

NR 6/2015 (134) listopad-grudzień • Cena 26 zł (w tym 5% VAT)

OKRETY WOJENNE

www.okretywojenne.pl



Magazyn miłośników spraw wojennych

Okręt podwodny Federico Blume

Pennello Nero - Czarna bandera



Zagadka „Olzy” prawie rozwikłana

INDEKS 386138 ISSN 1231-014X



Bateria „Helsingborg”



Armata Boforsa kalibru 152,4 mm („Maja”) w kamuflażu.

Fot. Jacek Jarosz



Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski**Kolegium redakcyjne**Rafał Ciechanowski, Krzysztof Dąbrowski,
Maciej S. Sobański**Współpracownicy w kraju**Andrzej S. Bartelski, Stanisław Biela,
Andrzej Danilewicz, Józef Wiesław Dyskant,
Maciej K. Franz, Jarosław Jastrzębski,
Jerzy Lewandowski, Wojciech Mazurek,
Oskar Myszor, Andrzej Nitka,
Grzegorz Nowak, Piotr Nykiel,
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,
Marcin Schiele, Kazimierz Zygałdo**Współpracownicy zagraniczni**

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

ROSJA

Siergiej Balażyn, Nikołaj Mitiukow,

Siergiej Patianin, 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” 2015

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skręcania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują
wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.**Nakład:** 1500 egz.**I strona okładki:****Brytyjski pancernik Rodney w maju 1942
roku.**
Mal. Piotr Cichy**W NUMERZE**José Antonio Bedoya, Nikołaj Mitiukow
Okręt podwodny Federico Blume**4****9**

Kent R. Crawford

**Rozważania nad technologią w bitwie
pod Jalu**

Jarosław Palasek

Pancerniki typu „Kearsarge”, część II**16****31**

Zvonimir Freivogel

Krążowniki pancernopokładowe typu „Zenta”

Nikołaj Mitiukow

Gwaranci norweskiej niepodległości**43****60**

Aleksandr Mitrofanov

Okręty podwodne hiszpańskiej floty, część II

Maciej Chodnicki

Pancerniki typu „Nelson”, część IV**75****85**

Jacek Jarosz

Bateria „Helsingborg”

Gino Galuppini

Pennello Nero – Czarna bandera, część I**90****96**

Jarosław Malinowski, Marek Twardowski

Zagadka Olzy prawie rozwikłana

Zvonimir Freivogel

Niszczyciele rakietowe typu „Lütjens”, część III**100****116**

Aleksandr Mitrofanov

„Tajfun” nad Morzem Azowskim

Szanowni Czytelnicy!

Czas biegnie nieubłagane. Jeszcze niedawno świętowaliśmy wydanie 100 numeru „Okrętów Wojennych”, a teraz 25-lecie ich obecności na rynku wydawniczym. Wszystko zaczęło się bardzo prozaicznie, od spotkania grupy hobbystów, które zaowocowało rzuceniem hasła o wydaniu nowego czasopisma wojennomorskiego. Początkowo potraktowałem to jako niezobowiązującą sprawę, lecz okazało się, że nowe czasopismo trafiło jednak na podatny grunt i zostało bardzo życzliwie przyjęte przez czytelników. Duża w tym zasługa licznych krajowych i zagranicznych shiploverów, którzy wyciągnęli do mnie pomocną dłoń w początkowym okresie wydawniczym. Bardzo dużo im zawdzięczam, a byli to: Jan Piwowski, Siegfried Breyer, Borys Lemaczko, Achille Rastelli i Stefan Terzibaschitsch. Niestety, odeszli już na wieczną wachtę. W miarę upływu czasu chęć współpracy z „Okrętami Wojennymi” wyraziła kolejna grupa pasjonatów, w tym większość z dużym dorobkiem wydawniczym i graficznym. W ten sposób ukształtowało się obecne grono współpracowników naszego magazynu.

W tym miejscu pragnę im złożyć wielkie podziękowania za wkład pracy polegający nie tylko na pisaniu artykułów, lecz również na tłumaczeniu ich z języków obcych, korektę terminologiczną, wspaniałe grafiki, plany generalne i rysunki. Bez nich „Okręty Wojenne” nie prezentowałyby tak wysokiego poziomu merytorycznego i graficznego jak obecnie.

Przed nami jednak dużo pracy. W kolejce na wydanie oraz na tłumaczenia czekają nowe pionierskie artykuły oraz fotografie, w większości niepublikowane w Polsce.

Dziękuję bardzo za otrzymane życzenia, które ogromnie motywują mnie do dalszej wytężonej pracy.

Zapraszam do lektury niniejszego numeru, który dzięki życzliwości właścicieli i pracowników drukarni posiada tym razem 120 stron.

Korzystając niejako z okazji, pragnę złożyć wszystkim Czytelnikom oraz ich Rodzinom życzenia zdrowych i pogodnych Świąt Bożego Narodzenia oraz pomyślności w Nowym Roku.

Jarosław Malinowski

redaktor naczelny

Szanowny Panie Redaktorze,
Z okazji ćwierćwiecza istnienia na polskim rynku magazynu miłośników spraw wojennomorskich składam najserdeczniejsze gratulacje i szczerze życzenia doczekania dalszych okrągłych rocznic „Okrętów Wojennych”.

Życzę powodzenia i satysfakcji z redagowania kolejnych wydań czasopisma, które ma swoich pasjonatów i niezawodnych Czytelników także w środowisku Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

Konradmiral SG Piotr Stocki

Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej
im. płk. Karola Bacza w Gdańsku

Oto czasopismo polskie „Okręty Wojenne”, które pomimo bariery językowej znam od ponad kilkunastu lat i niezwykle doceniam. Miałem okazję współpracować przy przygotowywaniu artykułów, monografii oraz przedstawianiu fotografii z mojej kolekcji. Nie znam języka polskiego, ale najbardziej doceniam wasze zdjęcia oraz przede wszystkim plany okrętów. Życzę czasopismu dalszego, długiego trwania i życzyłbym sobie na przyszłość ponownego ukazania się fotografii z podpisami w języku angielskim.

Pozdrawiam Cię,
Gérard Garier

Gratulacje z okazji 25-lecia powstania czasopisma „Okręty Wojenne”.

Tohru Kizu

Prezes Ships of the World

„Okręty Wojenne” świętują swoje 25 urodziny. Wraz z nimi świętują je badacze historii jednostek pływających, którzy od 25 lat mogą cieszyć się lekturą tekstów publikowanych w tym czasopiśmie.

Pragnę pogratulować redaktorowi naczelnemu, redakcji i wszystkim współpracownikom, którzy stworzyli wyjątkowo udane czasopismo oferujące sprawdzone informacje i prezentujące je w ciekawy sposób. Mam nadzieję, że ten wysoki standard będzie utrzymywany.

Aris Bilalis

Gratulację z okazji udanych 25 lat publikacji „Okrętów Wojennych”. Z okazji srebrnego jubileuszu życzę wam dalszych lat pełnych sukcesów.

Ian Sturton

Wszystkiego dobrego na przyszłość!
Hartmut Ehlers

Dzień dobry...
Na zachętę mogę powiedzieć:
Kontynuujcie czasopismo tak fantastyczne.

Luc Feron

Trudno uwierzyć, że minęło już 25 lat od kiedy miałem okazję przeglądać pierwsze numery pańskiego doskonałego czasopisma. Gratuluję i życzę kolejnych sukcesów w przyszłości na tak samo wysokim poziomie.

Norman Friedman

Ostatnie 25 minionych lat to pełen wrażeń czas z „Okrętami Wojennymi”, które stały się towarzyszem mego wojennorskiego hobby. Czasopismo jest równe rangą z „Warship International”. W Niemczech nie ma w tej chwili czasopisma o porównywalnej randze.

Przez minione lata starałem się zawsze odpowiedzieć pozytywnie na wszelkie prośby Jarka, aby wspomóc jego działalność wydawniczą moim archiwum, aby nadać jeszcze większą rangę zarówno bieżącym publikacjom jak i w wydawanych zeszytach specjalnych, które zyskały międzynarodową renomę.

Poza moimi zbiorami wykorzystywano w „OW” zbiory Grönera, Massa i Junga, którzy przed laty kładli podwaliny pod niemieckie badania nad wojennomorską przeszłością

Współpraca z „Okrętami Wojennymi” będzie w przyszłości kontynuowana.

Serdeczne życzenia i cała naprzód
Reinhard Kramer

Chciałbym serdecznie pozdrowić polskie czasopismo „Okręty Wojenne” za wielki wkład w propagowanie historii marynarki wojennej, nie zapominając przy tym o jego utalentowanych rywalach.

Robert Dumas

Najlepsze życzenia z okazji 25-tych urodzin „Okrętów Wojennych”! Dalszych sukcesów na tak samo wysokim poziomie, jak ten który prezentowaliście do tej pory.

John Jordan

Przez ostatnie kilka lat miałem okazję publikować swoje artykuły i ilustracje w „Okrętach Wojennych”. Zawsze było to dla mnie powodem do dumy, że mogę się dzielić moimi skromnymi dokonaniem ze wszystkimi osobami związanymi z tym czasopismem. Czerpię dużą przyjemność z czytania profesjonalnie przygotowanych artykułów, oglądania wielu ciekawych zdjęć, ilustracji i rysunków. Każdy numer „OW” jest oczekiwanym dodatkiem do moich zbiorów. Wszystkie osoby związane z „OW” mają wiele wspólnego, a także wiele powodów do dumy. Mam nadzieję, że tak krótka notka będzie w stanie oddać to, jak bardzo sobie cenię i jak bardzo poważam to czasopismo.

Jestem zaszczycony mogąc życzyć redakcji i wszystkim współpracownikom wszystkiego dobrego z okazji 25 rocznicy publikacji „Okrętów Wojennych”.

Życzę Wam kolejnych lat pełnych sukcesów.

Arvo L. Vercamer

Kolektyw „Morskiej Kampanii” serdecznie pozdrawia kolegów z okazji 25-lecia pisma. Čwierć wieku – to sporo czasu, przez wszystkie te lata „Okręty Wojenne” były wzorem doboru materiałów i poligraficznego wykonania. Życzymy dalszych twórczych dokonań i kontynuacji owocnej współpracy naszych wydawnictw, a w myśl starej morskiej tradycji „pomyślnych wiatrów i siedmiu stóp wody pod kilem”.

**МОРСКАЯ
КАМПАНИЯ**

Siergiej Patianin
redaktor naczelny
pisma „Morskaja Kampanija”

25 lat, wiele czy to czy mało? „OW” niby całkiem niedawno się pojawił, lecz z drugiej strony, patrząc na solidny zbiór czasopism na półce biblioteki, łatwo zrozumiesz, że przeszło już ćwierć wieku! W tym czasie w świecie wiele się zmieniło: jedno państwo zeszło ze sceny, pojawiły się za to inne. Jak to śpiewał Mieczysław Fogg: „Patrzę na Twoją fotografię, którą dziś przysłałeś Mi”. Wtedy zrozumiesz, że pismo stało się całą epoką w historii morskiej, jej swego rodzaju albumem fotograficznym. I co, szczególnie przyjemne, przez cały czas starało się być ponad polityką, ponad chwilową korzyścią, dzięki czemu nawet stare numery „OW” można czytać z nie mniejszym zainteresowaniem niż nowe. Wiele w tym czasie zmieniło się również w codziennym życiu. Nie ma już z nami wielu autorów, drukujących na kartach „OW”.

