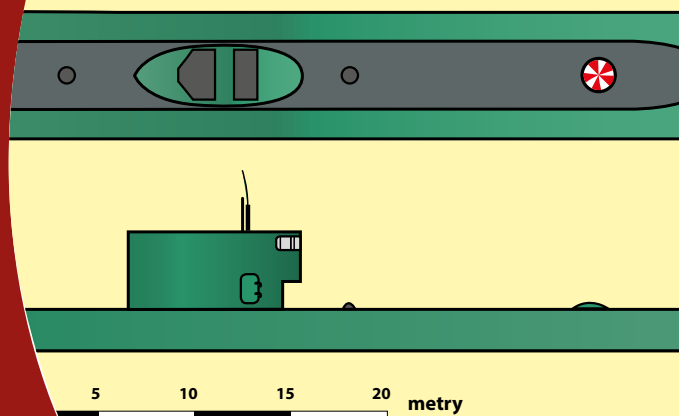


OKRĘTY WOJENNE

www.okretywojenne.pl



Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

Bitwa trzech króli

Holownik „Herkules”



INDEKS 386138 ISSN 1231-014X

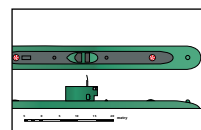


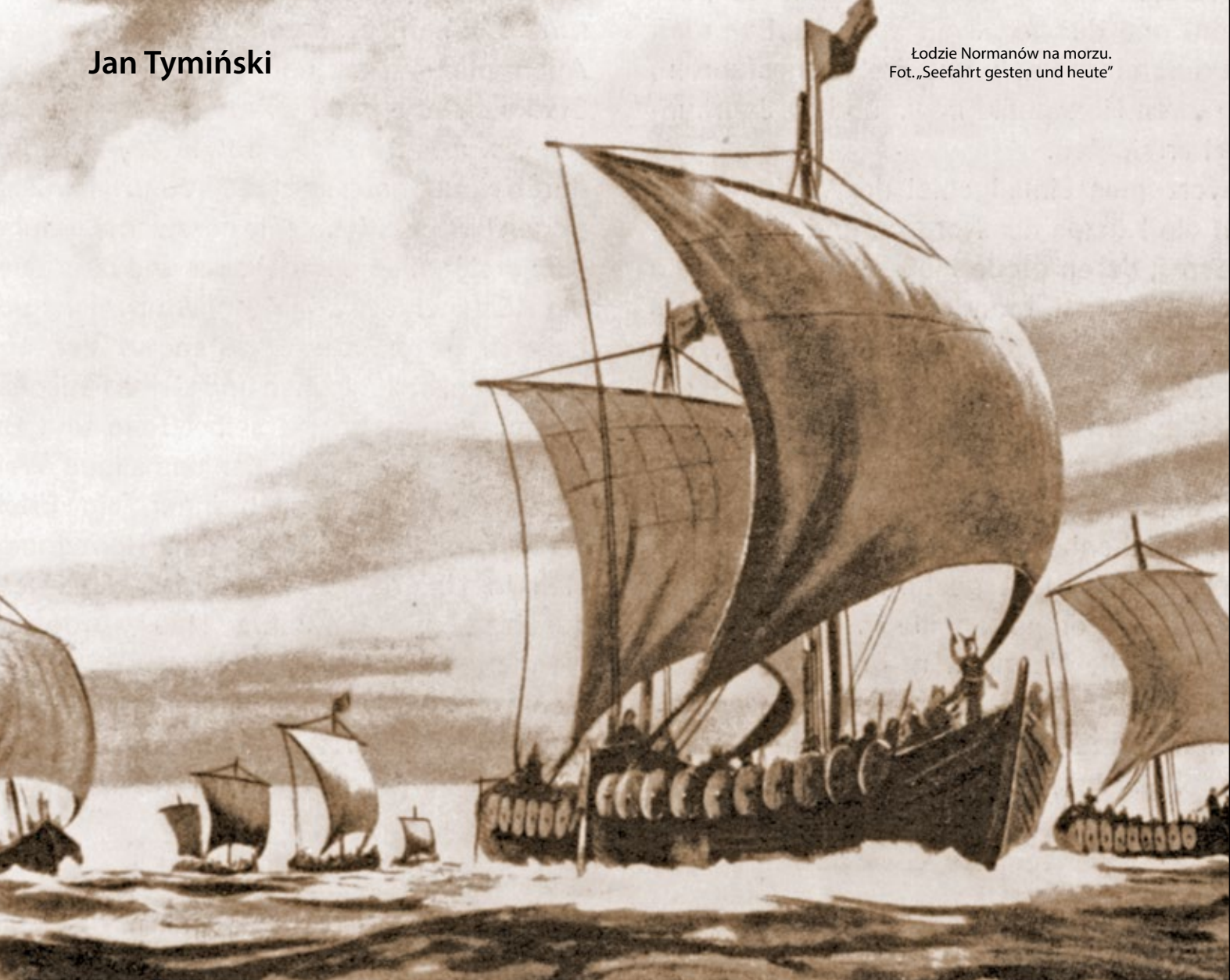
Włoskie „Strzały” i „Błyskawice”



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 zagraniczeni**BELGIA
Leo van Ginderen
CZECHY
Ota Janeček
FRANCJA
Luc Feron, Gérard Garier, Jean Guiglini,
Marc Saibène
GRECJA
Aris Bilalis
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
NIEMCY
Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,
Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer
ROSLA
Siergiej Bałakin, Nikołaj Mitiuckow,
Siergiej Patjanin, Konstantin Strielbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij Odajnik, Władimir Zablockij
WIELKA BRYTANIA
John Jordan, Richard Osborne, Ian Sturton**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.drukpoltg.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2014

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują
wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.**Nakład:** 1500 egz.**I strona okładki:**Grafika 3D włoskiego niszczyciela *Baleno*.
Rys. Andrej Czapyłgin**W NUMERZE**Jan Tymiński
Bitwa trzech królów**2****8**Jarosław Palasek
Amerykańskie pancerniki typu „Indiana”, część IVNikołaj Mitiuckow
Duńskie pancerniki, część II**27****40**Krzysztof Dąbrowski
Ostatnia walka krążownika *Zenta*Denis Dołganow
Rosyjskie patrolowce typu „Barsuk”**44****52**Aris Bilalis
Greckie torpedowce typu „P” i „K”Siergiej Patjanin
„Strzały” i „Błyskawice”. Niszczyciele typu
„Dardo” i „Folgore”, część I**58****74**Christoph Fatz
lvS, część IIMichał Jarczyk
Okręt szkolny Kriegsmarine *Nordland***81****86**Waldemar Danielewicz
Holownik *Herkules*Hartmut Ehlers
Rosyjska Flota Bałtycka w bazach
zagranicznych w latach 1991-1994, część III**91****102**Joseph S. Bermudez Jr.
Nowy okręt podwodny z Korei Północnej



Bitwa trzech króli

Pisząc cokolwiek o wojnach, bitwach czy okrętach z XX wieku badacz dysponuje przeważnie wieloma zdjęciami, szczegółowymi informacjami i danymi co do miejsca, daty oraz przebiegu takiego czy innego wydarzenia. Natomiast jeżeli cofniemy się w czasy wczesnego średniowiecza gdzie niewiele osób umiało czytać i pisać, ponad 1000 lat wstecz to informacji jest niewiele, a te które przetrwały do dziś są często niejasne i dwuznaczne. Spisywane były częstokroć wiele lat po opisywanych wydarzeniach co sprzyjało z kolei do powstawania wielu różnych wzajemnie się wykluczających interpretacji danych zdarzeń. Tak też jest w przypadku bitwy która miała miejsce w roku 1000 na wodach cieśnin duńskich i przeszła do historii pod nazwą bitwy trzech króli, bitwy w Sundzie (duń. Øresundzie, szw. Öresundzie) lub bitwy pod Svold. Był to okres w którym ekspansja Wikingów głównie w północnozachodniej Europie osiągnęła szczytową fazę.

W powszechnej świadomości Wikingami nazywano rozbójników morskich, którzy od VIII wieku coraz częściej z terenów dzisiejszej Skandynawii przybywali na wybrzeża Europy Zachodniej. Na wschodzie w rejonie Morza Bałtyckiego i Rusi Wikingów nazywano Waregami, natomiast ludy Zachodniej Europy nazywały ich Norma-

nami ludźmi Północy. Ich ekspansja rozwija się na większą skalę w VIII wieku i trwała do połowy XI wieku. Ze względu na położenie – głównie tereny dzisiejszej Norwegii, Szwecji i Danii większość podbojów i wypraw dokonywali głównie drogą morską. Okręty które wykorzystywali do tych wypraw służyły przede wszystkim do szyb-

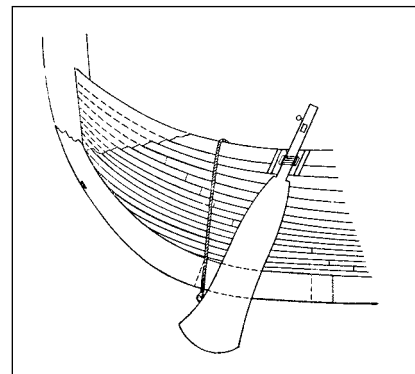
kiego przemieszczania się i do transportu, a nie do walki na morzu. Siłą rzeczy do starć morskich jednak dochodziło, czego najbardziej znamienitym przykładem jest bitwa w Sundzie z roku 1000¹. Co ciekawe starcie to miało miejsce pomiędzy samymi „ludami północy” królem Norwegii Olafem Tryggvasonem (ur. ok. 963-68 – zm. 1000) z jednej strony, a koalicją króla Danii Swena Wiðførðego (ur. ok. 950-60 – zm. 1014) i króla Szwecji Olafa Skotkonunga (ur. 980 – zm. 1022) do której należał jeszcze jarl Eryk Hakonsson przywódca norweskiej opozycji. Stąd też w historiografii mówi się często o batalii tej jako o bitwie trzech króli.

1. Bitwa ta w historiografii polskiej doczekała się już gruntownej analizy źródłowej, której przed laty dokonał Gerard Labuda, a ostatnio Jakub Morawiec. Poniższy artykuł jest próbą przybliżenia ich ustaleń w popularnej formie szerszej grupie czytelników.

Od drugiej połowy XIX wieku głównie dzięki odkryciom archeologicznym poznaliśmy okręty jakimi pływali wikingowie. Do czasu tych odkryć opierano się na kilku źródłach historycznych pisanych lub ikonograficznych takich jak słynna tkanina artystyczna z katedry w Bayeux², które nie pozwalały na bardziej szczegółowe ustalenia i rekonstrukcje okrętów wikingów. Wspomniane odkrycia pozwoliły przełamać stan niewiedzy nad łodziami używanymi przez Wikingów. Nazywano je langskipami – długimi okrętami. Przyjmuje się, że od IX wieku langskipy dzieliły się na podklasy. Największe i najrzadziej występujące były drakkary. Okręty te mogły być napędzane nawet 70 wiosłami po 35 na jednej burcie. Ich długość mogła dochodzić do 45 metrów, a szerokość do 7,5 metra. Szacuje się, że jednostki te mogły zabierać na pokład do 300 osób, a w warunkach wojennych w krótkim okresie czasu nawet do 400. Mniejszymi okrętami były skeidy, które posiadały przeciętnie 50 par wiosel po 25 na burtę. Jeszcze mniejsze i zarazem najbardziej rozpowszechnione były sneki. Posiadały 30 do 40 wiosel, odpowiednio 15-20 na jedną burtę. Ich załogi mogły liczyć od 90 do 120 osób. Typowym przykładem sneki jest odkopany w kurhanie pod Oslo w roku 1880 tzw. „okręt z Gokstad”. Jednostka ta datowana jest na IX wiek. W łodzi tej znajdowała się komora grobowa ze szczątkami wodza wikingów. Pochówek obrabowany był wcześniej z cennych przedmiotów, jednakże sama łódź zachowała się w bardzo dobrym

stanie. Aktualnie eksponowana jest w Muzeum Łodzi Wikingów w Oslo. Jest przykładem sneki, najmniejszego z wikingów okrętów wojennych. Długości tego okrętu wynosiła 23-24 metrów, szerokości 5 do 5,5 metrów posiada poszycie zakładkowe. Dodatkowo przy okręcie tym zachowało się jeszcze 16 par wiosel, maszt, reja oraz liny. Według niektórych badaczy, żaden z tzw. „długich okrętów” drakkarów nie zachował się do dziś w postaci znalezisk archeologicznych co spowodowane było zmianą obrządku pochówkowego wraz z rozprzestrzenianiem się chrześcijaństwa.

Langskipy były smukłe co pozwalało im rozwijać jak na owe czasy duże prędkości dochodzące nawet do ponad 10 węzłów przy sprzyjających warunkach i przy jednoczesnym zastosowaniu żagla i wiosel³. Wszystkie langskipy wyposażone były w maszt z dużym prostokątnym żaglem, który stosunkowo łatwo i szybko można było zdemontować. Przypuszcza się, że niektóre największe drakkary mogły być zaopatrzone w dwa maszty⁴. Okręty te charakteryzowały się dobrą dzielnością morską i zdolne były do odbywania bardzo dalekich podróży. Do budowy langskipów wykorzystywano starannie dobrane drewno zazwyczaj dębowe. Stewy dziobowe i rufowe były stromo zakończone i często zdobione głowami mitycznych potworów. Ponadto jednostki te miały bardzo płytkie zanurzenie, co umożliwiało im żeglowanie po rzekach, nawet dziesiątki kilometrów w głąb lądu. Długie łodzie były też pierwszymi jednostkami, które wykorzystując



Ster wiosłowy montowany z prawej strony na okrętach wikingów.

Fot. „Seefahrt gestern und heute”

swoją pojedynczy żagiel rejonowy mogły żeglować pod wiatr lawirując. Oprócz niezaprzeczalnych zalet długie łodzie wikingów miały też wiele wad. Pojedynczy ster wiosłowy nie pozwalał na swobodne manewrowanie statkiem. Mocowany był on na metalowym trzpieniu z prawej strony. Sternica (rumpel) miała długość ok. 1 metra. Podczas dłuższych podróży płynąc

2. Tkanina z Bayeux – ręcznie haftowane płótno przedstawiające podbój Anglii przez Wilhelma I Zdobywcę oraz bitwę pod Hastings w 1066. Tkanina jest cennym ikonograficznym źródłem historycznym. Jej autorstwo przypisuje się królowej Matyldzie, żonie Wilhelma, nie jest to jednak teza w pełni potwierdzona. Długość tkaniny wynosi 70,34 m a szerokość 0,5 metra. Na płótnie wyhaftowano kilkadziesiąt scen przedstawiających najazd na Wyspy Brytyjskie i wydarzenia, które go poprzedziły m. in. 37 statków.

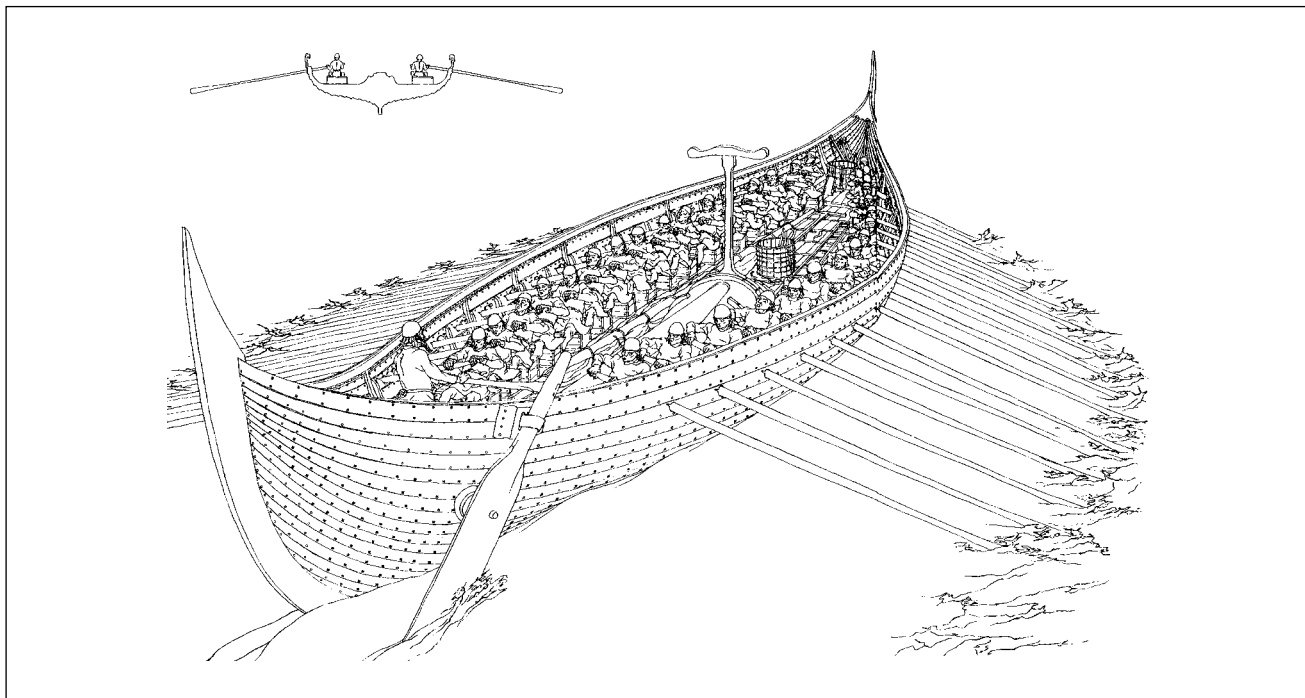
3. Zostało to potwierdzone w 1893 roku przez kpt. Magnusa Andersena, który przepłynął Atlantyk repliką łodzi z Gokstad w 27 dni.

4. P. Olender, *Okręty północy*, „Morze Statki i Okręty”, 2004 nr 3, s. 58.

Łodzie wikingów na pełnym morzu.

Fot. „Piraten





Normandzka sneka ze złożonym masztem.

Fot. „The Viking”

tym samym kursem ster mógł być unieruchamiany. Niska burta powodowała nabieranie wody przy złej pogodzie, a jeden pokład nie dawał możliwości do należytego wypoczynku dla załogi oraz przyrządzania gorącej strawy. Na pokładach podczas dalszych wypraw panowała duża ciasnota gdyż musiano zmieścić ludzi, prowiant, broń (topory, miecze, włócznie, łuki, tarcze, hełmy), kotwice (drewniane lub żelazne), czepaki i zbiorniki na wodę oraz cały pozostały osprzęt jaki miał być pomocny podczas danej wyprawy wojennej.

Dlatego też do celów handlowych, transportu np. koni i innych towarów wikingowie używali innych jednostek zwanych knarami. Jednostki te były szersze od langskipów ale i zarazem znacznie krótsze. Ich stosunek długości do szerokości wynosił przeważnie 3,6 do 1. Knary posiadały znacznie wyższą burtę i głębsze zanurzenie w stosunku do langskipów co pozwalało im zabierać nawet do 50 ton ładunku. Napędzane były jednym prostokątnym żaglem. Wiosła służyły tylko do pomocy przy wykonywaniu manewrów, a ich liczba zazwyczaj nie przekraczała ośmiu. Dlatego też ich załogi liczyły przeważnie kilkanaście osób⁵.

Taktyka i sposoby walki na morzu stosowane przez wikingów były niejako wymuszone przez jednostki jakich używali. Langskipy miały niskie burty, nie dające odpowiedniej ochrony przed ostrzałem z łuków oraz obrzuceniem oszczepami i to pomimo umieszczania na burtach tarcz wojowników. Tak więc podczas starcia morskiego dążono jak najszybciej do

dokonania abordażu na wrogie jednostki i rozwiązywania bitwy w walce wręcz. Okręty ustawiano przeważnie w szyku czołowym, w jednym lub kilku rzędach i przy użyciu napędu wiosłowego starano się jak najszybciej zbliżyć do przeciwnika. Dla zapewnienia sobie przewagi starano się atakować jeden okręt przez kilka jednostek. Strona broniąca się mogła wówczas stosować szyk zwarty, czyli zmniejszać odległości pomiędzy swymi okrętami lub wiązać je co uniemożliwiało im jakiekolwiek manewrowanie ale pozwalało na szybkie przerzucanie ludzi w najbardziej niewralgiczne miejsca bitwy z okrętu na okręt.

Zebranie okrętów na wyprawę oparte było na tzw. organizacji ledungowej. Polegało to wystawianiu jednostek wraz z załogą i prowiantem przez poszczególne okręgi na które kraj był podzielony. W skład jednego okręgu wchodziła taka liczba wiosłaków, którą stać było na zbudowanie i wyposażenie okrętu o określonej wielkości. Początkowo udział w ledungu był dobrowolny. Z czasem jednak stał się obowiązkiem dla ludności, która pełniła w ten sposób służbę na okrętach na polecenie króla. System ten nieznacznie różnił się w krajach skandynawskich np. w Norwegii obowiązek ledungu ograniczony był początkowo tylko do wód przybrzeżnych. Później po wzroście potęgi państwa w wyprawach poza granice wód terytorialnych mogło brać udział tylko połowa floty wystawionej w ramach ledungu i to na okres nie dłuższy niż trzy miesiące. Dlatego też główną siłą uderzeniową floty norweskiej stanowiły prywatne okręty króla oraz jego dworzan

i lenników. Tak też było zapewne podczas bitwy w Sundzie gdzie trzon sił Olafa Trygvasona liczył prawdopodobnie 11 „okrętów długich”. Potwierdza to również postawiona przed laty teza Przemysława Smolarka, iż *skandynawskie okręty wojenne były ostatnim ogniwem rozwoju rodzimej koncepcji konstrukcyjnej i kształtowały się pod wyraźnym wpływem zmian zachodzących w taktyce walki. Okręty Wikingów służyły do przetransportowywania ludzi przez morze – to okręty wojenne broniły na morzu dostępu do lądu. Fakt pojawienia się okrętu wojennego jest wyrazem ostatecznego krystalizowania się państwowego systemu obrony granic morskich, utworzenia flot wojennych, jako siły zbrojnej państwa na morzu*⁶.

Normanowie zamieszkiwali głównie tereny dzisiejszej Danii, Norwegii i Szwecji. W okresie ich największej ekspansji kraje te przechodziły długofalowe i skomplikowane procesy zjednoczeniowe. W roku 995 powrócił z Anglii do Norwegii Olaf Trygvason, który przejął tron po tym jak buntujący się chłopcy zabili swego władcę jarla Hakona. Rządy swe rozpoczął od umacniania władzy centralnej i narzucaniu ludności chrześcijaństwa, bowiem podczas swego pobytu w Anglii przyjął chrzest. Poczynania te wywołały duży opór i wrzenie w całej Norwegii. Przeciwno Olafowi zwrócili się Eryk, syn jarla Hakona, który znalazł poparcie króla duńskiego Swe-

5. Więcej na temat jednostek skandynawskich z tamtego okresu zob. m. in. P. Smolarek, *Zabytki sztuki skandynawskiego*, Gdańsk 1963, s. 117-134.

6. Ibidem, s. 134.

na Widłobrodego. Ten z kolei odzyskawszy władzę w Danii w 995 roku zawarł przymierze z królem szwedzkim Olafem Skotkoungiem, przypieczętowane dodatkowo małżeństwem w wdowę po Eryku Zwycięskim. Taki obrót wydarzeń pozwala twierdzić, że w dalszej perspektywie Swen planował odzyskać dawne zwierzchnictwo Danii nad Norwegią⁷. Najnowsze badania wykazują, iż przed rokiem 1000 król Danii Swen Widłobrody nie planował wojny z Norwegią, a flota którą zgromadził w Sundzie planowana była do wyprawy na Anglię. W świetle tych ustaleń wynika, że stroną inicjującą konflikt był Olaf Tryggvason. Prawdopodobnie dowiedział się on o wojskach zbieranych przez Eryka w Szwecji i postanowił zadać wyprzedzające uderzenie. Jedną z przyczyn konfliktu mogło być również małżeństwo Olafa Tryggvasona z niejaką Thyrą mogącą być siostrą Swena Widłobrodego. Upraszczając można przyjąć iż zwieńczeniem tych nie-

ustających zmian politycznych i idących za nimi konfliktów i walk była bitwa, która rozegrała się na wodach Sundu z udziałem króla norweskiego Olafa, duńskiego króla Swena, szwedzkiego króla Olafa, jarla Eryka oraz posiłków Słowiańskich.

Wszystkie znane to tej pory źródła, a za nimi współczesna historiografia nie były zgodne co do miejsca bitwy. Bitwa ta bardzo szybko obrosła sporą legendą, głównie z powodu udziału w niej najważniejszych postaci ówczesnej Skandynawii. Legendy te utrwalone przez lata w historiografii wypaczyły faktyczny przebieg bitwy poprzez przesunięcie miejsca bitwy w pobliże wyspy Svold (nazwa geograficzna nie przetrwała do czasów dzisiejszych, a lokalizacja wyspy nie została ustalona), króla Olafa Tryggvasona uczyniły ofiarą wojny zamiast agresorem, natomiast udział Słowian w tym starciu został przejawskawiony. Wydarzenie to w powszechnej opinii większości badaczy znane było jako bitwa koło

wyspy Svold położonej na zachód od Rugii. Tymczasem jak ustalił to Gerard Labuda opierając się głównie na przekazie Adama Bremeńskiego⁸, została ona stoczona koło wyspy Zeland w Cieśninie Sund⁹. Pogład ten nie utrwalili się jednak w historiografii bowiem przez wiele lat w opracowaniach pisano, że bitwę stoczono koło wyspy Svold – informacje takie można znaleźć po dziś dzień w internecie lub też w najlepszym razie lokalizowano wspomnianą wyspę w Cieśninie Sundzkiej. W ostatnim czasie Jakub Morawiec analizując wszystkie dostępne źródła i dotychczasową literaturę przychylił się do wcześniejszych ustaleń Labudy i rozwił wszelkie wątpliwości co do lokalizacji bitwy umiejscawiając ją w Cieśninie Sund pomiędzy wyspą Zeland (Dania), a Skanią (Szwecja)¹⁰.

Niejasna jest również kwestia liczebności jednostek poszczególnych stron konfliktu, bowiem i w tej kwestii tu występują spore rozbieżności. Nieznana jest liczba łodzi, wchodzących w skład koalicji. Według analizowanych przekazów duńska część tej armady mogła liczyć 71 okrętów¹¹. Flota norweska liczyła co najmniej 11 dużych okrętów królewskich¹² oraz zapewne od kilkunastu do kilkudziesięciu mniejszych jednostek wystawionych w ramach ledungu. Wiadomo, że siły duńskie i szwedzkie były liczniejsze ale mimo to nie zniechęciło to Olafa Tryggvasona do podjęcia bitwy. Spowodowane to było zapewne po części z obawy przed uznaniem tego za tchórzostwo króla, jak również wiarą we własne siły. Bowiem jak już wspomniano trzon okrętów norweskich stanowiących 11 dużych drakkarów przewyższał pod względem bojowym jednostki duńskie i szwedzkie. Flota Olafa wpływała do Sundu od północy, jednostki duńskie i szwedzkie oraz posiłki słowiańskie znajdowały się na południu. Całkowicie odwrotne ustawienie flot przedstawił swego czasu Edmund Kosiarz¹³, a za nim inni autorzy¹⁴. Jednak jego wersja nie ma potwierdzenia w źródłach i jest czysto hipotetyczna zarówno co do ustawienia obu flot jak i ich liczebności.

Długi okręt wikingów na morzu.

Fot. „Sailing ships at a glance”



7. J. Morawiec, *Wolin w średniowiecznej tradycji skandynawskiej*, Kraków 2010, s. 342-344.

8. Adam Bremeński (ur. ok. 1050, zm. po 1081) – niemiecki kronikarz i geograf, piszący po łacinie. Przybył do Bremy w 1068 roku aby napisać historię „Hamburga i ziem północnych” (północnej Europy). Dzieło Adama z Bremy, *Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum*, obejmuje lata 755-1072.

9. G. Labuda, *Fragmenty dziejów Słowiańszczyzny zachodniej*, t. 2, Poznań 1964, s. 126.

10. J. Morawiec, *Kilka uwag...*, s. 18.

11. Ibidem, s. 29.

12. G. Labuda, *Fragmenty...*, s. 250, zob. przypis 48.

13. E. Kosiarz, *Wojny na Bałtyku X-XIX w.*, Warszawa 1978, s. 35-37.

14. A. Michałek, *Wyprawy krzyżowe*, Warszawa 2004, s. 183-186.



Być może tak wyglądał kluczowy moment ataku na Długiego Węża podczas bitwy w Sundzie z roku 1000.
Obraz Petera Nicolaia Arbo, Internet

Wszystkie znane do tej pory źródła nie pozwalają na dokładniejsze odtworzenie przebiegu bitwy, a informacje które można z nich wyciągnąć są bardzo niejasne i często dwuznaczne, co z kolei powoduje ich wieloraką interpretację. Najstarsze i najpełniejsze przekazy o bitwie w Sundzie z roku 1000 zachowały się w poematach skaldów, kronice wspomnianego już Adama z Bremy oraz w sagach i kronikach z XII i XIII wieku m.in. w *Sadze o Olafie Tryggvasonie* autorstwa Oddra Snorrasona¹⁵, której powstanie datuje się na lata 1177-1200 czy też *Heimskringli*, której autorem był Snorri Sturluson¹⁶. Ze źródeł tych udało się tylko w niewielkim stopniu odtworzyć przebieg bitwy. Mimo znacznej przewagi floty koalicji gdy okręty norweskie pojawiły się na horyzoncie wśród przywódców duńskich i szwedzkich zaznaczyła się obawa przed flagowym okrętem Olafa Tryggvasona zwanym „Długi Wąż” o którym krążyły legendy co do jego wielkości¹⁷ [...] *królowie* [Sven Widłobrody, Olaf Skotkonung i jarl Eryk] i ich ludzie ujrzeli trzy bardzo wielkie okręty, a za nimi ujrzano na morzu coś co wyglądało jak szczerze złoto. Gdy się zbliżyło i mogli przyjrzeć się dokładniej, zobaczyli wspianą głowę smoka, lśniąca jasnym blaskiem. Długo trwało, zanim pojawił się następny smok na rufie, a okręt był ozdobiony złotem i srebrem. Wszyscy patrzyli na ten wielki okręt, gdy przepływał obok i głośno się dziwili, że tak długo trwało, zanim zobaczyli jego rufę. Zaś jarl Eryk powiedział: - wstańcie nie ma się już co kłócić o to, czy to Długi Wąż. Tam spotkanie króla Olafa Tryggvasona. Teraz wielu zamilkło i opa-

*nował ich strach na widok ogromnego okrętu; jeszcze liczniejsi zaczęli drżeć o swoje życie. Jarl Eryk kontynuował: - to okręt, który pasuje do króla Olafa. On bowiem przewyższa innych władców, tak jak ten statek przewyższa wszystkie inne*¹⁸.

Gdy obie strony widziały się już dokładnie flota koalicji podzieliła się, siły duńskie stanęły w jednym miejscu, a szwedzkie i jarla Eryka zajęły osobne pozycje. Brak jednak szczegółowych danych co do rozmieszczenia obu flot przed bitwą, a informacje które na ten temat prezentują różni autorzy są czysto hipotetyczne. Norweski król Olaf Tryggvason również gotował się do bitwy pomimo obaw niektórych jego podwładnych. Nakazał by okręty Żuraw i Krótki Wąż stanęły po obu stronach Długiego Węża by w razie potrzeby połączyć je ze sobą. Widomo, że początkowej fazy bitwy do ataku przystąpiły oddziały Svena Widłobrodego. Atak ten został jednak odparty, a Duńczycy ponieśli spore straty. Płynących na południe łodzi Norwegów nie udało się zatrzymać ani zdobyć żadnej z większych łodzi króla Olafa. Król duński rozpoczął atak na okręty króla Olafa, lecz uzyskał tylko tyle, że oczyścił z ludzi okręty położone najbardziej na zewnątrz. A z dużego okrętu króla ciągle padały pociski, raniąc wielu wojów duńskiego władcy i zabijając kilku. [...] Walczyli długo i Duńczycy nie wiodło się dobrze; a gdy po długim czasie Duńczycy stracili nadzieję na zwycięstwo i byli już bardzo zmęczeni, wycofali się tracąc mnóstwo ludzi¹⁹.

Być może Olaf Tryggvason widząc niezbędną przewagę koalicji chciał się prze-

bić na południe. Ucieczka ta została jednak najprawdopodobniej udaremniona atakiem Szwedów, którzy otoczyli jednostki Norwegów. Udało im się stosunkowo szybko zająć większość mniejszych łodzi norweskich. Najdłużej Norwegowie bronili się na kilku największych drakkarach. Bitwa była bardzo krwawa i zacięta Snorrason pisał bowiem *zaatakowali z całą siłą, a król Olaf kazał ponownie przywiązać Krótkiego Węża i Żurawia do obu burt Długiego Węża. (...) Szwedzi uderzyli mocno okrążając dziób Węża. Ludzie króla norweskiego ponownie zaczęli uciekać z mniejszych statków na Węża, by zyskać pomoc i ocalić życie, Wąż był bowiem dużo dłuższy i miał wyższe burty niż inne okręty, był więc lepszym polem bitwy, prawie jak twierdza. Załoga Węża stała się liczna, walczący wojownicy ledwo mogli obracać się z bronią w ścisłości. Gdy król szwedzki zobaczył, że wielu z jego ludzi zginęło, jeszcze liczniejsi są ranni, a wszyscy bardzo zmęczeni, uznał, że lepiej się wycofać. (...) również norweski król Olaf poniósł ciężkie straty (...)*²⁰.

Wiele wskazuje na to, że bitwa odbywała się w bezpośredniej bliskości brzegów oraz, że przewaga Duńczyków i Szwedów musiała być znaczna zarówno w liczbie okrętów jak i ludzi, skoro podczas całej niemal bitwy ataki na flotę norweską były ponawiane kilkakrotnie, a oddziały Svena Widłobrodego i Olafa Skotkonunga wyczerpane walką były odsyłane na brzeg i zastępowane nowymi wojownikami przy jednoczesnym wwiązaniu walki coraz szczuplejszych sił norweskich. [...] *jarl Eryk zobaczył, że wielu jego ludzi padło, a jeszcze więcej było rannych. Skierował się w stronę brzegu z ciężkimi stratami w ludziach. Nakazał, by zabitych i rannych zabrano z okrętów, a następnie obsadzano je taką samą liczbą wypoczętych i zdrowych wojowników*²¹.

Punktem zwrotnym całej bitwy był udany abordaż na flagowy okręt króla Norwe-

15. Oddr Snorrason autor *Sagi o Olafie Tryggvasonie* napisanej pod koniec XII wieku w klasztorze Thingeyrar w Irlandii. Przypuszcza się, że mógł się urodzić w połowie XII wieku. Data jego śmierci pozostaje do dziś nieznana.

16. Snorri Sturluson (ur. 1179, zm. 23 września 1241) – islandzki poeta, historyk, polityk i przywódca. Autor staronordyckiego zbioru sag Heimskringla spisanych w Islandii około roku 1225 Zbiór zawiera historie o królach norweskich, od X do XII wieku.

17. Ormrinn Langi (Długi Wąż), zbudowany w latach 999-1000 w Nidaros dla króla Olafa Tryggvasona. Jego kil miał długość ponad 37 metrów, a długość całkowita dochodzić mogła do 50 metrów. Okręt ten posiadał 68 wiosł po 34 na burtę. Wyporność jego dochodzić mogła nawet do 200 ton wraz z pełnym zaopatrzeniem.

18. Oddr Snorrason, *Saga o Olafie Tryggvasonie*, oprac. A. Waśko, Kraków 2013, s. 140.

19. Ibidem, s. 144.

20. Ibidem, s. 144 i n.

21. Ibidem, s. 148.

gii Olafa Tryggvasona „Długiego Węza”. Atak ten został poprowadzony przez samego jarla Eryka i jego okręt zwany „Bar-da”. Załoga „Długiego Węza” została wybita, a ci co przeżyli ratowali się ucieczką do wody. Według licznych przekazów, które są zgodne co do faktu, że Olaf Tryggvason widząc, że bitwa jest przegrana miał wyskoczyć do wody i utonąć. *W końcu Wąż został z wszystkich stron otoczony przez okręty, lecz oni (Norwegowie) bronili się tak zażarcie, że nie zważając na nic, skakali przez burty z bronią w rękę, jakby walczyli na stałym lądzie. (...) gdy wszystkie okręty króla Olafa (Tryggvasona) zostały już oczyszczone i odcięto je od Długiego Węza, okręty otoczyły Węza ze wszystkich stron. Wtedy całe wojsko mogło widzieć króla stojącego na wysokim pokładzie rufowym. Słychać było donośny szcęk broni i deszcz kamieni padających na pokład rufowy (...) ludzie jarla Eryka wpadli teraz na pokład Węza i szli w górę i w dół pokład jak drapieżne wilki. Ludzie zginęli co do jednego na śródokręciu, ale na stwie i pokładzie rufowym wciąż się trzymali. Gdy jarl Eryk i jego ludzie dotarli do pokładu rufowego, stawiono im zaciekły opór. Ludzie króla Olafa padali i niewielu wojów walczyło jeszcze wzdłuż burt, a pozostali wycofywali się na lypting i utworzył się tam zwal poległych. Ludzie mówią, że król Olaf wyskoczył za burtę. Lecz królowie (Sven Widłobrody i Olaf Skotkonung) i jarl Eryk umieszcili małe łodzie wokół większych okrętów, by można było wyłowić tych co wyskoczyli za burtę i przyprowadzić ich do wodzów. Gdy sam król (Olaf Tryggvason) wyskoczył do wody, ci w małych łodziach chcieli go pojąć i przekazać jarlowi Erykowi, lecz król Olaf, skacząc trzymał tarczę nad głową i zanurzył się pod wodę. Jarl Eryk zawiadnął teraz Długim Wężem i pozostałymi okrętami króla Olafa. [...] szczególnie z powodu twardego oporu, który stawiali obrońcy Długiego Węza, ale także z powodu zwycięskiego ataku i zdobyciu statku, o którym twierdzono, że nie może zostać zwyciężony, dopóki utrzymuje się na falach²².*

Niewiele również wiadomo o uczestnictwie w batalii statków Słowian. Według ustaleń Leona Koczego owi Słowianie wspierali w walce króla Norwegii²³. Jego ustalenia powtórzyło wielu późniejszych badaczy m.in. Krystyna Pieradzka²⁴. Autorzy ci twierdzili, że w przeddzień bitwy w Sundzie zawarto sojusz norwesko-słowiański mający być przeciwwagą dla sojuszu duńsko-szwedzkiego. Olaf Tryggvason miał się udać do Jomsborga w celu uzyskania pomocy u niejakiego Burysława, a w drodze powrotnej został zaatakowany przez połączone floty króla Danii i Szwecji. Zawile relacje dynastyczne i ro-

dowe pozwalają przypuszczać, że oddziały polskie jeżeli już miałyby wspomagać którąś ze stron konfliktu to jedynie mogli to być Sven Widłobrody i Olaf Skotkonung, a nie Olaf Tryggvason. Poza tym jest wątpliwe czy drużyny polskie mogły przybyć na czas na miejsce bitwy. Z tych względów wywody niektórych badaczy przedstawiających bitwę w Sundzie z roku 1000 jako pierwsze w dziejach wystąpienie floty polskiej Bolesława Chrobrego należy odrzucić jako czyste dywagacje nie mające potwierdzenia w źródłach²⁵. Poznański historyk Gerard Labuda twierdził, że oddziały słowiańskie wywodziły się spośród Oborytów, Wagrów lub Rugian, których pewna liczba uprawiała piractwo na wodach Sundu mając tam swoje kryjówki. Do walki nakłonieni zostali przez Duńczyków, głównie z chęci zysku, a nie przesłanek politycznych²⁶. W jakiej sile i na jakich okrętach wystąpili Słowianie w omawianej bitwie nie wiadomo. Występujące w literaturze liczby wahają się od 20 do 60 jednostek są to jednak liczby szacunkowe, źródła na ten temat nie podają żadnych danych. Okręty słowiańskie były też zapewne podobnej konstrukcji co okręty Normanów lecz odpowiednio mniejsze co znacznie ułatwiało żeglugę na płytkich wodach przybrzeżnych i śródlądowych.

Bitwa ta na wiele lat ustanowiła znaczną przewagę Danii nad Norwegią, która znalazła się pod panowaniem duńskim. Na wygranej najbardziej skorzystał Sven Widłobrody zostając najpotężniejszym władcą skandynawskim. Pozwalało mu to bez przeszkód kontynuować najazdy na Anglię. Trzydzieści lat później zdobył koronę angielską, a jego syn Kanut Wielki²⁷ pięć lat później stworzył w północno-zachodniej Europie potężne państwo obejmujące Danię, Norwegię i Anglię. Sytuacja ta została przerwana dopiero wraz ze śmiercią Kanuta w 1035 roku. Bitwa w Sundzie z roku 1000 spowodowała też powstanie legendy króla Olafa Tryggvasona, którego męstwo i odwaga opisane zostały w licznych sagach i pieśniach. Niektóre z przekazów źródłowych mówią, iż Olaf Tryggvason szczęśliwie przeżył bitwę i znalazł schronienia na południu Europy gdzie podobno miał zostać mnichem, lecz są to jedynie czyste spekulacje, które pojawiają się wraz narastającą legendą. ●

Wybrana bibliografia²⁸

- Źródła:**
<http://www.intratext.com>, Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum, [dostęp 31.08.2014].
 Snorri Sturluson, Heimskringla, ed. B. Aolbjarnarson, Reykjavik 2002.
 Oddr Snorrason – *Saga o Olafie Tryggvasonie*, oprac.

i wstęp Anna Waško, Kraków 2013.

Opracowania:

- Bill J., *Ships and Seamanship* [w:], *The Oxford illustrated history of the Vikings*, edited P. Sawyer, Oxford-New York 1997, s. 182-201.
 Brown R. Allen, *Historia Normanów*, Marabut, 1996.
 Cogs, Caravels and Galleons. *The Sailing Ship 1000-1650*, Editor: R. Gardiner, London 1994.
 Forte A., Oram R., Pedersen F., *Państwa wikingów. Podboje – władza – kultura*, tłum. M. Nowak-Kreyer, PWN, Warszawa 2010.
 Godfrey F. P., *Wikingowie*, tłum. W. Niepokólczycki, PIW, Warszawa 1975.
 Guriewicz A., *Wyprawy wikingów*, tłum. S. Ludkiewicz, Wiedza Powszechna, Warszawa 1969.
 Jones G., *A history of the Vikings*, Oxford 2001.
 Koczy L., *Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów*, Poznań 1934.
 Kosiarz E., *Wojny na Bałtyku X-XIX w.*, Gdańsk 1978.
 Labuda G., *Fragmenty dziejów Słowiańszczyzny zachodniej*, cz. 2, Poznań 1964.
 Leciejewicz L., *Normanowie*, Ossolineum, Wrocław 1979.
 Lewis A. R., Runyan T. J., *European Naval and Maritime History 300-1500*, Bloomington 1990.
 Morawiec J., *Kilka uwag dotyczących okoliczności i przebiegu bitwy w Oresundzie w 1000 roku*, [w:] *Średniowiecze polskie i powszechne*, t. 3, pod red. I. Panica, J. Sperki, Katowice 2004, s. 17-31.
 Morawiec J., *Wolin w średniowiecznej tradycji skandynawskiej*, Kraków 2010.
 Olender P., *Okręty północny*, „Morza, Statki i Okręty”, 2004 nr 3, s. 56-64.
 Pieradzka K., *Walki Słowian na Bałtyku w X-XII wieku*, Warszawa 1953.
 Prosnak M., *Skandynawski okręt wojenny wczesnego średniowiecza*, „Materiały Zachodniopomorskie”, 1966 t. 12, s. 609-629.
 Prosnak M., *Bitwa pod Svoldr. (Pierwsze w dziejach wystąpienie floty polskiej)*, „Nautologia”, 1972 nr 3, s. 86-92.
 Rajman J., *Encyklopedia średniowiecza*, Kraków 2006.
 Roesdahl E., *Historia Wikingów*, Gdańsk 2001.
 Smolarek P., *Dawne żaglowce*, Gdynia 1963.
 Smolarek P., *Zabytki sztuki skandynawskiej*, Gdańsk 1963.
The Viking, Gothenburg 1975.
 Urbańczyk P., *Zdobycy północnego Atlantyku*, Wrocław 2004.

22. Ibidem, s. 150-154.

23. L. Koczy, *Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów*, Poznań 1934, s. 96.

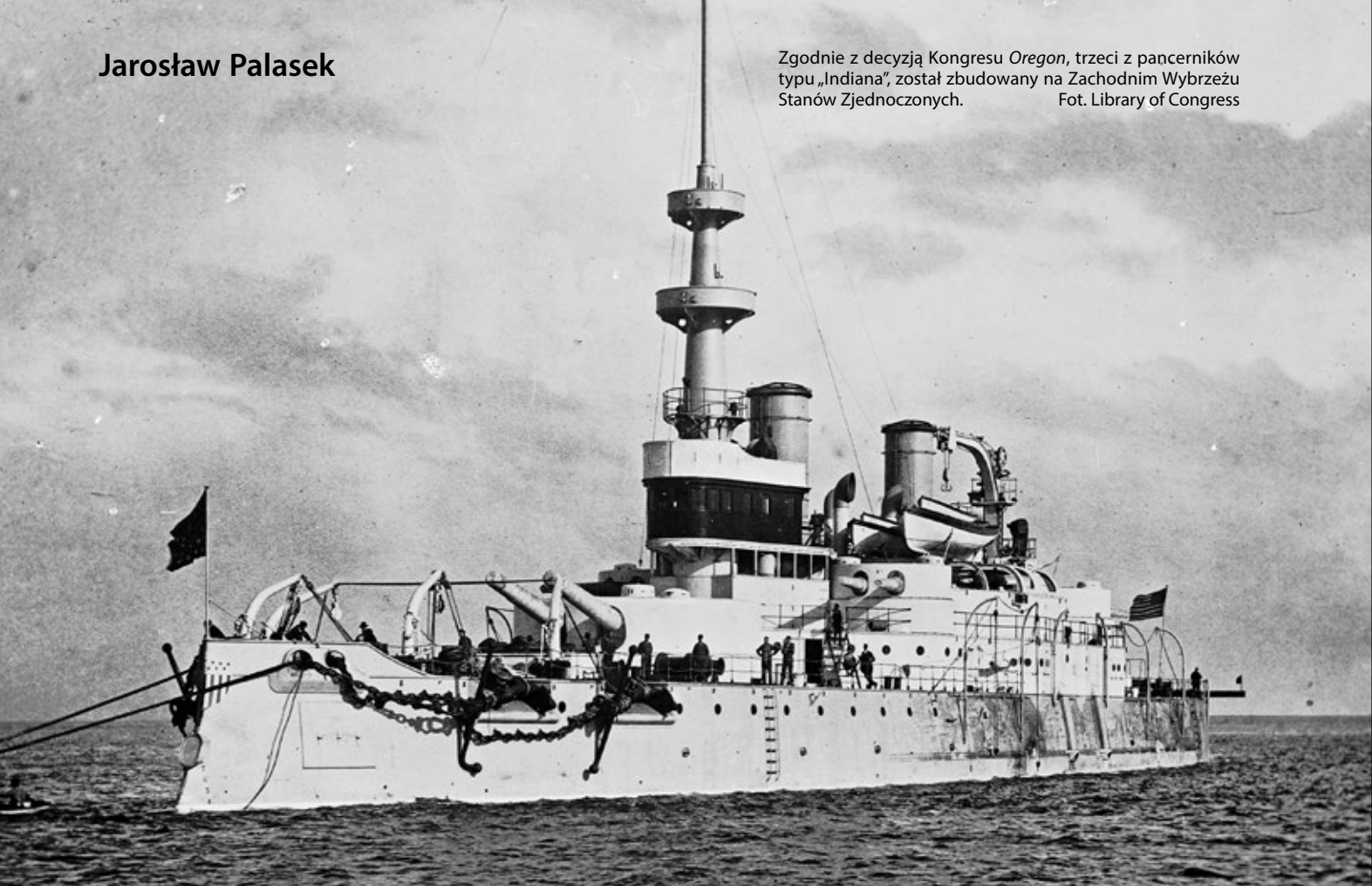
24. K. Pieradzka, *Walka Słowian na Bałtyku w X-XII wieku*, Warszawa 1953, s. 55 i n.

25. M. Prosnak, *Bitwa pod Svoldr. (Pierwsze w dziejach wystąpienie floty polskiej)*, „Nautologia”, 1972 nr 3, s. 86-92.

26. G. Labuda, *Fragmenty dziejów...*, s. 258

27. Kanut (Knud) Wielki (ur. ok. 996/997, zm. 12 listopada 1035) – król Anglii w latach 1016–1035, Danii w latach 1018–1035 i Norwegii w latach 1028–1035.

28. Dzieje Wikingów mają olbrzymią literaturę, głównie – co zrozumiałe w językach duńskim, norweskim, szwedzkim, niemieckim i angielskim, która w zdecydowanej większości jest niedostępna w Polsce. Pozycje zamieszczone w zestawieniu są tylko wyborem podstawowych prac.



Amerykańskie pancerniki typu „Indiana”

część IV

Oregon (B/BB-3)

Stępkę trzeciego pancernika typu „Indiana”, który zgodnie z autoryzacją Kongresu miał być zbudowany na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych położono w dniu 19 listopada 1891 roku w Union Iron Works w kalifornijskim San Francisco. W dniu 14 stycznia następnego roku zakończono montaż owręza kadłuba i rozpoczęto montowanie jego poszycia. Okręt wodowano w dniu 26 października 1893 roku, a nazwę „Oregon” nadała mu Fannie „Daisy” Ainsworth – córka Johna C. Ainswortha – bankiera i współzałożyciela Central Bank of Oakland oraz Oregon Steam Navigation Company. Podczas chrztu okrętu asystowała jej Eugenia Shelby¹ z Portland – córka Eugene Shelby – prezesa Izby Handlowej z Portland i wnuczka generała Josepha Lane – pierwszego gubernatora stanu Oregon. Ceremonię wodowania pancernika *Oregon* obserwowało ponad 50 tys. obywateli amerykańskich. Wśród nich byli gubernatorzy stanu Kalifornia: aktualny Henry Markham i były George C. Perkins, a tak-

że liczni oficjele cywilni oraz oficerowie floty i armii. Nie wziął w niej udziału gubernator stanu Oregon Sylvester Pennoyer przeciwnik posiadania przez Stany Zjednoczone floty wojennej.

Po raz pierwszy pancernik opuścił keję Union Iron Works w dniu 15 sierpnia 1894 roku. Jednostka udała się dla sprawdzenia mechanizmów napędowych ku Hunters Point. Następnie skierowała się ku Red Rock, po czym powróciła do stoczni. Dalsze wyposażanie okrętu przedłużało się głównie ze względu na opóźnienia w dostawach płyt pancernych z Carnegie Works of Bethlehem Company. Podobnie, pierwsze działo artylerii głównej dotarło do stoczni w październiku 1895 roku. Prace montażowe na *Oregon* zakończono ostatecznie w marcu 1896 roku tak, że w dniu 14 maja pancernik odbył oficjalne próby prędkości. Dziesięciomilową odległość pomiarową w położonej na północny-zachód od Los Angeles cieśninie Santa Barbara wyznaczały holowniki *Unadilla* i *Gedney*. W czasie trwania prób pancernik przy zanurzeniu średnim 7,32 m miał wyporność

10 250 tons. W ramach 4-godzinnej testu jednostka wykonała dwa 2-godzinne przebiegi na przeciwnych kursach osiągając po uwzględnieniu prądów pływowych średnią prędkość 16,78 węzła. Sumaryczna moc indykowana maszyn głównych *Oregon* wyniosła wówczas 10 890 HP, a całkowita moc indykowana wszystkich jego napędów parowych 11 111 HP. Podczas próby zużyto 10,712 tony paliwa, co dało jednostkowe jego zużycie wielkości 0,95 kg/iHP. Zakończywszy testy prędkości pancernik przeszedł trzygodzinny próbę manewrowania, która również wypadła pomyślnie. Za uzyskanie przez *Oregon* większej prędkości niż wymagana kontraktem Union Iron Works otrzymała dodatkowe wynagrodzenie w kwocie 175 tys. dolarów.

Po zakończeniu oficjalnych prób morskich, rankiem 16 maja jednostka zawinęła do San Francisco, gdzie odbyła się uroczystość przekazania jej załodze srebrnego serwisu ufundowanego przez mieszkań-

1. Pierwotnie rolę tę miała pełnić córka senatora ze stanu Oregon Josepha N. Dolpha – Ruth, która musiała jednak zrezygnować ze względu na chorobę.

ców stanu, którego nazwę nosił. Początkowo ceremonia ta miała odbyć się w Portland, ale ponieważ kłopoty z poruszaniem się na płytkich wodach ujścia rzeki Columbia miał wcześniej krążownik *Baltimore*, sekretarz marynarki Hilary A. Herbert nie pozwolił na wejście tam pancernika. Najnowszy amerykański okręt liniowy został oficjalnie przekazany Ministerstwu Marynarki w dniu 24 czerwca. Ze względu na duże zanurzenie dowódca stoczni wiceadmirał William A. Kirkland zdecydował, że ceremonia jego wprowadzenia do służby nie odbędzie w kwaterze głównej marynarki w Mare Island, a na wodach Mission Bay. Rankiem 7 lipca kotwiczący na wodach zatłoczonej zatoki Oregon zaczął niebezpiecznie dryfować. Znajdujący się w jego pobliżu brytyjski statek *Ellisland* zdołał uniknąć zderzenia, kiedy jednak kotwica pancernika ponownie złapała dno i zaczął się on obracać na prądzie pływu uderzył burtą w dziób szkunera *Halcyon*. Skutkiem zderzenia było zgięcie bukszprytu żaglowca oraz uszkodzenie dwóch łodzi na *Oregon*. Wezwane na pomoc holowniki *Active* i *Alert* rozdzieliły obydwie jednostki, po czym odprowadziły okręt na bezpieczniejsze kotwiczowisko. Ostatecznie ceremonia wprowadzenia do służby pierwszego pancernika na Zachodnim Wybrzeżu odbyła się 15 lipca 1896 roku. Pierwszym jego dowódcą został komandor Henry L. Howison. Okręt został włączony w skład Eskadry Przybrzeżnej Pacyfiku, której dowódcą był kontradmirał Lester A. Beardslee, a jednostką flagową krążownik pancernopokładowy *Philadelphia*.

Od 18 sierpnia *Oregon* wraz z okrętem flagowym Eskadry uczestniczył w tygodniowym Karnawale Wodnym w Astorii, a później przeszedł na dłuższy postój do San Francisco. Tam 23 sierpnia i 17 września jego pokład udostępniony był do zwiedzania. W dniu 22 września płynący z prowiantem barkas pancernika usiłował przejść przed dziobem rzeczno-parowego tylnokołowca *Alvira* holującego barkę *Orient* ku Mission Bay. Skutkiem zderzenia barkas *Oregon* zatonął, ale jego czteroosobowa obsada szczęśliwie została podniesiona z wody przez barkas *Amy* i łódź żaglową *Caroline*. W połowie października wraz z monitorem *Monadnock*, *Oregon* przebywał w Oakland. Następnie pancernik miał odbyć krótkie szkolenie na wodach zatoki Monterey połączone ze strzelaniem ćwiczebnym. Jego rozpoczęcie zostało jednak opóźnione ze względu na problemy z mechanizmami jednej z wież artylerii głównej tak, że okręt wyszedł w morze dopiero rankiem 24 października. Trzy dni później zakończywszy ćwiczenia *Oregon* zawinął do Monterey w Kalifornii gdzie miał zostać przygotowany do ostatecznej próby odbiorowej podczas 48-godzinnego pobytu w morzu.

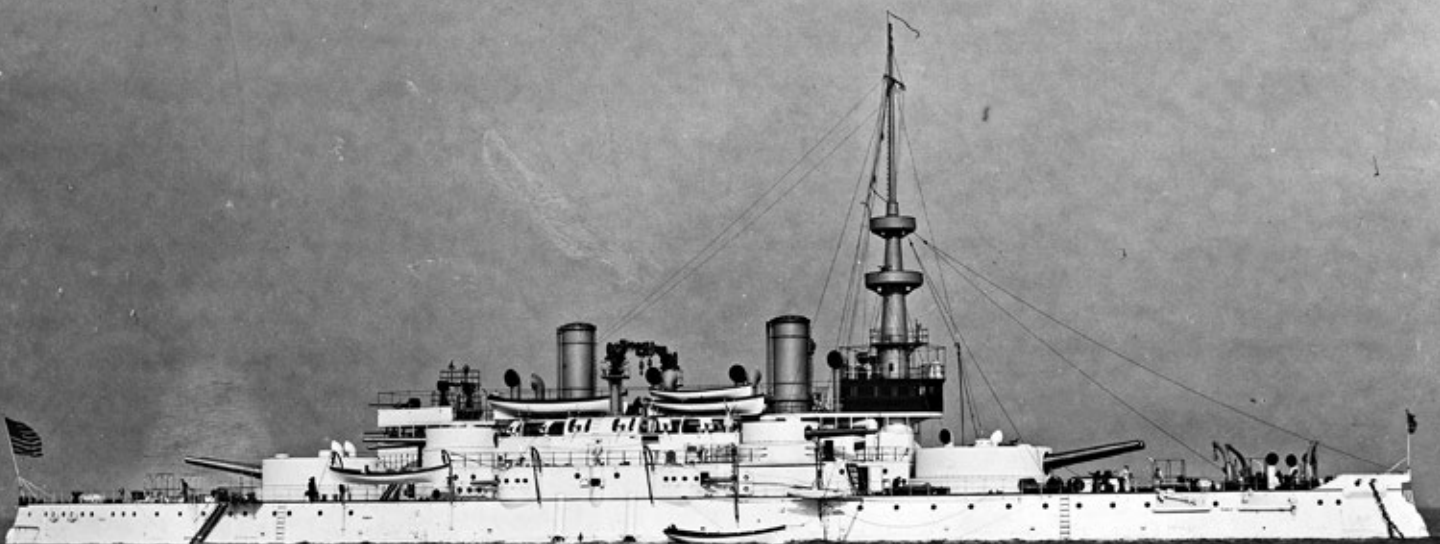
Wieczorem 29 października pancernik odszedł na północny-zachód i nocą płynąc pod silny wiatr doświadczał przechyłów sięgających 18° na lewą i 21° na prawą burtę. Rankiem następnego dnia okręt kierujący się ku Drakes Bay doświadczył jeszcze większych przechyłów, które na fali rozpędzonej na płytkich wodach przybrzeżnych sięgały 29°. *Oregon* był zmuszo-

ny do odejścia na pełne morze, aby odczekać do nadejścia świtu i podniesienia się mgły. W takich warunkach nie możliwe było normalne funkcjonowanie jego załogi, a dwóch marynarzy o mało nie wypadło za burtę. Po południu 30 października pancernik skierował się ku zatoce Golden Gate i wieczorem rzucił kotwicę koło Sausalito. W Zatoce San Francisco znajdowały się wówczas cztery jednostki noszące nazwę „Oregon”. Obok pancernika kotwiczły parowiec należący do Oregon Railway i Navigation Company oraz mały słup żaglowy. Czwarty *Oregon* – stary bark węglowy – kotwiczyl w pobliżu miasta.

W pierwszej połowie listopada prace na okręcie zakończyła powołana przez Sekretarza Herberta specjalna komisja mająca za zadanie ocenę jego stanu gotowości operacyjnej. Dwa z kilkudniowego okresu pracy jej członkowie spędzili w morzu. Odchodzący w dniu 21 listopada na kolejne szkolenie pancernik zerwał łańcuch i stracił lewoburtową kotwicę. Zakleszczyła się ona w skalistym dnie i wraz z dwoma tonami łańcucha pozostała w zatoce Richardsona koło Sausalito². Okręt przeszedł ponownie na wody zatoki Monterey gdzie odbył próbne strzelanie z dział wszystkich kalibrów. Jego artyleria wystrzeliła 8 pocisków kalibru 330 mm; 16 – 203 mm; 8 – 152 mm; 32 – 6-funtowych oraz 11 pocisków jedno-funtowych. Podróż ta, podobnie jak wcześniejsza październikowa, pokazała nienaj-

2. Na początku grudnia zlokalizowali ją nurkowie ze statku ratowniczego *Whitelaw*, którego załoga podniosła ją i przetransportowała na *Oregon*.

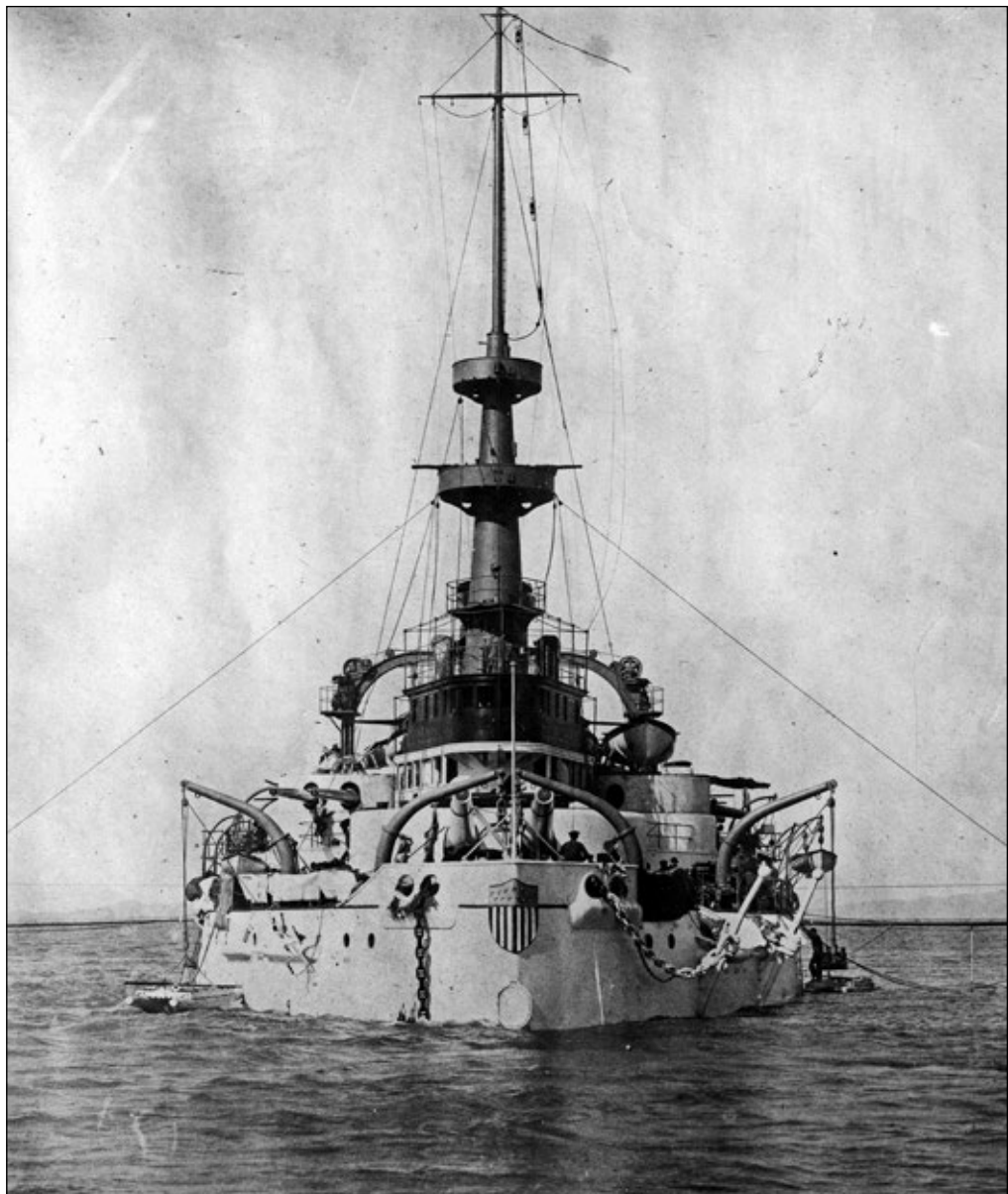
Burtowa fotografia *Oregon* wykonana w dniu 5 czerwca 1896 roku na kilka tygodni przed wejściem pancernika do służby. Fot. Library of Congress



lepsze właściwości morskie pancernika i unaocniła konieczność wyposażenia go w stępki przeciwprzechyłowe.

Początek 1897 roku *Oregon* spędził w pięciodniowym rejsie do Meksyku, w który wyszedł z San Francisco w dniu 15 stycznia. Dziewięć dni później pancernik zawinął do Acapulco. Okręt pokonał wówczas bez zawijania do portu i bunkrowania 1850 mil ze średnią prędkością ponad 11 węzłów. Zostało to uznane za doskonałe osiągnięcie dla jednostki przeznaczonej do operowania na wodach przybrzeżnych. Do San Francisco *Oregon* powrócił 16 lutego. Przez kolejne niedziele lutego i marca stojący na kotwicy w Sausalito pancernik był udostępniany do zwiedzania, a chętnych przewoził na jego pokład barakas *Amy*. Rankiem 29 marca *Oregon* opuścił kotwiczowisko kierując się na północ do Puget Sound. Tam, w Port Orchard pancernik miał przejść przegląd w nowozbudowanym doku, w którym zamierzano oczyścić i pomalować jego kadłub. Następnego ranka okręt wszedł w obszar silnego sztormu, którego fale zmyły za burtę dwie jego łodzie. W dniu 1 kwietnia, kiedy pogoda poprawiła się okazało się, że pozycja jednostki była daleka od pożądanej. Okręt skorygowawszy kurs dotarł do Port Townsend gdzie przez kolejne dni oczekiwał na wysoką wodę umożliwiającą wejście do doku. Po południu 12 kwietnia kierujący się ku dokowi *Oregon* wszedł na nieoznakowane nawigacyjne przeszkody podwodne, którymi mogły być kłody drewna pozostawione przez budowniczych doku. Ostatecznie pancernik zadokowano w dniu 16 kwietnia stwierdzając będące skutkiem awarii zgięcie jego wręgów i wzdłużników oraz poszycia w okolicach wieży dziobowej artylerii głównej na długości 4,57 m. Uszkodzenia te nie były szczęśliwie poważne na tyle (wgłębienia nie przekraczały głębokości 75 mm i nie spowodowały rozszczelnienia), by istniała konieczność wycofania okrętu z linii. Zamierzano je usunąć przy okazji następnego dokowania planowanego w związku z montażem stępki przeciwprzechyłowych. Wieczorem 8 maja *Oregon* musiał niespodziewanie opuścić dok, którego niecka osiadła niebezpiecznie po zadokowaniu pancernika. Przyczyną awarii budowlanej nowego doku było jego posadowienie na zbyt luźnym, piaszczystym gruncie. Nieprzyjemnym epizodem dwumiesięcznego postoju okrętu w Puget Sound była dezercja z niego niemal 50 marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej.

Koniec czerwca *Oregon* spędził w Victorii w kanadyjskiej Kolumbii Brytyjskiej gdzie uświetnił swoją obecnością festiwal



Pancernik *Oregon* na kotwicy w San Francisco przed odejściem w rejs dookoła Ameryki Południowej w dniu 19 marca 1898 roku.
Fot. U.S. Navy

z okazji 50-lecia panowania brytyjskiej królowej Wiktorii. Na początku następnego miesiąca pancernik przebywał w Seattle. Następnie miał udać się do Portland, aby odebrać przeznaczony dla niego srebrny serwis. Ze względu jednak na wypłycenia w nurcie rzeki Columbia w jego imieniu skierowano tam monitory *Monterey* i *Monadnock*. W dniu 6 lipca w obecności gubernatora stanu Oregon Williama P. Lorda odbyła się prezentacja i przekazanie serwisu dowódcy pancernika, któremu towarzyszyli w zastępstwie oficerowie drugiego z tych monitorów. *Oregon* opuścił Seattle rankiem 9 lipca kierując się do Port Angeles, skąd po zabunkrowaniu węgla miała przejść do Honolulu na Hawajach. Okręt miał złuzować bazujące tam i wymagające remontu krążownik *Philadelphia* oraz kanonierkę *Marion*. Oprócz pancernika za-

mierzano przebazować do Honolulu także krążownik *Baltimore* i kanonierkę *Bennington*. Okręty te swoją obecnością miały stanowić osłonę amerykańskiej aneksji Hawajów³ przed zagrożeniem japońskim.

W dniu 20 lipca *Oregon* zawinął do San Francisco gdzie przez kolejne miesiące oczekiwał w gotowości na rozkaz przejścia na Wyspy. Mimo, że 26 września, kiedy to z Honolulu odwołany został japoński krążownik *Naniwa*, obecność pancernika na Hawajach przestała być konieczna, pozostawał on w dalszym ciągu w San Francisco w gotowości do wyjścia na morze. Co niedzielę *Oregon* był udostępniany do zwiedzania, a chętnych przewoził na jego

3. Układ o aneksji wcielający wyspy jako XX stan amerykański został podpisany przez Stany Zjednoczone z Republiką Hawajów 16.6.1897 r. i ratyfikowany przez Kongres 6.7.1898 r.

pokład barkasa *Amy*. Pancernik był także udostępniony 17 października, podobnie jak kotwiczący wówczas w San Francisco francuski krążownik *Duguay Trouin*. Podczas postoju na kotwiczowisku załoga *Oregon* realizowała min. szkolenia na lądzie, a w dniu 20 października odbyły się regaty wszystkich łodzi okrętu. Pod koniec października wizytę na pokładzie pancernika złożył senator ze stanu Alabama John B. Morgan. W Święto Dziękczynienia, 6 listopada oprócz uroczystego śniadania załoga jednostki uczestniczyła w kolejnych regatach łodzi okrętowych. Następnego dnia pancernik wymienił saluty artyleryjskie z krążownikiem *Duguay Trouin*, który opuszczał San Francisco udając się do Callao. Wieczorem 21 listopada w jednym z bunkrów węglowych na *Oregon* nastąpił samozapłon węgla. Dzięki prewencyjnemu podaniu pary do dolnych przedziałów okrętu uniknięto rozprzestrzenienia się ognia. Sam pożar został ugaszony siłami załogi po 8-godzinnej, nocnej walce.

W dniu 2 grudnia *Oregon* opuścił San Francisco kierując się na północ. Po wejściu do cieśniny Juan de Fuca pancernik miał odbyć strzelanie ćwiczebne uniemożliwione jednak przez trudne warunki pogodowe. Okręt, który pozostawił w Kalifornii zapasy amunicji i nadmiar węgla stanowiące swoisty balast był podatny na falowanie. W związku z tym wczesnym popołudniem 5 grudnia zawinął do Port Townsend. Wieczorem 7 grudnia pancernik odszedł do Puget Sound gdzie w nowym suchym doku stoczni w Bremerton miał przejść remont, podczas którego zamierzano wyposażyć wreszcie okręt w stępki przeciwperechylowe⁴. Prace dokowe na jednostce zakończono w dniu 16 lutego 1898 roku i tego samego dnia ją wydokowano. Kolejne tygodnie zimy *Oregon* pozostawał w stoczni, po czym w dniu 9 marca powrócił do San Francisco.

Wobec narastającego napięcia w stosunkach hiszpańsko-amerykańskich⁵, które nasiliło się po wybuchu, jaki miał miejsce wieczorem 15 lutego na stojącym w Hawanie pancerniku *Maine*⁶, w dniu 12 marca Sekretarz Marynarki John D. Long zdecydował o przebazowaniu jednostki na Atlantyk. *Oregon* miał wspomóc działania operujących tam okrętów amerykańskich wobec potencjalnego zagrożenia atakiem floty hiszpańskiej. Pobrawszy amunicję i zabunkrowawszy paliwo, ranniem 19 marca pancernik opuścił Mare Island obierając kurs na południe. Ominąwszy planowane wcześniej jako port pośredni meksykańskie Acapulco, okręt w dniu 31 marca przekroczył równik co było okazją do chrztu morskiego neofitów

z jego załogi. Cztery dni później jednostka zawinęła do Callao w Peru, gdzie podczas kilkudniowego postoju uzupełniła zapasy węgla. Zrezygnowawszy z kolejnego postoju, tym razem w chilijskim Valparaíso *Oregon* obrał dalej kurs na południe kierując się ku krańcowi Ameryki Południowej.

W dniu 16 kwietnia wchodzący w cieśninę Magellana pancernik znalazł się w ciężkim sztormie, który przesłaniając bliską linię brzegową powodował zagrożenie wejścia okrętu na skały. Szczęśliwie, przed wieczorem udało się zakotwiczyć jednostkę na płytkim, skalistym szelfie, na którym przeczekala ona noc. Następnego ranka, kiedy sztorm zelżał, *Oregon* okrążył przylądek Forward kierując się ku Punta Arenas. Tam pancernik uzupełnił zapas węgla i w dniu 21 kwietnia w towarzystwie podążającej także na wschodnie wybrzeże kanonierki *Marietta* obrał kurs na północ. Obydwa okręty płynęły w podwyższonej gotowości bojowej ze względu na zagrożenie, które potencjalnie mógł dla nich stanowić operujący na tych wodach hiszpański torpedowiec *Temerario*. Następnym portem, do którego płynące pod wiatr i fale jednostki zawinęły dopiero wieczorem 30 kwietnia było brazylijskie Rio de Janeiro. Tam dotarła do nich informacja o wypowiedzeniu przez Stany Zjednoczone wojny Hiszpanii⁷. Po cztero-dniowym postoju okręty, do których dołączył krążownik *Buffalo*, ponownie wyszły w morze, po czym weszły na krótko do Bahii w Brazylii. W dniu 14 maja, tuż po przejściu równika, zespół napotkał jacht *Spray*, na którym Joshua Slocum kończył samotny rejs dookoła świata⁸. Wyprzedzając go pancernik, odpowiadając na salut banderą z jachtu trzykrotnie zasalutował żeglarza swoją banderą. Cztery dni później *Oregon* wraz z towarzyszącymi mu jednostkami osiągnął Barbados. Zabunkrowawszy węgiel okręty wyszły stąd w morze w ostatni etap rejsu. Jednostki płynęły ponownie w podwyższonej gotowości – dla uniknięcia tym razem spotkania z eskadrą kontradmirała Pascuala Cervery skierowaną przez Hiszpanię na wody Morza Karaibskiego⁹.

Późnym wieczorem 24 maja, pancernik w towarzystwie kanonierki *Marietta* oraz *Buffalo* dotarłszy do wschodniego wybrzeża Florydy zakotwiczył na Jupiter Inlet¹⁰. Rejs *Oregon* dookoła Ameryki Południowej był jednym z historycznie pierwszych, wielkich osiągnięć nawigacyjnych okrętów wojennych. Opuściwszy 66 dni wcześniej San Francisco pancernik pokonał w różnych strefach klimatycznych i warunkach pogodowych ponad 13 675 Mm przebywając średnio ponad 200 Mm na dobę. Okręt

sprawił się w trudnych warunkach żegluga, a jego załoga zademonstrowała doskonałe wyszkolenie i odporność na trudy¹¹.

W dniu 26 maja *Oregon* przeszedł do bazy floty w Key West gdzie dwa dni później na flagowym krążowniku *New York* przybył kontradmirał William T. Sampson – dowódca Eskadry Północnoatlantyckiej. Nocą z 28 na 29 maja obydwie okręty opuściły Florydę i ranniem 30 maja po połączeniu z pozostałymi jednostkami Eskadry odeszły ku Santiago na Kubie. Blokadę znajdującą się tam zespołu admirała Cervery prowadził już wówczas Lotna Eskadra dowodzona przez komodora Winfielda S. Schleya. W dniu 1 czerwca zespół, w którym był *Oregon* dołączył do sił blokadowych, a dowodzenie całością przejął admirał Sampson. Cztery dni później biorący udział w blokadzie Santiago pancernik nieomal został staranowany przez zaopatrzeniowiec *Resolute*. Jednostka, która przewoziła amunicję, min. pociski dla dział 152 mm i 6-funtowych, 40 min morskich, 40 ładunków dla krążownika dynamitowego *Vesuvius* oraz zapalniki do torped, dostarczała także pocztę na okręty blokady. Zaopatrzeniowiec, niesiony wywołaną przez monsun martwą falą, mając kłopoty z manewrowaniem przeszedł niebezpiecznie blisko rufy *Oregon*.

Oprócz blokowania jednostek hiszpańskich okręty amerykańskie kilkakrotnie ostrzeliwały również pozycje wroga usiłując zmusić zespół admirała Cervery do wyjścia w morze. Rankiem 6 czerwca

4. Pierwotnie zamierzano tego dokonać w stoczni marynarki Mare Island w San Francisco. Osady, które naniósł okoliczne rzeki uczyniły jednak niemożliwym zawinięcie do niej okrętu bez pogłębienia kanału wejściowego.

5. Tło wybuchu wojny Hiszpańsko-Amerykańskiej oraz opis jej przebiegu zostały bardziej szczegółowo przedstawione w artykule o pierwszym amerykańskim pancerniku *Texas* – OW 4/2013.

6. Patrz: historia operacyjna pancernika *Maine* – OW 1/2014.

7. Stany Zjednoczone wypowiedziały wojnę Hiszpanii w dniu 25 kwietnia odpowiadając na podobne działania, jakie Hiszpania uczyniła dzień wcześniej.

8. Jako pierwszy w historii żeglarz wyruszył on 24.4.1895 r. z Bostonu i przez Gibraltar, Peryambuco, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Cieśninę Magellana, Australię, Cieśninę Torresa, Przylądek Dobrej Nadziei, Karaiby okrążywszy Ziemię zawinął 27.6.1898 r. do Newport pokonując samotnie 46 tys. Mm.

9. Od 19.5.1898 r. hiszpańska eskadra złożona z krążowników pancernych: *Infanta Maria Teresa*, *Cristobal Colon*, *Vizcaya* i *Almirante Oquendo* oraz niszczycieli *Furor* i *Pluton* przebywała w Santiago de Cuba, ale Amerykanie upewnili się o tym dopiero pięć dni później.

10. Niektóre amerykańskie tytuły prasowe z 1898 roku podają, że od Bahii jednostkom towarzyszył także zakupiony w Brazylii torpedowiec *Nichteroy*. Autor nie znalazł jednak informacji gdzie odłączył się on od nich.

11. Z drugiej strony podróż ta pokazała konieczność budowy połączenia dwóch oceanów na przesmyku panamskim – przebazowywanie okrętów pomiędzy obydwoma wybrzeżami Stanów Zjednoczonych nie mogło w sytuacjach zagrożenia zajmować ponad dwóch miesięcy!

Oregon wraz z pancernikiem *Iowa*, krążownikiem pancernym *New York*, kanonierką *Dolphin* i krążownikiem pomocniczym *Yankee* w składzie zespołu wschodniego bombardował pozycje nieprzyjacielskie na półwyspie Morro. Mimo, że ogień okrętów był intensywny to większość wystrzelonych przez nie pocisków rozrywała się na zboczach wzniesień lub przelatwała nad nimi. Efekt ostrzału był więc niewielki chociaż wywarł duże wrażenie na obrońcach miasta. Podobną akcję jednostki blokady przeprowadziły 10 dni później. *Oregon* ponownie operował w składzie zespołu wschodniego, w którym zamiast mniejszych jednostek znajdował się wówczas krążownik pancernopokładowy *New Orleans*. Tym razem okręty amerykańskie wykorzystując ładunki zredukowane i stosując duże elewacje dział usiłowały ostrzeliwać umocnienia hiszpańskie za wzgórzami. Podobnie jednak jak poprzednio, efekt tego bombardowania także był niewielki. Rankiem 2 lipca *Oregon* wraz z bliźniaczym pancernikiem *Indiana* bombardował z kolei hiszpańskie stanowiska artyleryjskie u wejścia do portu koncentrując ogień na baterii Punta Gorda. Chociaż okręty zbliżyły się do brzegu na odległość mniejszą niż 1,8 tys. metrów hiszpańskie umocnienia na półwyspie Morro ucierpiały jedynie nieznacznie.

