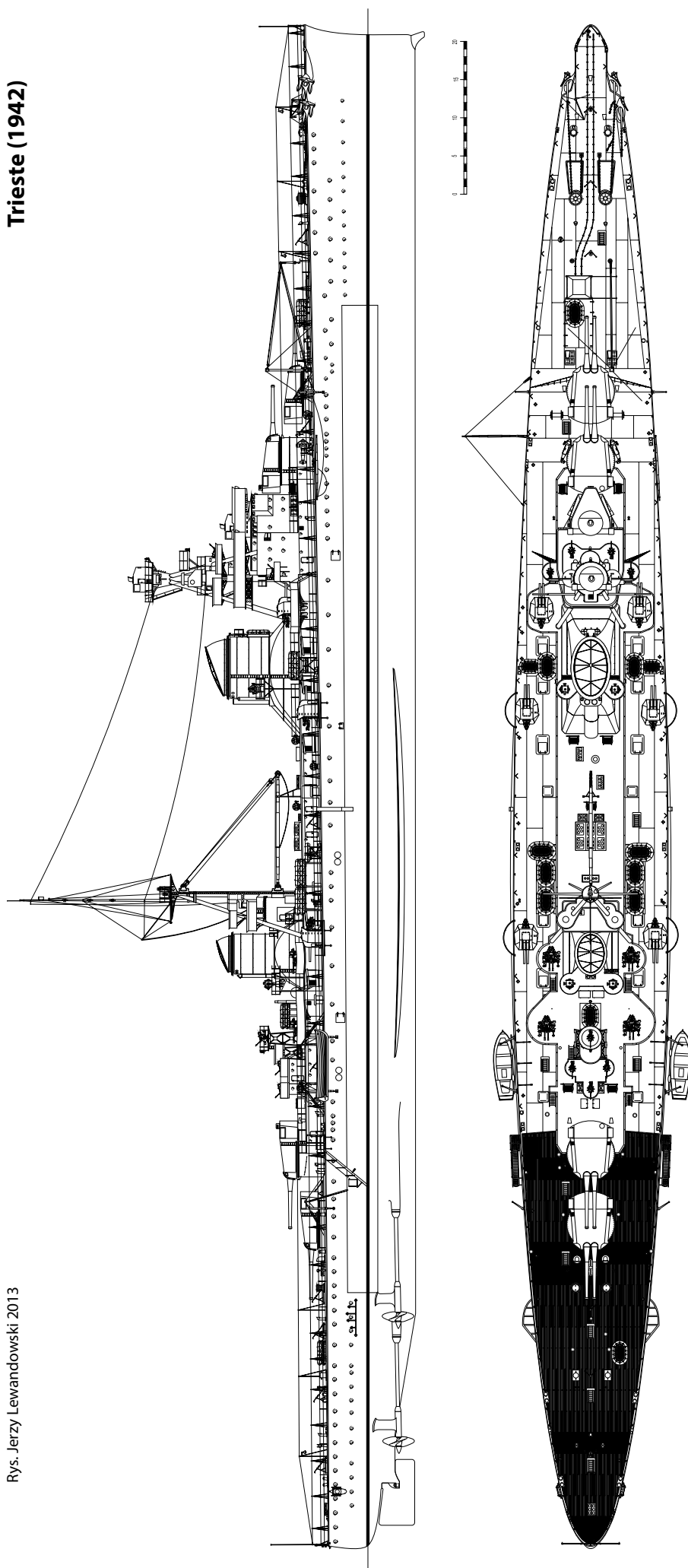
W tym czasie załoga walczyła o uratowanie okrętu. Szczególne zagrożenie stanowił pożar, którego przez długi czas nie udało się opanować. Zagroził on eksplozją magazynu amunicji dział plot. kal. 100 mm. Pociski ręcznie wyniesiono na rufę, gdzie okryto je brezentem i stale polewano wodą. Do godz. 08:00 mechanicy zdołali uruchomić rufową grupę kotłów. Udało się także niemal całkowicie ugasić pożar w dolnych pomieszczeniach.

O 09:00 kmdr Esposito polecił *Pigafettie* rozpocząć holowanie, lecz ledwie niszczyciel je rozpoczął obserwatorzy zauważyli ślady torped na lewej burcie. O 09:10 jedna z nich trafiła krążownik na wysokości dziobowej wieży w superpozycji. Eksplozja torpedy spowodowała wybuch komór amunicyjnych i zniszczyła maszt. *Pigafetta* pośpiesznie przeciął hol, bowiem *Trento* zaczął się gwałtownie zanurzać, ustawiając się niemal pionowo. W czasie mniej niż 5 minut okręt zanurzył się pod wodą w punkcie o współrzędnych 35°10'N i 18°40'E.

Z 1151 ludzi znajdujących się na pokładzie krążownika w momencie wyjścia w morze, uratowano 602 (22 oficerów, 100 podoficerów i 480 marynarzy), straty wyniosły 549 osób, w tym 29 oficerów. Wśród nich znalazł się także dowódca okrętu Stanislao Esposito. Pośmiertnie został odznaczony najwyższym odzna-

Trieste (1942)

Rys. Jerzy Lewandowski 2013



zeniem Włoch – Medaglia d’Oro al. Valor Militare, a jego nazwiskiem nazwano niszczyciel typu „Commandanti”, którego nie zdołano ukończyć.

Pozostaje dodać, że śmiertelny cios *Trento* zadał brytyjski okręt podwodny *P 35* (w styczniu 1943 r. przemianowany na *Umbra* – *P 35*) pod dowództwem lt. (pol. kpt.) Maydon. Torpedy zostały odpalone z dystansu 2 Mm. Zatonięcie krążownika obserwował również *P 34* (*Ultimatum* – lt. cdr Garrison), który sfotografował ten moment przez peryskop, poza tym w pobliżu znajdował się także *P 31* (*Uproar*).

Trento został oficjalnie skreślony ze stanu floty 18 października 1946 r.

Sierpniowa bitwa konwojowa – uszkodzenie *Bolzano*

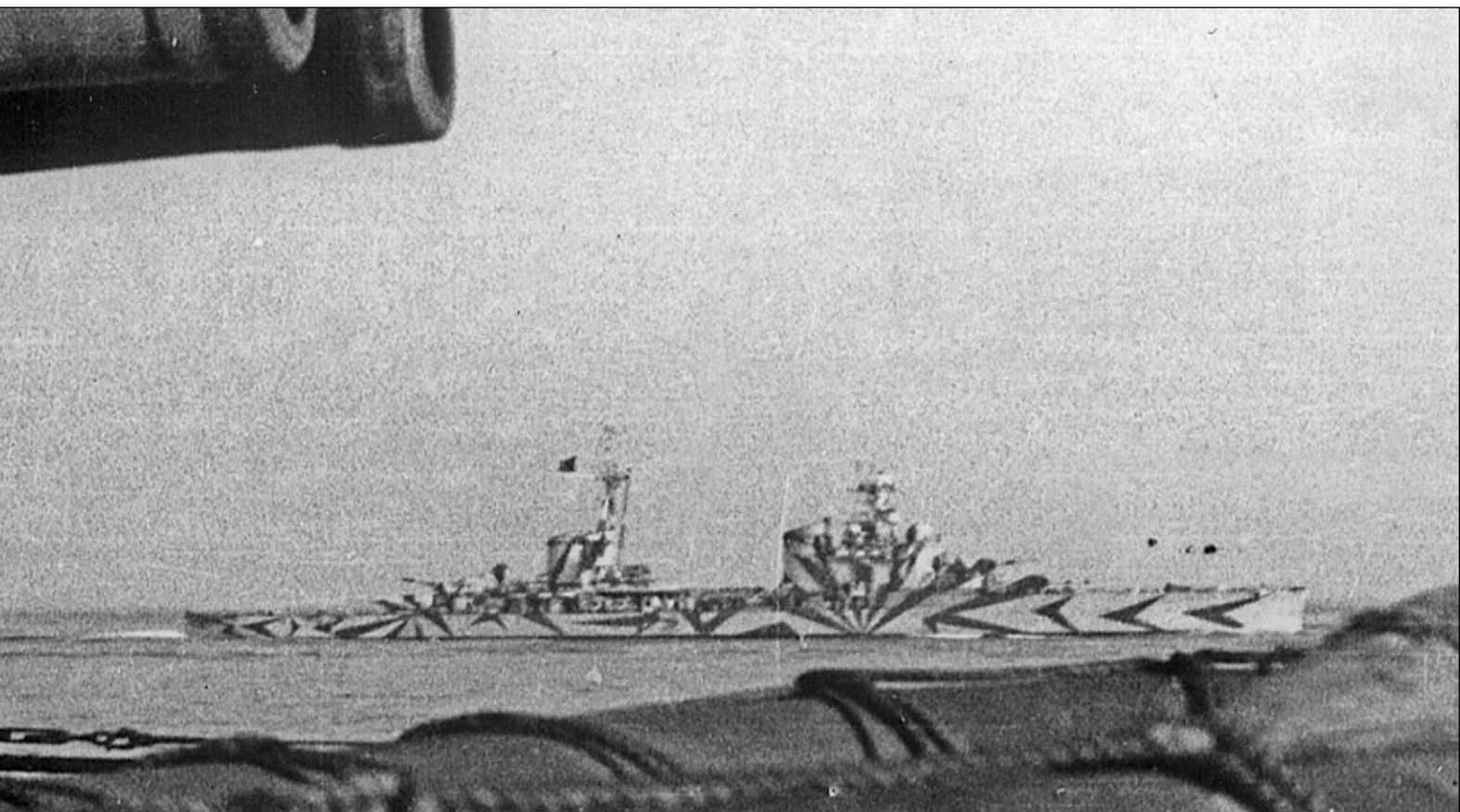
Mimo utraty *Trento* do lipca 1942 r. skład 3 dywizjonu powiększył się po tym jak do linii powróciły z remontu *Trieste*

10 sierpnia stało się jasne, że z Gibraltaru wyszedł ogromny konwój liczący 62 statki i okręty ochrony. Rozpoczęło się jedno z najbardziej znanych morskich starć II wojny światowej, określane przez brytyjskich historyków jako operacja „Pedestal”, a przez włoskich jako „Bitwa w środku sierpnia”. Perypetie tego dramatu są dobrze przedstawione w literaturze, w związku z tym ograniczymy się jedynie do opisanie udziału w niej włoskich krążowników ciężkich.

W tym czasie problemy paliwowe stojące przed włoską flotą wstąpiły bardzo ostro, wobec czego nie mogło być mowy o jakimkolwiek wysłaniu okrętów liniowych w ramach kontrakcji. Zamiast tego przyjęto plan wykorzystania sił lekkich i krążowników 3 i 7 dywizjonu. W związku tym, z Cagliari wyszły lekkie krążowniki *Eugenio di Savoia* i *Raimondo Montecuccoli*, z Messyny ciężkie krążowniki

W poprzedzającym dniu i nocy okręty podwodne, kutry torpedowe i samoloty państw „Osi” wyrządziły spore straty konwojowi. Wejście do akcji włoskiej eskadry, zdaniem większości historyków, spowodowałoby prawdziwą katastrofę. W związku jednak ze stwierdzoną obecnością na Malcie sporej liczby brytyjskich samolotów, niezbędnym było zapewnienie eska-drze osłony lotniczej, lecz siły myśliwskie lotnictwa niemiecko-włoskiego były zbyt słabe by równocześnie ochraniać okręty i własne bombowce. Wieczorem 12 sierpnia rozgorzały w Rzymie zażarte spory między dowództwami różnych rodzajów sił zbrojnych. Ostateczną decyzję na korzyść lotnictwa podjął osobiście sam Mussolini. Gdy próby pozyskania osłony lotniczej spełzły na niczym, około północy Supermarina nakazała krążownikom powrót.

Jak pisze P. Smith: „rezygnacja z operacji floty nie tylko zdjęła najstraszniejsze zagro-



Bolzano na fotografii wykonanej 13 sierpnia 1942 roku, na kilka minut przed storpedowaniem przez *Umbrokena*.

Fot. zbiory Zvonimira Freivogla

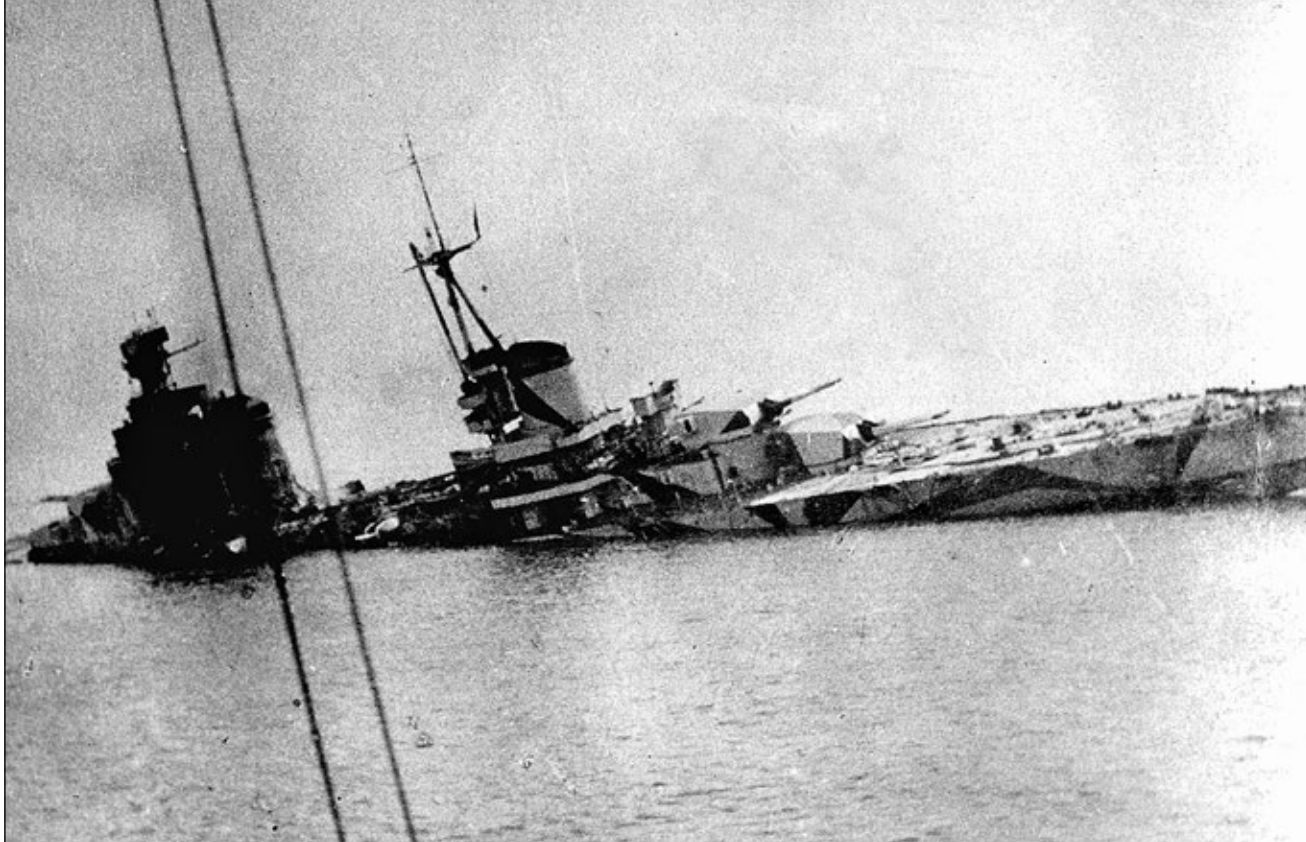
i *Bolzano* (ten ostatni z nowym dowódcą kmdr Mario Mezzadrem. 17 lipca znajdujący się w Messynie *Bolzano* odwiedził następcę tronu księżę Umberto.

W początkach następnego miesiąca z przechwyconych brytyjskich radiogramów Supermarina wysnuła wniosek, że przeciwnik szykuje dużą operację w zachodniej części Morza Śródziemnego.

Gorizia i *Bolzano*, z Neapolu – lekki krążownik *Muzio Attendolo*, a z Genui – ciężki krążownik *Trieste*. Ochraniało je 11 niszczycieli. 12 sierpnia o 19:00 okręty połączyły się 60 Mm na północ od wyspy Ustica i skierowały się na południe by spotkać się z przeciwnikiem w rejonie wyspy Pantellaria, gdzie z reguły główne siły eskorty opuszczały konwój.

zenie konwoju „Pedestal”, ale doprowadziła także do zużycia tysięcy ton drogiego paliwa, gdy eskadra poruszała się z dużą prędkością. Jednak później ujawniły się jeszcze poważniejsze konsekwencje”...

Po odwołaniu operacji 7 dywizjon krążowników obrał kurs na Neapol, a 3 dywizjon i *Attendolo* na Messynę. Trasa drugiej grupy wiodła między wyspami Stromboli



Bolzano po storpedowaniu w burtowym ujęciu, trwa akcja ratownicza na krążowniku.

Fot. zbiory Achille Rastelliego

i Saliną, gdzie rankiem 13 sierpnia znajdował się brytyjski okręt podwodny *Unbroken* (P 42). O godz. 07:25 dowódca lt. (pol. ppor. mar.) Alister Mars zauważył 4 krążowniki, idące w dwóch kolumnach. Wyprowadził jednostkę na dogodną pozycję i wybrał jako cel najbliższy ciężki krążownik. Drugi krążownik idący w dalszej kolumnie, przykrywał jego sylwetkę, co w jakimś sensie ubezpieczało Marsa w przypadku błędu. *Unbroken* odpalił salwę 4 torped. Po 2 minutach i 15 sekundach usłyszano wybuch, a po 15 sekundach – kolejny.

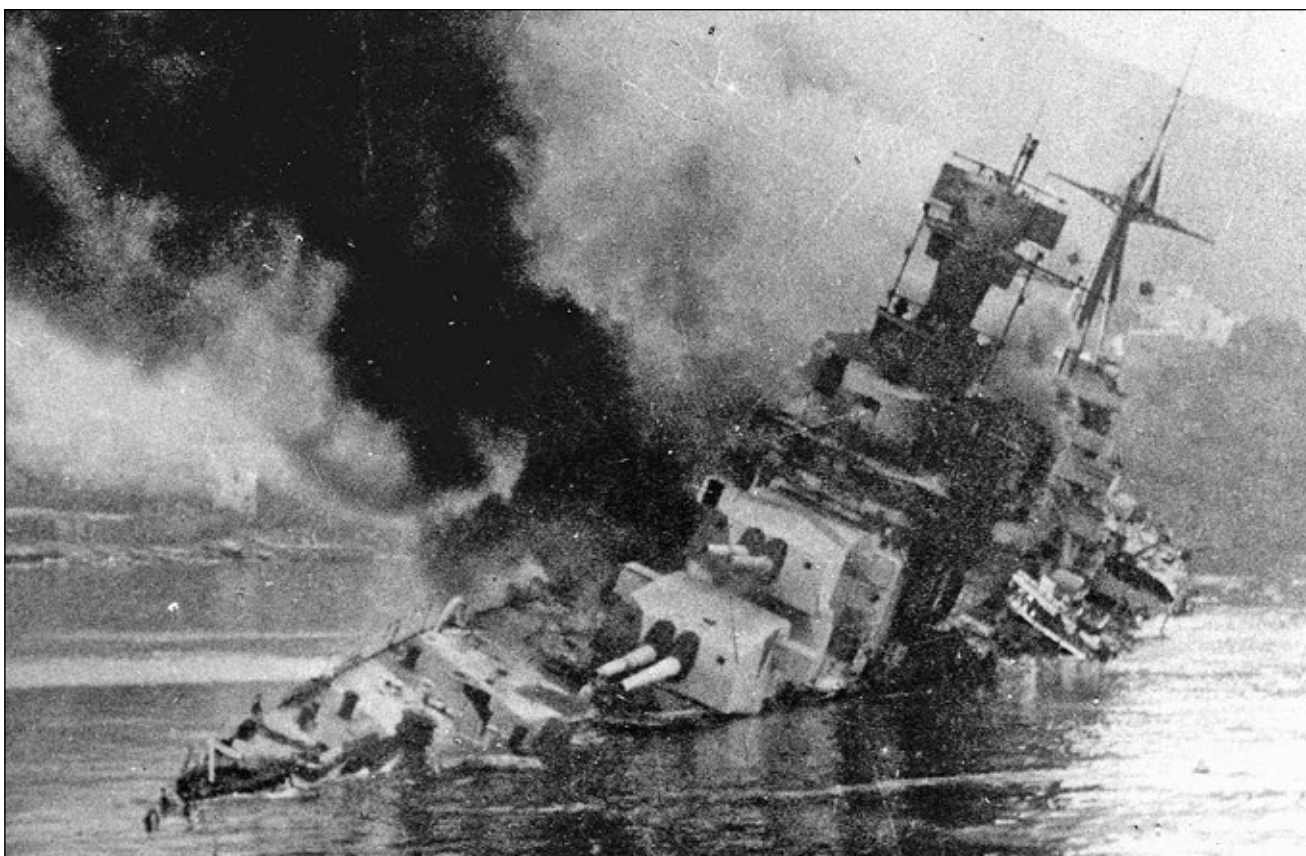
Włoskie krążowniki poruszały się z prędkością 18 węzłów. Lewą kolumnę stanowiły *Gorizia* i *Bolzano*, a prawą *Trieste* i *Attendolo*, zaś ubezpieczenie zapewniało 8 niszczycieli. O 08:05 niszczyciel *Fuciliere* dostrzegł peryskop na lewej burcie. Natychmiastowy zwrot na lewą burtę pozwolił *Trieste* uniknąć torped, lecz *Bolzano* zaczął zwrot w prawo i po kilku sekundach został trafiony. Druga torpeda dosięgła *Attendolo*, który utracił fragment dziobu o długości 25 m. Mimo to do wieczora okręt zdołał dotrzeć o własnych si-

łach do Messyny. Eskortowały go przy tym 2 niszczyciele, a kolejny ubezpieczały *Gorizia* i *Trieste* (dotarły do Messyny o 11:46). Pozostałe 5 niszczycieli zostało z uszkodzonym *Bolzano*. W ciągu 45 minut polowały one na *Unbroken*, zrzucając 105 bomb głębinowych, jednak bez żadnego rezultatu.

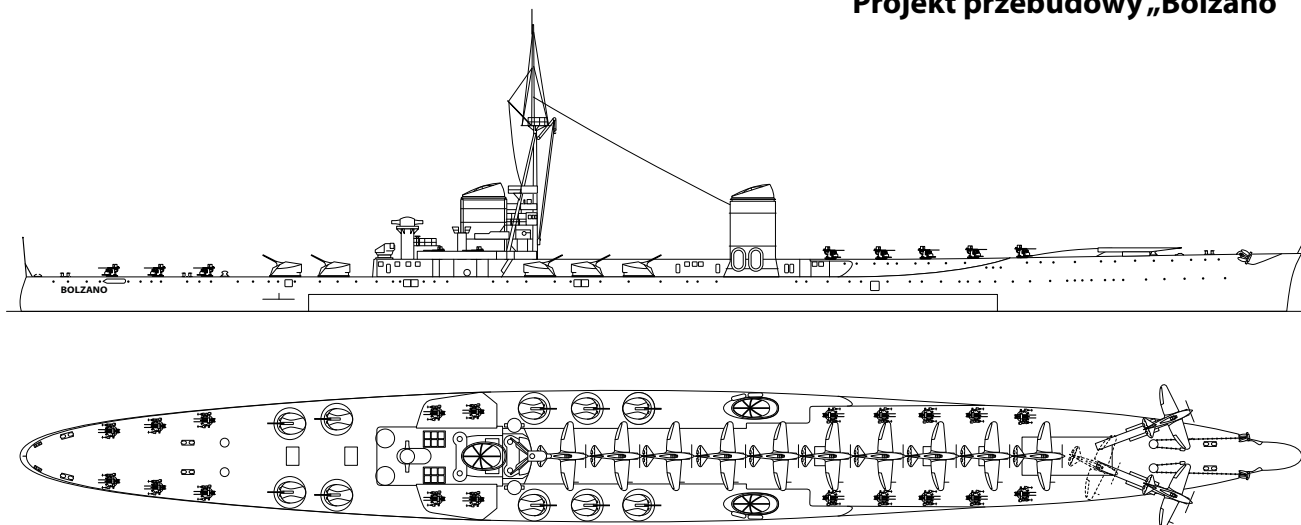
Sytuacja *Bolzano* była trudna. Torpeda rozerwała zbiorniki paliwa. Zginął co prawda tylko 1 marynarz, ale wybuch silny pożar, który omal ni doprowadził do wybuchu komór amunicyjnych, które trzeba

Bolzano po wyrzuceniu na płyciznę koło wyspy Panarea.

Fot. zbiory Achille Rastelliego



Projekt przebudowy „Bolzano”



Rys. Witold Hazuka

było zatopić. Woda zalała 6 przedziałów siłowni. Choć nie było zagrożenia zatonięciem, o 13:30 krążownik wyrzucił się na przybrzeżną mieliznę w pobliżu wyspy Panarea, gdzie płonął aż do następnego dnia. 15 września okręt ściągnięto z mielizny i odholowano na remont do Neapolu. Remont zamierzano połączyć z przebudową jednostki według niezwykłego projektu.

Plany przebudowy *Bolzano* na okręt lotniczy

Przedwojenne plany nie przewidywały obecności specjalistycznych okrętów lotniczych w składzie włoskiej floty. Uważano, że powietrzną ochronę włoskiej floty będą mogły zapewnić lądowe bazy na Półwyspie Apenińskim, wyspach i w Afryce Północnej. Doświadczenie operacji wojennych wykazało, że w wielu operacjach nieliczne brytyjskie lotnictwo pokładowe mogło bez przeszkód atakować włoskie okręty, pod czas gdy samoloty z baz brzegowych spóźniały się na miejsce wydarzeń bądź w ogóle się nie pojawiały. Rozpoczęta przebudowa dwóch statków na pełnowartościowe lotniskowce (*Aquila* i *Sparviero*) nie mogła się szybko zakończyć, w związku z tym w charakterze środka zaradczego zaproponowano przebudowę szybkiego okrętu na jednostkę – nosiciel myśliwców do ochrony zespołów floty przez atakiem z powietrza. Do zadań takiej jednostki należało jedynie startowanie samolotów przy użyciu katapulty. Po wykonaniu zadania myśliwce powinny próbować dolecieć do baz lądowych lub w najgorszym przypadku próbować usiąść na wodzie w pobliżu własnych okrętów, tak by można było podnieść pilota. Lądowania na pokładzie nie przewidywano w ogóle – przygotowanie pokładu lotniczego, trening pilotów itp. wymagały zbyt wiele czasu. Planowano wykorzystanie

bardziej efektywnych myśliwców z podwoziem kołowym, a nie wodnosamolotów, wobec czego podniesienie siadających w pobliżu maszyn za pomocą dźwigu był również niemożliwy. Koncepcja wykorzystania samolotów była generalnie zbliżona do brytyjskiej wesji „CAM” = Catapult aircraft merchant (także catapult armed ship w wolnym tłumaczeniu „statek wyposażony w katapultę”).

Innym zadaniem, które próbowano rozwiązać dzięki przeróbce, był problem zaopatrzenia włoskich wojsk w Afryce. Statki, w swej większości nie dysponowały prędkością niezbędną do tego rodzaju rejsów, wobec czego Włosi zaczęli w coraz większym stopniu wykorzystywać okręty. Rozmieszczenie ładunków, zwłaszcza paliwa, na ich górnych pokładach powodowało, że było one zupełnie nie zabezpieczone w przypadku udziału w starciach, stąd też pojawiło się pragnienie wbudowania spe-

Myśliwiec Reggiane Re-2001, który miał ostatecznie stanowić główny oręż *Bolzano* po planowanej przebudowie.

cialnych przedziałów ładunkowych poniżej pokładu pancernego.

Uszkodzony przez torpedę *Bolzano* stał się kandydatem do przebudowy z realizacją obu idei – okrętu lotniczego i szybkiego transportowca. Projekt przebudowy przewidywał zabudowanie poniżej pokładu pancernego 5 przedziałów ładunkowych o łącznej pojemności około 3000 t. Wymagało to likwidacji przedziału dziobowej kotłowni i ograniczenie liczby kotłów do 8. W rezultacie moc siłowni spadła o 30 000 KM, a prędkość zgodnie z przewidywaniami do 25 węzłów. 3 przedziały ładunkowe rozmieszczono na miejscu dziobowych komór amunicyjnych, stanowiska dowodzenia i kotłowni nr 1, a kolejne 2 – na miejscu rufowych komór amunicyjnych.

Znaczej transformacji miała ulec także sylwetka okrętu, bowiem trzeba było znaleźć na pokładzie miejsce dla rozmieszczenia samolotów. Zamierzano usu-

Fot. zbioru Seweryna Fleischera



nać wszystkie nadbudówki do drugiego komina i połączyć pokład dziobowy z szalupowym dla rozmieszczenia samolotów. Usunięty dziobowy komin miały zastąpić 2 wąskie rury na bokach pokładu szalupowego. Każda z nich miała obsługiwać 2 kotły swojej burty. rufowy komin i maszt miały pozostać na swoich miejscach, przy czym wokół nich miano zabudować lekką nadbudówkę ze sterówką i innymi pomieszczeniami niezbędnymi do dowodzenia okrętem.

Uzbrojenie miano niemal całkowicie zamienić na przeciwlotnicze – 10 pojedynczych dział kal. 90 mm L/50, identycznych jak na okrętach liniowych typu *Littorio*, a 4 podwójnie sprzężone działa kal. 37 mm uzupełniało jeszcze 16 takich dział w wersji pojedynczej, z których 10 miało zostać rozmieszczonych na pokładzie dziobowym na burtach, a pozostałe 6 – na rufie. Projekt przewidywał 3 stanowiska kierowania ogniem plot. – jedno za rufowym kominem na miejscu dawnego pomocniczego dalecownika, a 2 po bokach masztu.

Start samolotów umożliwiały 2 stacjonarne katapulty, ustawione na dziobie pod kątem 20° na burty. Takie kątowe rozmieszczenie katapult mogło w praktyce wiązać się z istotnym mankamentem, bowiem trudno było przy nim zapewnić start pod wiatr.

Projekt przewidywał rozmieszczenie 12 myśliwców – 2 na katapultach i 10 w rzędzie w osi symetrii okrętu od katapult do rufowego komina i masztu. Samoloty być odpalane kolejno z katapult, do których przesuwali się o własnych siłach.

Zgodnie z szacunkiem, standardowa wyporność po przeróbce miała zmniejszyć się o około 2000 t, a pełna obniżyć do 11 800 t, bez załadowanych ładowni. W przypadku całkowitego załadowania ładowni wyporność wzrastała do około 15 000 t.

Początkowo planowano umieścić na *Bolzano* myśliwce Reggiane Re.2000, których nie W roku 1942 włoska flota zakupiła 12 szt. Re.2000 II serii, specjalnie wzmocnionych do startu z katapulty. Samoloty przeprowadziły nawet próby startu z okrętu liniowego *Littorio*. Używały je włoskie siły powietrzne, a produkowano je na eksport do Szwecji i na Węgry. Całkiem jednak możliwe, że *Bolzano* miał być wyposażony w nowocześniejsze Re.2001, które zamierzano również wykorzystać na włoskich lotniskowcach.

W celu przybudowy *Bolzano* zakupiono nawet część materiałów, jednak same prace wstrzymano z powodu braku rąk do pracy i podstawowych materiałów, inni przypisują to częstym nalotom alianckie-

go lotnictwa. Do chwili zawieszenia broni i przechwycenia krążownika przez Niemców nie rozpoczęto praktycznie przebudowy i przebrojenia okrętu.

Zatopienie Trieste

Jesienią 1942 położenie strategiczne państw „Osi” w basenie Morza Śródziemnego pogorszyło się gwałtownie. Wojska brytyjsko-amerykańskie wylądowały w Północnej Afryce, armia Montgomery pokonała siły Rommla pod El-Alamein i rozwinęła natarcie w Libii, jednak dla włoskiej floty szczególnie niebezpiecznym było pojawienie się na teatrze wojennym amerykańskiej 9 Armii Powietrznej. 4 grudnia amerykańskie bombowce przeprowadziły swój pierwszy nalot na terytorium Włoch, którego celem były okręty liniowe na redzie Neapolu. Po tym ataku bazowanie okrętów w Messynie uznano za niebezpieczne i 10 grudnia 3 dywizja krążowników przeszła do Maddalena na północno-wschodnim krańcu Sardynii.