Chciałbym mimo wszystko zakończyć w optymistycznym tonie. W związku z jubileuszem z całej duszy pozdrawiam kolegium redakcyjne i wszystkich czytelników. Mam nadzieję, że pismo będzie nas nadal cieszyło dobrymi materiałami i interesującymi zdjęciami. A jakże inaczej? 25 lat - to znaczy, że zakończyła się dopiero młodość, a czasopismo wchodzi w dorosłe życie! Życzymy mu powodzenia i sukcesów! Pomyślnego wiatru i 7 stóp wody pod kilem!

Dr nauk technicznych, profesor, członek-korespondent Akademii Wojskowych Nauk Rosji, członek-korespondent Królewskiej Morskiej Akademii Hiszpanii

Mitiukow N. W.

„Okręty Wojenne” świętują swoje 25 urodziny. Jest to czasopismo o wyjątkowej wartości, którego nie może zabraknąć. Życzę kontynuacji jeszcze przez długi czas.

Marc Saibène

Jestem modelarzem okrętowym z zamiłowaniem, także autorem planów modelarskich i człowiekiem o marynistycznych zainteresowaniach. Od wielu lat z OW łączą mnie więzy przyjaźni. Pomimo, że okręty wojenne wzbudzają we mnie mieszane uczucia dzięki OW świat jest odrobinę piękniejszy. W imieniu „milczącej większości” czytelników dziękuję wszystkim zaangażowanym we współredagowanie OW, za wspaniałą pracę w minionych 25 latach. Życzę wielu wspaniałych edycji OW i ich numerom specjalnym. MAM NADZIEJĘ, że doczekamy się wkrótce niemieckiej lub przynajmniej angielskiej mutacji czasopisma. Będę nadal wspierał świętujące jubileusz czasopismo swymi ilustracjami. Wszelkiej Pomyślności dla OW.

Jürgen Eichardt
www.ship-model-today.de



Okręt podwodny Federico Blume

Pierwszy peruwiański okręt podwodny nie miał szczęścia. Mało tego, że powstawał w pełnej tajemnicy, ograniczającej zakres dokumentacji, w czasie działań wojennych z Chile, co więcej utracono nawet tę niewielką informację o niej. Trudno się zatem dziwić, że większość informatorów o okrętach podwodnych po prostu ją przemilcza. Tymczasem, historia pierwszej podwodnej jednostki Peru stawia to państwo wśród piątki liderów budownictwa tej klasy okrętów owych czasów. Co więc przedstawia sobą ta zagadkowa i interesująca jednostka?

Historia pierwszego peruwiańskiego okrętu podwodnego jest nierozdzielnie związana z nazwiskiem Juana Carlosa Federico Blume y Otona. Urodził się on w roku 1831 na wyspie Santo Tomas, wówczas duńskiego terytorium na Antylach. Jego ojciec, z pochodzenia Niemiec, sprawił, że syn ukończył Berlińską Szkołę Przemysłową i Politechnikę w Hanowerze, uzyskując przy tym stopień inżyniera hydrauliki i kolejnictwa. Po zakończeniu nauki Blume pracował w Stanach Zjednoczonych (gdzie uczestniczył w budowie 6 linii kolejowych) i Chile. W rezultacie różnych życiowych perypetii Blume trafił do Peru, gdzie budował linie kolejowe Arica – Tacna, Arequipa – Moliendo, Ancón – Chancay i Paita – Piura, mo-

sty Chillón i Pacasmayo, a także szeregi innych prac.

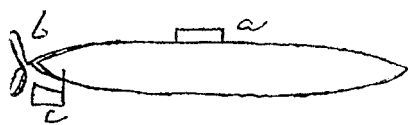
Właśnie w Peru Blume ożenił się, w związku z czym stał się w Limie jej stałym mieszkańcem. Właśnie tam zastała go Pierwsza Wojna Pacyficzna lat 1863-66. Na fali patriotyzmu Blume opracował projekt swojego pierwszego okrętu podwodnego i zbudował jego model. Przeprowadzone przez wynalazcę próby wykazały, że idea jest realna, wobec czego zademonstrował rezultaty swoich prac gen. Pezet, będącemu wówczas prezydentem Peru. W trakcie rozmowy Blume zauważył, że robi taki podarunek państwu, które go przyjęło i gotów jest osobiście przejąć dowództwo takiego okrętu atakującego hiszpańską eskadrę. W odpowiedzi Pezet również wykazał zainteresowanie projektem i ze swej strony obiecał wszelkie wsparcie pomysłu Blume. Jako pierwszy krok zaproponował przedłożenie rysunków okrętu specjalnie utworzonej komisji inżynierów.

Niestety jednak, warunki ułożyły się przeciwko projektowi. Choć ze swej strony Blume przedstawił projekt komisji, wkrótce jednak praktycznie równocześnie miały miejsce dwa zdarzenia, stawiające krzyżyk na okręcie podwodnym. Początkowo bitwa 2 maja 1866 r. wykazała bezradność hiszpańskiej eskadry w działania

przeciwko wybrzeżu, później zaś Pezeta na stanowisku prezydenta zastąpił płk Prado, nie wykazujący zainteresowania wszelkimi innowacjami.

Los projektów także pozostał niejasny. Eduardo Guillermo Pastor w artykule w gazecie „El Comercio” z 20 września 1922 r., informował jakoby ta dokumentacja znalazła się w rękach Hiszpanów, którzy sami próbowali wykonać okręt podwodny, a po nieudanych próbach zrezygnowali z niego. Do chwili obecnej w archiwach hiszpańskich nie odnaleziono żadnej wzmianki o tych wydarzeniach.

Major Jorge Ortiz w swej fundamentalnej pracy „*Historia de los Submarinos Peruanos*” przedstawia opis pierwszego okrętu podwodnego Blume, odnaleziony w toku analizy szeregu oficjalnych dokumentów. Jednostka miała wrzecionowaty kształt, a w ruch wprowadzała ją śruba napędowa. W górnej części kadłuba znajdowała się kiosk-sterówka. Z wyliczeń samego Blume wynikało, że głębokość zanurzenia do 10 m była w pełni bezpieczna dla elementów konstrukcji. W położeniu bojowym okręt pozostawał częściowo zanurzony, tak aby przez iluminatory kiosku-sterówki można było prowadzić obserwację. Wśród tej dokumentacji znajdował się również szkic jednostki sporządzony przez Blume.



Projekt okrętu podwodnego 1866 (szkic Blume)

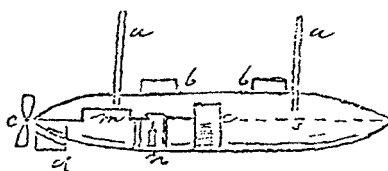
Oficjalny biograf Blume José Valdizán Gamio uzupełnia obraz pierwszego okrętu podwodnego informacją, że wynalazca rozpoczął nad nim prace jeszcze w roku 1851. Wojna z Hiszpanią tylko przynagliła jego wcześniejsze prace, pozwalając na prezentację gotowego produktu.

Nieoczekiwanie projekt Blume okazał się pożądanym 10 lat później, gdy wybuchła Druga Wojna Pacyficzna Peru z Boliwią przeciw Chile.

W czerwcu 1879 r. nie mogąc się doczekać wsparcia państwa, Blume zaczął przygotowywać okręt podwodny za własne środki. Początkowo, zgodnie z informacjami Ortiza, Blume zbudował model jednostki o długości 2 m i szerokości 0,40 m, na którym dopracował podstawowe nowinki techniczne i samą konstrukcję. W pełni usatysfakcjonowany rezultatami prób modelu, wynalazca rozpoczął przygotowanie jego pełnowymiarowej kopii, wykorzystując do tego celu więcej niż skromne możliwości factorii La Payta (północ Peru). Zajęci w ciągu dnia realizacją podstawowych zamówień, kowale i miedziownicy po nocach przygotowywali elementy jednostki. Mniejsze detale zamawiano oddzielnie, także prywatnie. W rezultacie, jesienią, kosztujący swego budowniczego prawie 10 tys. soli, okręt podwodny został wodowany.

Wspomniany Ortiz przedstawia poniższą charakterystykę techniczną: długość 48 stóp, średnica kadłuba 7 stóp, odstęp wręg 3 stopy. Przy tym podstawową ochronę przed ciśnieniem wody stanowiły właśnie wręgi. Średnica dwułopatowej śruby napędowej 7 stóp. Śrubę wprowadzały w ruch 4 pary ludzi. We wnętrzu kadłuba znajdowały się zbiorniki i pompy dla kierowania pływalnością jednostki. Wentylację w położeniu podwodnym zapewniały 2 rury: jedna dla pobierania świeżego powietrza, druga dla wyrzucania do atmosfery powietrza przerobionego.

Większość autorów jest zgodna w opinii, że do pierwszego zanurzenia



Okręt podwodny, zbudowany w La Payta w 1879 (szkic Blume)

okrętu doszło 13 października 1879 r., jednak dotarł do nas list Blume do gen. Mariano Ignacio Prado Tediada, datowany 17 września. Wynika z niego, że pierwsze zanurzenie miało miejsce równo miesiąc wcześniej. I tak, w sobotę 13 września Blume i senior Parker po raz pierwszy sprawdzali możliwości zanurzenia jednostki. W tym dniu pięciokrotnie się zanurzyli, przy czym maksymalna liczba osób na pokładzie stanowiło 9 ludzi. Następnego dnia Blume i Parker wraz z 7 żołnierzami miejscowego garnizonu przeprowadzili jeszcze jedno zanurzenie. Zrozumiałe, że wynalazca miał w przeddzień jakieś kłopoty z zaworami, tak, że po ich naprawie okręt osiadł na dnie, mniej więcej na głębokości 5 sążni i przeleżał tam około 40 minut. Zapewne i tym razem na pokładzie doszło do jakiś problemów z zaworami, tak, że Blume musiał uspakajać załogę, zlikwidować awarię i dopiero wówczas jednostka mogła wypłynąć na powierzchnię. Świadcami zanurzenia byli, pozostający na powierzchni wiceprefekt Miguel Manzanares i płk Joaquín Guerra - kapitan portu oraz Alejandro Rodriguez - dowódca miejscowego garnizonu.

Później nastąpiły próby w ruchu. Poza samym Blume w skład załogi wszedł także jego starszy syn Juan Carlos Federico Blume i 4 maszy-

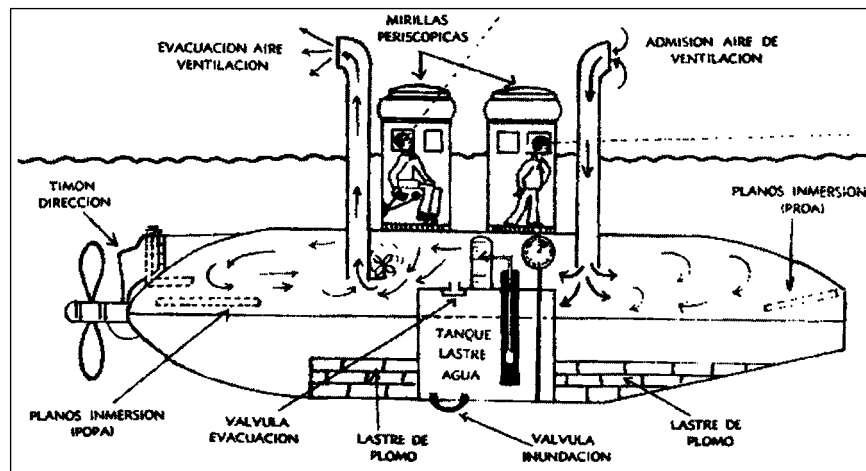
nistów z zajezdni kolejowej. Po zamknięciu luku okręt szybko opadł na głębokość 7 metrów. Blume wyrównał jednostkę i dodatkowo zanurzył ją jeszcze 5 m głębiej. Następnie przy pomocy specjalnych kół zamachowych doprowadził do ruchu systemu napędowego i jednostka ruszyła w zanurzeniu naprzód, wykazując jak na pierwszy raz całkiem niezłą sterowność. Tego dnia udało się rozwinąć prędkość 3 węzłów. Niestety, wówczas w konstrukcji nie znajdowała się jeszcze butla sprężonego powietrza, tak że po pół godzinie z obawy o uduszenie się trzeba było wypłynąć. Świadcami zanurzenia się okrętu było z półtorej dziesiątki ludzi, w tym naczelnik portu i wiceprefekt miasta.