Rankiem 3 lipca okręty blokady amerykańskiej rozstawione były półkolistnie w promieniu 3 Mm u wejścia do Santiago. *Oregon* zajmował pozycję na prawym jej,

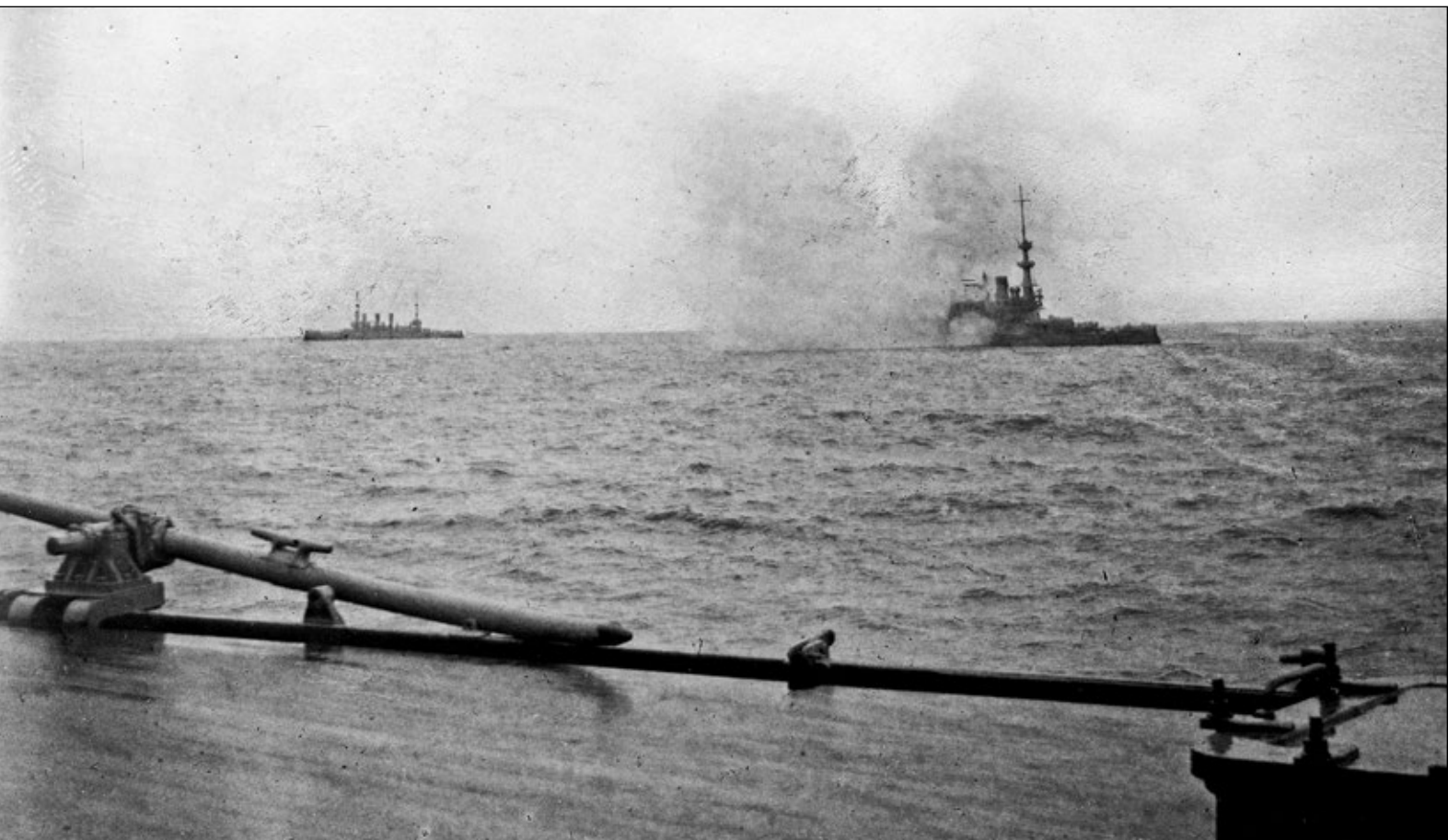
wschodnim skrzydle na zachód od uzbrojonego jachtu *Gloucester* i bliźniaczego *Indiana*. Dalej ku skrzydłu zachodniemu były pancerniki *Iowa* i *Texas*, krążownik pancerny *Brooklyn* z komdr. Schleyem i jacht *Vixen*. Pod Santiago nie było wówczas pancernika *Massachusetts*, który odszedł pobierać węgiel ani flagowego krążownika pancernego *New York* z adm. Sampsonem płynącego na spotkanie z dowódcą operacji lądowej gen. Shafterem. Wyjście w morze eskadry hiszpańskiej wczesnym przedpołudniem zupełnie zaskoczyło Amerykanów. Niemniej, w ciągu kwadransa jednostki blokady przygotowały się do boju i *Oregon*, jako pierwszy z okrętów amerykańskich, otworzył ogień w kierunku zespołu admirała Cervery. Pancernik, który miał wszystkie kotły pod parą, natychmiast ruszył też w pościg za uchodzącymi jednostkami nieprzyjaciela. Płynący jako pierwszy w szyku hiszpańskim *Infanta Maria Teresa* skierował się początkowo ku krążownikowi *Brooklyn* zmuszając go do wykonania zwrotu, czym wprowadził on zamieszanie w szyku okrętów amerykańskich. Pancernik *Texas* musiał nawet zastopować, aby nie zderzyć się z okrętem flagowym. Podążający za nieprzyjacielem *Oregon* przeszedł wzdłuż jego prawej burty przesłaniając mu doskonale widoczny krążownik *Vizcaya*. Zamieszanie, jakie powstało w szyku amerykańskim zostało szybko opanowane i pozostałe okręty eskadry amerykańskiej ruszyły w pościg za nieprzyjacielem.

Jednostki hiszpańskie były początkowo ostrzeliwane z niewielkiej odległości tak, że pod skoncentrowany ogień dużej liczby okrętów dostał się najpierw czołowy krążownik *Infanta Maria Teresa*. *Oregon* ostrzeliwał także wychodzący jako drugi krążownik *Cristobal Colon*, który został kilkakrotnie, lecz niegroźnie trafiony. Okręt flagowy eskadry hiszpańskiej jako pierwszy zamienił się w płonący wrak tak, że admirał Cervera zdecydował o jego wyrzuceniu na skalisty brzeg. Jako następny gradem pocisków amerykańskich zasypany został wychodzący czwarty w szyku *Almirante Oquendo*. Znalazł się on najbliżej pancernika *Iowa*, a *Oregon* strzelał do niego z odległości zaledwie 2 tys. metrów. W tej fazie bitwy pancernik ostrzeliwał również ze swej artylerii mniejszych kalibrów niszczyciele *Furor* i *Pluton*. *Almirante Oquendo* uległ wkrótce przygniatającej przewadze i został osadzony na przybrzeżnej mieliźnie, a obydwie niszczyciele rozerwane wybuchami zatoniły.

Po zniszczeniu trzonu eskadry admirała Cervery okręty amerykańskie ruszyły w pościg za uchodzącymi pozostałymi dwoma krążownikami, z których jako pierwszy płynął *Cristobal Colon*. *Oregon* szybko zdołał zwiększyć prędkość i początkowo znajdował się przed flagowym krążownikiem *Brooklyn*, za którym podążały pancerniki *Texas* i *Iowa*, a ponad 6 Mm za nimi *Indiana*. Zostający coraz bardziej z tyłu *Vizcaya* dostał się pod ogień okrętów amerykańskich, z których *Ore-*

Oregon ostrzeliwujący hiszpańskie stanowiska artyleryjskie koło Santiago na Kubie.

Fot. Library of Congress





Wykonana w sierpniu 1898 roku fotografia *Oregon* wchodzącego do Nowego Jorku po zakończeniu Wojny Amerykańsko-Hiszpańskiej.

Fot. Library of Congress

gon prowadził ostrzał z odległości 2,7 tys. metrów. Wkrótce krążownik hiszpański stanął w ogniu, a jego artyleria zamilkła. W tej sytuacji dowódca okrętu zdecydował o osadzeniu go na przybrzeżnej mieliźnie koło Aserradores, a wewnętrzne eksplozje zamieniły *Vizcaya* w płonący wrak.

W pościg za ostatnim z okrętów hiszpańskiej eskadry, najszybszym krążownikiem *Cristobal Colon*, ruszyły teraz krążownik *Brooklyn*, pancernik *Oregon* i jacht *Vixen*. Nieco z tyłu za nimi pozostawały pancernik *Texas* i doganiający go flagowy krążownik *New York*, który zawrócił na odgłosy bitwy. Pozostałe okręty amerykańskie, jako będące za daleko i zbyt wolne zrezygnowały z udziału w akcji. Krążownik hiszpański płynąc z maksymalną prędkością znajdował się wówczas w odległości, która uniemożliwiała ścigającym prowadzenie skutecznego ognia. Okręty amerykańskie podążały za nim wytrwale do czasu, aż *Cristobal Colon* zaczął wyraźnie zwalniać. Powodem zmniejszenia jego prędkości była zła jakość węgla zabunkrowanego w Santiago, która mimo wysiłków załogi maszynowej uniemożliwiła utrzymanie odpowiedniego ciśnienia pary produkowanej przez kotły okrętu. Odległość pomiędzy okrętami amerykańskimi, a uciekającym krążownikiem hiszpańskim spadła na tyle, że *Oregon* mógł otworzyć do niego ogień z dziobowych dział artylerii

głównej. Wkrótce ostrzał rozpoczął również *Brooklyn*, podczas gdy pozostałe dwie ścigające jednostki były zbyt daleko. Obydwa okręty amerykańskie wstrzelały się jednak szybko, a ich pociski zaczęły obrabowywać krążownik nieprzyjaciela. Zdając sobie sprawę z beznadziejności sytuacji *Cristobal Colon* skierował się ku kubańskiemu wybrzeżu u ujścia rzeki Tarquino. Tam po zejściu załogi i otwarciu kingstonów został osadzony na dnie.

Efektem bitwy koło Santiago było całkowite zniszczenie eskadry admirała Cervery wysłanej na pomoc wojskom hiszpańskim na Kubie. Podczas trwania starcia *Oregon* wystrzelił 33 pociski kalibru 330 mm, 42 kalibru 203 mm, 51 – 152 mm oraz aż 1650 (!) 6-funtowych. Łącznie pancernik zużył więc 1 776 sztuk amunicji różnych kalibrów. Załoga jednostki nie poniosła przy tym żadnych strat, a sam okręt nie odniósł żadnych poważniejszych uszkodzeń. Rejs dookoła Ameryki Południowej oraz udział w bitwie koło Santiago, a także charakterystyczny, wysoki odkos fali dziobowej spowodowały, że do pancernika *Oregon* przyłgął prześmiewczy przydomek „Buldoga Floty”.

W dniu 7 lipca zwołana przez prezydenta Williama McKinleya rada wojenna usankcjonowała w ramach reorganizacji floty utworzenie Eskadry Wschodniej, która skierowana na wody europejskie miała stanowić przeciwwagę dla hiszpańskie-

go zespołu admirała Camary¹². Jednostki do zespołu, którego dowódcą mianowano komodora Johna C. Watsona, miały zostać wydzielone spośród okrętów admirała Sampsona. Do Eskadry zamierzano wcielić krążownik pancernopokładowy *Newark*, jako okręt flagowy, pancerniki *Iowa* i *Oregon* oraz krążowniki *Yosemite*, *Yankee* i *Dixie*. Paliwo dla zespołu miały zabezpieczać węglowce *Averend*, *Cassius*, *Caesar*, *Leonidas* i *Justin*, a w jego skład miał także wchodzić zaopatrzeniowiec *Delmonico*. Planowano, że Eskadra Wschodnia początkowo będzie działać na wodach hiszpańskich. Następnie miała przejść przez cieśninę Gibraltarską, Morze Śródziemne, Kanał Sueski na Ocean Indyjski, aby dotarłszy na Filipiny wesprzeć operującą tam eskadrę admirała Deweya. Perturbacje z delegowaniem okrętów do jej składu spowodowały, że zanim Eskadra została na dobre sformowana wojna z Hiszpanią zakończyła się w dniu 12 sierpnia¹³. Osiem dni później *Oregon* wziął udział w paradzie

12. 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.

13. Ostatecznie Eskadra Wschodnia została rozwiązana 14.9.1898 r.



Oregon podczas parady, którą zwycięska pod Santiago flota admirała Sampsona odbyła w dniu 20 sierpnia 1899 roku w Nowym Jorku.

Fot. zbiory Leo van Ginderena

zwycięstwa na nowojorskiej North River, podczas której jednostki admirałów Sampsona i Schleya defilowały wśród uroczystie udekorowanych jachtów i holowników portowych oraz wiwatujących na cześć zwycięzców tłumów na brzegach.

Następne tygodnie pancernik spędził w New York Navy Yard, w której przygotowywano go do powrotnego rejsu na Ocean Spokojny. Tym razem jednak miejscem jego służby nie miało być tak jak poprzednio Zachodnie Wybrzeże, a Filipiny. Tam, jak wcześniej już planowano *Oregon* wraz z *Iowa* miały wzmocnić stacjonującą w Manili eskadrę kontradmirała George Deweya. Powziawszy taką informację Hiszpania złożyła formalny protest na ręce sekretarza stanu Johna M. Haya przez francuskiego chargé d'affaires M. Thiebaulta. Aby nie zaognić sytuacji, jako oficjalny akwen operacyjny przebazowywanego zespołu amerykańska marynarka podawała wyspy Hawajskie z bazą w Honolulu. W połowie września, w jednym z bunkrów stojącego w stoczni *Oregon* miał miejsce samozapłon węgla, który został ugaszony siłami załogi. Okręt opuścił stocznice na Brooklynie w dniu 29 września jednak odejście zespołu na południe zostało opóźnione ze względu na przedłużające się próby techniczne jednej z wież ar-

tyleryjskich pancernika *Iowa*. Ostatecznie obydwie jednostki wyszły z Nowego Jorku w dniu 12 października. Towarzyszyły im węglowce *Cassius*, *Scandia*, *Alexander* i *Aberndia* oraz zaopatrzeniowiec *Celtic*.

Zaliczywszy krótki postój na Barbados, w dniu 31 października zespół z obydwoma pancernikami w składzie dotarł do brazylijskiej Bahii. Tam podczas kilkudniowego pobytu jego okręty zabunkrowały paliwo z towarzyszących węglowców. W dniu 8 listopada jednostki wyszły w dalszą drogę na południe zawijając trzy dni później do Rio de Janeiro, gdzie uczestniczyły w obchodach rocznicy proklamowania niepodległości przez Brazylię, a 18 listopada uświetniły swą obecnością inaugurację prezydenta Brazylii Manuela Ferraz de Campos Sales. Następnego dnia okręty wyszły w morze kierując się do Montevideo gdzie zawinęły 25 listopada, aby po raz kolejny zabunkrować węgiel. Z Urugwaju zespół, który tworzyły teraz węglowce *Justin*, *Scandia* i *Starling* oraz zaopatrzeniowiec *Iris* wyszedł 2 grudnia obierając kurs na wejście do cieśniny Magellana. Tam do 10 grudnia okręty miały postój w Punta Arenas na bunkrowanie z węglowca *Starling*. Okrążywszy południowy kraniec Ameryki, przed południem 17 grudnia zespół zawinął do

Valparaíso w Chile, które opuścił cztery dni później. Rankiem 26 grudnia jednostki weszły do peruwiańskiego Callao, które opuściły 11 stycznia 1899 roku. Następnym miejscem, dwudniowego (16-17 stycznia) tym razem, postoju na bunkrowanie były wyspy Galapagos. Stąd *Oregon* wraz z węglowcami *Scandia* i *Watson* oraz *Iris* odeszły ku Hawajom. Pancernik *Iowa* ze względu na kłopoty z kotłami skierował się do San Francisco.

W dniu 5 lutego *Oregon* zawinął do Honolulu, a po nim na Wyspy Hawajskie dotarły *Scandia* i *Iris*. Cztery dni później na cześć dowódcy i załogi pancernika odbył się w Hawaiian Hotel uroczysty koncert orkiestry państwowej. Po południu 10 lutego stojący na kotwicy okręt dwukrotnie opłynął parowiec pasażerski *Kilohana*, na którego pokładzie było ponad 200 wiwatujących obywateli Hawajów oraz orkiestra grająca na cześć załogi *Oregon*. Przez kilka dni rozważane było skierowanie pancernika na Samoa, ale ostatecznie opuścił on Honolulu po południu 20 lutego i obrał kurs prosto na Filipiny. Tam miał stanowić wzmocnienie dla Eskadry Azjatyckiej dowodzonej przez kontradmirała George Deweya. W dniu 18 marca pancernik zawinął do Manili pokonawszy od wyjścia z Nowego Jorku dystans 22 tys. mil.

Pierwszy okres służby pancernika *Oregon* na zachodnim Pacyfiku związany był z jego udziałem w Wojnie Filipińsko-Amerykańskiej. Po południu 20 maja Filipiny opuścił admirał Dewey wracający na krążowniku *Olympia* przez Kanał Sueski do Nowego Jorku. Jego okręt flagowy przeszedł pomiędzy zakotwiczonymi w gali banderowej krążownikami *Baltimore* i pancernikiem, których załogi witały na część zwycięzcy z Zatoki Manilskiej. Dowodzenie Eskadrą na miesiąc przejął dowódca *Oregon*, którego zastąpił kontradmirał John C. Watson. W dniu 12 czerwca pancernik wszedł do Dagu-ejan w zatoce Lingayen gdzie w ramach walki z powstańcami filipińskimi pełnił służbę blokadową. Trzydzieści dni później jednostka wraz z kanonierką *Princeton* przechwyciła posądzony o przewożenie kontrabandy, zarejestrowany w Hongkongu brytyjski parowiec *Florida*. Mimo, że jego dokumenty były w porządku statek został zabrany jako przyz do Manili. *Ore-*

gon opuścił zatokę Lingayen w dniu 1 lipca i trzy dni później powrócił do Manili. Od 24 sierpnia okręt kotwiczyl w cieśninie Iloilo gdzie na początku września ostrzeliwał Santa Barbara, w którym znajdowała się kwatera główna rebeliantów na wyspie Panay. Pod koniec września mała kanonierka *Urdaneta*, będąca wcześniejszą amerykańską zdobyczą obsadzoną przez marynarzy pancernika, została przejęta przez powstańców podczas patrolowania ujścia rzeki Orani w Zatoce Manilskiej. Okręt został spalony, uzbrojenie zdjęte, a jego załoga wzięta do niewoli. W dniu 3 października *Oregon* opuścił Iloilo i dwa dni później powrócił do Manili.

Na początku października admirał Watson skierował *Oregon* do Hongkongu gdzie pancernik zawinął 10 października, aby w tamtejszej stoczni przejść oczyszczenie i malowanie kadłuba. Okręt był bowiem po raz ostatni był dokowany ponad rok wcześniej – przed wyjściem z Nowego Jorku¹⁴. Po zakończeniu prac, w dniu 3 listopada

okręt odbył szkolenie artyleryjskie, a ranniem 6 listopada opuścił Hongkong.

W dniu 9 listopada *Oregon* dotarł do zatoki Lingayen, gdzie następnego dnia napotkał barkas żaglowy z krążownika pancernopokładowego *Charleston*. Okręt ten, osiem dni wcześniej rozbił się na nieoznaczonej rafie wyspy Camiguin u północnych wybrzeży Luzonu. Jego załoga założyła obóz na pobliskiej wyspie, a wysłany po pomoc barkas pokonawszy niemal 1000 mil dotarł w pobliże Manili. *Oregon* początkowo skierował się ku miejscu katastrofy, napotkawszy jednak kanonierkę *Helena* przekazał na jej pokład dodatkowe zaopatrzenie dla rozbitków i to ona odeszła na pomoc załodze *Charleston*. Od przedpołudnia 24 listopada pancernik wraz z kanonierkami *Samara* i *Callao* wspierał zajęcie portu Vigan w prowincji południowe Ilocos. Okręty przeprowadzi-

14. Ówczesne procedury obsługi okrętów amerykańskich przewidywały dokowanie dla czyszczenia i malowania kadłuba co pół roku.

Przegląd *Oregon* w suchym doku nowojorskiej stoczni marynarki wojennej na Brooklynie przed jego wyjściem w powrotny rejs na Pacyfik. Dobrze widoczna podwodna część kadłuba ze śrubami i sterem. Fot. Library of Congress



ły najpierw krótkie, lecz intensywne bombardowanie miasta, a później desantowano 170 marynarzy pancernika. Nie napotkawszy oporu, będąc serdecznie witanymi przez miejscową ludność, pozostawali oni w mieście do czasu przybycia oddziałów amerykańskiej armii lądowej. W dniu 28 listopada *Oregon* odszedł do Manili, dokąd zawiął dwa dni później. Od 9 do 19 grudnia pancernik przebywał w Subic Bay gdzie zabezpieczał poddanie się hiszpańskiego generała Alejandrino i jego sztabu amerykańskiemu generałowi Arthurowi MacArthurowi. Przez następne miesiące przełomu lat 1899/1900 okręt kontynuował służbę na Filipinach przyczyniając się min. do zwalczania lokalnej partyzantki. Na początku 1900 roku pancernik wraz z flagowym krążownikiem pancernym *Brooklyn*, monitorami *Monterey* i *Monadnock* oraz krążownikami *Baltimore*, *Newark*, *New Orleans* i *Boston* tworzył trzon amerykańskiej Eskadry Azjatyckiej, której dowódcą był admirał Watson.

W dniu 13 lutego *Oregon* opuścił Cavite zostając oddelegowanym na wody japońskie. Zawiąawszy w dniu 21 lutego do Jokohamy jego załoga korzystała z kilkutygodniowego odpoczynku. Pod koniec marca uczestniczyła tam min. w międzynarodowych regatach łodzi wiosłowych na dystansie 6 mil. Brały w nich udział także po dwie łodzie okrętowe z brytyjskiego pancernika *Barfleur* i niemieckiego krążownika pancernopokładowego *Hertha*. Obydwie łodzie z *Oregon* zostawiły konkurentów daleko w tyle. W dniu 7 maja pancernik opuścił Jokohamę i przeszedł do Kobe, po którym od 22 do 26 maja przebywał w Nagasaki. Opuściwszy Japonię, w dniu 31 maja okręt zawiął do Hongkongu, skąd później miał powrócić do Manili.

Zanim jednak okręt odszedł ku Filipinom został skierowany przez nowego dowódcę Eskadry Pacyfiku kontradmirała George C. Remeya do Chin. Miał tam dołączyć do międzynarodowych sił interweniujących podczas „Powstania Bokserów”. Wieczorem 23 czerwca *Oregon* wyszedł w morze kierując się na północ ku Dagu¹⁵. Na pokładzie pancernika zaokrętowanych było 164 dodatkowych marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej przywiezionych do Hongkongu przez węglowiec *Zafiro*. Pięć dni później, u wejścia do zatoki Pechili¹⁶ pancernik wszedł w gęstej mgły na nieoznaczoną skałę podwodną koło latarni Hankow na wysp Changshan – 50 mil na północny-zachód od Chefoo¹⁷ oraz 150 mil od Dagu.

Oregon utknął dziobem na mieliznie w miejscu gdzie głębokość otaczającej wody sięgała 10 m. Skaliste odłamki prze-

biły poszycie jego burty na wręgu nr 19 powyżej dna podwójnego, a także dno w tym rejonie na długości 7,6 m. Woda przedostała się do 7 przedziałów dziobowych, a także magazynów amunicji kalibrów 330 mm i 203 mm. Przez kilka kolejnych dni okręt pozostawał unieruchomiony na mieliznie. Podczas postoju pancernikowi asystowała kanonierka *Nashville*, a przez pewien czas także chiński krążownik *Hai Chi*¹⁸. W ramach akcji ratunkowej przeładowano z *Oregon* część jego amunicji, bunkru i zaopatrzenia na wycarterowany przez dowódcę kanonierki parowiec *Nanchang*. Jednocześnie poszukiwano miejsca gdzie pancernik mógłby zostać zadokowany dla usunięcia uszkodzeń. Ponieważ rozpatrywany jako najbliższy (około 60 mil) rosyjski Port Artur dysponował zbyt wąskim dokiem, zdecydowano o wybraniu którejś z baz japońskich chociaż przejście do nich było odległe i wymagało spokojnej wody. Organizacją dokowania zajął się amerykański attaché morski w Japonii porucznik Albert Key. Japońskie Ministerstwo Marynarki zaoferowało Amerykanom doki w Nagasaki, Kure lub Jokohamie. Ofertę na zadokowanie w nich dostarczył na pancernik krążownik *Akitsuishima*, który bazował wówczas w Chefoo. Po uszczelnieniu poszycia i zmniejszeniu wyporności, po południu 5 lipca *Oregon* odzyskał pływerność. Następnego dnia w asyście *Nashville* i *Nanchang* odszedł z prędkością 10 węzłów na remont. Ostatecznie zdecydowano się na Kure, dokąd pancernik dotarł 17 lipca. Dwa dni później został wprowadzony do suchego doku tamtejszej bazy floty japońskiej. W wyniku przeprowadzonej inspekcji stwierdzono, że konstrukcja okrętu była nienaruszona, a usuwanie uszkodzeń jego poszycia zajęło kolejny miesiąc. Oprócz tego dokonano także oczyszczenia i malowania kadłuba.

W dniu 29 sierpnia 1900 roku *Oregon* ponownie wyszedł w morze i dzień później zawiął do Nagasaki. Następnie ponownie przeszedł ku wybrzeżom Chin, która to podróż odbyła się z dobrą prędkością – okręt znajdował się w dobrym stanie technicznym mimo tymczasowości przeprowadzonego remontu. W dniu 9 września pancernik ze względu na zanurzenie, które uniemożliwiałoby mu wejście do Szanghaju, zakotwiczył w Woosung. Dołączywszy do stacjonującej tam części międzynarodowego zespołu interwencyjnego, do początków następnego roku *Oregon* patrolował wody ujścia Jangcy. W dniu 19 lutego 1901 roku pancernik odszedł do Hongkongu, w którym przebywał do 13 kwietnia. Sześć dni później powrócił do zespołu interwencyjnego kotwiczącego w Szanghaju. Ten okres

służby na zachodnim Pacyfiku okręt zakończył w dniu 5 maja wychodząc w drogę powrotną do Stanów Zjednoczonych.

Zaliczywszy krótki postój w Jokohamie (11-16 maja), wczesnym rankiem 31 maja *Oregon* zakotwiczył w Honolulu. Przez kilka następnych dni pancernik był obiektem zainteresowania mieszkańców Hawajów, a przez jego pokład przewinęły się setki odwiedzających. Jednostka wyszła z Honolulu w dniu 5 czerwca tracąc podczas odejścia prawoburtową kotwicę oraz niemal 30 metrów łańcucha¹⁹. Tydzień później, po przeszło trzyletniej nieobecności, *Oregon* zawiął do San Francisco.

Z końcem czerwca okręt opuścił Kalifornię odchodząc wraz z pancernikami *Iowa* i *Wisconsin* oraz krążownikiem *Philadelphia* i niszczycielem *Farragut* na północny Pacyfik. Tam w dniu 29 czerwca zawiął do Port Angeles w stanie Waszyngton. Następnie *Oregon* odszedł do Bremerton, gdzie od 6 lipca w tamtejszej stoczni marynarki rozpoczął przegląd, a reprezentacja jego załogi została przyjęta w Seattle przez gubernatora stanu Oregon Theodore T. Geera. W tym czasie w Puget Sound Navy Yard przebywały także *Iowa* i *Wisconsin* (ten drugi przygotowywany do przejścia na Daleki Wschód) stanowiąc taką atrakcję, że z centrum Bremerton organizowane były rejsy min. parowcami *Athlon*, *Inland Flyer*, *Port Orchard* i *Knights Templar* dla oglądania trzech stojących w stoczni pancerników. Po wprowadzeniu *Oregon* do doku, co miało miejsce w dniu 26 października, przystąpiono do intensywnych prac remontowych jego stępki i dna związanych z usuwaniem uszkodzeń odniesionych w wyniku wejścia na mieliznę w Chinach. Koszt przeglądu i remontu okrętu sięgnął 300 tys. dolarów. Pancernik wydokowano 1 marca 1902 roku, po czym pozostał on jeszcze w stoczni do 13 września, kiedy to odszedł do San Francisco.

Przez kolejne tygodnie okręt przygotowywał się do ponownego wyjścia na zachodni Pacyfik. Zostało ono opóźnione pożarem węgla w jednym z bunkrów, który uległ samozapłonowi 22 października.

15. Miejscowość (ang. Taku) u ujścia rzeki Haihe, obecnie część dzielnicy Tanggu miasta Tiencin (Tianjin) będącego głównym portem wejściowym na drodze wodnej do Pekinu.

16. Obecnie Zatoka/Morze Bohai.

17. Obecnie Yantai.

18. Ponieważ na pokładzie krążownika znajdowało się 26 uchodźców amerykańskich (kobiety i dzieci) dowódca *Oregon* upoważnił jego dowódcę do podniesienia bandery amerykańskiej, aby uchronić *Hai Chi* przed możliwością przechwycenia przez okręty innych interwentów

19. Pod koniec września 1901 r. próbował ją odnaleźć holownik *Iroquois*. Ostatecznie została zlokalizowana pod koniec marca 1916 r. podczas poszukiwania zaginionego okrętu podwodnego F-4.

Mimo zalania węgiel żarzył się przez trzy dni, a po jego ugaszeniu niezbędny był remont bunkra z przyległymi pomieszczeniami i uzupełnienie zapasu węgla. Planowana na 27 października przedrejsowa inspekcja dowódcy bazy szkolnej w San Francisco kontradmirała Henry Glassa musiała zostać przełożona tak, że ostatecznie pancernik wyszedł w morze w dniu 1 listopada. Okręt opuścił San Francisco wraz z krążownikiem *New York* – przyszłą jednostką flagową Eskadry Azjatyckiej.

Około południa 10 listopada 1902 roku *Oregon* zawiął do Honolulu. Następnie go dnia pancernik bunkrował węgiel z barek, które od rana podstawił do jego burty holownik *Iroquois*. W niedzielę 16 listopada *Oregon* został otwarty dla publiczności, którą na jego pokład przewoziły barkasy firmy Young Bros. Wieczorem 18 listopada orkiestra okrętowa pancernika dała koncert w sali bankietowej „Hawaiian Hotel” w Honolulu. Rankiem 22 listopada z pokładu holownika *Iroquois* pływającego wokół pancernika lokalne melodie hawajskie grał dla załogi okrętu miejscowy zespół muzyczny. Po południu 23 listopada *Oregon* wyszedł na zachodni Pacyfik. Podczas przejścia do Japonii okręt dostał się pod wpływ tajfunu, który utrudnił jego podróż oraz zniszczył lub uszkodził wiele elementów wyposażenia pokładowego. Powyginana lub poskręcana została konstrukcja nadbudówki, a kilka łodzi okrętowych zostało zmytych za burtę, albo rozbitych. Oszacowany później łączny koszt napraw uszkodzeń odniesionych przez pancernik w wyniku tego sztormu sięgnął 75 tys. dolarów. W dniu 13 grudnia jednostka zawięła do Jokohamy.

Początek 1903 roku *Oregon* spędził w Japonii, po czym w połowie lutego został oddelegowany na wody chińskie. Podczas tego rejsu, w dniu 20 lutego pancernik znalazł się ponownie w ciężkim sztormie, który zmył z pokładu kilka łodzi okrętowych oraz zerwał z żurawików barkas parowy. Niezamocowany barkas uszkodził stanowiska artyleryjskie oraz spowodował szereg innych zniszczeń na pokładzie. W dniu 18 marca 1903 roku *Oregon* zawiął do Hongkongu, a później przeszedł do Woonsung. Tam pod koniec marca żołnierze jego piechoty morskiej pomagali stłumić bunt grupy marynarzy amerykańskiego statku handlowego *Edward Sewall*. Na początku kwietnia okręt flagowy admirała Robleya D. Evansa – dowódcy Floty Azjatyckiej²⁰ pancernik *Kentucky* oraz *Oregon*, a także krążownik pancernopokładowy *New Orleans* i kanonierka *Helena* przeszły do Japonii. Tam przebywały w Jokohamie, Nagasaki i Tokio. W końcu

maja zespół tych okrętów opuścił Jokohamę przechodząc do Chefoo, dokąd zawiął 5 czerwca. Na początku lipca większość okrętów Floty Atlantycznej została zgromadzona dla demonstracji potęgi alianckiej w zatoce Pechili. Wśród nich były wówczas amerykańskie pancerniki: flagowy *Kentucky*, *Wisconsin* i *Oregon*, monitor *Monadnock* i *Monterey*, krążownik *New Orleans* oraz kanonierki *Annapolis*, *Don Juan de Austria*, *Helena*, *Vicksburg* i *Wilmington* oraz tender torpedowy *Wompatuck*. Później dołączyły do nich krążowniki *Albany*, *Cincinnati* i *Raleigh*. Jesienią *Oregon* powrócił do Japonii gdzie bazował w Jokohamie, od 14 listopada przebywał w Yokosuka, a następnie w Kobe skąd powrócił do Jokohamy.

W dniu 6 grudnia 1903 roku pancerniki opuściły Jokohamę udając się w kierunku Hawajów. Pierwszy etap rejsu płynęły w ciężkim sztormie, który szczęśliwie nie spowodował uszkodzeń. Koło Midway spotkały się z dywizjonem krążowników kontradmirała Philipa H. Coopera. Rankiem 16 grudnia trzon Floty Azjatyckiej admirała Robleya D. Evansa w składzie pancerników flagowego *Kentucky* oraz *Wisconsin* i *Oregon*, a także krążowniki *Raleigh*, *Cincinnati*, *New Orleans* i *Albany* zawiął do Honolulu. Po południu dotarły tam węglowce *Nanshang* przydzielony do dywizjonu pancerników i *Pompey* dla dywizjonu krążowników. Podczas całego postoju na Hawajach załogi okrętów toczyły rywalizację sportową min. w futbolu amerykańskim. W dniu 22 grudnia drużyna *Oregon* wygrała z drużyną *Wisconsin*, a w dzień Bożego Narodzenia rywalizowała z miejscową drużyną H.A.C. Trzon Floty Azjatyckiej opuścił Hawaje przed południem 29 grudnia, kiedy to jego okręty odeszły na Guam.

Początek 1904 roku pancernik spędził na Filipinach po opuszczeniu wraz z *Kentucky* i *Wisconsin* Guam w dniu 12 stycznia i przybyciu sześć dni później do Cavite. W lutym admirał Evans zdecydował o aresztowaniu płatnika z *Oregon* podejrzanego o zdefraudowanie 2,8 tys. dolarów z kasy okrętowej. W marcu pancerniki przeszły do Hongkongu gdzie *Kentucky* został zadokowany dla usunięcia awarii kingstona, a pozostałe dwa mu asystowały. Podczas szkolenia artyleryjskiego, które pancerniki odbyły w kwietniu, *Oregon* osiągnął najlepsze wyniki z nich wszystkich. Okręt uzyskał 21 trafień z 22 pocisków kalibru 330 mm wystrzelonych z odległości 1,19-1,46 tys. metrów do celu o wymiarach 5,18 m na 6,40 m.

W dniu 21 maja *Oregon* opuścił Cavite i przeszedł do Hongkongu gdzie dołą-

czył do przebywającego tam *Wisconsin* – flagowego pancernika dowódcy Floty Azjatyckiej kontradmirała Philipa H. Coopera. W dniu 14 czerwca obydwa pancerniki odeszły do Cavite, a osiem dni później wraz z zaopatrzeniowcem *Solace* do Woonsung. Pod koniec czerwca dowództwo marynarki amerykańskiej ogłosiło przyznanie *Oregon* nagrody za zwycięstwo w szkoleniu artyleryjskim wśród amerykańskich pancerników i krążowników pierwszej klasy²¹. W czasie rocznego współzawodnictwa okręt uzyskał 112 punktów, podczas gdy drugi w kolejności pancernik *Wisconsin* miał ich 104, a trzeci *Illinois* – 102.

W końcu sierpnia Flota Azjatycka z jej nowym dowódcą kontradmirałem Yatesem Stirlingiem na pancerniku *Wisconsin*, *Oregon*, monitor *Monadnock*, kanonierka *Villalobos* i torpedowce *Bainbridge*, *Berry*, *Chauncey*, *Dale* i *Decatur* przebywała w Szanghaju. We wrześniu zespół przeszedł do Subic Bay na jesienne szkolenie artyleryjskie, po których powrócił na wody chińskie. Najpierw okręty przebywały w Woonsung, a 27 października odeszły do Amoy²² w południowo-wschodnich Chinach. W dniu 1 listopada pancerniki *Wisconsin* i *Oregon*, krążownik *Cincinnati* i niszczyciel *Decatur* wraz z węglowcem *Sterling* opuściły Chiny udając się do Cavite. Następnie, pod dowództwem admirała Stirlinga, odbyły wspólne manewry na wodach Zatoki Manilskiej. W dniu 14 grudnia w czasie pobytu pancernika w Manili zaprezentowane zostało ufundowane przez prezydenta Theodore Roosevelta trofeum za wygrane przez *Oregon* współzawodnictwo artyleryjskie. Podczas ceremonii, w której wziął udział dowódca wojsk amerykańskich na Filipinach generał major Henry Corbin oraz 400 innych oficerów, uroczystą mowę wygłosił admirał Stirling.

Początek 1905 roku pancernik spędził na Filipinach opuszczając w dniu 15 marca Cavite wraz z *Wisconsin* z admirałem Stirlingiem na pokładzie oraz flotyllą niszczycieli, z którymi udał się do Hongkongu. Podczas szkolenia artyleryjskiego pod koniec marca *Oregon* ponownie popisał się doskonałym wyszkoleniem artylerzystów. Wtedy to w nocnym strzelaniu do celu oświetlonego jego reflektorami wszystkie z ośmiu wystrzelonych pocisków ka-

20. W dniu 29.10.1902 r. Eskadra Azjatycka została przemianowana na Flotę Azjatycką. Z wyjątkiem okręsu 31.3.1907-28.1.1910 r. kiedy operowała jako I Eskadra Floty Pacyfiku, funkcjonowała ona organizacyjnie do upadku Filipin w 1942 r. W następnym roku ocalale jej okręty włączono do nowoutworzonej 7 Floty.

21. Tj. uzbrojonych w artylerię kalibru większego niż 127 mm.

22. Obecnie Xiamen

libru 203 mm trafiły. W dniu 3 kwietnia pancernik i niszczyciele *Barry* i *Chauncey* wyszły z Hongkongu i cztery dni później zawinęły do Cavite. Pod koniec maja do Zatoki Manilskiej dotarł transportowiec *Ranger* z amunicją dla pancerników *Oregon* i *Wisconsin*.

Przed południem 3 czerwca manewrujące u wybrzeża wyspy Corregidor pancerniki *Oregon*, *Ohio* i *Wisconsin* oraz krążowniki *Cincinnati* i *Raleigh* napotkały zespół krążowników rosyjskich pod dowództwem kontradmirała Oskara Enquista. Były to uszkodzone w bitwie pod Cuszimą flagowa *Awrora* oraz *Oleg* i *Żemczug*. Na cześć dowódcy Floty Azjatyckiej kontradmirała Charlesa J. Traina *Awrora* oddała salut 13 salw armatnich, na który odpowiedział flagowy *Ohio*. Następnie okręty amerykańskie odprowadziły krążowniki rosyjskie na kotwiczowisko koło Manili. Na początku czerwca do Cavite zawinął transportowiec *Lawton*, który min. przywiózł z San Francisco 476 marynarzy stanowią-

cych nową załogę dla *Oregon*. Większość z nich pochodziła z krążownika *Buffalo*.

W dniu 3 lipca pancerniki *Oregon*, *Ohio* i *Wisconsin*, krążowniki *Baltimore*, *Cincinnati* i *Raleigh*, niszczyciele *Bainbridge*, *Barry*, *Chauncey* i *Dale*, kanonierka *Alaya* oraz węglowiec *Saturn* wyszły z Cavite do Szanghaju. Tam na okręty dotarły ogłoszone 21 lipca przez dowództwo marynarki amerykańskiej wyniki kolejnego współzawodnictwa w szkoleniu artyleryjskim. *Oregon* ponownie odniósł zwycięstwo wśród amerykańskich pancerników i krążowników pierwszej klasy. Tym razem jednak okręt uzyskał niewielką tylko przewagę nad *Wisconsin*, która wyniosła 140,9 do 140,6 punktów. We wrześniu *Oregon*, *Ohio* i *Wisconsin*, krążowniki *Baltimore* i *Raleigh* oraz niszczyciele *Bainbridge*, *Barry*, *Chauncey*, *Dale* i *Decatur* przebywały w Dagu, a później przeszły do Chefoo. W końcu września pancerniki *Ohio* i *Oregon*, krążownik *Baltimore* oraz niszczyciele *Bainbridge*, *Barry*, *Chauncey*, *Dale* i *De-*

catur, a także kanonierka *Quiros* przeszły do Szanghaju, dokąd zawinęły 30 września. Tam okręty przebywały przez następny niemal miesiąc odbywając na wodach Chin kolejne szkolenie artyleryjskie. W dniu 28 października pancernik opuścił Szanghaj i przeszedł do Amoy. Po kilkutygodniowym postoju *Oregon* i *Ohio* z admirałem Trainem odeszły z Chin i rankiem 21 listopada zawinęły do Cavite. Tam wraz z krążownikami *Cincinnati* i *Raleigh* oraz niszczycielami *Bainbridge* i *Chauncey* spędziły także Święto Bożego Narodzenia.

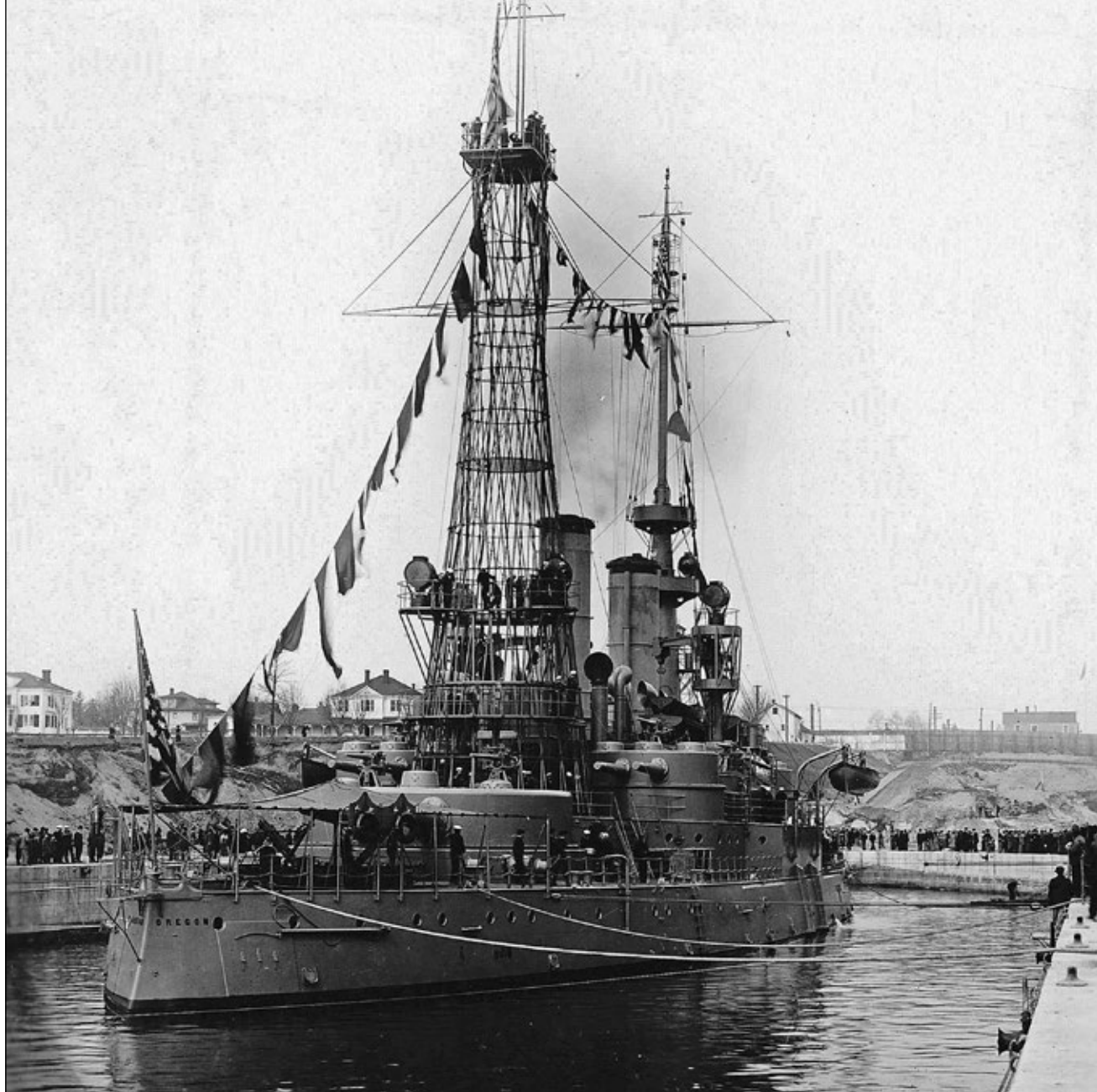
Z początkiem 1906 roku Sekretarz Marynarki Charles J. Bonaparte wydał dowódcy *Oregon* rozkaz odejścia do kraju w związku z planowaną modernizacją oraz niezbędnym remontem. Ze względu na osłabienie konstrukcji już wcześniej zakazano bowiem strzelania artylerii głównej pancernika, prowadziło to bowiem do rozszczelniania poszycia kadłuba. Okręt opuścił zatokę manilską i najpierw zawinął do Hongkongu gdzie przeszedł dokowanie. W dniu 21 lutego *Oregon* odszedł z Chin i żeglując w ciężkim sztormie przeszedł do Jokohamy. Po południu 8 marca pancernik opuścił Japonię płynąc pierwsze dwa dni w sztormie, podczas którego jedna z jego łodzi została zerwana z zamocowań i uległa uszkodzeniu. Przed południem 20 marca *Oregon* zawinął do Honolulu kończąc tym samym nieprzerwaną służbę na wodach Dalekiego Wschodu. Wchodzący do portu pancernik uświetnił salutem 13 salw artyleryjskich odbywającą się właśnie uroczystość na cześć nowopromowanego kontradmirała Henry W. Lyona – dowódcy tamtejszej bazy marynarki wojennej. Następnego ranka admirał wraz z dowódcą pancernika zostali przyjęci przez Alatau L. C. Atkinsona – p.o. obowiązków gubernatora Hawajów.

Zabunkrowawszy węgiel, po południu 24 marca *Oregon* opuścił Honolulu obierając kurs na zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych. Tydzień później zbliżając się do Kalifornii okręt znów znalazł się pod wpływem sztormu, podczas którego została zerwana z zamocowań i zmyta za burtę jedna z lewoburtowych jego łodzi. Rankiem 2 kwietnia, dzień później niż planowano ze względu na awarię i unieruchomienie lewoburtowej maszyny parowej, *Oregon* zawinął do San Francisco. Okręt niósł ufundowane przez załogę, wykonane z jedwabiu bandery i proporce, z trójkątnym czerwonym proporcem z czarnym kołem za mistrzostwo floty w szkoleniu artyleryjskim włącznie oraz wimpel o długości 177 m symbolizujący 3,5 letnią jego służbę na Dalekim Wschodzie. Podczas wejścia do portu silny wiatr północno-

Widok rufowej wieży artylerii głównej i rezerwowego stanowiska dowodzenia *Oregon* na fotografii wykonanej w 1908 roku z pokładu rufowego okrętu przed jego modernizacją.

Fot. Library of Congress





Pancernik *Oregon* w Puget Sound Navy Yard po modernizacji zakończonej w 1911 roku.

Fot. U.S. Navy

-zachodni zerwał z żurawików i zniszczył lewą, rufową łódź pancernika.

Podczas postoju w Mare Island Navy Yard, kiedy przygotowywano pancernik do modernizacji, min. zdjęto z niego amunicję. Cieniem na załodze stojącego w San Francisco okrętu położyło się znalezienie wówczas przez organy celne wielu orientalnych towarów, takich jak sztuki jedwabiu, cygara, czy wyroby z porcelany i kości słoniowej. Znajdowały się one wśród niemal 3 tys. paczek wysłanych rodzinom marynarzy. Izba celna zajęła min. 52 paczki przewożone na brzeg na barkasie parowym *Oregon* tuż przed wyjściem okrętu w morze. Zarządzone dochodzenie opóźniło planowane na 7 kwietnia odejście pancernika do Bremerton. Wartość przemycanych towarów oszacowano na 750 tys. dolarów. Ostatecznie jednostka opuściła San Francisco z dwudniowym opóźnieniem i 11 kwietnia zawinęła do Puget Sound Navy Yard w Bremerton. Tam

w dniu 27 kwietnia *Oregon* został wycofany ze służby. Koszty modernizacji okrętu zostały pierwotnie oszacowane na 750 tys. dolarów, a określony przez ministerstwo floty koszt jego niezbędnego remontu na dalszych 200 tys. dolarów. Łącznie, Sekretarz Marynarki Victor H. Metcalf autoryzował więc wydanie na pancernik 1 mln dolarów.

Podczas ponad czteroletniego postoju w stoczni *Oregon* otrzymał nowy, kratownicowy maszt obserwacyjny w miejscu rufowego stanowiska dowodzenia, system kontroli ognia, radiostację oraz szereg systemów usprawniających pracę i służbę na okręcie. Z Seattle organizowane były wówczas wycieczki statkami dla obejrzenia stojącego w Bremerton okrętu. W końcowym okresie prac na jednostce miały miejsce dwa wypadki. W dniu 16 grudnia 1910 roku wybuchł pożar w jednym z wypełnionych celulozą przedziałów dna podwójnego spowodowany jak przypuszcza-

no pozostawieniem w nim rozgrzanego nitu. Ogień został wówczas ugaszony bez większych szkód. W dniu 31 stycznia następnego roku manewrujący krążownik *Boston* uderzył w część rufową pancernika, co spowodowało uszkodzenia, które doprowadziły do rozszczelnienia poszycia. I te uszkodzenia zostały usunięte bez większych problemów.

Na początku lutego 1911 roku Ministerstwo Marynarki rozważało możliwość sprzedaży pancerników *Oregon* i *Iowa* marynarce wojennej Peru. Ich zakupienie miało być odpowiedzią tego państwa na realizację ambitnego programu rozwój floty sąsiedniego Chile. Ostatecznie postanowiono pozostawić obydwa okręty w Stanach Zjednoczonych uznając, że mimo wieku są wartościowymi jednostkami drugiej linii obrony. Z końcem marca *Oregon* był gotowy do przywrócenia do służby okrętując około 200 marynarzy wyszkolonych dla niego na stacjonującym w stoczni

Puget Sound hulku szkolnym *Philadelphia*. Ze względu jednak na konieczność zapewnienia załóg dla wprowadzanych do służby wielu nowych okrętów, w dniu 27 lipca zdecydowano o pozostawieniu pancernika w składzie floty rezerwowej. Jednostkę wraz z krążownikiem *St. Louis* wcielono wówczas do jej grupy bazującej w Puget Sound Navy Yard w Bremerton. *Oregon* został przywrócony do służby w dniu 29 sierpnia 1911 roku ze szkieletową jedynie załogą liczącą 150 osób.

We wrześniu Winifred Mears z Kalifornii przedstawiła pomysł, aby *Oregon* poprowadził zespół jednostek pokonujących po raz pierwszy Kanał Panamski podczas planowanej na wiosnę 1915 roku uroczystości jego otwarcia. Zwolennikiem tego pomysłu od początku była min. Izba Handlowa z Oakland, a stali się zastępcą sekretarza marynarki Beekman Winthrop oraz prezydent William H. Taft. Planowano, że pancernik poprowadzi emerytowany kontradmirał Charles E. Clark – jego były dowódca w pamiętnym rejsie dookoła Hornu w początkach 1898 roku. Na pokładzie jednostki miałyby być tak wielu członków załogi z tego okresu, jak tylko byłoby to możliwe. Na jej pomoście gościłby były prezes zarządu Union Iron Works Henry T. Scott. Spodziewano się, że w uroczystości będzie uczestniczył dywizjon okrętów brytyjskich.

W dniu 10 października pokład *Oregon* stojącego w stoczni marynarki Puget Sound pomiędzy krążownikami *St. Louis* i *Pennsylvania* odwiedził prezydent William H. Taft, który odbywał wizytę w stanach Waszyngton i Oregon. Dziesięć dni później pancernik odbył pierwszy rejs próbny ze stoczni w okolicy Seattle i powrócił na kotwiczowisko. W dniu 24 października okręt wraz z krążownikiem *Cincinnati* odszedł do San Diego w Kalifornii dokąd zawinął dwa dni później. Tam jednostki dołączyły do Floty Pacyfiku dowodzonej przez kontradmirała Chaunceya Thomasa. W ciągu kolejnych dni ich pokłady zwiedzały tysiące mieszkańców stanu.

W dniu 1 listopada *Oregon* uczestniczył w wielkiej rewii floty, w której brało udział 26 okrętów. Oprócz pancernika były to krążowniki *South Dakota*, *California*, *Maryland*, *West Virginia*, *Colorado*, *Cincinnati* i *Raleigh* oraz 14 torpedowców, a także transportowiec *Buffalo*, zaopatrzeniowiec *Glacier* i węglowiec *Prometheus*. Paradę okrętów odbierał z kanonierki *Vicksburg* Sekretarz Marynarki George von Lengerke Meyer z admirałem Thomasem, a obserwowały z brzegu tysiące obywateli Kalifornii. Przechodząca obok każdego z okrętów kanonierka obierała ich 13-salwowe salu-

ty artyleryjskie. Wieczorem, stojące na kotwicach okręty były bogato iluminowane światłami elektrycznymi.

Rankiem 4 listopada *Oregon* oraz krążowniki *Colorado*, *West Virginia*, *South Dakota* i *California* – okręt flagowy kontradmirała Chaunceya Thomasa, zaopatrzeniowiec *Glacier* i węglowiec *Prometheus* opuścili San Diego i odeszły do Redondo. Później *Oregon* przeszedł na kotwiczowisko koło Ventura skąd odszedł o północy z 16 na 17 listopada do zatoki San Francisco. Tam zakotwiczył obok krążowników *Maryland* i *California* oraz pancernika *South Dakota*, a część jego załogi przeokrętowała na krążownik *Pennsylvania*. W dniu 21 listopada *Oregon* odszedł z San Francisco i po południu następnego dnia zakotwiczył w Santa Barbara, gdzie jego oficerowie zostali przyjęci przez członków miejscowej Izby Handlowej, a dowódca był gościem burmistrza George W. Stone. Rankiem następnego dnia pancernik odszedł do Monterrey skąd po dwudniowym postoju, 26 listopada powrócił do San Francisco. Wieczorem następnego dnia, kiedy okręt odchodził do Bremerton został zawrócony do portu, aby zabrać zespół inspektorów, którzy mieli wizytować stocznię. W ciągu kolejnych dni jednostka pobrała także amunicję w Mare Island, po czym rankiem 1 grudnia opuściła San Francisco kierując się do Bremerton.

Na początku marca 1912 roku *Oregon* został wcielony w skład nowoutworzonej Eskadry Rezerwowej Pacyfiku. Jej dowódcą był kontradmirał Alfred Reynolds, którego okrętem flagowym był krążownik *Pennsylvania*. Eskadrę uzupełniały krążowniki *Raleigh* i *St. Louis*, a bazowała ona w Puget Sound Navy Yard. Przełom czerwca i lipca *Oregon* spędził w Tacoma, gdzie przez jego pokład przewinęły się tysiące zwiedzających. Wieczorem 6 lipca okręt przeszedł z Puget Sound do Portland będąc pierwszym pancernikiem, który zwinął do tego, położonego 100 mil od wybrzeża Pacyfiku miasta. Jednym z pierwszych gości na jego pokładzie był wówczas burmistrz Portland A. G. Bushlight. Od 8 do 13 lipca *Oregon* uświetniał swoją obecnością odbywającą się tam narodową konwencję weteranów. W dniu 11 września oddział marynarzy pancernika towarzyszył w Seattle pułkownikowi Theodore Rooseveltowi, który w zachodnich stanach kończył kampanię wyborczą przed wyborami prezydenckimi²³.

Początek 1913 roku okręt spędził w składzie Eskadry rezerwowej admirała Reynoldsa, którą tworzyły także krążowniki: flagowy *Pittsburg*, *St. Louis*, *Chattanooga*, *Raleigh* i *Charleston*. Wtedy też pojawi-

ła się koncepcja wycofania pancernika ze służby i złomowania, albo użycia jako celu tak, aby nie ponosić kosztów jego eksploatacji i obsługi nawet w rezerwie floty. Propozycja ta wywołała wiele protestów min. administracji miasta Salem. W lutym członek Izby Reprezentantów Robert W. Hagood z Multnomah w stanie Oregon zaproponował przekształcenie pancernika w okręt stacjonarny dla szkolenia stanowej milicji morskiej. W dniu 1 marca *Oregon* jako pierwszy został zadokowany w nowym, trzecim doku stoczni marynarki w Bremerton, który był największym dokiem na amerykańskim wybrzeżu Pacyfiku. Uroczystość oddania doku do eksploatacji uświetnili swoją obecnością gubernator stanu Waszyngton Ernest Lister, admirał Reynolds i burmistrz Seattle George F. Cotterill oraz przedstawiciele administracji. Spekulacje na temat wycofania pancernika zostały w dniu 17 marca przecięte przez sekretarza marynarki Josephusa Danielsa, który uważał okręt za zdolny do służby, choć przestarzały i zbyt wolny do współdziałania ze współczesnymi dreadnotami. W dniu 9 kwietnia *Oregon* został odstawiony do dyspozycji w Bremerton.

Nasilający się w początkach 1913 roku konflikt amerykańsko-japoński spowodował, że zgodnie z planem wojennym opracowanym przez Radę Główną i zaakceptowanym 9 maja przez zastępcę sekretarza marynarki Franklina D. Roosevelta, pancernik wraz z monitorem *Cheyenne* i pięcioma okrętami podwodnymi został przeznaczony do obrony zachodniego wejścia do Kanału Panamskiego. W dniu 18 czerwca na pokładzie *Oregon* admirał Reynolds gościł weteranów z trzech stowarzyszeń Armii Republikańskiej ze stanów Waszyngton i Alaska, którzy w liczbie 1,8 tys. odbywali zlot w Bremerton.

Przez cały rok 1913 żywa była też idea prowadzenia przez pancernik flotylli okrętów biorących udział w planowanej, oficjalnej inauguracji Kanału. W dniu 9 kwietnia odpowiednią rezolucję Kongresu do Sekretarza Marynarki przedstawił członek Izby Reprezentantów Ira C. Copley z Aurora, a 22 maja przekazano prezydentowi Wilsonowi list z poparciem ponad 60 tys. dzieci szkolnych z Oregonu. W dniu 28 lipca sekretarz marynarki Josephus Daniels zadeklarował, że w czasie inauguracji będzie na pomoście pancernika, a 21 października formalnie ogłosił, że *Oregon* będzie prowadził flotyllę otwierającą Kanał. W listopadzie z kolei poinformował, że po-

23. Po dwóch kadencjach prezydenckich (14.9.1901-4.3.1909), Theodore Roosevelt kandydował w 1912 roku po raz trzeci. Uzyskany wynik - 29,69% głosów pozwolił mu na zajęcie 2 miejsca.

woła do służby 50 byłych członków załogi okrętu na okres 2-3 miesięcy w celu przygotowania i uczestniczenia w uroczystym przejściu Kanału.

Kolejny rok 1914 jednostka spędziła również w Puget Sound Navy Yard. W dniu 8 lipca z San Francisco do Bremerton przybyła specjalna komisja, która dokonała inspekcji stanu technicznego pancernika i kanonierki *Vicksburg*. Latem umożliwiono mieszkańcom zwiedzanie stoczni i pokładów stojących w niej okrętów. W dniu 16 września *Oregon* został przeniesiony do rezerwy, chociaż ciągle miał status okrętu „w służbie”. Koniec października i początek listopada jednostka spędziła w doku, w którym przeszła przegląd i malowanie kadłuba przed planowanym ponownym przywróceniem do służby.

W dniu 2 stycznia 1915 roku *Oregon* został ponownie w pełni przywrócony do służby, po czym 14 stycznia opuścił Puget Sound. Sześć dni później zawinął do San Francisco, w którym bazując miał pełnić głównie funkcje reprezentacyjne. Planowano, że uroczyste otwarcie Kanału Panamskiego nastąpi 10 marca, a uczestniczyć w nim będzie 15 pancerników amerykańskich oraz 27 okrętów flot zagranicznych: austro-węgierskich, rosyjskich, japońskich, niemieckich, francuskich, argentyńskich, włoskich, greckich, hiszpańskich, portugalskich i brytyjskich. Ze strony Stanów Zjednoczonych w uroczystości mieli brać udział prezydent Woodrow Wilson, sekretarz marynarki Josephus Daniels i jego zastępca Franklin D. Roosevelt, a także liczni kongresmeni i przedstawiciele administracji państwowej. Dowódcą parady mianowano kontradmirała Franka F. Fletchera. Wszyscy oni mieli gościć na pokładzie *Oregon* prowadzącego przez Kanał szyk międzynarodowej floty okrętów. Ze względu jednak na brak gotowości kanału w opinii jego głównego budowniczego generała George W. Goethalsa dla jednoczesnego przejścia go przez dużą liczbę dużych okrętów, w dniu 28 stycznia uroczystość formalnego jego otwarcia została przesunięta na 4 lipca. W takiej sytuacji prezydent Wilson zrezygnował z rejsu na *Oregon* i miał dotrzeć do Strefy Kanału koleją. Ponadto, trwająca w Europie wojna spowodowała, że w ceremonii miały uczestniczyć tylko okręty amerykańskie oraz reprezentujące państwa Ameryki Południowej. Wśród tych jednostek miały być: *Oregon*, krążownik pancernopokładowy *Olympia*, 21 amerykańskich drednotów i starszych pancerników, a także floty niszczycieli Floty Atlantyku oraz min. dwa argentyńskie krążowniki pancerne i dwa pancerniki brazylijskie. Ostatecznie jednak, krwawe zmagania w Europie

spowodowały, że planowana wielka, międzynarodowa rewia floty dla otwarcia Kanału została odwołana²⁴.

W połowie marca gubernator stanu Oregon James Withycombe złożył oficjalną propozycję marynarce, aby pancernik zastąpił w Portland krążownik *Boston* w roli okrętu szkolnego dla stanowej milicji morskiej. W dniu 15 kwietnia okręt uświetnił swą obecnością otwarcie w San Francisco wielkiej międzynarodowej wystawy „Panama – Pacyfik”²⁵. Przez kolejne tygodnie jednostka wraz z krążownikiem *Olympia* stała burtą w burtę obok doków transportowych armii koło Pałacu Mechanizmów. Po południu 14 maja załoga barkasa z *Oregon* uczestniczyła w poszukiwaniu lotnika, którego samolot podczas pokazów dla publiczności wystawy spadł z wysokości około 900 metrów w wody zatoki San Francisco. Wykonując jedną z ewolucji pilot nie zdołał wyprowadzić maszyny i uderzyła ona w wodę blisko pancernika. Jego ciało wydobyli z głębokości około 12 metrów nurkowie *Oregon*. W dniu 30 maja z pokładu okrętu rozsypano na wodach zatoki San Francisco tuż za mostem Golden Gate kwiaty dla upamiętnienia marynarzy, którzy stracili życie w służbie floty wojennej. Podczas ceremonii, w której na pokładzie jednostki przebywało około 600 obywateli Kalifornii przemówienie wygłosił Kongresmen Julius Kahn. W dniu 3 sierpnia wizytę na pokładzie okrętów Floty Pacyfiku złożył w San Francisco Sekretarz Pracy William B. Wilson. *Oregon* oddał wówczas na jego cześć salwę 19 wystrzałów armatnich. Pancernik pozostawał w San Francisco do 4 grudnia, po czym odszedł do San Diego. W dniu 26 grudnia sekretarz Daniels ogłosił, że jednostka zostanie przekształcona w okręt stacjonarny przeznaczony do szkolenia milicji morskiej Kalifornii. Następnego dnia *Oregon* został ponownie wcielony w skład rezerwowej floty Pacyfiku

Początek 1916 roku pancernik przywitał wraz z krążownikami *San Diego* i *South Dakota* oraz kilkoma mniejszymi okrętami w zatoce San Diego. Z okazji Nowego Roku przemówienie wygłosił gubernator Kalifornii Hiram Johnson, a w mieście miała miejsce parada 2,5 tys. marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej z okrętów oraz artylerzystów z okolicznych garnizonów. Przez kolejne tygodnie *Oregon* wraz z krążownikami *Milwaukee* i *South Dakota* cumował w San Diego stanowiąc atrakcję wielkiej, międzynarodowej wystawy „Panama – Kalifornia”²⁶. Okrętowe zespoły muzyczne dawały w tym czasie regularne koncerty na terenach wystawowych, a marynarze i żołnierze piechoty mor-

skiej uczestniczyli w defiladach. W dniu 28 stycznia miało miejsce przerwanie tamy na rzece Otay na południe od San Diego, które spowodowało śmierć 25 osób. Jednocześnie na terenach, z których zeszła woda pojawiły się uzbrojone bandy rabujących Meksykanów. Do ich zwalczania dowódca floty rezerwowej kontradmirał William F. Fullam oddelegował pododdziały złożone z żołnierzy piechoty morskiej i marynarzy pancernika, krążowników *Milwaukee* i *South Dakota* oraz niszczyciela *Lawrence*, który stanowił dla nich bazę. Członkowie załóg okrętów założyli obozy na lądzie mając rozkaz strzelania do każdego napotkanego bandyty.

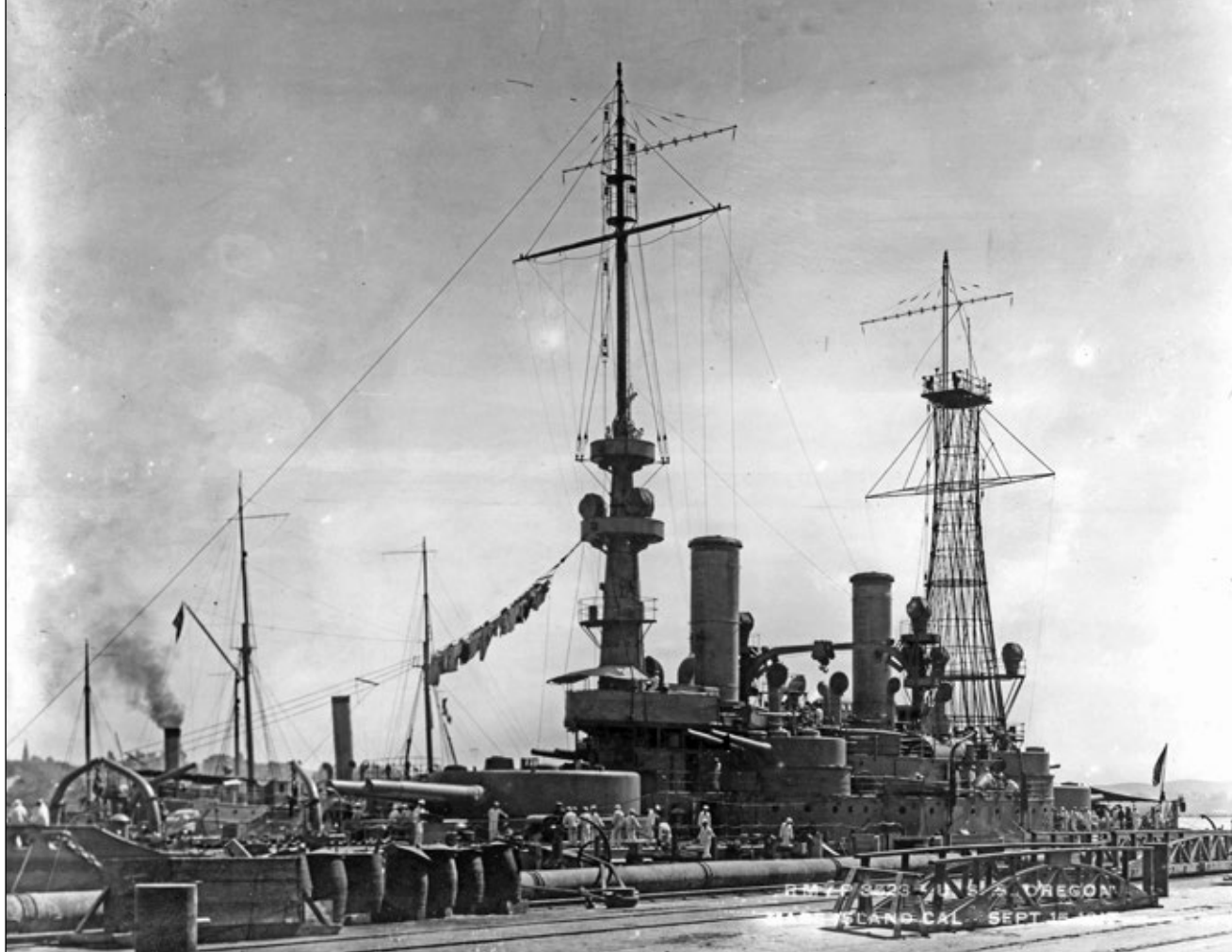
Od 11 lutego *Oregon* bazował w San Francisco gdzie został przeniesiony do rezerwy. Jego załoga wraz z dowódcą została wówczas przeokrętowana na krążownik *Marblehead*, który odszedł do Portland. Przekazany w Mare Island milicji morskiej stanu Kalifornia pancernik miał odtąd pełnić służbę stacjonarnej jednostki szkolnej.

Kilka dni końca wiosny *Oregon* spędził w stanie, którego nazwę nosił zawijając po południu 6 czerwca do Portland. Okręt zacumował do przystani na rzece Willamette uświetniając swą obecnością otwarcie 10 „Festiwalu Róż” trwającego w tym mieście do 9 czerwca. W lipcu pancernik wyszedł z członkami milicji morskiej ze stanu Kalifornia w rejs na północ. Rankiem 15 lipca *Oregon* wraz z frachtowcem *Grace Dollar* uczestniczył w akcji ratunkowej płynącego z Portland do San Francisco pasażerskiego parowca *Bear*. Późnym wieczorem poprzedniego dnia statek ten wszedł w gęstej mgle na skały u przylądka Mendocino położonego koło miasta Eureka w północnej Kalifornii i wezwał pomoc przez radio. Zdążający na miejsce wypadku pancernik nie mając dostatecznej widzialności wskazywał swoją pozycję wystrzałami z dział małokalibrowych. Okręt wraz z frachtowcem oraz przybyłym z Eureka holownikiem *Relief* krążyły w promieniu 15 mil od miejsca zdarzenia w poszukiwaniu rozbitków. Po zakończe-

24. Pierwszym statkiem, którego przejście 15.8.1914 r. formalnie otworzyło Kanał Panamski był *Ancon* należący do Panama Railroad Company wykorzystywany wcześniej do transportu towarów przy budowie. Na jego pokładzie był prezydent Panamy Belisario P. Barahona oraz inni oficjele panamscy i korpusu dyplomatycznego. Stany Zjednoczone reprezentowali jedynie przedstawiciele biura budowy oraz oficerowie artylerii i piechoty wojsk ochrony Strefy Kanału. Dwanaście dni wcześniej nieoficjalnie pokonał Kanał bliźniaczy statek *Cristobal* wiozący ładunek cementu dla potrzeb budowy. Najwcześniej, 7.1.1914 r., przeprawę z Atlantyku na Pacyfik zakończył dźwиг pływający *Alexandre La Valley*. Publiczne otwarcie Kanału przez Stany Zjednoczone dokonane przez prezydenta W. Wilsona miało miejsce 12.7.1920 r.

25. Odbывała się ona od 20.2 do 4.12.1915 r.

26. Odbывała się ona od 9.3.1915 do 1.1.1917 r.



Wykonana w dniu 15 września 1917 roku fotografia *Oregon* przy nabrzeżu kalifornijskiej stoczni marynarki wojennej Mare Island.

Fot. U.S. Navy

niu akcji ratunkowej *Oregon* odszedł na północ kierując się do Port Angeles w stanie Waszyngton. Stamtąd, wraz z krążownikiem *Marblehead* z członkami milicji morskiej ze stanu Oregon oraz *New Orleans* z milicją morską ze stanu Waszyngton, 18 lipca wyszedł z cieśniny Juan de Fuca na północ. Okręty zawinęły później do Sitki na Alasce skąd wyszły 25 lipca. Na początku sierpnia pancernik powrócił do San Francisco, a w połowie tego miesiąca ponownie przeszedł na północ gdzie odwiedził Seattle i Tiburon. Później okręt znowu operował ze swojej bazy w San Francisco. W dniu 25 października *Oregon* przewiózł oficjeli państwowych, stanowych i miejskich reprezentujących miasta zatok San Francisco i San Pablo oraz wyższych rangą oficerów armii i floty do Mare Island Navy Yard. Tam w południe tego dnia miała miejsce ceremonia położenia stępki nowego amerykańskiego pancernika *California*. Brali w niej udział senator James D. Phelan, członek Izby Reprezentantów ze stanu Kalifornia Charles F. Curry i burmistrz Vallejo James Roney.

Kolejne lata *Oregon* spędził w portach Kalifornii zawijając m.in. do San Francisco, San Pedro, San Diego i Santa Barbara. W dniu 7 kwietnia 1917 roku pancernik został ponownie przywrócony do pełnej służby operacyjnej zostając we wrześniu skierowanym na przegład do Mare Is-

land Navy Yard. Na początku grudnia tego roku, 70 jego artylerzystów zostało przydzielonych na przebudowywane w Bremerton ze statków pasażerskich transportowce *Great Northern* i *Northern Pacific*. W początkach 1919 roku *Oregon* znajdował się w składzie Floty Pacyfiku dowodzonej przez admirała Wiliama B. Capertona. Pancernik wraz z krążownikiem *Minneapolis* i ośmioma kanonierkami tworzył drugi dywizjon dowodzony przez kontradmirała Williama F. Fullama. Początek marca *Oregon* spędził na przegładzie tak, aby był w gotowości do przejścia do Władystoku dla wsparcia sił interweniujących po rewolucji bolszewickiej. Planowano, że pancernik będzie okrętem bazowym dla jednostek eskadry wschodniego Pacyfiku zastępując stary krążownik *Brooklyn*.

W połowie kwietnia 1919 roku *Oregon* wyszedł z Bremerton odbywając rejs po portach zachodniego wybrzeża w ramach akcji charytatywnej „Victory Liberty Loan”. Okręt m.in. w dniu 27 kwietnia zawinął do Portland, które opuścił dwa dni później, a w połowie maja przebywał w San Francisco. Na początku maja zastępca sekretarza marynarki Franklin D. Roosevelt poinformował o zamiarze wycofania pancernika ze służby ze względu na braki personelu morskiego dla obsadzania innych jednostek. Potwierdził on możliwość przejścia *Oregon* po demontażu uzbroje-

nia i cennych materiałów przez stan, którego nazwę nosił i wykorzystania go do celów ekspozycji historycznej. Gubernator Ben W. Olcott zaproponował wówczas Marynarce dofinansowanie kosztów eksploatacji pancernika kwotą 10 tys. dolarów rocznie tak, aby mógł pełnić służbę okrętu szkolnego milicji morskiej stanu. Do apelu skierowanego do sekretarza marynarki Josephusa Danielsa o pozostawienie pancernika w Portland dołączył także burmistrz tego miasta George L. Baker. Po zakończeniu I wojny światowej, w dniu 12 czerwca *Oregon* został wycofany ze służby w Bremerton. Na początku lipca Roosevelt przedstawił administracji stanu Oregon formalną propozycję zachowania jednostki, jako pomnika historycznego.

Zanim jednak doszło do podjęcia jakichkolwiek kroków w kierunku przekazania pancernika został on ponownie przywrócony do służby w dniu 21 sierpnia. Decyzja taka była związana z planowaną wizytą w stanach Zachodniego Wybrzeża prezydenta Woodrow Wilsona. W planie wizyty Prezydenta było także odwiedzenie w Seattle Floty Pacyfiku. W dniu 29 sierpnia *Oregon* zawinął do San Francisco gdzie przed południem 1 września zaokrętował na niego sekretarz marynarki Josephus Daniels z towarzyszącymi mu oficerami. Pancernik zakotwiczył następnie pomiędzy Marina, a wyspą Alcatraz skąd

sekretarz Daniels odbierał paradę wchodzących do portu 42 okrętów różnych klas. Jednostki prowadził dowódca Floty Pacyfiku admirał Hugh Rodman na flagowym *New Mexico*, oprócz którego w pierwszym zespole były drednoty *Mississippi* i *Idaho*. Dalej szedł zespół kontradmirała Roberta E. Coontza złożony z drednotów: flagowego *Wyoming* oraz *Arkansas*, *New York* i *Texas*. Za nimi płynął zespół wiceadmirała Clarence S. Williamsa z predrednotami: flagowym *Vermont*, *Nebraska* i *Georgia* oraz krążownikami *North Carolina* i *Seattle*. Ostatnim był zespół 29 niszczycieli prowadzony przez kontradmirała Henry A. Wileya na krążowniku *Birmingham*. Każdy z płynących w gali banderowej okrętów przechodząc koło *Oregon* pozdrowiał Sekretarza salutem artyleryjskim 19 wystrzałów armatnich.

W dniu 8 września okręt w towarzystwie pancerników *Arkansas* z sekretarzem Danielsem na pokładzie i *Vermont* z wiceadmirałem Williamsem oraz krążownika *North Carolina* zawinął do Astorii. Tam, w rozmowie z gubernatorem stanu Oregon Olcottem sekretarz Daniels obiecał przekazanie jednostki administracji stanu. Warunkiem miało być coroczne przeznaczanie na jego utrzymanie kwoty 20-25 tys. dolarów, tj. połowy rocznych kosztów jego eksploatacji.

Kilka dni później *Oregon* przeszedł do Seattle. Tam po południu 13 września

przybył z Tacoma prezydent Woodrow Wilson. Po przejściu przez centrum miasta defilady wojskowej Prezydent odczytał odezwę w imieniu Ligi Narodów. Następnie, wraz z sekretarzem Danielsem przeplłynął barkasem z przystani w centrum Seattle na *Oregon* stojący na kotwicy w Elliot Bay. Na okręcie przywitał go dowódca Floty Pacyfiku admirał Rodman, który oddawszy honory powrócił na swój flagowy *New Mexico*. Następnie Prezydent dokonał przeglądu jednostek Floty Pacyfiku. Ponieważ jednak akwen, na którym zgromadzone zostały okręty był zbyt ciasny dla manewrowania, *Oregon* płynął pomiędzy nimi. Każda jednostka, obok której przepływał pancernik oddawała na cześć Prezydenta salut 21 wystrzałów armatnich. Na zakończenie rewii nadpłynął krążownik *Birmingham* prowadzący flotyllę 26 niszczycieli, które z dużą prędkością okrążyły pancernik. Podczas parady w powietrzu krążyły liczne samoloty.

Po zakończeniu działań związanych z wizytą prezydenta Wilsona, w dniu 4 października 1919 roku *Oregon* został ostatecznie wycofany ze służby i postawiony w Bremerton. Wraz ze zmianą sygnatur okrętów amerykańskich w dniu 17 lipca 1920 roku wyróżnik pancernika zmieniono na „BB-3”. W dniu 22 listopada tego samego roku jednostka została skreślona z listy floty operacyjnej. W czerwcu i lipcu 1922 roku okręt zacumowany

w stoczni marynarki Puget Sound przeszedł przegląd. Przez kolejne lata postoju trwały starania administracji oraz organizacji społecznych i patriotycznych takich jak American Legion ze stanu Oregon dla zachowania jednostki, jako obiektu historycznego w jednym z jego portów.

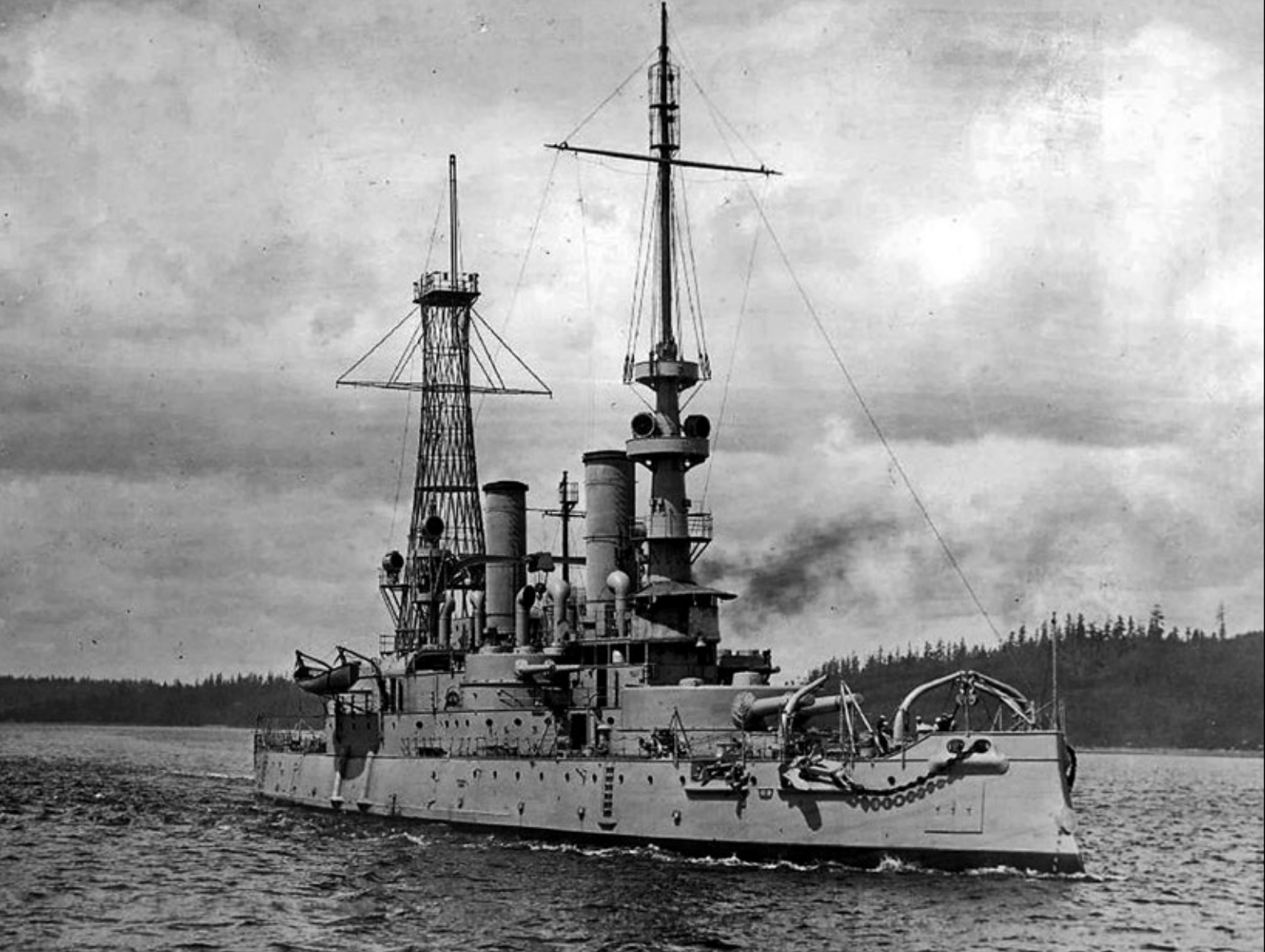
Zgodnie z postanowieniami Traktatu Waszyngtońskiego Stany Zjednoczone mogły pozostawić pancerniki *Oregon* i *Illinois* dla ich wykorzystania niebojowego przy spełnieniu warunków zawartych w Części 2, III (B) Traktatu. Zapisy te wymagały, że jednostka „powinna być uczyniona niezdolną do przyszłej służby wojennej poprzez zdemontowanie i przeniesienie na ląd lub zniszczenie na pokładzie okrętu:

1. Wszystkich dział i istotnych ich elementów, wyniesionych stanowisk kontroli ognia i wszystkich elementów obrotowych barbet i wież.
2. Wszystkich elektrycznych lub hydraulicznych mechanizmów roboczych stanowisk artyleryjskich.
3. Wszystkich urządzeń kontroli ognia i dalmierzy.
4. Wszystkiej amunicji, materiałów wybuchowych i min.
5. Wszystkich torped, ich głów bojowych i wyrzutni torpedowych.
6. Wszystkich instalacji radiowych.
7. Wież dowodzenia i całego pancerza burtowego lub alternatywnie wszystkich mechanizmów napędowych.