Po 5 dniach *Trieste* po raz kolejny zmienił dowódcę, którym został kmr Rosario Viola. Przy czym, nie udało mu się już wyprowadzić okręt w morze. Katastrofalna sytuacja z paliwem i panowanie alianców w powietrzu dosłownie „przywiązała” duże okręty włoskiej floty do swych kotwiczowisk. Nie gwarantowały one jednak bezpieczeństwa.

W początkach kwietnia 1943 r. amerykańskie rozpoznanie lotnicze wykryło kotwiczowisko 3 dywizji w Maddalena. 10 kwietnia o 13:45 nad kotwiczowiskiem pojawiły się 84 amerykańskie bombowce Boeing B-17 „Flying Fortress” ze składu 12 Armii Powietrznej sił powietrznych USA⁸. Dwie fale po 12 maszyn z 99 Grupy Bombowej obrały za cel *Trieste*. Zrzucano z pułapu 5700 m bomby 1000 funtowe, każdy z samolotów B-17 zabierał po 5 takich bomb, których zapalniki były nastawione na opóźnienie 0,1 sek. Krążownik został trafiony bezpośrednio kilkoma takimi bombami, poważnie uszkodzone zostały nadbudówki, wybuch silny pożar, a w kadłubie pojawiła się woda. Walka o utrzymanie żywotności okrętu, utrudniał fakt, że w rejonie zniszczeń znalazły się elektrownia pokładowa i kotły, trwała około 2 godzin, lecz niestety nie zakończyła się sukcesem. O 16:13 krążownik przewrócił się na prawą burtę i zatonął na głębokości około 20 m. Straty załogi wyniosły 30 zabitych i 50 rannych. Kilukrotnie trafiona została również *Gorizia*, a kutry torpedowe *MAS 501* i *MAS 503* zatopione.

Ze stanu floty *Trieste* został oficjalnie skreślony w tym samym dniu co bliźniacza jednostka – 18 października 1946 r.

Tym nie mniej jednak ostateczny kres losów okrętu nastąpił 10 lat później.

Koniec Bolzano

30 kwietnia 1943 r. 3 dywizjon został rozformowany, bowiem oba zachowane jeszcze okręty – *Gorizia* i *Bolzano* – znajdowały się w stanie uniemożliwiającym ich dalsze bojowe wykorzystanie.

8 września 1943 r., gdy nowe władze Włoch podpisały zawieszenie broni z zachodnimi aliantami, *Bolzano* nadal stał w La Spezia. Następnego dnia do miasta weszły w ramach operacji „Achse” wojska niemieckie, których zadaniem było przechwycenie okrętów dawnego sojusznika. Na krążowniku praktycznie nie było załogi, brak było nawet formalnego dowódcy – jego funkcję pełnił czasowo p.o. zastępca dowódcy *Gorizia* kmr por. Dessi. Z uwagi na fakt, że stan jednostki był nader żałosny i o żadnym jego remoncie Niemcy nie mogli nawet marzyć, choć pewne próby przywrócenia mu sprawności podjęli potem. Wieczorem Dessi rozkazał opuszczenie pokładu krążownika, by uniknąć ewentualnego starcia z niedawnym jeszcze sojusznikiem. Następnego dnia *Bolzano* stał się przedmiotem „szabru” ze strony miejscowej ludności. Później kadłub szybkiego ongiś krążownika pozostał w porcie i był wykorzystywany w charakterze hulku.

Tym nie mniej jednak, dowództwo alianców niepokoił sam fakt pozostawiania *Bolzano* w rękach Niemców, wobec czego podjęto wszelkie kroki by go zniszczyć. W nocy 22 czerwca 1944 r. niszczyciel *Grecale* i kuter torpedowy *MS 74* podeszły pod La Spezie i wodował 5 „żywych torped”, których obsadę stanowiło 6 Włochów i 4 Brytyjczyków. Operacją kierował kmr Forzza. Dywersanci przeniknęli do portu i podłożyli pod dnem *Bolzano* ładunki wybuchowe. Po ich wybuchu poważnie uszkodzony okręt osiadł na dnie. W takim stanie zastali jednostkę alianci, którzy weszli do Spezia w kwietniu 1945 r.

27 lutego 1947 r. *Bolzano* został skreślony ze stanu włoskiej marynarki wojennej. We wrześniu 1949 r. resztki krążownika zostały podniesione z dna i odholowane na złomowanie.

Hiszpańska epopea Trieste⁹

Po zakończeniu wojny domowej w Hiszpanii reżim Franco zaczął opracowy-

8. W większości publikacji nalot błędnie przypisuje się bombowcom Consolidated B-24 „Liberator” 9 Armii Powietrznej USA

9. Rozdział napisany przez M.S. Barabanowa na podstawie prac: Coello'a Lillo'a J.L., *Buques de la Armada Española. Los Años de la Postguerra* (Madrid 2000) i Buquetsa C., Campanera A., Coello'a Lillo'a J. L. *Dos portaaviones españoles*.

wać ambitny plan przywrócenia państwu dawno utraconego statusu wielkiej potęgi morskiej. Jedną z ważniejszych osobliwości powojennego programu budownictwa okrętowego było włączenie do niego całkowicie nowej w hiszpańskiej marynarce wojennej klasy – lotniskowców. Początkowo Hiszpanie liczyli na niemiecką pomoc w postaci planów nieukończonego francuskiego lotniskowca *Joffre'a* lub niemieckiego *Grafa Zeppelina*, później zaś pojawiły się plany przebudowy szeregu statków i ciężkiego krążownika *Canarias*. Finalnym aktem hiszpańskich marzeń o lotniskowcu była awantura z zakupem *Trieste*.

W roku 1950 kadłub krążownika został podniesiony z dna i odholowany z La Maddaleny do La Spezii, gdzie postawiono go na dok w oczekiwaniu sprzedaży na złom. Jednak w końcu tego roku okręt został zaproponowany przez jego ówczesnego właściciela firmę „Micoperi” flocie hiszpańskiej. Wg danych Juana Luisa Coello'a Lilla, inicjatorami propozycji mieli być jacyś dawni włoscy uczestnicy wojny domowej w Hiszpanii.

Hiszpanie nieoczekiwani podjęli tę inicjatywę. Już 15 grudnia 1950 r. dawny krążownik został obejrany przez hiszpańską komisję na czele której stał Dyrektor Budownictwa Okrętowego gen. Furnier. Z okrętu do tego czasu zdemontowano całe uzbrojenie i większą część nadbudówek, lecz sam kadłub i siłownia znajdował się w dostatecznie dobrym stanie. Dobre zachowanie mechanizmów wynikały z tego, że przy zatonięciu *Trieste* z jego uszkodzonych zbiorników paliwowych do wewnętrznych przedziałów dostała się znaczna ilość paliwa, które stało się swego rodzaju konserwantem w czasie 7 letniego przebywania pod wodą.

12 stycznia 1951 r. raport komisji został przedstawiony szefowi Głównego Sztabu Morskiego adm. Alfonso Arriagdze, który po 4 dniach zebrał do jego rozpatrzenia członków sztabu. Na tym posiedzeniu wyrażono pogląd, że można za umiarkowane środki i w relatywnie krótkim czasie przebudować *Trieste* na lotniskowiec dla hiszpańskiej floty. Ta rekomendacja była jednomyślnie przedstawiona na posiedzeniu, a później również przez ministra marynarki adm. Regalado Rodriguesa, który wkrótce zwrócił się do rządu z prośbą o przydzielenie środków na zakup dawnego włoskiego krążownika.

Już 8 lutego 1951 r. Rada Ministrów Hiszpanii przyjęła odpowiednie postanowienie i wkrótce przy wykorzystaniu w celu zapewnienia tajemnicy pośrednictwa narodowego armatora „Elcano” osiągnięto porozumienie z „Micoperi” o zakupie



Kadłub krążownika *Trieste* w trakcie rozbiórki na złom.

Fot. zbiory Leo van Genderena

Trieste za kwotę 38 394 tys. peset (około 960 tys. USD), przy czym z powodu ostrego braku waluty w Hiszpanii 28 872 tys. pesetów z tej sumy miały pokryć barterowe dostawy złomu i rudy.

Środki zostały wydzielone dekretem rządowym z 6 kwietnia, przy czym flota było zobowiązana kompensować te środki przekazaniem Ministerstwu Przemysłu i Handlu złomu z własnych zasobów.

Kontrakt został oficjalnie podpisany w La Spezii 19 maja, przy czym oficjalnie „Elcano” zakupiło stary okręt w celu jego złomowania w Hiszpanii. Hiszpanie przedstawili plan odholowania *Trieste* do stoczni w El-Ferrolu nad wybrzeżu atlantyckim, jednak z uwagi na konieczność przeprowadzenia dodatko-

wych prac kadłubowych w związku z tak daleką trasą, zdecydowano odprawić okręt do Kartageny. Krążownik został doprowadzony tam 14 czerwca przez brytyjski holownik *Zelandia*. Na miejscu zakłady „Bazan” rozpoczęły prace przygotowawcze.

Jednak w tym czasie w losie tego egzotycznego projektu nastąpił zwrot. 20 lipca 1951 r. adm. Regalado zmienił na stanowisku ministra marynarki adm. Salvatore Moreno. Trzy miesiące wcześniej nowym szefem GSzM w miejsce Ariragda został adm. Rafael Estrada. Nowe kierownictwo marynarki wojennej miało wątpliwości związane z *Triestem*. Kadłub okrętu poddano nowym dokładnym oględzinom w Kartagenie. Rezultaty tej inspekcji,

a także wstępnych przeróbek technicznych, zademonstrowały ogromne problemy natury materiałowej i technicznej, stojące na drodze jego przebudowy na lotniskowiec. Rzeczywiste koszty takiej przebudowy z uwzględnieniem niezbędnych prac remontowych oceniona na mniej więcej równe budowie całkowicie nowego okrętu tej klasy. 28 sierpnia 1951 r. na posiedzeniu GSzM z udziałem nowego ministra marynarki Moreno podjęto jednogłośnie decyzję o przekazaniu *Trieste* na złom.

W ten sposób, rezygnacja z przebudowy krążownika na lotniskowiec została podjęta, gdy jego kadłub znajdował się jeszcze w Kartagenie. Tym nie mniej, 3 września 1951 r. holenderski holownik *Thames* rozpoczął holowanie kadłuba do El-Ferrolu, który osiągnięto 11 września. Tam eks-*Trieste* został postawiony na stary dok nr 2 stoczni marynarki wojennej. Choć w lipcu 1952 r. podniesiono jeszcze propozycję jego odbudowy w charakterze krążownika plot., z głównym uzbrojeniem w postaci sprzężonych podwójnie uniwersalnych dział kal. 120 mm, kolejna komisja, która dokonała oględzin kadłuba okrętu w tym samym miesiącu, ostatecznie postawiła „krzyżyk” na idei przebudowy dawnego włoskiego „topielca” na cokolwiek. Kadłub *Trieste* rdzewiał powoli w El-Ferrolu, dopóki nie został ostatecznie rozebrany na złom między rokiem 1956 a 1959.

Ogólna ocena projektu

Koniec lat 1920 – początek 1930 XX wieku stał się rzeczywiście „złotym wiekiem” krążowników. Na jednostkach tej klasy wobec zakazu budowy nowych okrętów liniowych skupiła się uwaga budowniczych i marynarzy. Szczególnie odnosiło się to do „dzieci” Traktatu Waszyngtońskiego – ciężkich krążowników z główną artylerią kal. 203 mm. Zgodnie z opinią dowództwa Regia Mariny, przy braku nowoczesnych okrętów liniowych, właśnie one miały się stać podstawowymi okrętami, mogącymi w sprzyjających warunkach z powodzeniem walczyć w składzie eskadry, a także wspierać działania sił lekkich.

Włoskie ciężkie krążowniki można umownie podzielić na 2 grupy – „szybkie” i „pancerne” – i o ile drugie nierzadko nazywano najlepszymi w swojej klasie, to pierwsze, z reguły podlegały ostrej i nie zawsze uzasadnionej krytyce.

Przy „papierowym” porównaniu z innymi krążownikami „waszyngtońskimi” krążownikami pierwszego pokolenia *Trento* i *Trieste* wyglądały nawet całkiem nieźle, mając o ironio, najbardziej gruntowne opancerzenie. Zdaniem włoskich

| Statystyka wykorzystania krążowników w czasie II wojny światowej | | | | |
|--|---------------------------|---------------|--------------|------------------|
| | Przeprowadzonych operacji | Pokonanych Mm | Godzin ruchu | Zużyte paliwo, t |
| <i>Trento</i> | 27 | 27 518 | 1432 | 25 850 |
| <i>Trieste</i> | 23 | 24 134 | 1271 | 20 173 |
| <i>Bolzano</i> | 23 | 21 785 | 1139 | 18 860 |

konstruktorów, zabezpieczało ono w pełni przed pociskami kal. 155 mm francuskich lekkich krążowników z dystansu 75–150 kabli, a większa prędkość teoretycznie pozwalała utrzymać niezbędną odległość lub w ogóle uniknąć starcia z silniejszym przeciwnikiem. Można co prawda zarzucić Włochom brak dalekowzroczności – tendencja do zwiększania kalibru głównej artylerii krążowników do maksymalnego dopuszczalnego traktatem była oczywista i już następna seria francuskich okrętów tej klasy (typ *Duquesne*) była wyposażona w działa kal. 203 mm.

Najpoważniejszymi niedostatkami typu *Trento* była słaba konstrukcja kadłuba, powodująca znaczną wibrację przy dużej prędkości, i niska jakość artylerii. Wieżowe działa „Ansaldo-Schneider” charakteryzowały się porównywalnie niską szybkostrzelnością, szybkie zużycie luf, a głównie – dużym rozrzutem pocisków w salwie. Aby uzmysłowić, że nie jest to czcza gadanina wystarczy przytoczyć fakt, że czasie całej wojny wszystkie włoskie krążowniki ciężkie osiągnęły jedynie 3 pewne trafienia!

Dzielność morską *Trento* i *Trieste* oceniano całkiem przeciętnie, trudno było oczekiwać innej od okrętów, których kadłuby optymalizowano przede wszystkim pod kątem uzyskiwania wysokich prędkości.

Ostatni włoski „traktatowy” krążownik – *Bolzano* – stanowił rozwinięcie typu *Trento*, przejmując jego opancerzenie, a różniący się ulepszeniem wewnętrznego podziału kadłuba, pozwalającym na utrzymanie się na wodzie w przypadku zatopienia 3 przyległych przedziałów. Budowa okrętu stanowiła jednak niewątpliwie krok wstecz włoskiego budownictwa okrętowego. Mimo zapożyczenia szeregu udanych rozwiązań technicznych od typu *Zara* – *Bolzano* wziął od *Trento* nie tylko podstawowe parametry taktyczno-techniczne, ale i większość jego mankamentów. Nie darmo włoscy marynarze nadali mu określenie „wspaniałe błęd”.

Działania bojowe włoskich sił krążowniczych w latach II wojny światowej, wykazały, że koncepcja szybkiego ciężkiego krążownika okazała się błędna. Zbudowane w związku z kulturowaną przez reżim Mussoliniego „polityką rekordów” i prezentujące swoje wspaniałe prędkości na

próbach wyłącznie w „cieplarnianych” warunkach, *Trento*, *Trieste* i *Bolzano* nie były w stanie powtórzyć ich w warunkach normalnej służby. W czasie wojny okręty nie miały tak naprawdę przewagi prędkości nad jednostkami typu *Zara*, która pozostawała jedynie na papierze, ustępowały natomiast po względem innych parametrów bardziej zbalansowanym „pancernym” krążownikom. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego:
Maciej S Sobański

Bibliografia

- Bagnasco E., *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*. – Parma: Ermanno Albertelli Editore, 1978.
- Bragadin M.-A., *Italijskij flot wo Wtoroj Mirowoj wojnie*, Pier. s angl., Jekatierenburg, „Zierkało» 1997.
- Campbell J., *Naval Weapons of World War II*. – London: Conway Maritime Press, 1985
- Giorgerini G., Nani A., *Gli Incrociatori Italiani 1861-1970*. – Roma: Ufficio Storico Della Marina Militare, 1971.
- Fraccaroli A., *Italian Warships of World War II*. – London: Ian Allan Ltd., 1974
- Green J. Massignani A., *The Naval War In the Mediterranean 1940-1943*. – London: Chatham Publishing, 1998.
- Hogg G.E., Wiper S., *Italian Heavy Cruisers of World War Two*, „Warship Pictorial”, No.23. – Tuscon: Classic Warships Publishing, 2004.
- Pak S.U.K. *Boj u Matapana*, Pier. s angl. Jekatierenburg, „Inozemie”, 1996.
- Patjanin S.W., *Tiażeliye krejsiera tipa „ZARA”*, „Morskaja Kollekcija”, 2006, Nr 2 (83).
- Rohrer J., Hümmelchen G., *Chronology of the War at Sea 1939-1945*. – Annapolis: Naval Institute Press, 1992.
- Sadkovich J.J., *The Italian Navy In World War II*. – Westport: Greenwood Press, 1994.
- Smith P.C., *Action Imminent*. – London: William Kimber, 1980.
- Smith P.K., Walker E., *Diejstwija Maltanskich udarnych sojedinenij*, Pier. s angl. Jekatierenburg „Wiest”, 1996.
- Whitley M.J., *Cruisers of World War II. An International Encyclopedia*. – London: Arms Armour Press, 1995
- „Warship International”, 1979, No.1.

Autor wyraża podziękowania dla M.S. Barabanowa, J.A. Granowskiego, A.J. Kuzniecowa, W.L. Kofmana, O.L. Masliennikowa za dostarczone materiały i okazaną pomoc.



Ekipa wrakowa PRO „Krab” na podniesionym w Świnoujściu U-boocie typu IX (przy burtach 4 pontony po 200 t), sierpień-wrzesień 1952 r.
Fot. zbioru Andrzeja Danilewicza

Szczecińskie „użytki”

Biuletyn Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków (wrzesień 1954):

Użytki pochodzące z rozbiórki wraków okrętów podwodnych:

1. Silniki diesla, 6 cylindrowy prod. MAN – 1400KM – 2 szt.
2. Silnik diesla 9 cylindrowy prod. MAN – 2200KM – 1 szt.
3. Silnik diesla 6 cylindrowy prod. MWM – 350KM – 1 szt.
4. Silnik diesla 6 cylindrowy prod. Krupp – 1600KM – 1 szt.
5. Silnik elektryczny prod. AEG – 375KM – 1 szt.
6. Silniki elektryczne prod. BBC – 375KM – 2 szt.
7. Silniki elektryczne małej mocy – 14 szt. (trzy rodzaje)
8. Bateria 62-ogniowa poj. 8380 Ah – 1 szt.
9. Bateria 124-ogniowa poj. 9160 Ah – 1 szt.
10. Destylarka wody słonej Siemens
11. Kompresor elektryczny 110Volt – 5 szt.
12. Siłowniki hydrauliczne – 7 sztuk.
13. Zawory: 1628 szt. w 101 asortymentach
14. Płyty ołowiane z akumulatorów kwasowych: 287 kg.
15. Rury stalowe – 1718 mb (11 rozmiarów: od 10 do 215 mm)
16. Rury miedziane – 663 mb. (7 rozmiarów)
17. Rury brązowe – 128 mb. (4 rozmiary)
18. Drabinki stalowe dł. 3 m. – 13 szt.
19. Butle sprężonego powietrza (poj. i 220 l. / 205 atm) – 13 szt.
20. Pompa ręczna – 5 szt.
21. Grzejniki elektryczne – 3 szt.
22. Szafka wodoszczelna – 5 szt.
23. Włazy ciśnieniowe + pierścienie włazowe – 27 kpl.
24. Elektryczne przekaźniki sygnalizacyjne Siemens (5 asortymentów) – 385 szt.

25. Przełączniki – 507 szt. (9 asortymentów)
26. Przemysłowe lampki kontrolne – 109 szt. (trzy rozmiary, cztery kolory)
27. Wały śrubowe końcowe; średnica: 210 mm, długość: 8.800 mm – 11 szt.
28. Wały pośrednie ze stali St C.35.61; dł. i 3021, średn. zewn. 160 i wewn. 100 mm – 74 szt.
29. Kable elektryczne: 2200 mb.
30. Gaśnice ARDEX (2kg) – 27 szt.
31. Kolumna wodna Papenberga 1175 mm- 1 szt.

Oferty kierować: Przedsiębiorstwo Demontażu Wraków w Gdyni, ulica Węglowa 1, tel. 55-13

Odbiór towaru: Ekspozytura Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków w Szczecinie (Szczecin-Parnica).

Sprzedaż wyłącznie na asygnaty MPM, MPDiR, MPL lub MŻ

W końcu lat 40. i na początku 50. znaczną rolę w gospodarce zniszczonej wojną Polski odgrywały tzw. użytki; były to surowce i urządzenia pozyskiwane z wraków sprzętu wojskowego i zrujnowanych obiektów przemysłowych. Szczególną rolę odgrywały „użytki” wymontowywane z wraków statków zatopionych w polskich portach i na naszych wodach terytorialnych.

Na przykład wśród „użytków” z *Gneisenau* wymienia się między innymi trzy turbiny główne (dwie nadające się do remontu), 13 sprawnych kotłów parowych, 11 turbin (w tym 8 o mocy 600 KM), cztery silniki Diesla o mocy 400 KM, 88 różnego rodzaju pomp, 12 wentylatorów 200 KM, 11 pomocniczych maszyn

parowych (10-20 KM), 100 silników elektrycznych różnej mocy, 12 ton „teku meblowego” (tak chyba zakwalifikowano pokład?), 3 zestawy do destylacji wody morskiej, 36 sprężarek, 2340 zaworów różnego typu, 7 wózków do transportu amunicji, 3 piece do wypieku chleba, 220 km rur (od 10 do 900 mm), 80 km kabla i 63 „inne urządzenia elektryczne”.

Zniszczonej wojną gospodarce mogło przydać się wszystko; sprawozdania wymieniają z dumą, że pozyskano na przykład „dla celów przemysłowych” 17 wagonów waty szklanej, 5 wagonów tektury azbestowej, wagon sznurka azbestowego i 650 worków mielonego korka (to tylko z *Gneisenau*’a i *Zähringena*). „Użytki” były tak cenne, że przydzielano je centralnie na specjalne ministerialne asygnaty; publikowany był nawet specjalny biuletyn, w którym informowano jakie „użytki „pozyskano” w danym miesiącu a przedsiębiorstwa z całego kraju zgłaszały swoje zapotrzebowania.

Przez to zrodziło się wiele *urban legends* – a to że Pałac Kultury w Warszawie posadowiono na płytach pancernych z *Gneisenau* (ta akurat częściowo prawdziwa) a to, że na *Zawiszy* wbudowano silnik z U-boota, (bujda) albo, że w Gdańsku na „Stacji Pomp i Uzdatniania Zaspą Wodną” zabudowano elektryczny silnik prosto z *Kriegsmarine* (tej nie potrafię zweryfikować).

Faktem jest, że urządzenia wymontowywane z wraków (nawet jeżeli spędziły jakiś czas w wodzie) były bardzo poszukiwane i cenione wyżej niż te nowe, importowane z ZSRR lub produkowane w kraju. W związku z tym starano się nie ekspozować „poniemieckiego” pochodzenia tych urządzeń – w początku lat 50. w jednej z wrocławskich stocznii szef podstawowej organizacji partyjnej przekonywał nawet robotników, że napis „Siemens” pochodzi od nazwiska radzieckiego inżyniera Siemienowa...

Najbardziej cenionymi „użytkami” były urządzenia wymontowywane z wraków okrętów podwodnych – miały opinię niezwykle niezawodnych i wytrzymałych. Warto się jednak zastanowić skąd właściwie brały się owe „użytki”.

Odpowiedź znajdujemy zarówno w archiwach, jak i we wspomnieniach pracowników firmy, która zajmowała się pozyskiwaniem „użytków” – Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków: „Łodzie podwodne są trudne do rozbiórki – wywrotne i zbyt ciasne, aby mogło się w nich pomieścić na raz wielu pracowników, a ponadto przeładowane wszelkimi urządzeniami.” – relacjonuje trudności ze złomowaniem wraków U-bootów Eugeniusz Porębski („Technika na dnie morza”) – „Łodzie podwodne, które demontowaliśmy, były średniej wielkości. Miały po dwa silniki spalino-we o mocy około 8000 KM i po dwie śruby napędowe. Każda z nich posiadała dużą akumulatornię, silniki elektryczne i generatory do wytwarzania prądu. [...] Mnóstwo różnych urządzeń, liczne rurociagi, zawory, gęsta instalacja elektryczna, a nade wszystko ciasnota, ogromnie utrudniają rozbiórkę. Łódź dostarczona do cięcia musi być rozładowana z amunicji i torped, które zardzewiały tkwią w wyrzutniach i zalegają magazyny, musi być też dobrze uszczelniona – mimo to jest zawsze

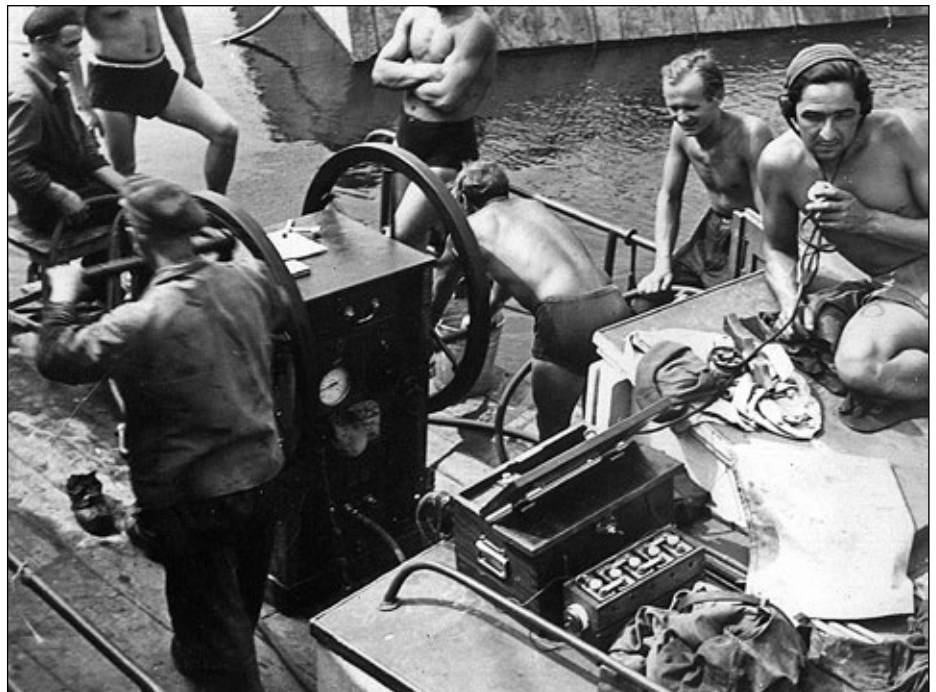
jeszcze niebezpieczna. Jej stateczność na powierzchni wody jest mała, fala lub wiatr łatwo może ją wywrócić.”

I dalej: „Doświadczenie nauczyło nas, że najlepiej jest rozbić łódź w takiej kolejności. Po ścięciu wieżyczki i wycięciu od góry niewielkiego otworu wyjmujemy się przede wszystkim silniki, prądnice, akumulatory, sprężarki, pompy, a następnie pływające cygaro opróżnia się z drobnej armatury, rur, kabli. W największej ciasnocie dokonuje się demontażu w pierwszym rzędzie silników Diesla, prądnic elektrycznych i baterii akumulatorów. Elementy te stanowią największy ciężar łodzi podwodnej; wraz z ich stopniowym wyjmowaniem łódź wynurza się na wierzch zmniejszając niebezpieczeństwo zatonięcia. Cała sztuka wyciąć na górze taki otwór, aby można było wyciągnąć silnik i uprzętnąć wszystko, co w tej pracy przeszkadza. Każda łódź podwodna jest bogatym źródłem kabli, rur miedzianych, zaworów z brązu oraz wielu cennych urządzeń, z których najważniejsze są sprężarki i butle na sprężone powietrze. Z silników Diesla i z generatorów nie ma bezpośredniego pożytku, idą one na złom. Akumulatory, które „skosztowały” słonej wody są całkowicie zniszczone, spęczniałe i nie nadają się do użytku, natomiast ołów i siatki przegradzające są poszukiwane. Po wydobyciu z łodzi podwodnej wszystkiego, co nadaje się do użytku i zakorkowaniu otworów, którymi z dołu mogłaby się przedostać woda, następuje druga zasadnicza czynność, tj. dzielenie łodzi na poszczególne części za pomocą znajdujących się w niej grodzi. Ścianki te należy uszczelnić w miejscach, gdzie były przejścia z oddziału do oddziału lub gdzie przebiegała rura, tak, aby komory były ściśle oddzielone od siebie. Otwory zasklepia się w ten sposób, że do grodzi przykręca się śrubami kawał blachy, dla większej szczelności umieszczając między nimi gumę pociętą na paski i wysmarowaną farbą miniową.”

W końcu zaczyna się demontaż kadłuba: „Gdy się to zrobi można łódź ciąć na kawały. Jeśli cięcie łodzi odbywa się przy nadbrzeżu uzbrojonym w dźwigi, wówczas duże fragmenty podnosi się od razu i wyrzuca na ląd. Na jeziorze, w kanale czy na plaży tną się łódź na małe części, dostarczane następnie małym pomocniczym dźwigiem do dźwigu pływającego. Ponieważ

Obsługa pompy powietrznej „SIEBE GORMAN & CO LTD” dla dwóch nurków. Koniec lat 40.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz



poszycie łodzi podwodnej nie waży więcej niż około 80-100 ton, więc przetransportowanie jej za pomocą dźwigu pływającego, nawet małego, nie nastręcza trudności. Odcina się część raz od dzioba, raz od rufy. Odcięty fragment można oddzielić i wyjąć a reszta pływa doskonale.”

Jednak do tej relacji należy podchodzić z pewną rezerwą, gdyż autor traktuje wraki okrętów podwodnych jedynie jako źródło złomu i „użytków”; stąd też już na przykład uwagi ogólne dotyczące wielkości wraków są dość wątpliwe: „niemieckie łodzi podwodne [...] są różnej długości od 60 do 100 m.” (w rzeczywistości od 34,7 metra w wypadku okrętów typu XXIII /okrętów tego typu nasze ekipy wrakowe jednak nie demontowały/ do 89,8 metra w wypadku typu IXB). I dalej: „małe łodzie posiadają wyporność 60 ton, małe krążowniki podwodne do 300 ton” (typ XXIII – 234 tony wyporności na powierzchni, typ IX – w zależności od wersji – do 1763 ton; z kolei wyporność niemieckich miniaturów okrętów podwodnych wahała się od 12 ton w wypadku *Hechta* do 17 ton – *Seehund*). Co więc autor miał na myśli – trudno zgadnąć.

Równie zastanawiające jest stwierdzenie, iż „łodzi podwodne, które demontowaliśmy [...] miały po dwa silniki spalinowe o mocy około 8000 KM i po dwie śruby napędowe”; do tego opisu nie pasuje praktycznie żaden typ niemieckiego okrętu podwodnego – moc silników napędowych niemieckich okrętów podwodnych nie przekraczała zwykle 2000 KM dla pojedynczego silnika.