Przez cały październik Blume praktycznie codziennie przeprowadzał zanurzenia, próbując dopracować te czy inne elementy konstrukcji. Wynalazca ośmielił się także opuścić wody zatoki i osiągnąć maksymalną głębokość zanurzenia 12 m. Maksymalna liczba członków załogi doszła do 10 osób. Stopniowo Blume częściowo empirycznie, a częściowo dzięki wyliczeniom, zdołał osiągnąć niezłą sterowność pod wodą swego ukochanego dziecka. I wszystko to w sytuacji, gdy zdolność produkcyjna La Payta były mocno ograniczone. Wspominając ten etap swego życia Blume pisał: „Przyznaję, że za każdym razem, gdy zabierałem się do tej hermetycznej jamy przy absolutnym milczeniu załogi, dosłownie zamarała mnie krew w żyłach, lecz entuzjazm zwyciężał to pierwotne uczucie”.

Jeden ze świadków zanurzenia później tak wspominał szczegóły, jednej z tych operacji. „Tym razem okręt za-

Okręt podwodny Blume w 1879 (rekonstrukcja Valdisana).

Rys. zbiorcy José A. Bedoya



czął się zanurzać gwałtownie, że zawór nawet nie zdołał się zamknąć, i tą drogą do wnętrza dostawał się silny strumień wody zaburtowej. Zanurzenie stało się jeszcze gwałtowniejsze. Wystraszeni członkowie załogi rzucili się do pompy, ze strachem, przypuszczając, że jednostka uległa awarii. Widać z tego, że jedynie Blume zachował zimną krew. Rozumiejąc, że życie całej załogi zależy wyłącznie od niego zaczął rozsądnie rozważać, co mogło być przyczyną tej nieszczęsnej sytuacji. Początkowo zdecydował, że pompa po prostu nie może sobie poradzić z wewnętrznym ciśnieniem, lecz manometr wskazywał, że przyczyna leży nie w tym. W końcu okręt podwodny silnie przechyłony, opadł na dno i wszyscy zaczęli się modlić za spokój dusz. Blume spokojnie obejrzał pompę i zauważył kawałek szmaty w rurce. W rezultacie, gdy poziom wody sięgnął już po pierś i zużyte powietrze praktycznie uniemożliwiali oddychanie, jednostka zaczęła się prostować i powoli wypływać na powierzchnię.

Jeszcze 3 dni po pierwszym zanurzeniu, 17 września, korzystając z poręczenia świadków, Blume sporządził wspomniany list do generała Prado. W liście proponował wykorzystanie skonstruowanego przez niego okrętu podwodnego w służbie Peru i, korzystając z wsparcia zakładu marynarki wojennej w Bellavista zamontowanie na niej maszyny parowej, bowiem „szesciu ludzi nie mogło zapewnić niezbędnej prędkości”. List kończyła dość optymistyczna fraza, że jego ukochane dzieci będzie mogło „przerwać wojnę na morzu”. W odpowiedzi Prado zaproponował przeprowadzenie okrętu podwodnego do Callao.

Bezpośrednie kierownictwo operacji przeprowadzenia objął gen. Mendiburu. W dniu 12 października skierował pismo do Blume z prośbą, by ten doprowadził jednostkę i przybył samemu wraz ze swoimi kolegami, którzy będą mogli doprowadzić okręt do stanu gotowości bojowej. W dniu 27 października transportowiec *Limeña*, dostarczył do głównej peruwiańskiej bazy morskiej „maszynę torpedową”. Właśnie w czasie gdy jednostka przebywała w bazie nadano jej oficjalną nazwę *El Toro* („Byk”).

Z jednej strony potencjał Callao gwarantował szersze możliwości uno-



Jeszcze jedna fotografia modelu.

Fot. José A. Bedoya

wocześnieńia konstrukcji okrętu podwodnego, w tym miejscu można było przeprowadzać próby w warunkach maksymalnie zbliżonych do bojowych, zamontować uzbrojenie i w końcu, również maszynę parową. Z drugiej jednak strony, po 9 dniach od chwili przybycia do Callao, Blume miał pozostawić swe ukochane dzieci pod opieką dowództwa miejscowego okręgu i powrócić do La Payta. Rzecz w tym, że władze nie zdołały zabezpieczyć pobytu współpracowników wynalazcy. 5 listopada Blume kieruje list do dyrektora departamentu morskiego, w którym okazuje swoje rozgoryczenie z powodu stanowiska zajętego przez władze, prosząc równocześnie, by pozwolono mu kontynuować próby.

Takie dość paradoksalne zachowanie władz wynikało z wojennych niepowodzeń Peru i skomplikowanej sytuacji politycznej. Chwiejność sytuacji rządu Prado i w konsekwencji uzurpacja sobie władzy przez Piérola, który ogłosił się dyktatorem 21 grudnia, odsunęło podjęcie decyzji o jakimś tam okręcie podwodnym na drugi plan. Rozumiejąc całą złożoność sytuacji politycznej, Blume tym nie mniej całymimi siłami próbował pozyskać rządowe wsparcie. Pojechał do stolicy, gdzie bezskutecznie próbował spotkać się z Prado, lub wiceprezydentem La Puerta. W końcu dobił się audiencji u ministra spraw zagranicznych Manuela Mariano Echegaray, który wprost po-

wiedział, że na razie nie wypada obciążać prezydenta Pierola pytaniem o jakąś tam jednostkę, a lepiej pomyśleć o najlepszym sposobie zastosowania torpedy.

W tym czasie okręt podwodny leżał niewykorzystany w Callao, budząc zainteresowanie przypadkowych gapiów. Rozumiejąc, że w tej sytuacji trzeba działać i to czym szybciej tym lepiej, Blume omal siłą przywiozł do Callao gen. Mendiburu, który pilotował projekt i zmusił go do udziału w zanurzeniach.

Co stało się w następnych miesiącach (od stycznia do marca) można jedynie próbować logicznie zrekonstruować, bowiem brak w tej mierze oficjalnych dokumentów. Dobrze jednak wiadomo, że ten okres zakończył się oficjalnymi próbami *Toro* w obecności kierownictwa państwa.

I tak, że w rezultacie pokazanego mu „show” Mendiburu wpadł w pełny zachwyt, a ponieważ miał dość silny wpływ na Pierola, projekt pierwszego peruwiańskiego okrętu podwodnego dostał zielone światło. Ciekawe również, że Blume zdołał zainteresować Mendiburu ideą budowy jednostki większych rozmiarów. Bardzo prawdopodobne, że początkowo Pierola nie przejawiał szczególnego zainteresowania okrętem, a swój stosunek do niej zmienił dopiero po demonstracji możliwości jednostki. Ortiz tak opisuje ten epizod: „zdumieni uczestnicy próbowali długimi drogami przeszkodzić za-

nurzącej się łodzi. Wynalazca i jego współpracownicy, śmiali się tylko widząc te bezowocne próby. Gdy wynalazca wraz z załogą podnieśli się na powierzchnię, ministrowie i oficerowie jednym głosem z entuzjazmem przedstawiali perspektywy ataku okrętu na chilijskie pancerniki”.

Niestety, ani data tego pokazu, ani data późniejszego zebrania, na którym podjęto decyzję o budowie większej jednostki, nie są znane. Wiadomo jedynie, że Pierola zaproponował wydzielenie kredytu na budowę w wysokości 10 tys. soli, lecz Blume odmówił, żądając by został uczyniony szefem komisji ds. budowy i wykorzystania okrętów podwodnych (poza tym Blume opracował również kilka modeli torped i min, wykorzystanych do obrony Callao). Zebranie można jedynie umownie umiejscowić w czasie opierając się na poniższym zdarzeniu: uczestniczył w niej chor. Gil Cárdenas, który zginął 24 kwietnia w czasie nieudanej próby ataku torpedowego na chilijskie pancerniki.

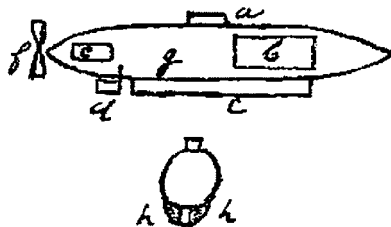
Milczenie oficjalnych dokumentów o okręcie Blume przerywa się w dniach 20-tych kwietnia. Właśnie w tym czasie głównodowodzący skierował telegram na adres szefa kolei z rozkazem przygotowania platformy do transportu do Limy obiektu o wadze 3-4 tony. Początkowo kolejarze odmówili, z powodu braku platformy, jednak w telegramie z 20 kwietnia skierowanym do głównodowodzącego, wyjaśnili, że wykorzystując załogę i dźwigi transportowca Rímac, zdołali mimo wszystko załadować okręt podwodny „z wyłączeniem śruby i pompy”. Zresztą 20 kwietnia to godna uwagi data, właśnie w tym czasie chilijska flota rozpoczęła blokadę Callao. Tym samym usiłowania peruwiańskiego kierownictwa przypominają przysłowiowe działania tonącego, który brzytwę się chwytą. Właśnie taką brzytwą miał być wynalazek Blume.

W sekretariacie prezydenta Peru jest dokument, datowany 3 września 1880 r. To prezydencki dekret, głoszący: „Należy koniecznie, w najkrótszym możliwym czasie ukończyć jednostkę Blume, tak by można ją było natychmiast wykorzystać przeciwko nieprzyjacielskiej eskadrze. Prace powierzyć Don Guillermo H. Cillej, pod nadzorem głównodowodzącego. Wyraża się zgodę na wydzielenie kwo-

ty 100 tys. soli na pokrycie niezbędnych prac i materiałów”.

Milczenie oficjalnych dokumentów w okresie od kwietnia do sierpnia 1880 r. wyjaśnić można aktywnymi pracami prowadzonymi przy budowie okrętu. Prace te zlecono firmie Juan V. Julia, która dysponowała halą z boczną koleją przy ul. San Cristobal w Limie. Choć szereg publikacji potwierdza, że doszło do położenia stępki i budowy nowego okrętu, to fakty budzą jednak pewne wątpliwości. O ile to prawda, to powinny zachować się dokumenty lub świadectwa, rzucające światło na los starej jednostki, ale co dziwniejsze ich brak. Poza tym, pamiętając o długim i ciężkim procesie budowy pierwszego okrętu, należało oczekiwać podobnego procesu w przypadku drugiej jednostki, o czym niestety brak danych. Zwolennicy budowy drugiego okrętu bronią swego stanowiska, podając, że została ona wyposażona w maszynę parową. Rzecz jednak w tym, że Blume od samego początku budowy pierwszego okrętu proponował takie rozwiązanie i jedynie ograniczenia środków finansowych nie pozwalało na jej montaż. Właśnie z tej przyczyny wynalazca zastosował napęd pedałowy. Biorąc pod uwagę to, co powiedziano wyżej, należy stwierdzić, że prawdopodobnie w Limie przeprowadzono modernizację już istniejącego okrętu względnie zbudowano nową z maksymalnym wykorzystaniem węzłów konstrukcyjnych i agregatów starej.