Pancernik *Oregon* w 1939 roku jako pływający pomnik i muzeum zacumowany przy zachodnim brzegu rzeki Willamette w South Waterfront w Portland.

Fot. U.S. Navy





Wykonana w dniu 20 kwietnia 1941 roku fotografia *Oregon* na rzece Willamette w Portland.

Fot. U.S. Navy

8. Wszystkich platform startowych i do lądowania oraz wszystkich innych urządzeń lotniczych”.

W dniu 6 stycznia 1924 roku *Oregon* został oficjalnie zgłoszony jako niezdolny do dalszej służby militarnej i pozostawiony we flocie jako „niesklasyfikowany” historyczny obiekt morski. Aby wypełnić postanowienia Traktatu, lufy dział jego artylerii głównej kalibru 330 mm i pozostawionych dział mniejszych kalibrów zostały przecięte. Ich przewody wypełniono miękkim materiałem i pomalowano dla zachowania dotychczasowego wyglądu. Ruchome elementy wież zostały zdemontowane. Aby uniknąć demontażu wieży dowodzenia i pancerza burtowego przecięto linie wałów napędowych okrętu. Znacznie już wcześniej z *Oregon* zdjęto amunicję, wszystkie urządzenia kontroli ognia i dalmierze, a także instalacje radiokomunikacyjne. W dniu 14 lipca 1925 roku rząd federalny przekazał pancernik administracji stanu. Koszt jego wypożyczenia został częściowo pokryty przez fundusze zebrane przez dzieci ze szkół, które darowały na ten cel drobne pienią-

dze przeznaczone na zakup mleka. Okręt wyremontowano i przystosowano do roli pływającego pomnika i muzeum.

Oregon został zacumowany w dzielnicy South Waterfront największego miasta stanu – Portland. Pancernik, stojący przy zachodnim brzegu rzeki Willamette, nieco na południe od mostu Hawthorne, w ciągu kolejnych lat był odwiedzany przez tysiące mieszkańców północno-zachodniej części Stanów Zjednoczonych. Na jego pokładzie odbywały się spotkania licznych organizacji społecznych i młodzieżowych takich jak skauci morscy. W 1938 roku przetoczyła się przez stan kampania o zbudowanie dla okrętu stanowiska na lądzie podobnego do tego, jakie powstało dla japońskiego pancernika *Mikasa* – flagowego okrętu admirała Heihachirō Tōgō spod Cuszimy. Ze względu jednak na brak możliwości zgromadzenia na ten cel odpowiednich funduszy przez zainteresowane stowarzyszenia pomysł ten nie miał szans na realizację.

W dniu 17 lutego 1941 roku, kiedy amerykańskim jednostkom niesklasyfikowanym nadano również sygnatury, *Oregon* otrzymał oznaczenie „IX-22”.

Wraz z wybuchem II Wojny Światowej uznano, że materiały, z których zbudowane są jednostki muzealne niezbędne są do wykorzystania przy budowie nowych okrętów wspomagających wysiłek wojenny Stanów Zjednoczonych. Decyzję o złomowaniu pancernika podjął osobiście prezydent Franklin D. Roosevelt, który preferował zachowanie innego okrętu z okresu Wojny Amerykańsko-Hiszpańskiej – flagowej jednostki admirała Deweya spod Manili – krążownika pancernopokładowego *Olympia*. Decyzja, która miała większe znaczenie propagandowe niż praktyczne, spotkała się z bardzo złym przyjęciem w stanie, którego nazwę nosił pancernik – w szczególności byłych dzieci, które zbierały pieniądze na jego zachowanie.

W dniu 2 listopada 1942 roku *Oregon* został definitywnie skreślony z listy floty amerykańskiej i 7 grudnia tego roku sprzedany na złom za kwotę 35 tys. dolarów. W marcu następnego roku eks-pancernik został przeholowany w celu złomowania do Kalama w stanie Waszyngton. Firma złomująca miała zamiar zdemonto-

Niektórzy z dowódców pancernika *Oregon*

komandor Henry L. Howison	15.07.1896-18.03.1897
komandor Albert S. Barker	18.03.1897-29.12.1897
komandor Alexander H. McCormick	29.12.1897-?
komandor Charles E. Clark	?-25.8.1898
komandor Albert S. Barker	25.8.1898-
komandor George F. F. Wilde	1899-1900
komandor F. W. Dickens	1900-07.04.1901
komandor Charles M. Thomas	07.04.1901-??.02.1902
komandor J. G. Eaton	??.02.1902-??.01.1903
komandor William T. Burwell	??.1903-??.08.1903
komandor William T. Carter	??.08.1903-???.1903
komandor James Walker	??.1903-15.10.1904
komandor John P. Merrell	15.10.1904-???.1905
komandor W. Winder	1905
komandor John P. Merrell	?-??.05.1906
komandor Charles F. Pond	29.08.1911-?
komandor H. N. Janson	?
komandor podporucznik James J. Raby	1912
komandor podporucznik James M. Reeves	?-17.02.1916
komandor Charles P. Synder	w okresie I w. ś.
komandor W. T. Tarrant	1919
komandor Ivan C. Wettingell	13.08.1919-04.10.1919
komandor porucznik Frank B. Freyer	?

wać jednostkę do poziomu pokładu głównego – przekształcając ją w barcę, która następnie zamierzała sprzedać za kwotę 150 tys. dolarów. Kiedy proces demontażu eks-pancernika osiągnął poziom pokładu głównego i oczyszczone zostało wnętrze

kadłuba, we wrześniu 1943 roku Administracja Żeglugi Wojennej zdecydowała o wstrzymaniu procesu dalszego złomowania i jego zarekwirowaniu. Własność barki przeszła na rzecz Sądu Zastrzeżeń²⁷ Stanów Zjednoczonych, który przekazał

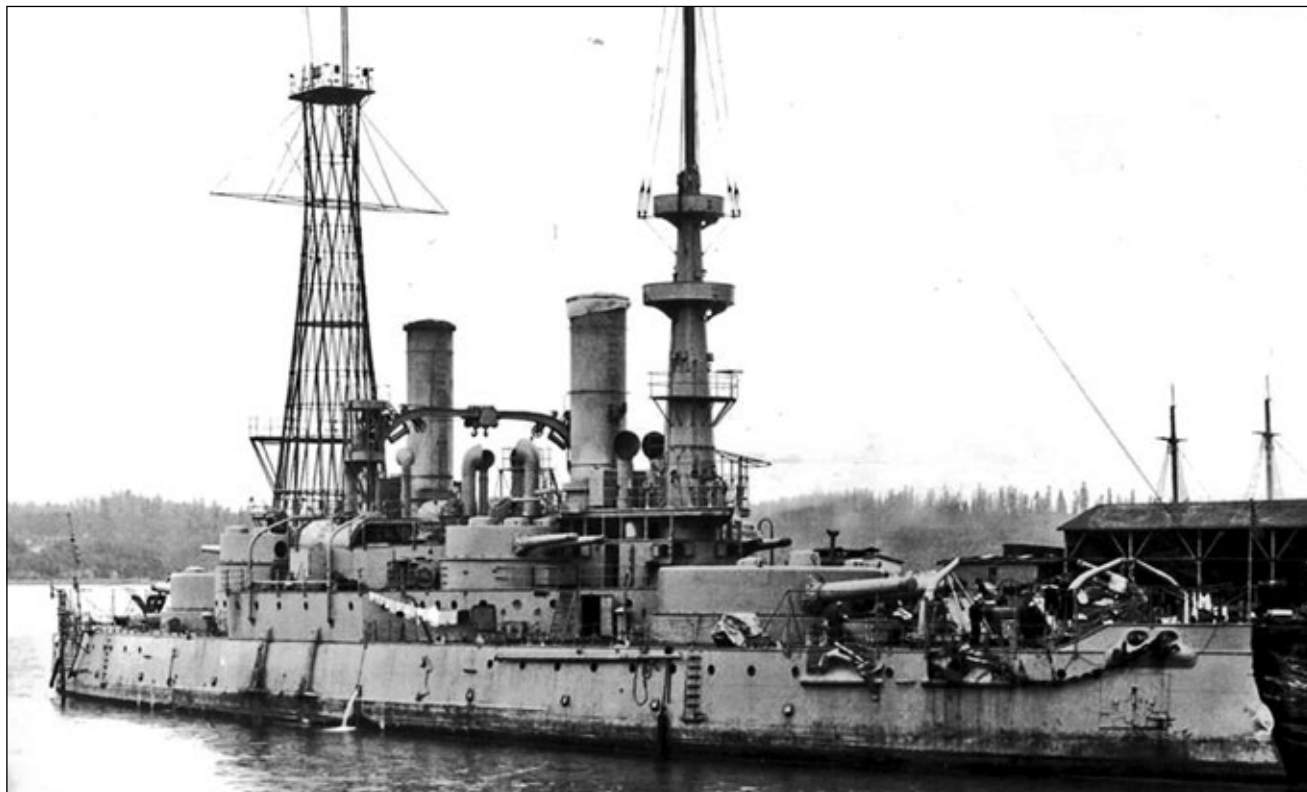
ją Marynarce. Pozostałość kadłuba eks-pancernika miała być przeznaczona na hulk magazynowy lub element fałochronu. Zamierzano go wykorzystać podczas Operacji „Forager” – amerykańskiej inwazji na Guam w Archipelagu Wysp Maryjańskich, a później w ustanowionej tam bazie lotniczo-morskiej. W lipcu 1944 roku hulk wypełniony różnego rodzaju amunicją oraz materiałami wybuchowymi, wśród których było 1,5 tys. ton dynamitu, został przeholowany na Mariany. W pobliżu zajętej ciągle jeszcze przez Japończyków Guam jego hol przejął tender boi *Tupelo* (WAGL-303), który doprowadził go w pobliże kanału w rafie położonego po południowej stronie wyspy. Hulk został zacumowany do beczki w możliwie dużej odległości od zgromadzeń wojsk i miejscowych mieszkańców. Dla uniknięcia przegrzewania się amunicji przy wyładunku, rozładunek hulków był prowadzony wyłącznie nocą, z wydajnością około 15 ton na dobę. Po wyładunku pusty kadłub zacumowano swobodnie na beczkach, jak się bowiem okazało nie był on potrzebny dla wykorzystania w roli sztucznego fałochronu.

Eks-pancernik *Oregon* pozostawał na Guam przez kilka kolejnych lat. Podczas sztormu, który miał miejsce w sierpniu 1945

27. Am.: Court of Claims – istniejąca do 1982 r. izba rozpatrująca roszczenia w stosunku do rządu USA.

Oregon w Puget Sound Navy Yard w Bremerton na przełomie lat 1942/1943 w oczekiwaniu na złomowanie w Kalama.

Fot. U.S. Navy



roku jego hulk zerwał się z cum i zdryfował na pobliską rafę. Na mieliźnie tej wrak pozostał do czasu tajfunu, który nawiedziwszy Mariany w dniach 14-15 listopada 1948 roku wyniósł go na otwarte morze. Niesiony przez wiatr i prądy morskie został odnaleziony przez samoloty dopiero 8 grudnia, około 500 mil na południowy-wschód od Guam. Przyholowany z powrotem na wyspę, w dniu 15 marca 1956 roku hulk został sprzedany za kwotę 208 tys. dolarów amerykańskiej firmie Massey Supply Corp., której właścicielem był Lester M. Dean, Sr. z Kansas City w stanie Missouri. Po zdemontowaniu resztek drewna teakowego z pokładów oraz pomieszczeń oficerskich, odsprzedany został następnie japońskiej firmie Iwai Sanggo Co. Stalowe pozostałości eks-pancernika *Oregon* zostały przeholowane przez Massey Supply Corp. do Kawasaki i pocięte tam na złom.

Szereg, spośród elementów konstrukcji i wyposażenia pancernika zostało zachowanych do dnia dzisiejszego. Przedni maszt bojowy okrętu jest ustawiony w Tom McCall Waterfront Park w Portland w stanie Oregon. U jego pięty, w dniu 4 lipca 1976 roku zamurowano kapsu-

łę czasu, która ma być otwarta w dniu 5 lipca 2076 roku. Innymi pozostałościami pancernika są dwa kominy, które były ustawione w Liberty Ship Memorial Park również w Portland. W 2006 roku zostały one przeniesione do magazynu, a sam teren (będący zawsze własnością prywatną) stał się częścią kondominium Waterfront Pearl. Odcinki łańcucha kotwicznego z *Oregon* stanowią element pamiątkowej ekspozycji dotyczącej działalności floty w japońskim Yokosuka. Niewielkie (76x76 mm), drewniane fragmenty deskowania pokładów i zabudowy wnętrza pancernika były podczas II wojny światowej zachętą przy sprzedaży kuponów za pomocą, których gromadzone fundusze społeczne na cele militarne. Program, w którym dodawano je przy zakupieniu odpowiedniej ilości kuponów, cieszył się wówczas w Portland dużą popularnością podobnie jak aukcje przedmiotów pochodzących z okrętu. Drewno teakowe zdemontowane z *Oregon* przez Massey Supply Corp. w latach pięćdziesiątych XX wieku posłużyło do wykonania min. stołów recepcyjnych i konferencyjnych oraz krzeseł do nich. Wraz z jednym

z bulajów znalazły się one w dedykowanym pancernikowi biurze recepcyjnym założonej przez Lestera M. Deana, Sra firmy Dean Realty Co., w Kansas City w stanie Missouri. ●

Bibliografia

Opracowania

- Bielow A.A., *Bronienoscy Sojedinionnych Sztatow Ameryki*.
Braisted William R., *The United States Navy in the Pacific 1897-1909*.
Braisted William R., *The United States Navy in the Pacific 1909-1920*.
Conway's *All the World Fighting Ships 1860-1905*.
Friedman Norman, *Naval Weapons of World War One*.
Friedman Norman, *U.S. Battleships. An Illustrated Design History*.
Gozdawa-Gołębiowski Jan, *Od Wojny Krymskiej do Bałkańskiej*.
Gray Edwyn, *19th Century Torpedoes and Their Inventors*.
Hoffman T. John i inni, *The Panama Canal. An Army's Enterprise*.
Mooney James L., *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.
Musicant Ivan, *U.S. Armored Cruisers*.
Olender Piotr, *Wojna Amerykańsko-Hiszpańska*.

- Reilly John C., Sheina Robert L., *American Battleships 1886-1923*.
Symonds Craig L., *Historical Atlas of the U.S. Navy*.
Trask David F., *The War with Spain in 1898*.

Periodyki

- Engineering, Jane's Fighting Ships
Naval History
Warships International
Amerykańska prasa codzienna z lat 1895-1922

Witryny internetowe

- www.battlecruisers.org
www.books.google.pl
www.bulk.resource.org
www.chroniclingamerica.loc.gov
www.en.wikipedia.org
www.history.navy.mil
www.ibiblio.org
www.latinamericanstudies.org
www.leagle.com
www.militaryhistory.com
www.navsource.org
www.navweaps.com
www.nc.findacase.com
www.news.google.com
www.newspaperarchive.com
www.nytimes.com
www.ussoregon.tripod.com
www.spanamwar.com
www.wayfarer-international.org

Fotografia wykonana w pierwszej połowie lat czterdziestych na wyspie Guam w archipelagu Wysp Maryjańskich. Na drugim planie zacumowany na beczce kadłub eks-pancernika *Oregon*. Fot. U.S. Navy





część II

DUŃSKIE PANCERNIKI

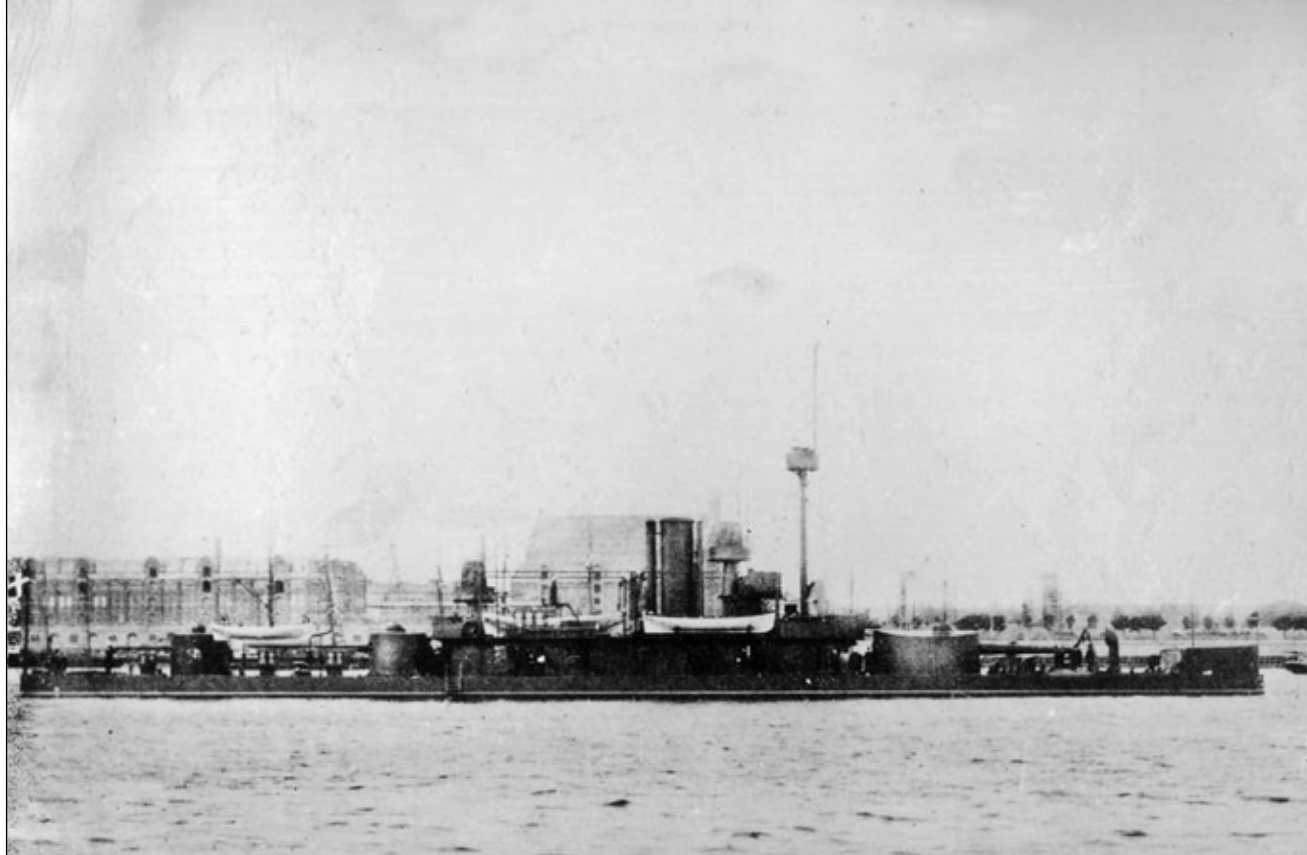
Dnia 29 sierpnia 1943 r. o godz. 04:20 załogi duńskich okrętów otrzymały tajny rozkaz by poddać się internowaniu w neutralnej Szwecji, a w przypadku niemożliwości przeprowadzenia tej operacji zatopić swoje jednostki, tak by nie wpadły w ręce Niemców, którzy właśnie rozpoczęli operację rozbrajania sił zbrojnych Danii. Około godz. 06:00 rano *Niels Juel* wyszedł z Holbeck obierając kurs na Szwecję. Wkrótce jednak jedyny pancernik na południe od Hundested został wykryty przez niemieckich lotników, którzy w czasie pół godziny między 08:55 a 09:35 zdołali go kilkukrotnie zaatakować. Chociaż nie zdołali oni uzyskać bezpośrednich trafień, to szereg eksplozji w pobliżu okrętu spowodował jego poważne uszkodzenia. Wówczas dowódca pancernika podjął decyzję o wyrzuceniu go na brzeg. O godz. 10:48 na nadal utrzymującym się na wodzie *Niels Juel* otwarto kingstony, a załoga założyła ładunki wybuchowe pod maszynami i kotłami. Zamki do dział wyrzucono za burtę, a wszystko, co nadawało się do szybkiego zniszczenia, zostało w ten sposób potraktowane. Straty w wyniku nalotów wynosiły raptem jednego zabitego, lecz już następnego dnia cała załoga w pełnym składzie trafiła do niemieckiej niewoli... Tak zakończyła się kariera pod duńską banderą najnowszego pancernika, którego ewolucyjna droga była długa i wyboista. Samo pojawienie się tego niepodobnego do innych jednostek okrętu w latach dwudziestych XX wieku, spowodowało zdziwienie większości morskich specjalistów.

Znany rosyjski almanach „Wojennyje floty i morskaja sprawocznaja kniżka” w roku 1901 zauważył, że Duńczycy „po-trafili prawie z niczego stworzyć swoją odpowiednią flotę... Ich mobilizacja i ruchoma obrona może służyć jako wzorzec dla wszystkich państw morskich. Nie mają oni oczywiście eskadr pancernych, ale za to jed-

nostki obrony wybrzeża, z których niektóre istnieją już bardzo długo... dobrze uzbrojone i obsadzone wysłanymi załogami, zaś ich artyleria znajduje się we wzorcowym porządku. Prawie wszyscy oficerowie to faktyczni nawigatorzy swych wód. Przy tym morski budżet państwa jest relatywnie niewielki.” Taką pozytywną opi-

nię, wystawioną duńskim siłom morskim, można po części wyjaśnić tradycjami, w których uformowaniu główną rolę odegrało wojskowo strategiczne położenie Danii. W odróżnieniu od swoich skandynawskich sąsiadów, państwo dysponowało sporymi koloniami: od Grenlandii i Islandii na północy do Wysp Dziewiczych na Morzu Karaibskim, dla ochrony których flota była po prostu niezbędna. Rozumując tę kwestię, Duńczycy z upiorem i determinacją poszukiwali swojego typu pancernika, zdolnego zarówno do obrony kolonii jak i metropolii. W rezultacie uzyskali projekt w pełni zbilansowanego pancernika *Iver Hvitfeldt*, który duńscy admirałowie byli skłonni kopiować w liczbie niezbędnej dla zaspokojenia swoich taktycznych i strategicznych aspiracji. A były one rzeczywiście niemałe!

Jeszcze w roku 1887 zapotrzebowanie na okręty nowego typu było szacowane na 2 eskadry, po 4 jednostki każda. Parlament nie znajdując jednak środków na tak potężny program, jako pierwszy, w roku 1889, odrzucił ambitny projekt, podobnie jak jego zredukowane wersje w latach 1890 i 1891.



Pancernik *Skjold* w początkowym okresie służby.

Fot. zbiory Curta Borgenstama

Do prowadzenia poprzedniej agresywnej morskiej polityki nie było już ani możliwości ani środków. Parlamentarzyści jasno dali do zrozumienia, że w warunkach zmieniającej się geopolitycznej równowagi zadanie duńskiej floty to – zapewnienie bezpieczeństwa swej metropolii. Po dojściu do porozumienia z parlamentem w roku 1892, opierając się na rozwoju morskiej techniki, flocie udało się przeformować projekt niewielkiego pancernika *Skjold*, podobnego parametrami do zagranicznych pancernych kanonierek. Był to jednak pierwszy duński pancernik w ciągu 10 lat od wejściu do służby *Ivera Hvitfelda*.

Zgodnie z nową doktryną zadania pancerników sprowadzały się do zabezpieczenia swymi działami głównego kalibru swobody działania własnych torpedowców na licznych płytkich duńskich torach wodnych. Doktryna ta nie była oczywiście ani nowa ani oryginalna, bowiem stosowały ją wszystkie państwa skandynawskie, co powodowało, że pancerniki wszystkich tych floty były do siebie podobne. W literaturze morskiej często panują przekonania, że Duńczycy projektowali swoje pancerniki na bazie szwedzkich jednostek tej klasy, co jednak nie do końca było prawdą. Rzeczą zrozumiałą było, że z zainteresowaniem obserwowano szwedzkie doświadczenia, jednak podobne zadania powodowały pojawienie się podobnych okrętów. Duńska droga do nich była jednak drogą własnych prób i błędów.

Nowy pancernik miał stać się najbardziej „innowacyjnym” duńskim okrętem tego okresu. Wszystko podkreślało jego odmienność, nawet wygląd zewnętrzny.

Bardzo płaski z niskimi wolnymi burtami, na dziobie posiadał okrągłą wieżę artyleryjską z działem głównego kalibru. Na rufie znajdowały się 3 wieże, każda z działem średniego kalibru. Stalowy kadłub pancernika był podzielony na mnóstwo przedziałów wodoszczelnych, a pod maszynownią i kotłownią posiadał podwójne dno.

Duńczycy całkiem nieźle przemysłili opancerzenie jednostki. Po raz pierwszy na duńskich okrętach zastosowano pancierz Harveya, co pozwoliło na znaczne zwiększenie odporności kadłuba. Ochrona składała się z pasa pancernego o grubości 225 mm, wzdłuż linii wodnej, zmniejszającej się do 180 mm, wieżę artyleryjską głównego kalibru ochraniały płyty pancierza o grubości 250 mm, a artylerii średniego kalibru – 110 mm. Nieco mniejszą grubość – 100 mm posiadała ochrona stanowiska dowodzenia, zaś pokład pancerny tworzyły płyty o łącznej grubości 50 mm.

Do zaopatrywania w parę maszyn parowych potrójnego rozprężania po raz pierwszy zastosowano kotły wodnorurkowe, które były bardziej efektywne od tradycyjnych ogniorurkowych. Poza tym okręt dysponował niebywale rozbudowaną instalacją elektryczną, w tym elektrycznym napędem wież artyleryjskich.

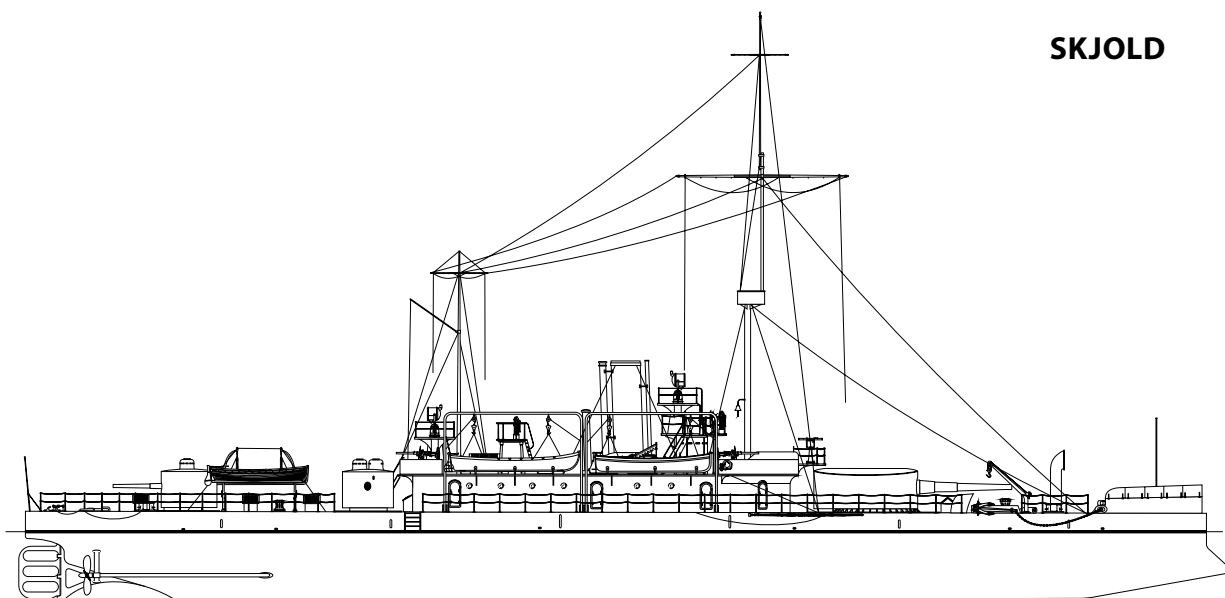
Uzbrojenie głównego kalibru stanowiło pojedyncze działko kal. 240 mm. W odróżnieniu jednak od mocniejszej salwy *Ivera Hvitfelda*, działko po raz pierwszy zostało zaprojektowane pod użycie wolnospalającego się prochu, w rezultacie czego przedłużona została długość lufy. Pozwoliło to na prowadzenie przez pancernik ognia

na dystans do 9800 m z szybkostrzelnością jednego strzału co 2 minuty. W tych warunkach ustępując swemu poprzednikowi pod względem salwy burtowej, jednostka przewyższała jeśli brać pod uwagę masę wystrzelonych w ciągu minuty pocisków. Uzbrojenie uzupełniały 3 szybkostrzelne działa kal. 120 mm, ustawione w rufowej części okrętu. Ich szybkostrzelność wynosiła 5 strzałów na minutę, a donośność – 7300 m, co w przypadku starcia z *Iver Hvitfeld* nie dawało temu ostatniemu żadnych szans. Wszystko to udało się wpisać w dosyć taną jednostkę, której wyporność niewiele przekraczała 2000 t, przy zanurzeniu wynoszącym raptem 4 m, co czyniło ją cennym elementem obrony własnych brzegów!

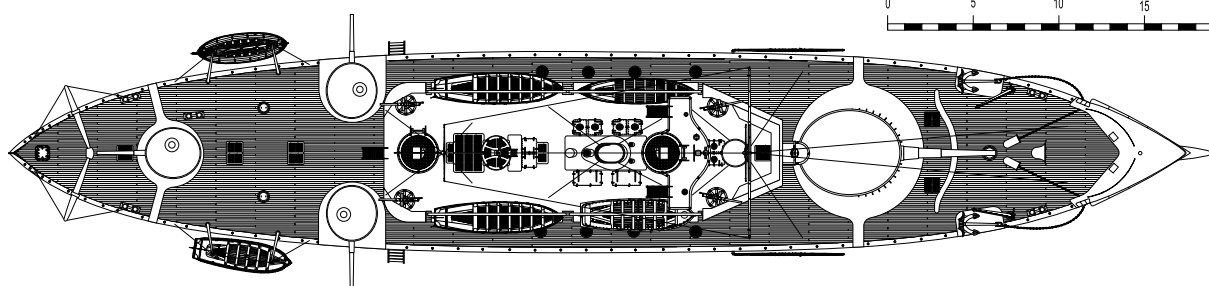
Pancernik otrzymał dość symboliczną nazwę *Skjold*, na cześć króla, legendarnego założyciela pierwszej dynastii duńskich monarchów. Z jednej strony, podkreślało to wyjątkowość nowej jednostki, gdzie królewskie imiona nosiły jedynie okręty pierwszej linii, a z drugiej strony *Skjold* rzeczywiście posłużył jak protoplasta dla nowego pokolenia duńskich pancerników.

Poza dosyć niskim kosztem budowy, nową jednostkę cechowały niewielkie koszty utrzymania. Zgodnie z raportem Ministerstwa Marynarki, w roku 1905 najtańszym w utrzymaniu był stary pancernik *Gorm* (13,5 tys. koron rocznie), a następnie *Skjold* (14,6 tys. koron). Dla porównania roczny koszt utrzymania krążownika *Fyen* wynosił ni mniej, ni więcej 31 tys. koron. Wszystko to powodowało, że okręt eksploatowano wyjątkowo intensywnie.

SKJOLD



rys. Jerzy Lewandowski 2014



nie, i ku chwale budowniczych bez poważnych awarii i uszkodzeń.

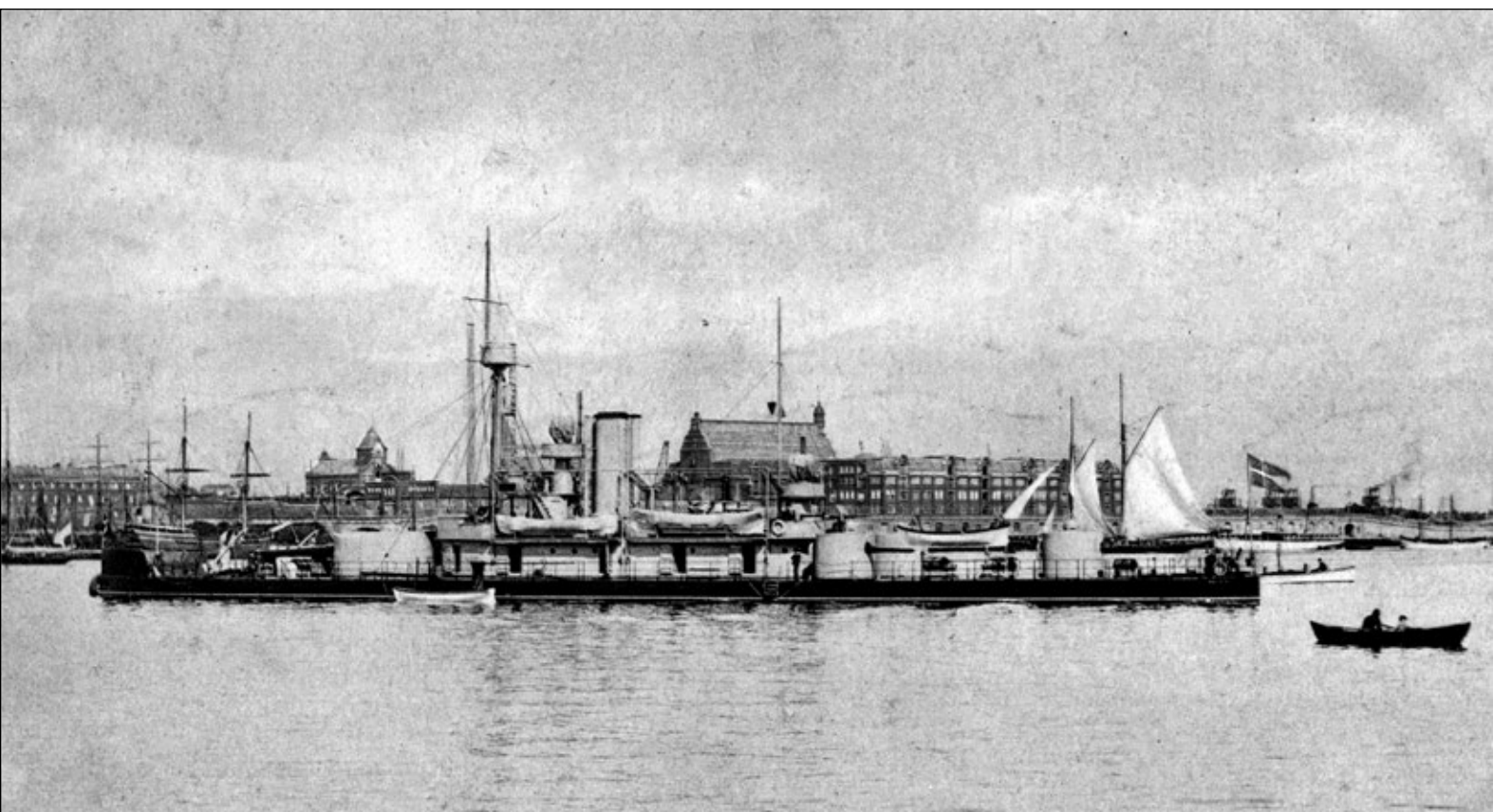
Do roku 1909 jednostka uczestniczyła we wszystkich letnich rejsach szkoleniowych, a od niego również i w zimo-

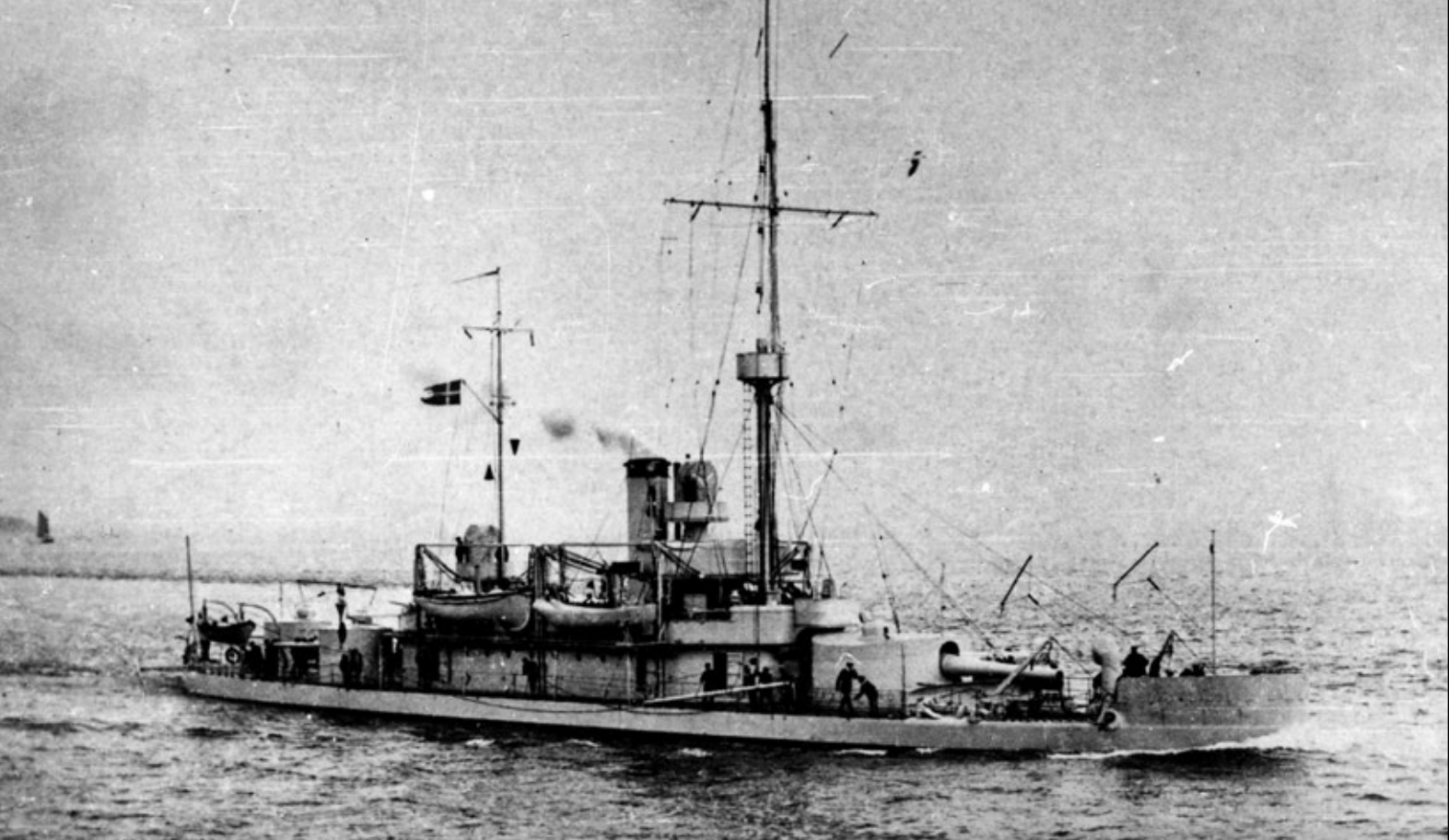
wych. Z chwilą wybuchu pierwszej wojny światowej *Skjold* rozpoczął aktywną służbę strzegąc duńskiej neutralności. Dopiero w grudniu 1918, po zakończeniu wojny, już przestarzały pancernik ostatecznie odsta-

wiono do rezerwy. Równocześnie Duńcy próbowali znaleźć sposób efektywnego wykorzystanie solidnego jeszcze kadłuba okrętu. W szczególności, w roku 1920 proponowali uczynić go częścią systemu obro-

Skjold tym razem w wiktoriańskim malowaniu w 1902 roku.

Fot. zbiory Curta Borgenstama





Skjold w pełnym ekspresji ujęciu z 1912 roku.

Fot. zbiory Curta Borgenstama

ny wybrzeża w cieśninie Öresund (Sund). Wszystkie te plany nie zostały jednak zrealizowane, i 21 maja 1921 pozbawiony wszelkich walorów bojowych pancernik sprzedano na złom.

Dopiero po zbudowaniu *Skjolda* duńscy parlamentarzyści zrozumieli, że ich flota jest praktycznie w całości przestarzała i wymaga niezbędnych środków na jej modernizację. W związku z tym w roku 1898 kraj przystąpił do budowy ustandaryzowanych pancerników typu „Herluf Trolle”.

Biorąc za wzór *Skjolda* konstruktorzy zwiększyli jego gabaryty, by móc zainstalować jeszcze jedną wieżę artyleryjską głównego kalibru na rufie oraz wzmocnić artylerię średniego kalibru, pozostawiając praktycznie niezmienione zanurzenie oraz wysokość wolnej burty. W celu poprawy dzielności morskiej jednostkę wyposażono w podwyższony pokład dziobowy.

Z uwagi na fakt, że pancerniki typu „Herluf Trolle” były budowane nieprzerwanie przez okres niemal całego dziesięciolecia, w ich konstrukcji przez cały czas wprowadzono większe i mniejsze zmiany, dyktowane rozwojem morskiego uzbrojenia i wyposażenia. W tej sytuacji nazwanie tych jednostek tym samym typem wiąże się z pewnym stopniem umowności, choć sylwetki okrętów były do siebie tak podobne, że do ich rozróżnienia niezbędne było wprowadzenie specjalnych znaków na kominach.

W odróżnienia od *Skjolda* wszystkie 4 pancerniki otrzymały nazwy upamiętniające najwybitniejszych duńskich do-

wódców morskich: Herluf Trolle, Olfert Fischer, Peder Skram oraz Niels Juel. Wszyscy oni, poza Olfertem Fischerem dosłużyli się stopni admirałskich. W odróżnieniu od *Skjolda*, który w początkowym okresie swej służby był klasyfikowany jako „bateria pancerna”, wszystkie te jednostki klasyfikowano od razu jako „pancerniki”, a od 1911 wszystkie cztery stały się „pancernymi okrętami obrony wybrzeża”. W roku 1912 usunięto z klasyfikacji słowo „pancerny”, przekształcając je w „okręty obrony wybrzeża”, zaś w roku 1922 stały się po prostu „okrętami bojowymi”. W końcu, od roku 1932 wszystkie jednostki, które dotrwały do tych czasów zaczęto nazywać „okrętami artyleryjskimi”.

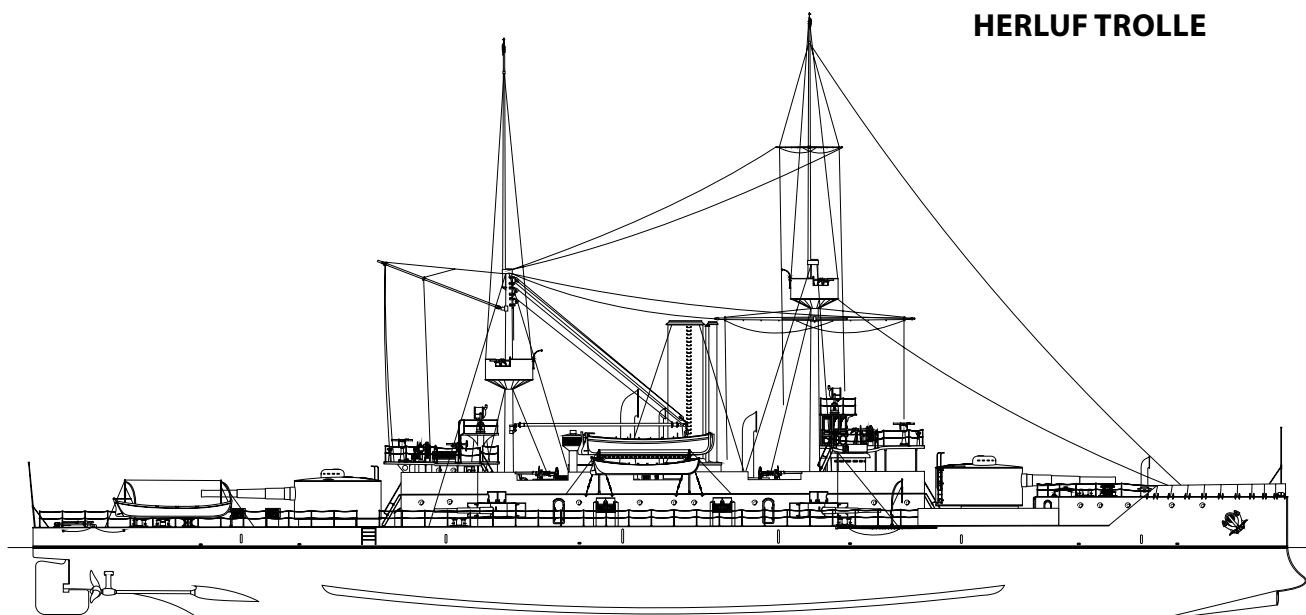
Mimo, że na *Herluf Trolle* zainstalowano działa tego samego systemu, co na *Skjoldzie*, postęp artylerii w tym okresie sprawił, że donośność dział głównego kalibru wynosiła już 11 500 m, a szybkostrzelność wzrosła do 1,5 strzału na minutę. W analogiczny sposób poprawiła się również charakterystyka dział kal. 150 mm, których donośność sięgała 10 300 m, a szybkostrzelność 6,5 strzału na minutę. Równocześnie jednak nowy pancernik stanowił również w pewnym sensie krok wstecz, bowiem ze względów oszczędności wagowej zrezygnowano na nim z rozmieszczenia artylerii średniego kalibru we wieżach artyleryjskich, wracając do wcześniejszych kazamat. Trzeba w tym miejscu zaznaczyć, że takie rozwiązanie spowodowało, że z szybkostrzelnych dział moż-

na było korzystać jedynie przy bezwietrznej pogodzie, bowiem niska wolna burta nie dawała ochrony nawet przy minimalnym falowaniu.

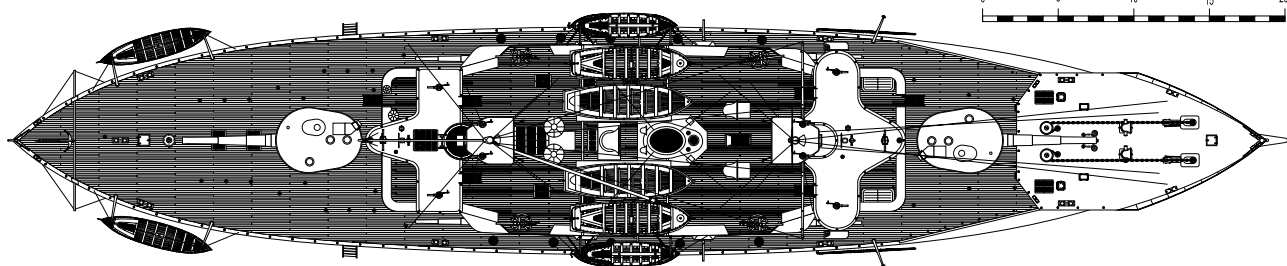
Na następnym pancerniku *Olfert Fischer* zamontowano działa jeszcze potężniejszego systemu o większej długości luf. W rezultacie donośność dział kal. 240 mm sięgnęła 13 700 m, a szybkostrzelność 1,8 strzału na minutę. Analogiczne parametry dla dział kal. 150 mm wynosiły 10 400 m oraz 7 strzałów na minutę. Poczynając od tej jednostki na duńskich okrętach zaczęto stosować pancerny Kruppa. Z uwagi zaś na fakt, że *Olfert Fischer* od początku projektowany był jako jednostka flagowa, został wyposażony w dodatkowe pomieszczenia niezbędne dla admirała i jego sztabu.

Trzeci pancernik, *Peder Skram*, nie zdążył jeszcze opuścić pochylni, gdy powołana została specjalna komisja techniczna celem weryfikacji kwestii budowy czwartego okrętu serii. Uwzględniając generalną tendencję do zwiększania ciężaru salwy burtowej, w swoim raporcie dla Ministerstwa w roku 1912 komisja rekomendowała budowę powiększonej wersji *Peder Skram* z dwoma dwudziałowymi wieżami artyleryjskimi kal. 240 mm. Dodatkowo uwzględniając wzrost znaczenia nawodnych nosicieli broni torpedowej proponowano stworzenie nowej artylerii średniego kalibru, obejmującej 8 dział kal. 105 mm. Poza tym, podobnie jak na najnowszych pancernikach i drednotach planowano na *Niels Juel* zastosowanie

HERLUF TROLLE

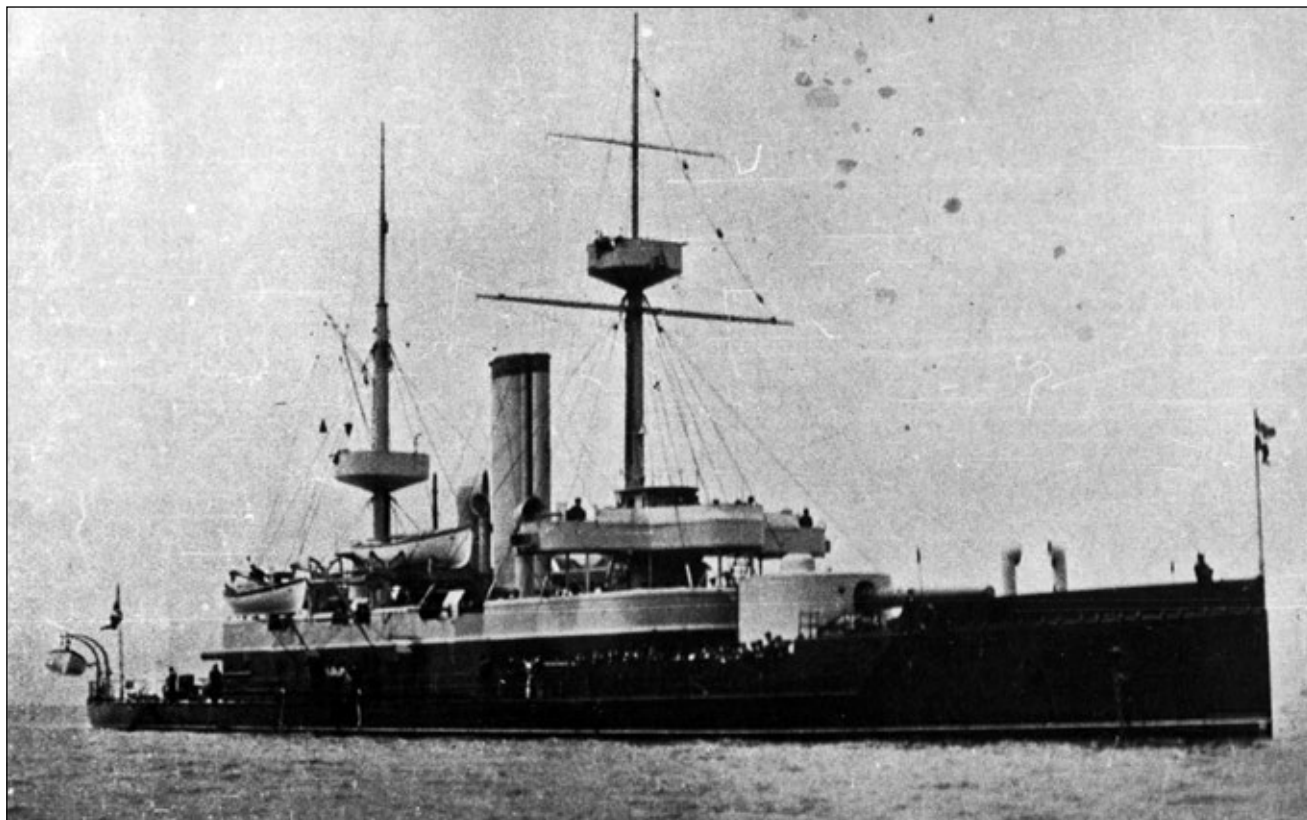


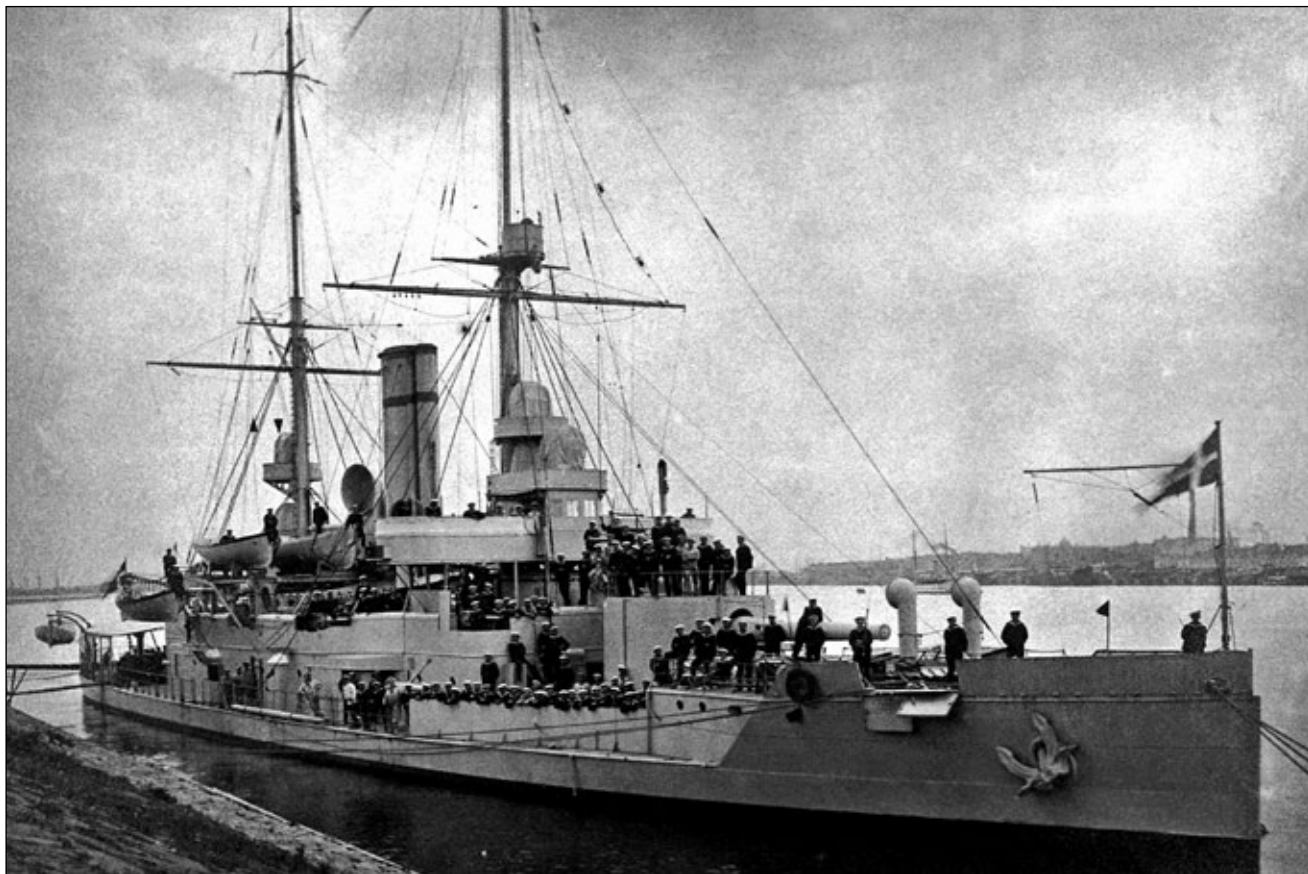
rys. Jerzy Lewandowski 2014



Pancernik *Herluf Trolle* krótko po wcieleniu do służby.

Fot. zbiory Curta Borgenstama





Herluf Trolle po modyfikacjach w ujęciu z 1930 roku.

mieszanego węglowo-naftowego systemu opalania kotłów.

W trakcie rozpatrywania raportu w Ministerstwie, uwzględniając światowe tendencje do zwiększania kalibru głównego artylerii, postanowiono przejść na kal. 305 mm, który już w czerwcu 1914 zamówio-

no w firmie Krupp. We wrześniu tego roku położono stępkę pod samą jednostkę...

W okresie przedwojennym 3 zbudowane pancerniki serii były intensywnie wykorzystywane przez flotę, biorąc udział we wszystkich letnich manewrach. Jako najpotężniejsza i najnowocześniejsza duńska

Fot. zbiory Curta Borgenstama

jednostka pancernik *Peder Skram*, w odróżnieniu od swych bliźniaków, zdołał się również wykazać na arenie międzynarodowej. W roku 1912 uczestniczył w wizycie króla Frederika w Travemünde.

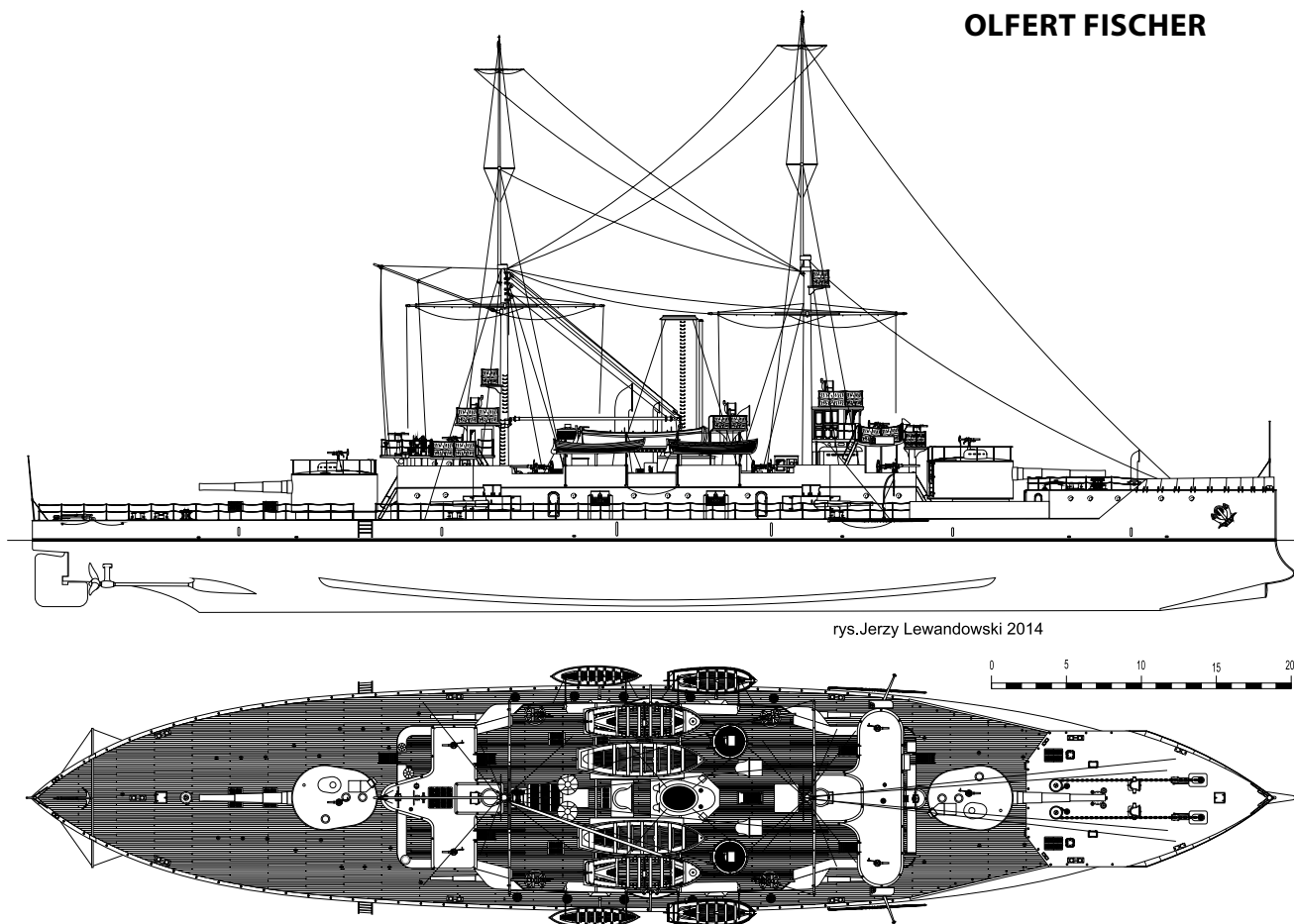
W Sarajewie nie zdołał jeszcze opaść dym prochowy po wystrzałach Gawri-

Ceremonia wodowania pancernika Olfert Fischer.

Fot. zbiory Reinharda Kamera



OLFERT FISCHER



ła Principa, kiedy 31 lipca 1914 duńska flota pod dowództwem wadm. O. J. Kofoed-Hansena została postawiona w stan pełnej gotowości bojowej do podjęcia służby związanej z ochroną własnej neutralności. Sprawa była o tyle prostsza, że wszystkie pancerniki były już w pełni przygotowane w związku z planowanymi letnimi manewrami.

Duńskie siły skoncentrowano w trzech punktach – 3 głównych drogach łączących Bałtyk z Morzem Północnym. Pierwsze zgrupowanie, nazywane Pierwszą Eskadrą, znajdowało się w cieśninie Öresund, oddzielającej Szwecję od Danii. Z tego względu przy obronie cieśniny można było liczyć na wsparcie silniejszej i również neutralnej floty szwedzkiej. Drugie zgrupowanie, nazywane Drugą Eskadrą znajdowało się w cieśninie Wielki Bełt, a trzecie w Małym Bełcie. Najbardziej istotne dla Duńczyków były Öresund oraz Wielki Bełt, w których stale utrzymywali na dyżurze minimum po jednym pancerniku. W przypadku wzrostu napięcia dołączały do nich kolejne jednostki tej klasy (po 1 na zespół), które w spokojniejszych czasach znajdowały się w remoncie i przechodziły bieżące przeglądy techniczne. O ile 3 większe pancerniki dzieliły między sobą

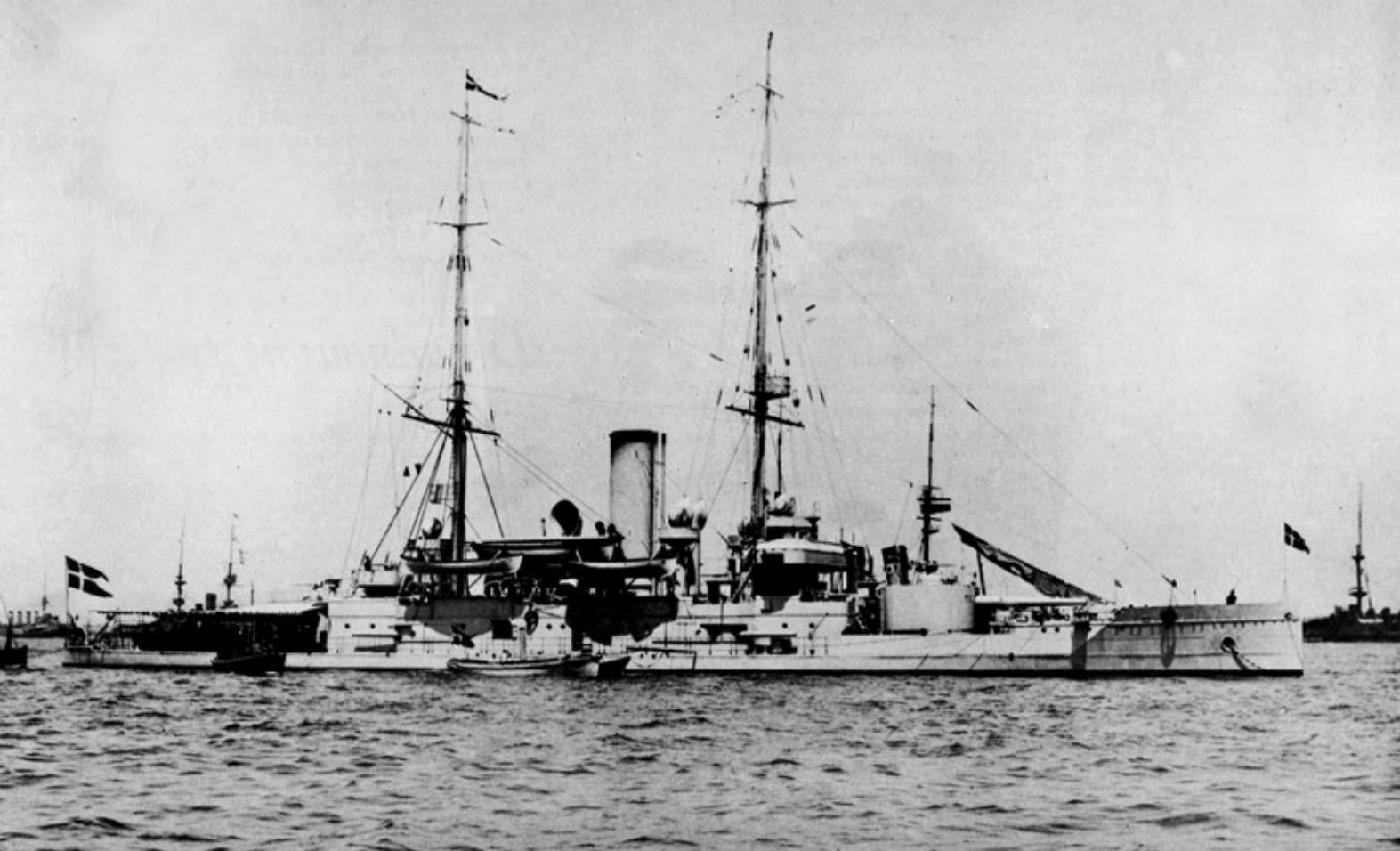
dyżury w Pierwszej i drugiej eskadrze, to *Skjold* z uwagi na swoje skromniejsze parametry techniczne pozostawał jedynie w drugiej. Z uwagi na fakt, że Mały Bełt miał znaczenie jedynie dla małych statków, jego obrona bazowała jedynie na torpedowcach i starszych jednostkach.

Pierwszy poważny incydent z udziałem południowych sąsiadów miał miejsce już 5 sierpnia. W tym dniu we Wielkim Bełcie odkryto niemiecki stawiacz min. Po pokrzyżowaniu realizacji własnych zadań bojowych, Niemcy w kategorycznej formie zażądali od Duńczyków zaminowania cieśniny własnymi siłami. W tym właśnie dniu duński rząd ogłosił deklarację o zamknięciu cieśnin. Warto zaznaczyć, że wszystkie te działania miały jawnie pronieemiecki charakter. Dla zapewnienia łączności między teatrami działań wojennych Niemcy mogli wykorzystywać Kanał Kiłński, podczas gdy komunikacja przez cieśniny między Francją i Wielką Brytanią a Rosją została przerwana. Wszelkie siłowe próby rozwiązania tej kwestii mogły jedynie doprowadzić do silniejszego wsparcia „Państw Centralnych” przez Danię. Stąd też szereg historyków morskich zwykło nazywać politykę Danii w okresie I wojny światowej „polityką leżącego policjanta”.

Ogółem w czasie wojny duńską neutralność naruszono 164 razy, przy czym najpoważniejszym incydentem było zatonięcie jednego z duńskich okrętów na niemieckiej minie. W odróżnieniu od walczących stron, które przerwały działania bojowe po podpisaniu zawieszenia broni, pancernik *Herluf Trolle* i krążownik *Hejmdal* kontynuowały swoje dyżury, bowiem Duńczycy nie bez podstaw obawiali się nowej wojny w końcu 1918.

W tymże roku 1918 zakończył się wreszcie etap budowy *Nielsa Juela* na pochylni, po czym Ministerstwo całkiem poważnie rozpatrywało wariant przebudowy pancernika na prom, ponton lub nawet oddania go na złom...

Wyjaśnienie tej paradoksalnej decyzji wynikało z nader prozaicznych przyczyn. Jeszcze w czasie wojny gotowe działa kal. 305 mm przejęła dla własnych potrzeb armia niemiecka. Po drobnej modernizacji zostały one umieszczone na podwoziach kolejowych. Po zakończeniu wojny sojusznicy nie wyrazili zgody na to, by firma Krupp zrealizowała duński kontrakt, chociaż pierwotnie był zaakceptowany (zgodnie z warunkami traktatu wersalskiego maksymalny dopuszczalny dla Niemiec kaliber wynosił 280 mm). Podobne pro-



Olfert Fischer na paradzie w Spithead w 1911 roku.

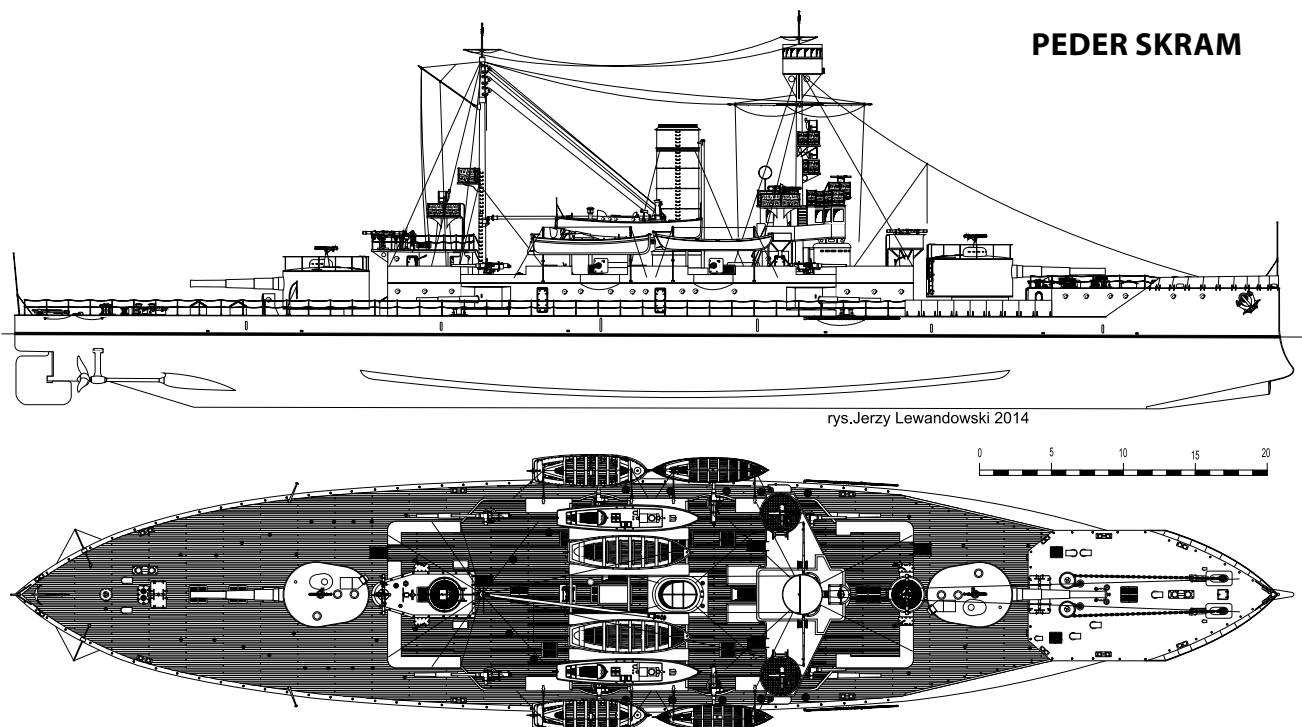
blemy powstały także z artylerią średniego kalibru. Już w roku 1917 Ministerstwo podjęło decyzję o zamianie kalibru 105 mm na amerykański kal. 120 mm, jednak i z tymi dostawami, podobnie jak z zamówieniem pancerza, powstały problemy po przystąpieniu USA do wojny. W rezultacie wkrótce po wodowaniu, z powodu braku jakiegokolwiek odpowiedniej artylerii, wszystkie

prace zostały wstrzymane. Kwestia prac wykończeniowych ruszyła z martwego punktu po otrzymaniu 12 dział kal. 150 mm ze szwedzkiej firmy Bofors wraz z niezbędnymi podstawami i tarczami ochronnymi (10 do zamontowania + 2 zapasowe). Do tego czasu w duńskim generalnym sztabie morskim utrzymała się opinia, że artyleria średniego kalibru jest najbardziej

Fot. zbiory Curta Borgenstama

niezbędna dla najnowszego okrętu. Prace wykończeniowe na *Niels Juel* ciągnęły się aż do roku 1922. Lżejsze uzbrojenie dawało możliwość na podniesienie wysokości wolnej burty, co w rzeczywisty sposób poprawiało dzielność morską. W rezultacie wszystkich przeróbek udało się zmniejszyć wyporność z projektowanych 4100 t do 3800 t, dzięki czemu Duńczycy otrzy-

PEDER SKRAM





Pancernik *Peder Skram* w 1922 roku.

mali „niesamowite zwierze” z solidnym opancerzeniem, umiarkowaną prędkością i uzbrojeniem lekkiego krążownika.

W maju 1923 *Niels Juel* wszedł do służby. Poza tradycyjnymi funkcjami, które wypełniały już inne pancerniki, był tak-

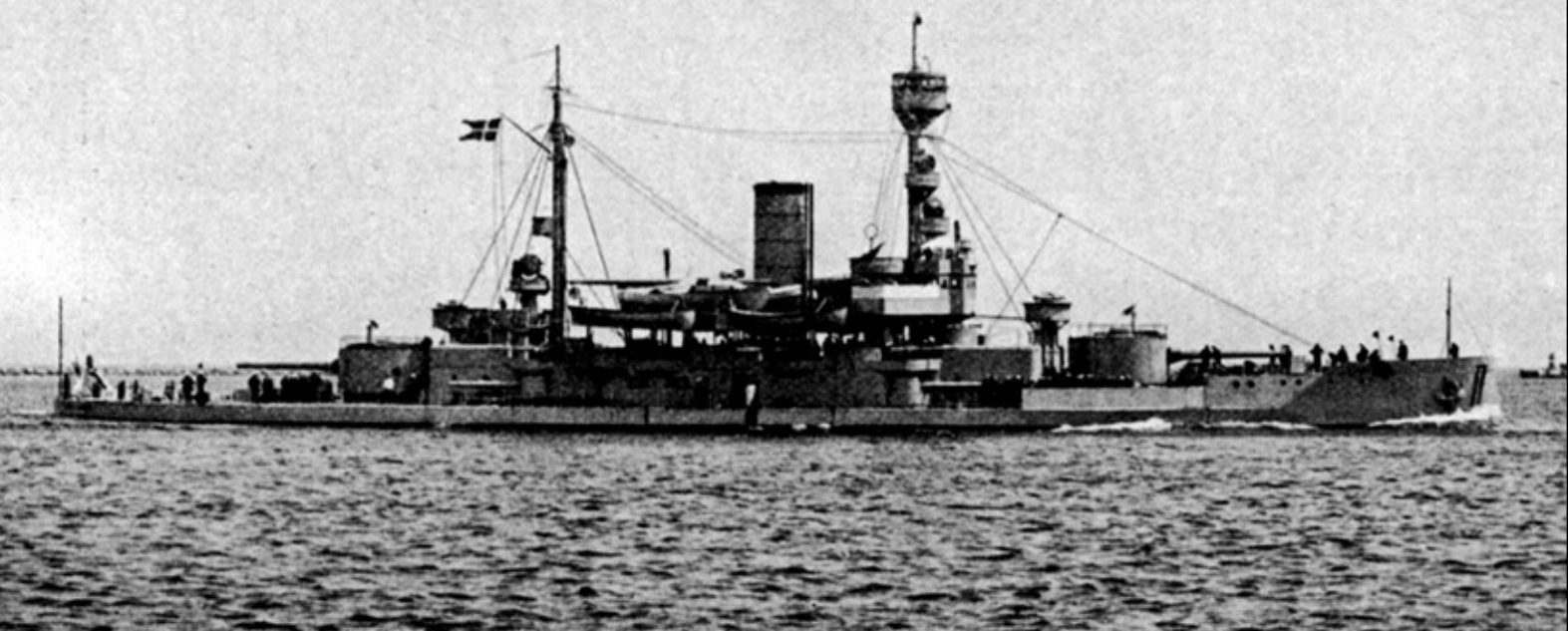
Kadłub pancernika *Niels Juel* krótko przed wodowaniem.

Fot. zbiory Curta Borgenstama

że często wykorzystywany w roli królewskiego jachtu, w czasie wizyt w Finlandii, na Wyspach Owczych i Islandii. W roku

Fot. Public Domain





Peder Skram w ujęciu z lat 1935-1939.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

1931 duński okręt z kursantami na pokładzie doszedł nawet aż do Odessy.

Choć po zakończeniu I wojny światowej wszystkie pancerniki, podobnie jak poprzednio, utrzymywane były w doskonałym stanie technicznym, jednak wiek robił swoje. W początku lat 1930-tych, gdy stało się jasne, że przeznaczenie środków na nowe duże okręty jest raczej mało prawdopodobne, postanowiono zreorganizować posiadane pancerniki. *Herluf Trolle* i *Olfert Fischer*, jako najbardziej zużyte zostały odstawione do rezerwy. *Niels Juel* w latach

1935-1936 przeszedł dość poważną modernizację, w wyniku której zmieniono opalanie kotłów na paliwo płynne, zamontowano nowy system kierowania ogniem oraz najnowszą artylerię plot.

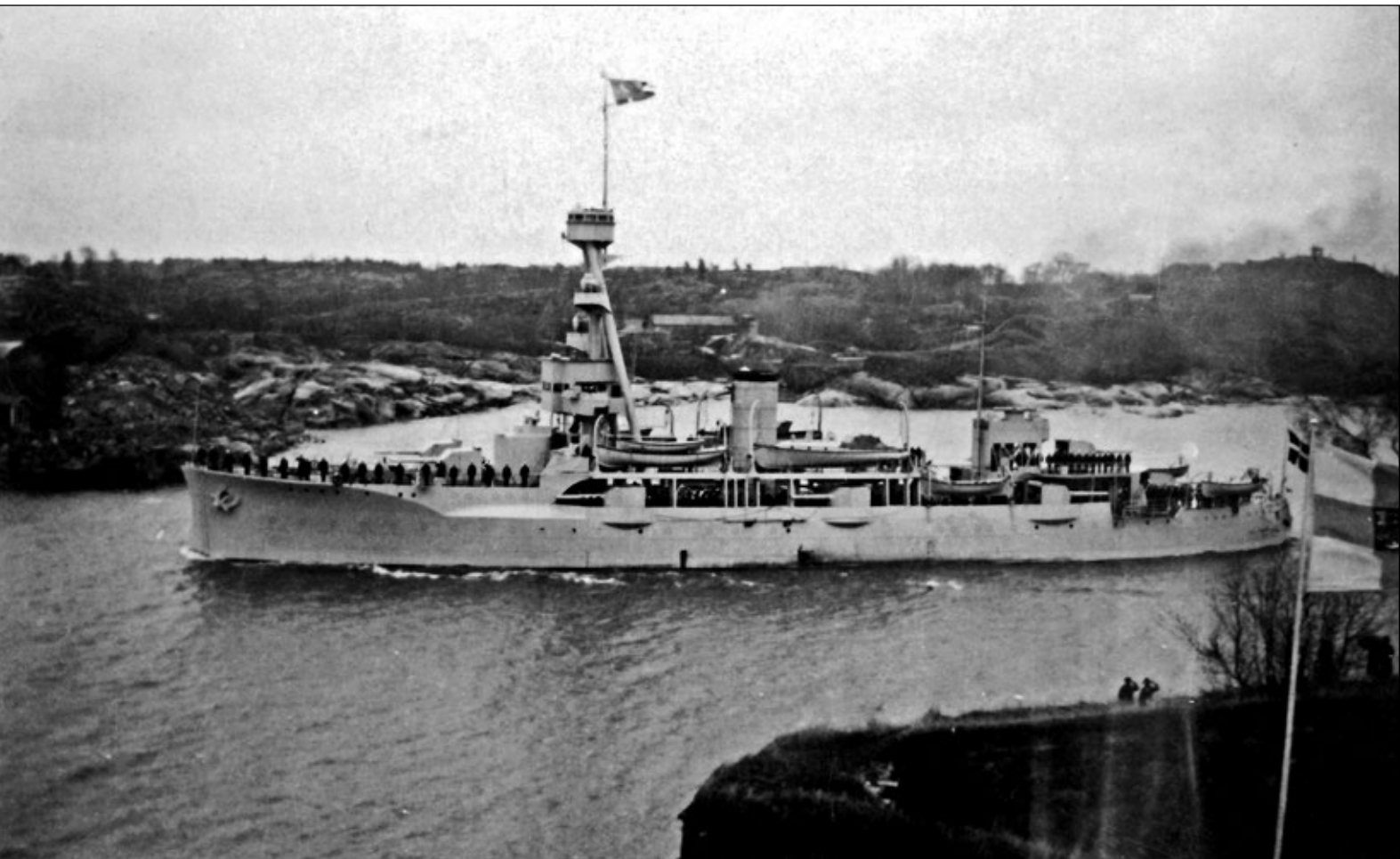
W roku 1930 *Herluf Trolle* odstawiono do rezerwy. Po zdemontowaniu elementów jego wyposażenia, w 1932 kadłub sprzedano prywatnej firmie i odholowano do Holmen, a w 1934 stary okręt trafił „na złecki”. Natomiast artyleria „przeżyła” jednostkę i wzięła udział w kolejnej wojnie światowej. W przededniu nowego eu-

ropejskiego konfliktu Duńczycy uznali za celowe wyjąć działa z arsenałów i zainstalować je w baterii fortu Kengelunds, gdzie w 1943 przechwycili je Niemcy. Ci jednak w zasadniczy sposób zmienili system obrony kraju, w rezultacie czego działa trafiły do baterii Gniben, gdzie pozostawały do lat 1947-1948, gdy przekazano je na złom.