Przyjmijmy jednak, że wiedza co tną właśnie palnikami nie była zbyt potrzebna pracownikom Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków, których rozliczano „od kilograma” pozyskanych „użytków” (PDW odpowiadało m. in. za cięcie wraku 1200 ton na rzece Duńczyca). Demontażem wydobytych wraków U-bootów zajmowały się także: Centrala Złomu (m.in. cięcie U-boota wydobytego w roku 1952 roku przez PRO ze Starej Świny i przeholowanego na mieliznę przy wyspie Mielno) oraz Rejonowa Zbiornica Złomu w Szczecinie (cięcie dwóch U-bootów na rzece Świętej),

Henryk Mąka w swej książce „Upiory Bałtyku” tak opisuje swoją wizytę w „punkcie demontażu”: „...latem roku 1954 z kierownikiem Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków Witoldem Kosowskim popłynąłem krętymi zaułkami szczecińskiego portu do jego bazy produkcyjnej. Motorówka, której silnik głośno terkotał wśród przybrzeżnych szuwarów, płoszyła całe stado wodnego ptactwa gęsto jeszcze wtedy gnieźdzącego się w tym rejonie. Właśnie obok Ostrowa Żurawiego, a niedaleko wyspy Mewiej i wyspy Kaczaj przy dalekim nabrzeżu Fant uwiło sobie gniazdo wspomniane przedsiębiorstwo. Tego dnia tkwiły w nim dwa U-booty. Jeden jeszcze nierozbrojony z torped, drugiego natomiast hitlerowskiego pirata cięła na złom brygada tzw. przepalaczy. A pirat był wyjątkowo duży: miał 70 m długości i 1200 ton wyporności. [...] – Rozbiórka łodzi podwodnej należy do najtrudniejszych robót – mówił owego letniego dnia 1954 roku brygadzysta Leon Skitek – Chodzi o to, aby łódź zdemontować, utrzymując ją jednocześnie w stanie pływalności. Nigdy też nie mamy całkowitej pewności czy w czasie rozbiórki nie natkniemy się na jakąś ukrytą minę czy inne materiały wybuchowe... Syczą błękitno-żółte płomienie acetylenowych palników. Pływający dźwig zdejmuję z wraku szare płyty blachy. Odsłania się maszynownia. Wzdłuż burt stoją dwa silniki diesla, każdy po 850 koni mechanicznych. Ponieważ dadzą się jeszcze wykorzystać, przepalacze z najwyższą ostrożnością odcinają każdą z rur, każdy przewód łączący je z kadłubem U-boota. Tu właśnie pracuje Witold Białogrodzki, który przez ostatnich kilka miesięcy zatrudniony był przy demontażu „Androsa”¹, a przedtem pracował przy wraku „Usambary”². Właśnie pod wpływem jego palnika zapala się któryś z izolowanych gumą przewodów elektrycznych, wiodących do 124 znajdujących się w łodzi akumulatorów. Wtedy

Białogrodzki bierze do ręki wydobytą z U-boota gaśnicę i kieruje na niebezpieczne miejsce strumień CO₂. A później znowu spokojnie zabiera się do przerwanej pracy. Tylko z tej jednej łodzi gospodarka narodowa otrzyma 600 ton szlachetnej stali i 200 ton metalu kolorowych.”

Kwestia „użytków” mogłaby być jedynie ciekawą anegdotką; mało znaczącą dla miłośników historii morskiej, gdyby nie fakt, że... w rejonie Szczecina i Świnoujścia polskie ekipy wrakowe pocięły... znacznie więcej wraków U-bootów niż powinno się na tym obszarze znajdować.

Odwołując się do źródeł historycznych – możemy z dużą pewnością podejrzewać obecność w Szczecinie wraków następujących U-bootów: *U 108* (zniszczony podczas bombardowania 11 kwietnia 1944 r., skreślony ze stanu floty w czerwcu 1944 r. i zatopiony 24 kwietnia 1945 r. na Odrze został następnie – latem 1946 r. – wydobyty przez Rosjan i przeholowany do Szczecina; jego dalszy los nie jest znany), *U 547* (uszkodzony przez minę u ujścia Żyromy, wydostał się z Bordeaux i via Bergen dotarł na Bałtyk, tu wpadł jednak po raz kolejny na minę i w Szczecinie został skreślony z listy jednostek bojowych – 31 grudnia 1944 r.) oraz *U 902* (zniszczony w stoczni Vulcan podczas nalotów – 22 lipca 1944 r. zrezygnowano z jego dalszej budowy). Część autorów dodaje jeszcze do tej listy trzy kolejne okręty: *U 769*, *U 823* i *U 824*, których budowę – w stoczni Oderwerke – przerwano w lipcu roku 1944. Jednak nawet jeśli wliczymy te trzy ostatnie okręty – choć np. Axel Niestale, znany autorytet w tej kwestii, twierdzi w korespondencji z autorem (27 lipiec 2003 r.), że dysponuje fotografiami z roku 1943 wskazującymi, że *U 823* i *U 824* to „niewiele więcej niż stępka” i że żadne elementy kadłuba ciśnieniowego nie zostały zmontowane na tych jednostkach a obie jednostki zostały złomowane, by zrobić miejsce na pochylniach dla remontowanych jednostek nawodnych – to i tak daleko jeszcze do „kilkunastu” okrętów, które miały jakoby znajdować się w Szczecinie i okolicach (bo tyle ich zostało wydobytych a następnie przerobionych na „użytki”). Natomiast w rejonie Świnoujścia mógł znaleźć się wrak *U 803* (w kwietniu 1944 r. zatopiony przez minę na północ od Świnoujścia, podniesiony z dna w sierpniu 1944 r.), *U 854* (zatopiony w lutym 1944 r. na zagrodzie minowej na północ od Świnoujścia, podniesiony w tym samym roku) oraz *U 1000* (uszkodzony przez minę w okolicach Piławy, maszyny i urządzenia zdemontowane w Królewcu, w grudniu 1944 r. przeholowany do Świnoujścia).

Tak więc dla rejonu Szczecina i Świnoujścia możemy zidentyfikować maksymalnie sześć potencjalnych wraków U-bootów: *U 108*, *U 547*, *U 803*, *U 854*, *U 902* i *U 1000*. Skąd więc wzięło się znacznie więcej wraków U-bootów rozmontowanych przez polskie firmy. Ba, niektórzy autorzy (np. J.K.Sawicki) sugerują, że wraków tych było znacznie więcej: „w porcie szczecińskim leżało [...] 8 różnej wielkości okrętów podwodnych (250-1250 ton)” (J.K.Sawicki – „Wraki okrętów, statków i obiektów stoczniowych w portach i na wodach polskich w 1945 r.”) a w całym rejonie Szczecin-Świnoujście „zatopionych było kilkanaście okrętów podwodnych o wyporności od 254 do 1252 ton” („Ratownictwo morskie w Polsce”).

Rzeczywiście: zestawienie „użytków” pozyskanych z wraków okrętów podwodnych w rejonie Szczecina i Świnoujścia (z których jedno prezentuję na początku tekstu) wskazuje, że roz-

1. Armator Deutsche Levante-Linie; rok budowy 1910, 2995 BRT; † 12.III.1945 r. koło Świnoujścia trafiony 3 bombami samolotów typu B-17 i B-24 z 8. USAAF, które zrzuciły na port i misato w sumie 1435 ton (zginęło 570 ludzi). (przyp. red.)

2. Hulk mieszkalny Kriegsmarine 4 Szkolnej Flotyli Okrętów Podwodnych w Szczecinie, były liniowiec Deutsche Afrika Linien, 1922 r., 8690 BRT † 20.III.1945 r.; lotnictwo USA (przyp. red.)

Fot. AP w Szczecinie – zespół „Szczeciński Urząd Morski”



montowanych zostało przynajmniej 10 lub 11 jednostek należących do typów VII i IX (oczywiście istnieje też możliwość, że część „użytków” pozyskano nie z wraków, ale ze stoczniowych magazynów – choć jest to mało prawdopodobne, bo poniemieckie stocznie zostały dość skutecznie oczyszczone przez rosyjskie „trofiejne komandy”).

Tradycyjnie sięgamy więc do archiwów. W dokumentach archiwalnych AP w Szczecinie; kwestia identyfikacji i lokalizacji wraków okrętów podwodnych jest w nich traktowana marginalnie: „Wykaz zatopionych jednostek w Porcie Szczecińskim” (nie datowany; przypuszczalnie z roku 1947 lub 48) podaje tylko dwie pozycje (15 i 16); jedna to: „łódź podwodna – zatонуła w Swante przez wysadzenie w powietrze – zupełnie zniszczona”, druga: „łódź podwodna posadzona na dno w Swante. Stara łódź – zupełnie zniszczona”. Natomiast „Wykaz wraków do wydobywania” datowany na 31 grudnia 1949 r. roku nie wymienia żadnych wraków U-bootów ani w porcie szczecińskim, ani na torze wodnym Szczecin-Świnoujście; zapis dotyczący samego Świnoujścia jest bardzo enigmatyczny: „łódzie podwodne” i lokalizacja; „port”.

Dalej – tym razem w Archiwum w Gdańsku – znajdujemy dotyczącą Szczecina i Świnoujścia listę „jednostki do podziału” (zapewne z roku 1946), gdzie kilka pozycji dotyczy okrętów podwodnych:

„Świnoujście:

9. 3 podwodne łodzie 700 t. Stara Świna

Szczecin:

9. Okręt podwodny 700 t. Kanał Mullin

10. Ditto 700 t. Kanał Mullin

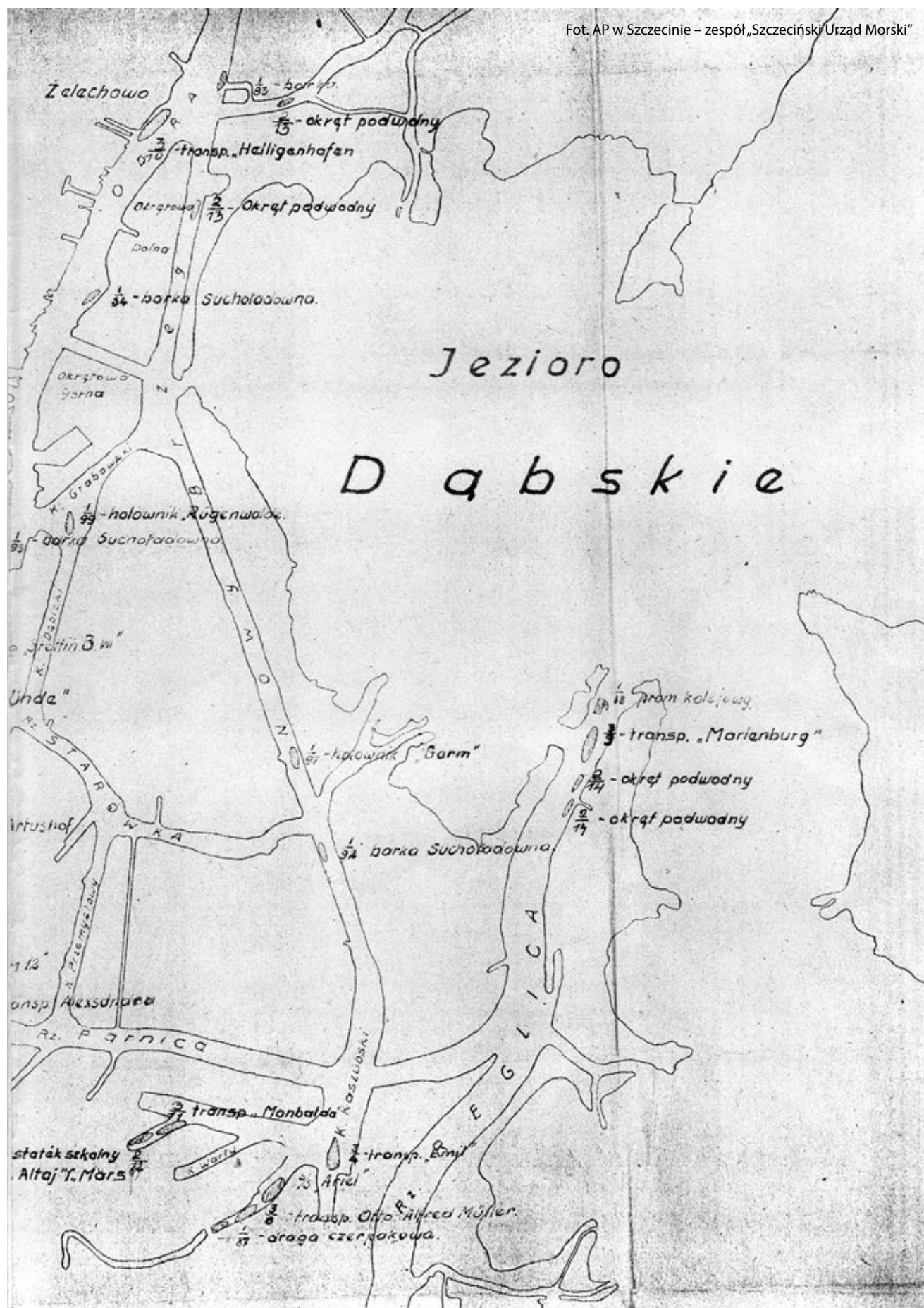
11. Ditto 750 t. Kanał Monne

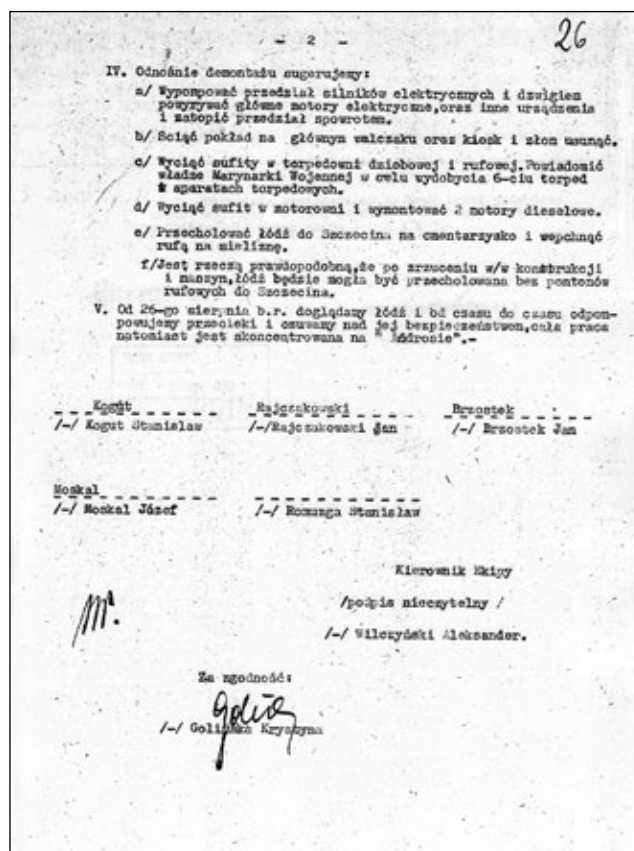
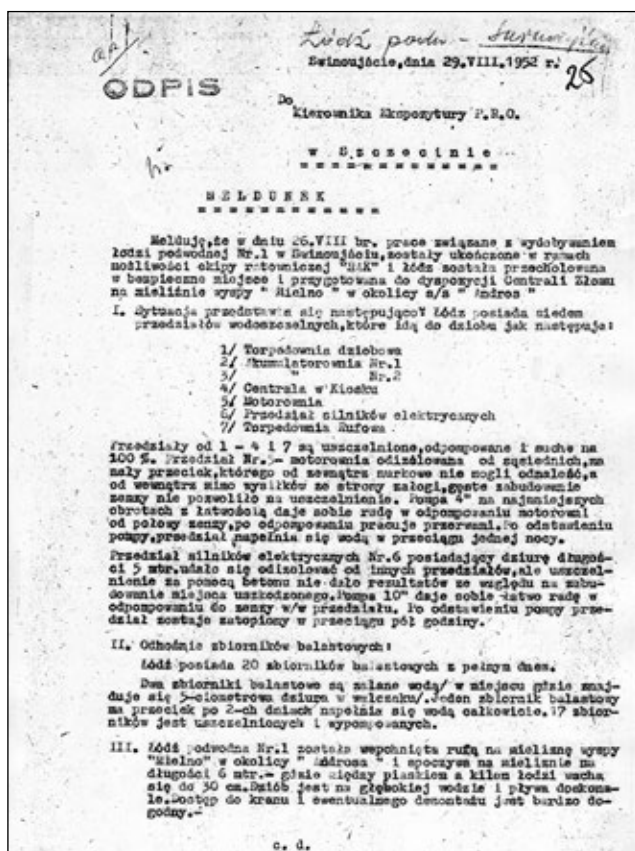
12. Ditto 750 t. Kanał Monne

17. Okręt podwodny 250 t. Szczecin”

W szczecińskim archiwum zachowały się dwa plany z zaznaczonymi lokalizacjami poszczególnych wraków. Pierwszy to „Plan sytuacyjny – Port Szczecin i rejon Dolnej Odry z oznaczeniem zatopionych jednostek”, drugi – „Plan Portu Szczecin”. Na pierwszym z nich są zaznaczone są jedynie dwa wraki okrętów podwodnych na rzece Swante (oznaczone numerami 15 i 16 – numeracja odnosi się najwyraźniej do tej stosowanej w „Wy-

Fot. AP w Szczecinie – zespół „Szczeciński Urząd Morski”





Meldunek kierownika ekipy „RAK” dla kierownictwa Ekspozytury PRO w Szczecinie (w zbiorach AP W Szczecinie – zespół „Szczeciński Urząd Morski”)

kazie zatopionych jednostek w Porcie Szczecińskim”); jeden (nr 14) znajduje się jakieś 500 metrów od połączenia Swante z Odrą, drugi (nr 16) – jakieś 1,5 km dalej.

Na drugim planie („Plan Portu Szczecin” z maja 1947) mamy również zaznaczony jeden z wraków na Swante (oznaczony jako 2/16) ale oprócz tego są jeszcze cztery inne wraki – dwa okręty podwodne (oznaczone jako 2/14 – oba tym samym oznaczeniem) na Reglicy, w pobliżu jej ujścia do J. Dąbskiego; zaraz za wrakiem transportowca *Marienburg*³ oraz dwa kolejne (oznaczone – oba – jako 2/13); jeden na Nowym Przekopie na wysokości Wyspy „Dolna Okrętowa” i jeden nieco na północny wschód od niego – w odnodze Odry.

Z kolei dokument „Zestawienie wraków przeznaczonych do wydobywania” (nie datowany; sporządzony przypuszczalnie – jak wynika z kontekstu – w końcu roku 1950 lub w pierwszych miesiącach roku 1951) informuje (pozycje 41, 42 i 43), że na „Rzece Święta” zlokalizowane są trzy wraki „łodzi podwodnych”, szczegółowe badania wraków nie były przeprowadzane, ale oszacowano koszt wydobywania każdej z nich na ok. 350.000 złotych, co przy szacowanej możliwości pozyskania z każdego wraka ok. 500 ton złomu i ok. 100 ton tzw. użytków dawało średni koszt „pozyskania” tony złomu szacowany na 583,34 złotego.

Zaplanowano, że wraki te zostaną podniesione do lipca 1953 roku siłami dwóch przedsiębiorstw: „PRCiP dostarczy ekipę nurk., ZPS – dźwig”. Według tego samego dokumentu dwa kolejne wraki (pozycje 69 i 70) zlokalizowane na „Rzece Mieni” a dwie następne (pozycje 71 i 72) – na Nowym Przekopie. Także w tym wypadku szczegółowe badania wraków nie zostały dokonane; oszacowano jedynie koszt wydobywania – ok. 540.000 złotych, co przy szacowanej możliwości pozyskania z każdego wraka ok. 1000 ton złomu i ok. 200 ton „użytków” dawało średni

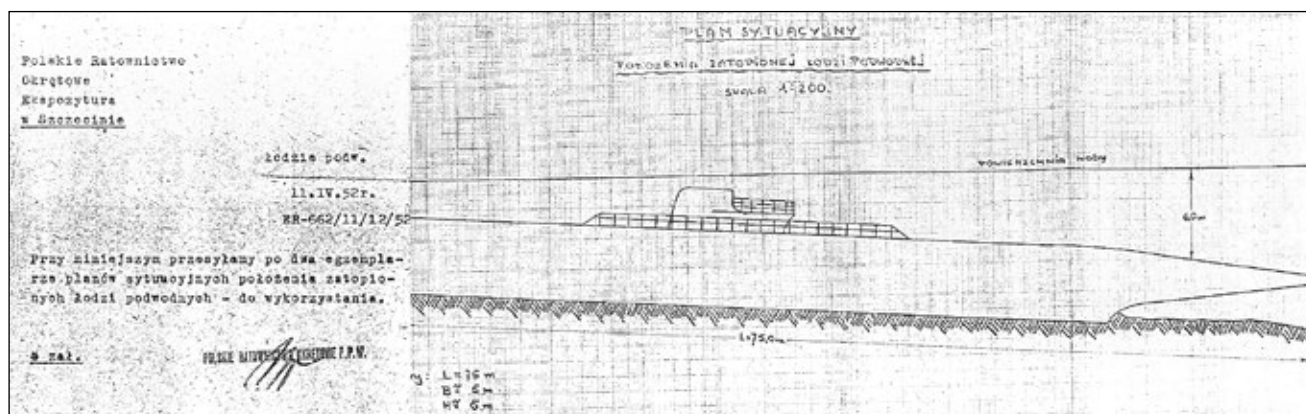
koszt tony złomu ok. 450 zł. Te wraki miały być podniesione do listopada 1953 roku siłami „PRCiP względnie PRO”.

Aby przeanalizować co i gdzie zostało zatopione (a później podniesione) musimy najpierw uporządkować nieco terminologię, bo do połowy lat 50 XX wieku posługiwano się zarówno starymi nazwami niemieckimi, ich spolszczonymi wersjami oraz nowo wprowadzonymi nazwami oficjalnymi...

I tak: dzisiejsza Rzeką Regalica (do 1945 niem. Große Reglitz) nazywana była po roku 1945 Rglicą lub Reglicą. Jednak jej odcinek od Parnicy do ujścia do jeziora Dąbie przybiera już nazwę Mienia (niem. Mönne). Tak więc stwierdzenia w starych dokumentach, że dwa wraki znajdują się na Reglicy, w Kanale Monne (Mönne), czy na rzece Mieni są tożsame. Zapisujemy: Rzeką Regalica (Mienia) – w okolicy ujścia do jeziora Dąbskiego – dwa wraki.

Rzeką Święta (do 1945 niem. Swante) nazywa się tak urządzenie od 1949 roku, wcześniej (1945-49) używano także nazwy

3. Ta opinia wydaje się być mało wiarygodna, gdyż wodowana 1.6.1944 r. jako *Marienburg* (nr stocznioowy 566) w Scheepsbouwwerf & Machinefabriek „De Klop” NV. Slidrecht (nr stocznioowy 566) dla DDG Hansa, Brema jednostka, została na przełomie września/października 1944 r. ze Slidrechtu przeprowadzona do Hamburga celem ukończenia jej budowy. Nowy numer stocznioowy 448A. W 1945 r. tam prawie gotowy zatopiona po zombardowaniu. Na przełomie marca/kwietnia 1952 r. w Hamburgu, zadokowana w celu uszczelnienia kadłuba i przeprowadzenia oględzin. W maju 1952 r. przeprowadzona do Bremerhaven w celu ukończenia jej budowy 14.6.1952 r. Przekazana przez Technischer Betrieb des NDL, Brema w Bremerhaven jako *Stahleck* celem ukończenia, a następnie przekazana armatorowi DDG Hansa w Bremie. 1.X.1952 r. zarejestrowana, 2.X. i przemianowana na *Kattenturm*. Na przełomie maja/czerwca 1962 r. sprzedana Sancier Clarze Shipping & Trading Co., Panama i przemianowana na *Mateo*. Na przełomie lat 1976/77 r. złomowana. Była to z pewnością inna z Hans-A; z pewnością chodzi o *Heiligenhafen* (1923 BRT), biorący udział w operacji „Hannibal”, który po wejściu 12.III.1945 r. na amerykańską minę lotniczą w Swinoujściu. Po wojnie podniesiony z dna i reaktywowany jako radziecki *Cholmsk* z portem macierzystym w Kalininie. Złomowany został w 1971 r. w Niemczech Zachodnich. Na podstawie artykułu Gerda Uwego Detlefse *Niemieckie statki handlowe wojennego programu budowy Hansa A*, część II, „Okręty Wojenne nr” 2/2013 (118), str. 62. (przyp. red.)



Szkic wraka jednostki typu IX (sądząc z długości kadłuba: 75 m na szkicu i 76,5 w rzeczywistości) – być może U 547. (w zbiorach AP W Szczecinie – zespół „Szczeciński Urząd Morski”)

Kanał Swantowita; ma rzecze Świętej – dwa lub trzy wraki o.p. (o dwóch wrakach mówi „Wykaz zatopionych jednostek w Porcie Szczecińskim” z 1948 roku ale „Zestawienie wraków do wydobycia” z roku 1950 mówi już o trzech „łodziach podwodnych” – ponieważ jednak w tym drugim wypadku sporządzono wycenę ich podniesienia dokument ten wydaje się bardziej wiarygodny).

„Nowy Przekop” (nazwa używana w latach 1945-49) to to samo, co niemiecki Mölln Fahrt (spolszczone jako „Kanał Mullin”), czyli dzisiejszy Przekop Mieleński – dwa wraki.

I wreszcie Karsibór (do 1945 niem. Kaseburg lub Caseburg) – wyspa na Zalewie Szczecińskim na południe od wyspy Wolin, od której oddzielona jest Stara Świną; traktujemy więc informacje o trzech wrakach „przy Karsiborze” i „na Starej Świnie” jako tożsame.

Plus jeden wrak w Świnoujściu.

Została jeszcze Duńczycza (do 1945 niem. Dunzig), czyli stare ramię ujściowe Odry w Szczecinie – wprawdzie w dokumentach dotyczących podziału wraków figuruje jedynie pozycja „Szczecin – 1 o.p.”, ale za to w sprawozdaniach z wydobycia wraków dwa razy pojawia się nazwa „Duńczycza”...

Mamy więc:

| Miejsce: | Wraki opisane: | Wraki wydobyte przez PRO: |
|---------------------------|------------------|---|
| Rzeka Święta: | 3 wraki U-bootów | wrak U-boota (1952) |
| Stara Świną/ Karsibór: | 3 wraki U-bootów | 4 wraki U-bootów (1953, 1953, 1954, 1955) |
| Regalica: | 2 wraki U-bootów | wrak U-boota (1952) |
| Przekop Mieleński: | 2 wraki U-bootów | - |
| Duńczycza (Szczecin): | wrak U-boota | 2 wraki U-bootów (1952, 1953) |
| Świnoujście (port?): | wrak U-boota | wrak U-boota (1952) |
| | 12 wraków | 9 wraków |

Już na pierwszy rzut oka na powyższą tabelkę widać, że coś się tu nie zgadza: przy Karsiborze zostały opisane trzy wraki a wydobyto... cztery. Z kolei Na Przekopie Mieleńskim powinny być zatopione dwa okręty podwodne i... nie podniesiono w tym rejonie żadnej jednostki.

Jedynym wyjaśnieniem może być teoria, że niektóre wraki były podnoszone po kilka razy; nawet bez sporządzania „papierowej” dokumentacji – ot, zawadzał, więc go po cichy „przetawiono” w inne miejsce. Wydaje się ponadto, że większość wraków znajduje się nie tam, gdzie być powinna. Najlepszym przykładem „wędrowek” wraków w okolicach Szczecina może być U 902; wodowany 24 grudnia 1943 roku i zacumowany przy nabrzeżu wyposażeniowym Bredower Werder został uszkodzony podczas amerykańskiego nalotu 11 kwietnia 1944 roku i ponownie – 13 maja 1944 roku. Przez jakiś czas kontynuowano jeszcze

prace przy U 902, ale ostatecznie – 22 lipca 1944 roku – podjęto decyzję o rezygnacji z dalszej budowy i przestawiono jednostkę na Swante. Jednak w lutym roku 1945, podczas przygotowań do ewakuacji, przypomniano sobie o tej jednostce (oraz o oczekującym na remont U 108 – jednostka ta również ucierpiała w nalocie 11.04.1944 r.) i dołączono ją do konwoju ewakuacyjnego. Obie jednostki dowlokły się jedynie do Karsiboru, gdzie ostatecznie zostały zatopione (24 kwietnia 1945 roku) na Starej Świnie. Tak przynajmniej należy przypuszczać na podstawie zdjęcia ukazującego wraki tych dwóch jednostek zamieszczonego w Księżce Piotra Laskowskiego „Śladami niemieckich tajnych broni na wyspach Wolin i Uznam” a wcześniej w niemieckim opracowaniu „Gesunken und verschollen”. Podobno następnie (1946) Rosjanie wydobyli wraku U 108 i przeholowali go z powrotem do Szczecina, a wrakiem U 902 zajęło się PRO dopiero w roku 1953. A przecież mogłoby się wydawać, że wraka „nieukończono” U 902 należałoby szukać w rejonie stoczni...

Przypomnijmy zatem: U 108, U 547, U 803, U 854, U 902 i U 1000 były w rejonie Szczecina-Świnoujścia na pewno (no, na 95%), być może zachowały się także jakieś fragmenty jednostek oznaczonych jako U769, U823 i U824 które mogły być łątwo wzięte za „pełny” wrak. Sześć, maksymalnie dziewięć U-bootów należących w większości do typu VIIC (U 769, U 803, U 823, U 824, U 902 i U 1000) o wyporności 760/865 ton, IXC (U 108) – wyporność 1050/1180 ton i IXC/40 (U 547, U 854) – 1145/1255 ton. A tymczasem spisano wraki 12 jednostek (z tego jedna miała mieć 250 ton, pięć po 700 ton i dwie – 750 ton, reszta miała być rzekomo większa) a wydobyto... 1 x 700 ton, 1 x 850 ton, 1 x 1000 ton, 2 x 1200 ton i 3 x 1320 ton. Nie wiemy jednak czy owe wpisane do sprawozdań „tony” to miara wyporności czy też ciężar złomu pozyskanego z danej jednostki (jak wiadomo w „socjalistycznej sprawozdawczości” dokonania produkcyjne poszczególnych brygad i zakładów często się w tajemniczy sposób zwielokrotniały; zwłaszcza przed ważnymi rocznicami).

Znowu jednak mamy pewną zagadkę: zatopionych powinno być 6 (w porywach 9) jednostek typu VII i trzy jednostki typu IX; tymczasem wydobyto (jak wygląda z opisu „tonowego”) dwa wraki jednostek typu VII i 6 typu IX.

Spróbujmy więc prześledzić co kto wydobył:

Wiemy, że Rosjanie (77 ASO) podnieśli w latach 1946/49 2 lub 3 U-booty w rejonie Szczecina i Świnoujścia. Nie wiemy jednak, czy poniesione przez Rosjan jednostki zostały złomowane, czy po prostu wydobyte z miejsc, gdzie przeszkadzały i zatopione ponownie w innym miejscu (czyli czy te same wraki były liczone ponownie jako „podniesione” przez PRO). Wydaje się, że doliczając te trzy poniesione przez 77 ASO wraki do tych wydobytych przez PRO, to liczba by się nam zgadzała.

Dodatkowo w Szczecinie znajdowały się cztery wyprodukowane przez Vulcan Stettiner Maschinenbau AG pontony do wydobywania wraków – mogłyby one łatwo wzięte za okręty podwodne (tym bardziej, że do ich produkcji wykorzystywano także elementy kadłubów sztywnych (ciśnieniowych) U-bootów typu VII. Nieco później – w roku 1948 – Stocznia Szczecińska wyprodukowała (korzystając zapewne z poniemieckich zapasów i planów) dziesięć pontonów do wydobywania wraków o udźwigu 230 ton każdy; były one wykonane z „z segmentów [...] niemieckich okrętów podwodnych”, miały one 5,2 m średnicy i długość ponad 15 m i były podzielone na trzy komory, z których środkowa była największa. „Główną wadę pierwszych polskich pontonów ratowniczych stanowił ich ciężar, gdyż były wykonane z elementów okrętów podwodnych, ze stali kilkunastomilimetrowej grubości, ale mimo to spełniły swoją rolę do końca, praktycznie niezniszczalne” – wspomina Włodzimierz Słowiński. Nie jest do końca jasne czy pontony te wyprodukowano używając znalezionych w magazynach szczecińskich stoczni elementów przygotowanych do produkcji „siódmek”, na które zamówienia następnie anulowano, czy też „wycięto” je z wraków wydobytych okrętów – taką możliwość sugeruje Henryk Mąka pisząc, iż „...z mniejszych łodzi podwodnych wykrojono dziesięć cylindrycznych pontonów. Wykonane ze stopu amonu i stali były sztywne i znakomicie spełniały swą rolę w trakcie podnoszenia wraków”. Oczywiście istnieje możliwość, że pontony te zostały wzięte za „u-booty” i zaliczone do wydobytych wraków...

Polskie Ratownictwo Okrętowe wydobyło następujące wraki (zestawienie na podstawie książki J.K. Sawickiego „Ratownictwo Morskie w Polsce” tom 2):

• 1952:

1) jednostka o wyporności 1000 ton (w opisie „na Jez. Dąbie”, zapewne chodzi jednak o jeden z wraków na rzece Mieni);

2) jednostka 1200 ton (Szczecin, Duńczyca)

„U-boot Nr 35 [został] 24 listopada 1952 roku przekazany przez ekipy PRO Ekspozyturze Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków w Szczecinie. Łódź podwodna szacowana na 1200 ton złomu była demontowana na rzece Duńczyca”

3) jednostka 1320 ton (na rzece Święta) – U 547?;

4) jednostka 1320 ton (Świnoujście) – U 803?