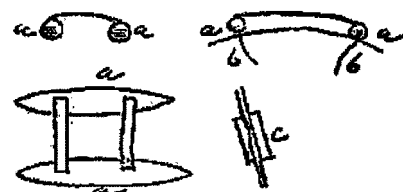
Maszyna parowa mieściła się w rurowej części kadłuba, a komin miał taką długość, aby w położeniu marszowym wystawał ponad lustro wody. Poza tym dla lepszej regulacji pływalności na jednostce w rejonie stępki ustawiono zbiorniki balastowe.



Okręt podwodny po rekonstrukcji (szkic Blume)

Podstawowe uzbrojenie okrętu stanowiły 4 „torpedy” systemu Lea, zawierające 10 kg dynamitu każda. Właśnie ta informacja budzi kolejne

wątpliwości co do historii *Toro*. Szereg szanowanych historyków twierdzi, że okręt był uzbrojony w działo dynamiczne, prawie dwie dziesiątki lat przed analogicznym działem Żalińskiego na *Holland*. Rzeczywistość była więc raczej prozaiczna. W rzeczy samej, każda „torpeda” była wyposażona w zwyczajny spowalniacz, tak, że po przejściu pod stępką jednostki przeciwnika, wymagała od załogi jej uruchomienia. Mając dodatnią pływalność „torpeda” wypływała, w pobliżu celu, a po upływie czasu spowalniacza następowała eksplozja. Zrozumiałe, że taki schemat był bardzo daleki od doskonałości, lecz Peruwiańczycy w zaistniałej sytuacji nie mieli wyboru. Zgodnie z pomysłem wynalazcy, „torpedy” miały być wypuszczane parami, połączone linką-łącznikiem, tak by po wypłynięciu na powierzchnię jedna znalazła się z lewej, a druga z prawej burty celu.



Sposób łączenia (wiązania) torped Lea (szkic Blume)

Bojowe wykorzystanie okrętu w okresie między kwietniem a wrześniem wydaje się mało prawdopodobne. W tym przypadku z całą pewnością zachowałyby się dokumenty lub świadectwa o przejściu jednostki do Callao i w kierunku odwrotnym. Poza tym było by co najmniej dziwne, by *Toro* był wykorzystany bojowo wcześniej niż za niego zapłacono wykonawcy. W tej sytuacji wszystkie informacje o atakach torpedowych na chilijskie pancerniki w tym okresie należy traktować jako przeprowadzone przez alternatywne środki. Peruwiańczycy bardzo aktywnie eksperymentowali z zaporami minowymi, „torpedowymi canoe” i innymi „niesymetrycznymi” środkami walki w prowadzonej wojnie.

Ze swej strony sekretariat Ministerstwa Marynarki Wojennej zachował telegram z 7 września, informujący o załadowaniu okrętu podwodnego w celu przetransportowania go z Limy do Callao. Z tego dnia datowany jest również rozkaz dowódcy bazy morskiej w Callao o sformowaniu z żoł-

nierzy piechoty morskiej pierścienia osłony mola i wewnętrznej zatoki oraz zakazie wstępu tam wszystkim poza załogami okrętów i obsadami baterii nadbrzeżnych.

Data powrotu jednostki do Callao pozostaje nieznana, wiadomo jednak, że po przybyciu zdążono ją wypróbować, a w trakcie testu doszło do uszkodzenia wału i śruby napędowej. Na dzień 11 września datowany jest zapis skierowany do głównodowodzącego z prośbą o zgodę na przejście do zamkniętego sektora bazy inż. Henri i 2 robotników, których celem był okręt podwodny. Ta data oznacza również w wykazie wydanych materiałów przeznaczenie 9 funtów manilskiej konopi „dla podniesienia łódki”, a 12 września wyznaczenie jako odpowiedzialnego za przeprowadzenie remontu „wału i śruby napędowej” właśnie Blume.

W liście skierowanym do Pierola z 24 września Blume pisze, że w niedzielę 26 września przeprowadził próby w ruchu zarówno w położeniu nawodnym jak i podwodnym. Jednostka ułożyła się na dnie, a on prowadził obserwację bojową przez iluminator kiosku, licząc przy tym osoby stojące na molo. Tak, że atak na nieprzyjaciela „będzie podobny do spaceru po bulwarze”. Wcześniej zaś, 25 września mając przy pedałach 8 ludzi, jednostka rozwinęła prędkość 3 km/godz., wykazując „dobrą sterowność, nawet przy niekorzystnych prądach”.

Jeszcze w 1879 Blume przepracował wariant zamontowania na *Toro* silnika na sprężone powietrze, jednak wówczas taki silnik pozostawał projektem. W swym liście z 28 września Blume prosił o „współpracę w pozyskaniu w Stanach Zjednoczonych silnika na sprężone powietrze przez amerykańskiego konsula w Peru”.

W połowie października głównodowodzący podpisał dowódca bazy w Callao rozkaz o wprowadzeniu systemu przepustowego w zakładach w Bellavista w związku z umieszczeniem tam jednostki Blume. 2 listopada po bazie rozchodzą się informacje o dzieciostopowych cumach „dla podniesienia okrętu Blume”, a 8 listopada inż. José Antonio Mesones został wyznaczony jako osoba odpowiedzialna za przeprowadzenia robót na jednostce.

W trakcie przeglądania osobistego archiwum Mesonesa udało się odna-

leźć następującą kartkę: „*Jako inżynier okrętu podwodnego Blume pod kierownictwem pierwszego inżyniera Mac Mahóna przeprowadzałem montaż na pokładzie butli ze sprężonym powietrzem, które miało zastąpić parę w czasie zanurzania jednostki*”. W dokumentach zaznaczono, że maksymalne ciśnienie butli ze sprężonym powietrzem zasilającym silnik, wynosiło 1000 funtów na cal kwadratowy.

Prace zakończono w połowie grudnia, a około dwudziestego okręt był znów w Callao. Jednak już 29 grudnia głównodowodzący zameldował Pierola o incydencie, w rezultacie którego jednostka zatonała: „*Choć Blume wziął okręt na siebie, poprosił mnie o wyznaczenie w dniu dzisiejszym żołnierzy do ochrony, lecz już o świcie jednostka zatonała. Przeprowadzone dochodzenie wykazało, że do incydentu doszło z winy bałaganiarstwa jednego z robotników, który pozostawił otwarte zawór zatapiania. Choć pozostali robotnicy przybyli o czasie wykazali pełną bezradność, co zmusza mnie do prognozowania podobnych incydentów w przyszłości*”.

Mniej więcej w tym czasie odwiedził okręt w charakterze eksperta zagraniczny inżynier Paul Boyton. Mimo, że niemal wychodził w morze na jednostce, skierował do Pierola następujący raport: „*Moim zdaniem, aparat Blume jest absolutnie bezużyteczny, uważam tak w oparciu o własną dziecięciodniową obserwację i badanie*”. Na etapie, gdy okręt podwodny został już wykonany, opinia Boytona nie miała już znaczenia.

10 stycznia 1881 r. (raptem na 3 dni przed bitwą pod San-Juan) Blume w swoim liście do Pierola komunikował, że pomyślnie przeprowadził próby w ruchu, pokonując około 1 Mm w sztormowej pogodzie. Niestety o sile sztormu możemy się jedynie domyślać, wątpliwe jednak by przewyższał siłę 2-3°. W czasie tych wyjść w morze wykorzystywano zarówno maszynę parową jak i butlę ze sprężonym powietrzem. Zgodnie ze wspomnieniami inż. Mac Mahon (dawny mechanik Huáscar) wszystkie operacje przeprowadzone ze sprężonym powietrzem, wyjaśniano licznymi awariami mechanizmów, wpływającymi na parametry ruchowe jednostki. W rezultacie Blume spędzał dnie i noce w warsztatach pró-

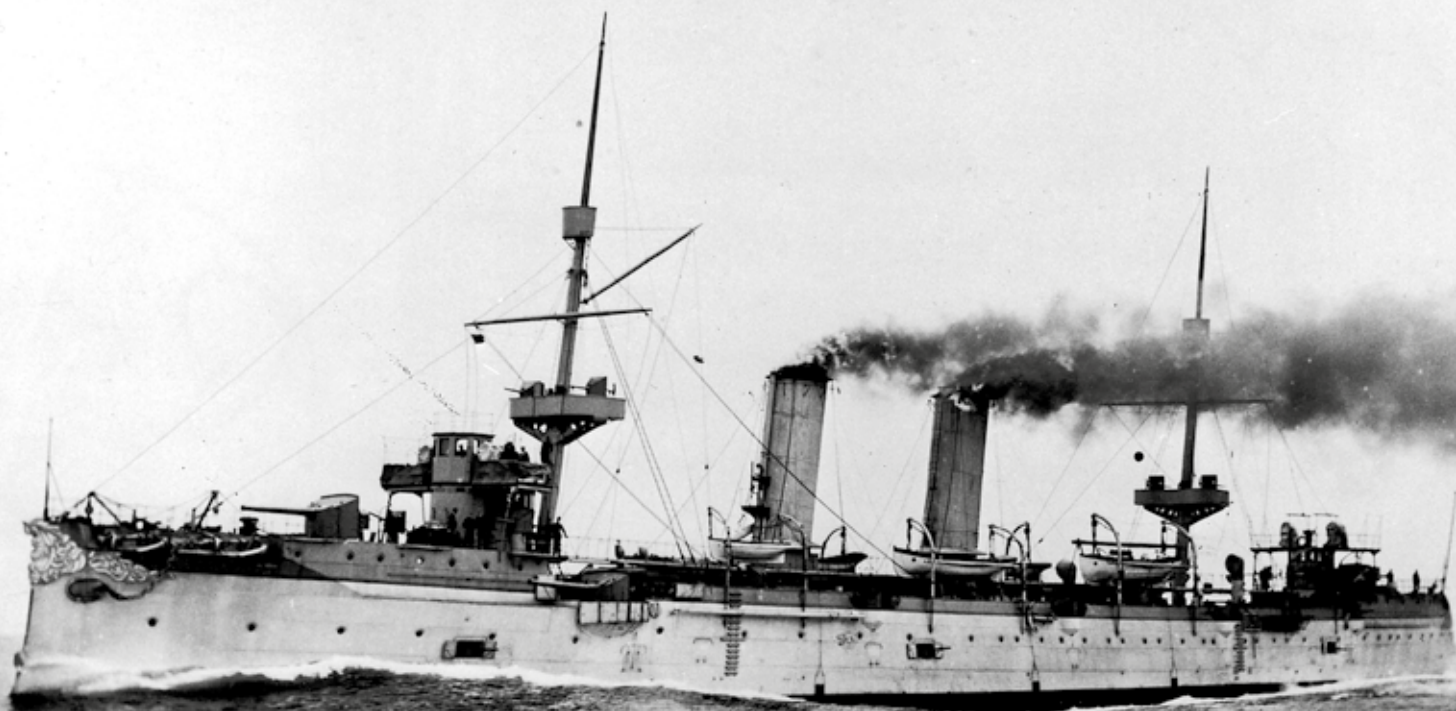
bując doprowadzić swoje dziecię do stanu w pełni sprawnego.

Tymczasem o świcie 17 stycznia nastąpiło rozwiązanie (choć nie takie jakby oczekiwano): z powodu zagrożenia poddania miasta wszystkie znajdujące się w Callao okręty peruwiańskiej floty zostały zniszczone przez własne załogi. Co miało miejsce między 10 a 17 stycznia możemy się jedynie domyślać. Zachował się szereg świadectw oficerów peruwiańskiej floty, że w końcu Blume zdołał zmusić silnik na sprężone powietrze do normalnej pracy. Pośrednio ten fakt potwierdza sporządzony 12 lutego 1881 r. dokument podpisany przez ministra armii i floty kadm. Riverosa o okrętach i statkach peruwiańskiej floty, zniszczonych w Callao, tam w rozdziale „parowce” figuruje także łódź podwodna Blume, co pozwala sądzić, że w ostatniej chwili została do składu floty włączona.