W odróżnieniu od swego „bliźniaka”, I wojna światowa zakończyła się dla *Olfert Fischer* zdecydowanie później. Aż do roku 1920 okręt nadzorował repatriację dawnych jeńców wojennych, która od-

Pancernik *Niels Juel* w czasie wizyty w Helsinkach

Fot. Public Domain



bywała się tranzytem przez Danię, a następnie, gdy wyniku referendum część terytorium Schleswig-Holsteinu powróciła do Danii, pancernik lufami swych dział wspierał nowy porządek. Jednostka „przeżyła” swego „bliźniaka” o kilka lat. po zdemontowaniu uzbrojenia i wyposażenia zamierzano sprzedać pancernik na złom, jednak los potoczył się inaczej. Starym kadłubem ponownie zainteresowało się dowództwo floty, które postanowiło wykorzystać go w charakterze celu. Pozostawione maszyny i kotły pozwalały na rozwijanie prędkości do 9 węzłów, dzięki czemu piloci duńskiego lotnictwa mogli ćwiczyć bombardowanie również celu znajdującego się w ruchu. Wszystkie te ćwiczenia odbywały się na wodach zatoki Faxe. Z samolotów zrzucano 12-kg bomby ćwiczebne, których trafienia jednostka starała się uniknąć. W rezultacie tych ćwiczeń ze wszystkich 386 zrzuconych bomb, jedynie 12 udało się osiągnąć celu. Dopiero po zakończeniu wszystkich tych eksperymentów stary pancernik skierowano na złom.

W odróżnieniu od wcześniejszych jednostek, *Peder Skram* nie był eksploatowany w tak intensywny sposób, widocznie dowództwo chciało go oszczędzić. W związku z tym w roku 1939 postanowiono przeprowadzić jego pełną ocenę techniczną. Siłownia 30-letniego okrętu bez trudu osią-

gała moc 6000 KM, co zapewniało prędkość 15,9 węzła, podobnie jak w czasie prób w ruchu! W związku z tym do II wojny światowej Dania przystąpiła ze swoim jedynym prawdziwym pancernikiem obrony wybrzeża,

W kwietniu 1940, gdy Niemcy zajmowali Danię oba pancerniki znajdowały się w Holmen ze zredukowanym załogami, jeszcze nie rozpoczynając kampanii po okresie zimowania. Choć duńscy historycy zauważają, że para dział otworzyła ogień do zbliżających się niemieckich okrętów, jednak biorąc pod uwagę brak strat po obu stronach, należy sądzić, że ogień nie był ani celny ani długotrwały. W czasie niemieckiej okupacji obie jednostki zachowały na swoich pokładach duńskie załogi oraz mogły swobodnie przemieszczać się na wodach wewnętrznych.

29 sierpnia 1943 Niemcy rozpoczęły operację ostatecznego rozbrojenia duńskiej armii i floty. O ile jednak z wojskami lądowymi wszystko przebiegło bez większych problemów, to flota zachowała czujność. *Peder Skram* i *Niels Juel* podjęły wraz z innymi okrętami próbę przedarcia się do neutralnej Szwecji. Jednak już pół godziny po rozpoczęciu akcji na pokładzie *Peder Skram* zrozumiano nierealność podjętych działań. W rezultacie około godz. 05:00 rano pancernik został zatopiony w Holmen przez własną załogę. Fotografie *Pe-*

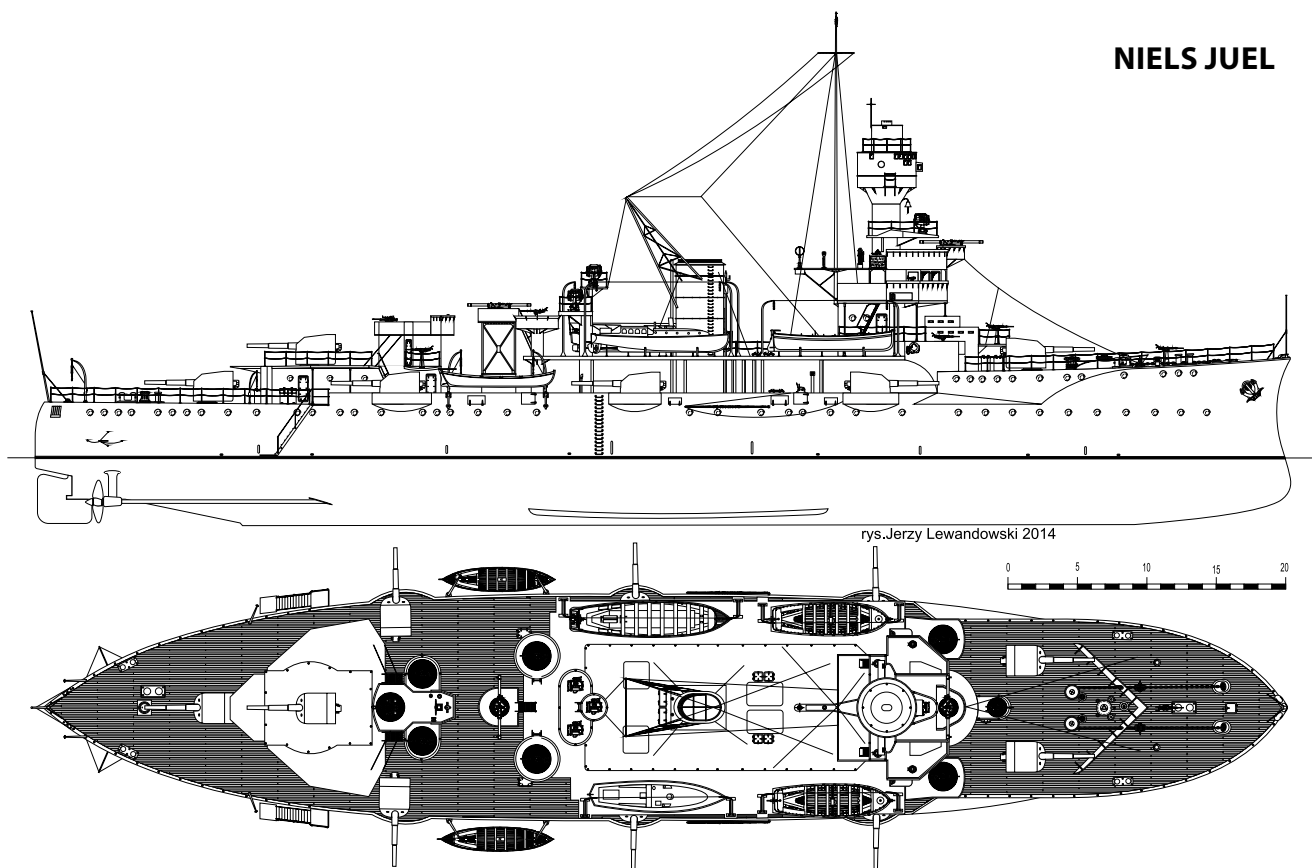
der Skram z przewróconym na niego masztem dźwigu, jest bodaj najbardziej znanym świadectwem tragedii duńskiej floty. W odróżnieniu od swego „bliźniaka” *Niels Juel* mógł ruszyć, lecz w Isefjord padł ofiarą nalotów niemieckiego lotnictwa i z pełną prędkością wyrzucił się na brzeg w pobliżu Nukebing.

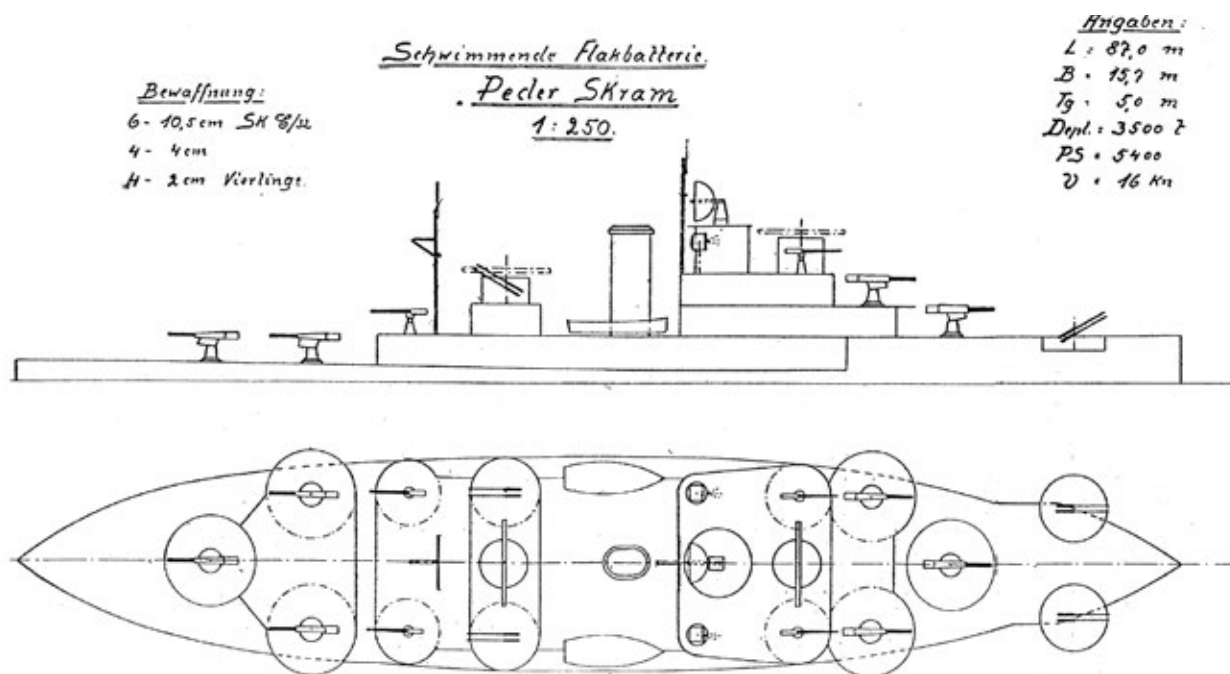
W roku 1943 przedstawiciele Kriegsmarine dokonali przeglądu obu na wpół zatopionych jednostek i choć morska woda dość szybko doprowadziła do uszkodzenia kotłów i maszyn, Niemcy podjęli decyzję o ich wydobyciu.

Peder Skram został przeklasyfikowany na szkolny okręt artyleryjski *Adler*. Planowano jego przebudowę, jak uczyniono to z kilkoma starymi pancernikami holenderskimi i norweskimi, na pływającą baterię przeciwlotniczą. W jej ramach miano zdemontować wszystkie nadbudówki i uzbrojenie, zaś na środku kadłuba miano zamontować rozbudowaną konstrukcję. Nowe uzbrojenie miało się składać z 6 dział kal. 105 mm, 4 kal. 40 mm i 4 sprzężone poczwórnie działka plot. kal. 20 mm „Vierling”. Miano także zamontować kolistą radar „Freya” do wykrywania celów lotniczych.

Jednak z braku mocy przerobowych stoczni oraz braków surowcowych III Rzeszy, do planowanej przebudowy okrętu nie doszło.

NIELS JUEL





Tak miał wyglądać przebudowany na pływającą baterię przeciwlotniczą (Schwimmenden Flakbatterie) Adler pancernik *Peder Skram*.

Rys. zbiory Siegfrieda Breyera

Kariera *Adlera* pod nową banderą nie trwała jednak długo – już 1 kwietnia 1945 został zatopiony w trakcie nalotu dywanowego na Kilonię. Ponowne pozostawanie pod wodą doprowadziło do tego, że w 1949 r. okręt podniesiono z dna jedynie po to, by oddać go do złomowania w Odense. Warto przy tym zauważyć, że dla opancerzonego stanowiska dowodzenia znaleziono całkiem niebanalne zastosowanie – wykorzystywano je na stacji doświadczalnej Risø, gdzie przeprowadzano eksperymenty z materiałami radioaktywnymi.

Dawny *Niels Juel* w roku 1944 wszedł także w skład niemieckiej floty jako jed-

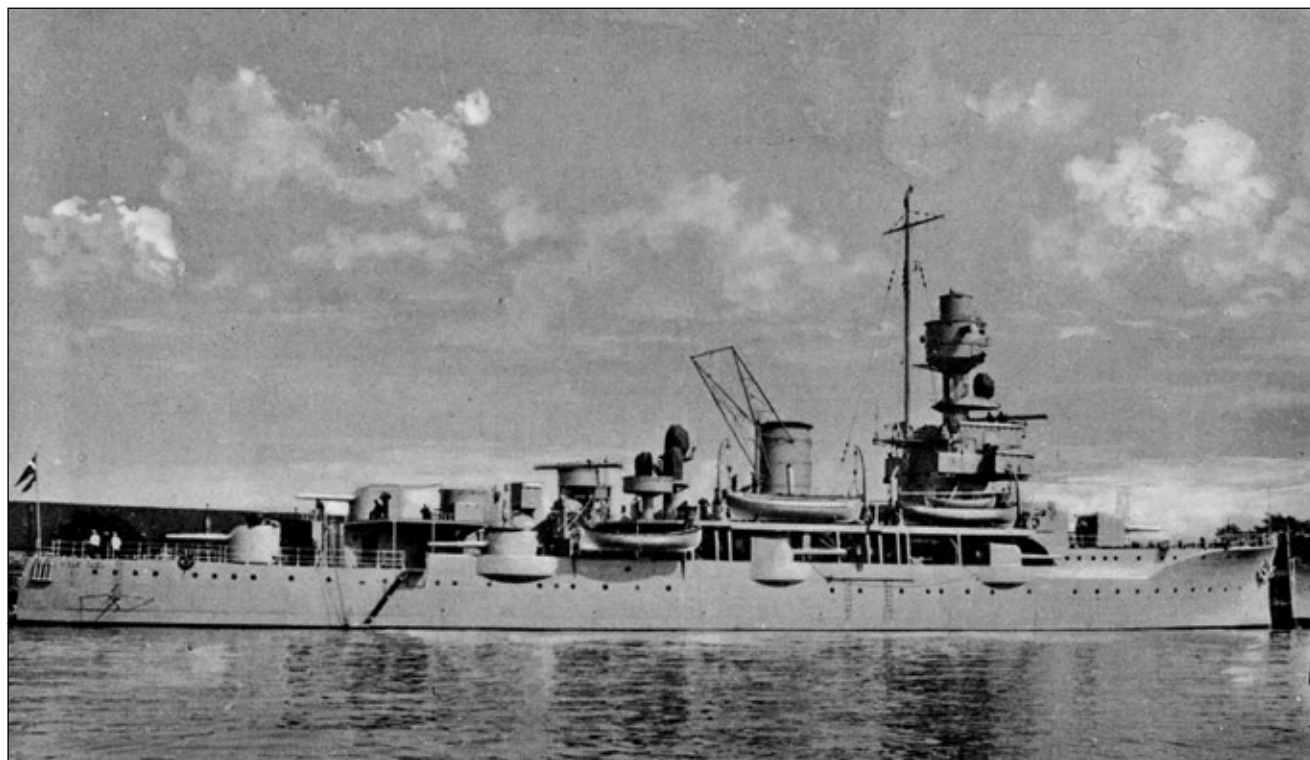
nostka szkolna *Nordland* z uzbrojeniem w postaci 3 dział kal. 105 mm, 2 podwójnie sprzężonych kal. 37 mm, 2 pojedynczo sprzężonych i 2 pojedynczych działek plot. kal. 20 mm. Poza własną etatową załogą liczącą 200 marynarzy i oficerów okręt mógł przyjąć na pokład około 400 kursantów. Podobnie jak jego „bliźniak” *Nordland* został poważnie uszkodzony w czasie nalotu na Kilonię w dniu 1 kwietnia 1945, jednak zachował pływalność. Został w związku z tym odholowany do sąsiedniego Eckernförde, gdzie zatonął 3 maja 1945 dzięki „staraniom” własnej załogi. Tak czy ina-

czej, resztki ostatniego duńskiego pancernika do chwili obecnej spoczywają na głębokości około 30 m. Choć w roku 1952 poszczególne elementy konstrukcji zostały wydobyte, jednak jedynie dla tego by oczyścić rejon i uczynić go bezpiecznym dla żeglugi.

W trakcie odbudowy *Nordland* otrzymał nowe działa kal. 105 mm, co pozwoliło na przekazanie 8 najmniej uszkodzonych w wyniku samozatopienia dział kal. 150 mm dla potrzeb artylerii nadbrzeżnej. 4 z nich umieszczono w baterii Farupklint na południe od Løkken, a pozostałe 4 w Frederikshavn. Trzy z nich

Pancernik *Niels Juel* po modernizacji, lata 1936-1939.

Fot. zbiory Curta Borgenstama





Jeszcze jedno ujęcie *Nielsa Juela* z lat 1936-1939.

Fot. zbiory Curta Borgenstama

dotrwały do dnia dzisiejszego i można je obejrzeć w ekspozycji muzealnej fortu Bangsbo.

Pancernik **SKJOLD** (Dania 1896 r.). Wyporność 2195 t, wymiary: 69,4 x 11,6 x 4,2 m. Dwie maszyny parowe potrójnego rozprężania o mocy 2400 KM, prędkość 13,4 węzła, zapas węgla 109 t. Pancierz: pas wzdłuż linii wodnej 225-180 mm, wieże artyleryjskie 250 mm, pokład 50 mm. Uzbrojenie: 1 x 240 mm L/40, 3 x 120 mm L/40, 4 x 47 mm L/44, w roku 1911 działa kal. 47 mm zastąpiono 4 działami kal. 57 mm zdjętymi z pancernika *Iver Hvitfeld*. Załoga 138 ludzi. Zamówiony w państwowej stoczni „Orlogsværftet” w Kopenhadze 15 maja 1893, położenie stępki w styczniu 1894, wodowanie 8 maja 1896, oddany do służby 25 maja 1897, sprzedany na złom 21 maja 1929 r.

Pancernik **HERLUF TROLLE** (Dania, 1899 r.). Wyporność 3505 t, wymiary: 86,5 x 15,1 x 5,0 m. Dwie maszyny parowe potrójnego rozprężania o mocy 4400 KM, prędkość 15,6 węzła, zapas węgla 245 t, zasięg 2400 Mm/9 węzłach. Pancierz: pas wzdłuż linii wodnej 200-180 mm, wieże artyleryjskie 170-150 mm, pokład 57 mm. Uzbrojenie: 2 x 240 mm L/40, 4 x 150 mm L/43, 10 x 57 mm L/44, 8 x 37 mm rewolwerowych, 3 wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm. W roku 1910 dodano kolejne 2 działa kal. 57 mm L/44. Od roku 1917 lekkie uzbrojenie obejmowało: 4 x 75 mm L/55, 5 x 57 mm L/44, a od 1918 – 6 x 75 mm L/55, 2 x 57 mm L/44. Załoga 254 ludzi. Zamówiony w państwowej stoczni „Or-

logsværftet” w Kopenhadze 18 czerwca 1896, położenie stępki 20 lipca 1897, wodowanie 2 września 1899, wejście do służby 7 czerwca 1901, sprzedany na złom 30 kwietnia 1932 r.

Pancernik **OLFERT FISCHER** (Dania, 1903 r.). Wyporność 3650 t, wymiary: 86,5 x 15,4 x 5,0 m. Dwie maszyny parowe potrójnego rozprężania o mocy 4600 KM, prędkość 15,8 węzła, zasięg 2500 Mm/9 węzłach. Pancierz: pas wzdłuż linii wodnej 190-150 mm, wieże artyleryjskie 190-165 mm, pokład 64 mm. Uzbrojenie: 2 x 240 mm L/43, 4 x 150 mm L/43, 10 x 57 mm L/44, 8 x 37 mm rewolwerowych, 3 wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm. W roku 1905 dodano 6 dział kal. 47 mm L/50. W 1910 2 działa kal. 57 mm zamieniono na 2 działa kal. 47 mm. Od roku 1916 lekkie uzbrojenie obejmowało: 6 x 75 mm L/55, 2 x 57 mm L/44. Załoga 254 ludzi. Zamówiony w państwowej stoczni „Orlogsværftet” w Kopenhadze 2 lipca 1900, położenie stępki 20 października 1900, wodowanie 9 maja 1903, wejście do służby 31 maja 1905, sprzedany na złom w latach 1937-38.

Pancernik **PEDER SKRAM** (Dania, 1908 r.). Wyporność 3735 t, wymiary: 87,4 x 15,7 x 5,0 m. Dwie maszyny parowe potrójnego rozprężania o mocy 5400 KM, prędkość 16,0 węzła, zapas węgla 245 t, zasięg 2620 Mm/9 węzłach. Pancierz: pas wzdłuż linii wodnej 195-155 mm, wieże artyleryjskie 190-160 mm, barbety 185 mm, kazamaty 140-75 mm, pokład 65-45 mm, stano-

wisko dowodzenia 100 mm. Uzbrojenie: 2 x 240 mm L/43, 4 x 150 mm L/50, 10 x 75 mm L/55, 2 x 37 mm L/38, 4 wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm. Od 1934 lekkie uzbrojenie obejmowało: 8 x 75 mm, 4 x 20 mm, 4 x 8 mm. w roku 1939 działa plot. kal. 20 mm zastąpiono 2 kal. 40 mm Bofors. Załoga 257 ludzi. Stępkę położono w państwowej stoczni „Orlogsværftet” w Kopenhadze 25 kwietnia 1905, wodowanie 2 maja 1908, wejście do służby jesienią 1909, zatopiony 29 sierpnia 1943, później wydobyty i wyremontowany, oddany na złom w 1949 r.

Pancernik **NIELS JUEL** (Dania, 1918 r.). Wyporność 3800 t, wymiary: 90,0 x 16,3 x 5,0 m. Dwie maszyny parowe potrójnego rozprężania o mocy 6000 KM, prędkość 16,0 węzła, zasięg 6000 Mm/9 węzłach, zapas paliwa 250 t węgla, 240 t ropy naftowej. Pancierz: pas wzdłuż linii wodnej 195-155 mm, osłony dział kal. 150 mm – 50 mm, pokład 55 mm, stanowisko dowodzenia 170 mm. Uzbrojenie: 10 x 150 mm L/45, 2 x 57 mm, 2 wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm. W roku 1936 dodano 10 dział plot. kal. 20 mm i 8 x 8 mm km plot. W roku 1939 dodano 2 działa plot. kal. 40 mm. Załoga 310 ludzi. Stępkę położono w państwowej stoczni „Orlogsværftet” w Kopenhadze 21 września 1914, wodowanie 3 lipca 1918, wejście do służby 23 maja 1923, zatopiony 29 sierpnia 1943, później wydobyty i wyremontowany, ponownie zatopiony w roku 1945. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański



Ostatnia walka krążownika Zenta

Zatopienie austro-węgierskiego krążownika *Zenta* na początku I wojny światowej jest chyba jednym z najbardziej znanych epizodów „Wielkiej Wojny”, przynajmniej jeśli chodzi o działania na Adriatyku. Od tamtych wydarzeń mija okrągłe sto lat, co stanowi dobrą okazję do ich przypomnienia.

Krążownik *Zenta*

Nim zostanie przedstawiony opis ostatniej walki okrętu godzi się przedstawić jej głównego bohatera. Krążownik *Zenta* był wraz z dwoma jednostkami siostrzanymi *Aspern* i *Szigetvár* klasyfikowany jako Kleiner Kreuzer (pol. mały krążownik). Co do nazwy okrętu warto wyjaśnić, że *Zenta* to miejscowość na Węgrzech gdzie w dniu 11 września 1697 r. wojska cesarskie dowodzone przez Księcia Eugeniusza Sabaudzkiego pokonały siły tureckie pod wodzą Sultana Mustafy II. Jeśli chodzi o sam okręt, to jego kadłub miał następujące wymiary: długość 96,88 m, szerokość 11,73 m i zanurzenie 4,81 m; wysokość wolnej burty wynosiła 3,6 m. Wyporność konstrukcyjna jednostki wynosiła 2350 ton metrycznych zaś pełna 2503 tony. Okręt był wyposażony w dwie pionowe czterocylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężenia, które pracowały na dwie trójskrzy-

dłowe śruby o średnicy 3,44 m. Parę dla maszyny zapewniało osiem kotłów wodnorurkowych typu Yarrow. Pojemność zasobni węglowych pozwalała bunkrować 620,4 m³ paliwa, co przekładało się na 469 ton węgla kamiennego lub 328 ton brykietów paliwowych. Krążownik rozwinął na próbach prędkość maksymalną 21,87 węzłów¹. Choć na przełomie XIX i XX wieku był to już zupełny anachronizm okręt mógł również stawiać żagle o łącznej powierzchni 585,8 m². Uzbrojenie krążownika składało się z ośmiu armat kal. 120 mm ustawionych po jednej na dziobie i rufie, zaś sześć pozostałych umieszczono po trzy wzdłuż każdej z burt. Artylerię główną uzupełniało dziesięć działek kal. 47 mm oraz dwie wyrzutni torped kal. 450 mm. Opancerzenie jednostki było lekkie i obok pokładu pancernego (25+25 mm na śródokręciu) obejmowało główne stanowisko dowodzenia oraz kazamaty artyleryjskie: 25+25 mm oraz 35 mm odpowiednio. Etatowa załoga okrętu liczyła 17 oficerów oraz 275 podoficerów i marynarzy². W trakcie służby okręt nie przeszedł poważnej modernizacji, choć warto odnotować, iż w 1911 r. na jednostce urządzono piekarnie pokładową, a w 1913 r. krążownik wyposażono w radiostację.

Budowa i służba

Okręt zbudował arsenał morski w Puli (Seearsenal Pola). Stępkę pod budowę krążownika położono 8 sierpnia 1896 r. Wodowanie miało miejsce 18 sierpnia 1897 – były to 67 urodziny Cesarza Franciszka Józefa I – matką chrzestną okrętu była Arcyksiężna Maria Józefa. *Zenta* wszedł do służby 28 maja 1899 r. Koszt budowy okrętu wyniósł 420 766,00 Koron.

Po wejściu do służby jednostkę wysłano na Daleki Wschód. Załoga okrętu brała czynny udział w działaniach zmierzających do położenia kresu tak zwanemu „Powstaniu Bokserów”. Dowódca krążownika Fregattenkapitän Eduard Thomann Edler von Montalmar wraz z dwoma kadetami i 30 marynarzami pomaszerowali do Pekinu celem wzmocnienia ochrony tak zwanej „Dzielnicy Dyplomatycznej”, gdzie Europejczycy i inni obcokrajowcy byli oblegani przez Chińczyków. Podczas toczonych walk poległ dowódca *Zenty* oraz trzech marynarzy. Ponad to oddział sztur-

1. Przeprowadzone 13 listopada 1912 r. próby wykazały, że okręt jest zdolny do rozwinięcia prędkości maksymalnej 17,94 w.

2. Podawana jest również liczba łącznie 290 ludzi wraz ze sztabem, natomiast podczas ostatniej walki na pokładzie okrętu znajdowało się aż 312 ludzi.

mowy sformowany z członków załogi krążownika w liczbie 1 oficer, 3 kadetów i 73 marynarzy brał udział w zdobyciu fortów twierdzy Taku (*Dàgū*). W uznaniu dzielnej postawy załogi podczas walk w Chinach okręt wyróżniono honorowym proporcem (*Ehrenflagge*) wykonanym z jedwabiu. Po długim i pełnym wydarzeń pobycie na Dalekim Wschodzie okręt powrócił na wody ojczyste zawijając do Puli w dniu 1 października 1901 r. Kolejny długi rejs, tym razem na wody afrykańskie i południowoamerykańskie, okręt, którym dowodził Kapitan Wilhelm Ritter von Boeckmann, odbył w okresie od 15 października 1902 r. do 6 października 1903 r.

Długo można by jeszcze można pisać o różnych epizodach z okresu pokojowej służby krążownika, dość powiedzieć, że lata 1904–08 okręt spędził w aktywnej służbie. Godzi się odnotować, że wiosną 1909 r. jednostka operowała na wodach Lewantu. Również w okresie 1910–11 *Zenta* pełnił aktywną służbę, natomiast rok 1912 okręt spędził w rezerwie. W następnym roku (tj. 1913 r.) krążownik reaktywowano i wziął udział w demonstracji c.k. floty u wybrzeży Czarnogóry – w „bałkańskim kotle” znów zaczynało wrzeć, a wkrótce miało zacząć kipieć, o czym poniżej.

Wojna!

Nim jeszcze doszło do wybuchu wojny w pierwszej połowie 1914 r. *Zenta* pełnił funkcje szkolne, co nie odbywało się bezproblemowo, bowiem na pokładzie wybuchła epidemia i okręt musiał być poddany kwarantannie, która przebiegała w ten

sposób, że jednostka przez dłuższy czas stała na kotwicy odizolowana w Kanale Fasana. W dniu 28 lipca 1914 krążownik znalazł się w Zatoce Kotorskiej, gdzie wraz z innymi okrętami oczekiwał rozwoju sytuacji. Gdy nastąpił spodziewany wybuch wojny *Zenta* wraz z siostrzanym *Szigetvár* oraz innymi okrętami przeprowadził pierwszą akcję bojową c.k. floty ostrzelując w dniu 8 sierpnia 1914 czarnogórską radiostację oraz linię kolejową w Antivari (ob. Bar). Pięć dni później dowództwo krążownika objął Fregattenkapitän Paul Pachner. W międzyczasie Austro-Węgry ogłosiły blokadę morską czarnogórskiego wybrzeża. Wykonanie tego zadania powierzono krążownikom *Zenta* i *Szigetvár* oraz niszczycielom i torpedowcom.

Sojusznicy nie pozostają bezczynni

W 1914 roku układ sojuszy przedstawiał się w ten sposób, że Francja była sprzymierzona z Wielką Brytanią, a ich głównym przeciwnikiem w basenie Morza Śródziemnego były Austro-Węgry. Niebawem do grona antagonistów miała dołączyć Turcja, natomiast Włochy będące teoretycznie sojusznikiem Państw Centralnych postanowiły nie angażować się w wojnę – przystąpiły do niej dopiero w 1915 r. i to po stronie alianckiej. W dniu 6 sierpnia 1914 r. Francja i Wielka Brytania zawarły porozumienie regulujące zasady współpracy obydwu flot. Na Morzu Śródziemnym ogólne dowództwo przypadło Francji, ponadto bazy Royal Navy w Gibraltarze i na Malcie miały być udostępnione francuskim okrętom.

Wtedy Francja jeszcze wiedziała, co to znaczy szybko przyjąć sojusznikowi z pomocą i niebawem główne siły francuskiej floty wyszły w Morze. Ich skład obejmował drednoty *Courbet* (flagowy) i *Jean Bart*, pancerniki eskadowe *Diderot*, *Danton*, *Vergniaud*, *Voltaire* i *Condorcet*, (1 eskadra pancerników) oraz *Vérité*, *République*, *Patrie*, *Justice* i *Démocratie*, (2 eskadra pancerników), dwie eskadry krążowników w składzie *Jules Michelet*, *Ernest Renan* i *Edgar Quinet* oraz *Léon Gambetta*, *Victor Hugo* i *Jules Ferry*, a ponadto krążownik *Julien de la Gravière* oraz liczne niszczyciele. Po dołączeniu brytyjskich okrętów eskadry kontradm. Troubridge'a w składzie krążowniki pancerne *Defence*, *Warrior*, *Black Prince* i *Duke of Edinburgh*³ oraz niszczyciele jednostki sojuszników przeszły w pobliżu włoskiego brzegu. Adm. de Lapeyrère miał rozkazy, by nie prowokować incydentów lecz przepłynąć na tyle blisko wybrzeżom Italii, by zademonstrować Włochom siłę i gotowość do działania alianckiej floty. Następnie okręty ententy skierowały się ku brzegom Czarnogóry. Francuski admirał słusznie zakładał, że w ten sposób uda mu się zaskoczyć austro-węgierskie jednostki blokujące wybrzeże bałkańskiego sojusznika.

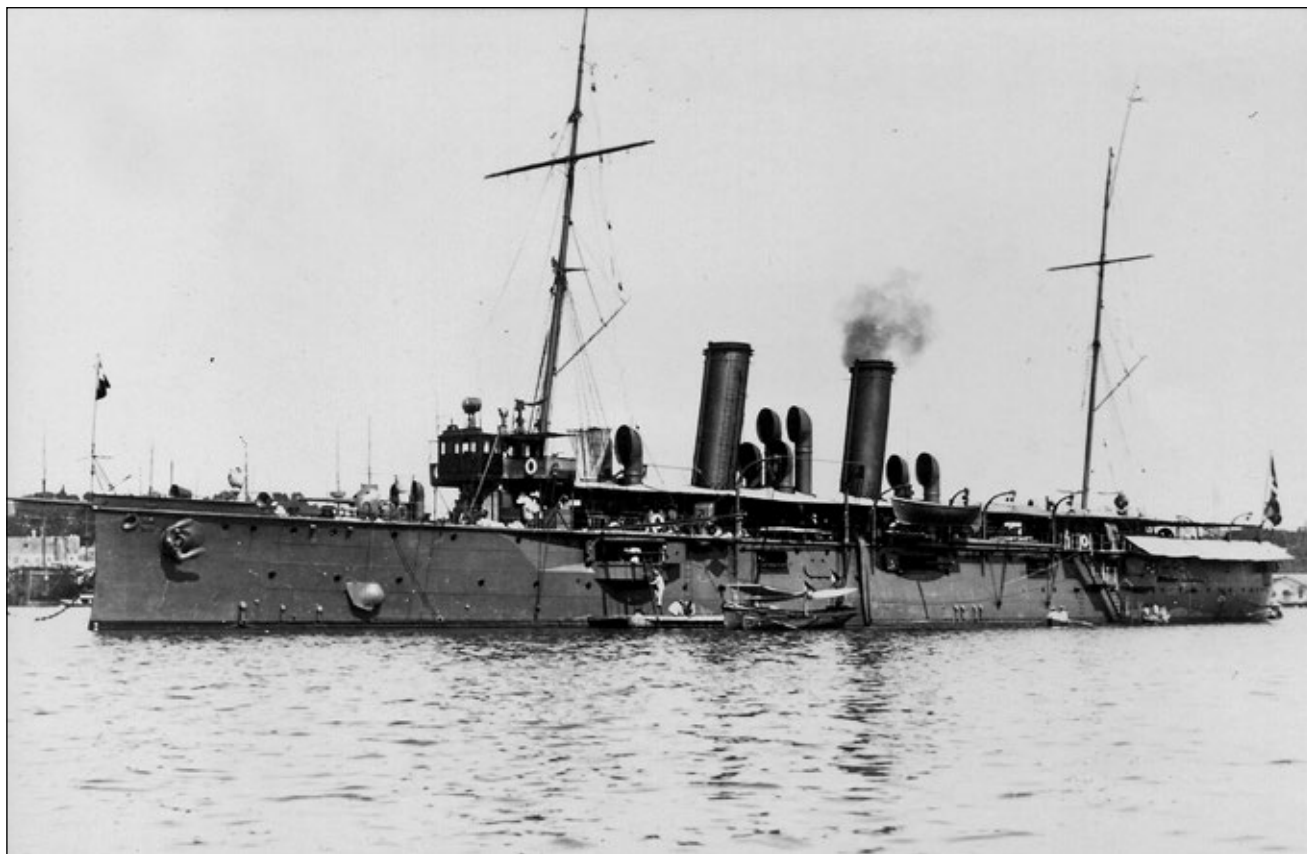
Ostatni bój

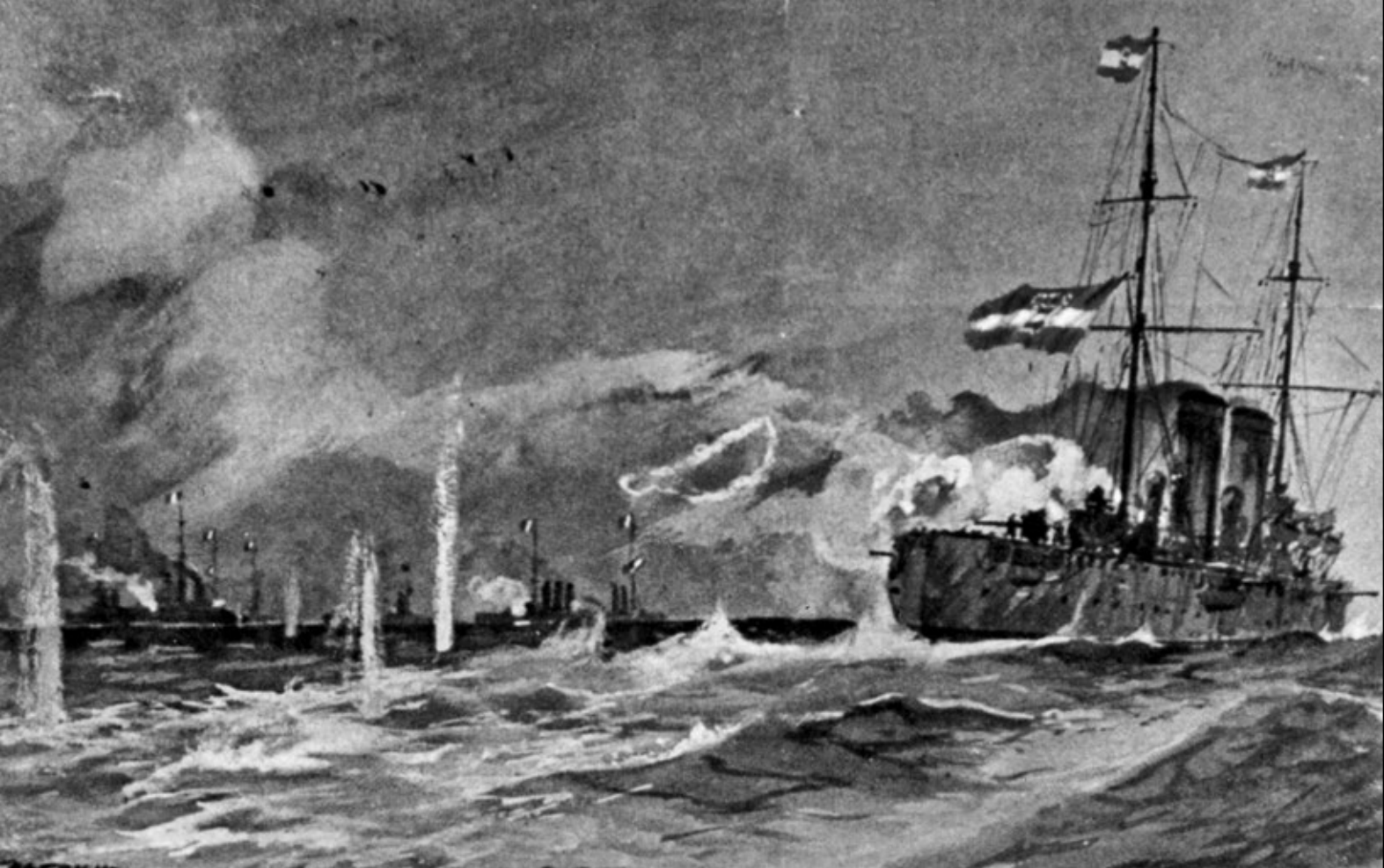
Wczesnym rankiem 16 sierpnia 1914 r. krążownik *Zenta* oraz niszczyciel *Ulan* podjęły służbę blokadową u czarnogór-

3. Według niektórych źródeł kontradm. Troubridge dołączył do Francuzów z dwoma krążownikami.

Krążownik *Zenta* w portretowym ujęciu z początków XX wieku.

Fot. zbiory Lothara Baumgartnera





Jeszcze jeden obraz ostatniej bitwy Zenty.

Fot. zbiory Zvonimira Freivogla

skiego wybrzeża. Gdy c.k. okręty znajdowały się około 15 mil morskich od brzegu z ich pokładów dostrzeżono o godzinie 08:30 (według niektórych źródeł już o 07:45) liczne dymy na horyzoncie⁴. Oto nadciągały opisane powyżej główne siły francuskiej floty wraz z brytyjskimi okrętami. Około godziny dziewiątej odległość między przeciwnikami spadła do 12-10 000 m. Wówczas francuski okręt liniowy *Courbet* podniósł flagi kodu sygnałowego oznaczające otwarcie ognia i zaraz je opuścił, co oznacza natychmiastowe wykonanie. Efektem - ponoć wbrew intencjom adm. Lapeyrère - było otwarcie ognia przez całą francuską flotę⁵. *Zenta* odpowiedział z dział kal. 120 mm gdy dystans zmalał do 10-9000 m. Jednak od samego początku rezultat walki nie mógł budzić wątpliwości. Niebawem trafienie w śródokręcie *Zenty* pocisku dużego kalibru spowodowało przebicie burty, rozerwanie głównego przewodu pary, unieruchomienie obydwu maszyn oraz śmierć większości ludzi z obsady maszynowni. Niezdolny do ruchu krążownik otrzymywał teraz coraz więcej trafień. Kolejne spowodowały gwałtowny pożar na śródokręciu, który faktycznie pozbawił dziób łączności z rufą. Walka z ogniem okazała się niemożliwa wobec uszkodzenia rurociągów ppoż. Jakby tego było mało z kotłowni napłynął meldunek o wdarciu się wody. Ponadto nieprzyjacielskie pociski ugodziły w dziób, uszkodzo-

ny został pomost oraz dziobowa armata głównego kalibru. Okręt był unieruchomiony, trawił go pożar, i równocześnie nabierał wody - krótko mówiąc sytuacja stała się beznadziejna. Mając powyższe na względzie dowódca krążownika wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Łodzie okrętowe zostały tymczasem zniszczone na skutek wrogiego ostrzału i załoga ratowała się skacząc z pokładu do wody. Gdy Fregattenkapitän Pachner uznał, że już wszyscy opuścili okręt sam również skoczył do morza. Jednak znalazłszy się w wodzie spostrzegł, że na rufie wciąż są ludzie - z powodu pożaru na śródokręciu rozkaz opuszczenia okrętu do nich nie dotarł. Wobec tego dowódca *Zenty* wspiął się na pokład rufowy i rozkazał jeszcze znajdującym się tam członkom załogi opuścić okręt. Upewniwszy się, że również ludzie z rufy znajdują się w wodzie Fregattenkapitän Pachner sam po raz drugi i ostatni opuścił pokład swojego okrętu. Tymczasem o godzinie 09:20 Francuzi przerwali ogień i niebawem spowity kłębam dymu krążownik - z jakby to patetycznie nie zabrzmiało ciągle powiewającą banderą - pogrążył się w wodach Adriatyku a wraz z nim ciała 173 poległych członków jego załogi. Wedle dostępnych danych zatonięcie krążownika nastąpiło w przedziale czasowym 09:35-40. Pozostali przy życiu członkowie załogi okrętu dotarli wpław do brzegu gdzie w liczbie 139 ludzi dostali się do czarnogórskiej niewoli⁶.

Niejako w sposób oczywisty nasuwa się pytanie, dlaczego sojusznicze jednostki nie ratowały (zarazem brały do niewoli) ocalałych członków załogi nieprzyjacielskiego okrętu. Według jednej z wersji wydarzeń francuski dowódca wydał odpowiedni rozkaz kontrtorpedowcom, lecz te zajęte pościgiem za niszczycielem *Ulan* (patrz niżej) albo go nie odebrały albo nie zrozumiały. Natomiast wedle relacji dowódcy brytyjskiego niszczyciela *Scorpio* (był nim wówczas A. Cunningham - później jeden z najwybitniejszych admirałów Royal Navy) na pytanie, czy ratować ocalałych członków załogi nieprzyjacielskiego okrętu adm. Lapeyrère miał odpowiedzieć, że na to jest już za późno.

Kończąc wątek zatopienia okrętu i losów jego załogi można jeszcze dodać, że c.k. propaganda uczyniła z dowódcy *Zenty* bohatera - istotnie, wobec miażdżącej przewagi wroga zachował się dzielnie - lecz na niewiele mu się to komukolwiek

4. Warto odnotować, że w ten sam rejon zmierzał również austro-węgierski pancernik obrony wybrzeża *Monarch*, z którego w porę dostrzeżono dymy zbliżających się okrętów alianckich. Dzięki temu pancernik zawrócił i uniknął niemal pewnej zagłady.

5. Podobno adm. Lapeyrère zamierzał aby krążownik przeciwnika zniszczył sam tylko okręt flagowy i podniósł sygnał oznaczający otwarcie ognia, a następnie opuścił go, co miało oznaczać, że *Courbet* otwiera natychmiast ogień. Jednak sygnał ten został źle zrozumiany przez pozostałe okręty, które uznały, że jest skierowany do każdego z nich, wobec czego wszystkie otwarły ogień ze swych dział.

6. Odzyskali wolność po kapitulacji Czarnogóry.

zdało gdyż „szmaciane cesarstwo” poniosło klęskę i rozpadło się, a Paul Pachner dokonał żywota w ubóstwie i zapomnieniu dnia 13 października 1937 r. w austriackim mieście Graz.

Zwycięstwo nie daje pełnej satysfakcji

Rozstrzelanie przez potężny zespół pancerników i krążowników jednego okrętu z całą pewnością nie było przydającym wojennej sławy zwycięstwem. Dlatego zatopienie *Zenty* było nieraz zgryźliwie określone mianem „czwartego strzelania” jako że w czasie pokoju flota francuska corocznie przeprowadzała trzy strzelania ćwiczebne. Dodać do tego można, że posłanie na dno wrogiego krążownika wiązało się z ogromnym rozchodem amunicji – równoczesna kanonada wielu okrętów i wynikające stąd liczne rozpryski wody wokół celu uniemożliwiały efektywne korygowanie własnego ognia wobec czego trafienia w *Zente* miały w istocie przypadkowy charakter. Na dodatek w trakcie prowadzenia ognia awarie spowodowały uszkodzenia trzech dział na francuskich okrętach: dwóch armat kal. 240 mm na pancerniku *Condorcet* oraz jednego działa kal. 194 mm na pancerniku *Justice*. Poważnym problemem okazał się również brak wspólnego systemu sygnalizacji między okrętami francuskimi i brytyjskimi. Choć ze względu na już wcześniej zakładane współdziałanie Brytyjczycy i Francuzi powinni byli ustalić wspólne zasady sygnalizacji, to brak ten można jeszcze jakoś usprawiedliwić, natomiast karygodny i niewytłumaczalny

jest fakt, że Francuzi mieli kłopoty z właściwym zrozumieniem sygnałów podnoszonych przez własny okręt flagowy. Potwierdzeniem słabego działania alianckich okrętów jest fakt, że mimo pościgu francuskiego krążownika *Jurien de La Gravière*, który ruszyły w pogoń z zespołem kontrtorpedowców, towarzyszący *Zencie* niszczyciel *Ulan* zdołał uciec bez żadnych uszkodzeń i skrył się we Zatoce Kotorskiej. Efektem działania sił morskich Aliantów było tylko krótkotrwałe zniesienie blokady morskiej Czarnogóry, gdyż z przyczyn obiektywnych sojusznicza flota niebawem opuściła Adriatyk.

Zenta dziś

Przez dziesięciolecia wrak *Zenty* leżał zapomniany u wybrzeży Czarnogóry. Brak informacji o zejściu do niego nurków w okresie międzywojennym lub po II wojnie światowej. O ile wiadomo dopiero w 1998 r. członkowie jugosłowiańskiego klubu nurków „Tryton” zeszli do wraka, następnie nurkowały tam podwodne ekspedycje z Czarnogóry jak też zagraniczne. Efekty pracy podwodnych odkrywców można zobaczyć w postaci filmów zamieszczonych na portalu internetowym You Tube. W miejscu zatonięcia krążownika dno morskie znajduje się 73 m poniżej lustra wody. Kadłub jednostki nie jest pogrążony zbyt głęboko w mule i większa część okrętu jest widoczna. Wrak krążownika zachował się we względnie dobrym stanie, szczególnie dziób i rufa, natomiast śródokręcie to jed-

no wielkie rumowisko, zniszczeniu uległy również kominy oraz maszty – jest to zasadniczo skutek trafień otrzymanych podczas ostatniej walki okrętu. Działa kal. 120 mm obrócone są na burtę, tarcza armaty dziobowej nosi wyraźne ślady trafienia, które wyeliminowało ją z walki (patrz wyżej). Wrak obrosnięty jest licznymi organizmami morskimi, a w kilku miejscach pozaczepiały się o niego sieci rybackie. Informacje te pochodzą od nurków badających miejsce zatonięcia jak też z filmów dokumentujących ich podwodne wyprawy. Póki co schodzący do wraka nurkowie zachowując dbałość by nie naruszyć cennej pamiątki „Wielkiej Wojny” będącej zarazem morskim grobem licznych marynarzy. Względnie duża głębokość na której spoczywa *Zenta* pozwala mieć nadzieję, że wrak zachowa się jeszcze dość długo (ostatecznie tak czy owak rozpadnie się pod wpływem korozji), a spoczynek poległych nie będzie zakłócany, gdyż wandalę i sabrownicy uznają podwodną wyprawę do niego za zbyt trudną lub nieopłacalną. ●

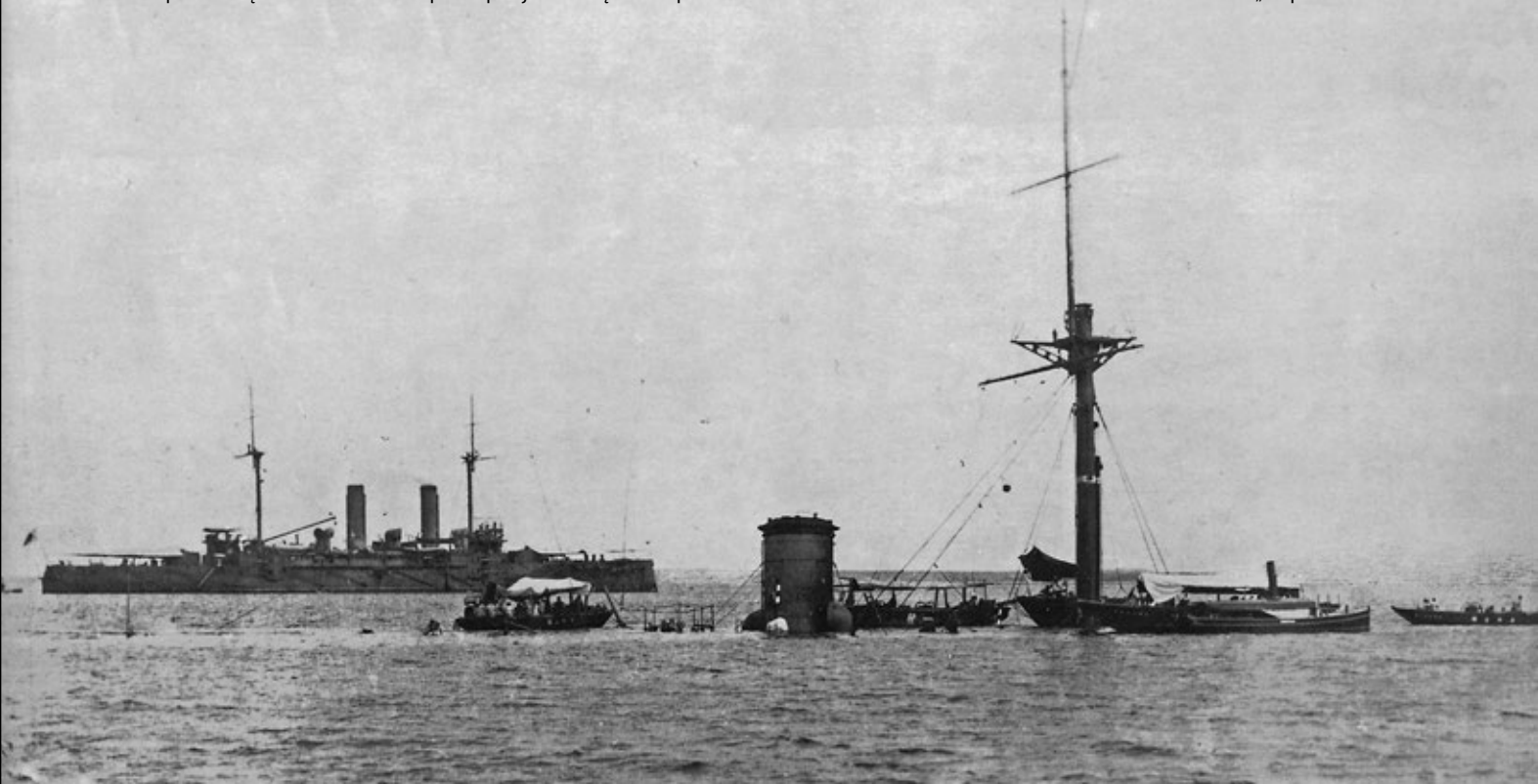
Bibliografia

- Csonkaréti Károly, *Marynarka Wojenna Austro-Węgier w I Wojnie Światowej 1914–1918* Kraków 2004.
 Sieche Erwin, *Kreuzer und Kreuzerprojekte der k.u.k. Kriegsmarine 1889–1918* Hamburg 2002.
 Gozdawa-Golebiewski Jan, Wywerka Prekurat Tadeusz, *Pierwsza Wojna Światowa na morzu* Warszawa 1994.
 Materiały ze zbiorów redakcji Okrętów Wojennych i autora.

SUPLEMENT

Japoński krążownik *Matsushima* po eksplozji i zatonięciu 31 lipca 1908 roku.

Fot. „Ships of the World”





Rosyjskie patrolowce typu „Barsuk”

Służba w rodzimej (rosyjskiej - red.) flocie okrętów typu „Barsuk” rozpoczęła się na początku XX wieku, gdy latach 1915-1916 fińska firma Lehtoniemi & Taipale Fabriker, na zamówienie Głównego Zarządu Budownictwa Okrętowego (Głównie uprawienie korabliestrojenija), zbudowała siedem takich jednostek, z przeznaczeniem do działań zabezpieczających ćwiczenia artyleryjskie i torpedowe floty. Kontrakt z fińską firmą został podpisany 1 kwietnia 1914 roku. W dokumentach został uzgodniony terminarz przekazania kolejnych

okrętów. Ustalono, że pierwsza jednostka, przeznaczona na wody Morza Bałtyckiego, gotowa będzie do 15 października 1914 r., druga, trzecia i czwarta – do wiosny 1915 roku, piątego – do 1 lipca tegoż roku, zaś szósta i siódma, przeznaczone na wody Morza Czarnego – do 1 sierpnia 1915 roku. Co prawda, na prośbę firmy, 31 grudnia 1914 roku, zostały ustalone nowe terminy przekazania jednostek: pierwsza, druga i trzecia – do 1 maja 1915 roku, czwarta i piąta – do 1 września 1915 roku, szósta i siódma – do 1 maja 1916 roku, jednak nie

zmieniało to radykalnie warunków samego kontraktu.

4 lutego 1916 roku patrolowce zostały wciągnięte na listę okrętów floty, zaliczeniem ich do klasy jednostek portowych, nadając im oznaczenia zgodnie z zaplanowaną ich specjalizacją (O od *otmietczik* - kontroler) od O-1 do O-7. Jednak 3 marca 1916 roku okręty te zostały przeklasyfikowane na awiza, z nadaniem nazw, odpowiednio: *Barsuk* (borsuk), *Kunica* (kuna), *Sobol*, *Gornostaj* (gronostaj), *Łaska* (łasica), *Choriek* (chomik) i *Wydra*. 10 marca 1916

Nazwa okrętu			Nr stocznioowy	Pot. stępki	Wodowanie	Przyjęcie do służby	Uwagi
początkowa	od 3.3.1916	dalsza					
O-1	<i>Barsuk</i>		162	1915	4.1915	10.3.1916	zatopiony 16.10.1917
O-2	<i>Kunica</i>	<i>Atarbekow</i>	163		1916	1.4.1916	wycofany w 1956
O-3	<i>Sobol</i>		164			1.7.1916	25.11.1943 rozbrojone i przekazane do Aznieftkombinatu
O-4	<i>Gornostaj</i>		166			1.12.1916	
O-5	<i>Łaska</i>		167		początek 1917	1.4.1917	3.5.1927 rozbrojony przekazany do NKPS
O-6	<i>Choriek</i>	<i>Mogiliewskij</i>	168				wycofany pod koniec lat 50.
O-7	<i>Wydra</i>	<i>Leniniec</i>	165		1915	1.4.1916	wycofany na początku lat 60.

roku wszystkie siedem patrolowców włączono w skład dywizji dozorowców Floty Bałtyckiej.

W związku z powstałymi po wybuchu pierwszej wojny światowej trudnościami z dostawami zamówionych zagranicą materiałów i części, terminy przekazania patrolowców niejednokrotnie były zmieniane. W rezultacie, pierwszy z serii *Barsuk* (jeszcze pod nazwą O-1) został odebrany ze stoczni dopiero 24 listopada 1915 roku, a swoją pierwszą operację wojenną, rozpoczął dopiero 10 marca 1916 roku. W miarę gotowości rozpoczynały służbę wojskową następne: 1 kwietnia – *Kunica* i *Wydra*, 1 lipca – *Sobol*, 1 grudnia – *Gornostaj*. Ostatnie dwie jednostki (*Choriek* i *Łaska*) podniosły banderę św. Andrzeja 1 kwietnia 1917 roku. Wszystkie okręty wzięły udział w działaniach morskich pierwszej wojny światowej, działając w składzie 2 dywizjonu dywizji patrolowców obrony minowej Morza Bałtyckiego.

Po wprowadzeniu do służby okręty tego typu posiadały wymiary 30,5×5,79×2,44 m i wyporność 173 ton, jeden kocioł cylindryczny i jedną maszynę parową o mocy indykowanej 350 KM, rozwijały maksymalną prędkość do 11 węzłów i mogły przeplnąć 850 Mm z prędkością ekonomiczną 10 węzłów. Były wyposażone w radiostacje dla torpedowców o mocy 0,5 kW i przystosowane były do stawiania sieci zagrodowych. Ich uzbrojenie składało się z dwóch dział 75 mm systemu Caneta

Stocznia i zakłady „Lehtoniemi” w Taipale.



Kadłub O-1, czyli późniejszego Barsuka, na pochylni.

Fot. „Morskaja Kampanija”

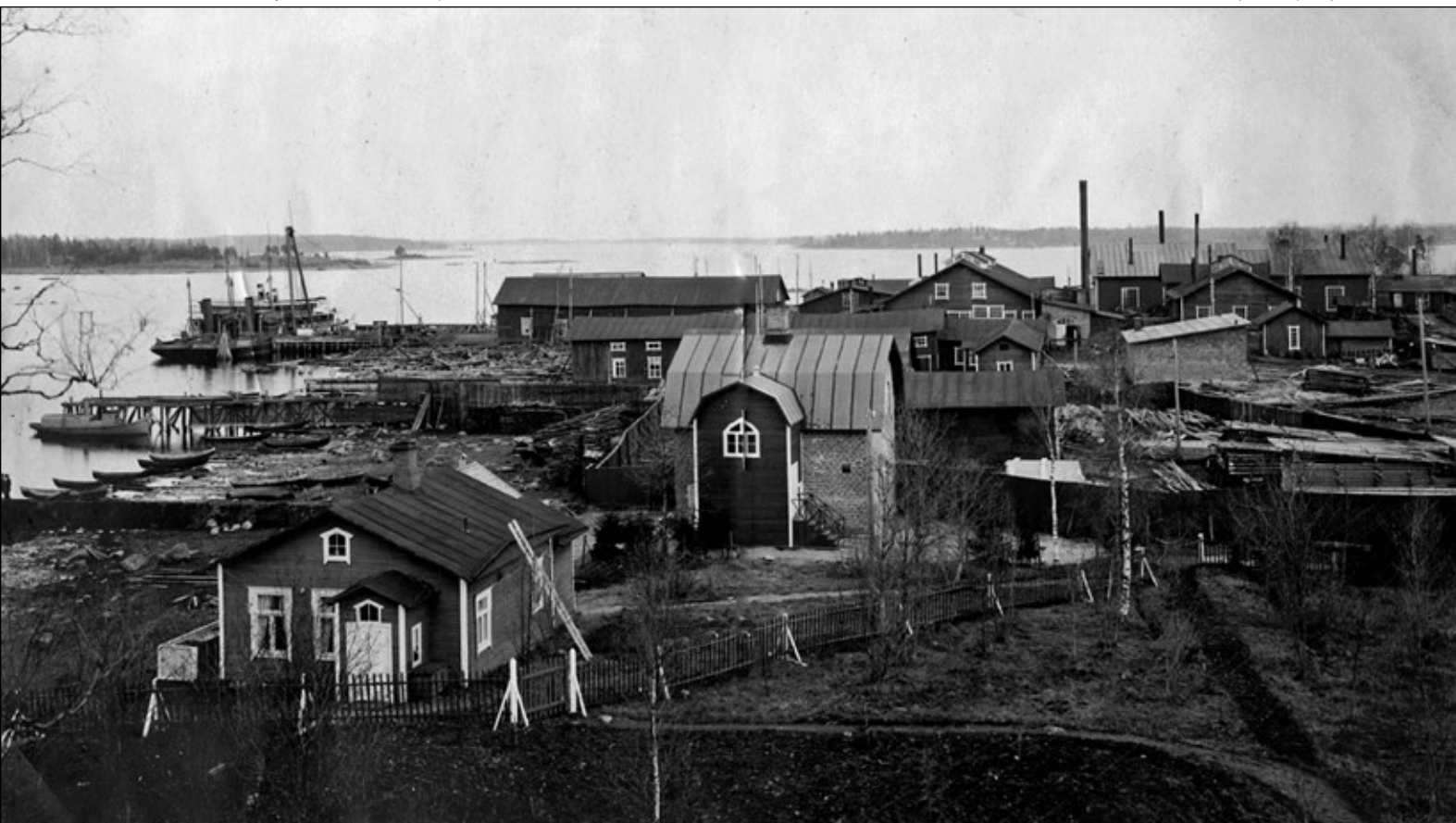
i dwóch cekaemów Maksim. Według stanu na marzec 1919 roku *Kunica*, *Łaska*, *Sobol* i *Choriek* posiadały po jednym dziale 75 mm, a *Wydra* i *Gornostaj* – po dwa. Oprócz tego, do listopada 1919 roku na *Gornostaju* i *Wydrze* dodatkowo zamontowano po jednym dziale przeciwlotniczym kalibru 37 mm, a na *Łasicy* – jedno działo 47 mm, także o przeciwlotniczej charakterystyce.

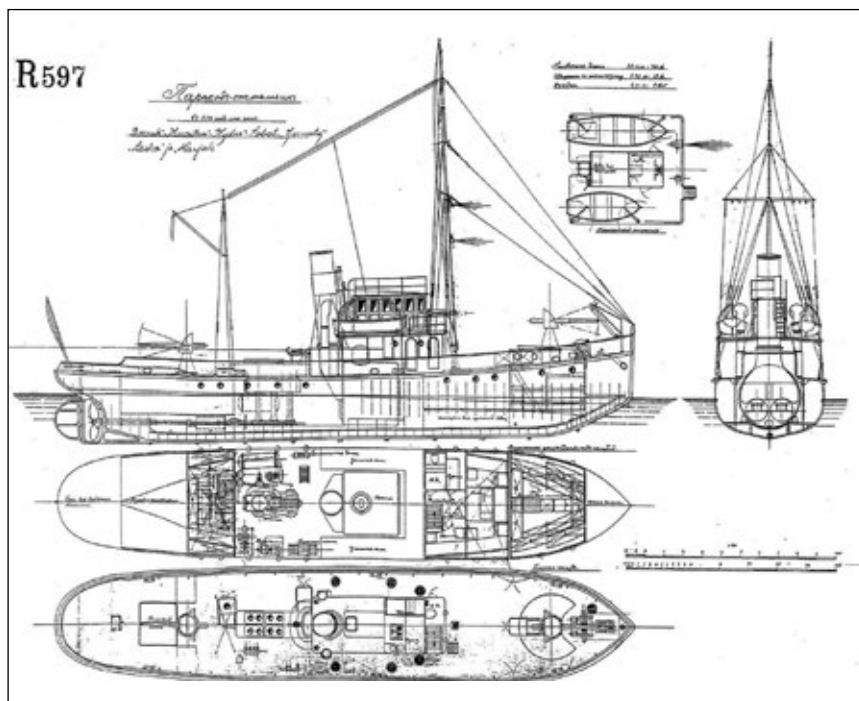
Barsuk, który jako pierwszy wszedł do służby, a którym dowodził lejtenant N.F. Timofiejewski, zatonął 16 października 1917 roku w rejonie między Odensholm (est. Osmussaar) i Lapvik (fiń. Lappohja). Wydarzenie to było efektem nieudanego manewru, w czasie którego okręt został po-

stawiony burtą do fali, która go zalała, powodując z czasem jego zatopienie. Załoga opuściła pokład nie próbując nawet ratować jednostki, która, początkowo wcale nie miała zamiaru tonąć i dopiero po pewnym czasie poszła na dno, już w czasie rozpoczynającego się sztormu.

Na początku 1918 roku pozostałe sześć okrętów tej serii znajdowało się w Helsinkach i w kwietniu, w składzie trzeciego zespołu Floty Bałtyckiej brały udział w „marszu lodowym” do Kronsztadu, podczas którego *Choriek* uczestniczył w akcji ratunkowej niszczyciela *Sibirskij Strielok*, uszkodzonego przez zwały lodu. Podczas przejścia floty, z powodu braku dyscypli-

Fot. „Morskaja Kampanija”





Kopia oryginalnego planu R5977 parowca 350 konnego.

Fot. „Morskaja Kampanija”

ny i panującego chaosu, patrolowiec *Sobol* opuścił wyznaczone mu miejsce przy płyciźnie Ranke, co przyczyniło się do uszkodzenia innych okrętów, związanych z wejściem na mieliznę awiza *Krieczet*, transportowca *Angara*, oraz jachtów *Poliarnaja Zwiezda* i *Sztandart*.

W 1918 roku *Choriek*, *Sobol*, *Gornostaj* i *Kunica*, które na jeziorze Ładoga ochraniały Koszkiński tor wodny i zachodnie wybrzeże, były przydzielone do bazy w Szlisselburgu. W tym czasie *Wydra* i *Łaska* pełniły służbę na Nowie.

Od 15 marca 1919 roku dywizjon patrolowców, w składzie: *Kunica*, *Sobol*, *Gornostaj*, *Choriek*, *Wydra* i *Łaska*, został włączony w skład Zespołu Czynnego (dziejstwujszczij otriad) Floty Bałtyckiej, z dyslokacją w Szlisselburgu. Jednak w ciągu 1919 roku dywizjon patrolowców typu „Barsuk” został wyłączony z Zespołu Czynnego floty i przesunięty do służby na jeziorze Ładoga. *Kunica* i *Gornostaj* (a następnie i *Łaska*) od początku maja tego roku, wzięły udział w ostrzale zajętego przez Finów wybrzeża Ładogi, a 8 maja nawet zatopiły fiński parowiec w ujściu rzeki Widlicy. 27 czerwca 1919 roku *Wydra* i *Łaska* uczestniczyły w operacji desantowej Floty Oneskiej, wspierając desant ostrzałem i przyczyniając się do zniszczenia nieprzyjacielskiej baterii artyleryjskiej, a tym samym wspierając zdobycie Widlicy.

Już od lata 1918 roku zaczęto przerzucać część jednostek Floty Bałtyckiej w celu wsparcia flotylli rzecznych i tych działających na jeziorach. 2 października 1919 roku „Komisja ds. przygotowania okrętów

Floty Bałtyckiej do przeprowadzenia ich na Wołgę” otrzymała zadanie przygotowania do przeprowadzenia systemem kanałów patrolowców *Wydra*, *Kunica*, *Sobol*, *Gornostaj*, *Choriek* i *Łaska*. 24 października 1919 roku wszystkie sześć okrętów popłynęło z Piotrogradu systemem kanałów i Wołgą do Astrachania, gdzie 3 grudnia 1919 roku zostały włączone w skład Floty Wołżańsko-Kaspijskiej, a od 3 lipca 1920 roku Sił Morskich Morza Kaspijskiego (MSKM). W październiku tego samego roku została podjęta decyzja, by jednak cała szóstka powróciła na Bałtyk, gdzie od 25 października 1920 roku została włączona w skład Sił Morskich Morza Bałtyckiego. Wiosną, gdy z rzek ustąpił lód i przywrócone zostały warunki do normalnej nawigacji, 16 maja 1921 roku sześć patrolowców przybyło do Rybińska. W związku z niskim poziomem wody w rzekach i kanałach, do końca roku nie udało im się dotrzeć na Bałtyk. W efekcie tego jednostki te pozostały jednak na Morzu Kaspijskim i 10 października 1921 roku ponownie wymieniane były w składzie w MSKM, gdzie weszły w skład Kaspijskiego zespołu okrętów ochrony granicy (otriad sudow ochrany granicy, OSOG).

Gornostaj i *Sobol* 12 lipca 1922 roku zostały przeniesione do rezerwowej grupy MSKM i rozbudowane. 28 grudnia 1922 roku została podjęta decyzja o ostatecznym wycofaniu okrętów i przekazaniu ich do złomowania. Na początku 1923 roku, uznano jednak, że można je przekazać firmie Aznieft, gdzie miały być wykorzystane w charakterze holowników.

Postanowieniem Rady Pracy i Obrony (Sowiet Truda i Oborony, STO) od 27 września 1922 roku, ochrona granic lądowych i morskich Rosyjskiej Federacyjnej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej została przeniesiona pod kontrolę Państwowego Zarządu Politycznego (Gosudarstwiennoję Polituprawlenije, GPU)¹. W tej sytuacji zdecydowano, że marynarka wojenna ma przekazać do dyspozycji GPU niezbędną ilość okrętów patrolowych. 24 października 1922 roku, realizując postanowienia STO z 27 września 1922 roku, Pełnomocnik Głównodowodzącego ds. Spraw Morskich podpisał rozkaz o przekazaniu GPU okrętów wchodzących w skład Fińsko-Ładoskiego, Czudzkiego, Czarnomorskiego, Kaspijskiego i Północnego OSOG.

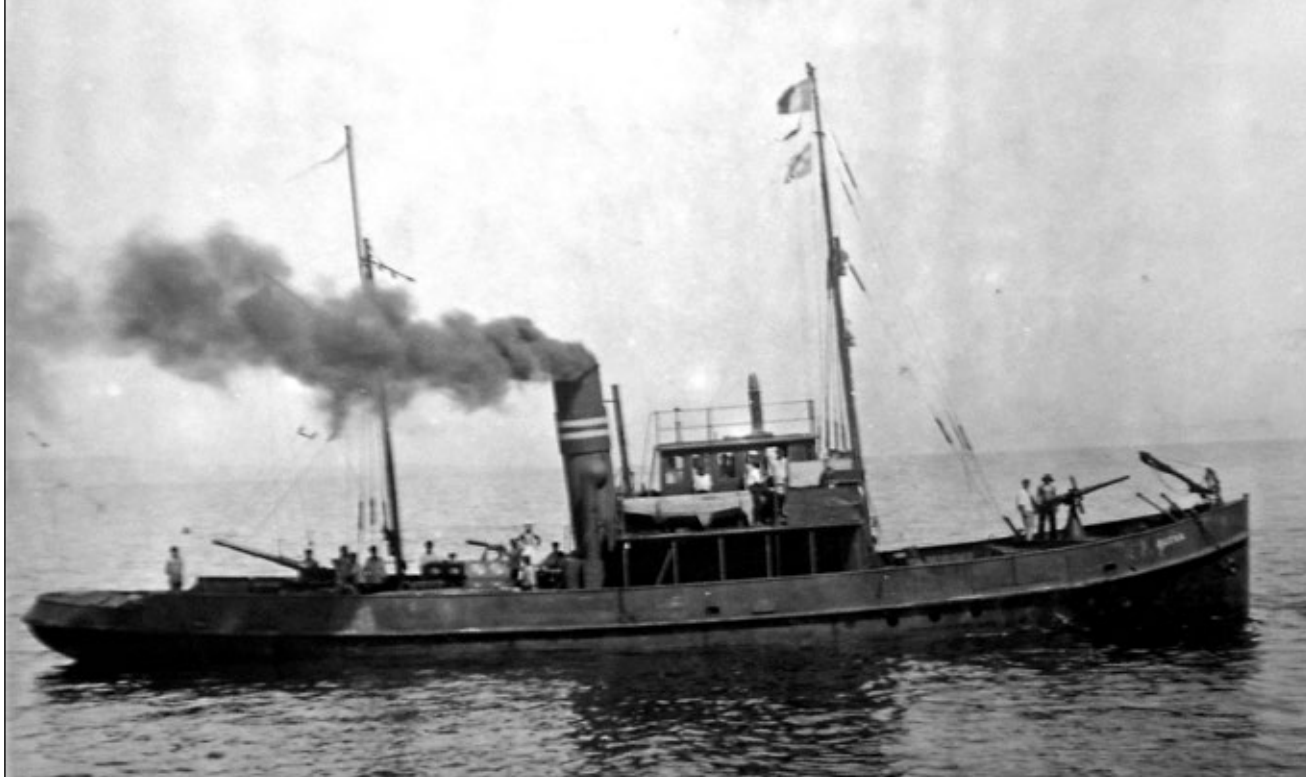
Zgodnie z rozkazem przewodniczącego Zakaukaskiej Komisji Nadzwyczajnej (ZakCzeka)² od 20 listopada 1922 roku, na bazie dywizjonu patrolowców Sił Morskich Morza Kaspijskiego zaczęło się formowanie oddziału okrętów ochrony granic. W skład oddziału, podporządkowanego naczelnikowi azerbejdżańskiego Oddziału Specjalnego (Osobyj oddiel), zostały włączone patrolowce *Kuna*, *Choriek*, *Łaska* i *Wydra* z etatem załóg (łącznie) 116 ludzi i sztabem dywizjonu, liczącym 14 ludzi. Rozkazem ZakCzeka №548/93 z 1923 roku, świętem jednostki został ustalony dzień 22 listopada 1922 roku. Był to dzień ostatecznego przekazania okrętów pod kontrolę GPU i sformowania oddziału okrętów ochrony granic.

Zgodnie z rozkazem GPU №5/1 z 2 stycznia 1923 roku, oddział patrolowców ochrony granic, został przekształcony w Kaspijską Flotyllę Pograniczną Okręgu Zakaukaskiego z oddziałami w Baku (Azerbejdżańska SRR) i Krasnowodzku (Turkistańska ASRR, ob. Türkmenbaşy w Turkmenistanie), która miała wówczas w swoim składzie także awizo *Ali Bajramow* oraz motorówki №301 i *Szczastliwyj*. We flotylli służyło w tym czasie 160 oficerów i marynarzy.

9 października 1923 roku rozkazem GPU №418, Kaspijska Flotylla Pograniczna została podporządkowana Pełnomocnemu Przedstawicielowi GPU na Zakaukazie. W tym czasie działała już w nowym składzie: patrolowce *Choriek* i *Kuna*, motorówki №301, *Czajka* i *Pulemiot*, dwie jednostki żaglowo-motorowe tzw. „turkmenki”, oraz po pięć szalup żaglowo-motorowych i żaglowych. *Wydra* i *Łaska* zo-

1. Nazwa radzieckiej bezpieki w latach 1922-1923 [red.].

2. Przekształcenie Czeka w GPU w 1922 roku nie objęło Zakaukaskiej Federacyjnej SRR. W tym regionie organy CzK funkcjonowały do 7 września 1926, kiedy to rozkazem zostały one przekształcone w organy OGPU.



Patrolowiec Łaska na redzie Baku, 19 lipca 1923 r.

Fot. „Morskaja Kampanija”

stały skreślone z listy jednostek morskiej ochrony granic w związku z niemożliwością ich wykorzystania z przyczyn technicznych, i w 1924 roku zostały one zwrócone marynarce wojennej. 30 października 1926 roku *Wydra* została wykluczona ze składu Robotniczo-Chłopskiej Floty Czerwonej (Rabocze-Kriestjanskij Krasnyj Flot, RRRK) i jako holownik przekazana do taboru jednostek pływających Kaspijskiej Floty³. Wiosną 1927 roku także *Łaska* została rozbrojona i przekazana w celu wykorzystania w charakterze holownika, już przez flotę handlową.

W tych trudnych latach kaspijscy pogranicznicy wykonywali swoje obowiązki w trudnych warunkach. Tak więc jesienią 1922 roku załoga *Kuny* stoczyła walkę z żaglowcem, który nie podporządkował się sygnałowi o zastopowaniu i otworzył ogień. Zgodnie z rozkazem dowódcy okrętu Michkelmana, kanonier Głuszkow ogniem z karabinu maszynowego zmusił przestępców do poddania się. Po zatrzymaniu okazało się, że trzech przestępców zostało zabitych podczas starcia, a pozostali przy życiu zeznali, że przewozili broń z Iranu dla grupy przestępczej, która działała w rejonie Szach-Agacz (ob. azer. Şahağac).

W maju 1924 roku patrolowce *Choriek* i *Kuna* uczestniczyły w likwidacji przechodzącej z Iranu przez granicę bandy basmaczy⁴ liczącej ponad 150 ludzi. Dla likwidacji bandy został wysadzony desant, w którym wzięło udział 10 marynarzy *Kuny* na czele z zastępcą dowódcy okrętu Koczurem. Desant wspólnie z pogranicznikami komendantury w Krasnowodzku po trzydniowych walkach zlikwidował bandę, biorąc do niewoli piętnastu basmaczy, których na pokładzie *Kuny* dostarczono do

Krasnowodzka. W tym samym roku jesienią *Kuna* zatrzymała statek, który przewoził do Iranu wielki ładunek przemytu, głównie drogocenne kamienie i klejnoty. Grupa przyciśnięta, dowiedziona przez zastępcę dowódcy Koczura, wykryła schowki z nielegalnym ładunkiem, w którym znalazły się złote monety, wyroby jubilerskie ze złota i platyny oraz kamieni szlachetnych. Trzech przemytników zostało zatrzymanych, a żaglowiec na holu doprowadzony do Baku. W ciągu następnych lat *Choriek* i *Kuna* kolejno pełniły służbę głównie przy wschodnim brzegu Morza Kaspijskiego, ochraniając granicę z Iranem. W poszczególnych miesiącach okręty zatrzymywały do piętnastu łodzi z przemitem.

Zgodnie z rozkazem OGPU od 9 września 1924 roku, Kaspijska Flotylla Pograniczna została rozwiązana. Jej wszystkie jednostki przekazano do składu Zarządu Ochrony Pogranicznej (Uprawlenije Pogranicznej Ochrany) ZakCzK. Przewidywało, że taka decyzja pozwoli maksymalnie efektywnie wykorzystać posiadane okręty, dla ochrony granicy i będzie sprzyjać poprawie współdziałania z wojskami lądowymi Wojsk Ochrony Pogranicznej.

W 1925 roku rozkazem ZakCzK №125 dla uwiecznienia pamięci tragicznie zmarłych w katastrofie lotniczej czekistów G.A. Atarbekowa i S.G. Mogiliewskiego⁵ patrolowce *Kuna* i *Choriek* zostały przemianowane na *Atarbekow* i *Mogiliewskij*.

Służba okrętów w ochronie granicy trwała nadal. Oprócz zadań bojowych, jednostki uczestniczyły w udzielaniu pomocy ludności w rejonie Morza Kaspijskiego. W grudniu 1927 roku *Mogiliewskij* w czasie silnego sztormu uratował rybaków, których kuter zatonął, a oni z ostatnich sił

trzymali się za ustawione wcześniej sieci. Z wielkim trudem marynarzom udało się spuścić szalupę na wodę i pomimo ryzyka dla własnego życia dostarczyć ludzi na pokład patrolowca.

W lutym 1928 roku w północnej części Morza Kaspijskiego na redzie zostały skute lodem załadowane barki i statki. Żegluga Kaspijska, nie posiadając lodolamaczy, zwróciła się z prośbą o pomoc do morskiej służby ochrony granicy. Zgodnie z rozkazem Zarządu Zakaukaskiego Ochrony Granicy, patrolowiec *Atarbekow*, znajdujący się w tym momencie w remoncie, w ciągu nocy został przygotowany się do wyjścia w morze i ruszył z pomocą uwięzionym jednostkom. W porcie Pietrowsk (ob. Machaczkała) *Atarbekow* zdołał rozbić lód, co pozwoliło parowcom wyjść w morze i dopłynąć bezpiecznie do miejsc przeznaczenia.