„ekipa „Rak” wydobyła z rzeki Stara Świna w Świnoujściu wrak okrętu podwodnego odnotowany w rejestrach PRO jako numer 1. Roboty przy tym okręcie rozpoczęły się w końcu maja 1952 roku i zakończyły się 26 sierpnia tego samego roku. Była to duża łódź podwodna o wyporności 1320 ton, podniesiona po uszczelnieniu z głębokości 8-11 m przy pomocy pontonów. Miała siedem przedziałów wodoszczelnych oraz 20 zbiorników balastowych.”

• 1953:

5) jednostka 700 ton (Stara Świna) – U 902?;

6) jednostka 1200 ton (Duńczyca?)

„W 1953 r. ekipa „Krab” wydobyła U-boota w Karsiborze (700 ton złomu) a ekipa „Żuk” po uszczelnieniu podniosła pontonami U-boota (1200 ton) z Duńczycy w Szczecinie”. Wydobycie mniejszego wraka kosztowało 359.770,53 złotych a większego – 639.862,78 złotych.

7) jednostka 1200 ton? (na Starej Świnie) – U 108?

Ekipa „Rak” wydobyła „duży okręt podwodny” z głębokości 8 metrów na Starej Świnie

• 1954:

8) jednostka wydobyta na pozycji 53°53'N 14°16'E (Stara Świna) – U 1000?;

„Na Starej Świnie aż do połowy lat 50. można było oglądać wystający z wody fragment niemieckiego U-boota. Dopiero w roku 1954 wydobyła go ekipa PRO; według relacji kapitana Poinca ra-

Wraki U 902 (na pierwszym planie – typ VII; łatwy do identyfikacji dzięki doskonale widocznemu układowi otworów przelewowych) i U 108 (typ IX; ze zdemontowanym pokładem – w głębi). Fotografii wykonano na początku lat 50. na Starej Świnie. Fot. zbiory Reinharda Kramera



townicy natrafili przy tej okazji na nie zalany przedział, w którym znajdowały się zwłoki marynarzy niemieckich – każdy z nich zginął w wyniku strzału w głowę”. (A. Huza – „Rocznik 25”)

• 1955:

9) jednostka wydobyta w rejonie Karsiboru (850 ton);

„W 1955 r. połączone ekipy PRO: „Krab”, „Bóbr” i „Dzik” wraz z dźwigiem pływającym „DM V” wydobyły U-boota (850 ton złomu) w Karsiborze”

Tak czy inaczej brakuje nam nazw przynajmniej kilku jednostek Ubootwaffe, które w ostatnim okresie wojny zamieniły się w rejonie Szczecina i Świnoujścia we wraki (wydobyte następnie i przerobione na „użytki”) ale nie odnotowane w literaturze przedmiotu.

W Szczecinie badania wraków prowadził także (w roku 1951) Oddział Awaryjno-Ratowniczy Marynarki Wojennej; nurkowie wojskowi zbadali m.in. „w rzece Świętej w Szczecinie zatopiony okręt podwodny i w Kanale Duńcyca wraki 2 okrętów podwodnych”. Wojskowi nurkowie wymontowali z badanych wraków kilka „użytków” ale zrezygnowali ostatecznie z ich podnoszenia.

Jak odbywały się prace przy podnoszeniu wraków? Cytowany już Henryk Mąka przytacza wspomnienie nurka Juliana Moskala, który przy okazji dokładnie umiejscawia położenie wraków: „...na Starej Świnie, koło wioski Kazimierzowo. Były tam trzy takie jednostki każda po siedemdziesiąt metrów i wszystkie były z torpedami w wyrzutniach. Ta [...] leżała płytko, siedem metrów pod wodą. Jej kiosk wystawał ponad powierzchnią. Torpedy, choć w pełni uzbrojone i gotowe do odpalenia, nie przeszkadzały nam w wydobywczych robotach. Pracowaliśmy w zasadzie na zewnątrz...Najpierw jak zwykle pracowali żektorami. Poprzez wydarte jamy przewlekali grube liny – stropy, podwieszając je następnie do sześciu pontonów, każdy o uniosie 250 ton. Ale zanim zaczęto generalne pompowanie trzeba było uszczelnić kadłub. A to

również należało do obowiązku nurków. – Jednego razu musiałem wejść do środka U-boota – wspomina Moskal – Jego wewnętrzny rozkład poznałem z typowych planów przekazanych nam przez marynarkę wojenną. Schodziłem tam z zamiarem zamknięcia wjazdu wodoszczelnego między maszynownią a przedziałem rufowym torpedowni. Ciemno było jak u murzyna w brzuchu, więc macałem rękami. Namacałem najpierw drugie wojskowe buty, potem kości, pas z kaburą pistoletu, jakieś resztki munduru. Po prostu ten ktoś najwyraźniej stał w przejściu. Nie powiem, żeby to było miłe spotkanie. Wzdrygnąłem się. Powiedziałem tym na górze, że spotkałem topielca. Kazali mi nic nie mówić, tylko go odsunąć i drzwi zatrzasknąć. I tak zrobiłem. Niedługo potem wzburzyła się woda, szerokimi kołami rozplynęły powietrzne pęcherze. Wrak wypłynął na powierzchnię. Trzy pary holowników doprowadziły go do Fantu w Szczecinie. Minerzy z marwoju znaleźli cztery torpedy na dziobie, dwie w wyrzutni rufowej i kilka nieuzbrojonych w komorze torpedowej okrętu. Długo jednak musieli grzebać wśród drutów i przewodów oraz błotem oblepionego żelastwa, aby przypadkowo nie uruchomić zapłonu bądź napędu śmiercionośnych cygar”.

Co ciekawe część z owych pochodzących z demontażu U-bootów „użytków” wracała „na morze”; może o tym świadczyć choćby poniższy dokument:

TELEFONOGRAM do Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków

PILNE! Ustka, 1 luty 1954 roku. Stocznia Rybacka Nr. 5 w Ustce prosi o pilny przydział z puli użytków morskich następujących asortymentów: rury miedziane fi 22 – 120 mb., kable elektryczne, izolowane, jednożyłowe – 60 mb., pompy ręczne, żezowe – 14 szt, gaśnice ręczne CO2 – 14 szt. dla wyposażenia serii kutrów KU-160. Prosimy o przydział użytków w klasie I, możliwie z demontażu łodzi podwodnych. Asygnata Ministerialna 233/54. (-) Borowczak, inżynier. ●

FOTOKOLEKCJA



Polski ścigacz okrętów podwodnych Czuorny typu „Kronstadt” (proj. 122bis) na przełomie lat 50. i 60. ubiegłego wieku. Fot. zbiory Jana Marcza



Japońskie ścigacze okrętów podwodnych doby „Zimnej Wojny”

Już I wojna światowa uświadomiła uczestniczącym w niej flotom zagrożenie związane z rozpowszechnieniem się okrętów podwodnych, które niemal natychmiast stały się jednym z podstawowych ofensywnych narzędzi walki. Aktywne działania okrętów podwodnych, zwłaszcza pod banderą Kaiserliche Marine, zgodnie ze starą zasadą, że każdej akcji odpowiada reakcja, spowodowały rozwój zarówno broni jak i wyspecjalizowanych jednostek czy taktyki walki z nowym zagrożeniem. Wśród nowych typów okrętów powstały również takie, których zadaniem było ściganie podwodnego wroga na wodach przybrzeżnych. Po okresie początkowej improwizacji, specjalnie już projektowane jednostki tej klasy pojawiły się w składach flot w końcowym okresie I wojny światowej, zaś swego rodzaju renesans, także z prozaicznych względów finansowych, przeżyły w latach trzydziestych XX stulecia.

Okręty takie znalazły się również w składzie japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej (IJN), która z uwagi na akwen swego działania operowała także na otaczających wyspy wodach przybrzeżnych. Ogółem w latach 1933–1944 flotę zasilili 64 specjalistyczne jednostki, określane umownie jako ścigacze okrętów podwodnych¹. Ge-

neralnie, okręty te należały do 4 głównych typów, a mianowicie *Typ 1* (odmiany 1 i 3), *Typ 51* (odmiany 51 i 53), *Typ 4* (odmiana 4) oraz *Typ 13* (odmiany 13, 28 i 60)².

Typ 1 stanowiły ścigacze o wyporności 298–308 t przy wymiarach 56,1–56,3 x 5,5–5,75 x 1,45–2,1 m. Napęd stanowiły 2 silniki diesla o łącznej mocy 2500–3400 KM, zapewniające prędkość w przedziale 19,9–23,8 węzłów, zaś ich zasięg wynosił 1500 Mm przy prędkości 14 węzłów.

Uzbrojenie obejmowało 1 podwójnie sprzężone działo kal. 40 mm Vickersa, 1 km kal. 7,7 mm oraz 36 bomb głębinowych na 2 zrzutniach i 2 miotaczach, zaś załoga liczyła 60–63 marynarzy i oficerów.

Typ 51 był zdecydowanie mniejszy, jego wyporność sięgała 184,4 t przy wymiarach 45,0 x 4,8–4,9 x 1,7–1,9 m. Napęd stanowiły 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 3000 KM, zapewniające prędkość 23 węzłów, zaś zasięg ścigaczy wynosił 800 Mm przy 14 węzłach.

Uzbrojenie obejmowało 1 pojedyncze działo kal. 40 mm Vickersa oraz 18 bomb głębinowych na zrzutniach, a załoga liczyła 41 ludzi.

Typ 4 miał wyporność 309 t przy wymiarach 56,2 x 5,6 x 2,1 m. Napęd zapewniały 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 2600 KM, pozwalające rozwijać

prędkość 20 węzłów, a zasięg okrętów wynosił 2000 Mm przy 14 węzłach.

Uzbrojenie obejmowało pojedyncze działo kal. 40 mm L/40 Vickersa, 1 nkm kal. 11mm oraz 36 bomb głębinowych.

Wyporność *Typu 13* była zdecydowanie większa i wynosiła 460 t przy wymiarach 51,0 x 6,7 x 2,75 m. Napęd stanowiły 2 silniki diesla o łącznej mocy 1700 KM, zapewniające prędkość 16 węzłów, zaś zasięg sięgał 2000 Mm przy 14 węzłach.

Uzbrojenie pop obejmowało 36 bomb głębinowych na 2 miotaczach oraz zrzutni, a artyleryjskie (ostatnich modeli wojennej budowy) – 1 działo plot. kal. 80 mm, 5 dział plot. kal. 25 mm oraz podwójnie sprzężony nkm kal. 13 mm.

Japońskie ścigacze okrętów podwodnych uczestniczyły intensywnie w toku działań wojennych, co przyczyniło się do wysokich strat w tej grupie okrętów. Ogółem zbudowano 3 jednostki *Typu 1*, z których wojnę przetrwała 1, dla *Typu 4* było to odpowiednio 9 i 2, dla *Typu 13* – 49 oraz 13, a dla *Typu 51* – 3 i 2³.

1. wg Lengerena H, Itani J., Takahary TB, *Ścigacze okrętów podwodnych Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej* cz. I, „OW” nr 16.

2. wg Lengerena H, Itani J., Takahary TB, *Ścigacze okrętów...*

3. wg Lengerena H, Itani J., Takahary TB, *Ścigacze okrętów...* cz. III i IV, „OW” nr 18.

Większość sprawnych technicznie ścigaczy op., które przetrwały wojenną zawieruchę, była przez krótki okres po jej zakończeniu, wykorzystywana przez Aliantów do zadań transportowych związanych z repatriacją odległych japońskich garnizonów, po czym w latach 1947-1948 trafiła na złom, pozostałe tymczasem zasiły w ramach reparacji wojennych floty zdobywców.

Wyrazem totalnej wojennej klęski była podpisana w dniu 2 września 1945 na pokładzie zakotwiczonego na wodach Zatoki Tokijskiej okrętu liniowego U.S. Navy *Missouri*, bezwarunkowa kapitulacja Japonii, której siły zbrojne zostały niemal całkowicie zniszczone, co nie ominęło również potężnej ongiś floty, pozostawiając z niej jedynie mizerne resztki⁴.

Z drugiej jednak strony zakończenie II wojny światowej, a za takie powszechnie uważa się właśnie kapitulację Japonii, zapoczątkowało otwartą rywalizację między dwoma głównymi zwycięskimi mocarstwami – Stanami Zjednoczonymi i Związkiem Radzieckim. Rywalizacja ta przebiegała równolegle na wielu płaszczyznach, poczynając od ideologiczno-propagandowej poprzez gospodarczą, a kończąc na militarnej. Tradycyjną niejako areną tej rywalizacji była Europa, lecz już na przełomie lat 40-tych i 50-tych XX stulecia do ostrej rywalizacji w swej „najczystszej”, bo militarnej formie, doszło także w rejonie Dalekiego Wschodu, w czym niewątpliwie istotną rolę odegrał fakt utworzenia w roku 1949 Chińskiej Republiki Ludowej.

Ostra konkurencja między mocarstwami bardzo szybko doprowadziła do

wybuchu otwartego konfliktu zbrojnego na Półwyspie Koreańskim, a więc niemal w bezpośrednim sąsiedztwie Wysp Japońskich, okupowanych wówczas od 1945 przez siły zbrojne USA. Dodajmy, sama Japonia została w wyniku przegranej wojnie całkowicie zdemilitaryzowana i przymusowo zdemokratyzowana, choć pozostawiono w niej cesarza jako nominalną głowę państwa.

Właśnie wojna koreańska spowodowała, że w dniu 8 września 1951 r. USA i Japonia podpisały Traktat o wzajemnym bezpieczeństwie, który tak naprawdę otworzył drogę do stopniowej skrytej remilitaryzacji drugiego z partnerów układu.

Jeszcze przed wybuchem konfliktu koreańskiego Amerykanie powołali japońską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (*Kaijō Hoan-chō*), której głównym zadaniem było oczyszczenie wód wokół Japonii z min (głównie amerykańskich!) zagrażających żegludze. Równocześnie już w toku samego konfliktu obsadzone japońskimi „cywilnymi” załogami trałowce i okręty desantowe Agencji zostały podporządkowane siłom ONZ i wzięły czynny udział w działaniach wojennych w Korei⁵.

W roku 1952 utworzono Japońskie Siły Bezpieczeństwa, a 1 maja 1954 wszedł w życie Mutual Defence Assistance Agreement zawarty między USA a Japonią. Na mocy tego porozumienia Japonia formalnie przestała być terytorium okupowanym przez amerykańskie siły zbrojne, co de facto pozwoliło na utworzenie z dniem 1 lipca 1954 własnych sił zbrojnych pod enigmatyczną i mylącą nazwą Japońskie Siły Samoobrony.

W ramach tej formacji utworzono również surogat marynarki wojennej pod nazwą Japońskie Morskie Siły Samoobrony (*Kaijō Jieitai*, ang. *Japan Maritime Self-Defence Force*, *JMSDF*), którym nadano jednak zdecydowanie defensywny charakter, co zresztą po prawdzie odpowiadało aktualnym potrzebom chwili.

Choć za początek „Zimnej Wojny” uważane jest wystąpienie Churchilla w amerykańskim Fulton (Missouri) w marcu 1946, to jednak właśnie w Korei osiągnęła ona pewne swoje apogeum od względem skali bezpośredniego zaangażowania stron, którego nie pobiły już liczne późniejsze konflikty, wliczając w to nawet wojnę wietnamską.

Zaangażowanie się Japonii w sojusz militarny ze Stanami Zjednoczonymi spowodowało, że w dobie „Zimnej Wojny” kraj znalazł się na celowniku Związku Radzieckiego (abstrahując przy tym o wszelkich historycznych ansów obu stron). ZSRR dysponował wcale okazałą Flotą Oceanu Spokojnego, posiadającą nie tylko okręty, ale także rozbudowaną infrastrukturę bazową. Trzeba też pamiętać o wojskach lądowych i lotnictwie tradycyjnie skoncentrowanych na Dalekim Wschodzie.

W latach pięćdziesiątych główną siłą ofensywną radzieckiej marynarki wojennej były może nie najnowocześniejsze, ale za to nader liczne okręty podwodne, któ-

4. stan tego, co pozostało po IJN, prezentuje praca Fukui S., *Japanese naval vessels at the end of World War II*, London 1992.

5. wg Makowskiego A., Kubiaka K., *Korea 1950-53 działania morskie*, Gdańsk 2000.

Piewszymi ścigaczami zbudowanymi po wojnie były jednostki typu *Kari* i *Kamome*, tutaj widoczny *Misago*.

Fot. „Ships of the World”





Eksperymentalny *Hayabusa* okazał się niezbyt udaną jednostką.

Fot. „Ships of the World”

re biorąc pod uwagę wyspiarskie położenie Japonii, mogły skutecznie zagrozić normalnemu funkcjonowaniu tego kraju. Stąd też w Japonii postawiono w pierwszym rzędzie właśnie na rozbudowę sił umożliwiających zwalczanie podwodnego przeciwnika. W tamtym okresie odbudowująca się tak naprawdę dopiero japońska gospodarka nie dysponowała jeszcze dostatecznym potencjałem produkcyjnym umożliwiającym szybką rozbudowę marynarki wojennej, nawet w zakresie najpotrzebniejszych jednostek. Stąd też chętnie skorzystano z amerykańskiej pomocy wojskowej tworząc zaczątki zespołów niszczycieli⁶ oraz eskortowców⁷ Obok wspomnianych klas do pełnego zestawu okrętów umożliwiających zwalczanie zagrożenia ze strony jednostek podwodnych przeciwnika brakowało jeszcze ścigaczy okrętów podwodnych (dozorowców), niezbędnych do działań w strefie wód przybrzeżnych i wewnętrznych, których na Wyspach Japońskich nie brakowało.

Jednostki tej klasy z uwagi na ich relatywnie niski stopień skomplikowania, mogli Japończycy wdrożyć do produkcji niemal od razu. I tak też się stało, a za swego rodzaju wzór przyjęto ostatnie wojenne modele ścigaczy okrętów podwodnych *Typu 13*, oczywiście odpowiednio je modyfikując.

Wyporność standardowa ścigaczy, choć niektórzy określają je mianem szybkich patrolowców lub nawet dozorowców, typu *Kari* wynosiła 310 t przy długości kadłuba 54,0 m, szerokości 6,5 m i zanurzeniu 2,0 m. Okręty wyraźnie nawiązywały swą płynną sylwetką z niewielkim wypiętrzeniem nadbudówki do swych wojennych poprzedników. Notabene taką właśnie sylwetkę zachowały wszystkie typy japońskich powojennych ścigaczy op., za wyjątkiem *Hayabusy*. Napęd stanowiły 2 licencyjne silniki wysokoprężne Kawasaki M.A.N. o łącznej mocy 4000 KM, które pracując na 2 śruby napędowe, zapewniały prędkość 21 węzłów. Zapas paliwa wyno-

szący 21,5 t, pozwalał na osiągnięcie zasięgu 2000 Mm przy prędkości 12 węzłów.

Uzbrojenie okrętów składało się z podwójnie sprzężonego działka kal. 40 mm na pokładzie dziobowym, 24-prowadnicowego miotacza rakietowych bomb głębinowych „Hedgehog”, odpalającego pociski o wadze 29,5 kg, w tym 15,9 kg materiału wybuchowego, 2 burtowych miotaczy bomb głębinowych Mk 6 oraz zrzutni rufowej Mk 9. Załoga liczyła 74 marynarzy i oficerów (choć wg innych źródeł jedynie 70 ludzi).

Prostą kontynuacją typu *Kari* stanowił typ *Kamome*, stąd też niektóre źródła traktują oba typy okrętów łącznie.

Wyporność ścigaczy okrętów podwodnych typu *Kamome* wynosiła 330 t (standard) przy długości kadłuba 54,0 m, sze-

6. wg Sobańskiego MS, *Zapomniane niszczyciele Zimnej Wojny*, „OW” nr spec 37 „Z dziejów floty japońskiej”, 2011.

7. wg Sobańskiego MS, *Japońskie eskortowce Zimnej Wojny*, „OW” nr spec. 43 „Z dziejów floty japońskiej”, 2013.

| Ścigacze typ „Kari” | | | | | | |
|---------------------|--------------|-------------------|-------------|------------|-------------------|------------|
| Nazwa | Nr taktyczny | Stocznia | Daty | | | |
| | | | poł. stępki | wodowania | wejścia do służby | złomowania |
| <i>Kari</i> | 301 | Fujinagata, Osaka | 18.01.1956 | 26.09.1956 | 08.02.1957 | 1977-1978 |
| <i>Kiji</i> | 302 | Iino, Maizuru | 14.12.1955 | 11.08.1956 | 29.01.1957 | jw. |
| <i>Taka</i> | 303 | Fujinagata, Osaka | 18.01.1956 | 17.11.1956 | 11.03.1957 | jw. |
| <i>Washi</i> | 304 | Iino, Maizuru | 14.12.1955 | 12.11.1956 | 20.03.1957 | jw. |

| Ścigacze typ „Kamome” | | | | | | |
|-----------------------|--------------|-------------|-------------|------------|-------------------|------------|
| Nazwa | Nr taktyczny | Stocznia | Daty | | | |
| | | | poł. stępki | wodowania | wejścia do służby | złomowania |
| <i>Kamome</i> | 305 | Uraga | 27.01.1956 | 03.09.1956 | 14.01.1957 | 1977- 1978 |
| <i>Tsubame</i> | 306 | Zosen, Kure | 15.03.1956 | 10.11.1956 | 31.01.1957 | jw. |
| <i>Misago</i> | 307 | Uraga | 27.01.1956 | 01.11.1956 | 11.02.1957 | jw. |

| Ścigacze typ „Umitaka” | | | | | |
|------------------------|--------------|-----------------|-------------|------------|-------------------|
| Nazwa | Nr taktyczny | Stocznia | Daty | | |
| | | | poł. stępki | wodowania | wejścia do służby |
| <i>Umitaka</i> | 309 | Kawasaki, Kobe | 13.03.1959 | 25.07.1959 | 30.11.1959 |
| <i>Otake</i> | 310 | Kure Shipyard | 18.03.1959 | 03.09.1959 | 14.01.1960 |
| <i>Wakataka</i> | 317 | Kure Shipyard | 05.03.1962 | 13.11.1962 | 30.03.1963 |
| <i>Kumataka</i> | 318 | Fujinaga, Osaka | 20.03.1963 | 21.10.1963 | 25.03.1964 |

rokości 6,60 m i zanurzeniu 2,10 m. Napęd stanowiły również 2 licencyjne silniki diesla, tym razem Mitsui/Burmeister & Wain, których łączna moc także wynosiła 4000 KM, zapewniały one jednak jedynie prędkość 20 węzłów. Zapas paliwa i zasięg były analogiczne jak w przypadku wcześniejszego typu *Kari*.

Również identyczne było uzbrojenie oraz liczebność załóg obu typów ścigaczy.

Japończycy nie ograniczali się jedynie do powielania wcześniejszych modeli okrętów tej klasy. Plan budżetowy roku 1954 przewidywał bowiem także budowę pojedynczej jednostki eksperymentalnej, na której zamierzano sprawdzić nowy, mieszany układ napędowy, obejmujący obok tradycyjnych silników wysokoprężnych również novum w postaci turbiny gazowej.

Prace powierzono stoczni Mitsubishi w Nagasaki, a stępkę pod nowy ścigacz, który otrzymał nazwę *Hayabusa*, położono 23 maja 1956. Jednostkę wodowano 20 listopada tego roku, zaś do służby oddano 10 czerwca 1957.

Wyporność standardowa *Hayabusa* wynosiła 370 t lub jak chcą inni 380 t przy długości 58,0 m, szerokości 7,80 m i za-

nurzeniu 2,0 m. Stanowiący przedmiot eksperymentu układ napędowy, zbliżony do siłowni kombinowanej typu CODAG, obejmował turbinę gazową o mocy 5000 KM⁸ oraz 2 licencyjne silniki wysokoprężne Mitsui-Burmeister & Wain o mocy 4000 KM. Łączna moc układu napędowego sięgała zatem 9000 KM, co zapewniało maksymalną prędkość rzędu 26 węzłów. Wynoszący 22 t zapas paliwa gwarantował zasięg 2000 Mm przy prędkości 12 węzłów.

Uzbrojenie eksperymentalnego ścigacza było jak najbardziej konwencjonalne i obejmowało podwójnie sprzężone działo kal. 40 mm, miotacz rakietowych bomb głębinowych „Hedgehog”, 2 burtowe miotacze bomb głębinowych Mk 6 oraz 2 rurowe zrzutnie Mk 9. (fakt istnienia tych ostatnich jest kwestionowany przez niektóre źródła).

Hayabusa pozostawał w czynnej służbie aż do drugiej połowy lat 70-tych XX wieku, a po wycofaniu z linii został w latach 1977-1978 przebudowany na jacht!, co przedłużyło byt jednostki o kolejne 10 lat, do roku 1987, gdy została definitywnie wycofana.

Na kolejne ścigacze okrętów podwodnych JMSDF nie musiało wcale długo cze-

kać, bowiem znalazły się one już w programach budżetowych na lata 1957 (2 szt.), 1958 (2 szt.), 1959 (3 szt.), 1961 (2 szt.), 1962 (2 szt.), 1963 (1 szt.) Ogółem w latach 1959-1966 siły JMSDF zasilono kolejnych 12 jednostek tej klasy i jak się miało później okazać były to już ostatnie takie okręty pod banderą Japonii w dotychczasowym rozumieniu ich funkcji, wykształconym tak naprawdę jeszcze w okresie międzywojennym i czasach II wojny światowej.

Zbudowane jednostki należały do dwóch typów – *Umitaka* i *Mizutori*, choć z uwagi na występujące między nimi duże podobieństwa, część autorów traktuje je łącznie.

Wyporność standardowa ścigaczy okrętów podwodnych typu *Umitaka*⁹ wynosiła 440 t, a wyporność pełna odpowiednio 480 t przy długości kadłuba 60,0 m, szerokości 7,1 m i zanurzeniu 2,4 m. napęd stanowiły znów 2 licencyjne silniki diesla Mitsui-Burmeister & Wain (na *Umitaka* i *Ohtaka*) bądź Babcock & Wil-

8. pojawia się także w niektórych źródłach informacja jakoby moc turbiny gazowej miała wynosić, bagatelą, 14 000 KM, co biorąc pod uwagę czas, w którym powstał *Hayabusa*, wydaje się raczej mało prawdopodobne.

9. jednostki określano także mianem dużych patrolowców bądź szybkich patrolowców.

Wspaniałe ujęcie z lotu ptaka ścigacza *Otake* typu *Umitaka*. Dobrze widoczne rozmieszczenie systemów uzbrojenia na okręcie z początkowego okresu służby.

Fot. „Ships of the World”





Mizutori był prototypem ostatniej serii japońskich ścigaczy.

Fot. „Ships of the World”

cox na pozostałych. Łączna moc siłowni wynosiła 4000 KM. Dzięki 2 śrubom napędowym jednostki osiągały prędkość 20 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 24 t zapewniał zasięg 2000 Mm przy prędkości 12 węzłów.

Uzbrojenie artyleryjskie składało się z podwójnie sprzężonego działka kal. 40 mm L/60 Mk 1, umieszczonego na pokładzie dziobowym. Do realizacji podstawowej funkcji, jaką było zwalczanie nieprzyjacielskich sił podwodnych, służył miotacz rakietowych bomb głębinowych „Hedgehog”, rufowa zrzutnia bomb głębinowych Mk 9 oraz nowość – 2 potrójne wyrzutnie torped pop kal. 324 mm Mk 4 (na 309 i 310) bądź Typu 68 (na 317 i 318).

Jednostki otrzymały także wyposażenie elektroniczne w postaci systemu kierowania ogniem artyleryjskim Mk 63 GFCS, radar dozoru nawodnego OPS 35 (309 i 310), OPS 36 (317) lub OPS 16 (318) oraz sonar SQS-11A.

Załoga ścigaczy op. typu *Umitaka* liczyła 70 marynarzy i oficerów, choć niektóre

źródła wskazują, że była liczniejsza i składała się z 80 ludzi¹⁰.

Okręty pozostawały w czynnej służbie do pierwszej połowy lat 80-tych. W latach 1984-1985 *Wakataka* i *Kumataka* zostały przebudowane na jednostki pomocnicze – tendry, które oznaczono jako ASU 64 i ASU 65. Z tendrów zdemontowano uzbrojenie pop, lecz pozostawiono artylerię i elektronikę, zaś ich załogę ograniczono do 50 osób¹¹.

Niemal równolegle z typem *Umitaka* rozpoczęto budowę serii ścigaczy bardzo podobnego typu *Mizutori*, z tym jednak, że ostatnia z tych jednostek weszła do służby w roku 1966.

Wyporność standardowa ścigaczy typu *Mizutori* wynosiła 420 t, a pełna 460 t, choć wg innych źródeł było to 420/440-450 t lub nawet 440/480-500 t przy długości kadłuba 60,0 m, szerokości 7,1 m i zanurzeniu 2,30-2,35 m. Napęd tradycyjnie stanowiły 2 licencyjne silniki wysokoprężne, w tym przypadku Kawasaki-M.A.N. model V-8-V o łącznej mocy 3800 KM.

Silniki poruszały 2 śruby napędowe zapewniając prędkość 20 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 24 t lub jak chcą inni¹² nawet 55 t pozwalał na zasięg 2000 Mm przy prędkości 12 węzłów.

Uzbrojenie artyleryjskie obejmowało podwójnie sprzężone działko plot. kal. 40 mm L/60 Mk 1 na pokładzie dziobowym, zaś do zwalczania okrętów podwodnych służył miotacz rakietowych bomb głębinowych „Hedgehog”, 1 rufowa zrzutnia bomb głębinowych Mk 9¹³ oraz 2 potrójne wyrzutnie torped pop kal. 324 mm Typu 68 (na 316, 319 i 320) bądź Mk 4 na pozostałych ścigaczach serii.

Elektronika pokładowa obejmowała system kierowania ogniem artyleryjskim Mk 63 GFCS, radar dozoru nawodnego OPS 35 (311-312), OPS 36 (313-316) lub OPS 16 (319-320) oraz sonar SQS-11A.

10. wg „Wojenno-morskije sily inostrannykh gosudarstw. Sprawocznik”, Moskwa 1988.

11. wg „Jane's Fighting Ships 1986-87”, London 1986.

12. wg „Jane's Fighting Ships 1986-87”, London 1986.

13. wg „Wojenno-morskije sily...”

| Ścigacze typ „Mizutori” | | | | | |
|-------------------------|--------------|-------------------|-------------|------------|-------------------|
| Nazwa | Nr taktyczny | Stocznia | Data | | |
| | | | poł. stępki | wodowania | wejścia do służby |
| <i>Mizutori</i> | 311 | Kawasaki, Kobe | 13.03.1959 | 22.09.1959 | 27.02.1960 |
| <i>Yamadori</i> | 312 | Fujinagata, Osaka | 14.03.1959 | 22.10.1959 | 18.03.1960 |
| <i>Otori</i> | 313 | Kure Shipyard | 16.12.1959 | 27.05.1960 | 13.10.1960 |
| <i>Kasasagi</i> | 314 | Fujinagata, Osaka | 18.12.1959 | 31.05.1960 | 31.10.1960 |
| <i>Hatsukari</i> | 315 | Sasebo | 25.01.1960 | 24.06.1960 | 15.11.1960 |
| <i>Umidori</i> | 316 | Sasebo | 15.02.1962 | 15.10.1962 | 30.03.1963 |
| <i>Shiratori</i> | 319 | Sasebo | 29.02.1964 | 08.10.1964 | 26.02.1965 |
| <i>Hiyodori</i> | 320 | Sasebo | 26.02.1965 | 25.09.1965 | 26.02.1966 |

Załoga ścigaczy op. liczyła 80 marynarzy i oficerów, choć niektóre źródła podają mniejszą ich liczbę – 70 lub 75¹⁴.

Jednostki typu *Mizutori* pozostawały w służbie czynnej do początków lat 80-tych, po czym były stopniowo wycofywane. W latach 1986/1987 roczniki flot wykazywały w linii już tylko *Hiyodori*. W latach 1982 i 1986 *Umidori* i *Shiratori* zostały przebudowane na pomocnicze tendry oznaczone ASU 63 i ASU ?? . Z ich pokładu zdemonstrowano uzbrojenie pop, pozostawiając artyleryjskie i elektronikę, a równocześnie ograniczając liczebność załóg do 50 osób.