Jednostki nie wysadzono w powietrze, a jedynie zatopiono, w związku z tym jest świadectwo, że Chilijczycy zdołali ją podnieść i odprowadzić do Talcahuano. Brak jednak świadectw, że została tam odremontowana i była wykorzystywana zgodnie ze swym pierwotnym przeznaczeniem. Niektóre źródła mówią natomiast, że była wystawiona w muzeum wojenno-morskim w Talcahuano pod nazwą „podwodna tratwa”, jednak i te informacje nie znajdują potwierdzenia.

Choć to zabrzmiało dziwnie, ale historia o pierwszym peruwiańskim okręcie podwodnym miała swoją kontynuację w roku 1922 r., gdy pojawił się wzmiankowany artykuł E.G. Pastora. Bez powołania się na archiwalne dokumenty czy jakiegokolwiek świadectwa, autor wzmiankował, że Peruwiańczycy przygotowali atak na chilijskie pancerniki *Blanco Encalada* i *Almirante Cochrane*, które zwykle stały na kotwicy w pobliżu wyspy San Lorenzo. W tym celu na kadłubie okrętu podwodnego rozmieszczono 4 torpedy systemu Lea, w wiązkach po dwie, oraz przygotowano się do nocnego wyjścia w morze. Właśnie jednak w tę noc, zapewne po otrzymaniu informacji od swoich szpiegów, chilijskie pancerniki podniosły kotwicę i odeszły w morze, czyniąc cały nocny atak bezcelowym. ●

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



Rozważania nad technologią w bitwie pod Jalu

Działania morskie są od zarania dziejów zderzeniem technologii. Bitwa pod Jalu była ostatnim starciem, w którym uczestniczyły XIX-wieczne pancerniki, a jednocześnie pierwszym, na które wywarły wpływ nowe technologie w postaci dalmierzy, czy dział szybkostrzelnych oraz odejście od prochu czarnego jako ładunku miotającego na rzecz prochu brązowego i nitrocelulozy. Niniejszy artykuł poświęcony jest wpływowi technologii na ostateczny wynik starcia.

Bitwa morska jest od zawsze konfrontacją technologii i ludzi biorących w niej udział. Szczegółowa analiza dowolnej bitwy morskiej, poczynając od Salaminy, przez Trafalgar, Lissę, Cuszimę, Jutlandię czy Zatokę Leyte, ukazuje próbę zrekompensowania niedoskonałości sprzętu lub wykorzystania przewagi technicznej.

Bitwa pod Jalu nie jest w tej mierze wyjątkiem. Flota chińska reprezentowała szczytowe osiągnięcia technologii lat 80-tych XIX wieku, japońska zaś

jej bogaty przekrój, jednak to ta druga wyszła ze starcia zwycięsko. Niniejszy artykuł jest próbą analizy systemów kierowania ogniem i artylerii obu stron, która być może pomoże w lepszym zrozumieniu tego krótkiego okresu w historii.

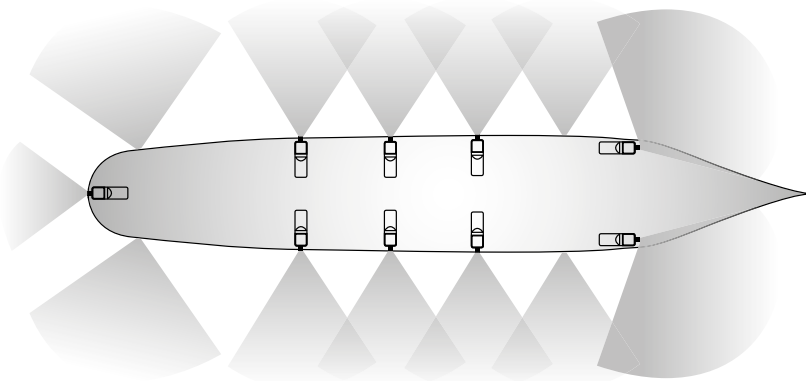
Bitwa toczyła się na bardzo niewielkim dystansie. Porównując ją do znanych potyczek na długich dystansach, takich jak marsz niemieckiej floty na południe w czasie bitwy jutlandzkiej, czy pojedynku *Bismarcka* z *Hoodem*, które przyzwyczyły nas do wielu tysięcy metrów dzielących walczące strony, bitwa pod Jalu toczona była na dystansie przysłowiowego „rzutu beretem”. Zadecydowały o tym głównie względy natury technicznej. Aspekty techniczne tłumaczą również dlaczego we wszystkich flotach zarówno ćwiczenia artyleryjskie, jak i akcje bojowe prowadzone były na krótkich dystansach.

Po pierwsze, trzeba zrozumieć, że gwintowane działa odtylcowe miały bardzo niską szybkostrzelność. Przy

porównaniu do starć z okresu I i II wojny światowej bitwa pod Jalu wyglądała jak film w zwolnionym tempie. Znacznie ograniczało to taktykę i potencjał bojowy.

W idealnych warunkach, które oczywiście były nie do osiągnięcia w warunkach bojowych, odprzodowe działa gwintowane mogły wystrzelić raz na cztery minuty. Podobnie było w przypadku dział odtylcowych dużych kalibrów produkowanych w latach 60-tych i 70-tych XIX wieku. Musiano przy tym rozwiązać kwestię kontroli ognia, obejmującej odległość, kąt namiaru i przewidywany kąt kursu celu. W ciągu 5 minut, okręt płynący z prędkością 12 węzłów pokonywał odległość 1852 m (2160 m przy 14 węzłach), co stanowiło wiele długości jednostki. Nawet gdy cel utrzymywał stały kurs, zmiany położenia były istotne. W konsekwencji każdy strzał wymagał nowych obliczeń.

Kontrola ognia była całkowicie ręczna. Odległość celu była ustalana na oko



Schemat uzbrojenia japońskich korwet pancernych Kongō i Hiei. Rys. Tomasz Siegmund

albo przy pomocy urządzenia przypominającego sekstans, które pozwalały na obliczenie potrzebnych danych na podstawie wysokości takich detali jak wysokość masztu czy komina od linii wodnej. Oczywiście dokładność szacunków zmniejszała się w miarę zwiększania dystansu. Dokładny i niezawodny dalmierz mógł poprawić tę sytuację.

Owczesną sztukę artyleryjską opisuje poniższa relacja naoczego świadka. Admirał George Ballarda, pełniący w młodości służbę na pokładzie *Resistance* w roku 1876, pisał: na muszce naniesione były oznaczenia dystansu do 4000 jardów, lecz „*lecz w praktyce rzadko kiedy prowadzono ogień na dystansie większym niż 800 jardów*”. Podoficer na pokładzie pancernika *Victoria* w latach 90-tych XIX wieku odnotował, że „*celem była zwykle reja na której powiewała czerwona flaga, a dystans wynosił około 2000 jardów lub mniej*”. W czasie swojego pobytu na pokładzie

Temeraire w roku 1884, adm. Ballard, opisując coroczne zawody artyleryjskie wspominał, że cel „*rozciągnięty był na szereg słupków ustawionych na tratwie, a odległości od około 900 do 1400 jardów oznaczone były bojami*”. W okresie, w którym doszło do bitwy pod Jalu, niemiecka flota cesarska, najbardziej zaawansowana we wprowadzaniu ognia artyleryjskiego na długich dystansach, dopiero co zwiększyła dystans na którym prowadzono ćwiczenia artyleryjskie do 2500 metrów.

Jedynym okrętem wyposażonym w działający dalmierz był japoński krążownik *Yoshino*, który posiadał ósmy produkcyjny model optycznego dalmierza stykowego Barr and Stroud. Ten pojedynczy przyrząd pozwalał Eskadrze Lotnej prowadzić ogień na niespotykanym dystansie 3000 jardów, co dawało Japończykom ogromną przewagę.

Strzelanie na odpowiednim dystansie było bez wątpienia ogromnym do-

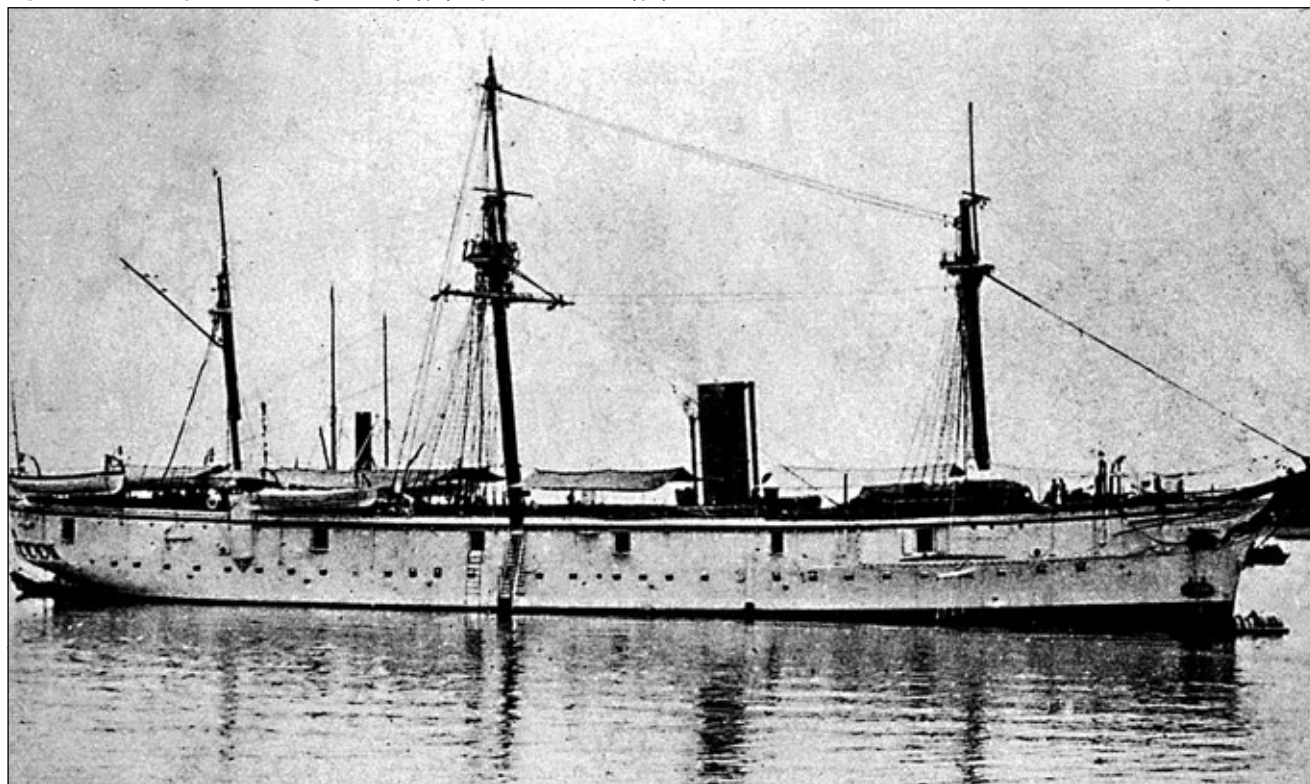
konaniem, działa jednak nadal wymagały właściwego naprowadzania. Wszystkie działa w chińskiej i japońskiej flocie posiadały jedynie otwarte przyrządy celownicze, przymocowane do dział! Podobnie jak w nowoczesnej strzelbie myśliwskiej szczerbinka musiała łączyć oko z muszką i celem. Dla myśliwego to umiejętność wymagająca precyzji. Warto wyobrazić sobie taki sam wyczyn z ważącym wiele ton działem, przy braku dokładnej kontroli zarówno kąta podniesienia, jak i obrotu i na pokładzie kołyszącego się na morzu okrętu.