Po uzupełnieniu zapasów paliwa i żywności, patrolowiec obrał kurs do miejsca postoju konwoju, będącego w krytycznej

3. Kaspijskiej Technicznej Floty - państwowy armator jednostek portowych i pomocniczych [red.].

4. Basmacze - bojownicy opartej na muzułmańskiej ludności Azji Środkowej (gł. Uzbeki) powstania antyrosyjskiego i antybolszewickiego w latach 1917-1924 (szczątkowo do końca lat 30.) [red.].

5. Georgij Aleksandrowicz Atarbekow (1892-1925) i Solomon Grigorjewicz Mogiliewskij (1885-1925) zginęli w katastrofie samolotu Junkers F.13 w drodze z Tbilisi do Suchumi 22 marca 1925 roku. W katastrofie zginął również lider partii bolszewickiej na Zakaukaziu, Aleksandr Fiodorowicz Miasnikow (1886-1925) oraz dwóch członków załogi. Istnieją przypuszczenia, że wypadek mógł być zaaranżowany przez dążącego do usunięcia lokalnej konkurencji Ławrientija Berie; wg innej wersji był to samobójczy sabotaż gruzińskiego mechanika Sagaradze, w zemście za stłumienie tzw. powstania sierpniowego w Gruzji w 1924 roku (polegli byli współodpowiedzialni za pacyfikację tegoż, szczególnie Mogiliewskij - jako szef ZakCzK). Oczywiście, mogła to być niezamierzona katastrofa [red.].

sytuacji nieopodal wyspy Czeceń. Załogi stojących w lodach, od ponad trzech miesięcy statków, którym stale groziło śmiertelne niebezpieczeństwo, pojawienie pograniczników przywitały okrzykami „Hurra!”. Przy pomocy przybyłych patrolowców, konwój został wyzwolony z lodowej pułapki i przeprowadzony do Pietrowska. Około miesiąca spędził patrolowiec *Atarbekow* w morzu, wykonując niezwykle dla siebie funkcje lodołamacza. Za ofiarne pełnienie obowiązków załoga zasłużyła na wdzięczność dowództwa i została nagrodzona pochwałą. Osobiście otrzymali ją bosman *Atarbekowa* Martynienko oraz marynarze Niestierow i Sokołowski.

Machaczkałska gazeta „Dagestan” opisywała w artykule „Krążownik *Atarbekow* okazuje pomoc konwojowi, który utknął w lodach”: „Posiadając lodowe wzmocnienia dziobu *«Atarbekow»* 28 lutego 1928 r. wykrył kasparowskie barki, stojące w lodach. Zarówno od strony dowództwa, jak i całej załogi *«Atarbekowa»* została wykazana nieposkromiona chęć okazania możliwej pomocy utkniętemu w lodach konwojowi”. W rozkazie przewodniczącego Zakaukaskiego GPU Nr 86 z 21 kwietnia 1928 roku, została przekazana wysoka ocena marynarzy okrętu: „Chcąc zaznaczyć ze swojej strony przejawianą osobistym wkładem załogi *«Atarbekowa»* energię przy wykonaniu powierzonego zadania, poświęcenie i dyscyplinę, a także wytrawne kierownictwo podczas marszu dowódcy i mechanika okrętowego, objawiam wdzięczność dowódcy tow. Kresielingowi, mechanikowi okrętowemu tow. Szykawce i całej załodze. Starszego sierżanta Szczytikowa, który wytrzymywał bez odpoczynku w ciągu prawie 3-ch dob utrzymując komunikację radiową, nagrodzić nagrodą pieniężną”. Kolegium GPU nagrodziło całą załogę *Atarbekowa* cennymi prezentami z napisem „Za heroiczną walkę o uratowanie statków na Morzu Kaspijskim”.

W 1928 roku jednostki *Atarbekow* i *Mogiliewskij* weszły w skład nowo utworzonej Bakińskiej Morskiej Bazy Pogranicznej (od czerwca 1933 r. – morska baza pograniczna Nr 7).

Kolejny raz załoga *Atarbekowa* wyróżniła się podczas uratowania ludzi. 22 listopada 1929 roku, z powodu uszkodzenia silnika, na ląd został wyrzucony sztormem kuter pograniczny *PL-4* z ludźmi. Kuter położył się na burtę i prawie całkowicie został zamulony piaskiem. W rejon miejsca katastrofy przybył *Atarbekow* i po 6 godzinach wyczerpanej pracy, w zimnej wodzie, przy silnym przyboju, kuter został odkopany i ściągnięty na wodę. Rozkazem Pełnomocnego Przedstawicielstwa OGPU na

Zakaukazie „za upór i wytrwałość podczas ratowaniu od zagłady pogranicznego kutra” została ogłoszona pochwała dla dowódcy okrętu Abuszachmanowa, zastępcy dowódcy Szerchnisa, mechanika okrętowego Szykawki oraz bosmana Minienki.

Jednostki zespołu flotylli pogranicznej, brały udział też we wspólnych ćwiczeniach z Kaspijską Flotyllą Wojenną. Tak więc, latem 1929 roku *Mogiliewskij* uczestniczył w ćwiczeniach flotylli w czasie desantowania wojsk na nie przygotowane wybrzeże, a w 1932 roku *Atarbekow* i *Mogiliewskij* wzięły udział w ćwiczeniach, wspierając skrzydła armii, oraz wysadzany desant na tyłach wojsk nieprzyjaciela.

W kwietniu 1931 roku, kiedy okręt patrolowy *Atarbekow*, uczestniczył w ćwiczeniach jednostek Kaspijskiej Flotylli Rzecznej, zorganizowanych nieopodal wyspy Sara. W ramach ćwiczeń otrzymał rozkaz jak najszybciej dotrzeć do brzegów Kazachstanu, gdzie trwała operacja likwidacji bandy basmaczy. W rezultacie przeprowadzonego rozpoznania wschodniego wybrzeża, banda została wykryta w okolicy Fortu-Urickij (ob Fort-Szewczenko w Kazachstanie). Po otrzymaniu meldunku patrolowca w tym rejonie z parowca został desantowany oddział OGPU, który zdołał przygotować się do odparcia napadu na Urickij podchodzących basmaczy w ilości dwóch tysięcy ludzi. Wojska okopały się na podejściach do miasta, a *Atarbekow* przygotował się do artyleryjskiego wsparcia obrony, wysadzając na ląd posterunek do korygowania ognia, na czele z zastępcą dowódcy okrętu, Szerchnisem. Po pojawieniu się w godzinach porannych, wrogiej kawalerii, został otworzony ogień z dział okrętowych. W jego wyniku zniszczono gniazdo cekaem i rozproszono siły przeciwników. W walce banda została rozgromiona, około tysiąc basmaczy zostało wziętych do niewoli. Zdobyto także duże ilości broni.

Zaraz po walce *Atarbekow* otrzymał rozkaz udania się do Zatoki Kenderli, gdzie działała jeszcze jedna banda. Podczas przejścia w nowy rejon operacyjny, w odległości około 15 mil od Płw. Buzaczi, z pokładu patrolowca został wykryty barkas z bandytami, którzy właśnie rabowali trójmasztowy żaglowiec rybaków, przewożący towary zaopatrzeniowe, takie jak mąkę, cukier, czy płótno. Z patrolowca spuszczone szalupę pod dowództwem Szerchnisa. Znaleźli się w niej marynarze, którzy zdecydowali się obok uzbrojenia osobiste, wziąć ze sobą karabin maszynowy. Zauważywszy zbliżającą się szalupę, bandyci zaczęli uciekać. Z powodu większego zanurzenia szalupa pograniczników osiadła na płyciźnie. Wówczas marynarze Sam-

burow i Chutoriański wskoczyli do wody i biegnąc po mieliźnie dogonili bandytów. W toku walki wręcz, do której doszło, dwóch przestępców zostało zlikwidowanych, dwóch schwytanych, a zagrabione rzeczy zwrócone rybakom.

Po dopłynięciu do Zatoki Kenderli, pogranicznicy zobaczyli odpływające od jej brzegu łodzie z rybakami, ratujące się przed basmaczami. Po rzuceniu kotwicy, patrolowiec wysadził na brzeg grupę desantową liczącą dziesięciu ludzi, na czele której stanął technik okrętowy Szykawko. Kiedy oddział, po pokonaniu piaszczystych wydm zbliżył się do osady, nad głowami marynarzy zagwizdały kule. Doszło do strzelaniny. Przeciwnik nie wytrzymał ognia marynarzy i wskoczywszy na konie, basmacze zniknęli w stepie. Po walce w Zatoce Kenderli *Atarbekow* otrzymał nowy rozkaz: wykonać rozpoznanie w Zatoce Komsomolskiej (Martwy Kułtuk).

W ciągu czterech miesięcy załoga okrętu uczestniczyła w walkach z oddziałami basmaczy w północno-wschodniej części Morza Kaspijskiego. Na redzie Gurjewa (ob. kaz. Atyrau) pogranicznicy wykryli pół setki zatopionych łodzi rybackich. Trzy dni przed przyjściem *Atarbekowa* w morze, basmacze przewozili na nich zagrabione dobra. Po inspekcji przeprowadzonej na brzegu, marynarze znaleźli dokładnie zamaskowany skład zakopanego w ziemi majątku. W niewielkiej odległości od brzegu, na dnie morza, także znaleziono znaczne ilości skradzionych towarów i rybackich sieci.

Podczas starć z basmaczami pogranicznicy wzięli do niewoli trzynastu przestępców, zwrócili kołchoźnikom 29 łodzi, 1600 sieci rybackich i inny majątek. Dowodzący operacją w Zatoce Komsomolskiej, upoważniony przez Pełnomocnego Przedstawiciela OGPU w Kazachskiej SSR, wskazał na wyjątkową wytrwałość, spryt i męstwo starszego sierżanta Rudniewa, marynarzy Chutoriańskiego, Iljiczewa, mechanika Szykawko, zastępcy dowódcy okrętu Szerchnisa i miczmana Sambielowa. Cała załoga okrętu została nagrodzona dodatkowym miesięcznym żołdem.

Patrolowiec *Mogiliewskij* w 1931 roku również uczestniczył w walkach z basmaczami. W wyniku zdecydowanych działań jego grupy desantowej, która złapała na miejscu przestępstwa pięciu dywersantów, udało się uratować przed podpaleniem pola naftowe Czelekien.

W 1933 roku, w dniu, w którym przypadała rocznica 15-lecia Armii Czerwonej, za sukcesy w szkoleniu bojowym patrolowiec *Atarbekow* otrzymał zaszczytny tytuł „Przodownika im. 15-tej rocznicy RKKA”.

Największą trudnością w odniesieniu do ochrony granic kraju sprawiał brak prawnego uregulowania przebiegu granicy na wielu jej odcinkach. Jednym z nich było Morze Kaspijskie, gdzie nie było umowy z Iranem o rozgraniczeniu akwenu (podobnej umowy nie ma również teraz, pomimo tego, że liczba państw, która posiada dostęp do Morza Kaspijskiego powiększyła się). Rozkazem NKWD z 9 stycznia 1935 roku, został określony tryb funkcjonowania służby pogranicznej w regionie Morza Kaspijskiego. Wojskom Ochrony Pogranicza nakazano uznawać, akwen Morza Kaspijskiego, znajdujący się na północ od linii, łączącej wyście na ląd granicy, w rejonie osady Astara na zachodnim wybrzeżu i Hasan-Kuli na wschodnim wybrzeżu, należy do Związku Radzieckiego. Jednakże, podczas kontaktów z przedstawicielami strony perskiej, nie zalecano nazywać północnej części Morza Kaspijskiego „radzieckiej” albo „należącej do ZSRR”, ponieważ przyjęło się, że Morze Kaspijskie jest „radziecko-perskim”. Oficjalnie żegluga okrętów i statków obu państw, była dozwolona na całym akwenu, a zatrzymanie jednostek morskich drugiej strony można było dokonać w przypadku naruszenia tylko granicach młak zwanej 10 milowej strefy przybrzeżnej. 27 sierpnia 1935 roku, została podpisana umowa między ZSRR i Iranem odnośnie osiedlania się, handlu i żeglugi morskiej, w której oba państwa potwierdziły prawo każdej ze stron tylko na regulowanie funkcjonowania rybołówstwa w przybrzeżnej 10-milowej strefie.

W 1938 roku okręty *Atarbekow* i *Mogiliewskij* razem z pozostałymi jednostkami Morskiej Bazy Pogranicznej Nr 7 zostały

przekazane do składu Samodzielnego Dywizjonu Okrętów Ochrony Granicy, 44-go Zespołu Pogranicznego.

Zgodnie z „Programem budowy morskich okrętów pogranicznych i wojsk wewnętrznych NKWD ZSSR w trzeciej pięciolatce 1938–1942 roku” była zaplanowana modernizacja patrolowców *Atarbekow* i *Mogiliewskij*. Pierwszym do Stoczni remontowej im. Komuny Paryskiej w Baku trafił *Atarbekow*. Remont miał być realizowany do 1940 roku. Po jego zakończeniu miał zostać zmodernizowany *Mogiliewskij*, także w tej samej stoczni. Niestety z powodu braku odpowiednich zasobów finansowych i przeciążenia samej stoczni, ten ostatni nie zdołał przejść modernizacji do momentu wybuchu wojny. Podczas prac modernizacyjnych na *Atarbekowie* został wydłużony kadłub do 39,2 metra, w związku z czym jego wyporność wzrosła do 286 ton. Na okręcie zostały zamontowane dwa silniki Diesla po 800 KM, a także dwa działka 34-K kalibru 76,2 mm i dwa karabiny maszynowe DSzK 12,7 mm. Miało to zdecydowanie poprawić możliwości bojowe jednostki, nie tylko w zetknięciu z ewentualnymi przemytnikami. Patrolowiec *Mogiliewskij* na początku wojny również został przebudowany w trzy nowe działka 21-K kalibru 45 mm i dwa wkm-y DSzK 12,7 mm.

Rozkazem NKWD z 30 sierpnia 1940 roku w Baku został sformowany Zespół Jednostek Ochrony Pogranicza, następnie 18 października 1940 roku przemianowany na 1. Kaspijski Zespół Okrętów Ochrony Pogranicza, którego dowódcą został mianowany kapitan-lejtnant I. A. Trizna, komisarzem politycznym zaś komisarz batalionowy Maciejewskij. Patrolowce *Atarbekow*

i *Mogiliewskij* weszły w skład 1. dywizjonu zespołu, także stacjonującego w Baku.

Po wybuchu wojny w czerwcu 1941 roku, *Wydra* (przemianowana w latach 30. na *Leniniec*) oraz *Sobol*, a także od 4 sierpnia 1941 roku *Gornostaj*, zostały zmobilizowane i uzbrojone. Patrolowiec *Leniniec* otrzymał jedno działko 76,2 mm, jedno 45 mm, dwa karabiny maszynowe M-1 kalibru 7,62 mm, zaś *Gornostaj* na swoim uzbrojeniu miał mieć jedno działko 45 mm i dwa karabiny maszynowe M-1 kalibru 7,62 mm. Patrolowiec *Sobol* na swój pokład przyjął trzy działka 45 mm i dwa karabiny maszynowe M-1 kalibru 7,62 mm. Wszystkie te trzy jednostki włączone zostały w skład Kaspijskiej Flotyli Wojennej.

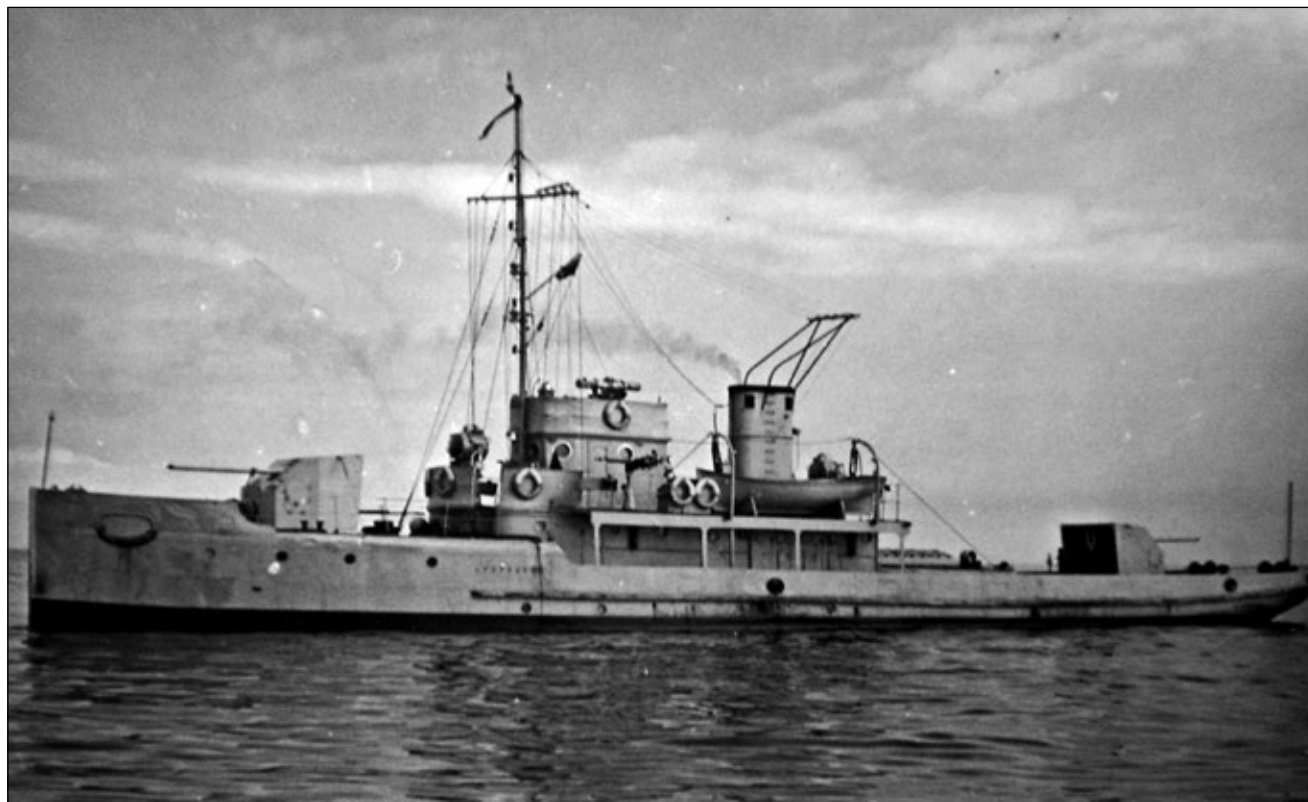
Po niecałym roku, 21 maja 1942 roku, w związku ze złym stanem technicznym *Leniniec* został skreślony z listy Flotyli Kaspijskiej, następnie podjęto decyzję o jego rozbrojeniu i przekazaniu do Kaspijskiej Floty. Po wojnie, latem 1948 roku, *Leniniec* zatonął w porcie Machaczkała podczas silnego sztormu. 20 lipca 1948 roku, okręt został podniesiony z dna, w wyniku prac służb awaryjno-ratowniczych Flotyli Kaspijskiej. Jednostka została wyremontowana. Już jako jednostka nieuzbrojona, pokojowo, przesłużyła do lat 60., kiedy to została ostatecznie wycofana z eksploatacji i przekazana do Głównowtorczermietu⁶ dla zezłomowania.

Patrolowiec *Gornostaj* jako okręt bazyowy przeznaczony do ochrony redy portu, a *Sobol* jako klasyczny patrolowiec przesłużyły w składzie flotyli do 25 listopada 1943 roku, kiedy to również te okręty zo-

6. Państwowa firma zajmująca się przerobem surowców wtórnych w ZSRR [red.].

Patrolowiec *Atarbekow* (eks *Kuna*) po modernizacji.

Fot. „Morskaja Kampanija”



Podstawowe dane techniczno-taktyczne typu „Barsuk” (na jednostkach do 1941 r. dane te były różne)

Wyporność:

173 t (*Atarbekow* od 1940 r. – 286 t)

Wymiary:

długość maksymalna - 30,5 m (*Atarbekow* od 1940 r. – 39,2 m)

szerokość maksymalna - 5,79 m

zanurzenie maksymalne - 2,44 m

Wysokość nad linią wodną:

Do górnego pokładu - 0,7 m (*Atarbekow* od 1940 r. – 1,0 m)

do pomostu - 2,55 m (*Atarbekow* od 1940 r. – 3,2 m)

do topu masztu - 11,1 m

Siłownia:

Główne silniki: maszyna parowa potrójnego rozprężania o mocy 350 KM

(*Atarbekow* od 1940 r. – dwa silniki Diesla typ 38-KR-8 po 800 KM)

Liczba wałów - 1 (*Atarbekow* od 1940 r. – 2)

Pędnik - 1 czteroskrzydłowa śruba o średnicy 2 m (*Atarbekow* od 1940 r. – 2 czteroskrzydłowe śruby o średnicy 1,23 m)

Ilość sterów - 1

Prędkość maksymalna - 11 węzłów (w 1941 r. – 9,5 węzłów, *Atarbekow* – 14 węzłów)

Zapasy paliwa normalny - 24 t (w 1941 r. – mazut, *Atarbekow* – paliwo dieslowskie)

Zapasy wody kotłowej - w 1941 r. – 15,5 t (*Atarbekow* – 13 t)

Zasięg pływania 850 Mm (w 1941 r. – 1200 Mm, *Atarbekow* – 2800 Mm)

Czas przygotowania maszyn do wypłynięcia *Atarbekow* – normalne - 20 min, alarmowe 10 minut

Źródła energii elektrycznej:

1941 r. – maszyna parowa o mocy 22 KM generator o mocy 11,5 kW, napięcie 115 V prąd stały (*Atarbekow* – 2 dieslowskie generatory o mocy 30 kW i dieslowski generator o mocy 9,5 kW, napięcie 110 V prąd stały)

Uzbrojenie:

75 mm działo 2×I (od 1919 r. *Kuna*, *Laska*, *Sobol*, *Choriek* – 1×I, dodatkowo *Gornostaj* i *Wydra* 1×I 37 mm, *Laska* – 1×I 47 mm)

7,62 mm karabin maszynowy M-1 2×I

od 1941 r.

Leniniec

76,2 mm L/55 działo 34-K 1×I

45 mm L/46 działo plot. 21-K 1×I

7,62 mm karabin maszynowy M-1 2×I

Gornostaj

45 mm L/46 działo plot. 21-K 1×II

7,62 mm karabin maszynowy M-1 2×I

Sobol

45 mm L/46 działo plot. 21-K 3×I

7,62 mm karabin maszynowy M-1 2×I

Atarbekow

76,2 mm L/55 działo 34-K 2×I

12,7 mm karabin maszynowy DSzK 2×I

Mogiliewskij

45 mm L/46 działo plot. 21-K 3×I

12,7 mm karabin maszynowy DSzK 2×I

Kompassy magnetyczne 127 mm – 2 szt. (*Atarbekow* – 3 szt.)

Logi LZM

PUS (Centrala artyleryjska) Gejslera

Dalmierze DM 07 (*Atarbekow* – DM 1,5)

Szalupy - 2 czterowiosłowe jole (*Atarbekow* – dwa sześciowiosłowe jole)

Załoga (1941 r.):

oficerów 6 (*Atarbekow* – 7);

podoficerów 15 (*Atarbekow* – 20);

szeregowych marynarzy 11 (*Atarbekow* – 28).

OGÓŁEM: 32 ludzi (*Atarbekow* – 55)

stały rozbrojone i zwrócone do Azneftie-kombinatu.

Na początku wojny 1. Kaspijski Zespół Jednostek Ochrony Pogranicza, uzupełniony przez przejęte okręty patrolowe *Sobol* i *Leniniec*, został włączony w skład Zespołu patrolowców i motorówek patrolowych, Kaspijskiej Floty Wojennej. Od 8 sierpnia 1942 roku *Sobol*, *Atarbekow* i *Mogiliewskij* zostały włączone w skład 1 dywizjonu okrętów patrolowych KWF.

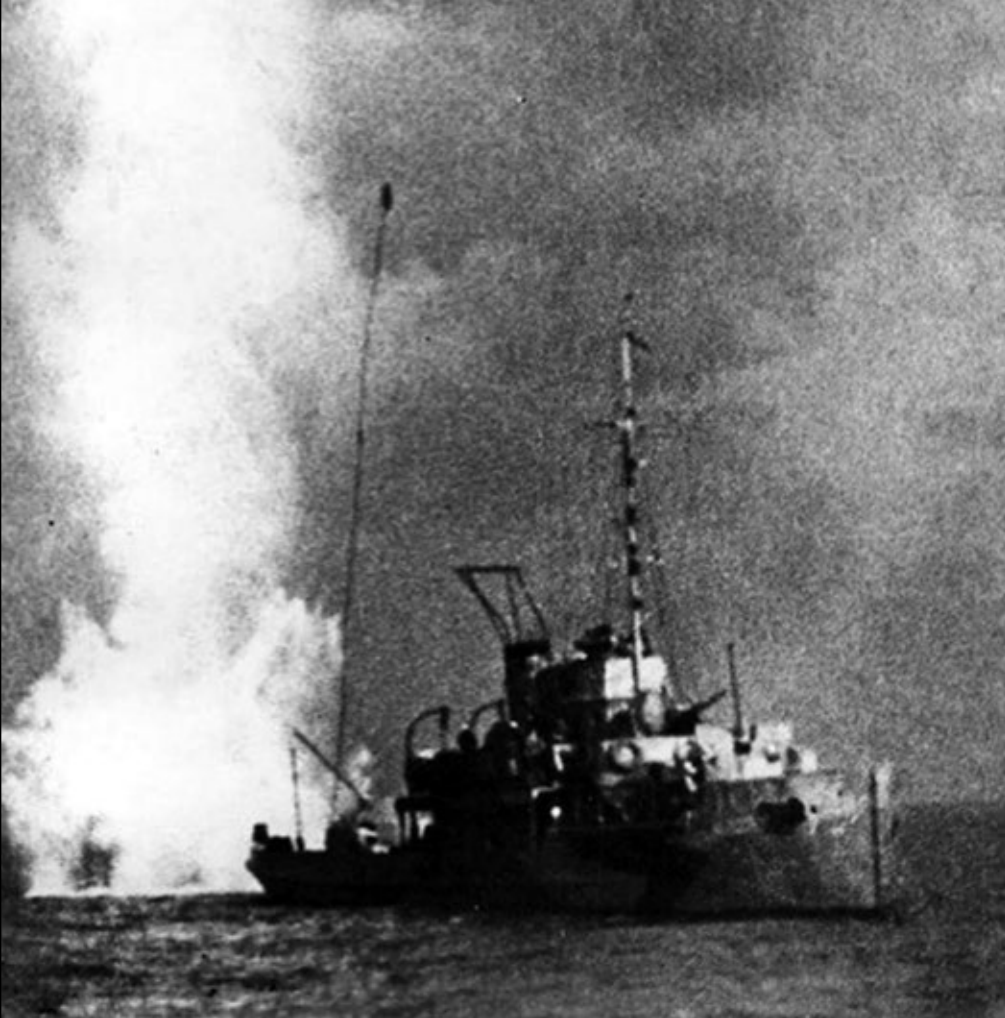
24 sierpnia 1941 roku na pokłady patrolowców *Atarbekow*, *Sobol* i innych okrętów oraz statków i kutrów ochrony pogranicza w Port-Iljicz (ob. azer. Liman) został zaokrętowany desant składający się z batalionu 105. pułku strzelców i kursantów Kaspijskiej Szkoły Morskiej.

Żołnierzom desantu i załogom jednostek został odczytany rozkaz o przekroczeniu państwowej granicy z Iranem. W rozkazie mówiło się, że z uwagi na to, iż rząd Iranu i szach Reza Pahlawi, wyraźnie łamali postanowienia artykułów 5 i 6 umowy między ZSSR i Iranem z 1921 roku, dopuszczając na swoim terenie organizowania baz wojskowych Niemiec hitlerowskich (sic!) i stwarzając tym samym groźbę napaści na ZSRR w ważnym strategicznym punkcie, rząd radziecki, kierując się radziecko-irańską umową 1921 roku, wprowadza swoje wojska na terytorium Iranu.

O godzinie 17:55, jednostki z oddziałem desantowym podniosły kotwice i obierały kurs na południe. O godzinie 20:00 pogoda bardzo się pogorszyła. Wiatr wzmógł się do 6 stopni w skali Beauforta, zaczął padać silny deszcz. Sytuacja więc stawała się dla małych i starych jednostek dość skomplikowana. Na szczęście 25 sierpnia o godzinie 04:00 patrolowiec *Atarbekow* z kutrem *K-163* (typu KM) jako pierwsze podплыли do irańskiego brzegu w rejonie wioski Hevi i rozpoczęły wyładunek desantu.

O godzinie 06:05, rankiem grupa desantowa w sile siedemnastu ludzi przystąpiła do wykonania postawionego przed nią zadania, tj. zniszczeniu posterunku policyjnego Irańczyków.

W skład grupy wchodził: dowódca starszy lejtnant Guziejew, politruk – sierżant bezpieczeństwa publicznego Kowalczyk oraz 4 oficerów, 10 marynarzy i starszych sierżantów i tłumacz. Grupa Guziejewa pomyślnie wykonała zadanie, biorąc do niewoli jednego irańskiego oficera i 4 żołnierzy. Przejęto także broń i amunicję Irańczyków, a także przerywano linię łączności pomiędzy Bandar-e Pahlawi (ob. Bandar-e Anzali) a Astarą. Po zajęciu miejscowości i posterunku



Atarbekow podczas niemieckiego nalotu w 1943 roku.

Fot. „Morskaja Kampanija”

sił policyjnych strony irańskiej, patrolowiec *Atarbekow* przystąpił do patrolowania okolicy, osłaniając tym samym wysadzony desant.

Dnia 31 sierpnia o godzinie 08:05, patrolowce *Atarbekow*, *Leninie*, a także małe ścigacze typu „MO” PK-77 i PK-78, wysadziły kolejny desant w porcie Nowshahr. Marynarzy przywitani przedstawiciele agencji „Sowtorgflota” (radzieckiej floty handlowej), wspólnie z którymi został konfiskowany majątek niemieckiej firmy Nobel Iran Express. Do godziny 13:00, desant pozyskanym samochodem przyjechał do miasta Galus, który był ważnym, strategicznym punktem na trasie Teheran-Pahlavi-Baboler. O 15:00 druga grupa desantowa, zajęła miasto Shahsavar (ob. Tonekabon). Zdobyła tam budynek policji i rozbroiła irańskich policjantów. Tego samego dnia został sformowany jeszcze jeden oddział sił radzieckich, w sile 80 ludzi, który o godzinie 22:00, wyjechał do miasta Mazandaran w celu rozbrowienia gwardyjskiego pułku strzelców, liczącego 1400 ludzi. Po przybyciu do koszar marynarze radzieccy, zastali tam ślady pośpiesznej ucieczki irańskich żołnierzy. Na terenie koszar zdobyto jako trofea dwa wagony umundurowania, trzy wagony z końską uprzężą, 600 karabinów, 40 000 nabojów, dużo żywności i innych rzeczy.

W okresie lat 1941–1944, tzn. do powrotu okrętów w skład wojsk ochrony pogra-

nicza, patrolowce *Atarbekow* i *Mogiliewskij* pełniły służbę ochrony rejonu wodnego głównej bazy Floty Kaspijskiej, czyli portu w Baku. W ciągu 1942 roku *Atarbekow* eskortował 29 transportów, odpierając przy tym 7 nalotów lotniczych. Od 30 października 1943 roku do 28 kwietnia 1944 roku *Atarbekow* został tymczasowo przekazany do Żeglugi Kaspijskiej (Kaspijskoje Parochodstwo, KasPar) i jako patrolowiec-holownik, był on używany do przewozów towarów importowanych przez ZSRR. Za wzorowe wykonanie zadań nałożanych na niego przez dowództwo podczas wojny, dowódca patrolowca *Atarbekow* kapitan-lejtnant P.S. Martynienko (będący po wojnie dowódcą dywizjonu) i zastępca dowódcy kapitan-lejtnant N.F. Pawienko, zostali odznaczeni orderami Czerwonej Gwiazdy.

W 1944 roku w skład 1. Samodzielnego Dywizjonu Okrętów Ochrony Pogranicza, sformowanego rozkazem NKWD ZSRR z 27 lipca 1944 roku, weszły:

„1. Patrolowiec «*Atarbekow*», z załogą: oficerów – 5, podoficerów – 15, szeregowych marynarzy – 37 ludzi.

2. Patrolowiec «*Mogiliewskij*», z załogą: oficerów – 3, podoficerów – 14, szeregowych marynarzy – 18 ludzi.”.

W rezultacie przeprowadzonych w latach 1944 i 1947 inspekcji, najlepszym okrętem dywizjonu został uznany patrolowiec *Atarbekow*, którego dowódcą w tym czasie był

kapitan-lejtnant A.A. Ismajłow. W 1946 roku najlepszym okrętem zaś został uznany *Mogiliewskij*, dowodzony w tym czasie przez starszego lejtnanta I.I. Mitiaja.

Po wojnie patrolowce *Mogiliewskij* i *Atarbekow* służyły na granicy jeszcze przez dziewięć lat. Dnia 11 czerwca 1954 roku *Mogiliewskij* został rozbrojony, przekazany do armatora Kaspneftieflot, gdzie był wykorzystywany w charakterze holownika, a pod koniec lat pięćdziesiąty ostatecznie został wycofany z eksploatacji i przekazany do Głównotorczermietu dla demontażu i złomowania.

Atarbekow został wycofany ze składu wojsk ochrony pogranicza 6 października 1954 roku. Nie był to jednak koniec jego morskiej służby. W charakterze statku hydrograficznego został bowiem włączony w skład Floty Kaspijskiej, otrzymując nową nazwę *Geliograf*. Wartym uwagi jest także fakt, że ostatnim dowódcą *Atarbekowa* w składzie wojsk ochrony pogranicza był Witalij Iwanowicz Iziergin, w późniejszym okresie, to jest od połowy lat 60., dowódca znanego okrętu pogranicznego *Purga* operującego z baz na Kamczatce.

Następnie jednostka uczestniczyła w przeprowadzeniu prac hydrograficznych na akwenie Morza Kaspijskiego. Dnia 7 lipca 1956 roku została ona skreślona z listy okrętów floty, a 17 sierpnia 1956 roku załoga została ostatecznie rozformowana, a sam *Geliograf* wkrótce przekazany został na złom. ●

Źródła i literatura

Zbiory archiwalne Muzeum Sił Morskich Wojsk Pogranicza (Музей морских частей пограничных войск) oraz Centralnego Muzeum Wojsk Pogranicza FSB (Центральный пограничный музей ФСБ России).

Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах, т. 2: Северо-Запад, cz. 1: Балтийский Флот, pod red. I.W. Jegorowa i Je. Je. Schwede, Leningrad 1926.

Moszkow F. A., Морская пограничная охрана России: от Петра I до наших дней, Moskwa 2007.

Platonow A.W., Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945, Sankt Petersburg 2002.

Пограничные войска СССР. Сборник документов и материалов, 1918–1928, ... 1928–1938 i ... 1939–1941; zebrali Je.D. Solowjew, A.I. Czuginow i in.; pod red. W.A. Matrosowa, Moskwa 1970–73.

Autor wyraża wdzięczność A.A. Gajdukowi i W.W. Jarowemu za udostępnienie materiałów i pomoc w przygotowaniu artykułu.

**Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Ryszard Jędrusik**

Greckie torpedowce typu „P” i „K”



Aris Bilalis (Grecja)

Torpedowiec *Kios* pod grecką banderą.

Fot. Greek Navy History Department

Torpedowce typów „P” i „K” stanowiły dwie grupy, każda złożona z trzech identycznych jednostek dostarczonych greckiej marynarce wojennej w 1922 r. w ramach reparacji po I wojnie światowej, razem z większym niszczycielem *Smyrni*. Wszystkie służące wcześniej we flocie austro-węgierskiej jednostki otrzymały nazwy miast Azji Mniejszej, które od niedawna znajdowały się pod kontrolą greckich sił zbrojnych. W chwili wybuchu drugiej wojny światowej wartość bojowa tych niewielkich jednostek była nieznaczną, a ich nie przekraczająca 20 węzłów prędkość kwalifikowała je jedynie do służby patrolowej i eskortowej w rejonach podejść do portów. Deliberowano również nad wykorzystaniem tych małych torpedowców do służby eskortowej w konwojach, lecz pomysł ten zarzucono z uwagi na ich słabą dzielność morską, niewielki zasięg, niewystarczająco silne uzbrojenie i wiek, który sprawiał, że wymagały ciągłych napraw.

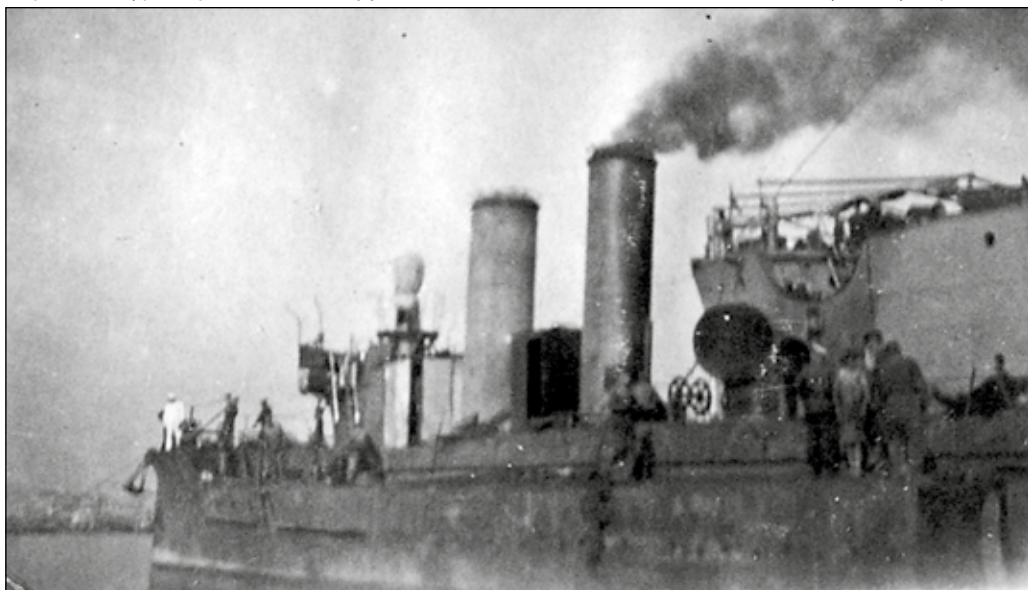
Torpedowce typu „P”

Trzy jednostki, których nazwy rozpoczynają się na literę „P” powstały w stoczni Ganz & Co. Danubius w austro-węgierskim porcie Fiume (obecnie Rijeka) dla marynarki wojennej tego państwa. Budowę 92 *F* rozpoczęto 30 listopada 1914 r., a stępki pod 94 *F* i 95 *F* położono odpowiednio 19 stycznia i 9 lutego 1915 r. 92 *F* zwodowano 29 września 1915 r., a 23 marca 1916 r., jednostkę wcielono do floty au-

stro-węgierskiej. Wkrótce potem, 8 marca 1916 r., miało miejsce wodowanie 94 *F*, na którym banderę podniesiono 17 czerwca 1916 r. Ostatni z trójki, 95 *F* został zwodowany 24 czerwca 1916 r., a 27 września oficjalnie przyjęty do służby. Okręty należały do typu znanego jako „82 *F*” lub „250-tonowy Danubius”. Liczył on łącznie szesnaście jednostek. Turbiny AEG zasilane parą z dwóch kotłów Yarrows (jeden opalany węglem, drugi ropą) napędzały dwa wały śru-

Torpedowiec typu „P” przed modernizacją.

Fot. Greek Navy History Department



bowe, nadając okrętom maksymalną prędkość 28 węzłów. Przy prędkości 16 węzłów ich zasięg wynosił 1200 mil morskich. W maju 1917 r. przyrostek F (oznaczający lokalizację stoczni) został usunięty, a nazwami jednostek pozostały numery 92, 94 i 95. Po przejściu przez flotę grecką torpedowce otrzymały następujące nazwy – *Panormos*, *Prussa* i *Pergamon*¹.

Początkowo trzy jednostki typu „P” wykorzystywano do celów szkoleniowych, jednak w 1926 r. podjęto decyzję o ich modernizacji, którą przeprowadzono u burty okrętu warsztatowego *Ifestos* w bazie morskiej w Salaminie. Po jej zakończeniu prędkości torpedowców wynosiła 27 węzłów.

Dane techniczne pod grecką banderą

Tonaż: 241

Wymiary: 57,43 x 5,8 x 1,5 metra

Uzbrojenie: 1 x 66 mm Škoda, 1 x 37 mm plot., 2 karabiny maszynowe, 2 wyrzutnie torped 450 mm

Załoga: 25

W sierpniu 1926 r. *Pergamos* znajdował się w pobliżu wyspy Spetses, na której letnie wakacje spędzał dyktator - gen. Theodoros Pangalos. Zadaniem jednostki było przewożenie gości władcy pomiędzy wyspą a stałym lądem. Tego dnia otrzymało wiadomość, że w Atenach nowy reżim mobilizuje swoje siły w celu aresztowania dyktatora. Pangalos wraz z dwoma attaché i pięćdziesięcioosobowym oddziałem opuścił wyspę na pokładzie *Pergamosa*. W pobliżu wyspy Hydra natknęto się na statek pasażerski *Hydra*, który zmuszono do zawrócenia do Pireusu, dla pewności oddając kilka strzałów ślepą amunicją. *Pergamos* popłynął w kierunku Attyki, jednak został zauważony przez pancernik *Kilkis*, który wystrzelił w jego kierunku dwa pociski. Pangalos nie był świadom faktu, że nie będzie w stanie dotrzeć do Attyki więc nakazał dowódcy torpedowca zawrócić i skierować okręt na południe. Jego zamiarem było spotkanie z Dywizjonem Szkolnym, który wracał z rejonu Morza Jońskiego. Dyktator miał nadzieję, że ten nadal będzie mu wierny. Płynąc z prędkością 22-23 węzłów po Morzu Mirtejskim, *Pergamos* został zaatakowany przez dwa samoloty. Jeden z nich zrzucił na niego bombę, ale chybił. Później, nieda-

leko przylądka Maleas, doszło do spotkania z niszczycielem *Leon*, który odłączył się od Dywizjonu Szkolnego. Ku rozczarowaniu *Pengalos*, *Leon* oddał w kierunku torpedowca 6 strzałów ostrzegawczych, a następnie ostrzelał go z broni lekkiego kalibru, zmuszając *Pergamosa* do zatrzymania się. Po aresztowaniu dyktatora torpedowiec powrócił do bazy w Salaminie celem załatwienia przestrzelin powstałych po ostrzale przez niszczyciel *Leon*.

Dnia 11 marca 1928 r. *Panormos* wracał do portu Pireus z rejsu szkolnego po Zatoce Saronijskiej. Około godziny 19:15, przepływając niedaleko północno-wschodniego wybrzeża wyspy Egina, torpedowiec wpadł na rafę obok przylądka Tourlos. Wynikiem uderzenia było pęknięcie kadłuba w pobliżu grodzi oddzielającej kocioł opalany węglem od opalanego olejem

Wrak *Panormosa* w ujęciu od rufy.



Fot. Greek Maritime Museum

Jeszcze jedno ujęcie pokazujące przełamany kadłub *Panormosa*.



Fot. Greek Maritime Museum

samobójstwo strzelając do siebie. Poważnie ranny w klatkę piersiową został zabrany do szpitala marynarki wojennej w Pireusie, gdzie lekarzom udało się go uratować. W międzyczasie holownik marynarki wojennej *Cyclops* i cywilne holowniki *Agios Nicolaos* oraz *Mimis*² dotarły do *Panormosa*, jednak nie mogły mu pomóc. Wrak torpedowca powoli rozpadł się w miejscu gdzie wszedł na rafę.

Pozostałe dwie jednostki otrzymały później numery burtowe, wymalowane na dziobie, odpowiednio 74 dla *Pergamma* i 75 dla *Prussa*. Po przystąpieniu Grecji do II wojny światowej, 28 października 1940 r. trzynaście, będących w czynnej służbie torpedowców, podzielono na cztery dywizjony. Torpedowce typu „P” i „K” tworzyły Drugi Dywizjon podległy Pierwszemu Sektorowi Obrony Morskiej (z bazą w Patras). Jego zadaniem było patrolowanie podejścia do Zatoki Patraskiej i eskortowanie lokalnej żeglugi. Istnieje wiele interesujących wspomnień, spisanych przez tych, którzy służyli na tych niewielkich jednostkach. Wiceadmirał Th. Manolopoulos, będący kadetem w 1940 r., wspomina: „*To były stare okręty... mesa była na dziobie, z drewnianymi kojami, które dzieliliśmy z pluskwami. Do jej ogrzewania służył stojący na środku piecyk węglowy. Przy wzburzonym morzu mesa przeciekała jak sito, a na podłodze pływały węgiel, buty i pluskwy*”. Kapitan A. Murambas, który w 1940 r. odbył kilka rejsów szkoleniowych na tych jednostkach po Zatoce Saronijskiej pisze: „*To były niewielkie, stare jednostki, zbudowane w połowie drugiej dekady XX wieku. Pływanie na nich było piekłem. Spędzaliśmy dwa dni, słoczeni w zimnym, wilgotnym i niezdrowym śro-*

dowisku. Ich dzielność morską była mierna i przy złej pogodzie musieliśmy kotwiczyć w Zatoce Vouliagmeni”.

Przez cały okres trwania działań wojennych *Pergamos* pozostawał w bazie marynarki wojennej w Salaminie, gdzie przechodził remont, którego ukończenie przewidziano na czerwiec 1941 r. Był wykorzystywany jedynie jako pływające koszary dla załóg innych torpedowców. Dnia 25 kwietnia 1941 r., *Pergamos* został samozatopiony w bazie w Salaminie, ponieważ nie był w stanie popłynąć z resztą floty udającej się na Kretę, a następnie do Egiptu.

Utrata torpedowca *Prussa* i jego dalsze losy

Od listopada 1940 r. do 4 lutego 1941 r. *Prussa* był w remoncie w bazie morskiej w Salaminie. Następnie wysłano go do Pierwszego Sektora Obrony Morskiej, gdzie pełnił służbę patrolową i eskortową w Zatoce Patraskiej i w rejonie na południe od wyspy Leukada. Na początku kwietnia 1941 r. wiceadmirał D. Economou, dowódca Pierwszego i Trzeciego Sektora Obrony Morskiej, odwiedził na pokładzie *Prussa* bazę Saranda przy froncie albańskim. Jednostka przeszła przez Cieśninę Korfu w ciągu dnia 4 kwietnia i została z łatwością wykryta przez dziewięć włoskich samolotów typu Junkers Ju 87, nazywanych „Picchiattelli” z 97^o Gruppo.

O 15:30 *Prussa*, będący 3 mile od portu w Korfu, został zaatakowany z powietrza. Według podporucznika A. Loizosa, będącego na pokładzie, cztery osoby obsługujące działą przeciwlotnicze zostały odwołane by przygotować łódź, która miała zabrać wiceadmirała na brzeg. Dlatego jego obsada była niepełna. Zgodnie z oficjalną historią greckiej marynarki wojennej *Prus-*

sa została zaatakowana o 14:10, po tym jak wiceadmirał opuścił jej pokład.

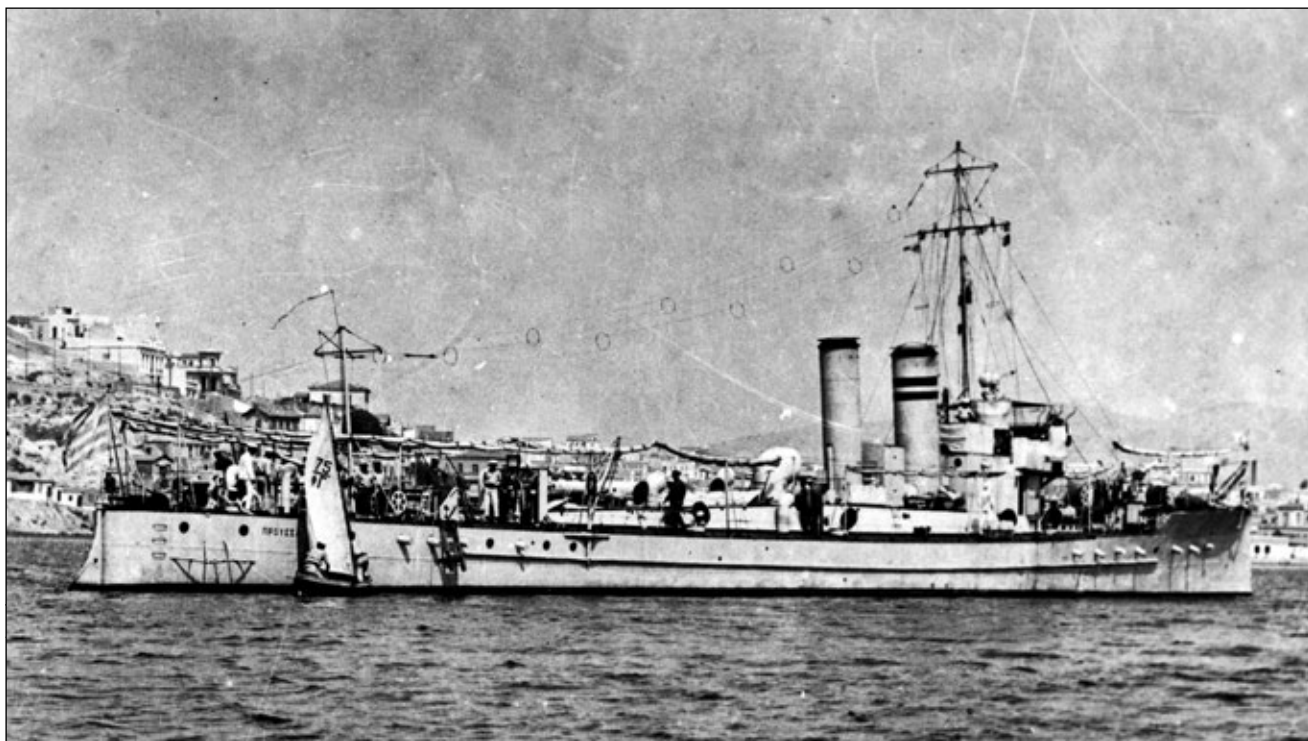
Akcja trwała około 15-20 minut i chociaż *Prussa* nie został bezpośrednio trafiony, pięć bomb spadło w pobliżu jednostki, a ich eksplozje spowodowały długie pęknięcia kadłuba rozciągające się przez trzy przedziały. Okręt dotarł do portu jedynie siłą rozpędu, ponieważ wstrząs wywołany eksplozją poważnie uszkodził przedział maszynowy. *Prussa* dopłynął do doku i osiadł dziobem na mieliźnie. Dowódca jednostki obawiał się dalszych ataków lotniczych, dlatego rozkazał ewakuować większość załogi, a sam z garstką marynarzy pozostał na pokładzie. Z pomocą pomp i miejscowej straży pożarnej próbowano powstrzymać napływ wody. Początkowo wydawało się, że okręt utrzyma się na powierzchni, ale ostatecznie *Prussa* osiadł na płytkiej wodzie z 30 stopniowym przechyłem, tak, że większość kadłuba wystawała ponad lustro wody. O 23:00 zaprzestano prób ratowania jednostki i pozostawiono ją swemu losowi, po uprzednim zdjęciu z pokładu istotnych materiałów, zalaniu komór amunicyjnych i zdemontowaniu zamków dział oraz kłap wsadowych wyrzutni torped. Okręt uznano za stracony, a w obliczu rychłego, niemieckiego ataku nie rozważano nawet prób jego ratowania.

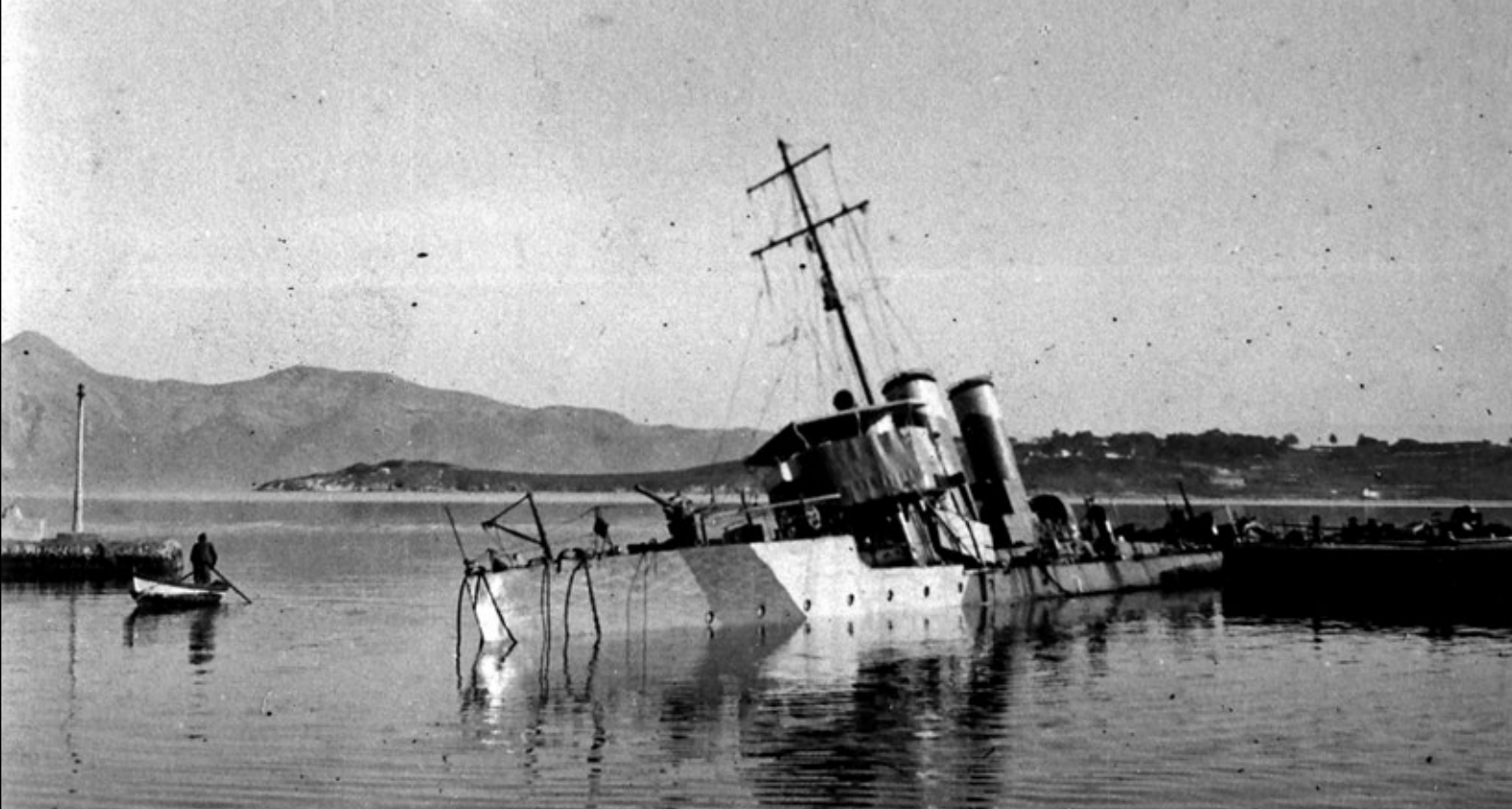
Dnia 29 kwietnia 1941 r., wrak wpadł w ręce Włochów, którzy wkrótce potem dokonali jego oględzin. Włoscy żołnierze wypisali na burtach różne slogany i namalowali literę „V” od słowa „Vinceremo” (Zwycięstwo). Na dnie, niedaleko wraku, odnaleziono podwójną wyrzutnię tor-

2. *Mimis* (eks-*Phoceen*, zbudowany w 1888 r. jako *Jane Jolliffe*) zatonął przypadkowo niedaleko przylądka Tourlos po wejściu na grecką minę w nocy z 28 na 29 marca 1941 r.

Torpedowiec *Proussa* w portretowym ujęciu z lat 30.

Fot. Greek Navy History Departament





Na wpółzatopiony *Prussa* u wybrzeży Korfu. Uwagę zwraca ciekawy kamuflaż okrętu.

Fot. Greek Maritime Museum

ped i torpedę, które następnie wydobyto. Dnia 5 czerwca 1941 r. kontrakt na wydobycie wraku *Prussa* został przyznany włoskiej firmie Tripovich, która wkrótce rozpoczęła prace. Kadłub załatano, wypompowano wodę i po podniesieniu z dna i ustabilizowaniu, w połowie października, torpedowiec opuścił Korfu i na holu popłynął do Fiume. Dnia 20 października jednostka weszła do suchego doku, gdzie pracownicy miejscowej stoczni dokonali jej oględzin. Raport mówił o strukturalnych uszkodzeniach kadłuba w rejonie śródokręcia i o kiepskim stanie maszynowni oraz przedziału elektrycznego. Trzy miesiące później, 20 stycznia 1942 r., dowództwo włoskiej marynarki wojennej podjęło decyzję o złomowaniu okrętu. Co cieka-

we, *Prussa* zakończył swój żywot w tym samym miejscu, w którym 27 lat wcześniej powstał.

Torpedowce typu „K”

Trzy jednostki typu „K” były nieco większymi okrętami zamówionymi dla marynarki austro-węgierskiej w lipcu 1913 roku jako pełnomorskie torpedowce (Hochsee Torpedoboot). Ich stępki położono w marcu 1914 r. w stoczni Cantiere Navale Triestino w Monfalcone niedaleko Triestu. Pierwszy, 18 listopada 1914 r., z pochylni spłynął 98 *M*, którego przyjęto do służby 19 sierpnia 1915 r. 99 *M* został zwodowany 17 grudnia 1914 r., a 29 października 1915 r. podniesiono na nim banderę. Natomiast 100 *M* zwodowano 15 stycz-

nia 1915 r., a wcielono do służby 13 marca 1916 r. Trzy jednostki stanowiły specyficzną podgrupę typu jednostek „250-tonowych” i różniły się od torpedowców typu „P” dłuższą dziobówką i węższą rufą. Dwie turbiny parowe Melms-Pfenninger zasilane parą z dwóch kotłów Yarrow (jeden opalany węglem, drugi ropą), napędzały dwa wały śrubowe, nadając okrętom prędkość maksymalną 28,5 węzła (choć na próbach 98 *M* udało się osiągnąć prędkość 30,6 węzła). Podobnie jak w przypadku innych austro-węgierskich torpedowców w 1917 r. z ich nazw usunięto przyrostek.

Na początku stycznia 1920 r. greckie załogi przybyły do Wenecji, aby przejąć przyznane im torpedowce. Nadano im nazwy miast Azji Mniejszej rozpoczynające się na literę „K”. I tak 98 nazwano *Kyzikos*, 99 – *Kios*, a 100 – *Kydoniai*³.

Przebudowa jednego z torpedowców typu „K”.

Fot. Greek Navy History Department



Dane techniczne pod grecką banderą

Tonaż: 250

Wymiary: 60,1 x 5,6 x 1,6 metra

Uzbrojenie (1940 r.): 1 x 66 mm Škoda, 1 x 37 mm plot., 2 karabiny maszynowe, 2 pojedyncze wyrzutnie torped 450 mm

Załoga: 25

Jednostki te początkowo pełniły również zadania szkoleniowe, jednak

3. Obecnie miasto Kios to Gemlik, a Kydoniai nosi nazwę Ayvalik.

w 1926r. zostały wyremontowane w bazie marynarki wojennej w Salaminie, przy burcie okrętu warsztatowego *Ifestos*. Później otrzymały one numery burtowe, które wymalowano na dziobach – 43 dla *Kydoniai* i 44 dla *Kyzikos*.

Gdy Grecja przystąpiła do II w.s., torpedowce typu „K” przydzielono do Pierwszego Sektora Obrony Morskiej, gdzie pełniły służbę eskortową i patrolową. Dnia 31 października 1940 r. *Kydoniai*, płynący pomiędzy Koryntem a Poseidonią, został zaatakowany przez włoski samolot, jednak ogień artylerii przeciwlotniczej i zręczne manewry pozwoliły na uniknięcie uszkodzeń. *Kyzikos* został wysłany do Patras 17 listopada 1940 r., jednak z powodu kiepskiego stanu maszyn i kotłów zastąpił go *Kios*. Dnia 21 grudnia 1940 r. *Kyzikos* skierował się do bazy marynarki wojennej w celu dokonania niezbędnych napraw. Tych jednak nie rozpoczęto i bezczynny okręt pełnił służbę jako pływające koszary dla załóg pozostałych torpedowców. Następnie *Kios* i *Kydoniai* zostały przeniesione do Trzeciego Sektora Obrony Morskiej, gdzie pełniły służbę patrolową w Zatoce Saronńskiej, strzegąc podejścia do portu Pireus.

W kwietniu 1941 r. dowódca naczelny marynarki wojennej kontradmirał E. Kavadias wielokrotnie prosił o przekazanie torpedowców pod jego dowództwo, jednak nie uzyskał zgody zwierzchnika Sektora Obrony Morskiej wiceadmirała D. Economou, który chciał by jednostki pozostały pod jego rozkazami. Dnia 11 kwietnia 1941 r., premier A. Koryzys wydał ści-

śle tajny rozkaz 927, który uprawomocnił sugestie szefa sztabu marynarki wojennej kontradmirała A. Sakelariou, dotyczące relokacji greckiej floty. Dwanaście małych torpedowców⁴ miało być gotowych do natychmiastowego przejścia do Sudy, gdzie większość załóg miała zejść z pokładu, pozostawiając na okrętach jedynie niewielkie obsady, zajmujące się ich utrzymaniem oraz obroną przeciwlotniczą. Po wydaniu wspomnianego rozkazu, wiceadmirał Economou zgodził się na przekazanie torpedowców *Aspis*, *Niki*, *Sfendoni* i *Kydoniai* pod dowództwo marynarki wojennej, jednak zatrzymał *Thyella*, *Kios* i cztery torpedowce typu *Aigli*, argumentując to koniecznością obrony Zatoki Saronńskiej i stanem technicznym jednostek. Wszystkie te jednostki zostały zatopione bądź też samozatopione w ostatnich dniach kwietnia, a ich służba w tym rejonie przebiegła bez znaczących wydarzeń, nie licząc udziału *Kios* i *Alkyoni* w akcji ratowania rozbitków z zatopionego niszczyciela *Ydra*. *Kios* pozostawał w Zatoce Vouliagmeni, oczekując na rozkazy, jednak rankiem 23 kwietnia został zaatakowany przez niemieckie lotnictwo. Chociaż torpedowiec nie został bezpośrednio trafiony, liczne pobliskie wybuchy bomb spowodowały rozległe uszkodzenia i przecieki, a ogień broni maszynowej zabił dwóch członków załogi i ranił trzech kolejnych. Po kilku godzinach zdecydowano, że *Kios* nie zostanie naprawiony na czas, by uciec przed zbliżającymi się oddziałami niemieckimi dlatego samozatopiono go niedaleko brzegu. Mniej

więcej w tym samym czasie dowódca naczelny marynarki wojennej wysłał z Sudy zapytanie czy *Kios* ostatecznie przejdzie pod jego dowództwo. Zamierzał on bowiem wykorzystać go do podróży pomiędzy Sudą, a stałym lądem, w czasie swojego pobytu na Krecie.

Dnia 25 kwietnia, o godzinie 03:00, *Kyzikos* został samozatopiony w bazie marynarki wojennej w Salaminie, zaledwie na kilka godzin przed tym, zanim w jej rejon dotarły oddziały niemieckiej armii. Jednostka nie była w stanie wypłynąć w morze z powodu braku dział, amunicji, paliwa i zorganizowanej załogi.

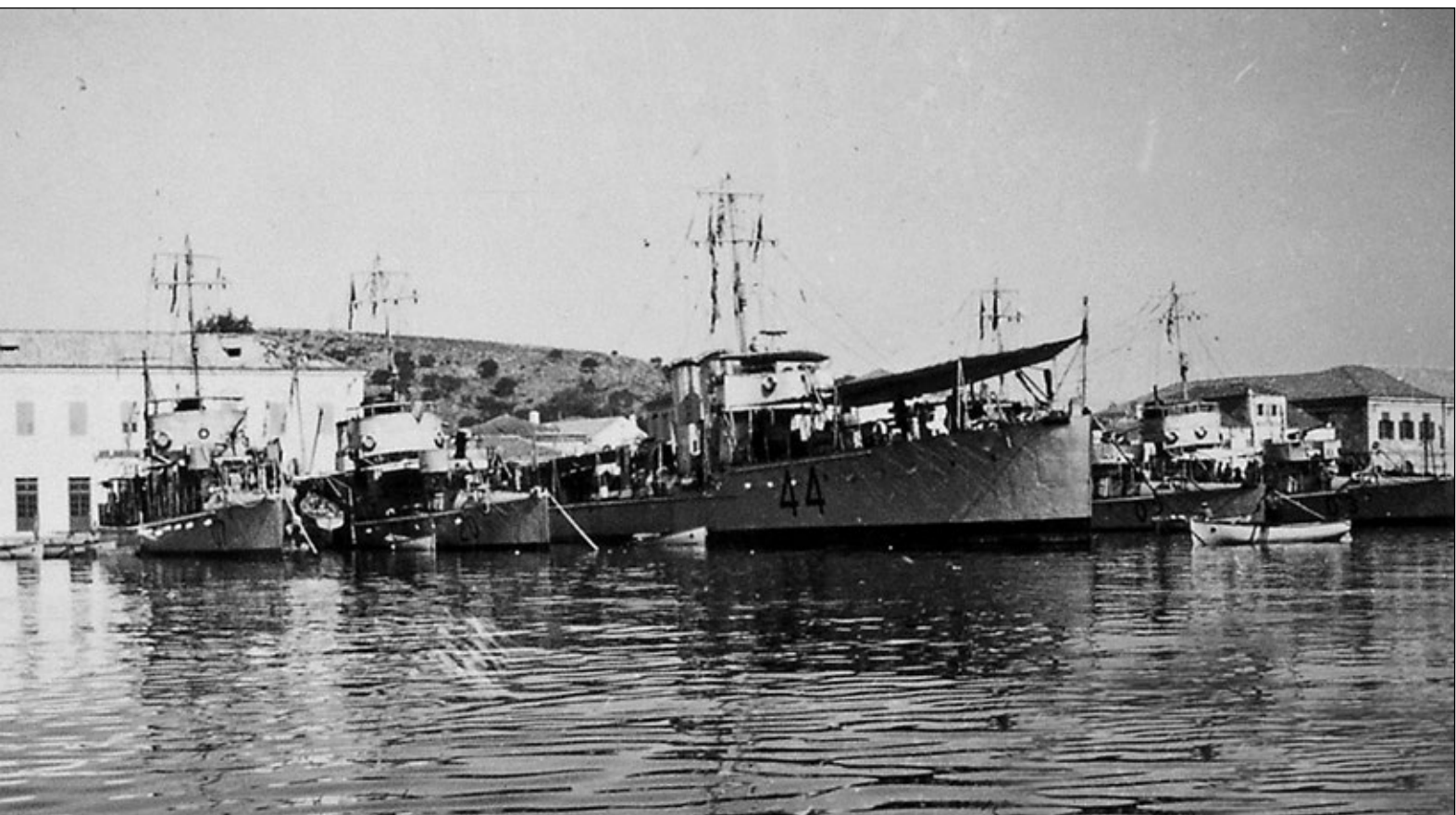
Utrata torpedowca *Kydoniai*

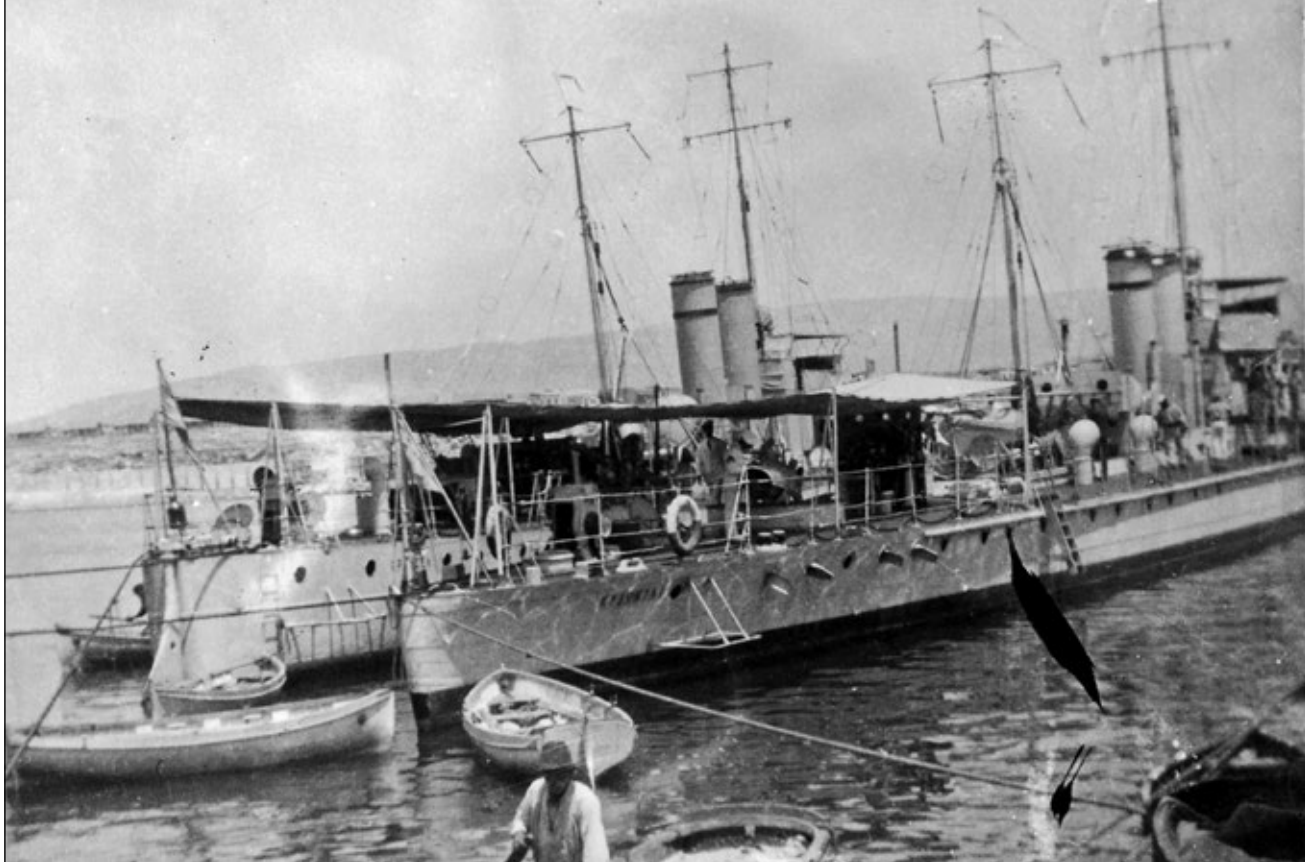
W kwietniu 1941 r. *Kydoniai* został przekazany pod zwierzchnictwo naczelnego dowódcy marynarki wojennej i tym samym włączony do planu relokacji floty. Dnia 22 kwietnia *Kydoniai* otrzymał rozkaz eskortowania zarekwirowanego parowca *Zakynthos*⁵ do Sudy. Na pokładzie eskortowanej jednostki znajdowało się 120 marynarzy z różnych, niedawno zatopionych okrętów, jak również rzemieślników z bazy marynarki wojennej. Oprócz tego ładunek stanowiło 50 dużych skrzyń, peł-

4. Były to: *Aspis*, *Sfendoni*, *Niki*, *Thyella*, *Pergamos*, *Kyzikos*, *Kydoniai*, *Kios*, *Aigli*, *Arethusa*, *Alkyoni* i *Dhoris*.

5. *Zakynthos* został zbudowany w 1892 r. przez stocznię Earle's Co. w Hull, jako parowiec pasażerski *Victoria*. Później przemianowany na *Insulaire*, został w 1910 r. sprzedany A. Yannoulatos' Ionian Steamship Co., gdzie pływał jako *Yperohi*. W 1929 r. jednostkę włączono do Hellenic Coast Lines i w 1932 r. ponownie przemianowano na *Zakynthos*.

Kyzikos w bazie marynarki wojennej w Salaminie. Przy jego prawej burcie stoją cztery torpedowce typu *Aegli*. Fot. Greek Navy History Department





Torpedowce *Kydoniai* (po prawej) i *Prussa* w latach 30.

Fot. Greek Navy History Department

nych banknotów Narodowego Banku Grecji, wartych 50 milionów drachm. Zgodnie z rozkazem jednostki miały płynąć tylko w nocy, w dzień kotwicząc w pobliżu brzegu, by ułatwić ewentualną ewakuację pasażerów na wypadek ataku z powietrza. Jednakże tylko połowa z 36-osobowej załogi *Zakynthosa* znajdowała się na pokładzie, a pozostała część nie chciała płynąć albo nie dotarła na czas ze względu na pośpiech z jakim okręt wypłynął w morze. Obie jednostki wyszły z Megary o 15:00 i skierowały się w stronę kanału Egina–Methana. O 17:00 rzuciły kotwice w pobliżu miasta Marathonas, niedaleko Eginu, aby *Kydoniai* mógł uzupełnić zapasy wody z *Zakynthosa*. Pół godziny później jednostki zostały zaatakowane przez niemieckie lotnictwo, które zrzuciło około 9 do 12 bomb, nie uzyskując trafień. Po zmroku jednostki kontynuowały swoją podróż na południe ale z powodu niewielkiej prędkości parowca (*Zakynthos* mógł rozwinąć jedynie 8 węzłów) nie udało im się dopłynąć do Sudy przed świtem. O poranku, 23 kwietnia, zakotwiczyły w południowej zatoce niedaleko miasta Monemwasia, gdzie pasażerowie *Zakynthosa* wraz z członkami załóg zatopionych wcześniej okrętów zeszli na ląd, aby schronić się przed ewentualnym atakiem lotniczym. Wkrótce jednostki znalazły się na celowniku niemieckiego lotnictwa i *Zakynthos* odniósł pewne uszkodzenia. Jego dowódca poinformował dowodzącego *Kydoniai* komandora porucznika A. Germanosa, że załoga odmówiła powrotu na pokład parowca. Germanos bezskutecznie pró-

bował odszukać uciekinierów z pomocą miejscowej policji. Przez następne dwa dni obie jednostki pozostały w Monemwasii, a Germanos nadał sygnał do naczelnego dowódcy marynarki wojennej z prośbą o zwolnienie go z obowiązku eskortowania *Zakynthosa* i samodzielne udanie się do Sudy. Poinformował go również, że morale załogi zostało poddane ciężkiej próbie i kontrolę nad nią sprawuje jedynie przy pomocy groźby użycia broni. Odpowiedź nadeszła 26 kwietnia. *Kydoniai* miał załadować na pokład skrzynie z banknotami i udać się do Sudy z tymi, którzy mieli na to ochotę. Po rozpoczęciu przeładunku okazało się, że ze względu na znaczne rozmiary, skrzynie mogą być przewożone jedynie na pokładzie, co wpłynęło na stateczność *Kydoniai*. Komandor porucznik Germanos poinformował o tym głównodowodzącego flotą, jednak zanim otrzymał odpowiedź obie jednostki zostały zaatakowane przez niemieckie Stukasy. Około godziny 13:00 dwanaście bombowców zrzuciło czterdzieści bomb, które zatopiły zarówno parowiec jaki i eskortujący go torpedowiec. *Kydoniai*, zacumowany niedaleko wioski Kourkoula, rufą w kierunku miejscowego cmentarza, zatonął pierwszy. Trafienie bombą spowodowało rozległe, strukturalne uszkodzenia kadłuba. Przez jakiś czas okręt unosił się na powierzchni z prawie oderwaną rufą, wystającą pod kątem z wody. Ostatecznie dziób zatonął, a rufa wraz ze śrubami pozostała na powierzchni.

Zakynthosa, zacumowanego niedaleko brzegu, wkrótce po trafieniu ogarnęły pło-

mienie. Jednostka poszła na dno, a część jej ładunku unosiła się na powierzchni. Ze względu na to, że banknoty nie były ostemplowane nie miały żadnej wartości, a miejscowi wieśniacy, którzy je zbierali, nazwali je kpiąco „stuka”.

Po wojnie oba wraki zostały wystawione na aukcji jako złom przez Shipwreck Salvage Organization. *Kydoniai* został zlicytowany w 1952 r. i obecnie jedynie jego mostek i część płyt poszycia spoczywają na dnie, na głębokości 20 metrów. *Zakynthos* został również rozebrany na złom, ale jego stępka i część dziobu nadal leżą na głębokości 33 metrów. ●

**Tłumaczenie z języka angielskiego
Kazimierz Zygadło**

Bibliografia

- Dimitrakopoulos Anastasios, *Second World War – the warriors of the Navy remember...*, Maritime Museum of Greece, Piraeus, 2011.
- Loizos Alexandros, *The loss of torpedo boat Prussa during the 1940–41 war*, „Naftiki Epitheorisi”, Nr 439, maj–czerwiec 1986.
- Paizis-Paradelis K., *The ships of the Greek Navy 1829–1999*, Astrea, 1999.
- Fokas Dimitrios, *Report on the action of the Navy during the 1940–44 war*, B.N. History Department, Athens, 1953.
- Haratsis Stylianos, *1023 offices and 22 movements*, Athens, 1985.
- Haratsis Stylianos, *Accidental losses of Greek Warships in the 19th and 20th century, part 11*, „Naftiki Ellas”, kwiecień 2008.
- Greek Navy History Department War Diary.
- Ufficio Storico della Marina Militare.



część I

„Strzały” i „Błyskawice”

Niszczyciele typu „Dardo” i „Folgore”

Projektowanie i budowa

Po położeniu w maju 1925 roku stępki pod ostatni z niszczycieli typu „Turbine”, nowe jednostki tej klasy nie powstawały we Włoszech przez 4 lata. Budowane w tym okresie okręty serii „Navigatori” od samego początku były traktowane jako jednostki do zadań specjalnych, a wkrótce przeklasyfikowane na rozpoznawcze – scout. Wiele wskazuje na to, że kierownictwo Regia Marina przed zamówieniem nowych chciało doczekać opinii o niszczycielach poprzedniego typu by uniknąć problemów do jakich doszło w przypadku okrętów typu „Sauro”.

W czasie roku 1928 Główny Sztab Morski zapoznał się z doświadczeniami z eksploatacji niszczycieli typu „Turbine”, na bazie których ustalił wymogi wobec nowej serii okrętów. Z uwagi na fakt, że były one przeznaczone do wspólnych działań z nowymi krążownikami typu „Trento”, które akurat miały wejść do służby, oraz typu „Zara”, uwzględnionymi w programie budownictwa okrętowego na rok 1928, zwiększono wymogi w zakresie prędkości (nie mniej niż 38 węzłów przy pełnej prędkości) oraz zasięgu (rzędu 4000 Mm przy prędkości ekonomicznej 16 węzłów). Uzbrojenie miało stanowić powtórzenie wariantu zastosowanego

na „Turbine”. Wymogi te miały być zrealizowane przy zachowaniu wyporności rzędu 1000-1100 t.

Do dalszej „obróbki” przyjęto wariant zaprezentowany przez firmę Odero, której dyrekcja mieściła się w Sestri-Ponente (przedmieście Genui). Konstruktorzy przejęli jako bazowy projekt „Turbine”, który został unowocześniony, tak by spełniał nakreślone wymogi. W celu zwiększenia zasięgu, w projekcie wprowadzono burtowe zbiorniki paliwa. Dla zrekomensowania dodatkowego zapasu paliwa, wyposażenia i nowych, cięższych dział, moc siłowni postanowiono zwiększyć z 40 do 44 tys. KM oraz gabaryty kadłuba: długość z 92,6 do 96 m, szerokość z 9,20 do 9,75 m, wysokość burty z 5,7 do 5,85 m. W rezultacie wyporność standardowa miała wzrosnąć o 14,56% w porównaniu z „Turbine”, a także ulec zmianie jego struktura masowa:

- kadłub - z 356 do 438 t (odpowiednio 34,6 i 36,5%);
- siłownia - z 477 do 485 t (odpowiednio 46,4 i 40,3%);
- uzbrojenie - z 67 do 93 t (odpowiednio 6,5 i 7,8%);
- wyposażenie - z 127 do 186 t (odpowiednio 12,5 i 15,4%);
- wyporność - z 1027 do 1202 t (100%).

Dzięki zastosowaniu bardziej wydajnych kotłów parowych oraz unowocześnieniu konstrukcji turbin zwiększenie mocy o 4000 KM (10%) związane było z wzrostem wagi siłowni raptem o 8 t (1,6%).

Zewnętrzny wygląd nowych niszczycieli nie różnił się praktycznie od poprzedników typów „Sauro” i „Turbine”. Zachowano konstrukcję kadłuba z lekko nachyloną stewą dziobową, dwukominową sylwetkę, rozmieszczenie nadbudówek, stanowisk artyleryjskich i wyrzutni torpedowych. Podobnie zachowany został wewnętrzny podział kadłuba oraz skład i rozmieszczenie elementów siłowni. Najbardziej dostrzegalną różnicą było zamontowanie trójnożnego masztu przedniego z platformą reflektorów oraz zwiększenie wymiarów platformy między wyrzutniami torpedowymi, na której zainstalowano rezerwowe stanowisko kierowania ogniem.