Ostatni z serii – *Hiyodori* miał w latach 1986-1987 zostać przebudowany na służbowy jacht i kontynuował służbę do roku 1995.

* * *

Jednostki typów *Umitaka* i *Mizutori* były już ostatnimi klasycznymi dużymi ściga-

czami okrętów podwodnych powojennej japońskiej floty, zamykającymi pewien okres jej dziejów, zapoczątkowany tak naprawdę jeszcze w latach 30-tych. Po prostu, wobec dynamicznego rozwoju techniki i to nie tylko militarnej, wyczerpała się formuła tej klasy, która stała się zwyczajnie nieefektywna, wobec czego postanowiono z niej zrezygnować. Dotychczasowe zadania zwalczania sił podwodnych potencjalnego przeciwnika przejęły eskortowce i niszczyciele oraz lotnictwo, a funkcje czysto dozоровe czy patrolowe w strefie przybrzeżnej okręty rozbudowanej japońskiej Straży Ochrony Wybrzeża (Japan Coast Guard). ●

Bibliografia

Fukui S., *Japanese naval vessels at the end of World War II*, London 1992.

„Jane's Fighting Ships 1986-87”, London 1986.

Kowalenkow WA, Ostroumow MN, „Sprawozdanie po

inostrannym flotom”, Moskwa 1971.

Lengeren H., Itani J., Takahara TB., *Ścigacze okrętów podwodnych Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej*, cz. I, cz. II, cz. III i IV, „Okręty Wojenne” nr 16, 17, 18.

Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-53 działania morskie*, Gdańsk 2000.

Marczak J., *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1970.

Sobański MS., *Zapomniane niszczyciele Zimnej Wojny*, „Okręty Wojenne” nr spec. 37 „Z dziejów floty Japońskiej”, 2011.

Sobański MS., *Japońskie eskortowce Zimnej Wojny*, „Okręty Wojenne” nr spec. 43, „Z dziejów floty Japońskiej”, 2013.

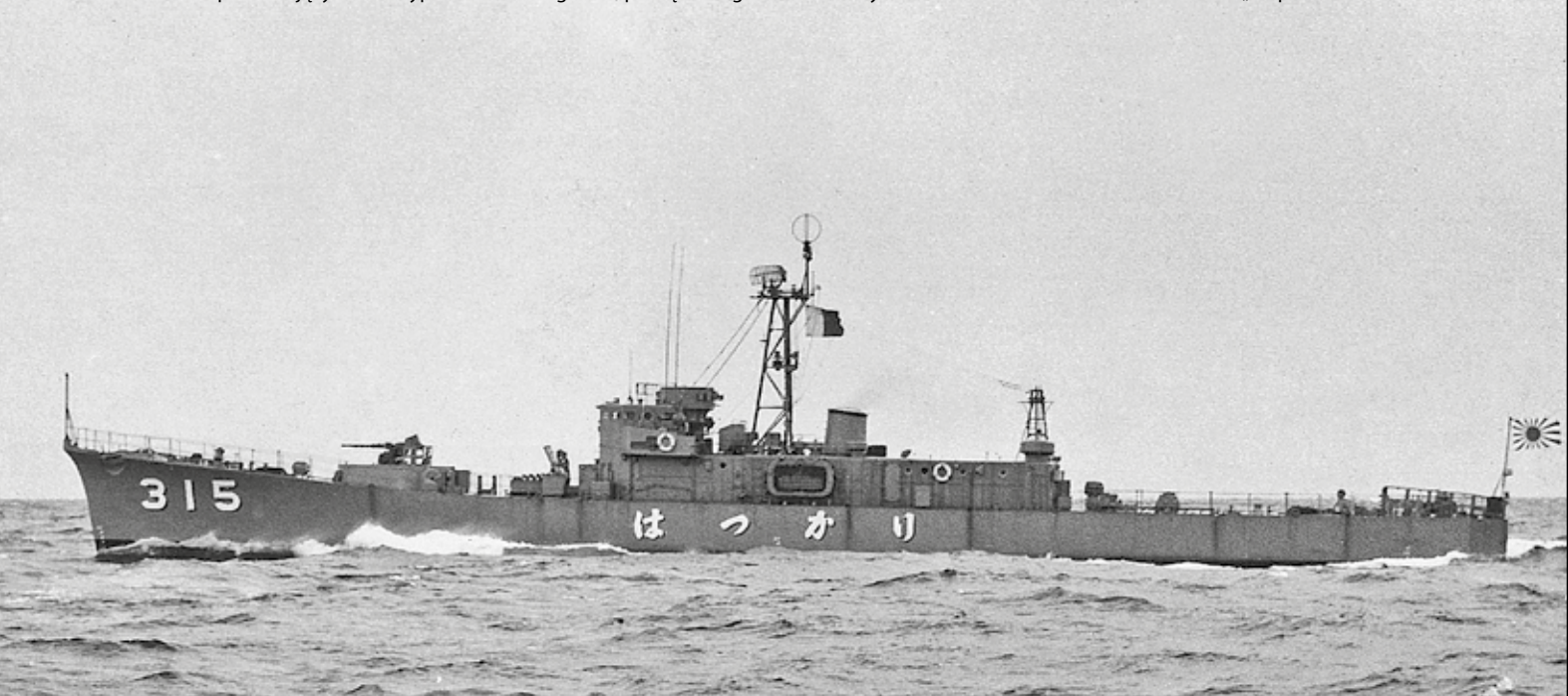
„Wojenno-morskie siły inostrannych gosudarstw. Sprawozdanie”, Moskwa 1988.

Internet

14. odpowiednio wg Kowalenkowa WA, Ostroumowa MN, „Sprawozdanie po inostrannym flotom”, Moskwa 1971 oraz Marcza J, *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1970.

Hatsukari reprezentujący ostatni typ *Mizutori*. Fotografia z początkowego okresu służby.

Fot. „Ships of the World”



POD NASZYM PATRONATEM

Jest to opracowanie źródłowe obejmujące dokumenty, listy, fotografie z archiwum domowe porucznika marynarki Jerzego Hedingera, oficera nawigacyjnego ORP *Ryś* w 1939 roku. W pracy odnajdujemy także jego dziennik z rejsu dokoła świata na francuskim krążowniku szkolnym *Jeanne d'Arc*. Większość fotografii nigdy nie była publikowana, a obejmują one okres międzywojenny, czas internowania w Szwecji, służby w PMW w Wielkiej Brytanii w latach 1944-45 a także okres postępującej demobilizacji i późniejszego pobytu w Kanadzie. Podobnie także dokumenty stanowią ciekawy zbiór z tych samych okresów. Listy odnoszą się zaś nie tylko do czasów wojennych, ale publikowane są także listy rozliczeniowe z lat 80-tych i 90-tych, które rzucają niezwykle ciekawe światło na okres internowania w Szwecji, a zwłaszcza postawę części oficerów, w tym komandorów W. Salomona, czy A. Mohuczego. Opublikowane zostały także dwa wywiady Jerzego Hedingera i jeden jego syna Adama, poświęcony ojcu. Bogatą część źródłową poprzędzają losy rodziny Hedingerów mieszkających przed wojną w Wielkopolsce, samego porucznika Jerzego Hedingera, a także rys poświęcony dywizjonowi okrętów podwodnych w okresie międzywojennym i losom ORP *Ryś* w czasie kampanii wrześniowej.

Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2013
www.napoleonv.pl





Niemieckie okręty podwodne po II wojnie światowej część VIII

10. Eksport U-Bootów szczegółowo

10.1 Typ 207 (Norwegia)

Informacje ogólne:

Okręty tego typu były pochodną projektu 205. Zostały zbudowane jeszcze ze stali magnetycznej i miały większe możliwości zanurzenia. Budowa 15 tych jednostek sfinalizowana została dzięki środkom wyasygnowanym przez USA – Offshore Procurement. Ze względów fiskalnych miano przydzielić im początkowo numery burtowe U.S. Navy. W dniu 26 maja 1960 roku podpisano umowę na budowę jednego okrętu typu 207 o numerze SS-553. Drugi norweski okręt podwodny pojawił się amerykańskim programie budowy w kwietniu 1961 roku jako SS-556. Trzy jednostki sprzedano w latach 1989-91 Danii. Te i sześć następnych norweskich okrętów podwodnych zmodernizowano w Norwegii w latach 1989-1993 według różnych koncepcji.

Wspomnianą zmodernizowaną, norweską szóstkę zamierzano wycofać ze służby między 2002, a 2005 rokiem. Jak wiadomo jednak, w dniu 18 stycznia 2002 roku Polska wyraziła gotowość przejścia jednego z nich do momentu, kiedy zrealizowany zostanie zamiar planowanego po 2015 roku przejścia szwedzkiego okrętu podwodnego typu NGU. Projekt zatwierdzono i podpisano 15 lutego tego samego roku. W jego

ramach zakupiono 5 jednostek za cenę jedynie 17,4 mln USD. Kwota ta obejmuje koszty związane ze wyszkoleniem załóg, dostawę części zamiennych i pozostawienie kilku torped, co uzgodniono dodatkowo na piśmie 13 maja 2002 roku. Trzy z sześciu wymienionych okrętów zostały wyremontowane jeszcze w Norwegii.

Dane techniczne (w kolejności budowy):

- Wyporność: \uparrow 485 m³ (bojowa), \sim 450 tons (konstrukcyjna); \downarrow 524 m³

- Wymiary: długość maksymalna 45,41 m; szerokość 4,65 m; zanurzenie 4,0 m/4,3 m (KLW/bojowe)

- Napęd: spalinowo-elektryczny, dwa czterokusowe, 12 cylindrowe silniki z doładowaniem Maybach Mercedes-Benz MB 820 Db, po 600 KM/441 kW, maksymalna moc ciągła przy 1400 min⁻¹; dwa generatory BBC o mocy 405 kW; jeden dwustojanowy silnik trakcyjny prądu stałego 1500 KM/ 1100 kW, sprzężony z wałem napędowym, energia z akumulatorów. Jedna pięcioskrzydłowa śruba napędowa o średnicy 2,30 m, 2 stery w strumieniu nadążnym.

- Prędkość: \uparrow > 10,0 w; \downarrow 17,0 w, maksymalna

- Zasięg: \downarrow 141 Mm/6 w, 5000 Mm/8 w (chrapy)

- Elektrownia: Zasilanie z baterii akumulatorów

- Załoga: 17-18

- Uzbrojenie: 8 załadowanych, dziobowych wyrzutni dziobowych kal. 533 mm typu Alliant NT-37C, FFV Typ 61

- Urządzenia nawigacyjne: radar nawigacyjny Thomson-CSF CALYPSO

- Wyposażenie: przelicznik torpedowy MSI-700, sonar SRS M-1 H, Atlas-GHG AN 5039A1;

- Wyposażenie dodatkowe: peryskop, tratwa ratunkowa, kotwica, pętla antymagnetyczna (MES-Schleife)

Inne właściwości:

Głębokość zanurzania 180 m, szacowane pierwotnie zanurzenie przy 370 ts, w miarę „starzenia” się – patrz rozdział 5.7, porównaj też z typem 201 o wyporności 350 ts/395 ts. *Svenner* jako jednostka szkolna z dwoma peryskopami, w stanie oryginalnym kadłub mierzył maksymalnie 46,41 m i wypierał \uparrow około 14 m³ więcej. Zmodernizowane norweskie okręty podwodne mają długość maksymalną 47,41 m (*Svenner* 48,41 m), a wydłużenie ich kadłubów o 2,0 m spowodowało wzrost objętości kadłuba sztywnego o około 34 m³, zgodnie z nową definicją dot. wyporności, która wynosi 459 ts.

Prace modernizacyjne, obejmujące m.in. wymianę silników wysokoprężnych na MTU 12V493AZ, zainstalowanie nowego sonaru Krupp-Atlas CSU-83 oraz nowego przelicznika torpedowego MSI-90U

wykonały stocznie Mjelluma i Karlsena w Urivale, koło Bergen.

Sprzedane Danii U-booty zmodernizowano w Urivale. Ich kadłuby wydłużono jedynie o 1,2 m. Po tym zabiegu długość maksymalna jednostek wzrosła do 46,61 m, a objętość kadłuba sztywnego o ~20 m³. Zainstalowano na nich również nowe silniki spalinowe typu MTU takie same jak norweskie, zintegrowane urządzenie sonaru typu Krupp-Atlas PSU-83 i nowy przelicznik torpedowy Thorn-EMI D3 oraz peryskop obserwacji okrężnej typu Pilkington Optronics CK 34.

Nazwa

Stocznia (Nr budowy)

Położenie stępki

Wodowany

W służbie

KAURA (S 315)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden

19.05.1964

16.10.1964

05.02.1965

W październiku 1991 r. przekazany Danii i wykorzystany jako rezerwuuar części zamiennych przeznaczonych celem użycia ich przy remoncie *Sælva* (S323). Kadłub pocięty na złom w 1992 r.

KINN (S 316)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden (351)

?02.1963

30.11.1963

08.04.1964

Zakontraktowany z U.S. Navy; numer taktyczny SS-553. W 1982 r. wycofany ze służby. W 1990 r. zatopiony we fiordzie Borna.

Norweski *Kaura* typu 207, 30 październik 1987 r.

KYA (S 317)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden

26.05.1963

20.02.1964

15.06.1964

Odkupiony przez Danię 10.7.1991 r.: Nowa nazwa *Springeren* (S 324), 17.10.1991 r. w służbie duńskiej marynarki wojennej, zmodernizowany. Wycofany ze służby 25.11.2004 r., przewidziany na eksponat muzealny w Bagenkop/Langeland.

KOBLEN (S 318)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden

09.12.1963

25.04.1964

17.08.1964

Modernizację ukończono w maju 1991 r. Od 1998 r. w rezerwie. W czerwcu 1999 r. przekazany do utylizacji. Początkowo był przewidziany do przekazania Polsce w charakterze jednostki szkolnej pod nazwą *Jastrzęb* (292), ale ostatecznie, od 9.6.2002 r. pełnił rolę rezerwuuaru części zamiennych. Wykorzystywany jako laboratorium doświadczalne Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu, następnie udostępniony do wykorzystania jako eksponat muzealny. Po rekonstrukcji *Jastrzęb* drogą lądową został przetransportowany do Akademii MW od 15 do 17.12.2011 r. i ustawiony przed jej gmachem.

KUNNA (S 319)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden

03.03.1964

16.07.1964

01.10.1964

Modernizację ukończono w grudniu 1991 r. 20.10.2004 r. przekazany Polsce z jednoczesną zmianą nazwy na *Kondor* (297)

i od tego też dnia w służbie. Operacje na Morzu Śródziemnym w okresie 10.10.2008–31.3.2009 r., w międzyczasie poddał się w Turcji przeglądowi technicznemu i naprawie.

ULA, KINN (II) (S 300, S 316)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden

21.08.1964

19.12.1964

07.05.1965

Przemianowany na *Kinn* 12.3.1987 r. Otrzymał nową sygnaturę: S 316. Wycofany ze służby 23.5.1991 r. i formalnie przekazany USA. W 1998 r. złomowany. Jego kiosk ustawiony został przed byłym bunkrem U-bootów „Dora I” w Trondheimie.

UTSIRA (S 301)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden

30.10.1964

11.03.1965

01.07.1965

Pod koniec 1991 r. wycofany ze służby, w 1998 r. pocięty na złom.

UTSTEIN (S 302)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden

08.01.1965

19.05.1965

09.09.1965

Pod koniec 1991 r. wycofany ze służby. W 1998 r. przekazany Muzeum Morskiemu w Horten.

UTVAER (S 303)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden

24.03.1965

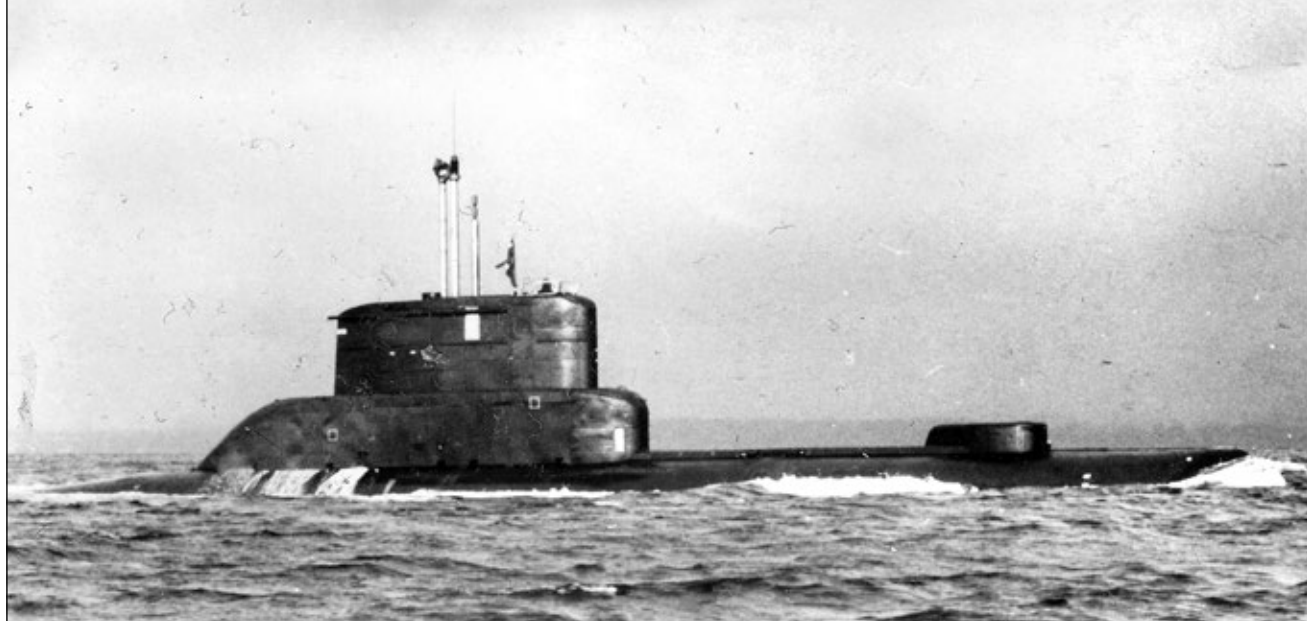
30.07.1965

01.12.1965

Odkupiony przez Danię 26.8.1989 r.: nowa nazwa *Tumleren* (S 322). W służbie

Fot. © Hartmut Ehlers





Nieustalony z nazwy duński okręt podwodny typu 205.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

marynarki wojennej Danii 20.10.1989 r., zmodernizowany. Wycofany ze służby 2.2.2004 r. Przez pewien czas noszono się zamiarem sprzedania go Bułgarii, ale ostatecznie 17.8.2004 r. skreślono go z listy i pocięto na złom.

UTHAUG (S 304)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden
31.05.1965
08.10.1965
16.02.1966

Odkupiony przez Danię 11.7.1990 r.: 11.7.1990 r., nowa nazwa *Sælen*, nowa sygnatura: S 323. Od 10.10.1990 r. w służbie Królewskiej MW Danii. Zatonął 4.12.1990 r. podczas przechodzenia na holu bez załogi z Kopenhagi do Århus. Podniesiony z dna 17.12.1990 r., przez niemiecki pływający dźwig ratowniczy *Roland* i dostarczony do Århus gdzie go wyremontowano. Ponownie w służbie 10.8.1993 r. W 2000 r. zamontowanie ulepszonych urządzeń do chłodzenia baterii akumulatorów oraz klimatyzację o większej mocy, przewidując służbę na Morzu Śródziemnym.

Od maja 2002 r. operacje w Zatoce Perskiej, u wybrzeży Iranu. W czerwcu 2003 r. przejście do Bahrajnu celem przetransportowania do Danii na pokładzie niemieckiego transportowca ładunków ponadnormatywnych *Grietje*. Ostatnia działalność to udział w listopadzie 2004 r. w ćwiczeniach „Joint Military Course”, które odbyły się u wybrzeży Szkocji. Wycofany ze służby 21.12.2004 r. i przekazany duńskiemu Muzeum Morskiemu Holmen w Kopenhadze.

SKLINNA (S 305, S 314)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden
17.08.1965
21.01.1966
27.05.1966

W 1988 r. nowa sygnatura S 314. Po modernizacji ponownie w służbie, 9.1.1989 r.

ponownie służbie. W 1998 r. w rezerwie, w czerwcu 1999 r, przekazany do złomowania, co nastąpiło w 2001 r.

SKOLPEN (S 306)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden
01.11.1965
24.03.1966
17.08.1966

Modernizację ukończono do października 1989 r. Dnia 13.10.1997 r. podczas marszu pod powierzchnią wody kolizja z brytyjskim statkiem handlowym *Solena*, nieznaczne uszkodzenia. W dniu 5.8.2002 r. przekazany Polsce i 16.8.2002 r. w służbie pod nazwą *Sęp* (295).

STADT (S 307)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden
01.02.1966
10.06.1966
15.11.1966

Jako trzeci przewidziany przez Danię do sprzedaży, lecz po wejściu na skały podwodne wiosną 1987 r. z powodu nieopłacalności remontu wycofany ze służby. Zastąpiony przez *Kya* i w połowie 1989 r. złomowany.

STORD (S 308)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden
01.04.1966
02.09.1966
09.02.1967

Po pracach modernizacyjnych ponownie w służbie od 26.10.1990 r. W dniu 25.5.2002 r. przekazany Polsce. Wszedł na Oksywie 29.5.2002 r. Oddany do służby 4.6.2002 r. pod nową nawą *Sokół* (294).

SVENNER (S 309)

Rheinstahl-Nordseewerke, Emden
08.09.1966
27.01.1967
01.07.1967

Przejęty 12.6.1967 r. Zmodernizowany w październiku 1993 r. W dniu 8.9.2003 r. przekazany Polsce, w służbie od 24.10.2003 r. jako *Bielik* (296). W międzyczasie operacje na Morzu Śródziemnym, między styczniem a kwietniem 2005 r. oraz październikiem 2006 a marcem 2007 i październikiem 2010 r. do lutego 2011 r.

10.2 Typ NARHVALEN (Dania)

Informacje ogólne: budowa licencyjna w Danii według projektu typu 205 (zmodernizowanego) ze stali antymagnetycznej.

Dane techniczne:

- Wyporność: 455 m³ (bojowa), ~420 ts (konstrukcyjna); ↓ 485 m³

- Wymiary: długość 45,41 m (maksymalna); szerokość 4,59 m; zanurzenie 3,80 m

- Napęd: spalinowo-elektryczny składający się z dwóch czterosuwowych, 12 cylindrowych silników wysokoprężnych typu Maybach Mercedes-Benz MB 820 Db, każdy o mocy z przeciążeniem 600 KM/441 kW przy 1400 min⁻¹, dwa generatory prądotwórcze BBC 405 kW; jeden silnik trakcyjny prądu stałego, dwustojanowy o mocy 1500 KM/ 1100 kW, sprzężony z jednym wałem napędowym; zasilanie z baterii akumulatorów. Jedna pięcioskrzydłowa śruba napędowa o średnicy 2,30 m, jeden ster w strumieniu nadążnym.

- Prędkość: ↑ > 10,0 w; ↓ 17,0 w maks.

- Zasięg: ↓ 3950 Mm/4 w (chrapy), 228 Mm/4 w

- Elektrownia: zasilanie z baterii akumulatorów

- Załoga: 21 (4 oficerów, 17 podoficerów i marynarzy)

- Uzbrojenie: 8 wyrzutni torpedowych kalibru 533 mm

- Urządzenia nawigacyjne: radar nawigacyjny Thomson-CSF CALYPSO

- Wyposażenie: przelicznik torpedowy MSI-700, sonar SRS M-1 H, Atlas-GHG AN 5039A1

• Wyposażenie dodatkowe: peryskop, tratwa ratunkowa, kotwica, pętla magnetyczna (MES-Schleife)

Informacje dodatkowe: zanurzenie do 190 m. Po modernizacji w Århus Flydedock, wyposażony m.in. w silnik o tej samej mocy co ww. MTU 12V 493 TY, zintegrowane urządzenie sonaru STN Atlas Elektronik PSU-83 oraz w nową baterię akumulatorów brytyjskiego typu Chloride Industrial Batteries Ltd.

NARHVALEN (S 320)

Orlogsværft, Kopenhaga

16.02.1965

10.09.1968

27.02.1970

Pierwotnie przewidywana sygnatura: S 330. *Narhvalen* odbył w grudniu 1971 r. 41 dniowy patrol z Bałtyku do Wysp Owczych (farer. Føroyar, duń. Færøerne, niem. Färöer – Inseln) i z powrotem, idąc 95% w zanurzeniu. Był to najdłuższy rejs podwodny duńskiego okrętu podwodnego. Początek modernizacji w marcu 1993 r., próby morskie w kwietniu 1995 r., ponownie w służbie we wrześniu 1995 r. W dniu 16.10.2003 r. wycofany ze służby.

NORDKAPEREN (S 321)

Orlogsværft, Kopenhaga

20.01.1966

18.12.1969

22.12.1970

Pierwotnie przewidywana sygnatura: S 331. *Nordkaperen* dzierży dwa rekordy; był ostatnim okrętem zbudowanym przez Orlogsværft i jako pierwszy duński okręt podwodny przekroczył w zanurzeniu 22.8.1974 r. Biegun Północny. Zmodernizowany od połowy 1995 do 1998 r. W dniu 2.2.2004 r. wycofany ze służby.

10.3 Typ 209 / 1100 (Grecja, Peru)

Informacje ogólne: Okręty powstały na bazie zmodyfikowanego typu 205 i w projekcie IKL-u z wiosny 1967 r. klasyfikowane były najpierw jako 209/0. Kadłuby ze stali antymagnetycznej (Spezialstahl HY 80) o większych wymiarach, ze zmienionym kształtem rufy; ster krzyżowy (Flossenkreuz) przed śrubą napędową, akumulatory o większej pojemności a co za tym idzie większej wydajności napędowej.

Dane techniczne (stan oryginalny):

• Wyporność: \uparrow 1105 m³ (bez zbiorników balastowych), \downarrow 1210 m³; 1400 m³ (Form¹); 980 ts (Typ)²;

• Wymiary: długość 54,30 m (maksymalna), szerokość: 6,25 m; zanurzenie 5,40 m

• Napęd: spalinowo-elektryczny, cztery czterosuwowe 12-cylindrowe silniki wysokoprężne typu Maybach Mercedes-

-Benz MB 820, maksymalna moc ciągnąca po 600 KM/441 kW, przy 1450 min⁻¹, generatory AEG o mocy po 405 kW; dwustojanowy silnik trakcyjny o mocy 5000 KM/3680 kW przy liczbie obrotów 200 min⁻¹ firmy Siemens AG, sprzężony z jednym wałem, zasilany z akumulatorów. Ster krzyżowy, za nim pięcioskrzydłowa śruba napędowa.

• Prędkość: \uparrow > 11,0 w; \downarrow 22,0 w maks, 12,0 w na chrapach

• Zasięg: \downarrow 8600 Mm/4 w na chrapach

• Elektrownia: moc z baterii akumulatorów

• Załoga: 31 (6 oficerów, 25 innych członków załogi)

• Uzbrojenie: 8 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm z 14 torpedami (6 rezerwowych)

• Urządzenia nawigacyjne: radar nawigacyjny, zestaw radiokomunikacyjny

• Wyposażenie: przelicznik torpedowy H.S.A. M-8, sonar SRS M-1 H, Atlas – grupa hydrofonów GHG AN 5039A1

• Wyposażenie dodatkowe: 2 peryskopy, 2 tratwy ratunkowe, 1 kotwica, pętla demagnetyzacyjna MES.

Informacje dodatkowe:

Maksymalne zanurzenie 250 m, kadłub sztywny Ø 6,20 m, wysokość 11,30 m. 4 częściowe baterie 120 ogni = 11 500 Ah o masie łącznej 257 t.

50 t paliwa (+13 t w zbiornikach balastowych)*, 4 t oleju smarnego, 31 t wody sanitarnej łącznie z wyrzutniami torped i zbiornikami balastowymi trymu, 19 t wody pitnej. Autonomiczność: 50 dob.

Kubryk załogowy z 15 kojami, kubryk podoficerów z 10 i oficerski z 5 kojami. Pomieszczenie dowódcy z 1 kają, 2 ubikacje.

GRECJA

GLAFKOS (S 110)

HDW, Kilonia (1221)

01.09.1968

15.09.1970

06.09.1971

Wyjście z Kilonii 8.11.1971 r., przybycie do bazy w Salaminie 7.12.1971 r. Ukończenie modernizacji w Salaminie 14.11.1997 r. przez HDW, nr A 261. Wycofany ze służby 9.6.2011 r.

NEREUS (S 111)

HDW, Kilonia (1222)

15.01.1969

07.06.1971

10.02.1972

Początek modernizacji w Salaminie przez HDW nr A 260 w grudniu 1997 r. Ukończona w marcu 2000 r.

TRITON (S 112)

HDW, Kilonia (1223)

01.06.1969

19.10.1971

08.08.1972

Początek modernizacji w stoczni HDW, nr 258. Ukończona w lipcu 1993 r.

PROTEUS (S 113)

HDW, Kilonia (1224)

01.10.1969

01.02.1972

23.11.1972

Początek modernizacji w Salaminie przez HDW, nr A 259. Ukończona w grudniu 1995 r.

Okręty były, zgodnie z kontraktem podpisanym 5.5.1989 r. z HDW, sukcesywnie doprowadzane do standardu typu 206A – Program *Poseidon I*. Objął on m. in. zamontowanie nowych silników wysokoprężnych typu MTU 12V 493 TY60, nowego sonaru typu Krupp-Atlas CSU-83-90 z aktywną częścią DBQS-21 i bierną DUUX-2, urządzenia kierowania ogniem Sperry Unisys Kanaris oraz jednego urządzenia EloKa AR-700-S5. Z wyrzutni torpedowych istnieje możliwość odpalania pocisków rakietowych typu „Harpoon” i równocześnie do 4 zdalnie kierowanych kablem torped. Zapas uzbrojenia wynosi 10 torped AEG SUT Mod.0 i 4 pociski rakietowe typu „Harpoon” UGM-84C. Liczba załogi wzrosła o 5 osób i liczy teraz 7 oficerów i 29 marynarzy różnych stopni. Trzy będące jeszcze w aktywnej służbie okręty podwodne mają być od roku 2015 wycofane ze służby. Jeszcze przed tą datą Grecja byłaby jednak zainteresowana sprzedażą ich innym państwom, które by wykazały nimi jakieś zainteresowanie.

PERU

ISLAY (SS-45, SS-35)

HDW, Kilonia (53)

15.05.1971

11.10.1973

24.01.1975

Próby morskie w czerwcu 1974 r., dostarczony 23.8.1974 r.

ARICA (SS-46, SS-36)

HDW, Kilonia (54)

1. Formverdrängung, w wolnym tłumaczeniu na język polski – *wyporność formy* – jest określeniem miary, która jest tylko stosowana wyłącznie dla niemieckich okrętów podwodnych. Jej wielkość jest potrzebna m. in. do obliczeń hydromechanicznych (opór, prędkość). Obejmuje ona wszystkie wartości uzyskane podczas badania płaszcza kiosku i kadłuba na oddziaływanie przez wodę zaburtową, ale też zalewaną przez nią dziobową część kadłuba, a konkretnie wyodrążone (puste w środku) części wyposażenia znajdujące się na zewnątrz kadłuba twardego, przez które woda tylko przepływa, a tym samym nie mają one żadnego wpływu na wyporność okrętu podwodnego.

2. w przypadku wody morskiej = 1,020

01.11.1971
05.04.1974
04.04.1975

Chrzest 17.4.1974 r., przekazany marynarce wojennej 21.1.1975 r.

Obie jednostki w latach 2007-2008 w ramach programu Delfin II zmodernizowane w Peru. Zamontowano nową baterię akumulatorów i nowe urządzenie do kierowania ogniem typu Sepa Mk 3, ulepszoną wersję sonaru, a na uzbrojeniu znajdują się torpedy nowej generacji.

10.4 Typ 209/1200 (Argentyna, Kolumbia, Turcja, Grecja, Peru, Korea Południowa)

Informacje ogólne: kadłub wydłużono o około 1,6 m. Klasyfikowany początkowo jako wariant typu 209/1, z uwagi również na zwiększoną pojemność zbiorników paliwowych; projekt IKL-u o sygnaturze IK 68.