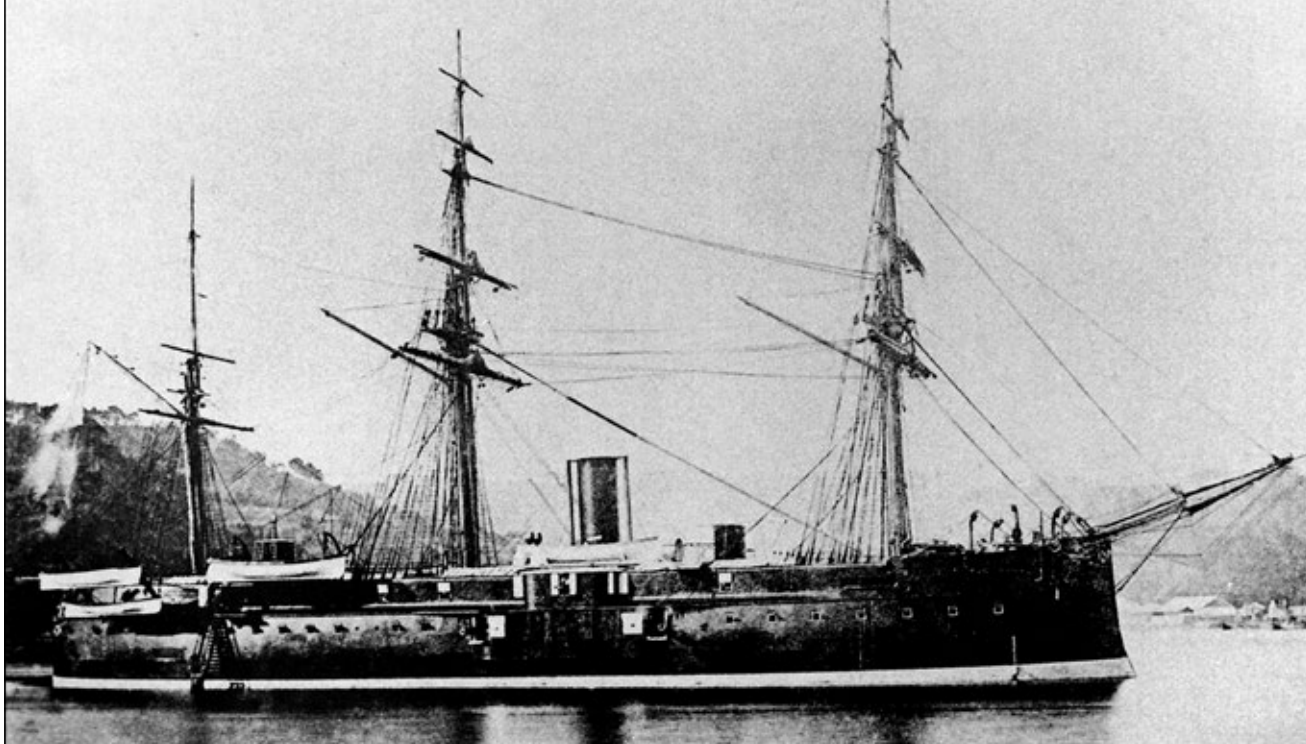
Sztuka artyleryjska sugerowała oddanie strzału w momencie, gdy jednostka nieprzyjaciela znajdzie się w celowniku. W przypadku tej metody występują dwa problemy. Po pierwsze, odrzut jednego z dużych dział będzie oddziaływał na ruch jednostki, prowadząc *de facto* do opóźnienia wystrzału innych dział. Dowódca działa mógł czekać na powrót do stanu pierwotnego przed oddaniem strzału, bądź oddawał go w dowolnym momencie, czego rezultatem był wątpliwy. Drugim problemem był wymóg, że cel musiał być widoczny.

Działa, w których jako materiał miotający stosowano czarny proch, wytwarzały wiele dymu! Unosił się on na akwenie, co sprawiało, że cele wyglądały jak za mgłą, lub całkowicie znikwały w jego kłębach. Praktycznie we wszystkich działach chińskiej i japońskiej floty stosowano czarny proch. Najczęściej używanym materiałem miotającym był proch pryzmatyczny, sprasowa-

Japońska korweta pancerna Kongō z tradycyjnym pokładem baterijnym.

Fot. „Ships of the World”





Japoński pancernik kazamatowy Fusō.

Fot. „Ships of the World”

ny, co pozwalało na spowolnienie zapłonu w porównaniu do prochu sypkiego. Czarny proch z natury nie spala się w regularny sposób. Wymuszało to w pewien sposób strzelanie na niewielkim dystansie, albowiem nierównomiernie spalający się ładunek miotający wpływał na donośność oddanego strzału. Przy większym dystansie konsekwentnie zmniejszała się możliwość trafienia kilka razy w to samo miejsce.

Kontynuując temat, test 71-tonowego (kal. 40 cm) działa w Meppem w dniu 5 sierpnia 1879 r. może posłużyć tu jako przykład. W idealnych warunkach, na stabilnej platformie testowej, która pozwalała na oddanie każdego strzału dokładnie w takich samych warunkach, działo osiągnęło kilka razy donośność 2500 m. Wyniki opisano jako „bardzo celne.... poza pierwszymi dwoma strzałami próbnymi, pionowe rozproszenie wyniosło jedynie 17¼ cala, a odchylenie boczne 71 cali”. Wahania te wynikały z nieregularności w spalaniu prochu pryzmatycznego zastosowanego jako materiał miotający. Przy przechyłach bocznych i wzdłużnych na pokładzie okrętu, wspomniane wahania zmniejszały możliwość oddania celnego strzału wraz ze wzrostem dystansu.

W połowie lat 80-tych XIX wieku do użytku wszedł proch brązowy. Wy różniał się tym, że wytwarzał o połowę mniej dymu w porównaniu z prochem czarnym. Spalał się również w dużo bardziej regularny sposób. Dzięki temu był bardziej przydatny jako ładunek miotający dla dział szybkostrzelnych,

a jednocześnie pozwalał na prowadzenie ognia na większym dystansie.

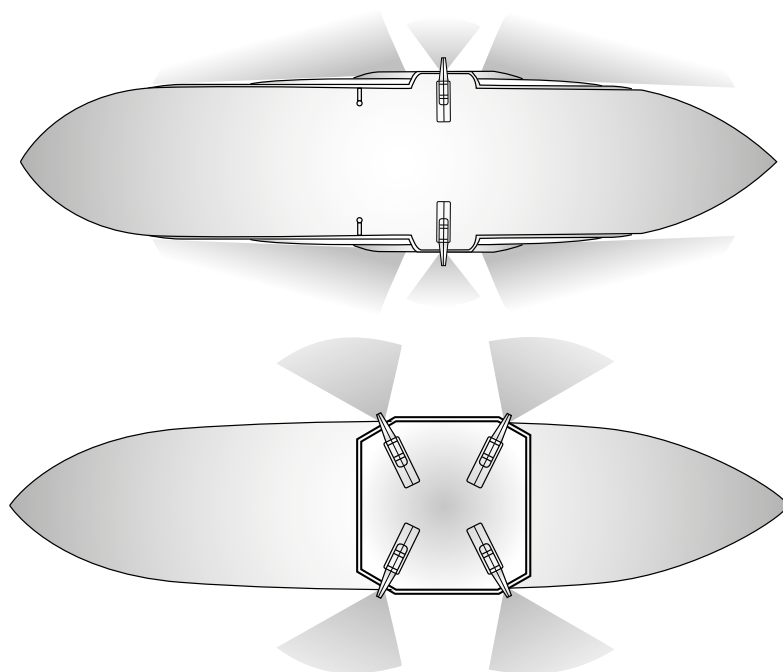
Proch brązowy został jednak zepchnięty na drugi plan przez nadejście „bezdymnych” (w porównaniu z czarnym i brunatnym) prochów nitrocelulozowych, takich jak brytyjski kordyt, francuski poudre B (proch biały) czy noblowski balistyt. Ze wszystkich dział użytych w bitwie pod Jalu, tylko w najnowszych stosowano proch brązowy, a kordyt jedynie w działach szybkostrzelnych na *Yoshino*. Większość dział chińskich wykorzystywała jako ładunek miotający proch pryzmatyczny, a pozostałe proch brązowy.

Stosowano również urządzenia, które miały zniwelować skutki kołysania i pozwolić na równoczesne prowadzenia ognia z dział. Były to celownik kierunkowy oraz elektryczny zapłon dział. Ten ostatni został wynaleziony około roku 1868 przez brytyjską Royal Navy, przez co był dobrze znany. Jednak jeszcze w połowie lat 80-tych XIX wieku był on opcjonalnie oferowany przez zakłady Armstronga, oraz przypuszczalnie również przez zakłady Kruppa.

Historia celownika kierunkowego wciąż nie doczekała się pełnego opracowania. Prawdopodobnie zo-

Schemat uzbrojenia japońskiego pancernika Fusō.

Rys. Tomasz Siegmund





Japoński krążownik pancernopokładowy Naniwa. Wraz z jednostką siostrzaną Takachiho, okręty te wchodziły w skład Lotnej Eskadry, która zmiażdżyła prawe skrzydło eskadry chińskiej. Fot. „Ships of the World”

stał on wynaleziony na początku lat 50-tych XIX wieku przez kmdr Morsoma z Royal Navy. W połowie lat 70-tych XIX wieku adm. Sir George Elliot opracował system celowników, po raz pierwszy z powodzeniem zastosowany na fregacie parowej *Shah* w czasie jej starcia z monitorem *Huáscar* w roku 1877. Po jego wykorzystaniu przy ostrzale Aleksandrii w Egipcie w roku 1882 pojawiły się mieszane opinie. Problem stanowiła komunikacja między oficerem artylerii, a załogami działami, ponieważ w bitewnym zgiełku rury głosowe nie spełniały należycie swojego zadania. Sir Percy Scott, jako młody porucznik w roku 1881, opracował urządzenie elektryczne do wizualnego przekazu informacji do dział, które jednak pozostawało w archiwum Admiralicji. Bradley Fiske opracował dla odmiany elektryczne przekaźniki i wskaźniki zasięgu, jednak używała ich jedynie U.S. Navy. Także Barr and Stroud w roku 1894 rozpoczął prace nad elektrycznymi przekaźnikami zasięgu i rozkazów.

Cztery (po dwa dla każdej ze stron konfliktu) z budowanych przez stocznię Armstronga okrętów zostały wyposażone zarówno w celowniki i urządzenia elektryczne umożliwiające prowadzenie ognia salwami. Były to japońskie *Naniwa* i *Takachiho* oraz chińskie *Zhiyuan* (*Chih Yuen*) i *Jingyuan* (*Ching Yuen*). Z punktu widzenia sku-

teczności ognia artylerii, interesującym jest fakt, że oba japońskie krążowniki wchodziły wraz z *Yoshino* w skład Eskadry Lotnej. Pomimo tego, że obie jednostki były uzbrojone w działa ładowane odtylcowo o niewielkiej szybkostrzelności, ich zdolność do prowadzenia celnego ognia znacząco wzrosła.