Ważne nowości dotyczyły uzbrojenia artyleryjskiego. Jako działa głównego kalibru zaczęto montować armaty kal. 120 mm wz. 1926 o długości lufy 50 kalibrów (analogiczne do zamontowanych na okrętach typu „Navigatori”), zamiast dotychczasowych o długości lufy 45 kalibrów, stosowanych na niszczycielach poprzedniej serii. Unowocześniony został również

system kierowania ogniem: nowe okręty miały otrzymać stanowiska dowodzenia z 2 dalmierzami oraz tzw. „centrale” – automaty do prowadzenia ognia. Poza tym w skład uzbrojenia weszły 2 haubice kal. 120 mm L/15 przeznaczone do wystrzelania pocisków oświetlających.

Budowa pierwszych 4 z planowanych 8 jednostek została zatwierdzona w programie budownictwa okrętowego 1928/29. Zamówienie rozdzielono między stocznie Odero¹ i Cantieri del Tirreno. Stępkę pod *Dardo* i *Strale* położono w stoczni w Sestri-Ponente (przedmieście Genui) w styczniu-lutym 1929 roku. Kontraktowa cena pojedynczego okrętu wynosiła 14,45 mln lirów. *Freccia* i *Saetta* zaczęto budować w stoczni Riva-Trigoso (także przedmieście Genui) w lutym i maju tego roku. Każdy z okrętów drugiej pary kosztował skarb państwa po 13,6 mln lirów. Warto zaznaczyć, że we włoskiej literaturze wspomniane okręty są określane jak typ „Freccia”, natomiast w anglojęzycznej jak typ „Dardo”, czego skutki możemy dostrzec i w naszym artykule.

Już po położeniu stępki pod całą czwórkę do projektu wniesiono istotne korekty, które w zasadniczy sposób zmieniły sylwetkę niszczycieli. By poprawić pole ostrzału dział plot. kal. 40 mm zamontowanych na osłonie przedziału kotłowni, zdecydowano się wprowadzić kanały spalin wszystkich 3 kotłów do jednego komina, który tym samym znalazł się praktycznie dokładnie nad przedziałem kotłowni No 2. Pozwoliło to nie tylko przedłużyć dziobową nadbudówkę o kilka metrów w kierunku rufy, ale także nadało okrętom bardziej nowoczesną sylwetkę.

W październiku 1929 roku podjęto decyzję o budowie 4 niszczycieli drugiej serii. Zamówienie znów podzielono między 2 stocznie: Cantieri Partenopei z Neapolu (dawna firma Pattison) budowała *Folgore* i *Lampo*, a Cantieri Navali del Quarnaro

z Fiume – *Fulmine* i *Baleno*. Obie stocznie położyły stępki swoich „par” równocześnie: odpowiednio 30 stycznia i 1 maja 1930 r.

Do projektu niszczycieli drugiej serii zostały wniesione istotne zmiany, obejmujące w szczególności zamianę turbin parowych systemu Parsons na system Belluzzo. Główną jednak zmianą było „wyszczuplenie” kadłuba: dla ułatwienia osiągania wysokiej prędkości zmniejszono o 0,50 m jego szerokość – z 9,7 do 9,2 m, analogicznie jak na niszczycielach typu „Turbine”, które posłużyły jako prototyp dla pierwszej serii. Pozostałe parametry nie uległy zmianie, jednak z uwagi na zmniejszenie objętości kadłuba pełny zapas paliwa obniżył się o prawie 100 t. Tym samym zasięg przy prędkości ekonomicznej 12 węzłów uległ zmniejszeniu o blisko ¼. W rezultacie, choć standardowa wyporność *Folgore* była nieco wyższa niż u jego poprzedników, to jednak z uwagi na mniejszy zapas paliwa, pełna wyporność okazała się mniejsza o 100 t. Struktura masowa niszczycieli drugiej serii przedstawiała się następująco:

- kadłub - 35,1%;
- siłownia - 42,1%;
- uzbrojenie - 8,0%;
- wyposażenie - 14,8%.

Jeszcze przed wejściem do służby prototypowych okrętów serii odkryto skrajnie niską stateczność, spowodowaną zwiększeniem długości kadłuba oraz wzrostem masy uzbrojenia i systemu kierowania ogniem. Sytuacja stawała się szczególnie niebezpieczna przy zużyciu większej części zapasu paliwa, w związku z czym w praktyce trzeba było pozostawiać jego część w zbiornikach dennych, co ograniczało zasięg. W przypadku niszczycieli typu „Folgore” problem komplikowała dodatkowo mniejsza szerokość kadłuba. W celu usunięcia wspomnianego mankamentu trzeba było zastosować różnorod-
ne środki, w tym:

• ułożenie około 90 t balastu (60 t w przedziałach kotłowni i 30 t pod rufową maszynownią);

• zamontowanie stępek przeciwprzechyłowych o szerokości 10 cm;

• zamianę trójnożnego masztu na lekki kolumnowy, przeniesienie reflektora z masztu na platformę kierowania ogniem, ustawionej na kratownicy w tylnej części nadbudówki dziobowej;

• zmniejszenie wysokości komina;

• likwidację platform dział plot. kal. 40 mm i ich przeniesienie na górny pokład za osłonę przedziałów kotłowni;

• zmianę konstrukcji zbiorników paliwa, tak by można je było napełniać wodą zaburtową oraz montaż wirówki, co jednak nie eliminowało zagrożenia zanieczyszczenia paliwa.

Poza tym na okrętach drugiej serii przyszło zrezygnować z zamontowania haubic kal. 120 mm L/15. Po wprowadzeniu tych wszystkich zmian udało się poprawić stateczność niszczycieli, jednak zwiększenie obciążenia (waga samego tylko balastu to 7,3% standardowej wyporności) doprowadziło do dostrzegalnego i niczym nie kompensowalnego spadku prędkości.

Cztery niszczyciele pierwszej serii weszły do służby między październikiem 1931, a majem 1932 roku. Do końca roku 1932 roku trafiła za nimi druga czwórka. Nowoczesna i oryginalna sylwetka tych okrętów wzbudziła zainteresowanie zagranicznych odbiorców. W połowie 1929 roku Turcja zamówiła we włoskich stoczniach 4 niszczyciele. Były one budowane partiami przez stocznie Cantieri del Tirreno i Ansaldo. U podstaw projektu leżał *Folgore*, do którego każda ze stocznii wniosła swoje poprawki. Generalnie wszystkie 4 okręty były dwu komi-

1. W trakcie budowy serii, firma Odero weszła w skład konsorcjum Odero-Terni-Orlando (O.T.O.).

Stocznie i daty budowy niszczycieli				
Nazwa	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
Typ „Dardo”				
<i>Dardo</i> (DA) *	O.T.O. Sestri-Ponente (Genua)	23.01.1929	06.09.1930	25.01.1932
<i>Freccia</i> (FR)	Cantieri del Tirreno Riva-Trigoso (Genua)	20.02.1929	03.08.1930	21.10.1931
<i>Saetta</i> (SA)	Cantieri del Tirreno Riva-Trigoso (Genua)	27.05.1929	17.01.1932	10.05.1932
<i>Strale</i> (ST)	O.T.O. Sestri-Ponente (Genua)	20.02.1929	26.03.1931	06.02.1932
Typ „Folgore				
<i>Baleno</i> (BO)	Cantieri Navali del Quarnaro, Fiume **	01.05.1930	22.03.1931	15.06.1932
<i>Folgore</i> (FG)	Officine e Cantieri Partenopei, Neapol	30.01.1930	26.04.1931	01.07.1932
<i>Fulmine</i> (FL)	Cantieri Navali del Quarnaro, Fiume **	01.05.1930	02.08.1931	14.09.1932
<i>Lampo</i> (LP)	Officine e Cantieri Partenopei, Neapol	30.01.1930	26.07.1931	13.08.1932

* Do września 1938 - DR.

** Siłownia – Officine e Cantieri Partenopei, Neapol.



Niszczyciel *Folgore* na pochylni stoczni O.C.P. w Neapolu, kwiecień 1931 r.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco

nowe. *Zafer* i *Tinaztepe*, budowane przez C.d.T., zachowały rozmieszczenie uzbrojenia prototypu (4 działa kalibru 120 mm w 2 wieżach dwudziałowych), podczas, gdy *Kocatepe* i *Adatepe*, budowane przez Ansaldo - otrzymały 4 pojedyncze działa kalibru 120 mm, ustawione tradycyjnie. W październiku 1929 roku Grecja zaniepokojona wzmocnieniem floty tureckiej, zamówiła w firmie Odero 4 niszczyciele – *Koundouriotis*, *Ydra*, *Psara* i *Spetsai*. Również te jednostki zostały zaprojektowane na bazie *Folgore*, różniły się jednak zastosowaniem pojedynczych dział kalibru 120 mm, umieszczonych liniowo. Żaden inny włoski projekt nie znalazł tak dużego zainteresowania zagranicznych odbiorców.

OPIS KONSTRUKCJI

Kadłub i nadbudówki

Kadłub niszczycieli wykonany ze stali o wysokiej wytrzymałości opierał się na mieszanej konstrukcji: wzdłużnej na większej części swej długości i poprzecznej na dziobie i rufie. Wzdłużną sztywność zapewniała pozioma stępka, równoległa do której na każdej z burt przebiegało po 9 wzdłużników. Poprzeczną konstrukcję tworzyło 168 wręgów. Na większej części długości kadłuba, za wyjątkiem części dziobowej (od wręgu nr 33), biegło

podwójne dno, którego przedziały wykorzystywano do magazynowania paliwa, smarów i wody. Na odcinku przedziałów kotłowni i maszynowni, wzdłuż kadłuba przebiegały wzdłużne grodzie, stanowiące swego rodzaju przedłużenie drugiego dna. Na poszyciu zewnętrznym zamontowano stępki przeciwpromyślne o długości około 30 m.

Dziewięć grodzi wodoszczelnych, sięgających do poziomu górnego pokładu (2 z nich w części dziobowej dochodziło do poziomu pokładu dziobówki), dzieliło kadłub na 10 głównych przedziałów. Dodatkowe grodzie sięgały jedynie do poziomu platformy lub znajdowały się między platformą, a górnym pokładem.

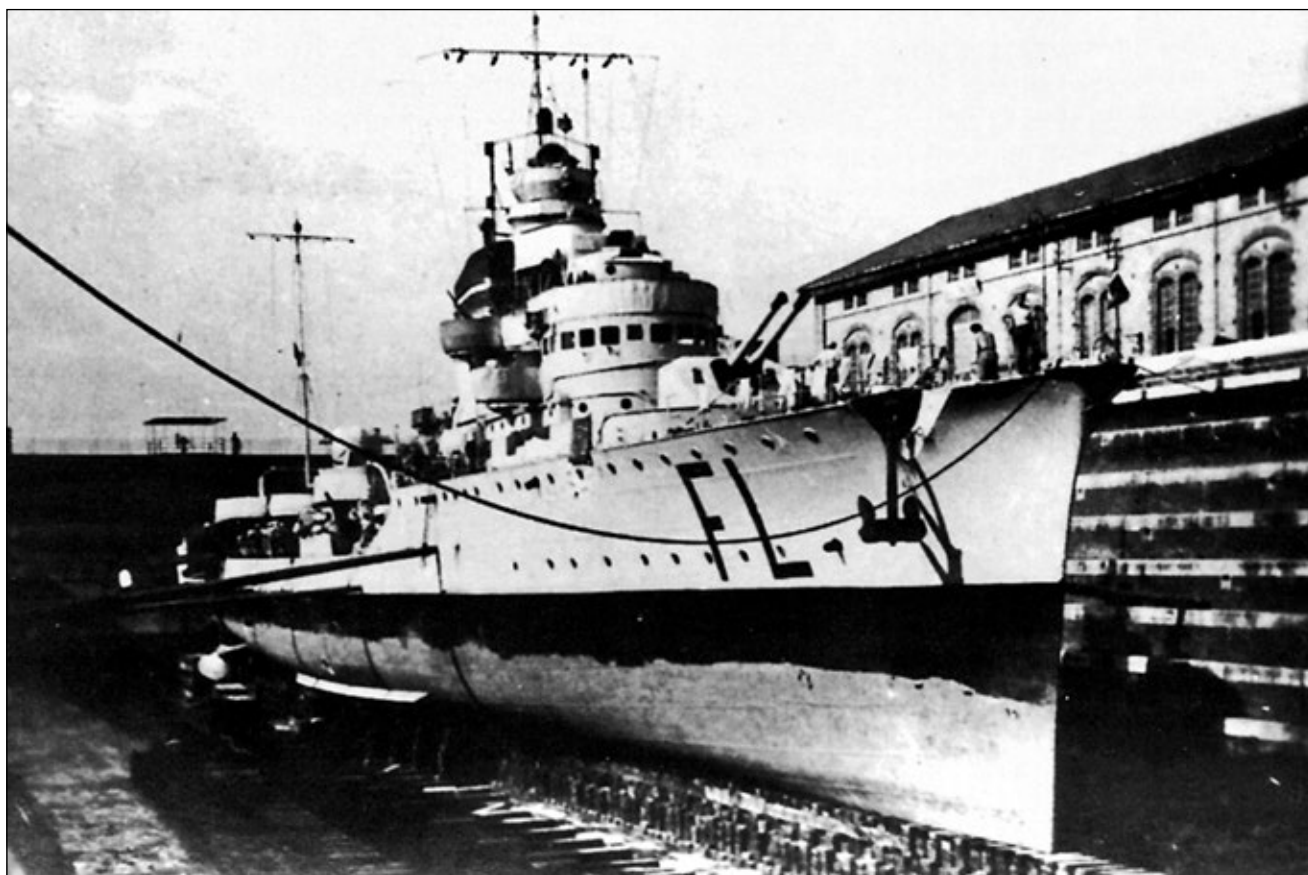
Po zamontowaniu balastu stałego normalna wyporność niszczycieli wynosiła 1550-1650 t, wysokość środka ciężkości nad płaszczyznę podstawową – 3,9 m dla typu „Dardo” i 3,8 m dla typu „Folgore”. Wysokość metacentryczna wynosiła odpowiednio – 0,5 m i 0,43 m.

Okręty wykonane przez poszczególne stocznie różniły się nieco między sobą długością i wysokością kadłuba, jednak szerokość zostawała ściśle zachowana dla każdej podgrupy. Na *Dardo* i *Strale*, wykonanych przez stocznnię O.T.O. stewa dziobowa była prosta i pochylona – tak, jak na typie „Turbine”. W przy-

padku pozostałych miała kształt sierpa – nieco podniesiona i wysunięta w przód. Kształt rufy, na odwrót, był jednakowy dla wszystkich jednostek – zaokrąglony ze ścieciem i prawie płaskim podcięciem. Okręty wyposażono w pojedynczy ster półrównnoważony. Kotwice początkowo znajdowały się w kluzach, jednak do końca 1938 r. wykorzystując doświadczenia z eksploatacją niszczycieli typu „Maestrale”, zastąpiono je półkluzami, które powodowały ograniczenie rozbryzgow.

Górna część komina na niszczycielach typu „Dardo” początkowo znajdowała się trochę niżej i posiadała płaski kształt. W przypadku typu „Folgore” kominy wyposażono w kapy. W latach 1938-1939 kapy zainstalowano również na pierwszych 4 okrętach. Dwa niszczyciele drugiej serii, budowane we Fiume – *Fulmine* i *Baleno* - wyróżniały się kształtem przedniej części nadbudówki dziobowej, która była kanciasta. Na pozostałych 6 jednostkach była zaokrąglona, co nadawało im bardziej eleganckie oblicze. Poza tym również poszycie na krawędzi dziobówki tych okrętów miało inną formę.

Na dolnej kondygnacji nadbudówki dziobowej znajdowała się kabina podoficerów, kubryk starszych podoficerów oraz szyby wentylatorów przedziału kotłowni nr 1. Drugą kondygnację zajmo-



Niszczyciel *Fulmine* w suchym doku prezentuje kształt podwodnej części kadłuba, 1939 r.

Fot. zbiory Edo Cernischi

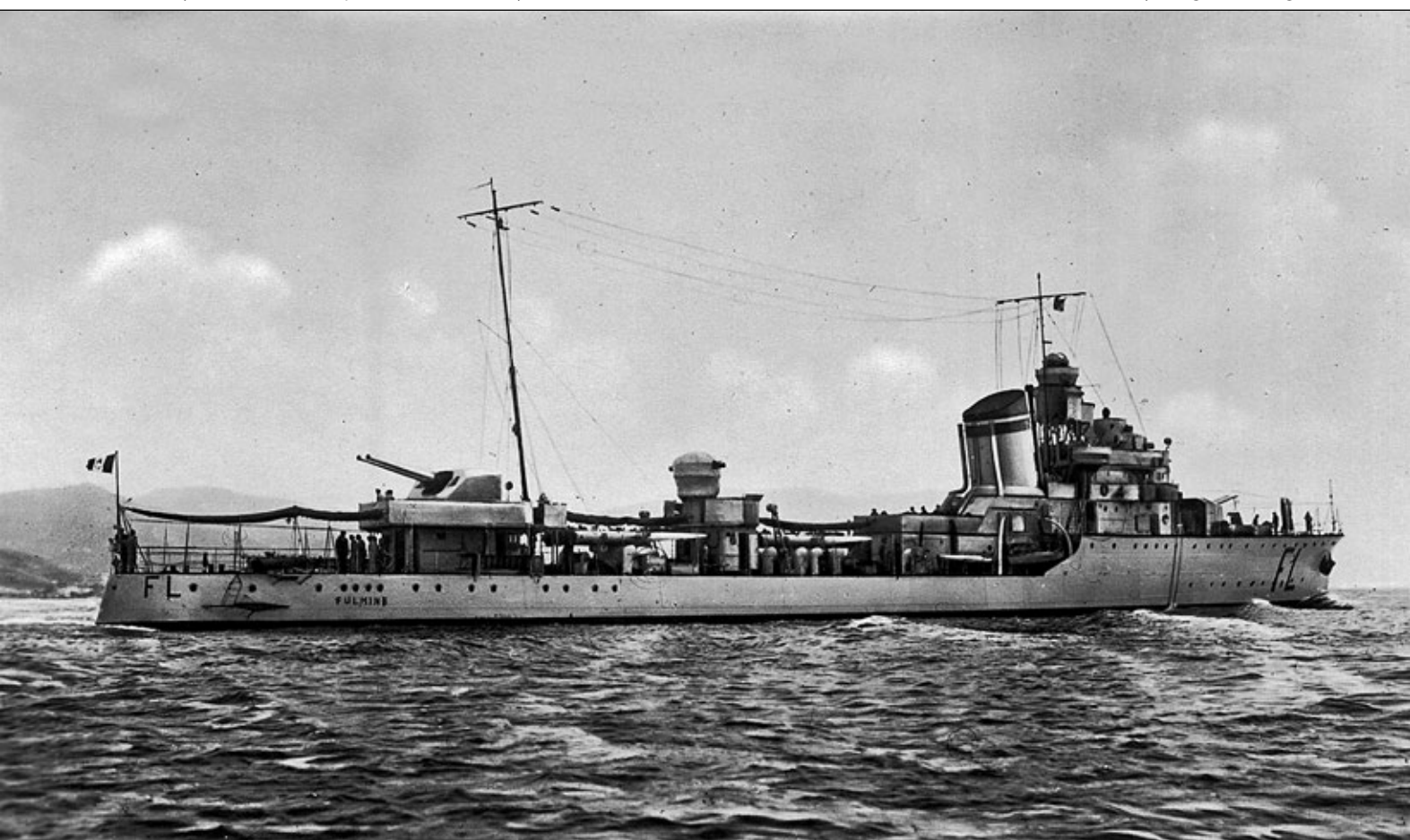
wał sterówka, kabina nawigacyjna oraz radiowa, a także pomieszczenie służbowe dowódcy. Pomost był wyposażony w wąskie skrzydła, które ułatwiały cu-

mowanie oraz manewrowanie na ciasnych akwenach. Na górze nadbudówki znajdowała się wieżyczka stanowiska dowodzenia i dalmierza, przeciwni-

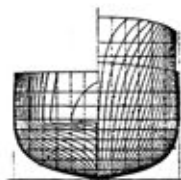
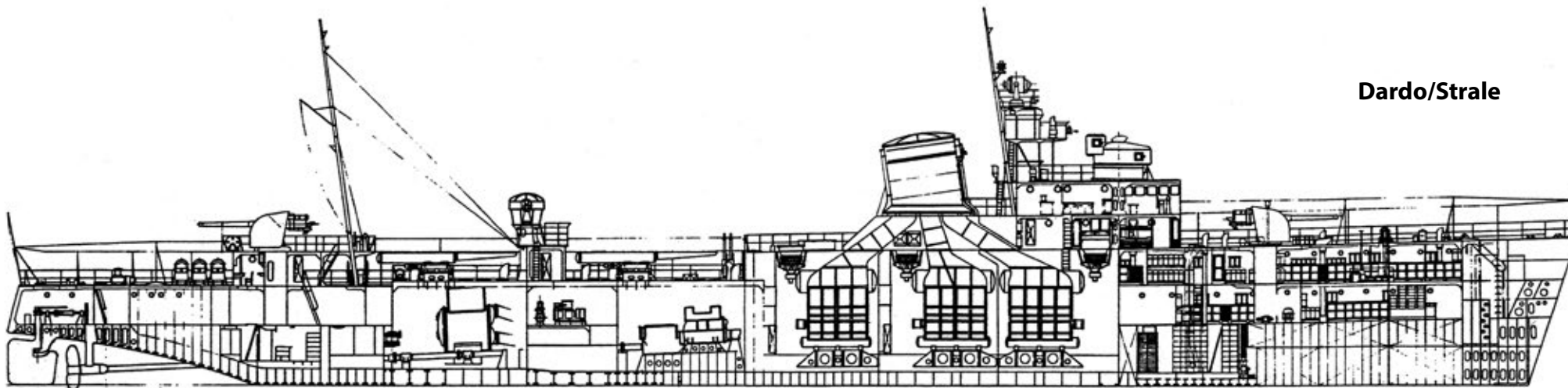
cze karabiny maszynowe oraz stanowisko starszego oficera artylerii (tak zwany „mars bojowy”), na którym umieszczono reflektor. Niewysoki maszt przedni słu-

Niszczyciel *Fulmine* krótko po wcieleniu do służby.

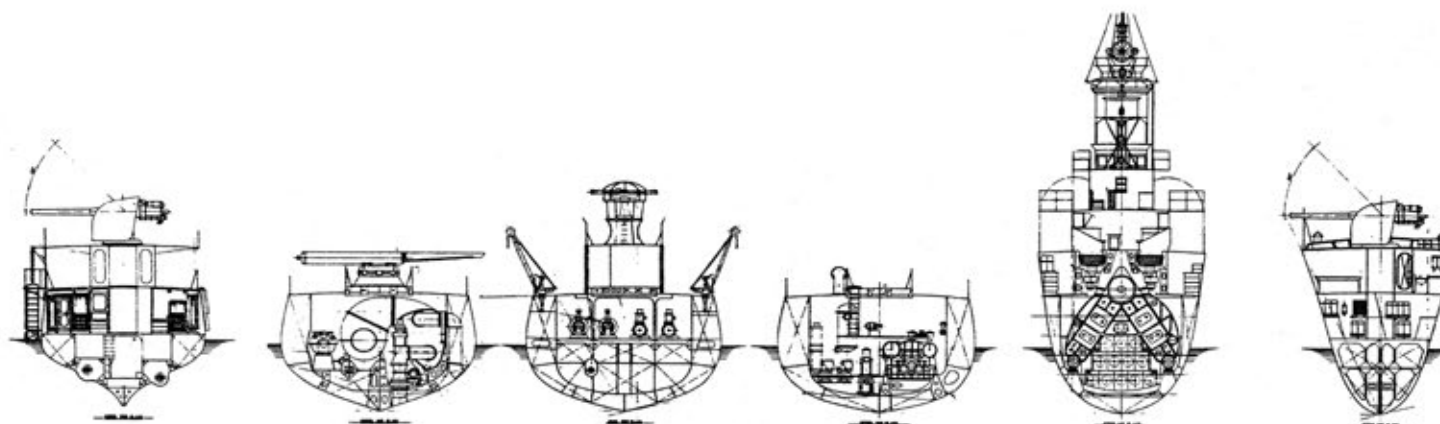
Fot. zbiory Giorgio Parodi'ego

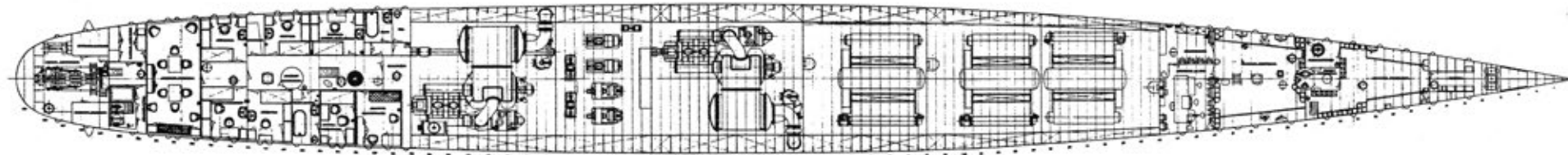


Dardo/Strale

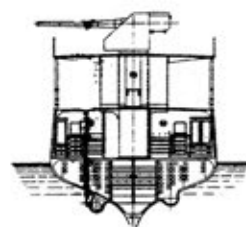


Freccia/Saetta

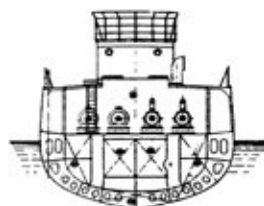




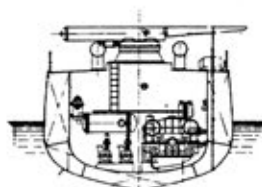
Folgore



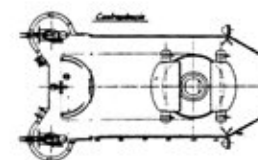
Aspetto lato dritta.
Cono di mira.



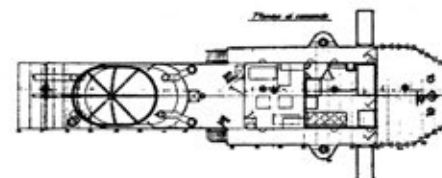
Aspetto lato sin.
Cono di mira.



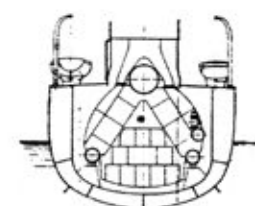
Aspetto lato dritta.
Cono di mira.



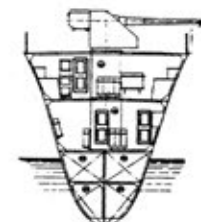
Cono di mira.



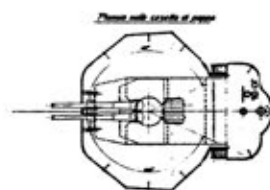
Cono di mira.



Aspetto lato dritta.
Cono di mira.



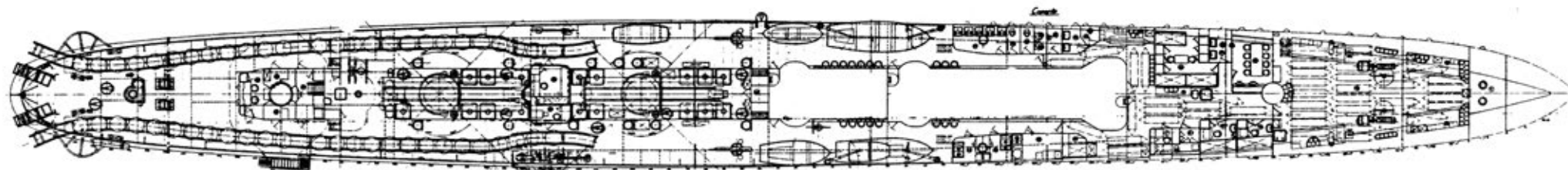
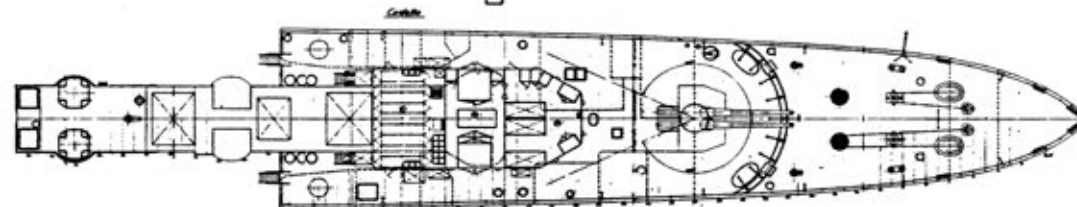
Aspetto lato sin.
Cono di mira.



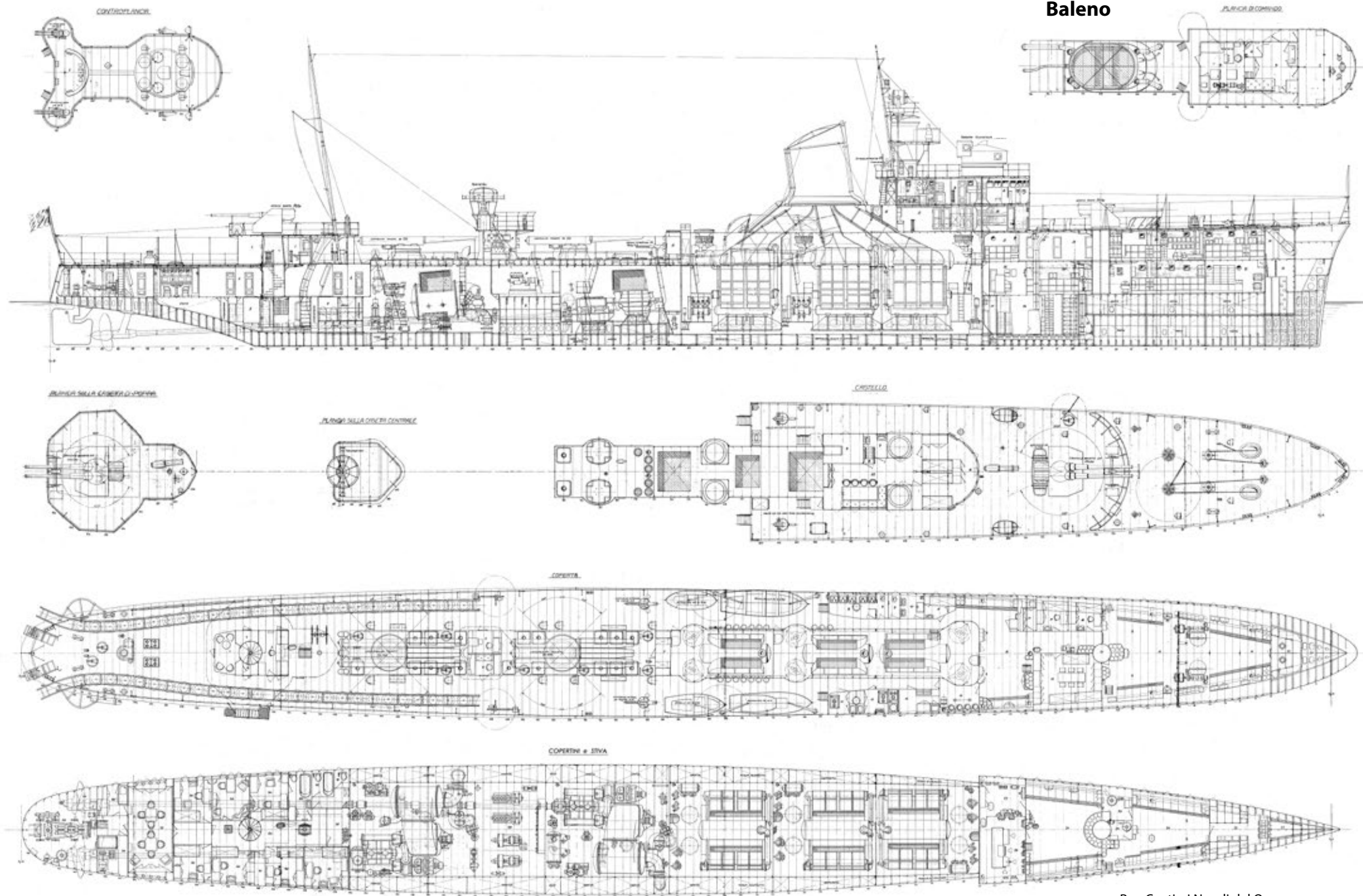
Cono di mira.



Cono di mira.



Baleno



żył do podnoszenia sygnałów flagowych oraz rozpięcia anten radiowych. W niewielkiej nadbudówce, wciśniętej między wyrzutnie torpedowe i zwieńczonej zapasowym stanowiskiem dalmierza, znajdowało się stanowisko kierowania pracą maszyn. Rufową nadbudówkę zajmowała kancelaria oraz różne pomieszczenia służbowe. Na nadbudówce umieszczono zapasowy pomost, wyposażony w główny kompas magnetyczny, a poniżej na lewej burcie – stanowisko awaryjnego sterowania ręcznego.

Siłownia

Skład i układ siłowni niszczycieli typu „Dardo” stanowił pełne powtórzenie rozwiązania zastosowanego na jego poprzednikach. Każdy z 3 kotłów parowych i 2 zespołów turbin zajmował izolowany przedział, przy czym między dwoma maszynowniami znajdował się przedział maszyn pomocniczych. Najistotniejsza różnica sprowadzała się do maksymalnie bliskiego rozlokowania 2 kotłów dziobowych, co zastosowano aby maksymalnie ograniczyć długość kanałów spalin. Układ liniowy przedziałów kotłowo-maszynowych był charakterystyczny dla

wszystkich niszczycieli włoskiej budowy, za wyjątkiem typu „Navigatori”.

Kotły i maszyny dla okrętów pierwszej serii zostały wykonane przez te firmy, które budowały ich kadłuby, zaś dla drugiej serii całość urządzeń układu napędowego dostarczała firma O.C.P. z Neapolu.

Wszystkie niszczyciele otrzymały kotły wodnorurkowe standardowego typu Express z przegrzewaczami pary, z których każdy wyposażony był w 36 palników. Robocze ciśnienie pary – 22 atm. Łączna objętość komór spalania kotłów wynosiła 120 m³ dla pierwszej serii i 164 m³ dla drugiej, powierzchnia ogrzewalna odpowiednio 3.004 m² oraz 2.832 m², powierzchnia przegrzewaczy pary – 528 m² i 525 m².

Każdy zespół turbin obejmował turbiny wysokiego i niskiego ciśnienia oraz jednostopniową przekładnię redukcyjną. Niszczyciele typu „Dardo” zostały wyposażone w turbiny systemu Parsons, zaś typ „Folgore” – w system Belluzzo. Projektowana moc w przypadku obu zespołów turbin wynosiła 44 tys. KM. Turbina dziobowa poruszała lewy wał napędowy, a rufowa odpowiednio – prawy. Dwa kondensatory główne systemu Uniflox o po-

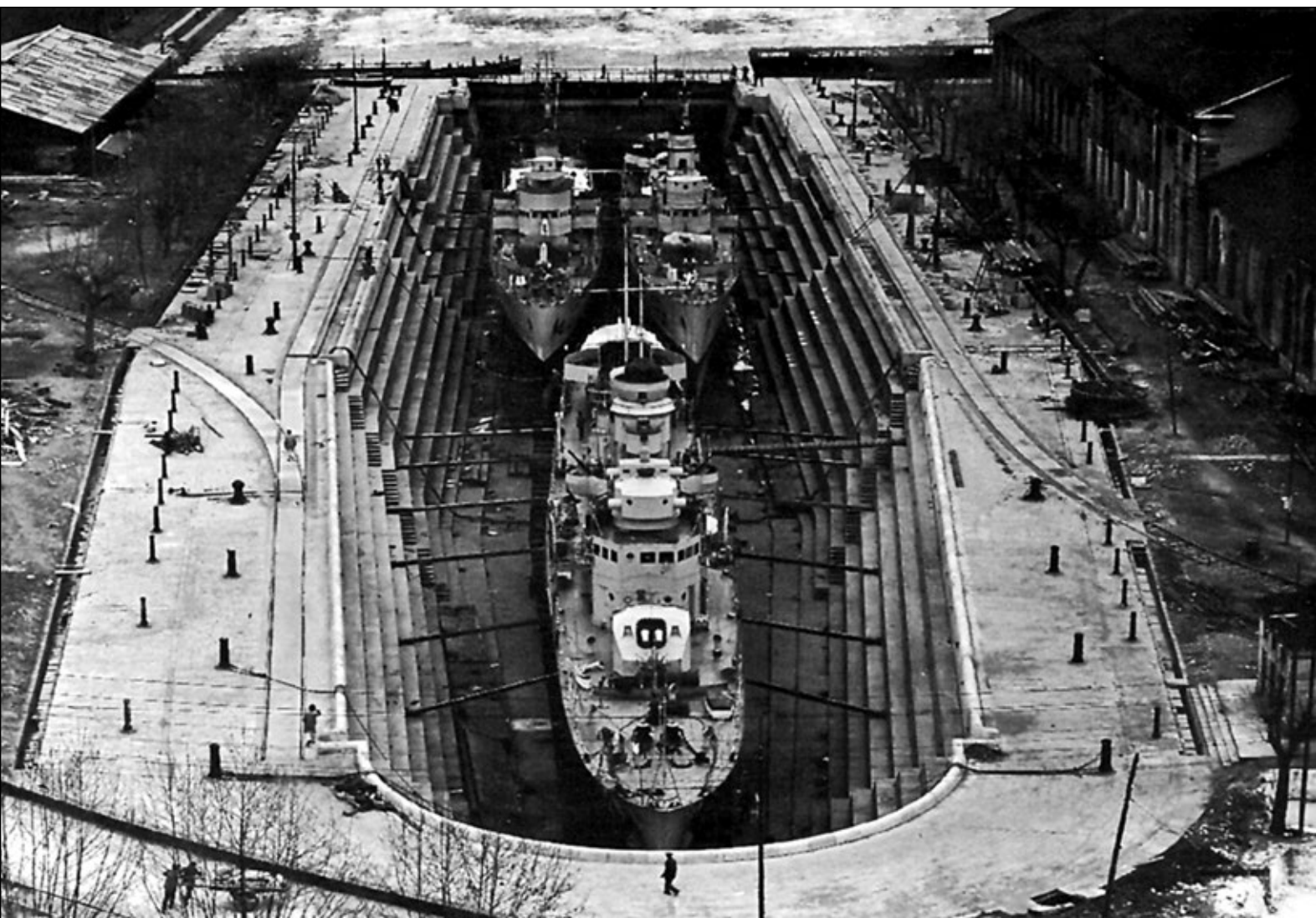
wierzchni roboczej 1800-1803 m² były umieszczone po jednym w każdym przedziale maszynowni. Kondensatory były zasilane przez 2 pompy turbinowe o maksymalnej wydajności 12 000 m³/godz.

Ruch okrętów zapewniały 2 śruby napędowe o trzech skrzydłach. Ich średnica wynosiła 3200 mm, a skok – 3900 mm. Dolna krawędź śrub napędowych znajdowała się 30 cm poniżej płaszczyzny podstawowej.

Na próby w ruchu jako pierwszy wyszedł *Freccia*. Przeprowadzono je w październiku 1930 roku na mili pomiarowej w pobliżu Genui. Przy wyporności 1369 t niszczyciel osiągnął 39,49 węzła przy mocy siłowni 46 560 KM. Pozostałe jednostki również przekroczyły próg 38 węzłowy. Projektowaną moc siłowni osiągnęły wszystkie, poza *Dardo*, który w czasie prób uzyskał jedynie 42 885 KM. Nie przeszkodziło to w przekroczeniu prędkości kontraktowej – osiągnął bowiem 38,83 węzła. W tej sytuacji uznano, że doszło do błędu pomiarowego.

Wypada zaznaczyć, że uzyskane w trakcie prób prędkości osiągnięto przy wyporności sporo niższej od normalnej – rzędu 1370 t dla pierwszej serii i 1410 t

Niszczyciele w suchym doku stoczni Cantieri del Quarnaro. Na pierwszym planie jednostka typu „Dardo”, która prezentuje kształt swojej części dziobowej.
Fot. zbiory Erminio Bagnasco



Dane taktyczno-techniczne				
Parametr	I seria typ „Dardo”		II seria typ „Folgore”	
	O.T.O.	C.d.T.	C.N.O.	O.C.P.
Wyporność, t:				
Standard	1230		1238	
Lekka	1470		1457	
Normalna	1782		1665	
Pełna	1992		1890	
Pełna z minami na pokładzie	2051		1947	
Wymiary, m				
Długość maks.	95,95	96,00	96,23	96,05
Długość w linii wodnej	94,50	94,15	94,15	94,25
Szerokość maks.	9,75		9,28	
Szerokość w linii wodnej	9,7		9,2	
Zanurzenie (wyp. standard)	2,9		3,02	
Zanurzenie (wyp. pełna)	4,3		4,5	
Wysokość kadłuba na śródokręciu	5,83	5,85	5,87	5,85
Siłownia:				
Liczba i typ kotłów	3 Express		3 Express	
Liczba i typ turbin	2 Parsons		2 Belluzzo	
Projektowana moc, KM	44 000		44 000	
Prędkość, węzłów				
Na próbach	38,8...39,4		38,1...38,8	
Przy wyporności pełnej	34		34	
Przy wyporności pełnej	30		30	
Zapasy paliwa, t:				
Normalny	200-430		192-400	
Pełny	590-640		462-530	
Woda kotłowa	32		27	
Zasięg, Mm przy prędkości:	4600/12		3600/12	
Uzbrojenie:				
Artyleryjskie	2 x II – 120 mm L/50 2 x I – 120 mm L/15 2 x I – 40 mm L/39		2 x II – 120 mm L/50 2 x I – 40 mm L/39	
Torpedowe	2 x II – 13,2 mm wkm		2 x II – 13,2 mm wkm	
Minowe	2 x III – wt kal. 533 mm 54 miny		2 x III – wt kal. 533 mm 52 miny	
Załoga, w tym oficerów	165 (6)		165 (6)	

dla serii drugiej. W realiach służby prędkość z reguły nie przekraczała 34 węzłów, co oznacza, że była niższa od użytkowanej przez okręty typu „Turbine”. Główną przyczyną tego stanu rzeczy były konstrukcyjne przeciążenia, które pogłębiło się jeszcze po zamontowaniu balastu stałego. Szczególnie rozczarowujące okazały się rezultaty drugiej serii: jednostki praktycznie nie osiągały założonych parametrów prędkościowych, podczas, gdy

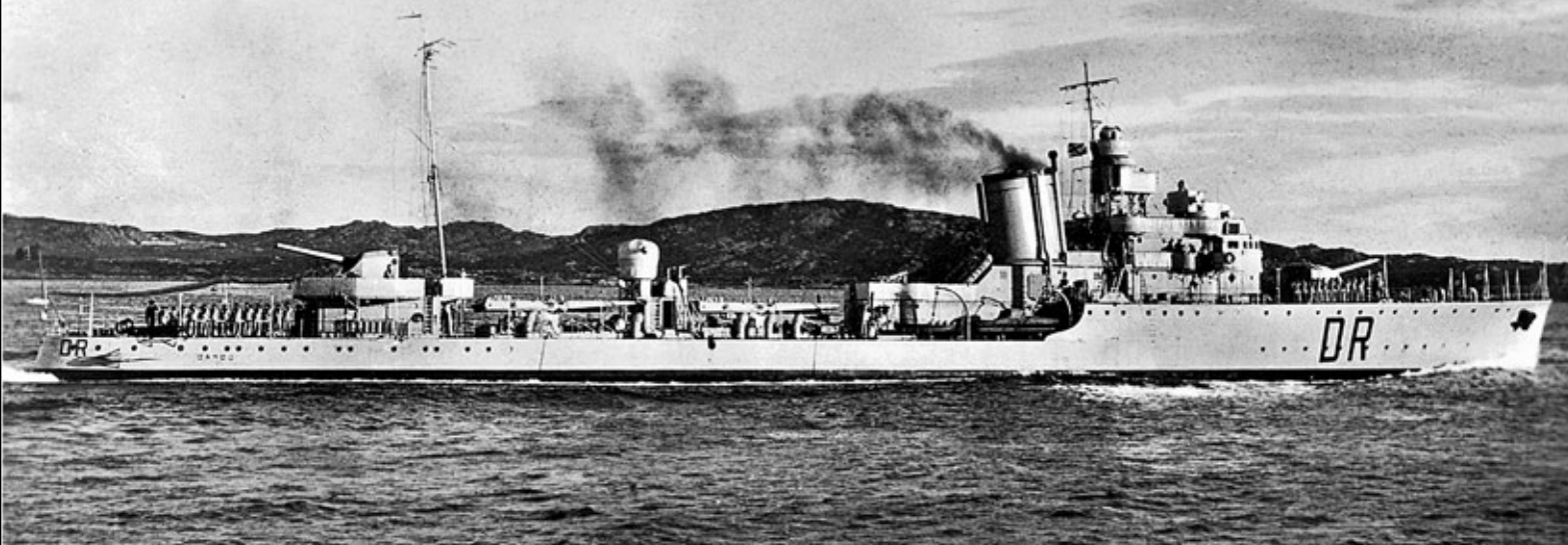
ich zasięg okazał się mocno zaniżony. Kolejnym mankamentem okazała się niska niezawodność siłowni. Do chwili wybuch II wojny światowej zużycie maszyn osiągnęło już na tyle niebezpieczny stopień, że maksymalna prędkość eksploatacyjna niszczycieli mieściła się w przedziale 30-31 węzłów.

Energię elektryczną zapewniały jednostkom 2 turbogeneratory prądu stałego i 2 generatory wysokoprężne o łącznej

mocy 120 kW. Poza tym w przedziale maszyn pomocniczych znajdowały się 2 sprzężarki dla torped. Do uzupełniania zapasów słodkiej wody służyła destylarka o wydajności 1,67 t/godz.

Normalny czas przygotowania do ruchu w przypadku wygaszenia wszystkich kotłów sięgał 4-4,5 godz., a przyspieszony – odpowiednio 3 godz. W przypadku wcześniejszego wygrzania turbin czas ten mógł być skrócony praktycznie o połowę.

Wyniki prób w ruchu					
Nazwa	Data	Wyporność, t	Średnia prędkość, węzły	Liczba obrotów	Średnia moc, KM
<i>Dardo</i>	16.10.1931	1367	38,83	399	42 885
<i>Freccia</i>	20.10.1930	1369	39,43	389	46 560
<i>Saetta</i>	15.03.1932	1379	38,59	380	44 765
<i>Folgore</i>	15.03.1932	1412	38,64	389	49 340
<i>Fulmine</i>	05.07.1932	1411	38,10	384	48 468
<i>Lampo</i>	06.06.1932	1407	38,80	388	-----
Uwaga: brak oficjalnych danych dla <i>Strale</i> i <i>Baleno</i> .					



Niszczyciel *Dardo* w początkowym okresie służby. Widoczne rozmieszczenie uzbrojenia na okręcie.

Fot. zbiory Giorgio Parodi'ego

Uzbrojenie

Główne uzbrojenie niszczycieli typu „Dardo” składało się z 2 podwójnie sprzężonych dział kalibru 120 mm L/50 wzór 1926. Wprowadzone po raz pierwszy na okrętach serii „Navigatori” działa miały zwiększoną donośność i szybkostrzelność, w porównaniu z 45-kalibrowymi, w które uzbrajano niszczyciele wcześniejszych serii. Ceną za to był wzrost ciężaru, sumaryczna waga artylerii głównego kalibru na *Dardo* była o 10,7 t wyższa niż na okrętach typu „Turbine”.

Niszczyciele pierwszej serii zostały wyposażone w działa Ansaldo wzór 1926 z nową tarczą ochronną. Lufy umieszczono na wspólnym łożu. Naprowadzanie w płaszczyźnie pionowej i poziomej zapewniały silniki elektryczne. Całkowita waga dział wynosiła 22 240 kg, z których 10 540 kg przypadało na część ruchomą. Maksymalny kąt podniesienia lufy +45°, co teoretycznie zapewniało donośność do 22 000 m przy prędkości początkowej pocisku rzędu 950 m/s. Rzeczywisty zasięg zgodnie z możliwościami systemu kierowania ogniem nie jednak przekraczał 18-19 tys. metrów. W tej sytuacji, gdy z uwagi na zmniejszenie zużycia luf zmniejszono prędkość początkową do 920 m/s ograniczenie donośności było niemal niezauważalne przy równoczesnym wzroście celności.

Okręty drugiej serii postanowiono wyposażać w nowe działa O.T.O. model 1931, których wagę dzięki ograniczeniu kąta podniesienia luf do +35° udało się zmniejszyć do 17 650 kg, co miało wpłynąć na poprawę stateczności jednostek. Maksymalna donośność spadła przy tym do 18 000 m. Pod względem zewnętrznym działa wyróżniało się przedłużoną i bardziej ma-

sywną tarczą ochronną. Do czasu wejścia do służby niszczycieli typu „Folgore” przemysł nie zdążył jednak opanować masowej produkcji dział wzór 1931. Wobec tego nie zdołano zainstalować ich na wszystkich okrętach. Na fotografiach z okresu wojny można spotkać zarówno jeden jak i drugi model dział kalibru 120 mm.

Działa miały amunicję rozdzielnego ładowania, ładunek miotający o wadze 9,7 kg mieścił się w mosiężnej łusce – łączna waga łuski z ładunkiem 24,56 kg. Poza podstawowymi stosowano również zmniejszone ładunki miotające, których zadaniem było ograniczenie zużycia luf. Tego typu ładunki stosowano przy strzelaniu pociskami oświetlającymi. Na niszczycielach stosowano następujące typy amunicji:

- pocisk przeciwpancerny (granata perforante) o wadze 23,4 kg;
- pocisk burzący (granata dirompente) o wadze 22,8 kg;
- pocisk zapalający (granata incendia) o wadze 22,8 kg;
- pocisk oświetlający (granata iluminante) – 2 rodzaje – o normalnej (normale) i zwiększonej donośności (grande gittata), o wadze odpowiednio 19,7 i 22,13 kg.

Normalny zapas amunicji wynosił 200 pocisków na lufę, których jedną połowę przechowywano w dziobowej, a drugą w rufowej komorze amunicyjnej. Do podawania amunicji służyły napędzane silnikami elektrycznymi dźwigi amunicyjne.

Obsługa każdego działu kalibru 120 mm liczyła 15 ludzi: d-ca działu (pod-

Dziobowa wieża dział kal. 120 mm L/50 na jednym z niszczycieli typu „Dardo”.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe



oficer), naprowadzający w płaszczyźnie pionowej i poziomej, 2 zamkowych, 4 ładowniczych (po jednym do pocisków i ładunków miotających dla każdego dział), 2 dosyłających i 4 donoszących amunicję. Teoretyczna szybkostrzelność dział z 2 luf wynosiła 14-16 strzałów na minutę, w praktyce jednak w poważnym stopniu zależała od kondycji fizycznej obsługi. Ogień prowadzono z reguły w tempie strzał z lufy co 10 sekund.

Do prowadzenia walk nocnych projekt przewidywał wprowadzenie w skład uzbrojenia niszczycieli specjalnych dział strzelających pociskami oświetlającymi. Miały to być haubice kalibru 120 mm L/15, które opracowywała firma Odero-Terni-Orlando. Do chwili wejścia niszczycieli do służby działa nie były gotowe, jednostki początkowo więc nimi nie dysponowały. Na 4 niszczycielach pierwszej serii haubice firmy O.T.O. wzór 1933 zamontowano w latach 1933-1934. Ustawiano je przy krawędzi dziobówki na lewej i prawej burcie. Z montażu haubic na niszczycielach drugiej serii zrezygnowano, aby oszczędzić 3 tony „wysoko umieszczonego ciężaru”, choć przygotowano już ich fundamenty. Na pokładach pierwszej czwórki haubicy dotrwały do lat 1940-1941.

Uzbrojenie przeciwlotnicze niszczycieli typu „Dardo” i „Folgore” było identyczne i początkowo składało się z 2 automatycznych dział kalibru 40 mm L/39 Vickers-Terni wzór 1917 na zmodernizowanych podstawach wzór 1930 i 2 podwójnie sprzężonych wkm-ów kalibru 13,2 mm Breda. Automaty były ustawio-

ne na burtach na głównym pokładzie na wysokości zakończenia osłony przedziałów kotłowni, zaś wkm-y - na skrzydłach górnego pomostu. Uzupełnienie stanowiły 2 km-y kalibru 8 mm Breda, które na stanowiskach przenośnych mogły być instalowane w różnych miejscach okrętów.

Dardo i okręty pierwszej serii miały standardowe uzbrojenie torpedowe włoskich niszczycieli, składające się z 2 potrójnych wyrzutni torpedowych kalibru 533 mm zamontowanych w środkowej części okrętów - sektor strzelania wynosił około 80° na każdą burtę. Odpalenie torpedy umożliwiał ładunek prochowy. Nie przewidywano torped zapasowych. W latach 1941-1942 stanowiska naprowadzających wyrzutnie były wyposażone w ekrany ochronne.

Przebieg działań wojennych wykazał, że czas wykorzystywania uzbrojenia torpedowego niszczycieli już minął. Jedyłą szansę okręty miały w trakcie starcia w rejonie Punta-Stilo, gdy *Freccia* i *Saetta* ubezpieczając odejście flagowego okrętu liniowego wystrzeliły 10 torped z dużego dystansu (rzędu 8500 m), nie osiągając żadnych trafień. W okresie późniejszym torpedy okazały się jedynie martwym ciężarem, podczas gdy występowała pilna potrzeba wzmocnienia uzbrojenia przeciwlotniczego i przeciwpodwodnego. W końcu 1942 roku podjęto decyzję o zastąpieniu rufowej wyrzutni torpedowej przez dodatkowe automaty przeciwlotnicze.

System kierowania ogniem obejmował zamontowane na dziobowej nadbudówce stanowisko dowodzenia i dalmierza

(Stazione Direzione Tiro - SDT), drugie stanowisko dalmierza, zlokalizowane między wyrzutniami torpedowymi, stanowisko kierowania ogniem na „marsie bojowym” i centralne stanowisko artyleryjskie zajmujące oddzielne pomieszczenie na platformie poniżej nadbudówki dziobowej. W wieżycze stanowiska dowodzenia i dalmierza znajdował się celownik naprowadzania centralnego (Apparecchiatura di Punteria Generale - APG) oraz 2 dalmierze o bazie 3-metrowej. Na „marsie bojowym” znajdował się przyrząd służący do określania kursowego kąta celu. Dane do strzałów wypracowywały elektromechaniczne przeliczniki i przekazywały je bezpośrednio na stanowiska naprowadzających przy działach kalibru 120 mm. W przypadku awarii centralnego systemu kierowania ogniem, działa mogły wykorzystywać własne celowniki optyczne. Rufowe stanowisko dalmierza dysponowało również dalmierzem o bazie 3-metrowej, który pełnił funkcję rezerwowego lub mógł być wykorzystywany do kierowania ogniem dział rufowych. Rezerwowe dalmierze zostały zdemontowane w latach 1941-1942 jako niewykorzystywane. Z drugiej strony, w początkach wojny na pomostach niszczycieli zamontowano uproszczone celowniki i do strzałów nocnych.

Kierowanie ogniem torpedowym umożliwiała urządzenie do określania kursowego kąta celu oraz 2 celowniki systemu Panerai, zamontowane na skrzydłach pomostu. Niszczyciele nie dysponowały centralnym systemem kierowania ogniem środków obrony przeciwlotniczej.

Niszczyciel *Strale* krótko po wcieleniu do służby. Uwagę zwraca brak masek ochronnych dział kal. 120 mm.

Fot. zbiory Siergieja Patjanina





Niszczyciele *Folgore* i *Baleno* oraz reszta eskadry w latach 30. Widoczne rozmieszczenie wyrzutni torpedowych oraz zrzutnie bomb głębinowych na poszczególnych okrętach.

Uzbrojenie niszczycieli do zwalczania celów podwodnych przez okres całej ich kariery pozostawało nader słabe. Zgodnie z projektem, okręty miały posiadać 2 rufo-we zrzutnie bomb głębinowych. W praktyce jednak zamontowano tylko po jednej zrzutni i to wyłącznie na niszczycielach

typu „Folgore”. Typ „Dardo” dysponował jedynie wyposażeniem trałowym: 2 trały-parawany typu „C” z wysięgnikami. Począwszy od roku 1937 zaczęto unifikować uzbrojenie jednostek obu podgrup: każdy okręt miał otrzymać 2 trały-parawany oraz 2 zrzutnie bomb głębinowych –

3 cięższych 100 kG lub 6 lżejszych 50 kG. Zgodnie z wszelkim prawdopodobieństwem do chwili wybuchu wojny nie zrealizowano tego zadania w pełnym zakresie. Do wykrywania okrętów podwodnych służyły szumonamierniki, których efektywność była nader mizerna.

Folgore w Pireusie, 23 sierpnia 1942 r. Uwagę zwraca wylot chemicznego urządzenia dymotwórczego i zrzutnia bomb głębinowych.

Fot. zbiory Aldo Fraccaroli'ego



Wszystkie niszczyciele były wyposażone w tory minowe, które mogły pomieścić do 54 (seria *Dardo*) lub 52 (seria *Folgore*) min typu „Bollo”. Należy przy tym zaznaczyć, że w latach wojny okręty obu typów ani razu nie zostały wykorzystane do stawiania zapór minowych. Wynikało to zapewne z kiepskiej stateczności jednostek, którą dodatkowo 57 ton na górnym pokładzie mogło jedynie jeszcze tylko pogorszyć.

Do stawiania zasłon dymnych służyły, podobnie jak na większości włoskich jednostek, 2 komplety parowo-naftowych urządzeń dymotwórczych (fumogeni) w podstawie komina oraz chemicznych (nebbiogeni) – w części rufowej.

Środki obserwacji i łączności

Do sygnalizacji świetlnej i oświetlenia służył reflektor o średnicy lustra 90 cm z lampami łukowymi 150 A, znajdujący się na dachu „marsa bojowego”.

Środki łączności radiowej obejmowały 2 nadajniki, pracujące w grafii, wraz z odpowiednimi odbiornikami. Kabina radiowa znajdowała się w rufowej części drugiej



Dziób niszczyciela *Fulmine*. Na pomoście widoczne stanowisko dowodzenia i dalmierza.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco

kondygnacji dziobowej nadbudówki. Anteny radiowe były rozpięte między masztami przednim, a tylnym – głównym. Gdy w końcu roku 1942 na *Dardo* i *Freccia* zdemontowano maszty główne, do rozpięcia anten posłużyły 2 dodatkowe pręty na kominie. Od końca lat 1930-tych zaczęto wyposażać okręty w radiostacje typu RM-4 pracujące na fonii w sieci taktycznej. Ich

krótkie anteny umieszczono na bokach „marsa bojowego”. W tym samym czasie część niszczycieli otrzymała radionamierniki, których anteny zamontowano na przedniej ścianie nadbudówki dziobowej.

Pokładowe środki pływające

Szalupy rozmieszczono na głównym pokładzie na lewej i prawej burcie na wy-

śródkokręcie niszczyciela *Folgore*, Pireus – 23 sierpnia 1942 r. Widoczne modyfikacje wojenne z tego okresu, w tym tratwy ratunkowe.

Fot. zbiory Aldo Fraccaroli'ego



sokości osłony przedziałów kotłowni. W chwili wejścia do służby niszczyciele dysponowały poniższym zestawem etatowych środków pływających:

- 6,5 metrowy kuter wiosłowy (na lewej burcie);
- kuter motorowy o długości 6,07 m (symetrycznie na prawej burcie);
- szalupa o długości 4,5 m z silnikiem przyczepnym (na prawej burcie, bliżej rufy);
- jol o długości 3,65 m (symetrycznie na lewej burcie).

Opuszczanie i podnoszenie środków pływających zapewniały żurawiki z 2 elektrycznymi wciągarkami.

Z reguły na pokładzie znajdowała się również 3,5 metrowa płaskodenna łódź robocza, mocowana w rejonie dziobowej wyrzutni torpedowej.

Poza szalupami, każdy okręt posiadał 2 tratwy ratunkowe Carley'a typu „D” – waga 205 kG, wymiary 3,4 x 1,52 m, pojemność – 20 osób. Na niszczycielach typu „Dardo” były one przechowywane przy rufowym skosie komina, zaś na typie „Folgore” początkowo pionowo obok komina, a od 1937 roku zostały przeniesione za komin. Z chwilą wybuchu wojny zwiększano liczbę tratw ratunkowych, przy czym wykorzystywano głównie tratwy typu „C” (waga 175 kg, wymiary 2,43 x 1,52 m, pojemność – 13 osób), które lepiej nadawały się do ręcznego wodowania. Jedną parę takich tratw montowano do bocznej ściany nadbudówki dziobowej, drugą – po bokach dział rufowego. Na niektórych jednostkach (*Folgore*) zamontowano tam specjalne zaczepy do przechowywania trzeciej pary. W roku 1942 parę dużych tratw ratunkowych na *Lampo* zaczęto przechowywać pionowo za kominem na szybach wentylatorów przedziału rufowej kotłowni.

Załoga

Załoga niszczycieli wg przedwojennego etatu liczyła 165 ludzi, w tym 6 oficerów oraz 159 podoficerów i marynarzy. W czasie wojny, w związku ze wzmacnianiem uzbrojenia, liczebność załogi ro-



Strale, Dardo i Saetta na kotwicach. Malowanie przedwojenne z czerwonymi oznaczeniami kodowymi na kadłubie.

Fot. Siergieja Patjanina

sła. Przykładowo, na pokładzie *Lampo* w chwili jego zatonięcia w kwietniu 1943 roku znajdowało się 213 ludzi.

Pomieszczenia oficerskie znajdujące się w rufowej części okrętu, obejmowały 6 kabin jednoosobowych, mesę oraz węzeł sanitarny z łazienką. Najobszerniejszy był segment dowódcy – składający się z gabinetu, sypialni i łazienki.

Kabinami jednoosobowymi dysponowali również 2 najstarsi podoficerowie, pozostali zajmowali 6-osobowy kubryk, do którego przylegała 8-miejscowa mesa.

Wspomniane pomieszczenia znajdowały się na głównym pokładzie przed przedziałem kotłowni Nr 1.

Podoficerowie i marynarze zajmowali kubryki w dziobowej części głównego pokładu, platformy oraz na dolnej kondygnacji nadbudówki dziobowej. Dysponowały one tradycyjnymi hamakami, zwijanymi na dzień i umieszczanymi w specjalnych skrzyniach, a na noc podwieszanymi pod stropem. Stacjonarne koje pojawiły się we włoskiej flocie dopiero w latach 1950-tych.

Malowanie

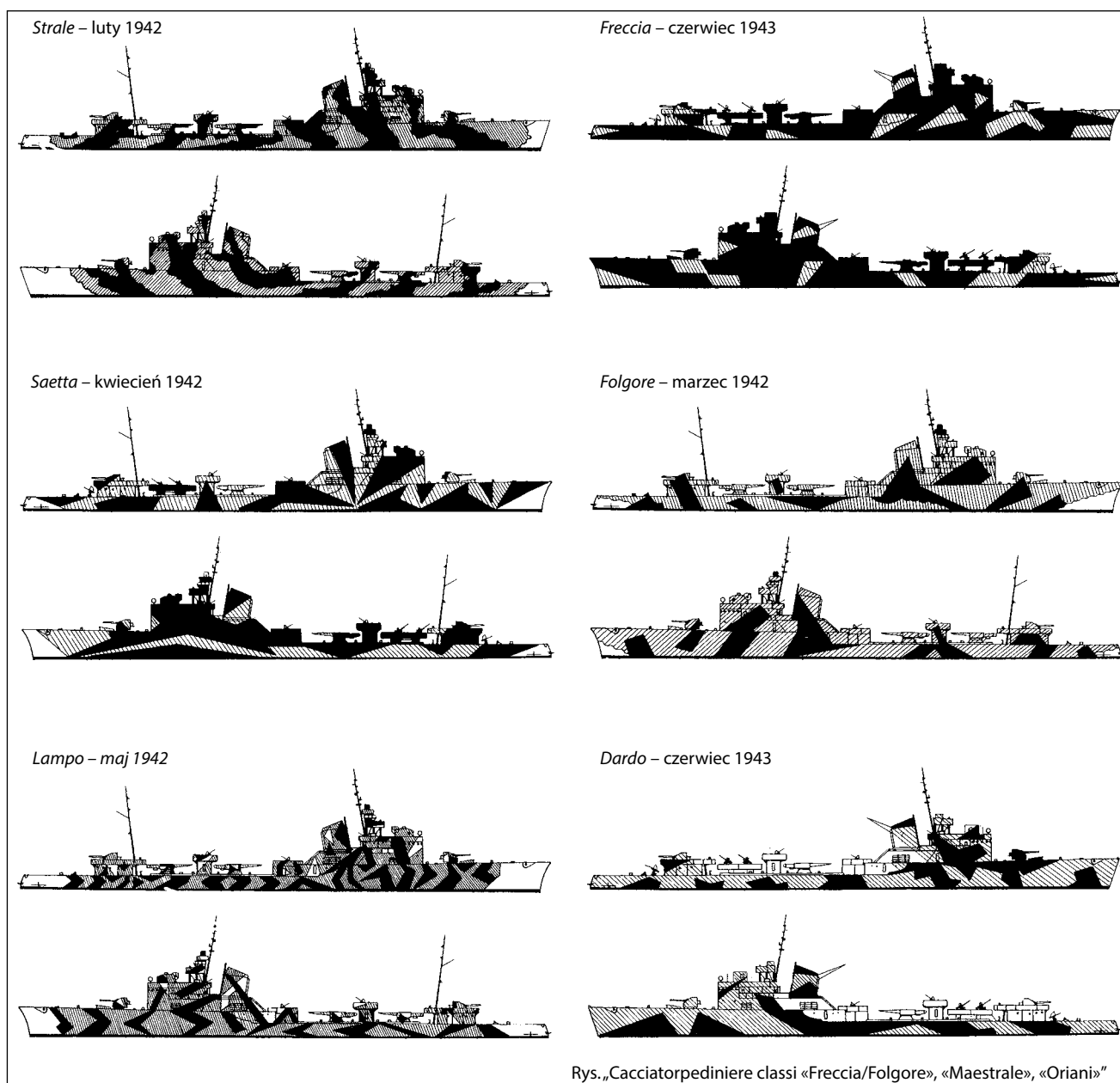
W okresie międzywojennym włoskie niszczyciele były malowane zgodnie ze schematem standardowym. Kadłub i nadbudówki malowano w kolorze jasno popielato-szarym (grigio cenerino chiaro)², linię wodną, osłony kominów i górne

2. Szereg włoskich historyków uważa, że kolor popielato-szary jako podstawowy w malowaniu okrętów bojowych pojawił się dopiero po wojnie, a w czasie jej trwania znajdował się jedynie w składzie barw maskujących. Głównym do czasu wojny był kolor jasno szaro-niebieski. Do chwili obecnej brak jednej opinii w tej kwestii, lecz możliwe, że chodzi o różne nazwanie tego samego odcienia.

Piękne ujęcie śródokręcia niszczyciela *Lampo* wykonane w Genui w maju 1942 r. Okręt posiada charakterystyczny kamuflaż z tego okresu oraz wzmocnione uzbrojenie przeciwlotnicze.

Fot. zbiory Erminio Bagnasco





Rys. „Cacciatorpediniere classi «Freccia/Folgore», «Maestrale», «Oriani»”

części masztów na czarno (nero), pokłady – w ciemno ołowiano-szarym (grigio piombo scuro), podwodną część kadłuba – w ciemno-zielonym (verde scuro), wewnętrzne ściany obudowy mostka, tarcz ochronnych dział itp. – w ciemno błękitnym (blu scuro), zaś pomieszczenia wewnętrzne – w jasno-zielonym (verde chiarissimo). Wspomniany schemat pozostawał niezmienny do roku 1942.

Do identyfikacji okrętów służyły dwuliterowe oznaczenia kodowe, malowane czerwoną farbą w części dziobowej kadłuba (rejon działu dziobowego) i na skosie rufy. Oznaczenia były ściśle indywidualizowane dla okrętów z taką samą liczbą kominów, choć zdarzały się wyjątki jeśli jednostki należały do różnych klas. Przykładowo litery LP posiadały równo-

ześnie niszczyciel *Lampo* i torpedowiec *Lupo* – oba jednokominowe. Gdy jednak w roku 1938 jednostki typu „Navigatori” przeklasyfikowano z rozpoznawczych skautów na niszczyciele, posiadane przez *Dardo* oznaczenie DR nadano *Da Recco*. Pierwszy otrzymał nowe oznaczenie – DA. Po wprowadzeniu malowania w barwach maskujących praktykowano nanoszenie kodów w barwach ciemno-szarych bądź jasno-szarych, kontrastujących z podstawową barwą burt.

Od lipca 1940 roku dla zapewnienia rozpoznawania z powietrza w dziobowej części pokładów okrętów zaczęto nanosić białe-czerwone pasy identyfikacyjne.

Zatwierdzone w dniu 29 grudnia 1941 roku normy barw malowania maskującego na okrętach Królewskiej Flo-

ty Włoskiej pozwalały na wykorzystanie 3 podstawowych kolorów: jasno popielato-szarego (grigio scuro opaco), matowego ciemno-szarego (cenerino chiaro opaco) i brudno białego (blanco sporco). Zalecano nanoszenie rozmaitych deseni zarówno dla różnych okrętów jak i ich burt, przestrzegając przy tym by zachowywać możliwie nieregularne formy, unikając pionowych, poziomych i równoległych pasów. W myśl wspomnianego dokumentu maskowanie miało utrudnić przeciwnikowi określenie typu jednostki jej kursu i prędkości.

Jako pierwszy z niszczycieli prezentowanego typu, malowanie maskujące w styczniu 1942 roku otrzymał *Freccia*. W czasie kolejnych 3 miesięcy podobnie potraktowano *Strale*, *Folgore*, *Saet-*

ta i *Lampo*, przy czym ostatni otrzymał szczególnie „odłamkowy” rysunek. *Dardo* otrzymał barwy maskujące w czerwcu 1943 roku po zakończeniu odbudowy. Mniej więcej w tym samym czasie odnowiono również malowanie *Freccia*.

Nazwy i dewizy okrętów

Nazwy trzech z czwórki niszczycieli pierwszej serii oznaczały – „strzałę”, a *Saetta* i cała druga seria jednostek – „błyskawicę”.

Niszczyciele pierwszej serii, zgodnie z obowiązującą we włoskiej flocie tradycją posiadały poniższe dewizy:

- *Dardo* – „Perche sicuro scocchi” („Bowiem wypuszczony pewnie”);
- *Freccia* – „Deliberata di toccare il segno” („Gotów osiągnąć cel”);
- *Strale* – „Che il destinato segno tocchi” („Którego wyznaczono osiągnięcie celu”);
- *Saetta* – „Scocca e colpisci” („Wypuszczony i trafił”).

Wszystkie dewizy odnosiły się do nazw okrętów, przy czym trzy pierwsze pochodziły z poematu „Francesca di Rimini” autorstwa znanego poety Gabriele D’Annunzio.

Do chwili wejścia do służby drugiej czwórki zdecydowano o rezygnacji z indywidualnych dewiz dla małych okrętów, wliczając w to również niszczyciele. Teraz cały dywizjon korzystał z jednej dewizy, która była wspólna dla wszystkich jego jednostek. Dla dywizjonu *Folgore* była to łacińska fraza „Fulgor In hostem” – „Błyskawicę we wroga”. Wspomniana praktyka nie przetrwała długo – stosowano ją jeszcze w przypadku dwóch kolejnych typów „Maestrale” i „Oriani”. W następnej jednak – „Soldati”, powrócono znów do indywidualnych dewiz poszczególnych okrętów.

Modernizacje

Poważne problemy, niszczycieli wspomnianych typów, jakie wystąpiły bezpośrednio po ich wejściu do służby (kiepska stateczność, mały zasięg, niska niezawodność układu napędowego), zmusiły kierownictwo włoskiej floty do podjęcia zdecydowanych kroków. W roku 1935 podjęto decyzję o dokonaniu ich gruntownej modernizacji, obejmującej zwiększenie szerokości kadłubów poprzez zamontowanie „bąbli”. Kryzys etiopski, który wkrótce wybuchł zmusił do odłożenia realizacji programu. W rezultacie nie znaleziono wolnych mocy produkcyjnych, bowiem stocznie były przeciążone realizacją analogicznego programu na niszczycielach typu „Navigatori”. Osta-

tecnie ani jeden z okrętów typu „Dardo”/„Folgore” nie przeszedł zamierzonej rekonstrukcji.

Modernizacje czasów wojny były skierowane na wzmocnienie uzbrojenia przeciwlotniczego oraz do zwalczania okrętów podwodnych. Przede wszystkim była zwiększona pojemność zrzutni bomb głębinowych. W pierwszym etapie modernizacji, przeprowadzonym między grudniem 1940 a październikiem 1941 roku, zdjęto nieefektywne wkm-y przeciwlotnicze kalibru 13,2 mm, a z jednostek typu „Folgore” – także automaty przeciwlotnicze kalibru 40 mm. Na typie „Dardo” początkowo je zachowano, by ostatecznie usunąć wraz z haubicami kalibru 120 mm. W zamian wszystkie niszczyciele otrzymały po 6 automatycznych dział przeciwlotniczych kalibru 20 mm L/65 Breda wz. 1935. Dwa podwójnie sprzężone działa zamontowano na krawędzi pokładu dziobowego (na miejscach haubic kalibru 120 mm), a kolejne 2, tym razem pojedyncze, na skrzydłach pomostu w miejscach dotychczasowych wkm-ów przeciwlotniczych kalibru 13,2 mm. Do końca 1941 roku automaty przeciwlotnicze kalibru 40 mm zdjęto także z czwórki okrętów typu „Dardo”, wraz ze stanowiskiem dalmierza na nadbudówce środkowej. Na miejscu dalmierza ustawiono kolejne podwójnie sprzężone działa przeciwlotnicze kalibru 20 mm, tak, że ich łączna liczba doszła do 8 luf. Na *Folgore* i *Lampo* uzupełniającą „parę” automatów przeciwlotniczych ustawiono w miejscu dalmierza odpowiednio we wrześniu i listopadzie 1942 roku.

W konsekwencji wzmocnienia uzbrojenia pełna wyporność okrętów typu „Dardo” osiągnęła 2200 t, a typu „Folgore” – 2100 t. Równocześnie prędkość przy pełnym obciążeniu w idealnych warunkach atmosferycznych nie przekraczała 30 węzłów, zaś zasięg przy 20 węzłowej prędkości krążowniczej nie osiągał 2000 Mm. Największym problemem było jednak obniżenie stateczności, która spadła do poziomu krytycznego. Sytuacja była najgorsza pod koniec rejsów, gdy jednostki zużyły większość paliwa. Tragicznym potwierdzeniem stał się incydent z *Dardo*, który 23 września 1941 roku po prostu przewrócił się w porcie Palermo po powrocie z rejsu bojowego.

Z początkiem 1942 roku na wszystkich ocalałych jednostkach demontowano wyposażenie trałowe. W zamian *Saetta* i *Lampo*, a niewykluczone, że i inne niszczyciele, zostały wyposażone w holowane miny przeciwpodwodne wraz z żurawikami do ich wodowania i podnoszenia.

O ile na okrętach typu „Folgore”, nie przeprowadzono już dalszej modernizacji, o tyle *Dardo*, *Freccia* i *Saetta* przeszły w latach 1942-1943 drugi etap prac. W ich trakcie zdjęto rufową wyrzutnię torpedową, a w ich miejscu ustawiono platformę z 2 automatycznymi działami przeciwlotniczymi kalibru 37 mm L/54 Breda wz. 1939. Uzbrojenie wzmocniono 3 automatycznymi działami przeciwlotniczymi kalibru 20 mm L/65. Dwa z nich ustawiono na pokładzie za rufową nadbudówką, a trzecie – na osłonie przedziałów kotłowni. Tym samym w ostatecznym wariantcie uzbrojenie składało się z 4 dział kalibru 120 mm, 2 dział przeciwlotniczych kalibru 37 mm, 11 automatycznych dział przeciwlotniczych kalibru 20 mm i 3 wyrzutni torpedowych kalibru 533 mm.

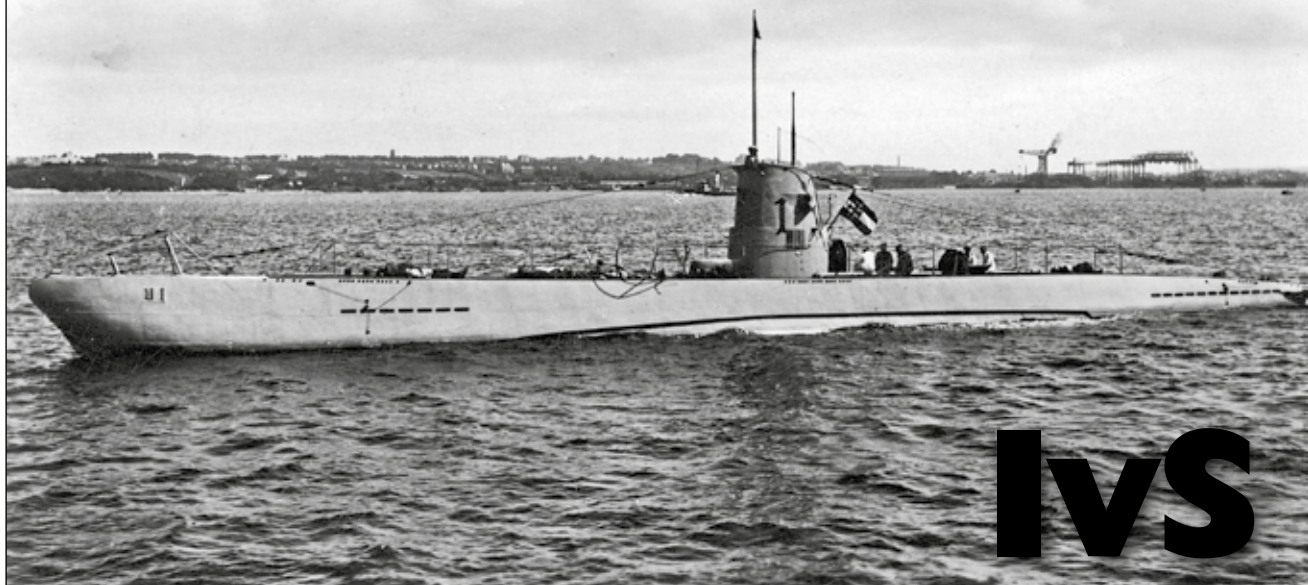
W zakresie wyposażenia radioelektronicznego włoska flota należała do outsiderów. W hydrolokatory wyposażono raptem 2 jednostki – *Dardo* w lutym 1943 roku i *Freccia* w lipcu, na miesiąc przed zatonięciem. Wspomniane okręty wyznaczono do wyposażenia ich w urządzenia radiolokacyjne. Latem 1943 roku zdjęto z nich reflektory, w których miejscu miały być zamontowane anteny stacji radiolokacyjnych włoskiej produkcji – EC-3/ter „Gufo”.

Wg posiadanych danych, na *Freccia* nie zdążono w ogóle zamontować urządzeń. *Dardo* zdołano wyposażać, niszczyciel jednak już ani razu nie wyszedł w morze. Tym samym, żaden z okrętów nie miał okazji praktycznego sprawdzenia efektywności nowego wyposażenia.

Ostatni etap prac modernizacyjnych *Dardo* został przeprowadzony przez Niemców, którzy przejęli jednostkę po wycofaniu się Włoch z wojny. Niszczyciel, jako TA-31 wszedł w skład niemieckiej floty na Morzu Śródziemnym w czerwcu 1944 roku. Niemcy zdjęli solidne stanowisko dowodzenia i dalmierza, zastępując je prostym dalmierzem. Przebudowali pomost, zastąpili dział przeciwlotnicze kalibru 20 mm na osłonie przedziału kotłowni trzecim działem przeciwlotniczym kalibru 37 mm, zaś radar EC-3/ter niemieckim FuMG-21. Równocześnie jednak okręt prześladowały problemy z układem napędowym, które zmusiły jego „nowych właścicieli” do wycofania go ze składu bojowego już w październiku.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański



IvS

II
część

Pierwszy powojenny niemiecki okręt podwodny U 1 typu IIA był reprezentantem małych jednostek tej klasy. Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

VIII. Niemieckie U-booty – w końcu

W dniu 15.11.1932 roku minister Reichswehry (*Reichswehrminister*) Kurt von Schleicher zatwierdził program rozbudowy floty do 1938 roku – tak zwany Program Przebudowy (*Umbauprogram*). W dwa tygodnie później – 2 listopada – Wydział Operacyjny Kierownictwa Marynarki (*Wehrabteilung AI*) dowództwa niemieckiej marynarki wojennej przedstawił memorandum postulujące zbudowanie w ramach tego programu 16 okrętów podwodnych typów *E-1* i *Vetehinen* – po osiem każdego typu na co szef *Flottenabteilung*, Kapitän zur See (kmdr. ppor.) Günther Guse wyraził zgodę.