Dane techniczne oryginalnego stanu jednostek argentyńskich:

- Wyporność: ↑ 1158 m³ (bez zbiorników balastowych), ↓ 1268 m³; ~1450 m³ (Forma); 1000 ts (Typ);
- Wymiary: długość 55,87 m (maks.); szerokość 6,25 m (7,5 m – maks.); ster krzyżowy; zanurzenie 5,50 m
- Maszynownia: typ 209/1100
- Prędkość: ↑ 11,5 w ↓ 22,0 w – maks., 12,0 w pod chrapami
- Zasięg: ↓ 11 300 Mm/ 4 w, wzgl. 6000 Mm/8 w pod chrapami, bez nich 400 Mm/4w
- Elektrownia: zasilana z baterii akumulatorów
- Załoga: 31 (5 oficerów, 26 niższych stopni)
- Uzbrojenie: 8 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 z 14 torpedami (6 rezerwowych)
- Środki dowodzenia: radar nawigacyjny i podwodny system telefonii (UT-Anlage)
- Systemy bojowe: urządzenie do kierowania ogniem H.S.A. M-8, sonar SRS M-1 H Atlas, szumonomierniki (GHG) AN 5039A1
- Wyposażenie: 2 peryskopy, 2 tratwy ratunkowe, ponton, kotwica, pętla demagnetyzacyjna (MES)

Informacje dodatkowe: zanurzenie, maksymalna wysokość kadłuba i model baterii 209/1100; 85 t paliwa, autonomiczność 40 dob. Jednostki tego typu innych państw charakteryzują się nieco innymi danymi technicznymi, wzgl. różnią się też nieco wyglądem zewnętrznym, na co autor zwraca szczególną uwagę.

ARGENTYNA

SALTA (S 31)
HDW, Kilonia/Tandanor (A 29)
03.04.1970

09.11.1972
07.03.1974

Chrzest 21.11.1972 r. W dniu 24 maja 1982 r. podczas walk o Falklandy/Malwinny dowódca (Capitán de Fragata Roberto Salinas) odpalił z wyrzutni nr VII torpedę w kierunku zauważonego wroga. Ta jednak się zakleszczyła, druga z wyrzutni nr I również. Dopiero w dniu 15 czerwca przeprowadzony atak zakończył się sukcesem, gdyż załoga usłyszała wybuch a następnie silny ogień prowadzony w głębie³. Od 1988 r. w remoncie i modernizowany w stoczni Domecqa Garcíi w Buenos Aires. Ponownie wodowany w październiku 1994 r, a w marcu 1995 r. ponownie wcielony do służby. Instalacja nowych akumulatorów również w stoczni Domecqa Garcíi od 2004 r. Do sierpnia 2005 r. uaktualniono poziom techniczny urządzenia sonarowego, co nastąpiło w latach 2009-2010.

SAN LUIS (S 32)

HDW, Kilonia/Tandanor (A 30)
01.10.1970
03.04.1973
24.05.1974

Załadunek części rufowej kadłuba i skierowanie do Argentyny 6.12.1972 r. Chrzest 2.5.1973 r. Udział w konflikcie zbrojnym o Falklandy/Malwinny w 1982 r. W jego trakcie okręt przeprowadził trzy ataki torpedowe (Capitán de fragata [kmdr por.] Fernando Azcueta), dwa z użyciem przeznaczonych do ataku na jednostki nawodne niemieckich torped SST-4 oraz jeden atak przy użyciu amerykańskiej torpedy typu Mark 37. Celem pierwszych ataków przeprowadzonych 1 maja 1982 r. były średniej wielkości jednostki brytyjskie wyposażone w śmigłowce ZOP, a mianowicie fregata rakietowa typu 22 *Brilliant* (F90) oraz fregata typu 12 *Yarmouth* (F101). Oba ataki nie skończyły się powodzeniem, a okręty brytyjskie przypuściły trwający 20 godzin kontratak za pomocą bomb głębinowych oraz odpalając co najmniej jedną torpedę. Drugi atak argentyńskiego okrętu, którego celem był okręt podwodny przeprowadzono 8 maja. W 12 minut po odpaleniu przeciwpodwodnej torpedy Mk 37, z kierunku celu słyszalny był odgłos eksplozji. Wielka Brytania nigdy nie potwierdziła jednakże straty okrętu podwodnego, toteż przypuszcza się, że torpeda mogła eksplodować uderzając w dno. Ostatni atak miał miejsce 10 maja – podobnie jak poprzednie przeprowadzony został bez użycia peryskopu. Jego celem były fregaty rakietowe typu 21: *Arrow* (F173) i *Alacrity* (F174). Atak na każdy z okrętów nastąpił przy tym przy użyciu po jednej torpedy. Podobnie jak poprzednie, tak-

że ten atak nie przyniósł sukcesu, mimo że na atakującym okręcie 6 minut po odpaleniu torpedy usłyszano niewielką eksplozję z kierunku celu. Co istotne, po wciągnięciu przez *Arrow* jej holowanej pułapki przeciwtorpedowej okazało się, że urządzenie jest zniszczone. Zostało to uznane za dowód, iż brytyjska pułapka zadziałała i zwiódła układ naprowadzania torpedy SST-4. Atak na drugi okręt brytyjski został przeprowadzony w sytuacji szybko zwiększającej się odległości między *San Luis*, a celem. W związku z tym przyczyną jego bezskuteczności było prawdopodobnie wyjście *Alacrity* poza zasięg torpedy. Okręt podwodny odpalił w tym czasie w kierunku lotniskowca *Invincible* i jego eskorty w sumie osiem torped z około 7000 metrów. Cztery z nich były niemieckiego typu SST-4 kierowane kablem. Błędy popełnione przez obsługę podczas podłączania końcówek kabli do torped (nie były należycie dokręcone i oderwały się po drodze) spowodowały, że wszystkie chybiły swoje cele. W 1985 r. przeniesiony do rezerwy. W 1992 r. rozpoczęto remont i prace modernizacyjne, lecz w styczniu 1997 r. z niego zrezygnowano. Formalnie wycofany ze służby 23.4.1997 r. i zakonserwowany. W maju 2011 r. jeszcze istniał.

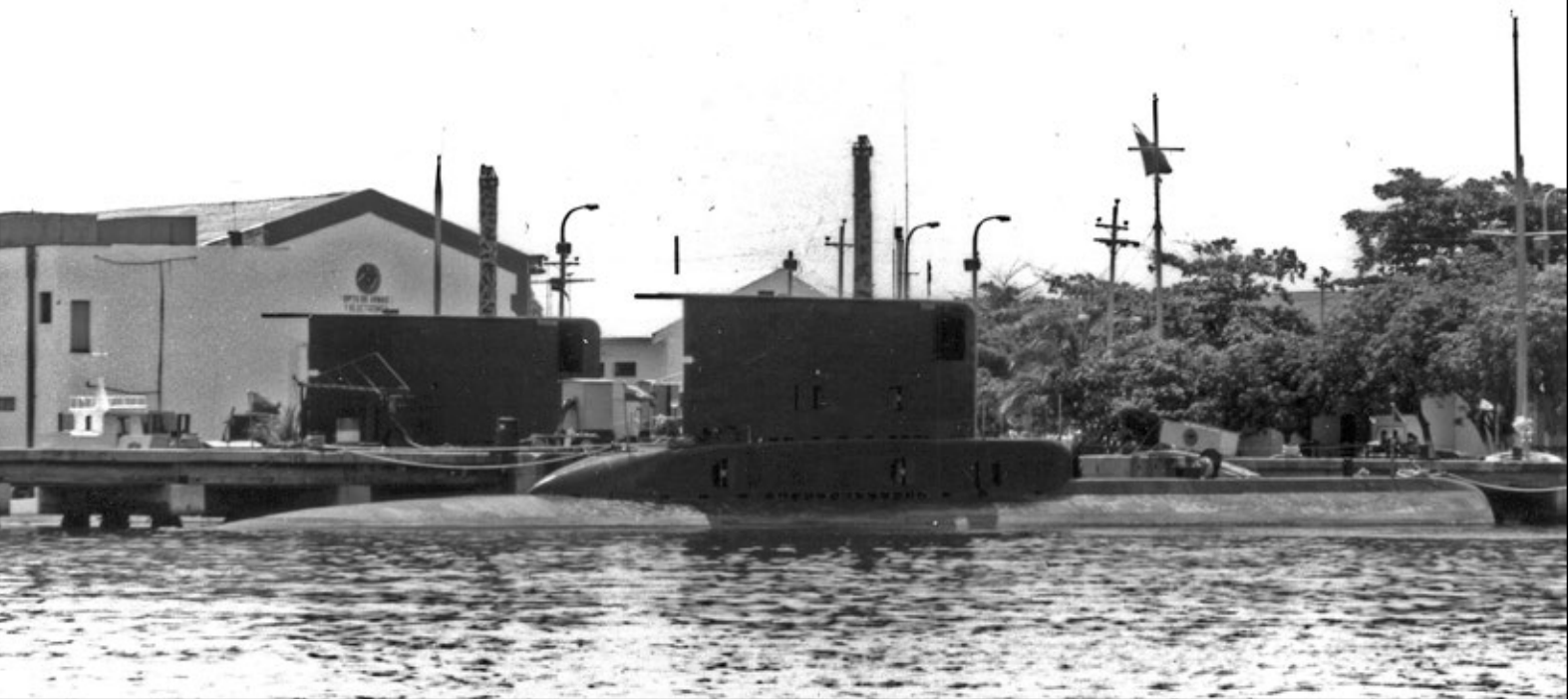
Jednostki typu *Salta* poddano pierwszej modernizacji, w trakcie której wymieniono im silniki wysokoprężne na nowszego typu MTU 12V 493 AZ80 oraz zainstalowano nowe zintegrowane urządzenie sonarowe typu STN Atlas Elektronik CSU-3, składające się m. in. z: części aktywnej AN 526, GHG AN 5039, biernego urządzenia pomiaru odległości DU-UX-2CN oraz akustycznego urządzenia zakłócającego DUUG-1D. Dodatkowo zainstalowano radar typu ESM mod. Thales DR-2000U.

Co do *San Luis*, to do wiadomości autora w sierpniu 2011 r. docierały informacje i to pochodzące z wyższych kręgów marynarki wojennej Argentyny, że po ukończeniu remontu (patrz również rozdział 10.10) zamierzano przywrócić mu poprzednią formę i ponownie wcielić do aktywnej służby.

KOLUMBIA

PIJAO (S 28)
HDW, Kilonia (61)

3. Więcej na temat działalności argentyńskich okrętów podwodnych w konflikcie o Falklandy/Malwinny czytaj w artykule Aleksandra Mitrofanowa (Litwa) pod tytułem *Argentyńskie okręty podwodne w konflikcie falklandzkim*. „Okręty Wojenne”, nr 54 (4/2002), Tarnowskie Góry oraz w artykule Carlosa E. Zimmermanna – *Einsätze der argentinischen U-Boote im Malwinen-Krieg*, w „Marine-Rundschau” 3/1984, str. 129-131. (przyp. red.)



Kolumbijski *Pijao* typu 209/1200 w Cartagenie, 14 czerwca 1995 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

01.04.1972

10.04.1974

18.04.1975

Chrzest 19.6.1974 r., dostarczony 17.4.1975 r. Pierwszy dłuższy remont w stoczni HDW od listopada 1990 r. do maja 1991 r., drugi w stoczni Cotecmar, Cartagena de Indias, w latach 1999-2002. W połowie 2010 r. zapoczątkowano modernizację, także w Cotecmar.

TAYRONA (S 29)

HDW, Kilonia (62)

01.05.1972

16.07.1974

18.07.1975

Dostarczony 16.7.1975 r. Pierwszy dłuższy remont w stoczni HDW, który ukończono w sierpniu 1991 r. Drugi w stoczni Cotecmar, Cartagena de Indias, w latach 1999-2002. W połowie 2010 r. zapoczątkowano modernizację, także w Cotecmar; od połowy 2009 r.

Jednostki początkowo wyposażone były w silniki wysokoprężne serii MTU 12V 493. W ramach pierwszego wielkiego remontu wymieniono baterie akumulatorów, podczas drugiego dotychczasowy sonar zastąpiono mod. CSU 2-2 typu PSU 83-55. Obecnie załoga składa się z 34 ludzi, w tym 7 oficerów. Autonomiczność wynosi 30 dob.

W grudniu 2008 r. Kolumbia zamówiła w stoczni HDW dwa pakiety materiałowe oraz poprosiła o udzielenie jej wsparcia technicznego przez niemiecką stocznice celem przeprowadzenia szeroko zakrojonych prac modernizacyjnych, które zlecono Cotecmarowi. Umowę podpisano 14.1.2009 r. Prace obejmowały instalację nowych silni-

ków napędowych i akumulatorów, nowego urządzenia prowadzenia ognia ISUS 90-III w miejsce ISUS-80 i nowej Ełoki UME-100, zamiast dotychczasowego urządzenia typu DR-2000.

TURCJA

ATILAY (S 347)

HDW, Kilonia (65)

01.12.1972

23.10.1974

29.07.1975

Rozpoczęcie budowy 22.8.1972 r. Data oddania do służby = przekazania = data chrztu. Oficjalna data chrztu w Gölcüku 12.3.1976 r.

SALDIRAY (S 348)

HDW, Kilonia (66)

02.01.1973

14.02.1975

23.10.1975

Chrzest 29.7.1975 r. razem z *Atilayem*. Data oddania do służby = przekazania (podniesienie bandery obowiązuje w przypadku S 350). Oficjalnie oddany do służby w Gölcüku 15.1.1977 r. Kolizja z radzieckim zbiornikowcem *Aleksander Besnia* 24.3.1990 r. koło Poyrazu w Bosforze, lekkie uszkodzenia.

BATIRAY (S 349)

HDW, Kilonia (95)

20.08.1975

24.10.1977

20.07.1978

Rozpoczęcie budowy 11.6.1975 r. Oficjalnie oddany do służby w Gölcüku 7.11.1978 r.

YILDIRAY (S 350)

Gölcük Tersanesi, Izmit (A 96)

15.05.1976

20.07.1979

30.07.1980

Oficjalnie rozpoczęcie budowy 1.5.1976, oddany do służby w Gölcüku 20.6.1981 r.

DOĞANAY (S 351)

Gölcük Tersanesi, Izmit (A 214)

21.03.1980

16.11.1983

16.11.1984

Pierwotnie planowana nazwa: *Titiray*.

DOLUNAY (S 352)

Gölcük Tersanesi, Izmit (A 215)

27.07.1986

22.07.1988

21.07.1989

Po przeprowadzonych intensywnych próbach został oficjalnie oddany do służby 29.6.1990 r.

Opisywane jednostki od samego początku wyposażone były w silniki wysokoprężne typu MTU 12V 493. S 349 i S 350, które zamówiono 22.1.1975 r. Od S 350 składane w Turcji w ramach pakietu materiałowego przy asyście niemieckiej. Ostatnie trzy okręty mają na wyposażeniu urządzenie do kierowania ogniem H.S.A. Sinbads i urządzenie sonarowe STN Atlas Elektronik CSU-3 a w połączeniu z ostatnim wymienionym wyższą obudowę pokładu dziobowego. Od roku 2006 były poddawane pracom związanym na celu przedłużenie ich żywotności i efektów modernizacyjnych. Dwa okręty podwodne tego typu zostały w roku 2000 zaferowane Male-

zji, wraz z propozycją zbudowania dla niej dwóch dalszych typu 209/1400 i wypożyczone na pewien okres, gdyż do momentu dostarczenia nowych, te miały służyć jako jednostki szkolne.

S 347 i S 348: załoga 33 osoby (6 oficerów), inne 38 osób (9 oficerów).

GRECJA

POSEIDON (S 116)

HDW, Kilonia (106)

15.04.1976

21.03.1978

22.03.1979

AMPHITRITI (S 117)

HDW, Kilonia (107)

16.09.1976

14.06.1978

14.08.1979

OKEANOS (S 118)

HDW, Kilonia (108)

01.10.1976

16.11.1978

15.11.1979

Modernizacja w ramach programu *Poseidon II* – od grudnia 2004 r. do stycznia 2010, ponownie na wodzie od 26.2.2009.

PONTOS (S 119)

HDW, Kilonia (118)

15.01.1977

22.03.1979

29.04.1980

Pierwsze trzy jednostki to te, na które umowę podpisano 30.10.1975 r., czwarta jest z września 1976 r. Od początku wy-

posażone były w silniki wysokoprężne typu MTU 12V 493, sonar CSU 3-4, Elo-Ka z urządzeniem DR-7000, urządzenie do kierowania ognia H.S.A. Sinbads.

Kontrakt dotyczący przeprowadzenia prac modernizacyjnych na trzech z opisanych okrętów (S 117 – S 119) przez stocznię Hellenic Shipyards (HS) został podpisany 31.5.2002 r. przez HDW występującą w roli głównego zlecniodawcy, w ramach programu *Poseidon II*. Po zmodernizowaniu S 118 w marcu 2009 r. program został anulowany. Zdecydowano się wtedy na zamówienie dwóch okrętów podwodnych typu 209/1400 z komponentami ogniw paliwowych mod. BZ. Wspomniane jednostki miały być dostarczone marynarce w roku 2015 lub 2016, lecz i ten zamiar w międzyczasie upadł. Udało się za to dojść do porozumienia w sprawie zbudowania dwóch dalszych okrętów w ramach typu 214.

Prace modernizacyjne na S 118 objęły m. in. zwiększenie części dziobowej o 6,5 m dla umieszczenia w niej urządzenia z komponentami napędu typu BZ z dwoma modułami PEM, po 120 kW, zainstalowaniu urządzenia do kierowania ognia ISUS 90-46, biernego urządzenia pomiaru odległości Atlas Elektronik PRS-3-4 wspomagającego pracę sonaru, urządzenia zakłócającego bieg wrogiej torpedy HDW-WASS C303/S Circe oraz masztu optoelektronicznego. Obecnie można już z okrętu odpalać rakiety typu „Sub Harpoon”.

PERU

CASMA, ANGAMOS (SS-47, SS-31)

HDW, Kilonia (131)

15.07.1977

31.08.1979

19.12.1980

Przemianowany na *Angamos* 19.8.1998 r.

W połowie 2004 r., podczas odbywających się wtedy manewrów, przebywał w morzu 156 dni.

ANTOFAGASTA (SS-48, SS-32)

HDW, Kilonia (132)

03.10.1977

19.12.1979

22.02.1981

Remont we firmie SIMA, Callao, który ukończono w październiku 1996 r.

BLUME, PISAGUA (SS-33)

HDW, Kilonia (133)

15.08.1978

19.05.1981

08.04.1982

Budowę rozpoczęto pod nazwą *Blume*, przemianowano jeszcze przed wodowaniem.

PISAGUA, CHIPANA (SS-34)

HDW, Kiel (134)

01.11.1978

07.08.1981

18.03.1983

Budowę rozpoczęto pod nazwą *Pisagua*, ale jeszcze przed wodowaniem okręt przemianowano. Przekazanie marynarce opóźnione z powodu kolizji podczas prób 2.4.1982 r.

Pierwszą parę zamówiono 12.8.1976 r., a drugą 21.3.1977 r.; Załoga: 5 oficerów i 30 marynarzy niższych rang. Druga para: długość kadłuba 56,1 m (maks.).

Tureckie okręty podwodne w Izmirze. Na pierwszym planie *Çanakkale*, za nim *Atilay* typu 209/1200 i *Birinci İnönü*, 28 marca 1981 r.

Fot. © Hartmut Ehlers



- Wyporność: \uparrow 1164 m³ (bez zbiorników balastowych) \downarrow 1275 m³. Wszystkie jednostki początkowo z silnikami wysoko-
prężnymi MTU 12V 493.

- Sonar: CSU-3Z aktywny i PRS 3-4 bierny w przypadku pierwszej pary, zintegrowane urządzenie typu CSU-3 w przypadku drugiej. Wszystkie z urządzeniem mierzącym odległość DUUX-2C. Od roku 1986 na wszystkich sukcesywnie montowano urządzenie kierowania ogniem Seps Mk 3.

KOREA POŁUDNIOWA

CHANG BOGO (SS 061)

HDW, Kilonia (242)

1989

18.06.1992

02.06.1993

Przekazany 15.10.1992 r. Wyszedł z Kilonii na pokładzie jednostki-doku *Dock Express II* 16.4.1993 r.

LEE CHUN (SS 062)

Daewoo, Okpo (A 243)

1990

14.10.1992

30.04.1994

W marcu 1999 r. udział w ćwiczeniach „Tandem Thrust” w pobliżu Guam, w jego ramach zatopienie 25.3.1990 r. (ks-krążownika *Oklahoma City* (CL-5) jedną torpedą SST-4, poz. 010°57'N i 142°06'E.

CHOI MOO SUN (SS 063)

Daewoo, Okpo (A 244)

1991

25.08.1993

27.02.1995

Udział w „International Fleet Review” (IFR 08) na redzie Pusan zorganizowanej 7.10.2008 r. z okazji 60 rocznicy powołania do życia południowo-koreańskiej marynarki wojennej.

PARK WI (SS 065)

Daewoo, Okpo (A 249)

1992

20.05.1994

03.02.1996

Udział w IFR-ze na redzie Pusan 7.10.2008 r.

LEE JANG MOO (SS 066)

Daewoo, Okpo (A 250)

1993

17.04.1995

29.08.1996

JEONG UN (SS 067)

Daewoo, Okpo (A 251)

1994

07.05.1996

29.08.1997

LEE SUN SIN (SS 068)

Daewoo, Okpo (A 291)

1995

21.05.1998

15.06.1999

NA DAE YONG (SS 069)

Daewoo, Okpo (A 292)

1996

15.06.1999

11.2000

LEE EOK GI (SS 071)

Daewoo, Okpo (A 293)

1997

26.06.2000

30.11.2001

Zamówienia złożono w trzech transzach po 2 jednostki: pod koniec 1987 r., w październiku 1989 r. i w styczniu 1994 r. Okręty te są w stanie zabrać w miejsce torped po 28 min morskich. Załoga to 33 osoby (6 oficerów). Napęd stanowią cztery silniki wysokoprężne MTU 12V 493 AZ80 o mocy po 800 KM/590 kW każdy. Maksymalna moc uzyskana podczas prób pierwszych jednostek (4 Diesle MTU 12V 396 TE) 3800 PS/2800 KM. Ostatnie trzy okręty przystosowane do odpalania pocisków rakietowych typu UGM-84C „Harpoon”. Wszystkie jednostki wyposażono w urządzenia do kierowania ognia ISUS-83, sonar CSU-83 + EloKą G.T.E. Ferret/Argo AR-700.

W marcu 2007 r. Korea Południowa zaproponowała przekazanie dwóch z ww. okrętów podwodnych Indonezji. W zamian oczekiwała otrzymania 17 samolotów transportowych typu CASA-Nurtiano CN-234.

10.5 Typ 209/1300 (Wenezuela, Ekwador, Indonezja, Chile)

Informacje ogólne:

Kadłuby zasadniczo wydłużono, a same okręty określano początkowo jako należące do typu 209/2. Był to wariant projektu typu 209/1200 o sygnaturze IK 79 opracowanego przez biuro konstrukcyjne IK.

Dane techniczne:

- Wyporność: \uparrow 1263 m³ (bez zbiorników balastowych), \downarrow 1370 m³; ~1565 m³ (Forma – patrz przypis nr 1)

Grecki *Pontos* typu 109/1200 w Kanale Kilońskim, 20 maja 1980 r.

Fot. © Hartmut Ehlers





Peruwiański *Antofagasta* typu 209/1200, 29 czerwca 1981 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

- Wymiary: długość 59,50 m (maks.); szerokość 6,25 m (7,5 m – maksymalna). Ster krzyżowy; zanurzenie 5,50 m

- Napęd: spalinowo-elektryczny, cztery, czterostopniowe, 12-cylindrowe silniki wysokoprężne MTU 12V 493 AZ80 GA31L, o ciągłej mocy łącznej po 800 KM/590 kW przy 1450 min⁻¹, generator Siemens 425 kW; dwu-stopniowy silnik trakcyjny Siemens AG, moc ciągła 5000 KM/3680 kW przy 200 min⁻¹, moc ciągła po sprzężeniu z wałem napędowym 4600 KM/3386 kW, zasilanie z baterii akumulatorów. Ster krzyżowy, w jego strumieniu pięcioskrzydłowa śruba napędowa.

- Prędkość: ↑ 11,5 w; ↓ 21,4 w – maksymalna w czasie 1 h; 12,0 w pod chrapami

- Zasięg: ↑ 7500 Mm/10 w; ↓ 11 200 Mm/4 w lub 8400 Mm/8 w pod chrapami, 440 Mm/4 w, 230 Mm/8 w

- Elektrownia: zasilana z baterii akumulatorów

- Załoga: 33 (5 oficerów, 28 niższych rang)

- Uzbrojenie: 8 dziobowych wyrzutni torped kal. 533 mm z 14 torpedami (6 w rezerwie)

- Urządzenia nawigacyjne: radar nawigacyjny Calypso, zestaw telefonii podwodnej (UT-Anlage)

- Urządzenia operacyjne: przelicznik torpedowy H.S.A. Mk 8 Mod. 24, zintegrowany z sonarem STN Atlas Elektronik serii CSU-3 z modułem aktywnym AN407 A9, biernym A526, szumonamierniki (GHG – AN 5039A1) i bierne urządzenia pomiaru odległości DUUX-2; urządzenie EloKa DR-2000U

- Urządzenia pozostałe: 2 peryskopy, 2 tratwy ratunkowe, ponton, kotwica, pętla demagnetyzacyjna (MES-Anlage)

Informacje dodatkowe: głębokość zanurzenia 250 m, zapas paliwa normalny 87 t, maksymalny t, autonomiczność 50 dob.

WENEZUELA

SÁBALO (S 21, S 31)

HDW, Kilonia (67)

02.05.1973

01.07.1975

06.08.1976

Usunięcie szkód pożaru z roku 1979 a następnie generalny remont przeprowadzony w 1981 r. w Kilonii. Zakrojony na dużą skalę remont połączony z pracami modernizacyjnymi przeprowadzono w Kilonii od kwietnia 1990 r. Wyjście do ojczyzny 16.11.1992 r. Ponowny remont i modernizacja w stoczni Dianca w Puerto Cabello, w terminie od 30.12.2004 r. do 22.2.2006 r.

CARIBE (S 22, S 32)

HDW, Kilonia (68)

01.08.1973

16.11.1975

11.03.1977

Pierwotnie planowano nazwę *Congrio*. W 1984 r. remont kapitalny w Kilonii. Zakrojony na dużą skalę remont połączony z pracami modernizacyjnymi w Kilonii od października 1992 r. Wyjście do ojczyzny 20.2.1995 r. Ponowny remont i modernizacja w stoczni Dianca w Puerto Cabello, w terminie od 30.12.2006 r. do 12.4.2008 r. Planowanej budowy drugiej pary nie zre-

alizowano. W trakcie prac modernizacyjnych w Kilonii, w związku z zamontowaniem nowego sonaru typu CSU-3-32 kadłub uległ wydłużeniu do 61,2 m, od tej chwili ↑ ~1320 m³ (bez zbiorników balastowych), ↓ ~1450 m³. Dodatkowo obudowano rufę nowym płaszczem ochronnym, wydłużono kiosk i zainstalowano nowe silniki wysokoprężne.

EKWADOR

SHYRI (S 11, SS-101)

HDW, Kilonia (91)

05.08.1974

08.10.1976

06.11.1977

Remont w roku 1983 w stoczni HDW. Drugi remont kapitalny w roku 1994 w stoczni Astinave, Guayaquil. *Shyri* odniosła ciężkie uszkodzenia w wyniku pożaru. Który wybuchł na jej pokładzie 2.2.2003 r., ale po remoncie weszła ponownie do służby 21.7.2005 r. Zakrojony na dużą skalę remont rozpoczęto 13.10.2009 r. w stoczni Asmara w Talcahuano, lecz trzeba było go przerwać, w lutym 2010 r., z uwagi na skutki, które spowodowało tsunami. *Shyri*, po zakończeniu prac modernizacyjnych rozpoczęła w ostatnich dniach października 2012 r. próby morskie.

HUANCABILCA (S 12, SS-102)

HDW, Kilonia (92)

20.01.1975

15.03.1977

16.03.1978

Remont w stoczni HDW od kwietnia 1984 r. Drugi remont kapitalny w roku

1994 w Astinave w Guayaquil. Zakrojone na dużą skalę prace związane z modernizacją rozpoczęto w stoczni Asmara w Talcahuano, w dniu 21.11.2011 r. Koniec prac zaplanowano na luty 2014 r., po czym jednostka rozpocznie serię prób morskich.

Autonomiczność 45 dni. Wymiana baterii akumulatorów w obu jednostkach w latach 2006-2007. Kontrakt dot. modernizacji obu jednostek podpisano z Asmarem Talcahuano, 9.5.2009 r. Przeprowadzona przy wsparciu francuskiej firmy DCNS modernizacja przewiduje m. in. montaż nowych wyrzutni torpedowych typu SUBTICS, nowego sonaru typu S-CUBE, dodatkowych urządzeń dla nowych torped typu „Black Shark” i pocisków rakietowych SM-39.

INDONEZJA

CAKRA (401)

HDW, Kilonia (135)

25.11.1977

10.09.1980

18.03.1981

Remont kapitalny od 1993 roku do kwietnia 1997 roku w Surabaji. Ponowny zakrojony na dużą skalę remont miał miejsce w latach 2004-2006 u Daewoo w Pusanie, ponownie w służbie od 3.4.2006 r.

NANGGALA (402)

HDW, Kilonia (136)

14.03.1978

10.09.1980

06.07.1981

Pierwotnie zaplanowana nazwa to *Can-drassa*. Remont kapitalny przeprowadzono od października 1997 r. do połowy 1999 r. w Surabaji. Ponowny zakrojony na

dużą skalę remont miał miejsce w latach 2010-2012 u Daewoo w Pusanie, ponownie w służbie 6.2.2012 r.

Kontrakty podpisano 2.4.1977 r.; zaplanowany trzeci okręt nie został ostatecznie zamówiony. Załoga 34 osoby (6 oficerów). Obie jednostki wyremontowano w stoczni HDW w latach 1986-1989. Prace remontowe w Surabaji obejmowały m. in.: w ymianę akumulatorów i techniczne „odświeżenie” sonaru H.S.A. Sinbadsa, montaż urządzenia do kierowania ognia. Remonty przeprowadzone w Surabaji objęły, m. in. wymianę baterii akumulatorów, odnowienie urządzenia do kierowania ogniem typu H.S.A. Sinbad. Podczas pobytów w stoczni remonowej, Korei Południowej, wyremontowano silniki napędowe, wmontowano nowe baterie akumulatorów a w miejsce starego urządzenia typu zainstalowano nowe, typu L-3 LOPAS 8300. Po wmontowaniu nowego urządzenia do prowadzenia ognia, typu Kongsberg MSI-90U będzie można odpalać również pociski rakietowe typu „Sub Harpoon”. Według informacji stoczniovców, jednostki mają obecnie rozwijać maksymalną prędkość ↓ 25 w i schodzić na głębokość do 257 m. Na pokładzie może przebywać do 50 osób, tzn. załoga plus personel specjalny.

CHILE

THOMSON (S 20)

HDW, Kilonia (181)

01.11.1980

28.02.1982

31.08.1984

Przekazany 7.5.1984 r., przybycie do Valparaíso w Chile 21.8.1984 r. Remont w roku 1990 Talcahuano. Zmodernizowany tamże w latach 2009-2013.

SIMPSON (S 21)

HDW, Kilonia (182)

15.02.1982

29.07.1983

18.09.1984

Zwłoka w pracach wyposażeniowych spowodowana kolizją podczas prób morskich 29.3.1984 r. Przekazany i oddany do służby tego samego dnia. Przybycie do Valparaíso 31.8.1984 r. Remont w roku 1991 w Talcahuano. Szeroko zakrojony remont rozpoczęto tamże w 2008 r., a z uwagi na uszkodzenia doznane przez jednostkę w trakcie tsunami, wywołanego trzęsieniem ziemi 27.2.2010 r., wynikło jego kolejne opóźnienie.