Innym efektem niewielkiej szybkostrzelności gwintowanych dział odtylcowych było to, że nie wymagały one znacznych zapasów amunicji. Uzyskanie dokładnych informacji o zapasach amunicji nie stanowi specjalnego problemu. Dla przykładu, według oficjalnych danych dla chińskich krążowników typu „Chaoyong” („Ch’ao Yung”), do którego należał również japoński *Tsukushi*, zapas amunicji wynosił 34 pociski burzące, 10 odłamkowych, 6 kartaczy, 36 przeciwpancernych granatów Pallisera i 14 przeciwpancernych pocisków Pallisera. Daje to 50 pocisków na dział kal. 10-cali (254 mm). Dla krótkolufowych dział kal. 4,7-cala (120 mm) zapas obejmował 12 pocisków burzących, 30 segmentowych, 30 odłamkowych i 10 kartaczy na lufę. Pancerniki typu „Zhenyuan” („Chen Yuen”) dysponowały 50 pociskami kal. 305 mm na lufę. Typ „Matsushima” dysponował 60 pociskami do dział kal. 320 mm oraz 100 pociskami na każde szybkostrzelne dział kal. 120 mm.

Materiałem kruszącym był najprawdopodobniej czarny proch. Brytyjczy-

cy nie znosili eksperymentów z materiałami wybuchowymi w charakterze substancji wypełniającej, zaaprobowali jedynie użycie lydditu dla pocisków średniego kalibru w późnych latach 90-tych XIX wieku, w sam raz na czas marszu Kitchenera w górę Nilu. Niemcy zaadoptowali bawełnę strzelniczą w roku 1883 (Gf/83), a Francuzi niedługo później, lecz jej zastosowanie nie trwało długo. Pod koniec lat 80-tych XIX w. zastąpił ją kwas pikrynowy (Gf/88 w Niemczech, melinit we Francji). Część wyprodukowanych w Niemczech pocisków dla floty chińskiej była wypełnionych bawełną strzelniczą. Niedostatek pocisków burzących w jej arsenale można po części wytłumaczyć faktem, że wartościowa bawełna strzelnicza była z nich usuwana i sprzedawana do celów komercyjnych. Niestety również chińscy rodzimi producenci amunicji nie zasługiwali na zaufanie. Jak podaje Richard N.J. Wright, „*Pingyuan* (*P’ing Yuen*) uzyskał bezpośrednie trafienie w *Matsushimę* pociskiem kal. 10,2” (260 mm). Niestety, wykonany w *Tien-sinie* pocisk zamiast materiałem wybuchowym, był wypełniony cementem”.

* * *

Nieżyjący Peter Brook w swojej pracy na temat bitwy pod Jalu zawarł kilka wniosków, które zasługują na bliższe zbadanie. Odnotował on że, „*Bitwa*

obaliła mit, że małe, szybkie nieopancerzone jednostki dysponujące silnym uzbrojeniem artyleryjskim mogły dzięki przewadze prędkości, pokonać pancernik wybierając korzystny dla siebie dystans. Chayong (Ch'ao Yung), Yangwei (Yang Wei), Naniwa, Takachino i 3 duże japońskie krążowniki pancernopokładowe zostały zaprojektowane zgodnie z tą zasadą". To stwierdzenie jest mylne i jedynie po części prawdziwe.

W swojej książce „Warships for Export”, dr Brook w dosyć wyczerpujący sposób przedstawił genezę powstania tzw. krążowników elswickich. Oryginalne założenia zostały prawdopodobnie napisane pod koniec lat 70-tych XIX wieku przez Stewarta Randela, który wyjaśniał konstrukcję nowego typu krążowników, których żywotne części chronione były jedynie pokładem pancernym. Stały się one prototypami krążowników pancernopokładowych, które nie były już całkowicie nieopancerzone. Sformułowanie przytoczone przez autora jest nieco niejasne i wydaje się sugerować, że pojedynczy krążownik tego typu mógł pokonać ówczesny pancernik. Jednak tekst mówi o czymś zgoła innym. „Te większe (od kanonierki) okręty dzięki kombinacji swej większej prędkości i siły artylerii, będą zdolne do podążania za i poszukiwania pancerników oraz wyboru własnego trybu i czasu przeprowadzenia ataku... pięć takich nowych jednostek będzie moż-

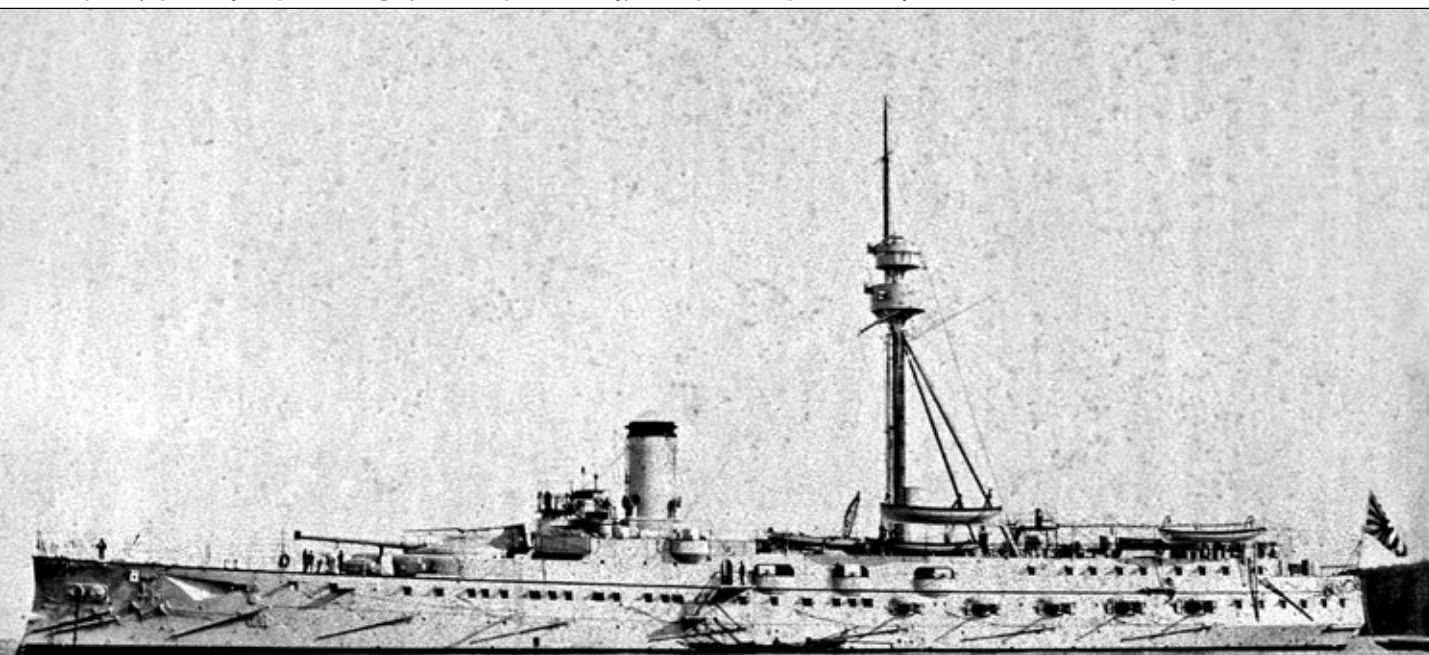
na zbudować za cenę jednego pancernika. Razem, będą one dysponowały większą od niego siłą". Z użycia formy mnogiej w stosunku do małych krążowników i pojedynczej w stosunku do pancernika, wynika logicznie, że kilka wspomnianych krążowników będzie mogło operować przeciwko jednemu pancernikowi. Oczywistym jest fakt, że tego typu krążownik nigdy nie miał wchodzić w skład sztyku bojowego (linii). W kontekście czasu w jakim powstał wspomniany tekst oraz mając na uwadze niewielką szybkostrzelność ówczesnych dział dużego kalibru, nie trudno sobie wyobrazić eskadrę czterech takich krążowników posyłającą na dno pozbawiony eskorty pancernik. Tym samym stanowiło to usprawiedliwienie dla powstania Chaoyong (Ch'ao Yung), Yangwei (Yang Wei) i ich japońskiego bliźniaka Tsukushi, które jednak w pojedynkę lub w parze były całkowicie nieprzydatne do wykonywania takich zadań. Nie miały one być również z założenia wystawione na długotrwały ogień przeciwnika.

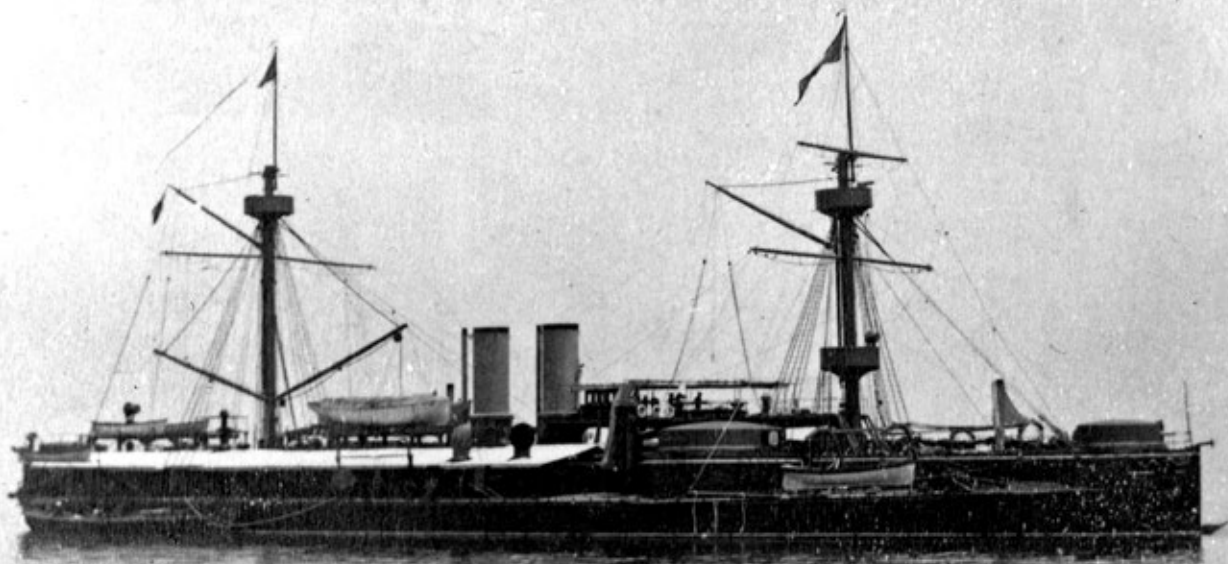
Jest jednak wątpliwe czy Naniwa i Takachiho mogą być uznane za reprezentantów wspomnianego wcześniej typu krążowników. Jedynym punktem wspólnym z oryginalnymi założeniami pozostaje ciężkie uzbrojenie artyleryjskie. Tym charakteryzowało się wiele krążowników budowanych dla różnych flot, zarówno wtedy, jak i później. Z drugiej strony, jednostki te mia-

ły dwukrotnie większą wyporność, znacznie cięższe uzbrojenie i lepsze opancerzenie w porównaniu z innymi znanymi krążownikami II klasy.