Celem było posiadanie do wiosny 1938 roku trzech półflotyli po 4 okręty w każdej oraz dodatkowo dwóch okrętów szkolnych i dwóch eksperymentalnych. Realizacja tego programu miała odbywać się w trzech fazach: 1. 1932-1934; 2. 1934-1937 i 3. 1937-1938 przy czym dla pierwszej fazy wyasygnowano 8,6 mln RM. Jednak już 22 listopada na posiedzeniu⁹ w Urzędzie Ogólnym Marynarki (B) stwierdzono, że ze względu na konieczność przygotowania produkcji i terminy budowy, w grę wchodzi na razie tylko okręty typu CV 707, jednocześnie Marynarka Wojenna wyraziła życzenie zakupu obydwu okrętów podwodnych *E-1* i CV 707 w które już tyle zainwestowano, miały one stanowić załazek nowej U-Bootwaffe, na posiedzeniu omawiano pierwszą Fazę Programu ustalając następujące alternatywy: albo przygotowany zostanie materiał i silniki dla sześciu 250-tonowych okrętów podwodnych, albo natychmiast zostanie rozpoczęta budowa czterech z nich, obydwie opcje wymagały środków w wysokości 6 mln RM, jako miejsce budowy

przewidziano tylko jedną stocznice Deutsche Werke w Kilonii, dodatkowo zaproponowano stworzenie w Kilonii-Wik bazy okrętów podwodnych z możliwością dokowania 6 jednostek. Jednak 10 grudnia Szef Marinekomandoamt (A) kontradmirał Otto Gros¹⁰ rozstrzygnął, że w Programie Przebudowy uwzględnione będą na razie tylko typy *E-1* i CV 707 (uwzględniając koszty budowy pojedynczych okrętów proponowano zamawiać proporcjonalnie jeden typu *E-1* i trzy typu CV 707), a projektowanie okrętu podwodnego wielkości ok. 500 ton miało nastąpić w późniejszym terminie. W dniu 31.3.1933 roku Igewit zleca IvS za sumę 500 000 RM przeprowadzenie prac przygotowawczych do budowy 250-tonowego okrętu podwodnego, już miesiąc później 26 kwietnia zlecenie zostaje rozszerzone o dalsze trzy okręty, jako termin rozpoczęcia budowy przewidziano 1.10.1933 roku. Poza tym postanowiono przeprowadzić prace przygotowawcze do budowy trzech jednostek typu *E-1*, jednak z uwagi na utrzymanie Tajemnicy pierwsze rozmowy ze stocznia Germania miały rozpocząć się dopiero 1.10.1933 roku, rozpoczęcie budowy tych jednostek przewidziano na 1.4.1934 roku. Jako zleciodawca dla wszystkich tych okrętów podwodnych występował IvS.

W sumie na prace przygotowawcze wyasygnowano 6,0 mln RM (1,5 mln dla typu CV 707 i 4,5 mln dla typu *E-1*). Dnia 3.7.1933 roku w czasie kolejnego posiedzenia w Urzędzie Ogólnym Marynarki (B) powrócono do „starej” proporcji 1:3, po dłuższej dyskusji zaakceptowano budowę 2 dużych i 6 małych okrętów podwodnych; stocznice Deutsche Werke i Germania miały zbudować po trzy małe podczas gdy dwa duże miały powstać w stocznii

Blohm & Voss w Hamburgu; przy czym podział zamówienia 6 małych na dwie stocznie miał nastąpić tylko w przypadku mobilizacji. Po tym jak stało się jasne, że o rozpoczęciu budowy pierwszych jednostek w 1933 roku nie może być mowy (były to przede wszystkim względy polityczne, Hitlerowi bardzo zależało na dobrych stosunkach z Wielką Brytanią, i chciał uniknąć wszystkiego co mogło je zakłócić) postanowiono na konferencji budżetowej która odbyła się 28.10.1933 roku „zmodyfikować” dotychczasowe plany, w nowym wariancie proponowano tylko rozpocząć prace przygotowawcze dla 2 dużych i 6 małych okrętów podwodnych przeznaczając na ten cel odpowiednio: 3 miliony i 2,3 miliony RM.

W dniu 15.12.1933 roku doszło na terenie stoczni Deutsche Werke w Kilonii do spotkania dyrektorów wielkich stoczni z Szefem Ogólnego Urzędu Marynarki (B) kontradmirałem Heusingerem von Walddegg, rozmawiano o przygotowaniach do budowy jak i o przyszłej budowie 250-tonowych okrętów podwodnych, rezultatem spotkania było rozpoczęcie budowy w stocznii Deutsche Werke hali montażo-

9. Ze względów zachowania tajemnicy, wprowadzono na konferencji nowe określenie dla całości prac związanych z tym rodzajem broni: *MVB-Branche* (MVB – Motorenversuchsboot) czyli: *Doswiadczalna łódź motorowa*, przy czym poszczególne typy okrętów podwodnych otrzymały następujące oznaczenia: Typ *E-1*, otrzymał oznaczenie *MVB I* (przejęte później przez typ *IA*); typ CV 707 – *MVB II*, a planowany od stycznia 1935 roku – *MVB VII (II)* to późniejszy Typ *VII*.

10. Otto Gros 17.VII.1882-29.V.1970; do 1918 oficer sztabowy Kaiserliche Marine; XII.1918-I.1926 Szef Archiwum Reichsmarine; I.1926-VI.1927 dowódca krążownika *Hamburg*, VII.1927-IV.1931 do dyspozycji ML wykładowca a następnie Szef Centrum Szkolenia Adjuutantów; IV.31-IX.31 Szef sztabu Rejonu Operacyjnego Bałtyk (*Chef des Stabes Marinestation Ostsee*); XII.1932 Szef Marinekomandoamt (A); 30.XI.1934 w stanie spoczynku; IV.1940-V.1945 OKW (od I.IX.1941 – admirał).

wej pozwalającej na jednoczesny montaż dwóch okrętów. Zgodnie z planem hala montażowa miała zostać oddana do użytku w połowie czerwca 1934 roku, przy czym położenie stępek pod pierwsze U-Booty planowano na maj 1934... w nieukończonych jeszcze hali. Dwie kolejne hale montażowe zamówiono 18.5.1934 roku po tym jak ostatecznie uzgodniono, że sześć okrętów podwodnych typu II A powstanie w stoczni Deutsche Werke w Kilonii.

Zadbano również o przyszłe kadry, zgodnie z planem 1.10.1933 roku rozpoczęła działalność utworzona w Kilonii-Wik szkoła pływania podwodnego ze względów zachowania tajemnicy nazwana *Ubootabwehrschule* (UAS) czyli Szkoła Obrony przeciwpodwodnej. Komendantem szkoły został Korv. Kpt. Kurt Slevogt, wykładowcami byli Werner Fürbringer i Walter Hülsmann, dwaj pozostali wykładowcy Oblt.z.S. Hans-Rudolf Rösing i Oblt.z.S. Kurt Freiwald to młodzi oficerowie wyszkoleni już na okrętach podwodnych zbudowanych przez IvS. Pierwsza grupa uczestników obejmowała 8 oficerów i 70-80 podoficerów i marynarzy.

Pomimo tego, że nie rozpoczęto budowy nawet dwóch pierwszych okrętów, admirał Raeder nakazuje w dniu 27.6.1934 roku, rozpocząć przygotowania do budowy następnych sześciu jednostek.

Dwa dni później w piśmie skierowanym do Ogólnego Urzędu Marynarki (B) Igewit GmbH proponuje modyfikacje pro-

jektu, mające skrócić czas zanurzenia do 30 sekund i powiększyć zasięg do 3100 mil morskich. Tak ulepszony projekt otrzymał oznaczenie *MVB IIB* czyli typ *IIB*.

Ostateczne przygotowanie projektu powierzono Biurze Konstrukcyjnemu utworzonemu w styczniu 1934 roku na terenie stoczni Deutsche Werke, początkowa decyzja budowy całej serii w tej właśnie stoczni została jednak 17 lipca zmieniona na korzyść stoczni Germania która to ze swojej strony miała za zadanie zorganizować własne Biuro konstrukcyjne okrętów podwodnych.

Jednak również przez cały rok 1934 nie rozpoczynano budowy okrętów podwodnych, toczyły się w tym czasie niezmiernie ważne dla Niemiec negocjacje z Wielką Brytanią, na temat przyszłego tonażu floty niemieckiej w tym również okrętów podwodnych¹¹ unikano więc wszystkiego co mogło prowadzić do rozmowy choćby w najmniejszym stopniu negatywnie obciążać, bo przecież z chwilą podpisania niemiecko-brytyjskiej umowy, Traktat Wersalski który tyle lat i z taką determinacją zwalczano stał się praktycznie nieaktualny. Natomiast gromadzono i przygotowywano materiał dla pierwszych sześciu okrętów typu *IIA*, szczególną rolę odegrała tutaj firma Igewit GmbH koordynując dostawy materiału i wyposażenia, np. stal okrętowa wysyłana była z Zagłębia Ruhry przez Holandię/IvS, do stoczni Deutsche Werke w Kilonii, z po-

wodu ścisłej tajemnicy co do przeznaczenia i celu przesyłanego materiału powstały problemy w czasie odprawy celnej na granicy. Pierwsze dostawy dotarły do Kilonii już w styczniu 1934 roku. W połowie roku postanowiono zrezygnować z usług IvS-u przy zamawianiu materiałów i wyposażenia do budowy okrętów, od tej pory Igewit i stocznia miały zamawiać materiał i wyposażenie bezpośrednio u producenta, na pierwszy „ogień” poszedł typ *IIB*.

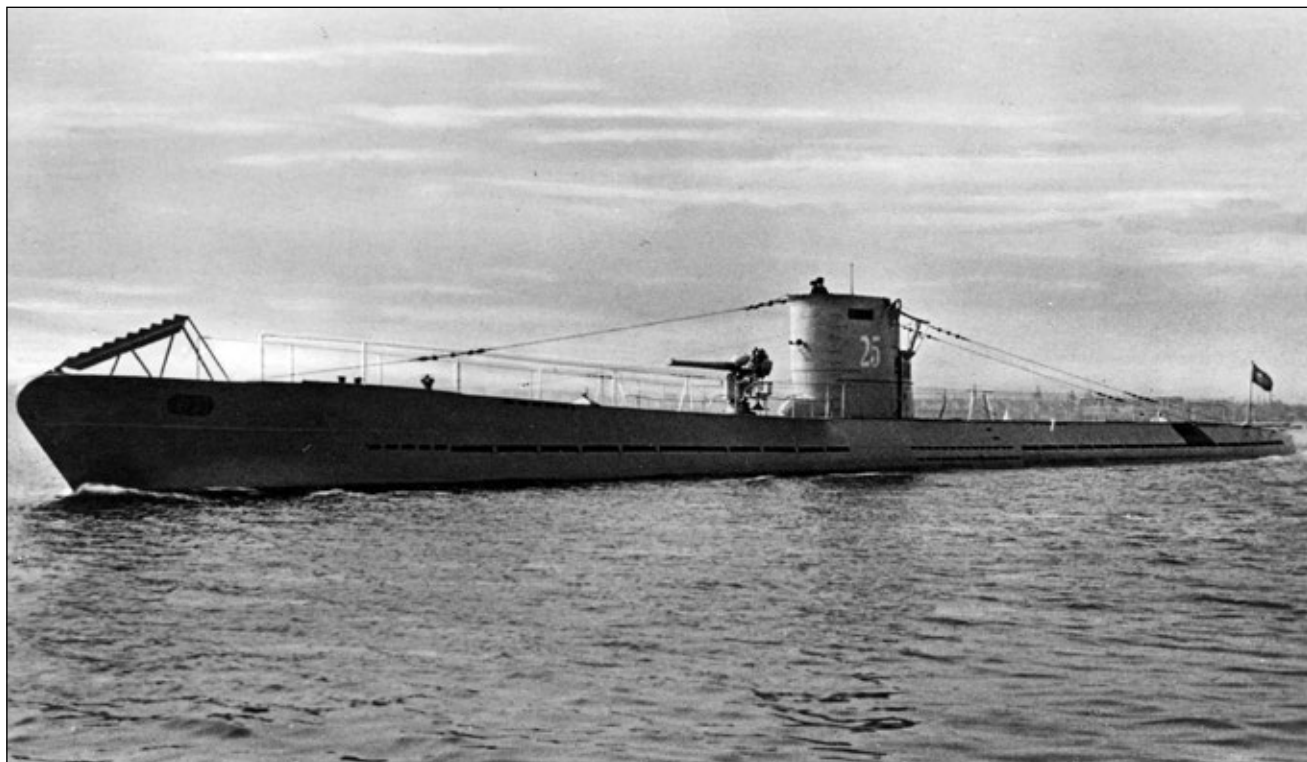
Po tym jak przygotowania do rozpoczęcia budowy większej liczby okrętów podwodnych typów *IA* i *IIA/B* w Niemczech zostały do końca 1934 roku zakończone a z drugiej strony natychmiastowe zniesienie ograniczeń Traktatu Wersalskiego czy też możliwość konfliktu zbrojnego stały się mało prawdopodobne, postanowiono *E-1* i *CV 707* nie przejmować tylko sprzedać.

Pod koniec roku w Ogólnym Urzędzie Marynarki (B) utworzono specjalny Wydział Okrętów Podwodnych *U-Bootabteilung* (BU), w skład jego weszły oprócz Igewit (m. in. Schottke, Schürer) i UAS

11. Podpisany 18 czerwca 1935 roku układ niemiecko-brytyjski ustalający wielkość floty niemieckiej w stosunku do Royal Navy, zakładał (w przeciwieństwie do innych klas okrętów) możliwości paritetu tonażowego w kategorii okrętów podwodnych, przy czym ogólny tonaż floty niemieckiej nie mógł przekroczyć 35% tonażu floty brytyjskiej. Niemcy ze swojej strony oświadczyli, że nie zamierzają na razie skorzystać z możliwości osiągnięcia pełnego paritetu, i nie zamierzają przekroczyć 45% tonażu brytyjskich okrętów podwodnych, co w praktyce oznaczało 23 700 ton.

Natomiast okręt podwodny *U 25* był reprezentantem średniego typu *IA*.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego



(Fürbringer) również nadzór budowy okrętów (m. in. Papenberg, Ludwig, Kluge, Jany, Reimer) oraz nowo powstała Komisja Odbiorcza (m. in. Bräutigam, Hülsmann, Aschmoneit).

Skupienie wszystkiego w „jednym ręku” miało na celu uniknięcie przyszłych sporów kompetencyjnych i „wylaminowanie biurokracji”, co gwarantowało tym samym szybkie tempo prac. Na czele wydziału stanął znany już Kapitän zur See Karl Bartenbach, wyposażony w daleko idące kompetencje, podlegał bezpośrednio szefowi Kierownictwa Marynarki Wojennej. Jak widać w skład nowego wydziału weszli wyłącznie specjaliści od wielu lat związani z tym rodzajem broni.

W dniu 12 grudnia zlecono konsorcjum Deschimag¹² budowę (w należącej do niego stoczni A.G. Weser) 2 dużych okrętów podwodnych typu IA wszystkie plany konstrukcyjne miała sporządzić powstająca na terenie stoczni A.G. Weser filia IvS.

Jednocześnie polecono stoczni Germania zgromadzić tam materiał przekazać do Bremy. Z końcem 1934 roku, Igewit zakończył prace projektowe nad okrętem podwodnym średniej wielkości który oznaczono jako MVB VII.

Projekt powracał koncepcyjnie do typu G z 1918 roku: na kadłub nasadzone były siodłowe zbiorniki balastowe (nazywane „półtora - kadłubowy”), wyglądem zewnętrznym przypominał typ II.

Z początkiem stycznia 1935 roku na konferencji w Wydziale okrętów podwodnych (BU) ustalono, że typ VII zastąpi w dalszych programach dotychczas przewidywany typ IA¹³.

Już 18 stycznia zamówiono w stoczni Germania sześć pierwszych okrętów typu VII, a 10 dni później dalsze cztery w stoczni A.G. Weser. Wszystkie plany konstrukcyjne miała sporządzić i przekazać do stoczni filia IvS przy Deschimagu. Rozpoczęcie budowy pierwszych okrętów typu VIIA planowano na drugą połowę 1935 roku.

Nadchodzi wreszcie 8.2.1935 roku. Tego dnia stocznia Deutsche Werke w Kilonii otrzymuje „zielone światło” i przystępuje do budowy sześciu okrętów podwodnych typu IIA, pierwszych od 1918 roku okrętów podwodnych w Niemczech. Miesiąc później Germaniawerft przystępuje do budowy sześciu okrętów typu IIB. Powstałe według zmodyfikowanego projektu Pr. 179 sześć okrętów podwodnych typu IIA (U 1 do U 6), wchodzi do służby w drugiej połowie 1935 roku. W porównaniu z fińskim prototypem wprowadzono na nich kilka zmian, na przykład zastosowano całkowite spawanie kadłuba sztywnego,

zmniejszono kiosk (w projekcie Pr.179, powiększony na życzenie Finów) oraz przekonstruowano wyrzutnie torped, dostosowując je do nowych torped G7a i G7e oraz min typu TMA/TMB; poza tym okręty typu IIA mogły zabierać dodatkowo dwie torpedy zapasowe.

W październiku 1935 roku rozwiązany zostaje specjalny Wydział okrętów podwodnych U-Bootabteilung (BU), a jego komórki włączone zostają do odpowiednich wydziałów Naczelnego Dowództwa Marynarki Wojennej (Oberkommando der Kriegsmarine - OKM) jednocześnie „ojcowie” nowej U-Bootwaffe Schottky i Bartenbach opuszczają dotychczasowe stanowiska, tracąc tym samym wpływ na dalszy rozwój okrętów podwodnych.

Zadanie to przejmują Marinekommandoamt. W styczniu 1936 roku na nowo utworzone stanowisko Dowódcy okrętów podwodnych (Führer der Unterseeboote - F.d.U) mianowany zostaje dotychczasowy szef 1. Flotylli Kapitän zur See Karl Dönitz, kontynuując dzieło zapoczątkowane w latach 20. wyrzucił jak żaden inny swoje piętno na „nowej” broni. Ale to już inna historia...

Wielka rodzina E-1

I. Epizod hiszpański czyli... E 1

Jak już wcześniej wspomnieliśmy wiosną 1926 roku postanowiono, że w planach mobilizacyjnych okręty typu UB-III zastąpione będą nowszym, typu G (projekt 51). Wyporność nowo planowanych okrętów miała być o 100 ton większa, zaś jednokadłubowa konstrukcja kadłuba (z siodłowymi zbiornikami) z jednej strony miała ułatwić jego budowę w mniejszych stocznich, a z drugiej zapewniała większą stateczność pod wodą. W dodatku zbiorniki paliwa położone wewnątrz kadłuba miały mniejszą skłonność do przecieków po ataku bombami głębinowymi. Był to ostatni projekt okrętu podwodnego dla niemieckiej cesarskiej marynarki - planowano, że w 1920 roku zastąpi typ UB-III, jednak prace nad nim przerwano wraz z zakończeniem I wojny światowej. Od tego czasu nieukończony projekt spoczywał w Urzędzie Konstrukcyjnym Marynarki (K-Amt). Dokończenie tego projektu postanowiono powierzyć IvS-owi, w tym celu przesłano plany konstrukcyjne i dokumenty do Den Haag. Następnym jeszcze trudniejszym zadaniem było zbudowanie w którymś z zaprzyjaźnionych krajów lecz z udziałem niemieckich specjalistów i pod niemieckim nadzorem prototypu. Poza tym bardzo ważne było umożliwienie Reichsmarine przeprowadzenia prób z nową konstrukcją. Admiralicja hiszpańska, któ-

ra w tym czasie nadal mocno zainteresowana była rozbudową własnej floty podwodnej, wydawała się być odpowiednim kandydatem do współpracy. Sprzyjającym zdawał się być fakt, że bardzo ambitny hiszpański przemysłowiec don Horacio Echevarrieta oświadczył, że jest gotów podjąć się budowy okrętu za gwarancję udzielenia większego kredytu. Lohmann tak pisał 31.3.1926 roku do ministra finansów: *Natychmiast po tym jak Hiszpańska Marynarka Wojenna złoży u niego zamówienie na budowę okrętów podwodnych, [Echevarrieta] zleci projektowanie tych jednostek Firmie niemieckiej która ma poparcie Marynarki [niemieckiej], i uwzględni szczególne życzenia niemieckiego Kierownictwa Marynarki odnośnie budowy, i udziału w próbach odbiorczych...*

W dniu 18.8.1926 roku Lohmann wyjechał z gotowymi już planami okrętów typu G do Hiszpanii, towarzyszy mu Kapitänleutnant Wilhelm Canaris rzutki oficer, biegły mówiący po hiszpańsku, który w przeszłości był już w Madrycie jako pośrednik pomiędzy niemieckimi firmami zbrojeniowymi a hiszpańskim rządem. Głównym celem podróży było wysądowanie, czy budowanie jednostki próbnej w ogóle będzie możliwe. Hiszpanie którzy preferowali początkowo większy typ okrętu o wyporności ok. 1000 ton, zdolny do osiągania dużej prędkości nawodnej, nie chcieli na razie podpisywać żadnej umowy (grali prawdopodobnie na zwłokę, chcąc wynegocjować jak najdogodniejsze warunki). Innym wpływającym negatywnie na rozmowy aspektem, był fakt, że IvS nadal była powiązana umowami z UNL-em. Z sympatią natomiast spoglądał rząd hiszpański na plany don Horacio Echevarrieta, stojącego w bliskich stosunkach z hiszpańskim tronem, który jako przemysłowiec próbował stworzyć niezależny od zagranicy przemysł zbrojeniowy.

Nic dziwnego, że Hiszpanie pozytywnie ustosunkowali się do zapowiedzi budowy okrętów podwodnych we własnej stoczni Echevarrieta y Larrinaga w Kadyksie.

Także wyposażenie do nich (silniki Diesla firmy MAN, urządzenia elektryczne - firmy AEG oraz torpedy) chciał don Echevarrieta w przyszłości produkować

12. Konsorcjum Deutsche Schiff-und Maschinenbau Aktiengesellschaft „Deschimag” powstało 28.12.1926 roku, z połączenia trzech stocznii: A.G. Weser Bremen, Joh.C.Tecklenborg A.G. Wesermünde i Vulkan Werke A.G. Hamburg; w latach 1927-1928 przyłączono kolejne pięć stocznii: Vulkan Werke A.G. Stettin, Nüschke & Co. A.G. Stettin, A.G. Neptun Werft Rostock i Frierichswerft z Einswarden.

13. Po zbudowaniu U 25 i U 26 zaniechano budowy dalszych okrętów podwodnych tego typu, a ich rozwinięciem były budowane później oceaniczne okręty podwodne typu IX.

w Hiszpanii! Reichsmarine ze swojej strony wywierała naciski na IvS, które miały na celu zakończenie kooperacji z UNL-em i nawiązanie współpracy z Echevarrieta. W toku dalszych rokowań strona niemiecka postanowiła powiązać planowaną budowę okrętu podwodnego z większym kontraktem: Niemcy mieli zaprojektować również zbiornikowiec, statki rybackie i torpedowce, a wszystko razem przedstawić stronie hiszpańskiej jako jeden pakiet.

Z inicjatywy Canarisa, na początku 1927 roku wysłany został do Hiszpanii Oberleutnant zur See (w stanie spoczynku) Eberhart Messerschmidt, służąc jako doradca admiralicji hiszpańskiej był jednocześnie pośrednikiem pomiędzy kierownictwem Reichsmarine z jednej, a hiszpańska marynarka i Echevarrieta z drugiej strony.

W lipcu 1927 przybył do Berlina sam don Echevarrieta, w bagażu miał pełnomocnictwo Hiszpańskiej Rady Obrony do prowadzenia dalszych rokowań, stronę niemiecką reprezentował Wilhelm Canaris. W trakcie rozmów Canaris poinformował swojego gościa, że Niemcy gotowi są wspomóc finansowo budowę okrętu podwodnego typu G, a nawet posłać w sukurs niemieckich stoczniovców.

Pomoc finansowa oznaczała w praktyce, że wszelkie przedpłaty i wydatki na poczet budowy przyszłego okrętu podwodnego gwarantowała niemiecka marynarka wojenna. Udział Echevarriety ograniczał się tym samym do udostępnienia stoczni, bez żadnego ryzyka finansowego (wydaje się, że Kierownictwu Marynarki chodziło w tym czasie już tylko, o jak najszybsze zakończenie rokowań i rozpoczęcie budowy). W między czasie udało się, dzięki interwencji Koncernu Kruppa rozwiązać umowę pomiędzy IvS-em i UNL-em. W dniu 23 sierpnia w Berlinie miała miejsce konferencja na temat finansowania budowy hiszpańskiego okrętu podwodnego. Przewodniczył jej kontradmirał Adolf Pfeiffer z *Marinekommando (A)*, udział wzięli Canaris (z *AI*), Assmann (z *AIIa*), Spindler i Schottky (obaj z *AIIu*), Schürer (z *Mentor Bilanz*) oraz trzech konstruktorów z *K-Amt*. Na spotkaniu postanowiono przeznaczyć na dofinansowanie okrętu typu G kwotę 4 milionów marek z Tajnego Funduszu Zbrojeniowego (rozłożone na trzy lata), przy szacunkowym koszcie okrętu sięgającym 4,6 milionów marek.

W opracowanym 17 października przez Referat *A IIIu* Memorandum dla usprawiedliwienia tak dużych nakładów finansowych pisano m. in.: *...chcąc być na bieżąco w rozwoju okrętów podwodnych, i jeśli to możliwe w ograniczonym zakresie wyszko-*

lić Personal, jest - w dzisiejszych uwarunkowaniach (niezbędne) niezdatne do „życia” IvS - pod każdym względem wspomagać (...) Nasze stosunki w Hiszpanii umożliwiają (nam) teraz przy nakładach na razie 1,500,000 RM, a w całości 3,000,000 – 4,000,000 RM (rozłożonych na 3 lata) przy wykorzystaniu IvS-u, przybliżyć się znacząco naszym celom, czyli najnowocześniejsze i najlepsze co w budownictwie okrętów podwodnych jest, w praktyce wykonać, naszych konstruktorów i Personal stoczni z nowościami zapoznać, jak również personel marynarki w technice okrętów podwodnych wyszkolić.

Z końcem 1927 r. zakończono prowadzone od ponad roku przez Canarisa i Messerschmidta rokowania z hiszpańską admiralacją. Podpisano również umowę między IvS-em i Echevarrieta, zgodnie z którą okręt miał być budowany faktycznie w holenderskiej stoczni Fijenoord, po czym gotowe elementy miały być przewiezione do Kadyksu. Tam stocznia Echevarriety (mała i niedoświadczona) miała prowadzić ich montaż. Wstępne rozmowy przeprowadzili w Hadze i w Kadyksie już w listopadzie 1927 roku Friedrich Schürer (w tym czasie kierownik Wydziału Technicznego *Mentor Bilanz*) i Friedrich Schotte (pracownik Biura Konstrucyjnego Reichsmarine).

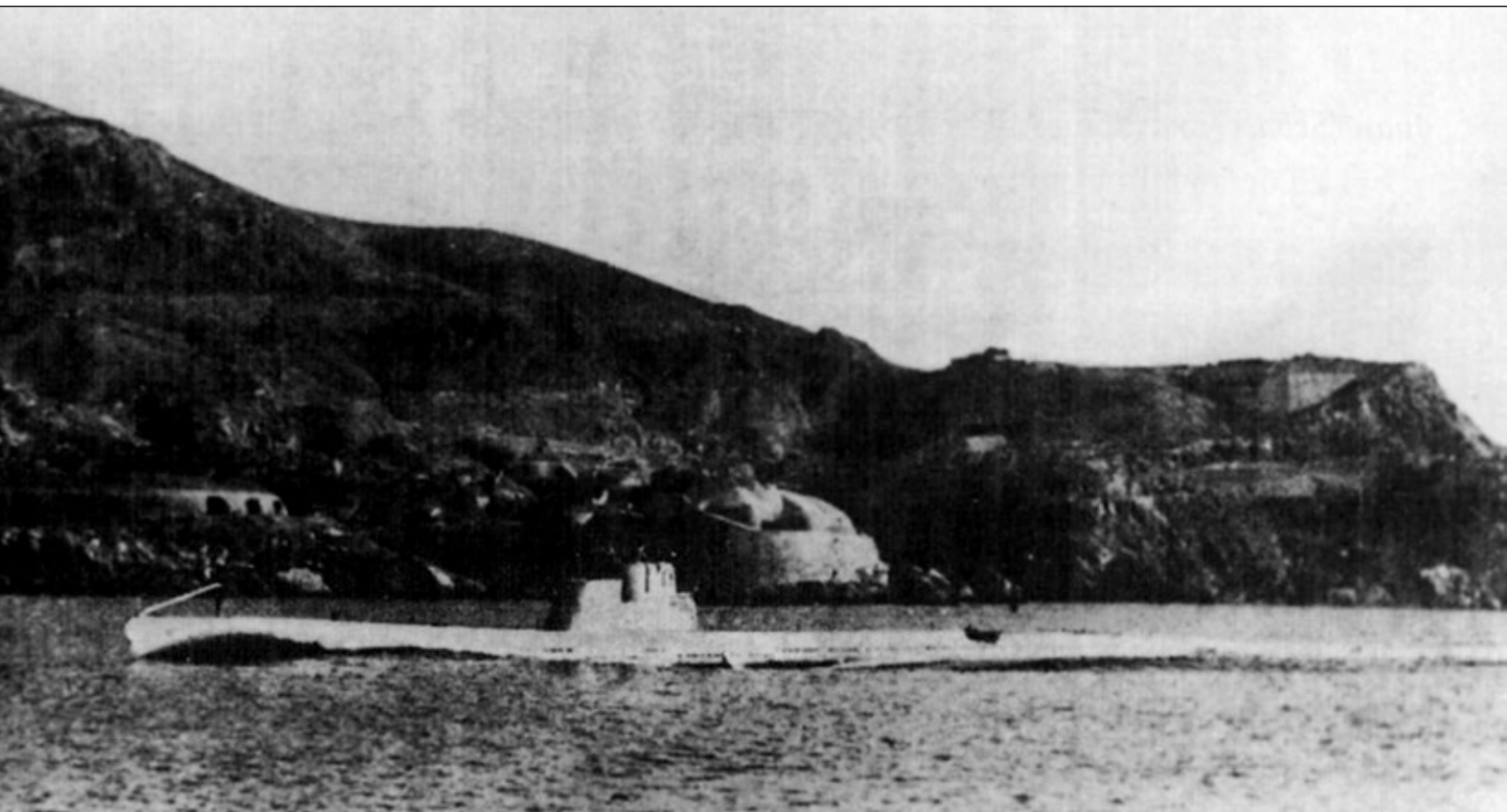
Tymczasem w drugiej połowie 1927 roku rozgorzała tzw. afera Lohmanna. W sierpniu 1927 roku prasa berlińska doniosła o finansowaniu przez Lohmanna – państwowymi pieniędzmi – spółki *Phoebus - Film*. Wyliczono, że straty sięgnęły 26 milionów marek. Przez chwilę wydawało się, że marynarka straci możliwości finansowania swych tajnych projektów. We wrześniu 1927 roku, gdy Robert Moraht zrezygnował z dyrektorowania w *Mentor Bilanz*, firmę (której kierownikiem został Hans Schottky) postanowiono podporządkować bezpośrednio Wydziałowi Transportowemu, z oznaczeniem BSİu. Wydział Techniczny *Mentor Bilanz* (kierowany przez Schürera) przekształcono w kolejną komórkę Wydziału Transportowego – BSİu. Rozwiązano wydział *Seetransportabteilung (BS)*, a wraz z nim zlikwidowano firmy *Mentor Bilanz* – (mimo że nie została skompromitowana) i *TEBEG GmbH*.

Jesienią 1928 w miejsce *Mentor Bilanz* utworzono nową firmę pod nazwą *Igewit GmbH (Ingenieurbüro für Wirtschaft und Technik GmbH)*, kierownikiem jej został znów Hans Schottky, a za sprawy techniczne odpowiedzialny był Friedrich Schürer.

Zadania byłego *TEBEG* przejął nowo utworzony wydział (*BSt*) w Ogólnym

Urzędzie Marynarki. W wyniku afery stanowiska stracili ówczesny minister Reichswchry Otto Gessler (w styczniu 1928 roku) i szef *Marineleitung* adm. Hans Zenker (30.9.1928 roku). Następcą Zenkera na stanowisku Szefa ML został adm. Erich Raeder. Te i inne nie sprzyjające okoliczności jak np. ciągnąca się rozbudowa stoczni w Kadyksie, opóźniały jeszcze przez cały następny rok (1928) rozpoczęcie budowy. Tym niemniej zdołano ukończyć projekt okrętu dla Hiszpanii, oznaczony numerem *Pu111*. Wielkością odbiegał on znacznie od oryginalnego jednokadłubowego projektu typu G, do którego powrócono później, przy projektowaniu okrętów typu VII. Uwzględniając życzenia strony hiszpańskiej co do większego zasięgu i szybkości nawodnej (Admiralicja Hiszpańska już od początku lat dwudziestych preferowała wyłącznie duże, oceaniczne okręty podwodne, takie jak typy C i D) nowy okręt zaprojektowany został jako jednostka dwukadłubowa. Zbiorniki paliwowe i balastowe znajdowały się w kadłubie lekkim, który sięgał do dolnej części kadłuba sztywnego. Okręt otrzymał aparaty torpedowe coraz powszechniej używanego kalibru 533 mm. Planowano zainstalowanie w nich urządzenia do bezśladowego wyrzucania torpedy przy pomocy tłoka. Położenie stępki pod okręt oznaczony numerem stoczniowym *Ech-21* (czyli późniejszy *E-1*), nastąpiło w lutym 1929.

W budowie uczestniczyła grupa specjalistów ze stoczni marynarki wojennej w Wilhelmshaven, ich zadaniem był montaż maszyn i wyposażenia elektrotechnicznego. Całość prac nadzorowali dwaj specjaliści z *K-Amt*, wspomniany wcześniej Friedrich Schotte i Erich Hey. Po mimo, że elementy kadłuba (z Holandii) oraz wyposażenie i urządzenia (z Niemiec) przychodziły punktualnie, ich montaż w stoczni Echevarriety przebiegał z trudnościami. W sumie przekazanie gotowego okrętu opóźniło się aż o osiem miesięcy. Niespodziewanie pojawiła się jeszcze jedna przeszkoda. Horacio Echevarrieta przesadził w swoich górnolotnych planach, związanych nie tylko z budową *E-1*... i zbankrutował. W Berlinie zwołano kryzysowe posiedzenie, na którym postanowiono kontynuować budowę okrętu. Zdecydowano jednak, że odpowiedzialność za budowę przejmie IvS, która nadzór, organizację budowy oraz przeprowadzenie prób powierzy firmie *Igewit GmbH*. Ze swej strony Reichsmarine zobowiązała się przejąć na siebie wszelkie koszty związane z dalszą budową okrętu. W ten sposób Reichsmarine nieoczekiwa-



Hiszpański okręt podwodny E-1 w trakcie prób w rejonie Kartagenu.

Fot. zbiory Nikołaja Mitiuckowa

nie weszła w posiadanie okrętu podwodnego, natomiast Hiszpanii pozostało już tylko starać się o zakup okrętu budowanego w hiszpańskiej stoczni. Wodowanie *E-1* miało miejsce 22.10.1930 roku, przy czym schodzący z pochylni okręt wszedł na mieliznę. Ściągnięto go dopiero za pomocą holownika. Następnie zwodowany kadłub wyposażano, a wiosną 1931 roku skompletowano załogę która miała przeprowadzić próby z nowym okrętem. W jej skład weszli oficerowie niemieckiej marynarki: niektórzy z rezerwy, a niektórzy w służbie czynnej. Dowódcą *E-1* na czas prób został Robert Bräutigam (Kapitänleutnant rezerwy). W próbach uczestniczyło dwóch konstruktorów z IvS oraz grupa studentów budowy okrętów.

Do Hiszpanii przybyła również delegacja Zakładu Doświadczalnego Torped (*Torpedoversuchsanstalt* – TVS) z Eckernförde, którą kierował kierownik zakładu, Kapitän zur See S. Hirth. Rejsy próbne odbywały się na Atlantyku przed Kadyksem i trwały od maja do 4 lipca 1931 roku. Po próbach okręt pozostał prawdopodobnie w bazie hiszpańskiej marynarki wojennej w Kadyksie. Od 24 czerwca w próbach, jako obserwator, brał udział Friedrich Schürer, który po zakończeniu prób, w Raporcie dla Kierownictwa Marynarki bardzo pozytywnie ocenił nowy okręt. Warto dodać, że od 1930 roku typ *E-1* (tnz. *Spa-*

nienboot) zastąpił w planach mobilizacyjnych, mimo większej wyporności dotychczasowy typ G, zalecono tylko niewielkie poprawki konstrukcyjne: przebudowę kiosku (miało na celu zmniejszenie sylwetki w położeniu nawodnym), oraz ustawienie działa 105 mm bezpośrednio na pokładzie.

Tym czasem w Hiszpanii działo się coraz gorzej. Kraj popadał w coraz większy chaos polityczny, w roku 1931 król Alfons XIII zmuszony był opuścić kraj, a Hiszpanię ogłoszono republiką. Nowy rząd hiszpański miał w tym czasie inne problemy niż upadająca stocznia i okręt podwodny. Echevarietta stracił swych patronów (może nawet popadł w niełaskę) i nie mógł już liczyć na zakup okrętu przez marynarkę hiszpańską. Tym czasem *E-1* tkwił przy nabrzeżu w Kadyksie. Pod koniec 1932 roku Reichsmarine wyraziła życzenie przejęcia okrętu – w końcu przecież na jego budowę poniesiono dość poważne wydatki. Według zestawienia z 15.2.1933 roku *E-1* kosztował Reichsmarine około 5,3 milionów RM, po 7 marek za kilogram okrętu, tyle samo wynosił koszt jednostkowy pancerników kieszonkowych i krążownika *Leipzig*. W połowie 1934 roku zrezygnowano z „zakupu” *E-1* i postanowiono go sprzedać. Za pośrednictwem Kapitän zur See w stanie spoczynku Lothara von Arnould de la Perière’a¹⁴ wykładające go w tureckiej Akademii Marynarki Wo-

jennej (w latach 1932-1938 wykładał tam strategię, taktykę i historię wojen), nawiązano kontakt z tamtejszą marynarką wojenną i zaofiarowano Turkom *E-1* za sumę 3 milionów RM, z ewidentną stratą dla Niemców. Jednocześnie, aby zachęcić Turków do tej transakcji, zaproponowano przekazanie im w ramach tej kwoty sześciu nowoczesnych torped elektrycznych G 7e (spośród jedenastu posiadanych w tym czasie przez Reichsmarine!). Sprawa oddania najnowszych torped za granicę, zanim jeszcze weszły na wyposażenie własnych okrętów podwodnych wywołała trochę zamieszania, ale nie można było się już wycofać, ostatecznie sprzedaż okrętu

14. Lothar von Arnould de la Perière ur. 18.III.1886. W czasie I wojny światowej dowodził okrętami podwodnymi *U 35* i *U 139* (okazał się najsukceszniejszym dowódcą okrętu podwodnego na świecie – w latach 1915-1918 w 16 operacjach zatopił 194 (!) statki o łącznym tonażu 453 716 BRT i 2 okręty wojenne o łącznej wyporności 2500 ton); 1919-1931 w Reichsmarine, m. in. jako dowódca krążownika *Emden*; 1932-XI.1938 wykładowca w Akademii tureckiej marynarki wojennej; 1937 kontradmirał; 1938 wiceadmirał w stanie spoczynku; IX.1939-III.1940 pełnomocnik marynarki wojennej (Marinebevollmächtigte in Danzig) w Gdańsku; V.1940-VI.1940 (Marine Befehlshaber Belgien-Niederlande) dowódca Kriegsmarine w Belgii i Holandii; VI.1940-XII.1940 (Marine Befehlshaber Bretagne) dowódca Kriegsmarine w Bretanii; XII.1940-II.1941 (Marine Befehlshaber Westfrankreich) dowódca Kriegsmarine w zachodniej Francji; miał objąć stanowisko Admiral Südost (Admirał Obszaru Południowo-Wschodniego) 24.II.1941 zginął w wypadku lotniczym w Le Bourget

sfinalizowano 27.12.1934, dwa dni później 29 grudnia, okręt podniósł banderę turecką zmieniając jednocześnie nazwę na *Gür*. Pozostał w służbie do końca 1947 roku.

II. Radzieckie „niemki“

Na początku 1932 roku grono potencjalnych klientów IvS powiększyło się o kolejne państwo. W lutym 1932 roku dwóch radzieckich specjalistów odwiedziło Niemcy i Holandię, żywo interesując się nowymi projektami IvS i możliwościami współpracy w rozbudowie radzieckich sił podwodnych. Ich wizyta związana była z decyzją radzieckiego kierownictwa budowy oceanicznego Wojenno Morskogo Flota. Zgodnie z uchwałami Rady Obrony z dnia 11.7.1933 roku w latach drugiej pięcioletki w ZSRR miało być zbudowanych 369 okrętów podwodnych, nie licząc innych okrętów. Program był bardzo ambitny, szczególnie jeżeli weźmiemy pod uwagę brak doświadczenia Rosjan w projektowaniu okrętów oraz brak szerokiego zaplecza kooperującego z przemysłem stoczniowym. Dotychczasowe próby zbudowania okrętów podwodnych w oparciu o własne biura projektowe okazały się mało zachęcające. Okręty serii IV (*Prawda*) i VI (tzw. „Malutka”) okazały się kompletnie nieudane, natomiast średnie okręty serii III („Szczuki”) – jakkolwiek nieco lepsze niż poprzednicy – były dość mocno krytykowane. Dlatego program rozwoju floty trzeba było oprzeć na pomocy zagranicznej. Z propozycją współpracy Rosjanie zwrócili się do Włoch i Niemiec. Włosi pomogli przy okrętach nawodnych, a owocem ich zaangażowania były krążowniki typu *Kirow* i niszczyciele typu *Gniewnyj*. Niemcy mieli pomóc przy okrętach podwodnych i przy pancernikach.

Początkowo kierownictwo Reichsmarine wykazywało niewielkie zainteresowanie współpracą z marynarką radziecką, w trakcie rozmów Rosjanie wyrazili chęć zakupu od ośmiu do dziesięciu projektów przede wszystkim już zrealizowanych lub znajdujących się w budowie. Byli też zainteresowani zakupem *E-I*, którego cenę ustalono na półtora miliona dolarów.

Jednak rozmowy przeciągały się, i dopiero w marcu strona niemiecka przedłożyła propozycję sprzedaży za sumę 3000 guldenów trzech projektów okrętów podwodnych, przy czym niemiecka propozycja dotyczyła projektu *E-I* oraz dwóch projektów niezrealizowanych, prośba Rosjan o sprzedaż projektów zrealizowanych lub znajdujących się w budowie została odrzucona, wyjątkiem była dokumentacja *E-I*, liczono się z zakupem okrętu przez Rosjan.

Pewne zdziwienie i zamieszanie wynikło, gdy Rosjanie „wygadali się”, że posiadają plany fińskich okrętów typu *Vetehinen*, w trakcie dalszych rozmów wyszło na jaw, że przedstawiciele kraju Rad nie posiadają odpowiednich pełnomocnictw i rozmowy przerwano aż do listopada. W połowie listopada 1932 roku do Berlina przybyła radziecka delegacja, posiadająca daleko idące pełnomocnictwa, (co było podstawowym postulatem Techela) i można było przystąpić do konkretnych.

Rozmowy toczyły się początkowo w berlińskim hotelu „Continental”. Później, między 27 listopada i 1 grudnia Rosjanie odwiedzili zakłady MAN w Augsburgu, a w drodze powrotnej „zahaczono” o Wilhelmshaven gdzie radzieckiej delegacji umożliwiono zwiedzenie budowanych wówczas *Panzerschiffe B* i *C*. Również w listopadzie inna radziecka delegacja odwiedziła Hiszpanię. W jej składzie znajdowali się A.K. Siwkow (naczelnik Wydziału Budowy Okrętów marynarki wojennej ZSRR), P. Ju. Oras (przewodniczący Komitetu Naukowo-Technicznego Kierownictwa MW ZSRR) i W.N. Pieregudow (pracownik ww. Komitetu).

Rosjanie obejrzeni *E-I* i okręt im się spodobał: był nowoczesny i posiadał szereg ciekawych rozwiązań technicznych. Dlatego bez wahania zarekomendowali swym przełożonym zakup jego dokumentacji. Ale w Berlinie, mimo przyjacielskiej atmosfery, rozmowy nie posuwały się naprzód. W końcu 29 grudnia, podczas kolejnej rundy berlińskich rozmów, zniecierpliwieni Rosjanie zapytali, czy druga strona jest w ogóle zainteresowana pozytywnym zakończeniem rozmów?

Taki obrót sprawy wymusił poniekąd przyspieszenie tempa negocjacji, już na początku stycznia 1933 roku dochodzi do bezpośredniego spotkania z przedstawicielami IvS, a 25 stycznia w przedstawicielstwie Handlowym Związku Radzieckiego przekazuje inż. Techel „Umowę o opracowanie wstępnych Projektów, i końcowych planów konstrukcyjnych oraz pomocy technicznej przy opracowywaniu rysunków technicznych i przy budowie obiektów A i B”.

W kwietniu 1933 roku przybywają Techel z IvS-u i Neef (reprezentujący Deschimag) do Leningradu. Ustalono wówczas termin pokazania Rosjanom *E-I*, a na zakończenie wizyty Techel i Neef parałowali stoczniową umowę. W pierwszej połowie 1933 roku (w maju?) do Hagi przyjechała grupa radzieckich konstruktorów i inżynierów marynarki wojennej kierowana przez S.G. Turkowa z Centralnego Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Okrętowego

Nr 2 (CKBS-2). Ich zadaniem było przede wszystkim dokładne zapoznanie się z projektem *E-I*, znanym Rosjanom z listopadowej wizyty w 1932 roku w Hiszpanii. Okazało się, że w konfiguracji „hiszpańskiej” nie odpowiadał on w pełni wymaganiom Wojenno Morskogo Flota. Zgodnie z warunkami taktyczno-technicznymi, przygotowanymi przez Rosjan, IvS powiększył rozmiary kadłuba oraz dopasowano do niego mocniejsze silniki, na co Rosjanie bardzo nalegali. Zmieniono też uzbrojenie artyleryjskie na działą produkcji radzieckiej. Zwiększono prędkość i zasięg operowania, co wymagało zwiększenia zapasu paliwa, a wszystko to spowodowało wzrost wyporności. Tymczasem latem 1933 roku do Bremy przybyła kolejna delegacja radzieckich oficerów, którzy wprawdzie zwiedzili firmę Deschimag, po czym wyjechali do Hiszpanii, do Kartageny. Tam między 17 i 22 lipca uczestniczyli w próbnym rejsach na *E-I*. Mimo drobnych awarii (np. pożar dziobowej baterii akumulatorów i zacięcie sterów zanurzenia) obie strony były z tych prób zadowolone, ale Rosjanie nie zdecydowali się na zakup *E-I*, mając na deskach kreślarskich jego zmodyfikowaną wersję, oznaczoną – według niektórych źródeł – jako *E-II*. Po powrocie radzieckiej delegacji z prób *E-I* zawarto również kontrakt między radzieckim koncernem „Sojuzwierf” a firmą IvS, która miała ulokować w imieniu strony radzieckiej zlecenie w niemieckich firmach na dostawę do ZSRR akumulatorów, wyposażenia nawigacyjnego, radiowego i elektrycznego, itp., które nie było produkowane w ZSRR lub było zbyt niskiej jakości. Cała ta współpraca, mimo poważnych wątpliwości ze strony Reichsmarine, przyniosła IvS poważny zysk: 200 tysięcy dolarów w zlocie. Pierwsze rysunki nadeszły do Leningradu 14.11.1933 roku, ale Rosjanie uznali, że zbyt odbiegają od podanych wcześniej warunków technicznych. Sprawa ta jest dość niejasno przedstawiona w radzieckich źródłach, w każdym razie nie przeszkodziło to kierownictwu Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego i Ministerstwo Obrony w styczniu 1934 roku zatwierdzić projekt, który w całości był gotowy w marcu 1934 roku. Potem w Leningradzie wykonano dokumentację roboczą. Zajmowało się tym CKBS-2, w którym pracował m.in. znany nam już wcześniej S.G. Turkow, on też został „starszym” grupy konstruktorów pracujących nad nowym projektem. Nadzór nad pracami grupy sprawował B.M. Malinin – projektant pierwszych radzieckich okrętów podwodnych. W pracach uczestniczyli czterej przedstawiciele IvS-u, których obowiązkiem była kontro-

la zgodności radzieckich rysunków z niemiecką dokumentacją. W dniu 4.8.1934 roku projekt *E-II* skierowano do produkcji jako tzw. serię *IX* okrętów podwodnych. W niektórych źródłach można spotkać, że projekt okrętów podwodnych typu „S” powstał w fili IvS w stoczni Deschimag w Bremie, w tym czasie kiedy gotowy projekt został przekazany Rosjanom, w Bremie nie było jeszcze fili IvS, powstała ona dopiero na początku 1935 roku. Położenie stępki pod pierwsze dwa okręty nowego typu, nazwane początkowo *N-1* i *N-2* (litera „N” pochodziła od słowa *niemieckaja*) nastąpiło w grudniu 1934 roku, w stoczni (Bałtijskij Zawod im. Imeni G.K. Ordzonikidze) w Leningradzie. Przez rok nadzór nad ich budową sprawowała grupa fachowców (prawdopodobnie z IvS), którzy zgodnie z wcześniejszą umową wyjechali w marcu 1934 roku do Leningradu. Budowę trzeciego okrętu, *N-3*, rozpoczęto dopiero w kwietniu 1935 roku. Ich budowa stanowiła duże wyzwanie dla radzieckiego przemysłu: trzeba było uruchomić produkcję wyposażenia itd. *N-1* i *N-2* weszły do służby w drugiej połowie 1936 roku, a w październiku 1937 roku zmieniono ich oznaczenie, w miejsce litery „N” w ich nazwie wprowadzono literę „S” (od *Sredni-je*). Wyposażone były w niemieckie silniki

diesla typu MAN M6V o mocy 2000KM każdy. Trzeci okręt – *S-3* – ukończono dopiero w lipcu 1938 roku, gdyż wyposażony był w maszyny i urządzenia produkcji radzieckiej, m. in. w silnik 1D wykonany na niemieckiej licencji w zakładach w Kółmie, różniący się w detalach od niemieckiego pierwowzoru. Zresztą budowa tych okrętów stanowiła duże wyzwanie dla radzieckiego przemysłu, gdyż trzeba było uruchomić produkcję wielu nowych asortymentów wyposażenia. Po zbudowaniu trzech okrętów Rosjanie postanowili projekt uprościć i bardziej dostosować do możliwości radzieckich stoczni; okręty nowej serii określono symbolem *IX-bis*. Łącznie w latach 1934-1948 wybudowano w trzech stocznjach (w Leningradzie, Nikołajewie na Morzu Czarnym i w Gorkim na Wołdze; do tego dochodził montaż gotowych sekcji we Władywostoku) 47 okrętów podwodnych w dwóch seriach: *S-1*, *S-2* i *S-3*, budowane wg. oryginalnego projektu, należały do serii *IX*. Następnich 44 okrętów należało do serii *IX-bis*: *S-4* do *S-26*, *S-31* do *S-38*, *S-51* do *S-58*, *S-101* do *S-104* oraz *S-137* i *S-139*. Cztery dalsze okręty tego typu zostały zniszczone na pochylniach, bądź ich budowa została anulowana. W opinii wielu znawców okręty typu „S” były najlepszym typem radziec-

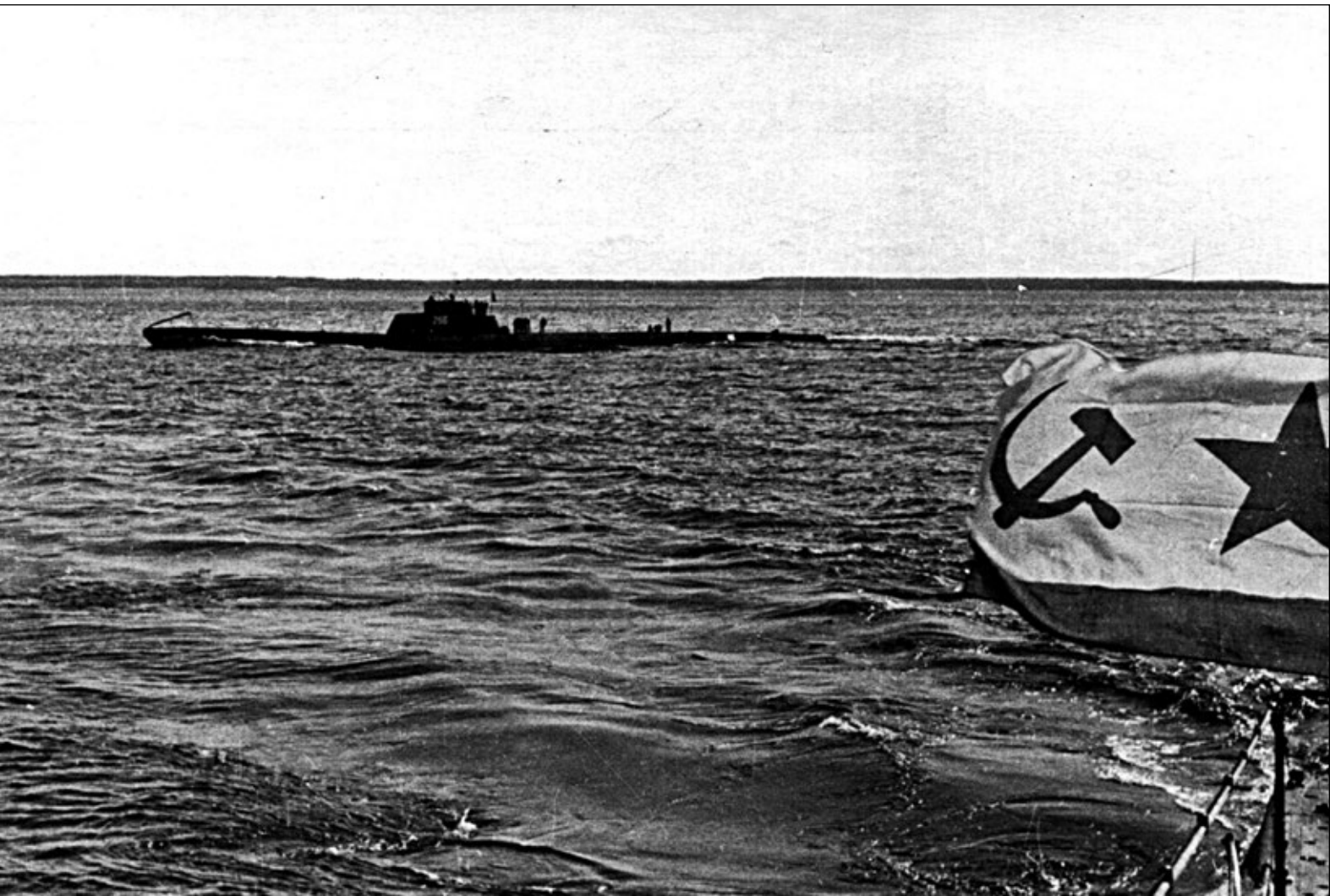
kiego okrętu podwodnego. Były intensywnie używane na wszystkich akwenach otaczających ZSRR i poniosły straty odpowiednie do skali użycia. W czasie II wojny światowej marynarka radziecka utraciła 16 okrętów tego typu, w tym wszystkie okręty pierwszej serii. Jako pierwszy z serii *IX* zatonął *S-2*, który 3 stycznia 1940 roku wszedł na fińską minę. Drugim był *S-1*, wysadzony w powietrze w Lipawie przez własną załogę 23 czerwca 1941 roku¹⁵. Kilka godzin później, nad ranem 24 czerwca, niemieckie kutry torpedowe *S 35* i *S 60* przechwyciły *S-3*, ostatni z serii, uchodzący z Lipawy, bez możliwości zanurzenia z powodu nieukończonego remontu. Po trwającym trzy kwadranse pojedynku artyleryjskim, Radziecki okręt zatopiono dwoma torpedami. Jeden z okrętów tego typu, *S-56*, można oglądać do dziś w charakterze pomnika w Władywostoku.

(ciąg dalszy nastąpi)

15. Małe uzupełnienie: Niemcy „zdobyczy” tak zupełnie natychmiast nie pocięli na złom, gdyż kadłub był tylko nieznacznie uszkodzony. Po przeholowaniu jednostki do Kilonii służyła tam Kriegsmarine, pod nie zmienioną nazwą jako jednostka doświadczalna. 7.8.1943 r. podczas jednej z kolejnych prób badania odporności kadłuba na działanie bomb głębinowych okręt zatonął. Źródło: <http://www.town.ural.ru/ship/ship/s1.php3> (przy. red.)

Radziecki okręt podwodny typu „S” (prawdopodobnie *S-2*) na wodach Zatoki Fińskiej.

Fot. zbiory Siergieja Bałakina





Okręt szkolny Kriegsmarine Nordland

W sierpniu 1943 r. napięcie między niemieckimi okupantami a ludnością Danii osiągnęło rozmiar nie do wytrzymania. Nie tylko w umysłach duńskiego społeczeństwa rodził się bunt i chęć rewanżu na znienawidzonym wrogu, ale i akty sabotażu (m.in. na znajdującym się w stadium końcowych prac wyposażeniowych niemieckiego stawiacza min *Linz*¹ o tym, że zorganizowany ruch oporu nie zasypia gruszek w popiele, co spotkało się ze zdecydowanym postępowaniem Niemców.

Wiceadmirał Aage Helgesen Vedel (1894-1981) już 30 maja 1943 r. wydał rozkazy określające dalsze postępowanie dowódców w przypadku zbrojnych czynności podjętych przez okupanta celem zajęcia duńskich okrętów i jednostek. W piątek, 27 sierpnia wydano rozkaz o podwyższonej gotowości bojowej. Nazajutrz Carl Westermann został poinformowany przez urzędnika państwowego z w Holbæku na temat aktualnej sytuacji politycznej. Dowódca polecił zgromadzić załogę na górnym pokładzie i poinformować swoich marynarzy o zaistniałej sytuacji, wstrzymując zarazem wszelkie zejścia na ląd. Dodając, że rząd duński wszystkich żądań Niemców odrzucił. Koło południa wpłynęła depesza skierowana przez duńskie kierownictwo marynarki wojennej, w której poinformowano, że wszystkie następne rozkazy kierowane będą na okręt bezpośrednio przez rząd.

Operacja „Safari”

Tragedia duńska rozpoczęła się z początkiem niemieckiej operacji „Safari”, kiedy to w Kopenhadze na dnie legł, za sprawą swojej załogi, pancernik obrony wybrzeża *Peder Skram*, okręty podwodne *Havhesten*, *Havkalen*, *Havfruen*, *Havmanden*, *Daphne*, *Dryaden*, *Rota*, *Flora*, *Bellona*, ich baza *Henrik Gerner*, (spełniająca również funkcję warsztatowca i stawiacza min), trałowce *Söbjörnen*, *Söulven*, *Söhunden* patrolowce (późniejsze niem. MA 1, MA 4 i MA 5) *Söbjörnen*, *Söulven*, *Söhunden* (→ niem. MA 2, MA 3 i MA 6) były torpedowce, *Hvalrossen*, *Saelen*, *Nordkaperen*, *Makrelen*, *Narhvalen* oraz „prawdziwe” stawiacze min *Sixtus*, *Lossen* i *Lindormen*. Jednostka ochrony rybołówstwa *Ingolf* zatopiła się w Dużym Bełcie. Tak samo postąpiły załogi *Heimdalla* i *Freji* w Kopenhadze. W Ulvsundzie (koło wyspy Langø) patrolowiec *Havörnen* został wysadzony w powietrze.

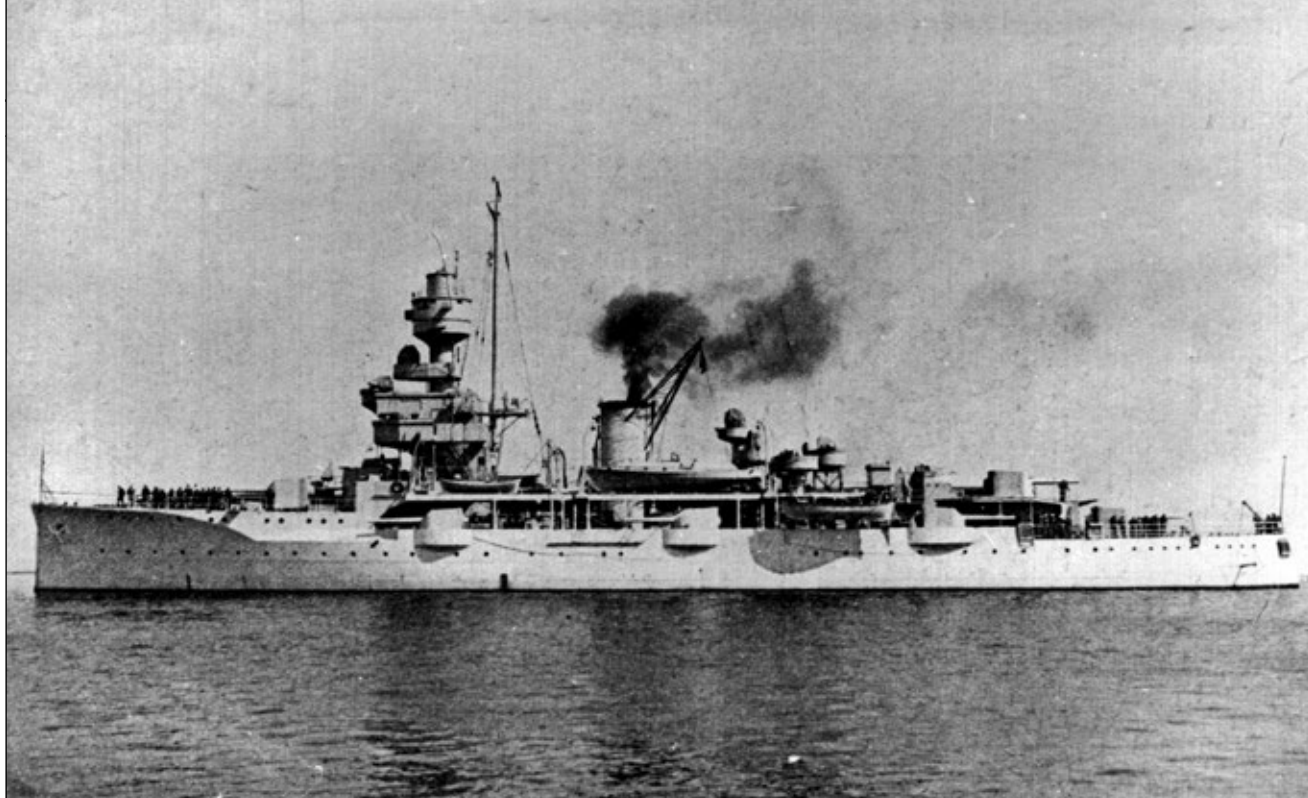
Ucieczka do Szwecji do Szwecji powiodła się patrolowcowi *Havkatten*, 3 kutrom trałowym i 9 mniejszym jednostkom pomocniczym.

Następnie nowi władcy Danii przystąpili do opracowania planów operacji, która zapewniła by im przywrócić porządek w kraju i przywrócić funkcjonowanie jego gospodarki. Owej operacji nadano kryptonim „Safari”. Kiedy niemieckie siły okupa-

cyjne planowały swoją zbrojną interwencję, kierownictwo duńskiej marynarki wojennej opracowało już w maju 1943 r. reguły postępowania na pokładach swoich okrętów w przypadku interwencji wroga. Wydane rozkazy zabraniały, aby w niemieckie ręce nie wpadł żaden duński okręt. Operacja miała się rozpocząć 29 sierpnia o godz. 02:45. W Nyborgu, Korsørze i Kalundborgu załogi duńskich okrętów zostają ubezwładnione, a trałowce *Sölöven*, *Sörideren*, *Söhesten* i patrolowce *Springeren* i *Hagen* opanowane.

Niels Juel, klasyfikowany jako lekki krążownik wzgl. pancernik obrony wybrzeża był jednostką flagową królewskiej floty Danii. W sierpniu 1943 r. odbywał rejs szkolny przebywając w Isefjordzie. Po otrzymaniu niepotwierdzonych meldunków o zniszczeniu floty duńskiej przez niemieckie siły okupacyjne, będący wtedy w wieku 49 lat dowódca okrętu, Coummander s.g. Carl Westermann, otrzymał w dniu 29.08.1943 r. o godz. 04:20, rozkaz podążenia do neutralnych, szwedzkich

1. *Linz* – stawiacz min budowany w Odense. 28.VII.1943 r. stał się ofiarą aktu sabotażu wykonanego przez duńskich ruch oporu. Na zewnętrznej stronie burty został założony ładunek wybuchowy, który poniżej KLV wyrwał sporą dziurę. Okręt osiadł na dnie. Po podniesieniu go na powierzchnię i prowizorycznym załataniu wyrwy 3.XIII.1943 r., poszedł na hol do Oderwerke w Szczecinie. Pierwszym jego dowódcą po oddaniu do służby był kmrdr ppor. (rez.) dr Behlen.



Duński pancernik *Niel Juel* na fotografii z 1939 roku.

Fot. zbiory Jürgena Kleina

wód. W tym czasie pancernik stał na kotwicy w porcie w Holbæku.

Ze względu na trudne warunki atmosferyczne i silny wiatr z północy *Nielsowi Juelowi* trudno było opuścić port. Komenda „kotwicę podnieść” i manewr wychodzenia wspierany był mocą kutrem marynarki P 37, małym holownikiem i własnego barkasu komunikacyjnego.

W trakcie opuszczania portu w Holbæk *Niels Juel* został zauważony przez niemiecki samolot rozpoznawczy, który natychmiast przekazał kompletnemu dowództwu wyższemu dokładną pozycję pancernika.

Natychmiast w powietrze wzbily się niemieckie myśliwce i bombowce, które miały przechwycić pancernik jeszcze przed dotarciem do szwedzkich wód terytorialnych.

Na *Nielsie Juelu* ogłoszono stan najwyższej gotowości bojowej, Ludzie rozbiegli się na swoje stanowiska bojowe. Z hukiem spadały w głębi kadłuba wodoszczelne grodzie. Lazarety zgłaszały swoją obecność, gotowe do podjęcia pierwszych, którzy będą potrzebowali pomocy.

Morale, mimo zbliżającego się boju, było wysokie. Nie zamierzano oddać okręt w ręce wroga. Śniadanie załoga skonsumowała na swoich stanowiskach bojowych, a w tym czasie *Niels Juel* pruć mocą pary produkowanej przez swoje kotły z prędkością 14-15 węzłów, kierując się na północ.

Kiedy *Niels Juel* mijał od południa Lynæs Sand, z mostka dojrzano na odległość 10 Mm trzy niemieckie jednostki, jedną dużą i trzy mniejsze, a wszystkie nosiły na swoich kadłubach kamuflaż. Kiedy pancernik przechodził bokiem Hundestedt aldisem przekazano mu informację, że w północnej części fiordu znajduje się

niemiecka zaporą minowa. Niemiecki atak rozpoczął się kiedy *Niels Juel* zamierzał opuścić Isefjord. Zdecydowano się, że *Nielsa Juela* zastępuje się zanim dotrze do szwedzkich wód terytorialnych. Pierwszy atak bombowca nurkowego Ju 87D rozpoczął się o godz. 08:55. Samolot zrzucił swoje bomby, które eksplodowały 30 metrów po prawej burcie. Wybuchy okazały się być tak silne, że na okręcie, na krótką chwilę, zgasło całe oświetlenie. Commander Westermann zaliczył ten atak do gatunków demonstracji. Nie dał się jednak zastraszyć i zmienił kurs na południowy. Ju 87 zaatakował ponownie, ale tym razem został powitany huraganowym ogniem broni małokalibrowej. Kanonierzy uzyskali jedno trafienie; pocisk wylądował w lewym skrzydle, w jej dolnej części. Po pewnej chwili samolot zwałił się do wody.

Jeszcze przed opuszczeniem Holbæku pomieszczenie radiostacji otrzymało rozkaz, że kiedy pancernik odda pierwszy wystrzał, to przez okrętowe głośniki ma zostać wyemitowany hymn duński „Kong Christian” i to o takiej sile, by był słyszalny na każdym stanowisku.

Po strąceniu Ju 87 dowódca pancernika rozkazał przerwać bateriom plot. ogień. Pięciu ludzi odniosło rany od odłamków bomb i drzazg powstałych w wyniku ostrzałem z broni pokładowej samolotu pokładu okrętu. Jeden z rannych Artillerie Quartermaster (administracja – zaopatrzenie) H.E. Andeasen trafiony w brzuch po dwóch dniach zmarł. Pozostałych czterech, Decks Quartermaster V.V Jørgensen, odłamek bomby ranił go w twarz, oprócz tego inne rany odnieśli Atillierikadetten J. Mortensen, J. Jeppesen i O. Petersen.

Commander s.g. Carl Petersen zdał sobie sprawę z beznadziejnego położenia, w którym się pancernik znalazł, a dotarcie do szwedzkich wód terytorialnych mogłoby się skończyć ciężkimi uszkodzeniami a nawet zatopieniem, więc pozostało mu jedynie możliwe wyjście.

O godz. 10:48 wydaje rozkaz „Full Ahead”. Z prędkością około 15 węzłów i kursem na brzeg koło Anne-Bjerggaard, na południe od Nykøbing/Sjælland, *Niels Juel* wbija się z impetem w grunt, ale uszkodzenia okazują się być nieznaczne. Część podwodna sekcji dziobowej została tylko lekko uszkodzona. Do kadłuba skazanego na śmierć okręty wdzierają się wody zaburtowa. Do wody opuszczone zostają obie kotwice. Niemieccy lotnicy ocenili, że okręt stanął na kotwicy spełniając tym żądania o zastopowaniu.

Ranni zostają przewiezieni do szpitala w Nykøpingu. Załoga nastąpiła natychmiast do kontynuowania zniszczeń, zakładając w najważniejszych miejscach ładunki wybuchowe, by potem je odpalić. W komorach amunicyjnych otwarte zostają zawory denne a w następnych godzinach za burtą ładuje wszystko co jest ważnego i nadawało by się do dalszego użytku, jak na przykład urządzenia do kierowania ogniem artyleryjskim, części maszyn oraz tym podobnych rzeczy.

Następnego dnia po godz. 04:00 na okręcie ogłoszono alarm. Wkrótce radiotelegrafista *Nielsa Juela* odebrał skierowany do wszystkich duńskich jednostek zaszyfrowany telegram, nakazujący rozpoczęcie marszu celem wejścia na szwedzkie wody terytorialne. Dzień okazał się być pochmurny, któremu towarzyszyły silne opady deszczu i wiatr o sile 6 stopni. Jednostka

na wysokości Hundested/Nykøbing Falster zauważona została przez Niemców i zatrzymana, niebawem o godz. 09:10 do pancernika zbliżył się niemiecki samolot bombowy Ju 87, który z wysokości około 300 metrów ostrzelał go z małokalibrowej broni maszynowej i zrzucił dwie bomby z opóźnionym zapalnikiem, które eksplodowały około 30 metrów za rufą.

O godz. 05:20 przybywają i ustawiają się wzdłuż burt dwa niemieckie torpedowce². Na pokład wchodzi uzbrowieni marynarze z oddziału abordażowego, którzy natychmiast obejmują komendę na pokładzie ciężko uszkodzonego okrętu. Załoga została rozbrojona, a oficerowie, po krótkich negocjacjach mogli zatrzymać swoje szable.

31 sierpnia 1944 r. wzdłuż burty okrętu ustawiała się jednostka ratownicza *Gram*, a po następnych 4 dniach nurkowie doszczegółowo zbadali kadłub, ale już pierw-

szego dnia mogli dostarczyć raport w jakim stanie technicznym wrak się znajduje. Zgodnie z nim stwierdzono: po lewej burcie obok maszynowni, pod pokładem pancernym zauważono małe wybrzuszenia i wygniecenia brak też było nitów na niektórych płytach pancernych, śrub napędowych, podpór wałów napędowych oraz stępek przechyłowych. Okręt tkwił w lasze piachu na głębokości około 2 stóp (stopa duńska (fod) – ok. 1835 = 31,384 cm). Dziób z jego pasem pancernym zanurzył się w piachu na 4-5 stóp. Nurkowie stwierdzili też, że wokół wraku poniewierały się zamki armatnie, które załoga wyrzuciła za burtę. Po wysłaniu raportu do Szwajcarii, firma ta próbowała negocjować z niemieckimi urzędami, celem podpisania jakiegoś kontraktu w sprawie podniesienia go z dna. Nie wiadomo z jakiego powodu nie udało się dojść do porozumienia, więc Niemcy podnieśli wrak sami, który pojawił się na powierzch-

ni w październiku 1943 r. Następnie *Nielsa Juella* zaholowano do Kilonii, gdzie został poddany pracom remontowym. Jego dotychczasowe – 10 x 150 mm L/45, 2 x 57 mm L/50, 8 x 75 mm L/55, 2 x 37 mm L/38, 4 x 20 mm (II), 2 cekaemy plot., 4 wyrzutnie torpedowe 456 mm (2 dziobowe, lewoburtowe i 2 rufowe) na 3 x 105 mm L/32, 4 x 37 mm plot. 10 x 20 mm plot., a zamierzano również zainstalować 4 wyrzutni niekierowanych pocisków plot typu RAG (Raketen-Abschuß-Gerät) kal. 86 mm – (patrz Gröner – bibliografia). Trzy parowe maszyny napędowe potrójnej ekspansji pozostawiono, natomiast liczbę posiadanych 6 kotłów parowych firmy Thornycrofta zredukowano do dwóch zaadaptowanych na paliwo płynne i dwóch opalanych węglem. Bunkry mieściły 240 t oleju napędowego i 240 t węgla, co gwarantowało przebieżenie 5800 mil morskich z ekonomiczną prędkością 10 węzłów.

*Nordland*³, po ukończonym remoncie, przebrojeniu został we wrześniu 1944 r. wcielony do Kriegsmarine jako okręt szkolny w Zespole Edukacyjno-Szkoleniowym Floty (Ausbildungsverband Flotte). Operował głównie na wodach zachodniego Bałtyku odbywając rejsy z kadetami na pokładzie. Na początku stycznia 1945 r. został przebazowany do Ustki (Stolpmünde) pełnił rolę stacjonarnej elektrowni. W tym okresie nie podejmowano już żadnych rejsów. Kiedy w połowie lutego 1945 r. nareszcie nadarzyła się okazja pójścia na zachód, stwierdzono, że okręt mocno tkwi na mieliźnie, której ujście Słupi do Bałtyku zostało zamulone.

Nagromadzony pod kadłubem piasek uniemożliwił *Nordlandowi* swego miejsca cumowania własnymi siłami. 15 lutego 1945 r. na pokład zaczęli wchodzić uchodźcy, których nazbierało się ich w ciągu następnych dni 500; 17 z kolei zgłaszano w pobliżu obecność radzieckich okrętów podwodnych (wcześniej 9 lutego zatopiony został przez radziecki okręt podwodny L-3 transportowiec *Goya*, zginęło około 6000 ludzi).

18 lutego rzucono cumy i *Nordland* z pomocą przywołanych holowników wyciągnęły z mieliżny okręt, który wyruszył samodzielnie do Kilonii. Dotarł

Za pokładzie *Nielsa Juella* krótko przed atakiem lotnictwa niemieckiego. Fot. zbiory Petera Klinka



Załoga *Nielsa Juella* krótko przed opuszczeniem pokładu pancernika. Fot. zbiory Petera Klinka



2. W tym okresie w Danii stacjonowały cztery starsze torpedowce: *Claus von Beveren* (T 190), *Arkona* (M 115/M515), *Pelikan* (M 28/M 528) i *Nautilus* (M 81/M 581).

3. *Nordland* (szw. *Norlandia*) – jeden z 19 okrętów, na które podzielona jest Norwegia. Graniczy z okręgami Troms od północy, Nord - Trøndelag od południa, z terytorium Szwecji - Norrbotten od wschodu i Västerbotten od południowego wschodu – oraz z Oceanem Atlantyckim (Morze Norweskie) od zachodu. Administracyjnym centrum okręgu jest Bodø. Powierzchnia *Nordlandu* to 38 456 km², zamieszkuje go 237 057 osób (2004).

tam bez problemów po dwóch dniach. Następnie włączony został do systemu obrony przeciwlotniczej miasta i portu. 3 maja 1945 r. został puszczony na dno przez swoją załogę w Zatoce Eckernförde na pozycji 54°28' N, 9°58' E, aby nie wpadł ręce wroga.

Po wojnie

Leżący na dnie Zatoki Eckernförde wrak został zgodnie z raportem nr 4/46 z 1946 r. zlokalizowany przez brytyjskie wojska okupacyjne, a sam zalegający wrak oznaczany przez dwie małe czerwone boje. W maju 1947 r. położenie wraku oznaczono zgodnie z NfS 980/47 jedną zieloną boją mającą na szpicy znak nawigacyjny. Jednak o tym fakcie nie poinformowano rządu duńskiego, stąd nikt z członków floty duńskiej nie wiedział od końca wojny co się z *Nielsem Juelem* stało. Kierownictwo floty duńskiej było bardzo zdziwione i zaskoczone, gdy kopenhaska firma Svitzera w marcu 1951 r. zapytała je, czy mogła by się dowiedzieć coś bliżej o możliwościach wyciągnięcia wraku z dna. Z samym Svitzerem skontaktowała się hamburska firma Bugsier-Reederei und Bergungs-Aktiengesellschaft. Poinformowała duńskich kolegów o pozycji, na której wrak zalega w Zatoce Eckernförde oraz skontaktowała się z duńską marynarką wojenną aby omówić możliwości podniesienia wraku. W pierwszym piśmie Svitzer napisał do admiralicji, że prace wydobywania wraku z dna mogłyby się rozpocząć 1 maja 1951 r. ale okazało się to być zbyt optymistyczne.

Ciekawa, lecz słaba jakościowa, fotografia *Nordlanda* wykonana w Ustce w 1945 roku.

Zanim jednak operacja ratunkowa mogła dojść do skutku, musiały zostać wyjaśnione prawa własności okrętu. Prowadzono negocjacje z brytyjskimi siłami okupacyjnymi, które przebywały w Północnych Niemczech. Te stały na stanowisku, że wrak powinien zostać przyznany Danii jako prawowitemu właścicielowi, a zwracanie się w tej sprawie przez niemiecką firmę jest sprzeczne, bo Niemcy weszli w jego posiadanie bezprawnie. Po trudnych i żmudnych negocjacjach obie strony zgodziły się do tego, że były *Niels Juel* a potem *Nordland* jest własnością duńską. Wtedy nie stało nic na przeszkodzie, by duńska marynarka wojenna rozpoczęła rozmowy z zainteresowanym. Dobłą ofertę przedłożyła firma EM.Z. Svitzer. Swoje usługi wyceniła na sumę 7-800 000 DM, ale ta oferta nie była zbyt realna, gdyż do tego czasu nie został sprawdzony stan techniczny zalegający w głębinach wraku.

Prace związane z cięciem na złom rozpoczęto w marcu 1952 r., a przeprowadzane były przy pomocy jednostki ratowniczej *Pakistan*. Nurkowie firmy ratowniczej odnaleźli okręt na głębokości 27 m. Nikt nie był zaskoczony, że leżał na pochyłym ponad 45°. Wtopił się swoim ciężarem na głębokość około 7-8 m w pokryte szlamem dno morza, stąd wyciągnięcie wraku w jednym całym kawałku okazało się nierealne i to z powodów ekonomicznych. Po dalszych pracach wykonanych przez firmę niemiecką, już w kwietniu 1951 r. okazało się, że granie była warta świeczki a to z powodu zbyt dużego ryzyka. Z tego względu zaproponowano złomowanie pod wodą przez nurków. Gdyby się zdecydowano na takie rozwiązanie,

to koszty za uzyskania praw własności – 100 000 DKr była zdecydowanie za duża. Zwrócono się z prośbą, żeby firma Svitzer zeszła nieco ze swojej ceny.

W tym czasie w całej Europie i w tym w Danii i w Niemczech panował powszechny brak stali. We współpracy z duńskim ministerstwem gospodarki, ustalono, że większa część uzyskanej stali zostanie dostarczona do Danii, tam przetopiona i poddana dalszej obróbce. Kontrakt podpisano 19 marca 1952 r. Svitzer zapłacił.

30 000 DKr zażądano do nabycia praw do wraku. Zdecydowano się wtedy m. in., że wrak zostanie podniesiony z dna w ciągu 18 miesięcy, uzyskane 1050 t złomu stalowego zostaną przekazane do stalowni w Frederiksværk za 250 Dkr/1 tonę.

Zbyt długie czekanie zniechęciło niemieckiego holownika, więc się wycofał z projektu. Obawiano się, że prace wydobywcze, z uwagi na galopującą w Niemczech inflację, stanie powodem bardzo wielu strat. Ryzyko z tym związane przejęła na siebie niemiecka firma Eisen und Metall KG z Hamburga. Ta wykonywała prace podwodne wykorzystując metodę minerską, uzyskując tym samym mniejsze części z wraku, a potem noszone potem podnoszone były przez dźwig pływający, które je potem kładł na podstawione promy transportowe. Te mogły być potem rozładowane, po przybiciu do brzegu, cięte na jeszcze mniejsze kawałki, by następnie zostać obrobione a następnie być skierowane do przetopu. Firma Eisen und Metall KG Hamburg spełniła wszystkie zastrzeżenia i przy okazji zarobiła trochę pieniędzy.