Kiosk i cały wysuwany na zewnątrz osprzęt pokładowy na jednostkach chilijskich jest posadowiony o 0,5 m wyżej, niż na innych jednostkach tego typu. Powodem są specyficzne warunki morskie panujące u wybrzeży Chile. Okręty wyróżniają się ponadto dodatkowymi wyjściami awaryjnymi w przedziałach maszynowni i torpedowych.

Prace modernizacyjne przeprowadzone w Talcahuano objęły m. in.: zamontowanie nowych akumulatorów oraz przebudowę wyrzutni torpedowych do odpalania torped typu „Black Shark” i pocisków rakietowych typu SM-39. Zainstalowano też nowe urządzenie prowadzenia ognia TITLAT.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka niemieckiego:

Michał Jarczyk

Korekta techniczna: Jarosław Palasek

Indonezyjski *Nanggala* typu 209/1300 w Kilonii, 21 czerwca 1989 r.

Fot. © Hartmut Ehlers





część I

Morskie siły zbrojne Azerbejdżanu

1. Prehistoria i pierwszy okres niepodległości

Najdawniejszymi znanymi mieszkańcami terytorium dzisiejszego Azerbejdżanu byli kaukaski Albańczycy, przynależący do kaukaskiej grupy językowej. Teren ten w ciągu późniejszych stuleci zamieszkiwało wiele różnych nacji: Persowie, Rzymianie, Grecy, Ormianie, Arabowie, Turcy, Mongołowie i Rosjanie. Pierwszym królestwem, które pojawiło się na omawianym terenie, było królestwo Manna – ok. IX w. p.n.e. Przetrwało ono do początku VII w. p.n.e., później zaś weszło w skład państwa Medów, w którym następnie rządziły różne dynastie, aż w XVI w. doszło do pierwszych zbrojnych starć z Turkami i Persami i około roku 1600 opisywany obszar stał się perski. Po zamordowaniu perskiego szacha Nadira Szacha¹ w 1747 r., w wyniku rozpadu imperium, powstały liczne, państwa, chanaty². Już w połowie XVIII wieku silnie popierane było w Chanacie Bakijskim budownictwo okrętów i statków cywilnych.

Zwalczające się wzajemnie chanaty do stały się w 1800 r. pod wpływem rosnących w siłę Persji i Rosji, co doprowadziło do wybuchu trzech wojen rosyjsko-perskich.

Rok 1796 nie przyniósł jeszcze rozstrzygnięcia, a co za tym idzie żadnych zmian terytorialnych. Jednak po wojnie z lat 1804 do 1814, znajdujące się na północ od rzeki Araks (zwanej też Aras, Rud-e Aras, po turecku Aras Nehri, Araxes, Naxçıvanu (Nachiczewan), İrəvanu (Erewań) stając się po podpisaniu w Gulistanie pokoju, rosyjską prowincją. Po kolejnej wojnie persko-rosyjskiej, 1826-28, mocą traktatu pokojowego podpisanego w Turkmancaju również ww. dwie ostatnie uzupełniły rosyjski stan posiadania. Ustalona granica obowiązuje do dzisiaj oddzielając Azerbejdżan od Iranu.

W 1848 r. na półwyspie Apszeron miał miejsce pierwszy odwiert, który dał początek niewiarygodnego rozkwitu gospodarczego. W 1864 r. bracia Siemensowie z Niemiec zakupili w Gedabeku kopalnię miedzi, a w roku 1879 bracia Nobelowie utworzyli w Baku pierwsze w świecie towarzystwo z ograniczoną odpowiedzialnością. Na początku XX wieku Baku dostarczało prawie połowę całej wydobywanej na świecie ropy naftowej, a w 1867 r. stało się główną bazą rosyjskiej Flotylli Kaspijskiej, która do tej pory stacjonowała w Astrachaniu nad Wołgą.

Po rozpoczętym procesie upadku imperium carów w marcu 1917 r. dały się na terytorium Azerbejdżanu odczuć skutki puczu bolszewików w Piotrogradzie, w postaci pewnych rewolucyjnych machinacji. Zrewoltowani marynarze najpierw stanęli po stronie bolszewickiej komuny, ustanawiając jednak w lipcu 1918 r. własną socjalistyczno-rewolucyjną dyktaturę, czyli „Komitet Centralny Flotylli Kaspijskiej”, zwany w skrócie „Centrokasp”. Jego narodowościowym przeciwnikiem był tzw. „Transkaukaski Sejm”, który skutecznie

1. Nadir Szah (pers.: نادر ددان) (Nadir Qoli Beg (pers.: گوی علی قلی ددان), także Tahmasp-Qoli Khan (pers.: تاح قلی بیگ) lub Nadir Szah Afszar (pers.: نادر ددان) (راشفا) (22 października 1688 – 19 czerwca 1747) rządził jako Szach Iranu w latach 1736–1747 i był założycielem dynastii Afszarydów. Niektórzy historycy nazywają go ze względu na jego geniusz militarny *perskim Napoleonem* albo *drugim Aleksandrem Macedońskim*. Utworzył wielkie irańskie imperium z granicami od rzeki Indus w Pakistanie po góry Kaukaz na północy i Indie na wschodzie. W czasie jego rządów dokonywano masowych mordów na podbitej ludności cywilnej, szczególnie niemuzułmańskiej. (przyp. red.)

2. Chanat – dawny, wschodni ustrój państwowy, którego panujący władca nosił dziedziczny tytuł chana. Określenie pochodzenia mongolskiego, lub ureckiego pojawiło się w starożytności. Chanat mógł być podporządkowany innemu chanatom lub być częścią kaganatu lub (w erze nowożytnej) sułtanatu. (przyp. red.)



Panorama portu bakijskiego z połowy lat. 50. ubiegłego wieku. Widoczny w centrum trzykominowy okręt to były *Bakinskij Rabocziej* przekazany organizacji DOSFLOT jako stacjonarna jednostka szkolna. Fot. „Awiabaza”

stawił czoło bolszewikom oraz wspierającej ich Armii Czerwonej. To sprawiło, że utworzona w 1911 r. Partia Równości Musawat³ ogłosiła 28 maja 1918 r. powstanie Niepodległej Demokratycznej Republiki Azerbejdżanu, która formalnie trwała w latach 1918–1920, której władza ograniczała się jedynie do jego północnych terenów. Próba utworzenia z Gruzją i Armenią tzw. Zakaukaskiej Republiki Federacyjnej nie wypaliła.

26 czerwca 1918 r. utworzono ministerstwo obrony narodowej, a jego pierwszym regularnym oddziałem wojskowym była ochotnicza jednostka licząca 600 ludzi, składająca się z muzułmanów. Decyzję o powołaniu własnego wojska, wpawdnie bardzo skromnego, powzięto już w listopadzie 1917 r. Postanowienie o utworzeniu sił morskich podjęto 5 sierpnia 1918 r. Jest rzeczą oczywistą, że samymi żołnierzami wywodzących się z Azerbejdżanu nie można było z tą liczbą żołnierzy bronić niezależności Azerbejdżanu, nie mówiąc już o powstrzymaniu bolszewików. Można było mieć nadzieję na pomoc zagranicą, a najbliżej byli Turcy. W rzeczy samej, oddziały tureckie podeszły w lipcu 1918 r. pod Baku i po wejściu do miasta i portu, we wrześniu, zajęły jednostki Centrokaspu, których załogi składały się głównie z Ormian i Rosjan.

W międzyczasie uaktywniła się Wielka Brytania, a to z uwagi, że Wielka Wojna nadal jeszcze trwała. Żywo zaintere-

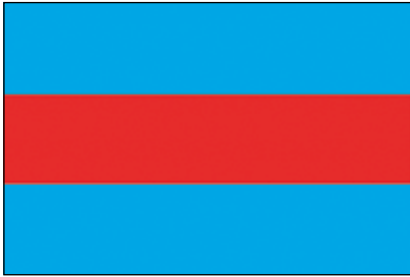
sowana zmianami, do których doszło na opisywanym obszarze, widzi nagle szansę zablokowania w pierwszej kolejności Rzeszy Niemieckiej i jej tureckiemu sojusznikowi dostępu do kaspijskiej ropy naftowej. W tym celu w Mezopotamii utworzono mały korpus ekspedycyjny pod komen- dą brygadiera Dunsterville'a, który wyruszył z perskiego portu w Enzeli w drogę na północ. Owemu korpusowi, zwanemu potocznie „Dunsterforce”, towarzyszył niewielki kontyngent Royal Navy pod dowództwem komodora Norrisa. W Baku zamierzano bowiem utworzyć małe siły morskie, które stamtąd operowałyby na Morzu Kaspijskim przeciwko tureckim liniom komunikacyjnym. Liczono się też ze wsparciem udzielonym przez okręty Centrokaspu, w skład którego wchodziły nowoczesne, eks-rosyjskie kanonierki *Kars* i *Ardagan* oraz kilka uzbrojonych parowców. Rada centralna Centrokaspu odmówiła jednak Brytyjczykom nie tylko jakiegokolwiek korzystania z ich jednostek, ale również ze stoczni remontowej, a na prośbę wyrażenia zgody na włączenie się do obrony miasta i portu przed nadciągającymi Turkami, Azerowie grzecznie, ale stanowczo odmówili. Brytyjczykom udało się jednak wyczerterować kilka jednostek.

Na lądzie sytuacja wyglądała jednak zupełnie inaczej. Baku znalazło się w międzyczasie w zasięgu ognia tureckiej artylerii. Siły zbrojne Centrokaspu, w których przeważali Ormianie nie kwapili się jednak

do udzielenia jakiejkolwiek pomocy, więc Brytyjczycy byli zmuszeni do obsadzenia wszystkich kluczowych pozycji swoimi słabymi siłami, a nawet sami musieli próbować odeprzeć atakujących Turków, podczas kiedy będące na flankach ormiańskie oddziały Centrokaspu w pewnym momencie nagle się ulotniły. W tej sytuacji generał Dunsterville, na własną odpowiedzialność, zdecydował się wycofać z Baku, bo nie za bardzo chciał szafować krwią brytyjskich żołnierzy i marynarzy, która by się podczas walk obronnych z pewnością polała i to jeszcze dla dosyć wątpliwego reżimu. Po wrót „Dunsterforce’a” do Enzeli rozpoczął się 15 września, choć jednostki Centro-Kaspia bezskutecznie próbowały w tym Brytyjczykom przeszkodzić. Dwa dni później tureckie oddziały wmaszerowały triumfalnie do Baku.

To nie był jeszcze ostatni akt, bo udział Brytyjczyków na wodach Morza Kaspijskiego wpawdnie nie zaczął jeszcze, ale i też nie zakończył. Ze swoimi nielicznymi wyczerterowanymi jednostkami, a na re-dzie zakotwiczyło jeszcze około 40 innych które uszły z Baku. W tej „flocie” też rozpoczęto wyszukiwanie użytecznych jednostek, aby na nich rozpocząć działania skierowane przeciwko tureckim liniom

3. Musawat, w języku azerskim *Müsavat* (dosł. *Równość*) – azerbejdżańska partia polityczna, początkowo odwołująca się do koncepcji panislamskich, następnie odgrywająca wiodącą rolę w ruchu narodowowyzwoleń-czym Azerów. (przyp. red.)



Flaga Dyktatury Centrokaspjskiej, VII-IX 1918

zaopatrzeniowym. Pod koniec października 1918 r. Brytyjczycy zdążyli już uzbroić i wyposażać, m.in. w przetransportowaną z Mezopotamii amunicję, przybyłą na grzbietach wielbłądów przez perskie łańcuchy górskie.

Zdawano sobie oczywiście sprawę, że Enzeli⁴ nie sprawa wymogów bazy z uwagi na brak odpowiedniej infrastruktury, ani z uwagi na swoje położenie geograficzne, aby stąd przeciwstawić się skutecznie tureckiej ekspansji w kierunku Transkaspasii (Turkmenistan). Port w Krasnowodsku, obecnie Turkmenbaszy, ze swoją infrastrukturą kolejową wydawał się już bardziej odpowiedni. Komodor Norris zaokrętował się na mały statek pasażersko-towarowy *Kruger*⁵ i udał się do Krasnowodska by przeprowadzić inspekcję, zostając przez tamtejsze lokalne władze socjalistyczno-rewolucyjne serdecznie przywitany i grzecznie potraktowany.

Zakończenie działań wojennych diametralnie zmieniło sytuację, a co za tym idzie całe plany. Mała brytyjska eskadra mając na pokładach żołnierzy przybyła do Baku 17 listopada 1918 r, gdzie stały jednostki flotylli Centrokaspjskiej. Odpowiednio do zmienionych warunków politycznych zidentyfikowane na ich masztach bandery należało traktować jako białogwardyjskie. Wojsko brytyjskie pod komendą generała Thompsona liczyło 5000 ludzi. Nakazem chwili okazało się, by miejscowe siły zbrojne wyszkolić i powstrzymać dalsze rozprzestrzenianie się bolszewików. Brytyjczycy stali na stanowisku, że będą wspierać białogwardystów, bo reprezentowali legalną władzę Rosji a nowe kaukaskie republiki były i są nadal częścią składową Rosji. Z tego też względu brytyjskie okręty małej eskadry kaspijskiej podniosły bandery z krzyżem świętego Andrzeja, oczekując, że uda im się włączyć flotyllę centrokaspjską do swojej. Załogi brytyjskich okrętów składały się głównie z tuziemców, czyli Azerów i Rosjan oraz pewnej liczby brytyjskich oficerów i marynarzy różnych rang. Ci ostatni obsługiwali radiostacje, środki sygnalizacji i armaty.

Nie marnowano czasu. Na początku grudnia cztery brytyjskie okręty dokona-

ły rekonesansu w kierunku północnym. Pierwotnie miał się on odbyć z dwoma jednostkami Centrokaspjskiej, lecz ich załogi odmówiły wyjścia w morze z Brytyjczykami. Inna jednostka wyszła do Gurjewa (dzisiejszy Atyrau w Kazachstanie), miasteczka leżącego na północnym wybrzeżu Morza Kaspijskiego, aby dostarczyć zaopatrzenie okrażonym tam białogwardyjskim kozakom spod Uralu. Niebawem eskadra brytyjska zaliczyła swój chrzest bojowy, kiedy się okazało, że bolszewicy zamierzali na wybrzeżu, w Staro-Tierechnojej, w odległości około 100 km na północ od Pietrowska (obecnie Machaczkała) zorganizować swój punkt. Celem rozpoznania podeszły tam brytyjskie jednostki *Zoroaster* i *Alla Verdi*, rzucając kotwicę w ukryciu wyspy Czeceń. 8 grudnia 1918 r. ukazali się bolszewicy w składzie 3 uzbrojonych parowców eskortujących trzy transportowce. Gdy się zbliżyli Brytyjczycy przyjęli pojedynek i ruszyli z kopyta. *Zoroaster* zainkasował trzy trafienia, ale dziwnym zbiegiem okoliczności, nie poniósł żadnych strat. Trzy nieprzyjacielskie jednostki stanęły w ogniu, na co bolszewicy się wycofali. Nazajutrz odkryto poczynione już początki przyszłej bazy, którą zniszczono ogniem artyleryjskim⁶.

Po przerwie zimowej spędzonej w Baku, sprawy potoczyły się błyskawicznie. Odkryto, że na pewnych elementach flotylli Centrokaspjskiej polegać nie było można, ponieważ przez radio informowały one jednostki czerwonej floty w Astrachaniu. W marcu 1919 r. rozkazano bez względu na ceregieli siłą rozwiązać flotyllę Centrokaspjskiej. Jej jednostki pozbawione zostały możliwości poruszania się i rozbrojone. Najlepsze okręty przejęli Brytyjczycy. Okręty działały teraz pod brytyjską banderą wojenną a przed nazwą pojawił się skrót H.M.S. Od tego momentu dalsze wydarzenia z opisem działań w na Morzu Kaspijskim należy rozważać wyłącznie w kategoriach stracania brytyjsko-bolszewickiego, więc w niniejszym rozdziale nie będą opisywane.

W tym okresie brytyjska flotylla na Morzu Kaspijskim składała się w lwiej części ze zwykłych przybrzeżnych frachtowców:

- *Kruger* (flagowiec – w rosyjskich źródłach spotyka się jeszcze nazwę *Президент Крюгер* – *Krüger*); 5x102 mm;
- *Windor Castle* eks *Lejttenant Szmidt*, eks *Gaggi-Gaggi* (ros. *Гаджи-Гаджи*), z byłej Flotylli Centrokaspjskiej, 4x102 mm;
- *Alla Verdi* (ros. *Алла Верды*); rozbrojony i wycofany ze z powodu defektu kotłów;
- *Asia*, 4x102 mm;



Flaga państwowa Azerbejdżańskiej Republiki Ludowej, IX 1918-IV 1920

- *Bibiabat*, wzgl. *Bibi-Abat*, ros. *Бибубаби*, 3x102 mm;
- *Dublin Castle*, eks *Jupiter*, 2x152 mm (pochodził ze składu flotylli Centrokaspjskiej);
- *Sława*; 1x152 mm i 1x102 mm;
- *Ventuir*, również *Venture*, ros. *Вентюр* (eks brytyjskie *Australia*); 3x102 mm;
- *Zoroaster*; 2x102 mm (w rezerwie);
- 12 przybrzeżnych kutrów torpedowych (55-ft CMB, dostarczone koleją), 2 torpedy;
- *Edinburgh Castle* eks *Sojuz* (transportowiec CMB); 1x12-funtowe;
- *Sergie* (transportowiec CMB); 1x12-funtowe i 1 plot;
- *Aladir Jussainow* (*Аладир Уссайнов*), eks *Wołga* (*Волга*) (okręt-baza wodnosamolotów, w rezerwie);

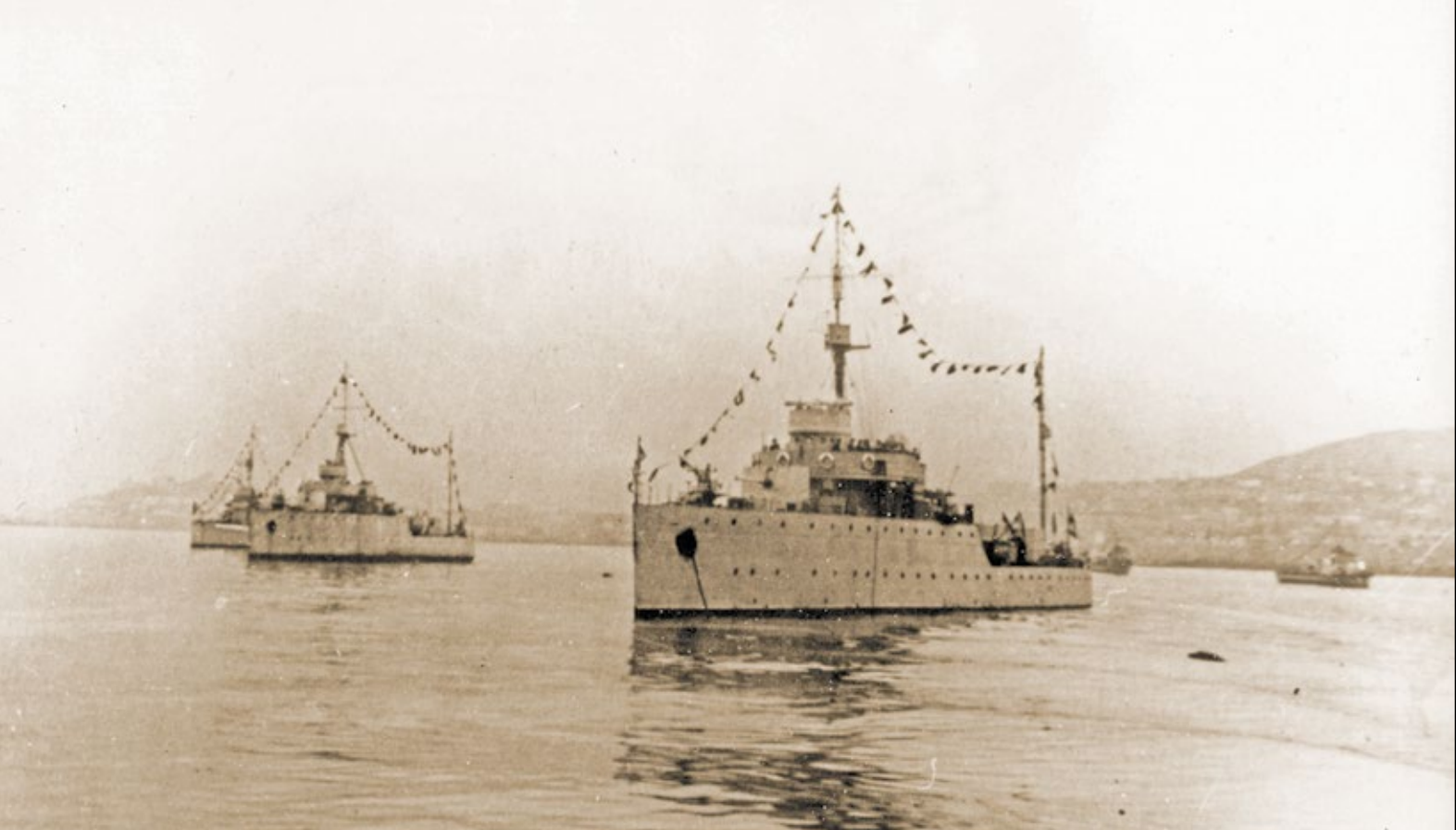
Bandera MW ARL oraz KFSA (Floty Czerwonej Radzieckiej Azerbejdżanu), IX 1918-VII 1920



4. Założone w XVI wieku, w okresie panowania dynastii Safawidów. Właściwa nazwa to: Bandar-e Anzali (do rewolucji islamskiej Bandar-e Pahlavi; także: Pahlavi). W 1805 r. zrównane z ziemią przez Rosjan, którzy na jego miejscu zbudowali nowoczesne miasto portowe pod nazwą Enzeli. Powstała tu wówczas pierwsza w Iranie biblioteka publiczna. W czasie pierwszej wojny światowej epidemia malarii zdziesiątkowała ludność (przyp. red.).

5. *Kruger* był pierwszym z wycarterowanych jednostek, który został uzbrojony. To jednostka flagowa Royal Navy na Morzu Kaspijskim. Podczas rejsu z komandorem Norrisem na pokładzie jego uzbrojenie składało się z czterech armat polowych, które zostały przytrzymane na na przednim dziobowym luku wiodącym do jego ładowni.

6. Po stronie bolszewików udział brały: *Kołomna* (*Коломна*), (4x100 mm) i *Makarov I* (*Макаров I*) (2x100 mm) oraz uzbrojony parowiec *Siewsk* (*Севск*) (2x75 mm) *Wega* (*Вега*), *Finn* osiadł na mieliźnie (*Финн*). Dodatkowo *Włodarskij* (*Володарский*) + niszczyciel *Rastaropnyj* (*Рассторпный*) pod komendą dowódcy Astrachańsko – Kaspijskiej Wojennej Flotylli, Kronberga, który 2 grudnia o godz. 13 wyszedł z Astrachania obierając kurs na Staro-Tierechnoj, aby w tamtejszej zatoce wysadzić desant. Źródło: Liszin N.N. *Na Kaspijskim Morze. God białej bor'by*, izdannuju *Morskim żurnalom w Pragę w 1938 g.*



Radzieckie kanonierki *Lenin* i *Krasnyj Azerbejdżan* w Baku, lata 1945-1947.

- *Orlionek* (okręt-baza wodnosamolotów, z flotylli Centrokaspu), 2 wodnosamoloty i 2x102 mm;
- *Emmanuel Nobel* (zbiornikowiec), 3x152 mm i 1x120 mm;
- 2 transportowce;
- 1 zbiornikowiec;
- 1 zbiornikowiec wody.

Na płaszczyźnie politycznej sprawy przybrały w międzyczasie swój własny obrót. Po tym jak niezależne azerbejdżańskie terytorium stało się już w czerwcu 1919 r., decyzją podjętą przez konferencję pokojową, najpierw włoskim obszarem mandatowym, a następnie białogwardyjskim. Brytyjskie siły militarne wsparły w swojej ostatniej akcji w sierpniu 1919 r., garnizon bakijski w przegonieniu bolszewików z położnych u wejścia do portu wysp i wyłączeniem z akcji jednej z czerwonych kanonierek, która działając z małego perskiego portu Ashurada/Bandar-e-Torkman prowadziła coś na wzór piractwa na własną rękę.

Ostatnie oddziały brytyjskie opuściły Baku 24 sierpnia 1919 r., a kilka dni później w jej ślady poszły jednostki Brytyjskiej Flotylli Kaspijskiej udając się do Pietrowska, gdzie je przekazano oddziałom białogwardyjskim. Tam też flotyllę oficjalnie, 2 września rozwiązano.

Azerbejdżan został uznany w styczniu 1920 r. przez aliantów z okresu I wojny światowej jako niepodległy kraj. Azerska delegacja rządowa została przyjęta przez prezydenta USA Woodrowa Wilsona, a 11 stycznia 1920 r. Stany Zjednoczo-

ne uznały oficjalnie Azerbejdżan. Ten stan został ukrócony przez Armię Czerwoną. Już w kwietniu 1920 r. oddziały Rosji Radzieckiej przekroczyły granice państwa Azerbejdżanu, wykorzystując okazję, że wojsko zajęte było zwalczaniem ormiańskiej partyzantki w zachodniej części kraju, więc siłą rzeczy nie było ono w stanie stawić skutecznego i trwałego oporu. Z ogólnej liczby 30 000 ludzi poległo 20 000 lub odniosło rany. Baku zostało zajęte 28 kwietnia znajdując się pod rządami czerwonego reżimu okupacyjnego. Kilka miesięcy później obwieszczono powstanie kolejne republiki związkowej Rosji Radzieckiej. W 1922 roku pod presją użycia siły Azerbejdżan utworzył tzw. Zakaukaską Federacyjną SRR, wraz z Gruzją i Armenią, co równało się z integracją w strukturę ZSRR.

2. Siły zbrojne w latach 1918-1920

Po utworzeniu pierwszego regularnego oddziału wojskowego, co miało miejsce w maju 1918 r., o czym już wyżej wspomniano, czyli jednostki złożonej z muzułmanów, w sile 600 ludzi. Z uwagi na zawirowania, które miały miejsce w następnych miesiącach, kiedy to na początku 1919 r. podjęto pewne kroki w celu utworzenia prawdziwych struktur wojskowych. W tym roku wydatki Azerbejdżanu na armię wyniosły 24% budżetu, co pozwoliło utworzyć kontyngent z 25 000 ludźmi. Pod koniec roku 1919 armia składała się z dwóch dywizji piechoty i jednej dywizji kawalerii. W Gence, a właściwie Gandży (dawniej Giandża,

Fot. zbiory Siergieja Patjanina

azer. Gəncə) stacjonowały dwie jednostki artylerii i jedna dywizja górska wyposażona w lekkie armaty. Oprócz tego dysponowano 3 pociągami pancernymi, 4 samolotami i 6 samochodami pancernymi.

Na początku 1920 r. liczebność armii wzrosła do 40 000 ludzi, doszło 5 czołgów, 9 samochodów pancernych, 6 samolotów, 12 wodnosamolotów oraz nabyto inny sprzęt. W Gandży produkcję na potrzeby armii rozpoczęła pewna fabryka. Azerbejdżan miał jednak spore problemy z zakupem broni wśród europejskich krajów, bo ciągle de facto, ale też de jure, wchodził w skład istniejącego jeszcze Imperium Osmańskiego, które spoglądało na taką działalność bardzo krytycznym okiem. Mimo tych kłopotów siły zbrojne, bardzo zresztą zdyscyplinowane, Azerbejdżanu osiągnęły dobry i wystarczający poziom wyszkolenia.

Po rozwiązaniu w marcu 1919 r. rewolucyjnej flotylli Centrokaspu i wycofaniu Royal Navy w sierpniu tego roku, pozo-

Flaga państwowa Azerbejdżańskiej SRR, V 1920-1921





Flaga rangowa dowódcy KFSA.

stawione w Baku okręty stały się jądrem regularnej azerskiej marynarki wojennej. Otóż Brytyjczycy nie zabrali wszystkich wchodzących w skład jej flotyli okrętów, w tym zdobytych na Centrokaspu, uzbrojonych statków handlowych, które następnie przekazali białogwardzistom. Nie wszystkie nazwy jednostek, które przekazano Azerbejdżajnowi są znane. Poniżej wyliczam do tej pory poznane:

- krążownik pomocniczy *Puszkina* (uzbroj. parowiec przybrzeżny);
- kanonierki *Ardagan*, *Kars*, obie zbudowane w 1909 r., 640 t, 2x102 mm, 4x75 mm;
- pomocniczy stawiacz min *Grecija*, 1x120 mm;
- awiza *Kursk* i *Oriel*;
- awiza [посыльные суда] *Astrabad* 1900, 330 t, 5x3-funtowe, i *Geok-Tepe* 1883, 1026 t, 4x4-funtowe, 4 karabiny maszynowe;
- statek hydrograficzny *Araks* [Araz], 1900, 757 t, 4x3-funtowe;
- holownik portowy *Bailow*;
- statek szpitalny *Alesgeriev*.

Wraz z wejściem bolszewików w kwietniu 1920 r., wymieniona mała marynarka firmowana była najpierw jako „Flota Czerwona Radzieckiego Azerbejdżanu” z Chingizem Ildrym⁷, jednym z azerskich bolszewików (z wykształcenia inżynier i etniczny Kurd). Po niecałych dwóch miesiącach ww. mała flotylla została całkowicie wchłonięta przez radziecką Flotyllę Kaspijską powstałą w roku 1931 r. Dopiero po pełnych 72 latach nad wodami Morza Kaspijskiego zaczęła powiewać azerska bandera wojenna.

3. Okres drugiej niepodległości

Do 1988 r. Azerbejdżan należał do grona najbardziej zaufanych partnerów moskiewskiego rządu centralnego. Od 1969 r. Przewodniczącym KC KP Azerbejdżanu był były szef azerskiego KGB, Gajdar Alijew (Heydar Əlirza oğlu Əliyev). W kwestii identyfikowania się Azerów z własnym narodem obserwuje się od lat 70. XX wieku rosnącą jej rolę w przypadku wydarzeń związanych z terytorium Górnego Karabachu, choć poprawnie powinno mówić o nim Górski Karabach. Jest to katalizator, dzięki któremu od około 1988 r. udaje się różne siły społeczne kraju zjednoczyć do wspólnej manifestacji.

W czasach nowożytnych historii południowego Kaukazu i Zakaukazia obszar Karabachu ze stolicą w Gandży – dawniej Giandża (azer. *Gəncə*) należał jako chanat do Persji. Po pewnym okresie relatywnej niepodległości (1747-1813) w XVIII wieku kiedy to w 1804 r. miasto zajęło rosyjskie

wojsko. W 1813 r., po wojnach persko-rosyjskich trafiło ostatecznie pod administrację rosyjską.

Nazwę miasta zmieniono na Jelizawetopol (Елизаветполь), na cześć żony cara Aleksandra I. W okresie pierwszej niepodległości 1918-1920 toczono o nie ciężkie walki (patrz rozdział 1) i należało do Azerbejdżanu; w 1923 r. Górskiemu Karabachowi nadano status „Autonomicznego Obszaru Republiki Radzieckiej, w ramach Federacji Kaukaskiej”. W 1988 r. jeszcze za czasów ZSRR, Armenia zaczęła wysuwać w stosunku do Azerbejdżanu żądania terytorialne, wyciągając po Karabach swoje ręce.

W wyniku masowych demonstracji worthy został taki nacisk, że 23 września 1989 r. uchwalono pierwszą deklarację niezależności. W końcu stało się to, co wydawało się być nieuchronne. W nocy 19/20 stycznia 1990 r. do Gandży wkroczyły radzieckie wojska, co kosztowało oficjalnie życie 131 ludzi. To z kolei spowodowało radykalną zmianę dotychczasowych żądań, bo zaczęto się domagać już „nie tylko Karabachu”, ale zdecydowano się pójść na

7. Chingiz Sultanow Ildirim oğlu (azerski: Çingiz Sultanov İldirim oğlu) (1890-1937), bardziej znany jako Czyngis Ildyrym; był bolszewickim rewolucjonistą i pierwszym komisarzem ludowym do spraw wojskowych powołanym na to stanowisko na powszechnej fali sowyetyzacji Azerbejdżanu, jak zresztą i pozostałych republik związkowych. 7.7.1937 r. aresztowany przez NKWD pod zarzutem prowadzenia działalności kontrrewolucyjnej i skazany na 10 lat więzienia bez prawa do korespondencji, co w żargonie enkawudzystów w tamtym czasie oznaczało natychmiastowe rozstrzelanie.

Trzon radzieckiej Flotyli Kaspijskiej w I połowie lat. 80. ubiegłego wieku. Na czele fregata *Sowietskij Dagestan* typu *Riga* (proj. 50), za nią okręt dozoru radiolokacyjnego i dwa trałowce typu *T-43* (proj. 254).

Fot. „Awia baza”





Flaga państwowa (od XI 1990) oraz bandera handlowa Republiki Azerbejdżanu. Również bandera wojenna od 1992 (26 lipca wywieszona na fregacie *Bakiniec*) do 1997. Bandery i flagi ustanowione 4 XI 1997

całość i domagać się uzyskania swojej zupełnej niezawisłości. Nastąpiło zerwanie wszystkich kontaktów i powiązań z Moskwą, przez kraj przetoczyła się fala masowych wystąpień z KP ZSRR. W dniu 30 sierpnia 1991 Azerbejdżan ogłosił światu swoją niezależność od Związku Radzieckiego i ogłosił pełną niepodległość. Parlament natomiast uchwalił we wrześniu 1991 r. najpierw utworzenie ministerstwa obrony narodowej, a 9 października sił zbrojnych Azerbejdżanu. 18 października 1991 r. nastąpiła deklaracja pełnej niepodległości. Prezydenckim dekretem z dnia 18.9.1992 r., dzień 9 października ogłoszono dniem sił zbrojnych Azerbejdżanu, lecz 22 maja 1998 r. prezydencki dekret anulował to święto, ogłaszając zamienienie dzień 26 czerwca dniem narodowych sił zbrojnych.

W międzyczasie konflikt o Górny Karabach, który ogłosił swoją niepodległość 2 września 1991 r. rozgorzał na dobre. Do 1993 r. ormiańska armia zdobyła około 18% azerskiego terytorium (Górny Karabach plus siedem graniczących z nim po-

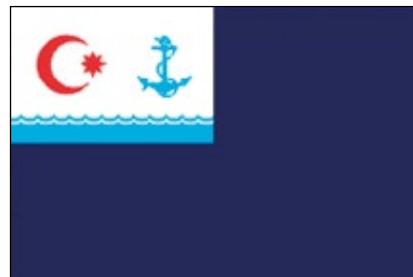


Bandera wojenna i proporzec HDQ (Hərbi Dəniz Qüvvələri, Marynarka Wojenna)

wiatów) z prawie 750 000 mieszkańcami. 12 maja 1994 r. podpisano rozejm i zgodnie z jego postanowieniami wytyczono linię demarkacyjną. W wyniku konfliktu około 250 000 Azerów było zmuszonych uciec z Armenii.

Po podpisanym zawieszeniu broni, kończącym na pewien okres działania wojenne, nie znikły jednak problemy, wynikające z geopolitycznej sytuacji tego rejonu. Do tej pory pięciu państwom mającym dostęp do Morza Kaspijskiego, czyli Azerbejdżanowi, Rosji, Kazachstanowi, Turkmenistanowi i Iranowi nie udało się dość do jakiegoś konsensusu w sprawie morskich granic, który zadowalałby wszystkich, a to z uwagi na cenne zasoby energii i ryby, od których te państwa są zależne. Najbardziej „opornym” partnerem w negocjacjach był i jest Iran. Należy w tym przypadku mieć na uwadze, że już w 1998 r. doszło do spięć między Azerbejdżanem a Turkmenistanem, który zarzucał Azerom bezprawne przywłaszczenie sobie „nie swoich” pól naftowych.

Ta niestabilna sytuacja siłą rzeczy musiała zainteresować pewne określone pań-



Bandera okrętów pomocniczych

stwa i międzynarodowe organizacje, które postanowiły zjawic się na planie. I tak na przykład w 2004 r. rząd Stanów Zjednoczonych wdrożył w życie inicjatywę pod nazwą „Caspian Guard”. Jej celem było zagwarantowanie trzem nowym państwom, które dopiero co wybiły się ponad niepodległość, międzynarodowej pomocy w utworzeniu przez nich samych pewnego systemu ochronnego swoich granic morskich i znajdujących się pod powierzchnią morza pól naftowych oraz gazu ziemnego, a także zająć się ochroną ich linii transportowych nad czym sprawiałyby dozór międzynarodowe komisje. Do tego dochodziłaby jeszcze odpowiednia pomoc wojskowa, również gospodarcza i polityczna. Pierwsza z pomocą pospieszyła w 2000 r. Turcja, z którą również Azerbejdżan utrzymuje bardzo bliskie stosunki wojskowe, przekazując jeden patrolowiec, a od 2001 r. Stany Zjednoczone zaczęły dostarczać małe dozorowce. Azerskie wojsko zostało dodatkowo przeszkolone, na wykładach specjalnej taktyki, którą stosuje się celem skutecznej ochrony platform wiertniczych i pól naftowych.

Rok 2008 przyniósł zmiany w podejściu dwóch zwaśnionych sąsiadów – Ar-

Azerski średni okręt desantowy *D 433* typu *Polnocny-B* (proj. 771A) w Baku, 24 czerwca 2012 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers





Azerski trawowiec M 326 typu Sonya (proj. 1265.0) w Baku, 24 czerwca 2012 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers

menii i Azerbejdżanu. W listopadzie 2008 r., prezydenci Alijew i Sarkisjan spotkali się w Moskwie z prezydentem Rosji, Miedwiediewem. Zaowocowało to podpisaniem 2 listopada 2008 r. dwustronnego porozumienia z udziałem rosyjskiego prezydenta w sprawie Górskiego Karabachu. Tym samym zapoczątkowane zostały rozmowy na temat rozwiązania trwającego od 15 lat konfliktu.

Geopolityczna sytuacja regionu wymaga na wszystkich pięciu krajach potrzeby do trwania z bronią u nogi. W samej rzeczy można było zaobserwować stały wzrost wydatków na wojsko, który trwa do dzisiaj. Azerbejdżan, który przy obszarze 86 000 km² i linii morskiej na 800 km, liczył w czerwcu 2007 prawie 8,2 milionów mieszkańców, ze swojego budżetu wyasygnował w roku 2008 na siły zbrojne poniżej przedstawione

sumy, kierując się następującymi parametrami:

Budżet obrony narodowej: 1,6 mld USD;

- Siła armii: 85 000 plus 550 000 rezerwistów, siły paramilitarne 20 000, Front Ludowy (ochotnicy) 20 000;

- Armie: 74 000 żołnierzy w 19 brygadach i 1 pułku, 270 czołgów bojowych, 361 innych pojazdów wojskowych;

- Lotnictwo: 12 000 ludzi, 56 samolotów bojowych, 15 śmigłowców bojowych, 50 samolotów szkolnych, 17 śmigłowców;

- Marynarka wojenna: 1500 ludzi.

O ile budżet obrony narodowej w 2005 r. wynosił, powiedzmy, tylko, około 0,3 mld USD, to w 2009 r. wzrósł już do mld 2,46 USD a w 2010 r. osiągnął wysokość 2,15 mld USD. W tym roku pieniądze przekładały się na takie siły:

Łączna liczba wojska: 95 000 plus 300 000 rezerwistów, siły paramilitarne 19 500;

- Armia: 85 000 w 5 korpusach i 25 brygadach oraz 1 pułk 220 czołgów, 595 innych pojazdów wojskowych;

- Lotnictwo: 8000 ludzi i 106 samolotów, łącznie z kilkoma Iljuszynami Il-76, 35 śmigłowców;

- Marynarka wojenna: 2200 ludzi.

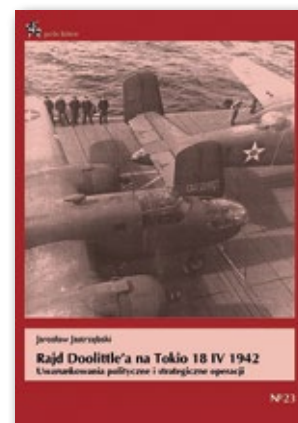
Nadal rozbudowywane i pielęgnowane są kontakty z zagranicznymi partnerami. Azerbejdżan już w roku 2003 przyłączył się do koalicji USA w wojnie przeciwko Irakowi, wysyłając kontyngent składający się z 150 żołnierzy, którzy pozostali tam do grudnia 2008 r. Później wysłano również żołnierzy do Kosowa oraz jedną grupę do Afganistanu, która w ramach ISAF-u przebywa tam do dzisiaj.

Tłumaczenia z języka niemieckiego:
Michał Jarczyk

POD NASZYM PATRONATEM

Amerykański nalot na Japonię z 18 kwietnia 1942 roku należy do najgłośniejszych wydarzeń wojny na Pacyfiku. 16 bombowców B-25, którymi dowodził podpułkownik James Doolittle, wystartowało z pokładu lotniskowca Hornet i zbombardowało Tokio, Nagoję oraz Kobe. Niewiele jest faktów historycznych, 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 pomysłową i spektakularną – można by wręcz rzec beczelną – jako niemal równoważącą klęski ponoszone od początku wojny z upokorzeniem w Pearl Harbor na czele. Rajd Doolittle'a, za którym nie stał nawet cień racji militarnych, miał bowiem przekonać Amerykanów, że ich przywódcy są w stanie poprowadzić naród do ostatecznego zwycięstwa. Zabieg marketingowy był tak skuteczny, że od ponad pół wieku historiografia musi się zmagać z półprawdami czy zgoła mitami, jakie narosły wokół tej operacji amerykańskich sił zbrojnych.

Raid Doolittle'a na Tokio 18 IV 1942. Uwarunkowania polityczne i strategiczne operacji, opublikowana nakładem Wydawnictwa „INFORT EDITIONS” jest kolejną książką Jarosława Jastrzębskiego dotyczącą problematyki wojny na Pacyfiku. Poprzednie monografie to: *Bitwa na Morzu Koralowym 2-8 V 1942 r.*, Wydawnictwo „INFORT EDITIONS”, Zabrze 2012, *Pearl Harbor 1941*, Bellona, Warszawa 2011 oraz *Wojna na Pacyfiku. Kampania hawajska 7-23 XII 1941 roku*, Krakowskie Towarzystwo Naukowe, Kraków 2010.





Pakistańskie fregaty typu F 22P „Zulfiquar”

Wstęp

Z racji położenia geograficznego oraz uwarunkowań politycznych – między innymi trudnego sąsiedztwa z Indiami – Pakistan musi posiadać stosunkowo rozbudowane siły zbrojne w tym również marynarkę wojenną. Jednak ograniczenia finansowe dotychczas powodowały, że pakistańska flota musiała w większości przypadków zaspakajać swoje potrzeby poprzez zakup jednostek wycofanych przez inne marynarki. W kategorii średnich (dla Pakistanu dużych) okrętów była to właściwie jedyna możliwość. Oczywiście wadami takiego sposobu uzupełniania stanu posiadania floty było to, że nabywane jednostki siłą rzeczy należały do starszych typów i były zużyte technicznie. Przeprowadzane remonty oraz modernizacje tylko częściowo niwelowały te braki. Ważnym sojusznikiem Pakistanu pozostają Chiny lecz do niedawna okręty budowane przez ten kraj na tyle odbiegały od światowych standardów, że nabycie chińskich okrętów, szczególnie relatywnie skomplikowanych jak fregaty, było niecelowe. Sytuacja ta zaczęła ulegać zmianie w latach 90. ubiegłego wieku, kiedy to chińską marynarkę zaopatrzyły pierwsze fregaty wielozadaniowe rodzimej budowy typu 053H2G *Jiangwei I* oraz ulepszonych typu 053H3 *Jiangwei II*. Jednostki drugiego z wymienionych typów budowano w relatywnie długiej se-

rii co rodziło spekulacje, że część z nich przeznaczona jest właśnie dla Pakistanu. Choć ostatecznie wszystkie te okręty zasilili MW Chin, to faktycznie pod koniec ostatniej dekady ubiegłego wieku Pakistan podjął z ChRL rozmowy w sprawie zakupu czterech nowych fregat wielozadaniowych oraz co istotne transferu technologii ich budowy. Dość długie negocjacje ostatecznie zakończyły się podpisaniem stosownego kontraktu dn. 4 kwietnia 2006 r. z terminem przekazania pierwszej jednostki w 2008 r. Choć takie założenie okazało się być zbyt optymistyczne to jednak prace ruszyły szybko naprzód. Nim jednak przedstawione zostanie kalendarium budowy i służby warto wpierv przyjrzeć się samym okrętom.

Generalia

Wyporność standardowa i maksymalna okrętów wynosi odpowiednio 1950 i 2250 ton. odpowiednio¹. Jednostki zbudowano w dość klasycznym układzie. Nad głównym pokładem ciągłym wzniesiony jest spardek, który w przedniej części rozciąga się od burty do burty, a następnie zwęża się na śródokręciu. Sylwetka okrętów zdominowana jest przez wielopoziomą nadbudówkę ze skrzynkowym masztem oraz pojedynczy komin. Na rufie znajduje się lądowisko dla śmigłowca oraz hangar. Powierzchnie boczne nadbudów-

ki, masztu, komina i hangaru są nachylone co ma obniżyć sygnaturę radarową fregat lecz dostępny materiał fotograficzny i filmowy pokazuje wystające elementy konstrukcji (głównie wykończeniowe) oraz wyposażenia co nieuchronnie zwiększa skuteczną powierzchnię odbicia radiolokacyjnego niwelując właściwości stealth. Wymiary kadłuba to: długość 111,7 m;² szerokość 12,4 m i zanurzenie 4,8 m. Mocno wychylona stewa dziobowa, wysokie nadburcia na dziobie i załamanie poszycia w przedniej części burt mają zapewnić odpowiednią dzielność morską i chronić przed zalewaniem. Systemu uzbrojenia rozmieszczono w następujący sposób: na samym dziobie rakietowe miotacze bomb głębinowych, za nimi znajduje się wieża z armatą średniego kalibru a w superpozycji wyrzutnia rakiet plot.; między masztem a kominem rozmieszczono zespoły wyrzutni pocisków przeciwokrętowych, zaś na dachu hangaru znajdują się dwie wieżyczki z działkami systemu obrony bezpośredniej, dodatkowo z każdej burty na pokładzie umieszczono wyrzutnie torped ZOP. Większość anten systemów elektronicznych zainstalowano na nadbudowce oraz maszcie poza jedną anteną radaru umieszczoną między kominem i hanga-

1. Podawano również wyporność aż 3144 t.

2. Według niektórych źródeł 123,4 m.

rem oraz stacją kierowania ogniem systemów obrony bezpośredniej znajdują się na dachu hangaru. Liczebność załogi określana jest na łącznie 170-188 oficerów i marynarzy przy czym na okręcie przewidziano możliwość przyjęcia do 212 ludzi.

Maszyny

Fregaty napędzają dwa zespoły silników wysokoprężnych w układzie CODAD (ang. COmbined Diesel And Diesel)³. Osiąganiu prędkości maksymalnej służą dwa licencyjne silniki MTU 12V 1163 TB 83 o mocy 10,5 MW każdy, zaś przy prędkości ekonomicznej pracują jedynie dwa silniki marszowe (również licencyjne MTU) o mocy po 6,6 MW. Siłownia umożliwia rozwinięcie prędkości maksymalnej 27-28 węzłów a zasięg oceniany jest na 4000 mil morskich.⁴

Artyleria

Główne uzbrojenie artyleryjskie składa się z pojedynczej armaty kal. 76,2 mm będącej chińską kopią rosyjskiej AK-176. Działo strzela pociskiem o masie 12,4 kg (prędkość początkowa 980 m/s) z szybkostrzelnością do 120 wystrzałów na min. na maksymalny dystans 15 500 m. Podstawowa różnica między rosyjskim pierwowzorem a chińska kopia polega na zainstalowaniu armaty w nowej wieży

wykonanej w technologii stealth.

Rakiety przeciwokrętowe

Zwalczaniu celów nawodnych służą pociski przeciwokrętowe typu C 802. Prędkość oraz zasięg pocisku wynoszą 0,9/1,6 Mach (marszowa/w fazie ataku na cel) i 80-120 km odpowiednio⁵. Wymiary to: długość 6,392 m, średnica kadłuba 0,36 m i rozpiętość 1,22 m zaś masa 715 kg z czego 165 kg przypada na głowice bojową. Naprowadzanie na cel odbywa się metodą aktywną radiolokacyjną. Każdy pocisk przenoszony jest w prostopadłościennym kontenerze transportowo-startowym, które łączone są w zespoły po cztery. Łącznie jednostki otrzymała osiem pocisków C 802 w dwóch blokach po cztery wyrzutnie.

Rakiety plot.

Obronę przeciwlotniczą ma zapewnić system raketowy FM-90N (chińska wersja rozwojowa francuskiego Crotale Mo-



Wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych FM-90N.

Fot. Internet

dulaire). Na opisywanych okrętach zastosowano wyrzutnie z ośmioma (dwa rzędy po cztery) pociskami. Rakiety o masie 85,1 kg mają długość 2,93 m, średnica 0,156 m i rozpiętość 0,55 m osiągają prędkość 2,4 Mach. Pociski mogą zwalczać cele na pułapie do 6000 m, a ich zasięg maksymal-

3. Ten rodzaj siłowni okrętowej składa się z zespołów silników wysokoprężnych, z których jeden pracuje podczas prędkości ekonomicznej, a drugi jest dodatkowo uruchamiany celem osiągnięcia prędkości maksymalnej lub podczas większego obciążenia jednostki.

4. Można się również spotkać z informacją, że zasięg wynosi aż 6000 Mm przy prędkości ekonomicznej 18 w.

5. Maksymalny zasięg pocisków w wariantach A wynosi 180 km a w wersji lotniczej przekracza 200 km.

Śródokręcie *Zulfiguara*, dobrze widoczne rozmieszczenie elementów uzbrojenia oraz elektroniki.

Fot. Internet





Trójrurowa wyrzutnia torped ZOP kal. 324 mm.

Fot. Internet

ny wynosi 15 000 m i są skuteczne również przeciwko niewielkim, szybkim i manewrującym obiektom takim jak rakiety przeciwokrętowe. Naprowadzanie odbywa się metodą radiolokacyjną ale możliwe jest też śledzenie celu w podczerwieni.

System obrony bezpośredniej

Rakiety plot. uzupełnia system obrony bezpośredniej Typ 730. Na dachu hangaru śmigłowca umieszczone są dwie bezzałogowe wieżyczki⁶ każda z jednym siedmiolufowym działkiem rotacyjnym (blok luf obraca się wokół własnej osi) kal. 30 mm oraz radar kierowania ogniem Typ 347G uzupełniany przez urządzenie optroniczne. Maksymalna szybkostrzelność systemu wynosi 5800 wystrzałów na minutę a zasięg 3000 m.

Uzbrojenie ZOP

Pokładowe uzbrojenie ZOP składa się z dwóch sześciolufowych raketowych miotaczy bomb głębinowych typu RDC 32 (Typ 87) o zasięgu 5000 m oraz dwóch trójrurowych wyrzutni torped kal. 324 mm dla lekkich samonaprowadzających torpedy typu ET 52C kal. o masie 335 kg (34 kg głowica bojowa), prędkości 30 w. i zasięgu 6000 m⁷.

Wyposażenie lotnicze

W rufowej części okrętu znajduje się lądowisko i hangar dla śmigłowca pokładowego. Maszyny dostarczone Pakistanowi należały do typu Harbin Z-9EC, pokładowej wersji śmigłowca Z-9, będącego licencyjną kopią francuskiego AS365 „Dauphin”. Te dwuosobowe śmigłowce są zaliczane do kategorii średnich; podstawowe dane to: długość 13,68 m (z łopatom wirnika głównego) i wysokość 3,47 m; masa startowa 4100 kg, prędkość 285 km/h (przelotowa 250-60 km/h) zaś długotrwałość przebywania w powietrzu 5 godzin⁸. Śmigłowiec wyposażona jest między in-

nymi w radar KLC 1 oraz opuszczany sonar Typ 605 i linię transmisji danych taktycznych; uzbrojenie składa się z 1-2 torped ET 52 (patrz wyżej) lub lekkich pocisków przeciwokrętowych TL-10 o zasięgu 15 km, prędkości 0,85 Mach i masie głowicy bojowej 30 kg; ich naprowadzanie odbywa się me-

todą radiolokacyjną. Śmigłowiec pokładowy znacząco zwiększa możliwości bojowe okrętu macierzystego w zakresie zwalczania

nia okrętów podwodnych i nawodnych zarówno poprzez działania autonomiczne jak też przekazywanie danych taktycznych co np. pozwala na wykorzystanie pełnego zasięgu okrętowych pocisków woda-woda.

Urządzenia elektroniczne

Na wyposażenie radiolokacyjne składają się radar dozoru morskiego/obserwacji przestrzeni powietrznej SR 60 i radar obserwacji przestrzeni powietrznej SUR 17 uzupełniane przez radar nawigacyjny KH

6. Warto odnotować, że na własnych okrętach Chińczycy zastosowali inne rozwiązanie gdzie działko i system kierowania ogniem umieszczone są na wspólnym stanowisku będącym niemal dokładną kopią holenderskiego systemu obrony bezpośredniej Goalkeeper.

7. Podawany jest również zasięg 9500 m.

8. Dla śmigłowców pokładowych, które muszą długotrwale przebywać w powietrzu poszukując okrętów podwodnych lub nawodnych przeciwnika jest to wskaźnik bardziej adekwatny aniżeli zasięg.

Zulfikar przy nabrzeżu stoczniowym, krótko przed udaniem się do Pakistanu.

Fot. cjdbynet





Fregata *Saif* również po ukończeniu prób stocznioowych, przy nabrzeżu chińskiej stoczni.

Fot. cjdby.net

2007. Wykrywanie zanurzonych okrętów podwodnych umożliwia kadłubowa stacja hydrolokacyjna Typ 5 natomiast brak jest sonaru holowanego. Właściwe wykorzystanie danych napływających od sensorów zapewnia zintegrowany system zarządzania informacjami bojowymi oparty na używanym na okrętach chińskiej floty systemie ZKJ-3C. Na środki WRE składają się urządzenie przechwytyjące emisje (ostrzegające o opromieniowaniu przez radar) RWD-8, stacja aktywnych zakłóceń NJ8I-3 oraz wyrzutnie celów pozornych.

Budowa i służba

Zulfiqar 251

Stępkę pod budowę pierwszego okrętu, dla którego przewidziano nazwę PNS (Pakistan Navy Ship) *Zulfiqar* (wszystkie trzy okręty otrzymały nazwy rodzajów mieczy) położono 12 października 2006 r. w szanghajskiej stoczni Hudong Zhonghua. Wodowanie miało miejsce 5 kwietnia 2008 r. a przekazanie gotowej jednostki stronie pakistańskiej 30 lipca 2009 r. W drogę do kra-

ju nowa fregata, którą dowodził kpt. Zahid Iyas, wyszła w drugiej połowie sierpnia odwiedzając pod koniec miesiąca Port Klang w Malezji, a następnie Colombo na Sri Lance, gdzie 5 września dowódca okrętu złożył wizytę dowódcy tamtejszej MW, wiceadm. Thisara Samarasinghe. Do Karaczi okręt dotarł 12 września 2009 r. Uro-

czysta ceremonia oficjalnego wejścia do służby miała miejsce 19 września. Fregata obok nazwy została oznaczona numerem burtowym 251.

Shamsheer 252

Budowę drugiego okrętu nazwanego *Shamsheer* (numer burtowy 252) rozpoczę-

Oficjele pakistańskiej floty i stoczni oraz chińscy doradcy po ceremonii przejęcia do służby fregaty *Aslat*, ostatniej z serii.

Fot. defence.pak



to 13 lipca 2007 r., również w stoczni Hudong, wodowanie nastąpiło 31 października 2008 r. a przekazanie Pakistańczykom 19 grudnia 2009 r. Okręt przyплыł do Pakistanu, po drodze odwiedzając Wietnam, 23 stycznia 2010 r.

Saif 253

Trzeci okręt noszący nazwę *Saif* (numer burtowy 253) zbudowała ta sama stocznia, co poprzednie dwa. Stępkę położono 4 listopada 2008 r., wodowanie miało miejsce 28 maja 2008 r. a przekazanie Pakistanowi 15 września 2010 r. Podobnie jak okręty siostrzane, również *Saif* składał zagraniczne wizyty, m.in. w Bangkoku. Pierwszym dowódcą okrętu został kpt. Muhammad Zubair.

Aslat 254

Stępkę pod budowę czwartej fregaty położono 10 grudnia 2009 r. na pochylu rodzimej stoczni Karachi Shipyard & Engineering Works, w obecności ministra przemysłu obronnego Abdul Qayyum Khana Jatoui, oraz szefa sztabu MW adm. Noman Bashira. Podczas oficjalnych przemówień oraz w późniejszych komentarzach podkreślano, że budowa tej jednostki obok oczywistego wzmocnienia floty jest ważnym krokiem w rozbudo-

wie własnego potencjału przemysłowego i stoczniowego oraz stanowi kolejne potwierdzenie pakistańsko-chińskiej współpracy. Okręt otrzymał nazwę *Aslat* (numer burtowy 254), zwodowany został 16 czerwca 2011 r., i wcielony do służby 18 kwietnia 2013 r.

Konkluzja

W udzielonym 22 lipca 2010 r. chińskim mediom wywiadzie szef sztabu pakistańskiej MW adm. Bashir stwierdził, że Pakistan jest bardzo zadowolony z fregat F22P, które jego zdaniem nie ustępują analogicznym jednostkom zachodnim⁹. Nawet jeśli nie do końca można zgodzić się z tą opinią znaczący postęp względem starszych, dotychczas posiadanych okrętów, jest oczywisty. Po pierwsze ukończenie serii tych jednostek pozwoli na wycofanie części z sześciu eks-brytyjskich fregat typu 21 (PNS *Tariq*, *Babur*, *Khaibar*, *Badr*, *Shah Jahan* i *Tippu Sultan*), po wtóre są to okręty nowe i zapewne będą miały przed sobą perspektywę długiej służby, po trzecie wreszcie nie da się ukryć, że mamy do czynienia z jednostkami nowoczesnymi, wszechstronnie uzbrojonymi i wyposażonymi. Można mieć wątpliwości co do własności stealth, wytknąć brak sonaru holowanego czy wreszcie wskazać, że za-

stosowanie turbin w miejsce silników wysokoprężnych zapewniło by lepsze osiągi lecz nie zmienia to ogólnie pozytywnej oceny, tym bardziej, że jak się wydaje opinie o tandetności chińskich wyrobów, w tym przemysłu obronnego, podważane są coraz częściej przez pozytywne doświadczenia zagranicznych użytkowników chińskiego sprzętu wojskowego. Nie mniej ważny fakt budowy czwartej jednostki w pakistańskiej stoczni. Powodzenie tego przedsięwzięcia otwiera drogę do budowy kolejnych okrętów, co pozwoli z czasem nie tylko zastąpić posiadane jednostki pochodzące „z drugiej ręki” ale również rozbudować flotę pod względem ilościowym. ●

Bibliografia

Roczniki „Combat Fleets” – edycje z różnych lat
www.defence.pk
www.chinadaily.com.cn
www.SinoDefence.com
Materiały ze zbiorów autora i redakcji „OW”

9. Adm. Bashir obok poetyckich sformułowań o pakistańsko-chińskiej przyjaźni „głębszej od oceanu i wyższej od Himalajów” stwierdził również, że Pakistan gotowy jest dalej rozwijać współpracę wojskową z ChRL między innymi – uwaga – zapewniając bazy dla chińskiej floty na swoim terytorium. Jeśli tak się stanie Marynarka Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej będzie miała znaczne ułatwienie operowania w obszarze Oceanu Indyjskiego, Morza Arabskiego i Zatoki Perskiej.

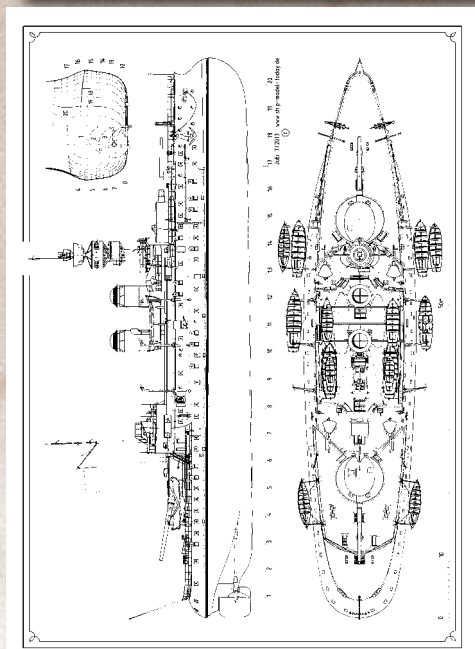
SUPLEMENT

W nawiązaniu do artykułu „Tupolewy versus lotniskowce” prezentujemy interesującą fotografię radzieckiego bombowca Tu-16K-10-26 (Badger-C) nad amerykańskim lotniskowcem *Ranger* (CVA-61). Fot. U.S. Navy





Z dziejów floty francuskiej



Robert Dumas (Francja)

Jedną z późniejszych fotografii Suffrena wykonano podczas wizyty w Portu Lotniczym Gdynia



Para raketowych „Fantomasów”

Począwszy od 1956 roku marynarka fran-

cuska podjęła operację projektu nowego

typu okrętu mającego wypierać do 3000

ton i zdolnego do skutecznej obrony przed

podwodnymi.

• wariantami powoływano, powoływano

krytyczni, osiągnięty pęd 14 000 m,

zrealizowany dzięki nowym pociskom typu

„Mouche”, będącymi wówczas w stadium

eksperymentów.

• wariantami podwodnymi, zrealizowa-

no wsparcie klasycznymi jak i rakietowymi

• niszczycielami, a w szczególności kłami

rakietowymi zainstalowanymi w kadłubie „Dixy”.

W dniu 4 listopada 1959 ukończono pro-

jekt okrętu o wyporności 1700 t i sześciu

raketach, ukończonego w 1960 i wariantach

raketowych, ukończonego w 1961 i wariantach

raketowych, ukończonego w 1962 i wariantach

raketowych, ukończonego w 1963 i wariantach

raketowych, ukończonego w 1964 i wariantach

raketowych, ukończonego w 1965 i wariantach

raketowych, ukończonego w 1966 i wariantach

raketowych, ukończonego w 1967 i wariantach

• ze względu na możliwości, które mia-

ły wyczerpywać się przy planowaniu

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

rozwiązania i przewidywaniu planowania

ki. Niszczytelność ograniczono liczbą raket

do 2, a tracąc planowaną jednostkę

przebiegającą na odległość 40 km od okrętu

zainstalowano samoloty przechwytyjące F-8

„Cobra”, przeznaczonych na wypadek

niekwalifikacji F-8 i C-119.

Budowę pierwszego okrętu typu oznaczono

sągółem FLE 601 przebudowano na rok 1960.

W maju 1960 roku budowę okrętu przetrans-

ferowano do stoczni Marynarki Wojennej w Lorient.

Do tego czasu nie udało się zrealizować

projektu okrętu z 1962 roku. Jej wykonanie

nie pociągnęło stoczni Marynarki Wojennej

w Brestie.

Nowy okręt Suffren i Duquesne

zainstalowano w dniu 15 stycznia

1962 roku.

• Ciężkość okrętu

• Ciężkość okrętu

• Ciężkość okrętu

• Ciężkość okrętu

• Ciężkość okrętu

• Ciężkość okrętu

• Ciężkość okrętu

Z dziejów floty francuskiej

Red. Michał Piegzik

Luc Feron

Krażownik *Sfax* Émile Bertina

Maciej S. Sobański

Pierwsze okręty „Jeune École”

Dmitrij Jakimowicz

Argentyńscy legionieści francuskiej floty

Marc Saibène

Francuskie kanonierki rzeczne w latach 1915-1917

John Jordan

Transportowiec wodnosamolotów *Commandant Teste*

Luc Feron

Force X w Aleksandrii

Gérard Garier

Niedościgniona *Espérance*

John Jordan, Bruno Gire

Krażownik *De Grasse*

Robert Dumas

Para raketowych „Fantomasów”

Andrzej Nitka

Francuskie okręty podwodne z raketami balistycznymi – zarys dziejów

• 160 stron

• cena 39 zł

Texas – pierwszy pancernik amerykański. Tutaj okręt w kamuflażu wojennym
na fotografii wykonanej w połowie 1898 roku.
Fot. U.S. Navy