Fot. zbiory Reinharda Kramera



Nordland dzisiaj

Z samego okrętu tak po prawdzie nic nie zostało i za bardzo też nie można poznać, że kiedyś tutaj leżał dość duży wrak okrętu. Kadłub został przez firmę ratunkową przecięty wzdłuż podwodnej części KŁW. Wszystko, co znajdowało się powyżej zostało usunięte, więc prawdopodobnie pozostał jeszcze kil wraz z częścią kadłuba, które egzystują jeszcze wystając na wysokość 3 m. Cała reszta została usunięta. Poczynając od maszyn napędowych, aż do ostatniej szafki. Pojedynczą leżą oddalone od siebie polery, bulaje, kluzy, oraz itp. *Nordland* leży na maksymalnej głębokości wynoszącej w tym miejscu 28 m. Pełno w tym miejscu szlamu, więc przestrzegam przed wykonaniem gwałtownych ruchów płetwami, bo natychmiast zniknie dobra widoczność.

Części wraku są bardzo zarośnięte, w tej roślinności znajduję duża liczba zwierząt morskich. Należy też zwrócić uwagę nawet na najmniejszy detal, opłaca się! Opuszczając się pod powierzchnię nie należy zapomnieć o lampie, dzięki której można zajrzeć do licznych jam czy dziur.

Dwa zejścia dziennie celem zbadania wraku mogą okazać się niemożliwe, aby nie przekroczyć tzw. czas zero. Jednostki badawcze bardzo rzadko kierują się do *Nordlanda*, w zasadzie tylko wtedy, gdy są zmuszone poszukać schronienia pod lądem, kiedy zmuszają je złe warunki atmosferyczne, chyba, że jest taka potrzeba szkółek nurkowania. Gdyż wrak tego okrętu jest doskonałym poligonem doświadczalnym. ●

Redakcja wyraża podziękowania panu Peterowi Klinkowi z Altenhofu koło Eckernförde za wyrażenie zgody na skorzystanie z jego strony internetowej, co pozwoliło uzupełnić artykuł od byłym Nielsie Juelu, głównie losów związanych z jego służbą na Bałtyku.

Bibliografia

Hildebrand H./Röhr A./Hans-Otto Steinmet H.-O.: *Die deutschen Kriegsschiffe: Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1988.

Elektroniczna wersja dzieła pod tytułem *Chronik des Seekrieges 1939-1945* autorstwa prof. Jürgena Rohwera i Gerharda Hümmelchena wydana przez Bibliothek für Zeitgeschichte znajdujące się w Württembergische Landesbibliothek Stuttgart 2007, wersja, będąca ciągle uzupełniana.

Weyers *Taschenbuch der Kriegsflotten 1941/42*, J.F. Lehmann Verlag, München (1941).

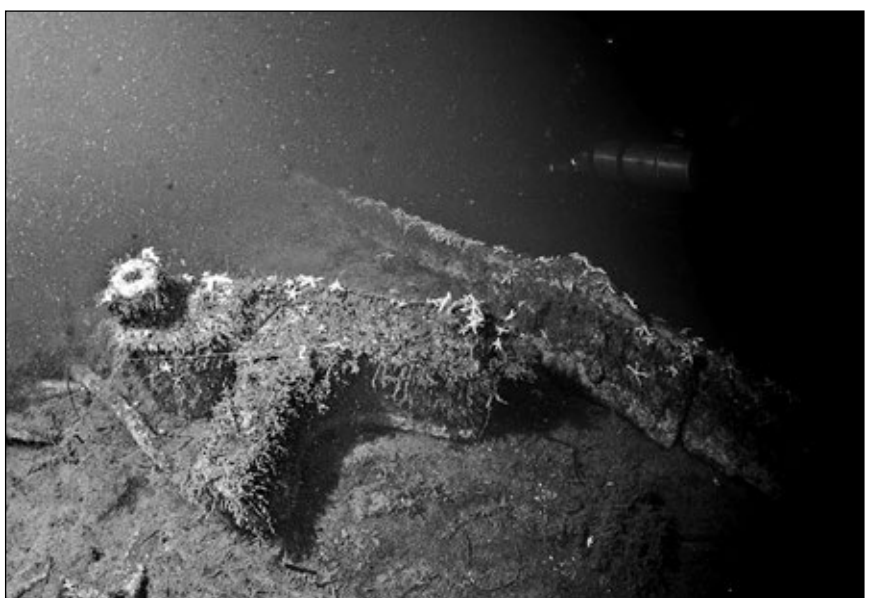
Strona internetowa Petera Klinka - <http://www.bubblewatcher.de/>

Danish Navy History Flådens Historie; Viceadmiral - http://www.navalhistory.dk/english/theofficers/vw/vedel_ah.htm



Trzy ujęcia pozostałości wraku Nordlanda.

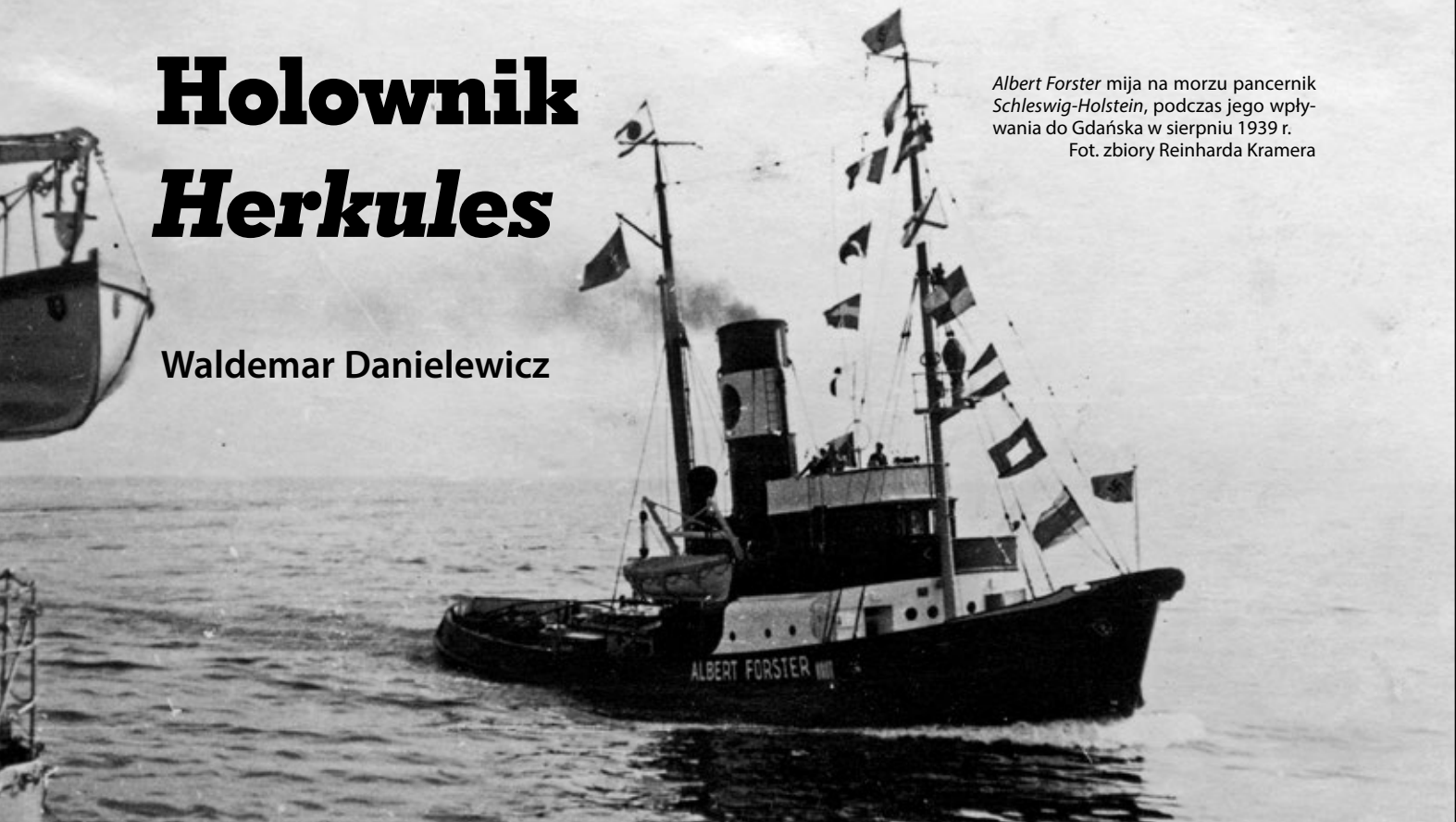
Fot. © Peter Klink



Holownik *Herkules*

Waldemar Danielewicz

Albert Forster mija na morzu pancernik
Schleswig-Holstein, podczas jego wpły-
wania do Gdańska w sierpniu 1939 r.
Fot. zbiory Reinharda Kramera



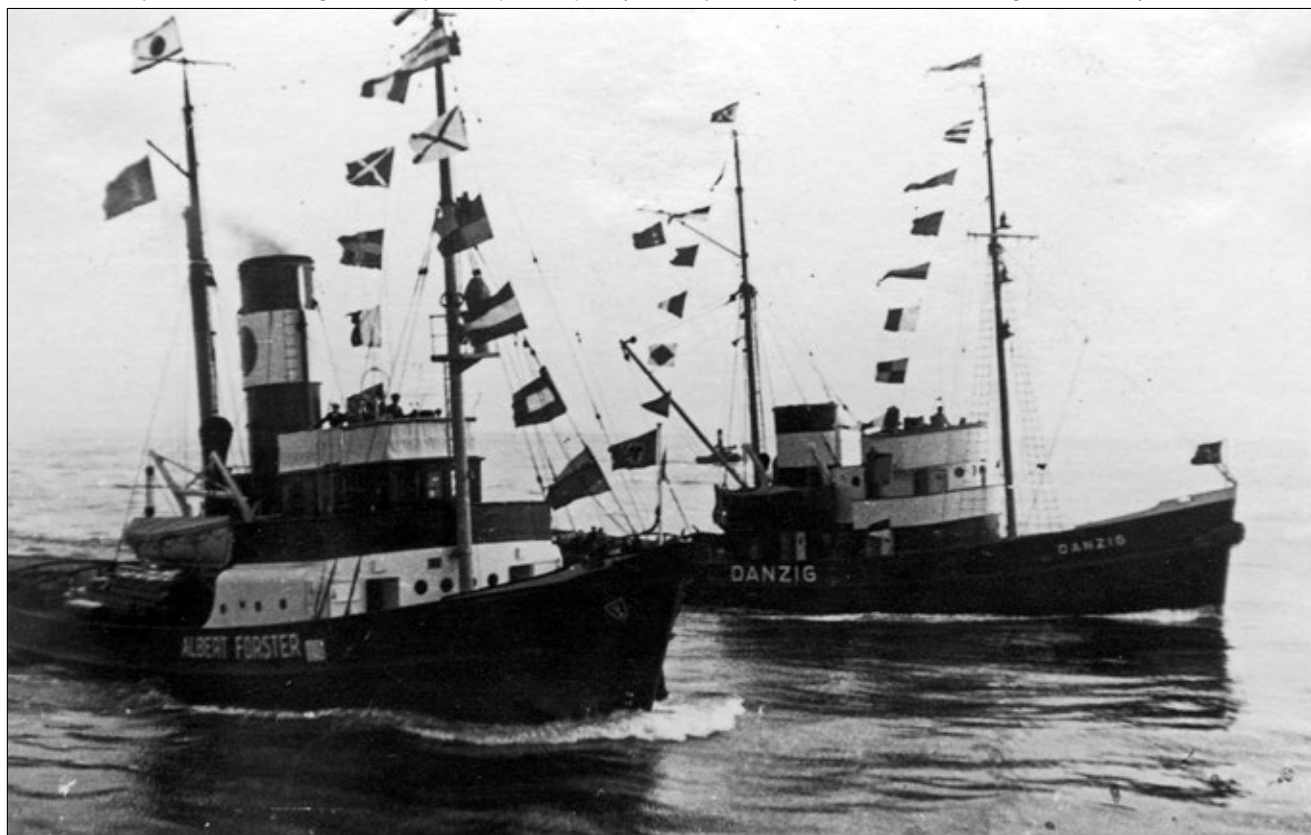
Wybudowany w stoczni Danziger Werft w Gdańsku w 1937 r. (NB S-85). Ukończony w lutym 1938 r. Armator: „Weichsel” Danziger Dampfschiffahrt und Seebad A.G. Danzig. Bandera: Wolnego Miasta Gdańska. Sygnał rozpoznawczy: YMBP. Dane techniczne: długość całkowita: 36,98 m; szerokość 8,26 m; zanurzenie

3,68 m; pojemność brutto 253,88 RT i netto 83,55 NT. Nazwany *Albert Forster*. Podczas pierwszej próby stoczniowej w grudniu 1937 r. został przyholowany z morza ponieważ miał zbyt silne drgania kadłuba, a poza tym nieodpowiednie gabaryty kotła parowego powodowały rozszczelnianie rurek kotłowych i kłopoty z utrzymaniem

odpowiedniego ciśnienia pary. Przekazany został armatorowi 7 lutego 1938 r. Zarejestrowany w rejestrze morskim w Gdańsku pod numerem 500.

W sierpniu 1939 r. wprowadzał do gdańskiego portu niemiecki okręt *Schleswig-Holstein*, a potem podczas ostrzeliwania przez niego Westerplatte pomagał przy

Albert Forster mija na morzu *Schleswig-Holsteina*, podczas podczas parady morskiej. Widoczny również holownik *Danzig*. Fot. zbiory Reinharda Kramera



39

Freie Stadt Danzig.



Schiffs-Zertifikat.

Es wird hierdurch bezeugt, daß in das von der unterzeichneten Behörde kraft gesetzlicher Anordnung geführte Schiffsregister

das Schiff **Albert Forster**

unter Nr. **500** auf Grund glaubhafter Nachweisungen am **10. Februar**
19 **39** eingetragen ist, wie folgt:

- Name des Schiffes:** **Albert Forster**
- Gattung:** Schraubenschiff, nach dem gewöhnlichen Querspantensystem, teilweise mit Doppelboden erbaut.
- Unterscheidungs-Signal:** **YMBP DBHN**
- Ergebnisse der amtlichen Vermessung:** Die Hauptmaße (§ 25 Nr. 1 der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895, — Reichsgesetzblatt 1895 S. 161 —) sind:
Länge = **33,88** Meter; Breite = **8,26** Meter; Tiefe = **3,68** Meter;
größte Länge des Maschinenraums = **15,47** Meter

Das Schiff ist auf Grund der Schiffsvermessungsordnung nach dem . . .
vollständigen . . . Verfahren vermessen worden.

Es beträgt:

	Kubikmeter	Registertons
a) der Brutto-Raumgehalt des Schiffes . .	719,2	253,88
b) der Netto-Raumgehalt des Schiffes . . .	236,7	83,55

zu b) in Worten: zweihundertsechszunddreissig und . . . Kubikmeter,
sieben zehntel Kubikmeter,
gleich dreiundachtzig und fünfundfünfzig . . . Registertons,
hundertstel Registertons,

5. **Zeit und Ort der Erbauung:** 1937/38 Auf der Werft der Fa. **The International Ship-**
building and Engineering Company Limited Danzig, Danziger
Werft und Eisenbahnwerkstätten Aktiengesellschaft Danzig in **Danzig**

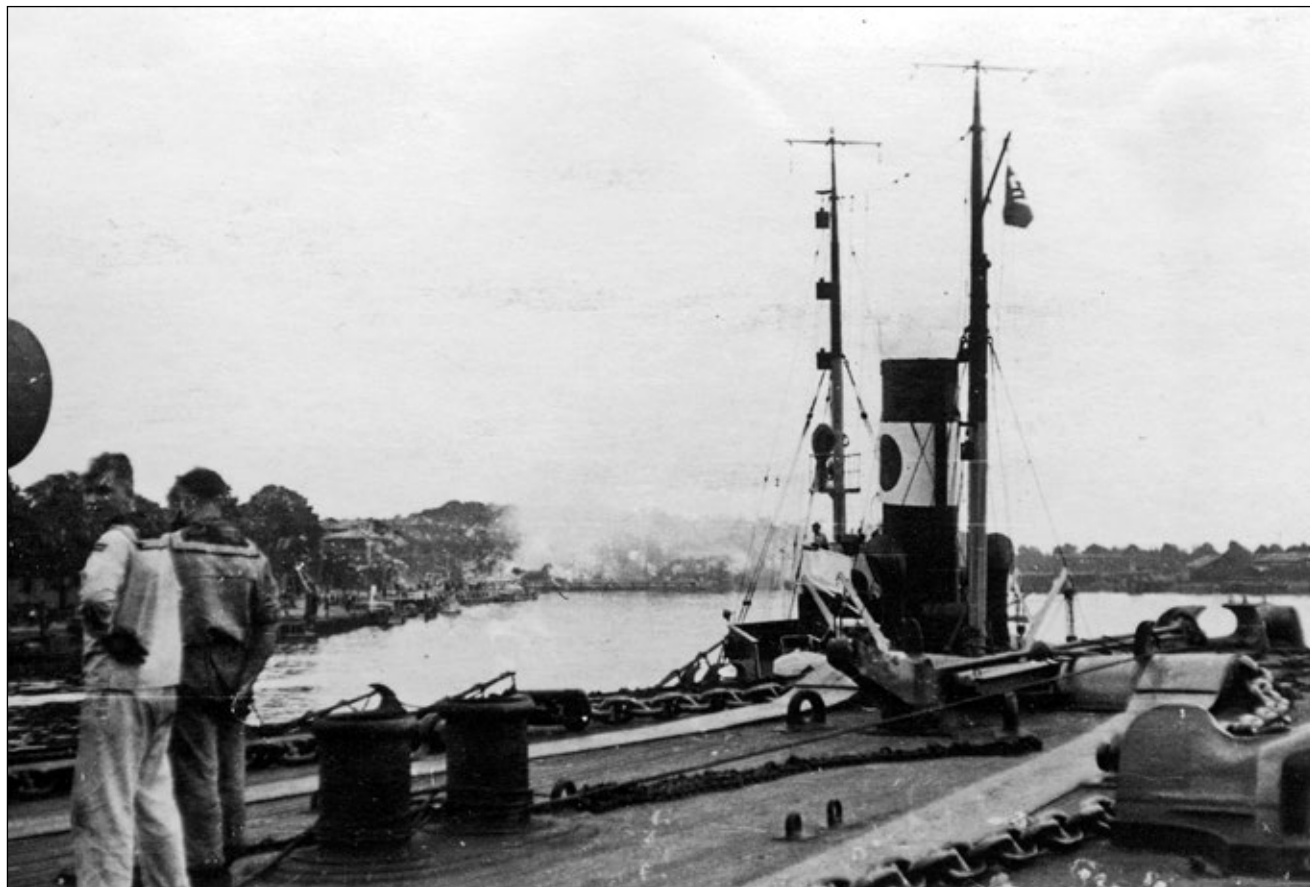
6. **Heimathafen:** **D a n z i g**

A. G. VII Nr. 49

Gott Pöfel, Danzig

Fot. zbiory Waldemara Danielewicz

Certyfikat okrętowy Alberta Forstera wydany przez władze Sąd Okręgowy Wolnego Miasta Gdańska.



Albert Forster a za nim *Schleswig-Holstein* w Nowym Porcie (Neufahrwasser) 1 września 1939 r. a na drugim planie *Westerplatte*. Widać jeszcze unoszący się dym. Fot. zbiory Reinharda Kramera

Albert Forster w porcie helskim podczas transportu polskich jeńców do Gdyni. W tyle holownik *Żeglarz* lub *Kaper*. Fot. zbiory Reinharda Kramera



przemieszczaniu się pancernika. Z dniem 1.09.1939 r. podniósł banderę niemiecką. W maju 1940 r. otrzymał nowy sygnał wywoławczy: DBHN. W latach 1940-44 często wykorzystywany był przez Kriegsmarine w bazie Gotenhafen (Gdynia). Koniec wojny w maju 1945 r. zastał holownik w Kilonii. Przejęty przez Brytyjczyków został przez nich wcielony do służby pod nazwą *Hercules*; bandera brytyjska. Jako mienie pogdańskie został zwrócony Polsce i 7 czerwca 1947 r. przekazany oficjalnie polskiej załodze w szkockim porcie Grangemouth. Podniósł wówczas polską banderę, a nazwę spolszczono na *Herkules*.

Po przybyciu do Gdyni został przekazany Wydziałowi Holowniczo-Ratownicemu Żeglugi Polskiej S.A. w Gdyni pod zarządem Gdynia Amerika Linie. Sygnał rozpoznawczy: SPFT. Kapitanem holownika został Franciszek Kowalski, a jego zmiennikiem Dionizy Mazurkiewicz. Już w sierpniu 1947 r. *Herkules* przyholował do portu gdyńskiego z Kopenhagi dwie lichtugi *Thor* i *Odin* niezbędne przy pracach odbudowy portu przez duńską firmę Højgaard & Schultz A/S. Natomiast we wrześniu 1947 r. przyholował z La Havre ponton z rewindykowanym kutrem dozоровym *Kania*.

W 1948 r. przebazowany do Świnoujścia, gdzie brał udział przy wydobywaniu wraków, między innymi parowiec *Andros*.

W styczniu 1949 r. na zlecenie Zjednoczenia Stoczní Polskich w Gdańsku wraz z holownikiem *Żubr* holował segmenty doku z Gdyni do Szczecina. Zamiast holować każdy segment osobno, jak żądał GAL, Zjednoczenie Stoczní Polskich wymusiło na Polskim Rejestrze Statków wydanie zgody na holowanie doku w całości. Koło Darłowa holowniki dostały się w rejon silnego sztormu (9° B). 15 stycznia 1949 r. po północy pękł hol łączący *Żubra* i *Herkulesa*. Z powodu wysokiej fali *Żubr* nie mógł podjąć próby podania holu na *Herkulesa* z obawy przed wywróceniem się i szstormował. Silne falowanie spowodowało, że segmenty doku zaczęły się rozchodzić, *Herkules* zaczął dryfować z dokiem w stronę brzegu. Będąc 4 Mm od lądu zrzucono hol w obawie przed wyrzuceniem holownika na brzeg. *Herkules*, po zrzuceniu kotwic przez załogę doku, odszedł wraz z *Żubrem* do Darłowa. Po odejściu holowników dok pękł i obydwa segmenty wylądowały na plaży koło Darłowa.

W połowie czerwca 1949 r. wraz z holownikiem *Swarożyc* przyholował do Gdańska wrak wydobytego motorowca *Warszawa* używanego przez Niemców pod nazwą *Bolkoburg*. Od 3 lipca 1949 r. wydobywał z dna parowiec *Lech*, który zatonął w październiku 1948 r. po wejściu na minę magnetyczną koło wyspy Falster (Dania), po czym ka-

dłub na pontonach został odholowany do stoczni w Nakskov.

W sierpniu 1949 r. zatonął na Parnicy przy nabrzeżu bunkrowym. Przyczyną był pozostawiony otwarty bulaj, przez który podczas załadunku węgla dostała się woda (węgiel ładowano najpierw na jedną z burt do przechyłu statku o 10 stopni, po czym sypano na drugą burtę, aż do wyprostowania się statku na równą stępkę). Podniesiony po 3 dniach został wyremontowany. Już w grudniu brał udział w holowaniu parowca *Soldek* z Gdyni do Aberdeen.

W 1951 r. *Herkules* przekazany został Polskiemu Ratownictwu Okrętowemu w Gdyni. W styczniu 1951 r. ścigał z mielizny na Zalewie Szczecińskim parowiec *Idraet* bandery norweskiej. W marcu natomiast pracował przy podnoszeniu szkunera bandery duńskiej *Hans Edge*, który zatonął w Świnoujściu przy nabrzeżu - po wydobyćiu i uszczelnieniu odholował go do Svendborga. Pomiędzy 7 a 20 lutego 1951 r. pracował wraz z holownikiem *Światowid* przy ściąganiu z kamienistej mielizny przy wyspie Oland na Bałtyku parowca *Toruń*. Kolejna akcja *Herkulesa* to ściąganie z mielizny w sierpniu 1951 r. w Zatoce Botnickiej parowca *Białystok*. W październiku 1952 r. holownik przeholował statek motorowiec *Gdynia* na remont z Gdańska do Århus w Danii. *Herkules* również przeszedł re-

Herkules podczas postoju w porcie.

Fot. zbiory Waldemara Danielewicz



mont w tej samej stoczni - tam został podłużony o 6 m, co później niekorzystnie odbiło się na jego walorach nawigacyjnych. Dodatkowo zwiększono mu pojemność zasobni węglowych o 100 t.

Zamontowano również parową wciągarkę holowniczą zakupioną w Szwecji. Po remoncie kapitanem holownika został Józef Strug. Od jesieni 1953 r. *Herkules* zatrudniony był przy holowaniu pontonów niezbędnych do wydobywania wraku statku *Seeburg* leżącego koło Jastarnii. Pontony wypożyczone od Rosjan znajdowały się w Warnemünde, gdzie używane były przez ekipy radzieckie i enerdownskie przy podnoszeniu wraku łodołamacza. Pontony zakotwiczone w Zatoce Meklemburskiej były uszkodzone i porozbijane przez fale, gdyż pozostawiono je zakotwiczone jedynie na bojach. Po uszczelnieniu pontonów, *Herkules* holował je każdy pojedynczo na remont do Szczecina. W międzyczasie pośpieszył na pomoc lugotrawlerowi *Sójka*, który osiadł na skalistej mieliźnie koło wysepki Nidingen w Kattegacie skąd został przez *Herkulesa* ściągnięty. W 1954 r. zatrudniony był z przerwami przy wydobywaniu wraku *Seeburga*. Pomiędzy 27 lipca a 2 sierpnia 1954 r. przyholował z Kopenhagi do Gdyni lugotrawler *Kania*.

W 1955 r. holownik powrócił do Świnoujścia, gdzie pracował na redzie przy holowaniu pontonów ze złomem z wydobywanych wraków. We wrześniu natomiast holował wraz z holownikiem *Bawół* z Gdańska do Warnemünde wypożyczone pontony użyte w 1954 r. do wydobywania *Seeburga*. Przy okazji obydwie jednostki wyholowały z tamtejszej stoczni do Wismaru wyremon-

TYP HOLOWNIKA: przybrzeżny

ROK BUDOWY: 1937

STOCZNIA: The International Shipbuilding and Engineering Company Ltd. Danzig (Wolne Miasto Gdańsk)

STOCZNIOWY NUMER BUDOWY: S-85

DANE TECHNICZNE:

wymiary: długość całkowita: 44,98 m; długość m.p.: 40,00 m; szerokość: 8,22 m, zanurzenie: 4,00 m; wysokość boczna: 4,40 m

pojemność brutto: 323 RT; pojemność netto: 41 NT

silniki główne: 1 maszyna parowa podwójnego rozprężania systemu Lenz;

4-cylindrowa; moc: 1200 KM;

prod.: Danziger Werft, Danzig 1937 r. średnica cylindrów wysokiego ciśnienia:

320 mm; średnica cylindrów niskiego ciśnienia: 700 mm; numer fabryczny: 536

kotły parowe: 1 kocioł parowy szkocki; prod. Danziger Werft, Danzig 1937 r.;

ciśn. robocze: 11 atm;

numer fabryczny: 729

INNE DANE:

pędnik: 1 śruba napędowa; prędkość: 11 węzłów; załoga: 18 ludzi

kadłub stalowy spawano-nitowany; pokład stalowy

ARMATOR: Polskie Ratownictwo Okrętowe, Gdynia

PORT MACIERZYSTY: Gdynia

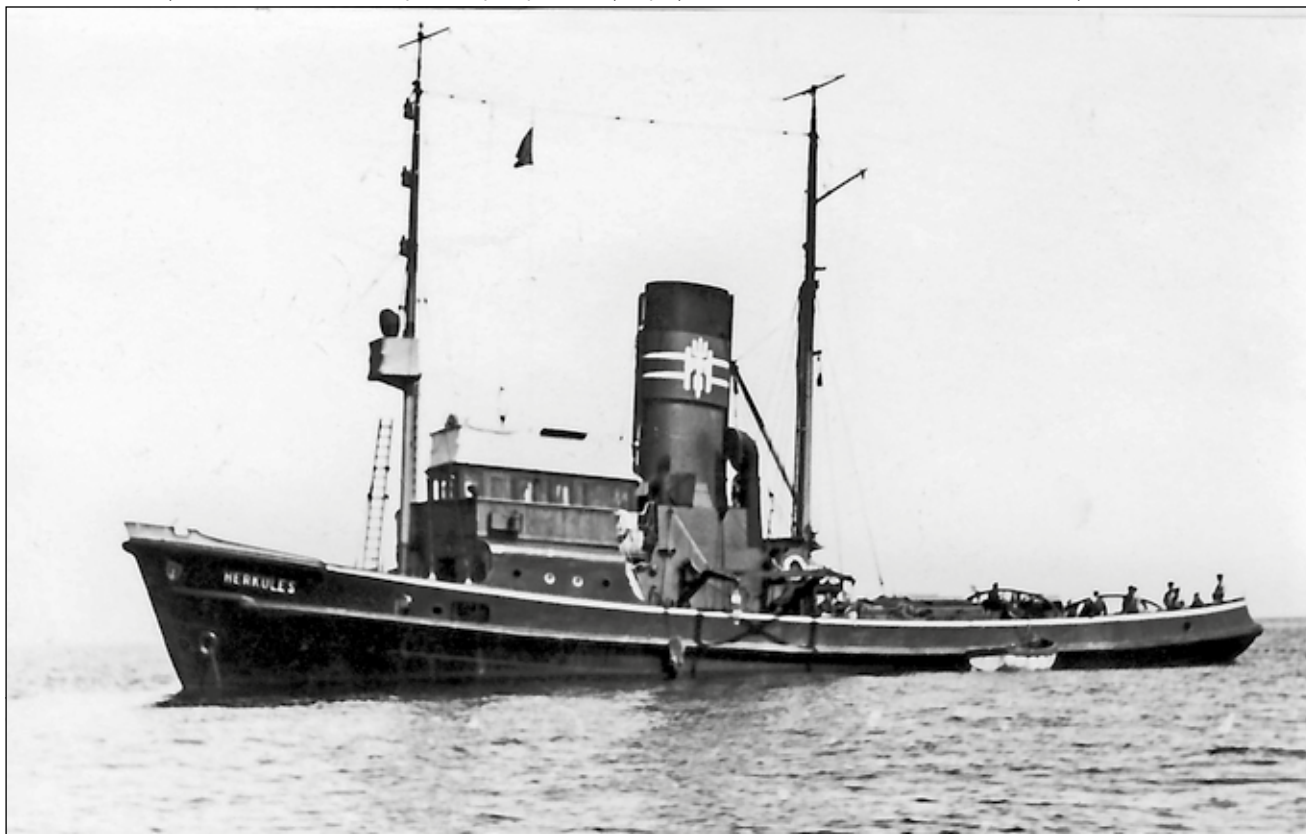
SYGNAŁ ROZPOZNAWCZY: SPFT

towany radziecki statek pasażerski *Sowiet-skij Sojuz*. W grudniu natomiast przyholował z Sundu do Świnoujścia lugotrawler *Drozd*, który miał awarię siłowni. W dniach 11-17 lutego 1956 r. ratował parowiec *Pułaski*, który najechał na wrak barki w rejonie Gdyni-Orłowa. W lutym też ściągał z mieliżny koło Ustki kuter rybacki *UST-36*. W kwietniu przyholował z Hamburga do Szczecina dźwig pływający *DP-4*. W 1957 r. pomiędzy 4 a 9 lutego wraz z *Swarożycem* przeholował ze Szczecina do Kilonii norweski statek m/s *Hordnes*. W grudniu 1957 r. brał udział w ściągnięciu z mieliżny koło Ły-

sicy (dz. Krynica Morska) polskiego okrętu podwodnego *Kaszub*. Podczas pierwszej próby *Herkules* doznał awarii, urwał się powiem hak holowniczy. Po odkuciu i zamontowaniu nowego haka, wraz z kutrem ratowniczym *Morka*, podjęto kolejną próbę wydobywania *Kaszuba*, tym razem zakończoną sukcesem. Niestety pogarszał się stan techniczny kotła parowego *Herkulesa* w związku z czym, w maju 1958 r., zapadła decyzja o przeniesieniu holownika do rezerwy i skierowania go do remontu kapitalnego. Ostatecznie wycofany w 1960 r. i złomowany dwa lata później. ●

Herkules na kotwicy na Zalewie Szczecińskim podczas prac podwodnych przy wraku.

Fot. zbiory Waldemara Danielewicza





część III

Rosyjska Flota Bałtycka w bazach zagranicznych w latach 1991-1994

ROSYJSKA FLOTA BAŁTYCKA NA LITWIE

Rosyjskie bazy morskie na Litwie znajdowały się tylko w Kłajpedzie. W 1960 roku została przebazowana tu z Lipawy **159 Samodzielna Brygada Okrętów Podwodnych** (159-я ОБрПЛ), która jednocześnie została przeformowana w **239 Samodzielną Dywizję Okrętów Podwodnych** (239-й ОДПЛ). Jednostka została rozformowana już w 1961 roku.

W późniejszych latach rosyjska obecność morska została ograniczona tu do jednostek Straży Granicznej. Nie jest możliwa identyfikacja poszczególnych okrętów, niemniej był wśród nich patrolowiec typu „Zhuk” o numerze rozpoznawczym „625”. Straż Graniczna opuściła Kłajpedę wkrótce po tym, jak w dniu 6 września 1991 roku Rosja zaakceptowała niezależność Litwy – trzy ostatnie okręty wyszły w październiku. Baza została przejęta przez nowo powstałą Flotyllę Litewskiej Marynarki Wojennej. Ostatnie oddziały rosyjskie opuściły Litwę do 31 sierpnia 1993 roku.

Rosyjskie okręty wojenne pozostały także w Kłajpedzie. Niemiecki periodyk, ma-

gazyn dla rezerwistów „Loyal” w swym numerze 4/95 na stronie 38 wymienia również 14 jednostek floty wojennej celowo zatopionych w/lub na zewnątrz portu w Kłajpedzie. Oficerowie floty litewskiej, w kwietniu 1995 roku nie mogli sobie przypomnieć żadnej operacji wydobywania wraków. W każdym razie, w rzeczywistości pozostały co najmniej cztery mniejsze jednostki. Wśród nich były: starszy jacht nieznanego typu, jednostka patrolowa „PO-2”/Projekt 376 oraz dwa 12,6-metrowe tendry osobowe Projektu 371.

Jacht, który był pomalowany w całości na białą i nosił numer rozpoznawczy „354”, w dniu 10 kwietnia 1995 roku był na brzegu w bazie floty¹. Jego los jest nieznanym podczas, gdy jednostka typu „PO-2” została w 1992 roku wcielona do marynarki litewskiej jako *HK-24*. Tendry stały się odpowiednio *VYTIS-01* we flocie oraz *VYTIS-02* w litewskiej Policji Granicznej.

Pochodzenie dwóch małych fregat typu „Grisha III”/Projekt 1124 przekazanych przez Rosję w dniu 6 listopada 1992 roku i tego samego dnia wprowadzonych

do służby we Flotylli Litewskiej Marynarki Wojennej pozostaje nieznane. Były to:

- *MPK-44* – numer stoczniowy 104 ze stoczni „Leninskaja Kuznica” w Kijowie, wprowadzona do służby w dniu 25 października 1980 roku, nazwana *Komsomolets Latviji*, ostatni rosyjski numer rozpoznawczy „213”. Przemianowany na: *Aukštaitis* (F 12).

- *MPK-108* – numer stoczniowy 722 ze stoczni A-1906 w Zielenodolsku, wprowadzony do służby w dniu 1 października 1981 roku, ostatni rosyjski numer rozpoznawczy „221”. Przemianowany na: *Žemaitis* (F 11).

ROSYJSKA FLOTA BAŁTYCKA W POLSCE I NIEMCZACH WSCHODNICH

Baza Floty Bałtyckiej w Polsce znajdowała się w Świnoujściu. Historia morska

1. Numer rozpoznawczy był namalowany kolorem jasnoniebieskim, co było wyróżnikiem obserwowanym na jachtach Straży Granicznej. Jego jednostka bliźniacza o nazwie *Leningrad* była w 1996r. widziana w St. Petersburgu na brzegu bazy małych jednostek floty obok okrętu podwodnego-muzeum D-2. Jachty są w Marynarce rosyjskiej klasyfikowane jako jednostki łącznikowe lub komunikacyjne [Катер связи].



Kuter rakietowy *R-183* typu „Osa-II” (proj. 205U), Świnoujście 15 września 1992 r.

Fot. © Hartmut Ehlers



Kuter rakietowy *R-193* typu „Osa-II”, Świnoujście 15 września 1992 r.

Fot. © Hartmut Ehlers



Wodolot torpedowy *TK-117* typu „Turya”, Świnoujście 15 września 1992 r.

Fot. © Hartmut Ehlers



Dolna część Basenu Północnego, Świnoujście 1991 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

Świnoujście sięga XIX wieku, kiedy to Cesarzowa Marynarka Wojenna Niemiec zbudowała tu dwa forty, koszary oraz basen floty niedaleko ujścia rzeki Świny. Niemiecka Reichsmarine oraz późniejsza Kriegsmarine dobudowały kolejne obiekty. Po II wojnie światowej wszystkie te były obiekty niemieckie były wykorzystywane przez marynarki wojenne Polski i Związku Radzieckiego.

Obiekty marynarki wojennej są zlokalizowane w Świnoujściu na lewym brzegu rzeki Świny w niewielkiej odległości od wyjścia na Morze Bałtyckie. Prawy brzeg rzeki zajmuje port handlowy oraz terminale promowe do Szwecji. Na lewym brzegu znajdują się także zabudowania miejskie. Granica polsko-niemiecka znajduje się 3-4 kilometry na zachód. Spośród trzech różnych rejonów obiektów mor-

skich 8 Flotylla polskiej Marynarki Wojennej wykorzystywała i wykorzystuje nadal przyległy bezpośrednio do centrum miasta kompleks po byłej Kriegsmarine.

Marynarka radziecka wykorzystywała pozostałe dwa rejon. Jednym z nich był Basen Południowy, były basen wodnosamolotów Kriegsmarine położony na południe i przyległy do kompleksu polskiej floty. Ciągłe istnieją tutaj były hangary wodno-

Górna część Basenu Północnego, Świnoujście 1991 r.

Fot. © Hartmut Ehlers





Holownik morski MB-94 typu „Roslavl” (proj. A202), Świnoujście 15 września 1992 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

samolotów. Basen ten był stałym miejscem bazowania **56 Samodzielnej Brygady Jednostek Uderzeniowych**. Do 1990 roku Brygadę stanowiły kutry rakietowe typu „Osa II”/Projekt 205U oraz szybkie wodoroloty torpedowe typu „Turya”/Projekt 206M.

Pomiędzy 12 i 15 września 1992 roku, autor widział cztery jednostki typu „Osa II”: R-183 (numer rozpoznawczy 809), R-193 (837), R-180 (839) i R-147 (857) oraz jedną typu „Turya” – TK-117 o numerze 350. Kilka dni później TK-117 opuścił Świnoujście i w dniu 6 października 1992 roku był widziany w Bałtyjsku. Pod koniec tego roku okręt, wraz z bliźniaczym TK-

72 (353), został zaoferowany Litwie – oferta ta została jednak odrzucona ze względu na zły stan techniczny jednostek.

W dniu 28 października 1992 roku 56 Samodzielna Brygada Jednostek Uderzeniowych opuściła Basen Południowy, który został przekazany polskiej Marynarce Wojennej. Wymienione wyżej cztery kutry typu „Osa II”, po małej uroczystości pożegnalnej odeszły tego samego dnia do Bałtyjska.

Drugim rejonem wykorzystywanym przez Flotę Bałtycką był Basen Północny, najstarszy basen zbudowany przez Marynarkę Wojenną Cesarzkich Niemiec. Najbliższy ujście rzeki był miejscem cumowa-

nia jednostek pomocniczych i większych bojowych Floty Bałtyckiej oraz transportowych. Dwa znajdujące się tam forty były używane jako magazyny. Po wycofaniu 56 Brygady Samodzielnej rejon ten był ciągle wykorzystywany przez oddział logistyczny floty rosyjskiej.

Pomiędzy 12 października 1991 roku i 15 września 1992 roku autor widział tam następujące jednostki Floty Bałtyckiej:

- MPK-229 (232), MPK-228 (244), MPK-105 (245) – korwety typu „Parchim-II”/Projekt 133.1M;
- Bira – transportowiec, typ „MP-6”/Projekt 572;

Phywająca kotłownia OT-66, były holownik typu „Tugur” (proj. 854), Świnoujście 20 maja 1993 r.

Fot. © Hartmut Ehlers





Druga pływająca kotłownia OT-546, były holownik typu „Tugur”, Świnoujście 20 maja 1993 r.

Fot. © Hartmut Ehlers



Jednostka przeciwpożarowa PZhK-56 typu „Pozharny-I” (proj. 364), Świnoujście 15 września 1992 r.

Fot. © Hartmut Ehlers



Wypalony tender nurkowy RWK-1542 typu „PO-2” (proj. RW376), Świnoujście 20 maja 1993 r.

Fot. © Hartmut Ehlers



Jednostki radzieckie i floty NRD w bazie Sassnitz, 12 lipca 1990 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

- *KIL-140* – tender boi, typ „Kashtan”/Projekt 141;
- *MNS-26250* – samobieżna pełnomorska lichtuga-zbiornikowiec, Projekt 5;
- *MB-94* – holownik pełnomorski, typ „Roslavl”/Project A202;
- *OT-66* (eks *MB-143*), *OT-546* – pływające kotłownie, były holowniki parowe typu „Tugur”/Projekt 854;
- *PZhK-56* – jednostka przeciwpożarowa, typ „Pozharny-I”/Projekt 364;
- *RWK-290* – tender nurkowy, typ „Flamingo”/Projekt RV1415;
- *RWK-1542* (eks *WRD-1542*) – tender nurkowy, typ „PO-2”/Projekt RW376;
- *UTS-366* (eks *PSKR-20* eks *PSKR-409*

eks *BO-436* eks *BO-181*) – unieruchomiona jednostka szkolna, były ścigacz okrętów podwodnych typu „Kronshtadt”/Projekt 122B. W dniu 6 października 1992 roku widziany już w Bałtyjsku.

Basen został opuszczony przez Rosjan w połowie maja 1993 roku – większość ich okrętów przeszła do Bałtyjska. Trzy jednostki zostały pozostawione: *OT-66*, *OT-546* i *RWK-1542*. Ten ostatni, wypalony przez pożar, był wyciągnięty na brzeg.

* * *

Flota Bałtycka w Niemczech Wschodnich dzieliła bazy z Volksmarine w Sassnitz oraz okazjonalnie w Peenemünde.

Rejon w Sassnitz był usytuowany w porcie handlowym naprzeciwko kolejowego terminalu promowego. Widzianymi tam w latach 1990-1991 jednostkami Floty Bałtyckiej były w większości korwety typu „Poti”. Wśród nich była *MPK-97* (253 eks-210) oraz jednostki o numerach rozpoznawczych 217, 234 i 252. Okręty należały do **234 Dywizjonu Przybrzeżnych Okrętów Patrolowych** (234 дивизион кораблей охраны водного района, kod pocztowy 09822), który był podporządkowany **24 Samodzielnej Brygadzie Jednostek Uderzeniowych** (kod pocztowy 10638) ze Świnoujścia – 24-я бригада ракетных торпедных катеров Краснознамённого Балтийского

Ścigacz *MPK-217* typu „Poti” (proj. 204, Sassnitz 16 czerwca 1991 r.

Fot. © Hartmut Ehlers





Drugie, niejako panoramiczne, ujęcie bazy Sassnitz.

Fot. © Hartmut Ehlers

флота, Свиноуйсьце, вч пп 10638. Tego samego 22 kwietnia 1992 roku, kiedy 234 Dywizjon został rozwiązany, ostatnie dwie bazujące w Sassnitz jednostki typu „Poti”, po małej uroczystości pożegnalnej wyszły do Bałtyjska.

Od 1945 roku Flota Bałtycka kierowała swoje okręty bojowe i jednostki pomocnicze na przeglądy i remonty do stocznich w Rostocku i Wolgast, co kontynuowała przez wiele lat także po zjednoczeniu Niemiec w październiku 1990 roku.

EPILOG

Niniejszy artykuł nie byłby pełny bez przeglądania tzw. „Listy jednostek do złomowania” – jednego z najważniejszych źródeł pozyskanych przez autora w 1995 roku z kręgów oficjalnych.

Lista była pierwotnie częścią konwencji zawartej pomiędzy Rosją, a Republiką Łotwy, która zarówno ogólnie, jak i szczegółowo regulowała warunki wycofania się Rosjan. Stosownie do niej wymieniono w załącznikach pozostawione zasoby militarne, które formalnie przekazano Łotwie z warunkiem, że mają być zlikwidowane. „Lista jednostek do złomowania” była jednym z takich załączników. Rząd łotewski uczynił z niej po prostu część kontraktu na sprzedaż wymienionych na niej okrętów.

Lista zawierała dokładnie 50 jednostek, wliczając w to 19 okrętów podwodnych, które zostały sprzedane firmie niemieckiej. Były na niej cztery kategorie, np.: okręty w Lipawie w stanie pływającym, wpółzatopione, całkowicie zatopione oraz znajdu-

jące się w Bolderāja. Jeden z wymienionych na liście okrętów został wyprowadzony z Lipawy zanim kontrakt wszedł w życie (*Sławnyj*, pozycja 3.3), a w czasie wizyty autora na początku kwietnia 1995 roku kilka okrętów podwodnych było już zezłomowanych – pozycje: 1.1, 1.3 do 1.6.

Interesująca jest historia dotycząca niszczyciela *Sławnyj*. Występowały pogłoski, że Flota Bałtycka zamierzała zastąpić należący do typu „Kashin” niszczyciel *Obrazcowyj* (435) niszczycielem *Sławnyj* zanim kontrakt o sprzedaży na złom wejdzie w życie. W dniu 25 sierpnia 1988 roku *Obrazcowyj* wszedł do SRZ-29 na remont kapitalny. Prace na nim zostały przerwane z powodów finansowych, chociaż okręt został skreślony z listy floty dopiero 30 czerwca 1993 roku i przekazany do dyspozycji 1 lutego 1994 roku. Nie jest jasne gdzie niszczyciel cumował po anulowaniu remontu – w zespole krążownika *Swierdłow* ustawionym na końcu Kanału Portu Wojennego w marcu 1992 roku znajdował się już niszczyciel typu „Kashin-mod”.

Zamiana okrętów nigdy nie nastąpiła, chociaż wysocy rangą oficerowie łotewscy opowiedzieli autorowi interesującą historię dotyczącą niszczyciela *Obrazcowyj*. Wiosną 1994 roku jednostka niezmodyfikowanego typu „Kashin” została sprzedana na złom polskiej firmie przez dowódcę Bazy Floty Bałtyckiej w Lipawie niejakiego Staliewa. Ponieważ operacja ta była nielegalna, Staliew został skazany na karę więzienia przez sąd wojskowy Floty Bałtyckiej.

W żadnym przypadku, ani niszczyciel typu „Kashin”, ani „Kashin mod”

nie był złomowany w Lipawie. Pracownicy niemieckiej firmy złomującej twierdzili, że skreślenie okrętu z ich listy nie mogło mieć miejsca. Ich wynagrodzenie dotyczyło tylko tych jednostek, które faktycznie zostały zezłomowane.

Autor nie był ponadto w stanie odtworzyć losów niektórych jednostek wymienionych jako całkowicie zatopione w Lipawie – pozycje: 3.9 lub 3.10, 3.11, 3.14 do 3.19 oraz *Iwan Sładkow* – jedna z czterech fregat typu „Mirka”/Projekt 35. Pozycja 3.20 – kuter patrolowy Projektu 205 powinien być identyfikowana z zatopioną na końcu kanału Portu Wojennego jednostką typu „Stenka”. Kilku innych jednostek pozostawionych w Lipawie i Bolderāja nie było na liście do złomowania – dla porównania odniesienie do rozdziałów B.1 i B.2.

Pozycje 3.21 i 3.22 – dwa okręty podwodne nazwane S-283 – zawierają oczywiście błąd drukarski. Tak samo jest również z pozycją 3.24, która powinna być przypuszczalnie odczytywana jako PSZ-359 (eks-174). Pozycję 3.11 stanowi TPD-34 – dok transportowy. ●

Źródła i odniesienia

Osobiste rozmowy autora z funkcjonariuszami różnych służb.

Osobiste obserwacje autora.

Materiały uzyskane od estońskiej Marynarki Wojennej i Straży Granicznej.

Materiały uzyskane od Łotewskich Sił Morskich.

Materiały uzyskane od dowódcy okrętu podwodnego *Lembit*.

Załącznik do Listu Nr 100 z 20.07.1994 r. o statusie (okrętu) w dn. 30.04.1994r. – „Załącznik Nr 1 do Kon-

traktu Nr 148/8/14 SZGV”, np. cytowana lista jednostek do złomowania.

Kołybiel’ Russkogo Flota, Nr 1, 1997: strony 20-27 (Okrety podwodne Projektu 629).

Hiller, H.-J./Engel, A.: *Die Organisation der U-Bootsflotten der sowjetischen und russischen Seekriegsflotte von 1917 bis 2010*, Kolonia 2010.

Kuzin, W.P. / Nikolskij, V.I.: *Wojenno-Morskoj Flot SSSR 1945-1991*, St. Petersburg 1996.

„Morskaja Kollekcija” 1/1995: *Sowietskij WMF 1945-1995*.

„Morskaja Kollekcija” 1/1999: *Pojuszczyje Fregaty – BPK Projekta 61*.

„Morskaja Kollekcija” 6/2000: *Słozewije Korabli WMF SSSR i Rossii 1945-2000*.

„Morskaja Kollekcija” 2/2001: *Małyje Protiwołodczynyje i Małyje Rakietnyje Korabli WMF SSSR i Rossii*.

Pawłow, A.S.: *Eskadriennyje Minonoscy Projekta 56*, Jakuck 1999.

Pawłow, A.S.: *Wojennyje Korabli SSSR i Rossii 1945-1995*, Jakuck 1994.

Szirokorad, A.B.: *Sowietskije Podwodnyje Łodki*, St. Petersburg 199.

„Tajfun” Nr 53: Strony 27-34.

„Warship International”, Nr 2, 1996: Strony 119-141 (artykuł autora).

„Warship International”, Nr 3, 1997: Strony 229-270 (artykuł autora).

PODZIĘKOWANIA

Spośród wielu, którzy byli pomocni w przygotowaniu oraz podczas wizyt w państwach bałtyckich w 1995 i 1996 roku, znajdują się:

Fregattenkapitän von Hobe, niemiecki attaché woj-

skowy na Finlandię i Estonię w Helsinkach oraz jego sztab;

Fregattenkapitän von Groll, niemiecki attaché wojskowy na Łotwę i Litwę w Rydze, szef jego biura Hauptbootsmann Haas oraz sztab;

Fregattenkapitän Knöß, FGNR, niemiecka grupa doradczą estońskiej Marynarki Wojennej;

Kmdr Roland Leit, głównodowodzący estońskiej Marynarki Wojennej w 1996 roku;

Kmdr Tarmo Kõuts, dowódca, estońskiej Straży Granicznej w 1996 roku;

Kmdr Jaan Kapp, szef oddziału estońskiej Straży Granicznej w 1996 roku;

Kmdr Gaidis Zeibots, głównodowodzący Łotewskich Sił Morskich w 1995 i 1996 roku;

Kmdr Ilmārs Lešinskis, dowódca Obszaru Południowego Łotewskich Sił Morskich w 1995 roku;

Kmdr Pulševskis, dowódca bazy Ventspils w 1995 roku;

Kmdr por. Visulis, dowódca bazy Bolderāja w 1995 roku;

Por. Vīctors Celapīters, dowódca bazy Bolderāja w 1996 roku;

Kmdr ppor. Raimundas Baltuška, głównodowodzący litewskiej Flotyli Wojennej w latach 1995/1996;

Kmdr. Vyautas Urbas, szef sztabu litewskich Sił Morskich;

Por. A. Stankaitis, dowódca Žemaitis w 1995 i 1996 roku;

Pan K. Kienast, nabywca wraków z „listy jednostek do złomowania” i mój długoletni przyjaciel

Starszy Porucznik (Rezerwy) Władimir Koppelman, dowódca okrętu podwodnego Lembit – za materiały dotyczące Floty Bałtyckiej w Estonii.

ANEKS 1 JEDNOSTKI FLOTY BAŁTYCKIEJ SPRZEDANE ZA GRANICĄ

O ile przed nadejściem „Głasnosti i Pierestrojki” jednostki floty radzieckiej były złomowane tylko w kraju, to pod koniec lat 1980 rozpoczęła się sprzedaż okrętów na złom za granicę. Sprzedaż złomu stała się znaczącym źródłem gromadzenia bardzo potrzebnych wówczas walut obcych. Radziecka prasa donosiła, że w 1989 roku złomowanych zostało 12 okrętów podwodnych oraz 28 nawodnych. W 1990 roku flota miała być zredukowana o 45 okrętów nawodnych wliczając w to 4 krążowniki, 4 niszczyciele oraz 20 patrolowców różnych typów. Na złom przeznaczono także 26 okrętów podwodnych, w tym 7 typu raketowego.

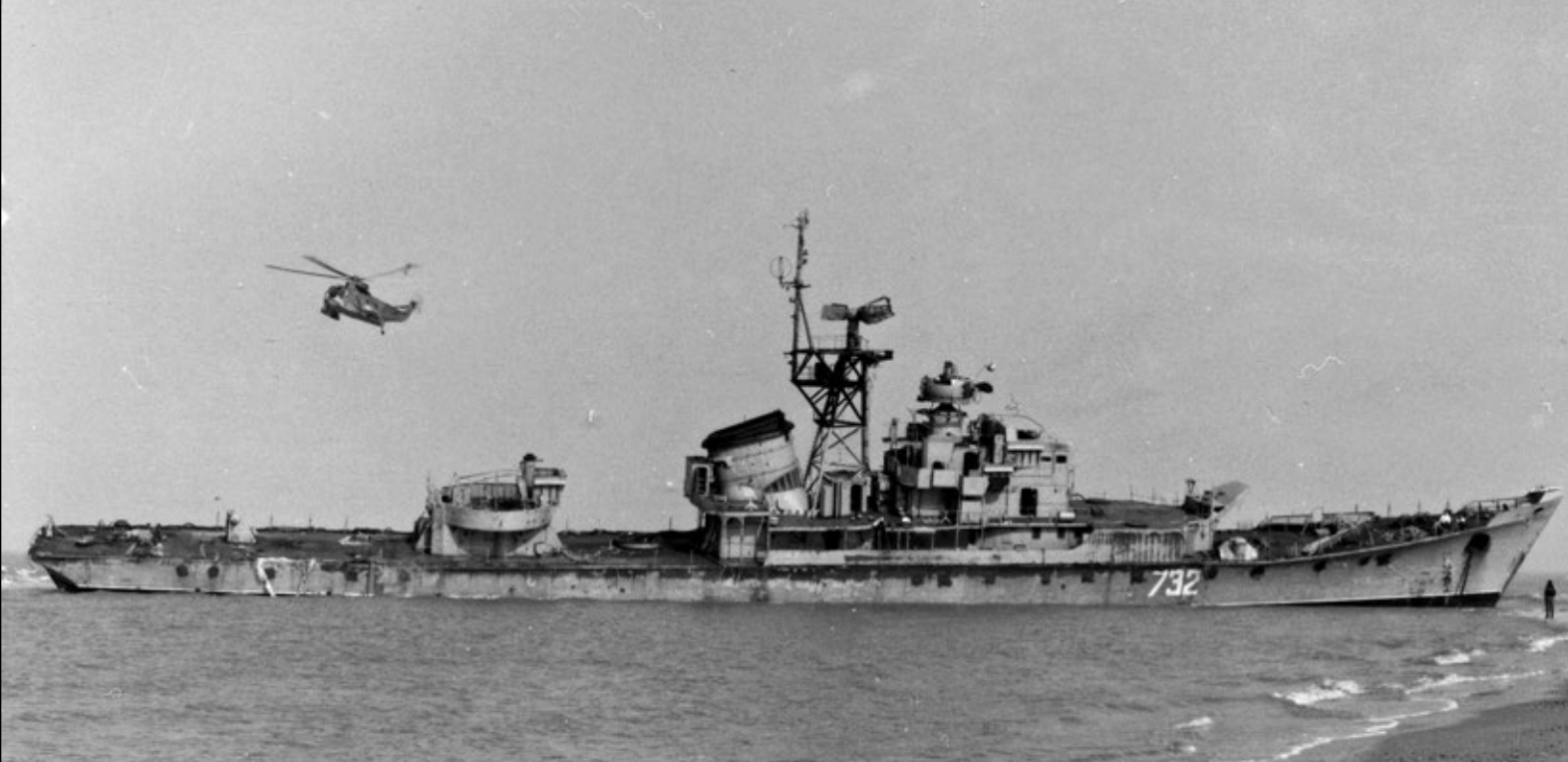
Redukcji nie uniknęła również Flota Bałtycka. Procedura sprzedaży zawsze była poprzedzona takim samym schematem. Rosja dostarczała jednostki do portów bałtyckich: Naksów lub Tallina gdzie były przygotowywane do podróży do stoczni złomowych.

Nie wszystkie postawione do dyspozycji jednostki skończyły jednak na złomie. Podczas gdy kilka zostało sprzedanych armatorom cywilnym, znaczna liczba okrętów podwodnych stała się jednostkami-muzeami za granicą. Poniższe zestawienie jednostek Floty Bałtyckiej sprzedanych za granicę nie może być jednak uważane za kompletne. Nie zawiera ono

Niszczyciel Statnyj typu „Skory” (proj. 30bis) w Naksów, czerwiec 1989 r. tif

Fot. © Hartmut Ehlers





Wyrzucona na brzeg między Skallerup a Tornby fregata *Tuman* typu „Riga” (proj. 50), 18 marca 1990 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

bowiem okrętów z listy jednostek do złomowania (Rozdział E), ani nigdzie niewymienionych.

Niszczyciele, typ „Skoryj”/Projekt 30bis

- *Stepiennyj* (609), wycofany 14 marca 1986 roku i postawiony do dyspozycji 22 lipca 1986 roku. Dostarczony do Nakskov w maju 1989 roku przez polski holownik *Perkun*, w dniu 25 maja 1989 roku przybył do Santander.

- *Statnyj* (610), wycofany 8 lipca 1982 roku i postawiony do dyspozycji 1 paź-

dziernika 1982 roku. Dostarczony do Nakskov w czerwcu 1989 roku, przybył do Santander pod koniec lipca 1989 roku.

- *Stremitielnyj* (od 8 lutego 1982 roku PKZ-33), skreślony 25 czerwca 1984 roku i postawiony do dyspozycji. W dniu 29 czerwca 1990 roku przybył do angielskiego North Shields. Sprzedany jednak do San Esteban w Hiszpanii i odholowany 8 października 1990 roku.

- *Surowyj*, wycofany 11 lutego 1988 roku i postawiony do dyspozycji 17 lip-

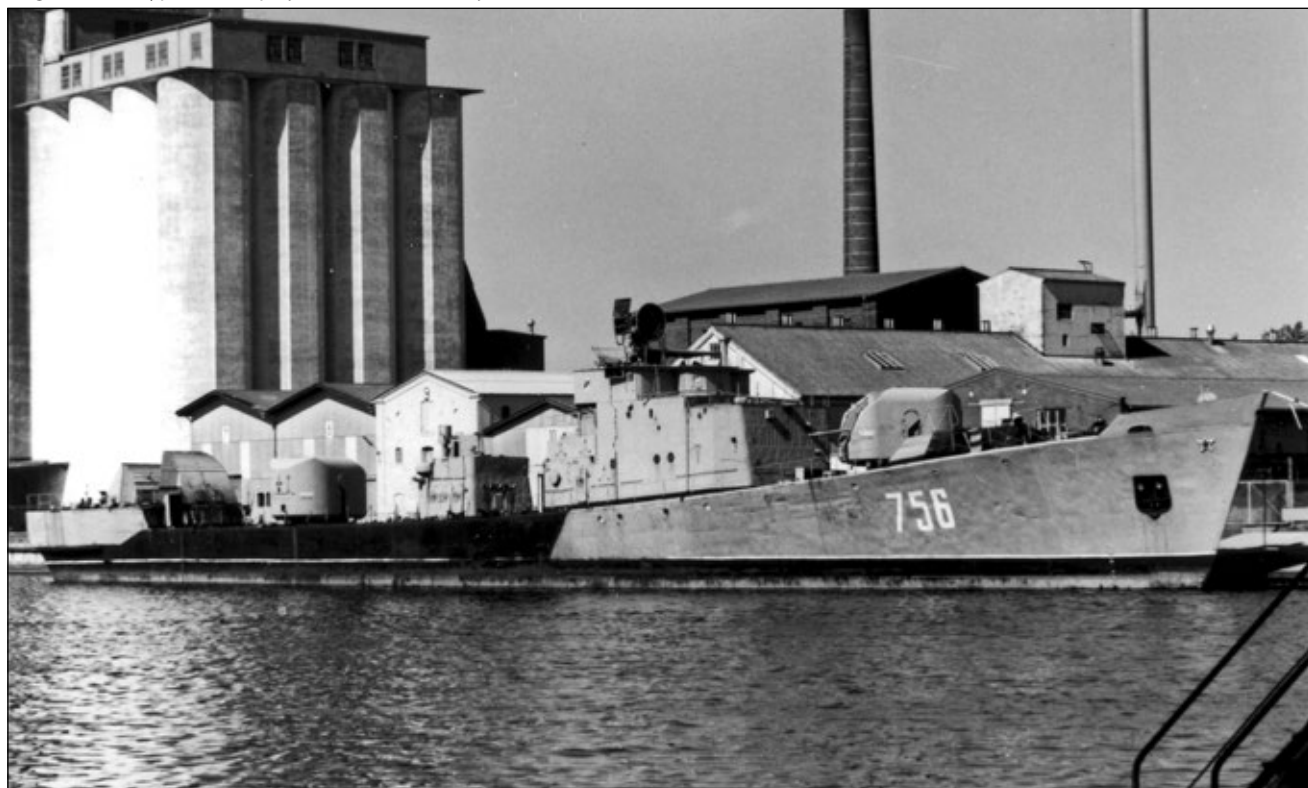
ca 1988 roku. Złomowany w Santander w 1989 roku.

Fregaty

- *Tuman* (732) eks-SKR-52, typ „Riga”/Projekt 50. Skreślona 4 maja 1989 roku, zacumowana w Lipawie i postawiona do dyspozycji 1 października 1989 roku. W dniu 13 marca 1990 roku podczas holowania do Hiszpanii zerwała się z holu i osiadła na mieliźnie na wybrzeżu Dani koło Skallerup, Tornby. Po ściągnięciu z melizny odsprzedana norweskiej firmie

Fregata SKR-32 typu „Mirka” (proj. 35) w Nakskov 3 maja 1990 r.

Fot. © Hartmut Ehlers





Sprzedane na złom okręty podwodne typu „Whiskey” (proj. 613), „Whiskey Long Bin” (z odciętym kioskiem i hangarami rakiet) i „Zulu” (proj. 611), Nakskov 1993 r. Fot. zbiory Leo van Ginderena

B. Nielsen, w dniu 7 maja 1990 roku zawięła do Hirtshals.

- SKR-32 (756), typ „Mirka”/Projekt 35. Skreślona 4 maja 1989 roku, zamurowana w Lipawie postawiona do dyspozycji 1 grudnia 1989 roku. Odholowano ją do Blyth.

wana do Nakskov w lutym 1990 roku, złomowana ostatecznie w 1991 roku w angielskim Goole.

- Swirepyj (719), „Krivak-I”/Proj. 1135. Skreślona 30 czerwca 1993 roku postawiona do dyspozycji 31 grudnia 1993 roku.

W dniu 14 listopada 1994 roku zawięła do Den Helder po nabraniu wody podczas holowania na złom do Indii.

Okręt desantowy typu „Alligator”/Projekt 1171

- Krasnaja Presnia (115), skreślony 30

Fot. © Hartmut Ehlers



czerwca 1993 roku. Podczas holowania na złom jego kadłub został poważnie uszkodzony w sztormie w Kanale Angielskim. Skutkiem tego zatonął w dniu 10 grudnia 1994 roku 44 Mm na północ od Port-en-Bessin.

Okręty podwodne typu „Foxtrot”/Projekt 641

- *B-821* eks *B-21* (480), skreślony w dniu 3 lipca 1995 roku i tego samego dnia postawiony do dyspozycji. W październiku 1995 roku sprzedany belgijskiej firmie „Maritime Theme Park”. Przeholowany z Kronsztadu do Zeebrügge w lutym 1996 roku z przeznaczeniem na muzeum.

- *B-825* eks *B-25* (406), skreślony w dniu 3 lipca 1992 roku sprzedany we wrześniu 1992 roku z przeznaczeniem na muzeum w Helsinkach (poprzednik „Juliett” *B-77*). Odsprzedany firmie brytyjskiej, zatonął jednak koło Jutlandii w dniu 14 kwietnia 1994 roku.

- *B-49* (475), skreślony w dniu 30 czerwca 1993 roku. Sprzedany do Anglii w 1994 roku z przeznaczeniem na muzeum w okolicach bariery na Tamizie z oznaczeniem *U-475*.

Okręty podwodne typu „Zulu”/Projekt 611

- *B-80*, skreślony w dniu 19 kwietnia 1990. W 1992 roku sprzedany z przeznaczeniem na muzeum w Den Helder.

- niezidentyfikowany okręt podwodny typu „Zulu-IV”, widziany w dniu 3 maja 1990 roku w Nakskov. Jednostka ta była częścią grupy pięciu okrętów podwodnych zakupionych wraz z fregatą typu „Mirka”

SKR-32 przez niemiecko-duńską firmę złomową Klaus Heun. Tylko cztery z pięciu tych okrętów podwodnych, które wyszły z Rygi dotarło do Nakskov w lutym 1990 roku. Piąta jednostka zatонуła koło Bornholmu.

Okręty podwodne typu „Whiskey”/Projekt 613

- jednostka o numerze rozpoznawczym 274, jedna jednostka niezidentyfikowana oraz jedna częściowo zdemontowana jednostka typu „Whiskey Long Bin”.

Widziane w dniu 3 maja 1990 roku w Nakskov, wszystkie przybyły w lutym 1990 roku jako część wymienionej wyżej grupy sprzedanej firmie Klaus Heun. Jednostką „Long Bin” mogła być *S-142*, ostatnia z wycofanych ze służby w 14 Eskadrze 40 Brygady Okrętów Podwodnych.

- osiem jednostek 157 Brygady: *S-95*, *S-160*, *S-181*, *S-188*, *S-190*, *S-297*, *S-300*, *S-329*.

W listopadzie 1989 roku załadowane w Tallinie na norweską barkę do przewożenia ładunków ciężkich *Bowbarge 7* prowadzoną przez holownik *Bjørn Eskild*. Jedne z okrętów po wyjściu z Bałtyku wypadły za burtę, pozostałe w dniu 13 grudnia 1989 roku dotarły do Santander.

- osiem jednostek, włącznie z *S-357*. Zakupione przez duńską firmę złomową Poul Christensen i załadowane w Tallinie na barkę *Bowbarge 7*. W dniu 15 lutego 1990 roku dotarły do Blyth po krótkim postoju w norweskim fiordzie dla przeczekania złej pogody.

- *S-194*, od maja 1991 roku jako muzeum w Sztokholmie. W maju 1999 roku w Norrköping, zamknięty jednak w 2005 roku. Sprzedany Tajlandii z przeznaczeniem na muzeum w Bangkoku. Wyremontowany w Gdyni w latach 2006-2007 wyszedł w morze na holu w lutym 2007 roku. W dniu 5 lutego 2007 roku doznał jednak przecieku kadłuba i zatonął na Morzu Północnym na zachód od duńskiego Thyborøn.

- jednostka o numerze rozpoznawczym 359, wycofana ze służby w 1989 roku. W 1994 roku dotarł do Kolding, jako rosyjska darowizna dla duńskiego projektu zatrudnienia bezrobotnej młodzieży i następnie wykorzystywana jako muzeum z oznaczeniem *U-359*. Przebazowany w 1997 roku do Nakskov. W styczniu 2011 roku wystawiony na sprzedaż.

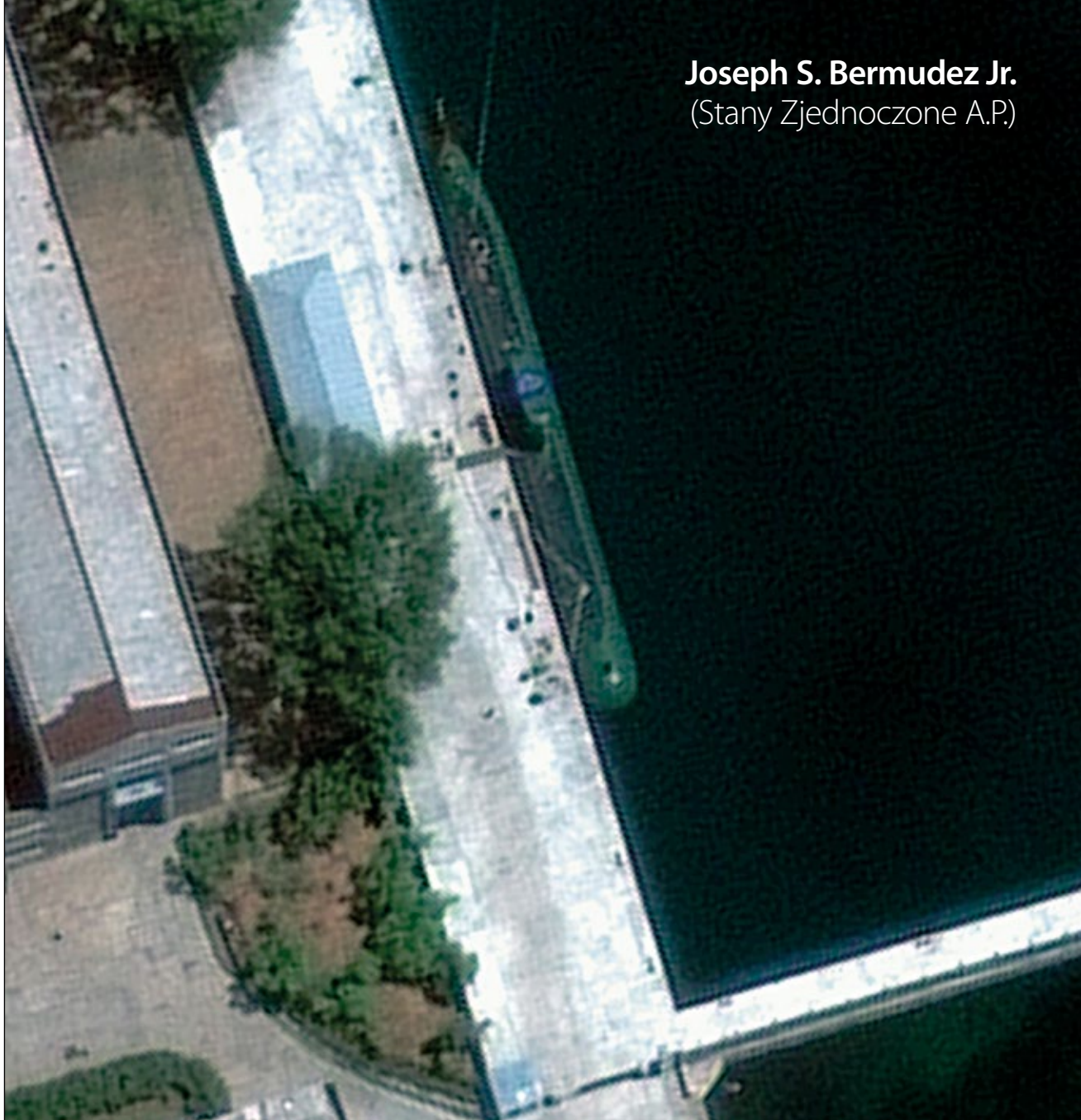
- niezidentyfikowana jednostka znana jako „Whiskey w Lesie”. W 1991 roku zakupiona przez właściciela największego szwedzkiego parku rozrywki i byłego polityka Skara Sommarlanda, który początkowo uważał ją za „Whiskey na skałach” ze znanego powszechnie rosyjskiego incydentu z października 1981 roku. Pomalowana na czerwono została wystawiona jako atrakcja obok parku. W rzeczywistości nie był to jednak okręt podwodny *S-363*. Po bankructwie parku w 1994 roku jednostka została złomowana w nieznanym okresie.

Tłumaczenie z języka angielskiego
Jarosław Palasek

Wykonana w lipcu 1999 roku fotografia eks-rosyjskiego okrętu podwodnego *B-821* typu „Foxtrot” jako muzeum w belgijskim Zeebrügge.

Fot. Jarosław Palasek





Wykonana 24 lipca 2014 roku fotografia Stoczni Południowej w Sinpo (Fabryka Kotłów Pongdae) na wschodnim wybrzeżu Korei Północnej pokazuje nowozidentyfikowany okręt podwodny zacumowany w chronionym basenie. Uwaga: fotografia obrócona. Fot. DigitalGlobe/38 North via Getty Images

Nowy okręt podwodny z Korei Północnej

Analiza fotografii satelitarnych od 2010 roku pod kątem lokalizacji ukrytych północnokoreańskich baz okrętów podwodnych oraz stoczni produkcyjnych wykazała obecność wcześniej niezidentyfikowanego okrętu podwodnego zacumowanego w chronionym basenie Stoczni Południowej w Sinpo. Stocznia ta, znana także pod „przykrywkową” nazwą: „Fabryka Kotłów Pongdae,” jest najważniejszym zakładem produkcyjnym północnokoreańskich okrętów podwodnych oraz główną siedzibą Morskiego Instytutu Badawczego Akademii Narodowych Nauk Obronnych. Instytut jest odpowiedzialny za badania i rozwój

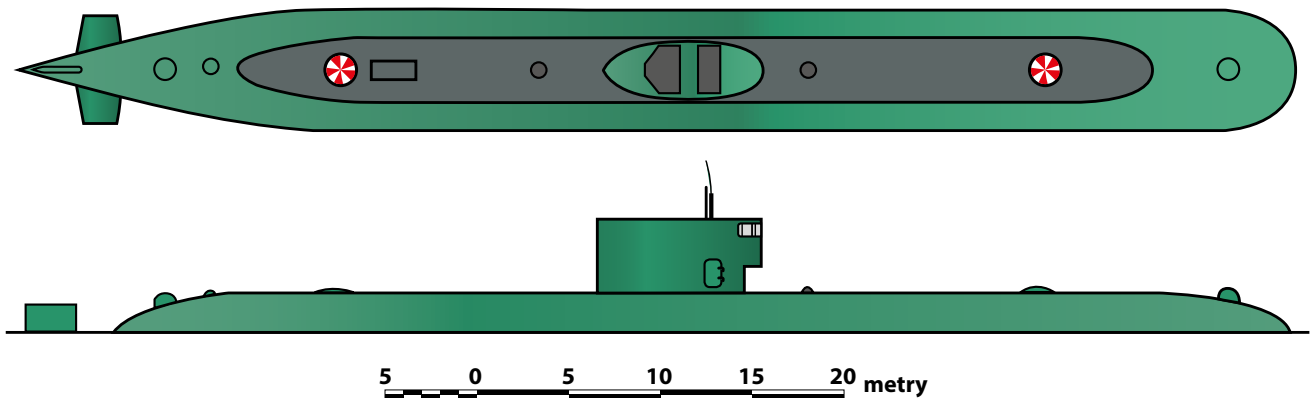
technologii morskich, okrętów nawodnych i podwodnych oraz odpowiadającego im uzbrojenia i pocisków raketowych¹.

Nowozidentyfikowany okręt podwodny ma długość około 67 metrów i szerokość 6,6 metra. Posiada zaokrąglony dziób oraz kiosk usytuowany na śródkręciu. Nie są widoczne jego stery zanurzenia². Wymiary sugerują wyporność w zanurzeniu w zakresie 900-1500 ton. Na fotografii widoczne są cumy, poruszający się w tym rejonie ludzie oraz wyposażenie składowane na pirsie przyległym do okrętu podwodnego. Długi obiekt na pirsie z przodu kiosku to przypuszczalnie

ciasno ułożone palety transportowe lub wyposażenie, a nie wyrzutnie pocisków raketowych. Wskazują na to przybliżone wymiary: 8,4 metrów długości i 0,65 metra szerokości. Górę rufowej części kiosku przykrywa niebieski pokrowiec. Na żadnej z dostępnych fotografii nie zostały rozpoznane wyrzutnie torpedowe czy pocisków raketowych ani na dziobie, ani na pokładzie okrętu podwodnego.

1. Joseph S Bermudez Jr., *Shield of the Great Leader: The Armed Forces of North Korea*. Londyn: I.B. Taurus, 2001, str. 45-55.

2. Wszystkie wymiary są przybliżone i oparte na interpretacji fotografii satelitarnych



Szkic okrętu podwodnego typu „Sinpo”. Rys. © Joseph S. Bermudez Jr.

Charakterystyki okrętów podwodnych ⁵				
	Typ SAVA	Typ HEROJ	Typ SANG-O	Typ SINPO*
Długość, metrów	65.8	64	34	67
Szerokość, metrów	7	7,2	3,8	6,6
Wyporność, tons	964	1068	330	900-1500
Prędkość, węzłów Na powierzchni/ w zanurzeniu	16/10	16/10	8/4	16/10
Załoga	35	55	21-26	30-50

* Dane przybliżone.

Geneza tego okrętu podwodnego jest niejasna. Chociaż widoczne jest zewnętrzne podobieństwo jednostki do rosyjskich podwodnych okrętów patrolowych typów „Kilo” lub „Lada” – nie ma ona kropłowego kształtu kadłuba tych pierwszych, ani zamontowanych na kiosku sterów zanurzenia tak, jak te drugie³. Dodatkowe analizy pokazują jednak bliskie podobieństwo wielkości i kształtu do byłych jugosłowiańskich okrętów podwodnych typów „Sava” i „Heroj”⁴. Jugosłowiańskie pochodzenie projektu nie wydaje się być czymś niezwykłym. W latach siedemdziesiątych XX wieku Korea Północna zamówiła bowiem w tym państwie szereg projektów okrętów podwodnych i wykorzystywała je jako podstawę w kilku projektach doświadczalnych, a także w miniaturowych okrętach podwodnych typu „Yugo”.



Warte jest odnotowania, że w październiku 1996 roku Yi Kwang Su, wzięty do niewoli sternik okrętu podwodnego typu „Sang-O”, który we wrześniu wszedł na mieliznę koło Kangnung w Korei Południowej oświadczył, że: „w Fabryce Kotłów Pongdae w Sinpo na wschodnim wybrzeżu znajduje się obecnie w budowie 1000-tonowy okręt podwodny.”⁶. Chociaż nie jest możliwe, aby jednostka opisana przez Yi mogła być okrętem podwodnym zidentyfikowanym w Sinpo, współzależność lokalizacji oraz wyporności jest intrygująca.

Jest zbyt wcześnie, aby zidentyfikować misję, do których byłby przeznaczony nowy typ okrętów podwodnych lub miejsce jakie mogłyby zajmować w przyszłych siłach podwodnych Marynarki Wojennej

Zbliżenie na nowozidentyfikowany 67-metrowy okręt podwodny typu „Sinpo”, 24 lipca, 2014 roku. Uwaga: fotografia obrócona.
Fot. DigitalGlobe/38 North via Getty Images

Ludowej Korei. Jeżeli projekt zakończyłby się powodzeniem i wszedłby do produkcji jako patrolowy okręt podwodny (SS), to nowa jednostka miałaby większy zasięg i autonomiczność patrolowania oraz lepsze uzbrojenie niż pełniące służbę we flocie Korei Północnej przybrzeżne okręty podwodne typów „Sang-O” i „Sang-O II”. Jednostka mogłaby potencjalnie zastąpić także istniejące patrolowe okręty podwodne typu 033 „Romeo”. Nie jest obecnie jasne czy nowe okręty podwodne, jeżeli zostałyby zbudowane w wystarczającej liczbie, oznaczałyby możliwe przejście marynarki wojennej Korei Północnej od strategii obrony wybrzeża do bardziej ofensywnych operacji przeciwokrętowych. Jest jednak możliwe, że jednostka ta jest po prostu jednym z doświadczalnych okrętów podwodnych (SSA) przeznaczonych do walidacji obecnych parametrów projektowych i wyposażenia tak, jak marynarka wojenna Korei Północnej czyniła to już w przeszłości. Nie wydaje się jednak obecnie, aby jednostka miała być projektowana, jako platforma testowa dla balistycznych pocisków rakietowych wyrzucanych z okrętów podwodnych. ●

Niniejszy artykuł został pierwotnie opublikowany w 38 North (www.38north.org) w dniu 19 października 2014 roku. Joseph S. Bermudez Jr. jest szefem zespołu analityków AllSource Analysis, Inc. i częstym autorem w 38 North.

**Tłumaczenie z języka angielskiego
Jarosław Palasek**

3. Komodor Stephen Saunders, *Jane's Fighting Ships, 2011-2012*, Londyn: IHS Global Limited, 2011, str. 663-664.

4. Komandor John Moore, *Jane's Fighting Ships, 1980-1981*, Londyn: Jane's, 1980, str. 719.

5. Ibid. oraz Joseph S. Bermudez Jr., *North Korean Special Forces*. Wydanie drugie, Annapolis: U.S. Naval Institute Press, listopad 1997, str. 161-167.

6. „Infiltrator, Defector News Conference”, *Yonhap*, 29 października 1996 r.

Okrety wikingów na morzu.
Mal. Alex Kircher, zbiory Krzysztofa Cieślaka