Trzy duże japońskie krążowniki pancernopokładowe *Itsukushima*, *Matsushima* i *Hashidate* nie miały nic wspólnego z krążownikami elswickimi i nie powinny być rozpatrywane jako jednostki tego typu. Japonia nie mogła sobie pozwolić na budowę własnych pancerników, które mogłyby zmierzyć się z chińskimi. Poza tym japońskie okręty tego okresu nie dysponowały działami zdolnymi do penetracji chińskich pancerny. Japońska flota zwróciła się do Émile Bertina, słynnego francuskiego projektanta, aby zaprojektował okręt, który na możliwie małym kadłubie będzie przenosił możliwie najsilniejsze działo. Nowe jednostki okazały się porażką i były całkowicie niebalansowane. Japończycy zdali sobie z tego sprawę dopiero po tym, jak jednostki te dotarły do Japonii i rozpoczęły służbę. Zmianie uległ wtedy projekt *Akitsushimy* i *Chiyody*, co zaowocowało powstaniem udanych krążowników. Zgodnie ze starym powiedzeniem, nie ma takiej krytyki, na którą typu „*Matsushima*” nie mógł być wystawiony. Błędy w projekcie, konstrukcji i uzbrojeniu, za wyjątkiem szybkostrzelnych dział 4,7-calowych (120 mm) Armstronga, połączone z utratą projektowanych i budowanych w Francji jednostek *Unebi* i *Chishi-*

Japońskich krążownik pancernopokładowy *Itsukushima*, jedna z trzech okrętów typu „*Matsushima*” uzbrojonych w potężne działo kalibru 320 mm. Projekt był porażką, ale pomimo tego, jednostki pełnił służbę jeszcze po bitwie pod Cuszimą w 1905 roku. Fot. „Ships of the World”





**Chiński pancernik Dingyuan (Ting Yuen) krótko przed wybuchem wojny japońsko-chińskiej. Po prawej widoczny krążownik pancernopokładowy Laiyuan (Lai Yuen).
Fot. Naval Historical Foundation, grzecznościowo Richard NJ Wright**

ma, miały wysoce negatywny wpływ na reputację francuskiego budownictwa okrętowego.

Tytułem wniosków dr Brooks zaprezentował także następujące stanowisko. „Podczas gdy Chińczycy mogli dać z siebie więcej gdyby mieli lepszych oficerów i wystarczającą ilość pocisków dla swoich 12-calowych dział, najistotniejszym czynnikiem, który zadecydował o wyniku bitwy był fakt, że Japończycy posiadali o wiele nowocześniejszą flotę uzbrojoną w szybkostrzelną artylerię, która była bardzo skuteczna przeciwko nieopancerzonym chińskim jednostkom.” To bardzo ogólne stwierdzenie stanowi podstawę do dalszej dyskusji.

Po pierwsze, *Fusō* i *Hiei* powstały w roku 1878, podczas gdy wszystkie chińskie okręty zostały zbudowane w latach 80-tych XIX wieku. Jedynie kanonierki torpedowe typu „Guangyi” („Kuang Yi”) zostały ukończone na początku lat 90-tych tegoż wieku i uzbrojone w działa szybkostrzelne. Japoński typ „Matsushima” zbudowano na początku lat 90-tych XIX wieku, lecz z uwagi na chybiony projekt, za wyjątkiem dział szybkostrzelnych, nie reprezentowały technologii górującej nad chińskimi krążownikami. Oba krążowniki *Chiyoda* i *Akitsushima* były udanymi jednostkami, jednak były w pewnym sensie projektami hybrydowymi, ponieważ starano się zbudować użyteczne jednostki na bazie francuskich założeń. *Akitsushima* miał pier-

wotnie należeć do typu „Matsushima”, a *Yoshino* miał być uzbrojony w jedno potężne działo kal. 320 mm. O wiele lepsze okazały się japońskie krążowniki typu „Naniwa”, jak również nowy *Yoshino*. Poprzednie jednostki były porównywalne z chińskimi krążownikami. Jednak większość japońskich okrętów nie była nowsza od ich chińskich przeciwników.

Jak wspomniano wcześniej działa kal. 320 mm okrętów typu „Matsushima” były całkowicie nieskuteczne. Trzy okręty były w stanie wystrzelić łącznie 13 pocisków, nie uzyskując trafień. Działa kal. 305 mm chińskich pancerników były zdecydowanie lepsze. W związku z tym wydaje się w pełni uzasadnione twierdzenie, że czynnikiem który zadecydował o wyniku bitwy były działa szybkostrzelne oraz taktyka.

Działa szybkostrzelne nie były dla Chińczyków nowością. Jak wspomniano typ „Guangyi” („Kuang Yi”) był w nie uzbrojony. Natomiast Japończycy dobroili *Hiei* w 3-calowe działa szybkostrzelne i na zmodernizowanym *Fusō* zastąpili gwintowane działa odtłocowe kal. 170 mm sześcioma szybkostrzelnymi działami 6-calowymi. Chińczycy nie podjęli podobnych działań. Zastanawiające, jest zatem to, dlaczego tego nie zrobili?

Adm. Ting starał się, by jego okręty posiadały najnowocześniejsze uzbrojenie. W rzeczy samej konstruktorzy zbudowanych w Niemczech okrętów

przeczuwali, że jednostki były niedozbrojone i dodali od 2 do 4 dodatkowych i nie przewidzianych w projekcie dział polowych kal. 75 mm na morskich lawetach (fakt często pomijany w literaturze). Andrzej Mach podkreśla, że Ting chciał wzmocnić uzbrojenie swych sześciu najlepszych okrętów 21 szybkostrzelnymi działami Kruppa kal. 120 mm. W związku z brakiem środków finansowych plan ten zredukowano do 12 dział rozdzielonych pomiędzy dwa pancerniki. Lecz Komisja Przychodów odrzuciła prośbę, ponieważ Cesarzowa Dowager potrzebowała pieniędzy na swój przypadający w następnym roku diamentowy jubileusz.

Innym możliwym źródłem był arsenał Kiangnan, w którym produkowano chińskie działa szybkostrzelne. Richard Wright zauważył, że „4,7-calowe działa szybkostrzelne wystrzeliwujące pociski o wadze 45 funtów (20,41 kg) zostały przetestowane w Szanghaju w czerwcu 1893 roku. Tuzin lub więcej takich dział mogło zastąpić używane we Flocie Peijang 6-calowe działa odtłocowe o szybkostrzelności zaledwie 1 strzału na minutę, co stanowiło by istotne wzmocnienie jej artylerii. Niestety chińska administracja była zbyt powolna, by wdrożyć taki plan. Najlepsze, co udało się zrobić, to wysłać z opóźnieniem kilka szybkostrzelnych dział kal. 4,7-cala do obrony Weihaiwei”.

Wygląda na to, że wysiłki by dostarczyć najnowocześniejsze działa,

a także pociski wypełnione materiałem wybuchowym padły ofiarą korrupcji oraz niewydajnej biurokracji, tak charakterystycznej dla ostatnich lat dynastii Mandżurskiej. W ten sposób Chińczycy wyrzekli się przewagi na Japończykami jaką dawały działa szybkostrzelne.

Historia działań na morzu jest pełna przykładów, gdy słabszy pokonuje silniejszego dzięki mistrzowskiej taktyce. Nigdy nie dowiemy się czy adm. Ting wraz z zagranicznymi doradcami mógł skuteczniej kierować swą flotą. Admirał stracił przytomność w wyniku pierwszej salwy swego flagowca *Dingyuan* (*Ting Yuen*), oddanej w kierunku *Yoshino* na trudnym w owym czasie do wyobrażenia dystansie 6000 jardów (około 5500 m) i do końca bitwy pozostawał w swojej kajucie. Bazując na swym doświadczeniu kawalerzysty zbliżył się do przeciwnika w szyku czołowym, który były najgorszy z możliwych do zastosowania w dynamicznej bitwie morskiej. Bez przewodnictwa Tinga i jego sztabu, szyk nie uległ zmianie, co pozwoliło japońskiej eskadrze lotnej uderzyć na osłabione skrzydło, podczas gdy siły główne „stawiały kreskę nad T” na linii chińskiego zespołu.

Podsumowując, uzasadnionym wydaje się twierdzenie, że bitwa pod Jalu rozstrzygnęła się zarówno przez złą i nierozważną taktykę po stronie Chiń-

czyków, jak i przewagę szybkostrzelnej artylerii po stronie Japończyków. Oba czynniki zadecydowały o tym, że Chińczycy ponieśli sromotną klęskę. ●

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

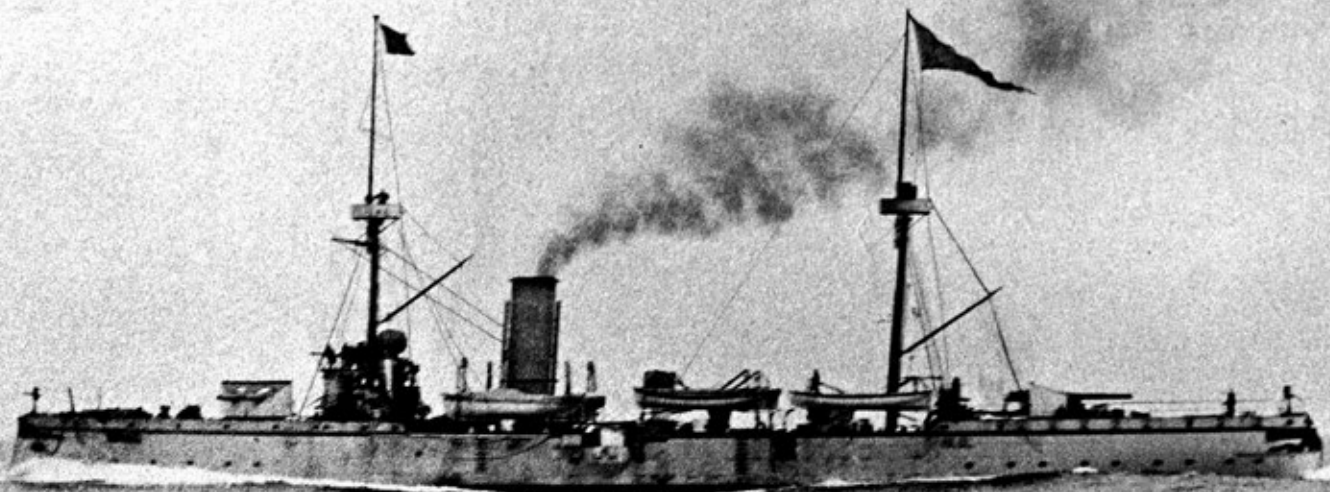
Bibliografia

- Brassey Th.A. *The Naval Annual. Various editions from 1886 to 1901.*
- Brook P. *Warships for Export: Armstrong Warships 1867-1927.* Gravesend: World Ship Society, 1999.
- Brook P. *The Battle of the Yalu, 17 September 1894.* // Warship 1999-2000. London: Conway Maritime Press, 1999.
- Brose E. D. *The Kaiser's Army: The Politics of Military Technology in Germany During the Machine Age, 1870-1918.* New York: Oxford University Press, 2001.
- Brown F.I. *The Big Bang: A History of Explosives.* Gloucestershire: Sutton Publishing, 2005.
- Campbell N.J.M. *British Super-Heavy Guns.* // Warship Volume III. London: Conway Maritime Press, 1979.
- Crawford K.R. *The Victorian Navy in Transition: British Naval Policy Between the Russian War Scares, 1878-1885.* Purdue University: Unpublished Thesis, 1978.
- Crawford K.R. *A Brief Study of Fire Control Developments, 1860-1900.* // Seekrieg V documentation.
- Falk E. *Togo and the Rise of Japanese Sea Power.* Cranbury: The Scholar's Bookshelf, 2006.
- Gardiner R., ed. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905.* Annapolis: Naval Institute Press, 1979.
- Gardiner R., ed. *Steam, Steel & Shellfire: The Steam Warship, 1815-1905.* London: Conway Maritime Press, 1992.

- Itani J., Lengerer H., Rehm-Takahara T. *Sankeikan: Japan's Coast Defence Ships of the Matsushima Class.* // Warship 1990. Annapolis: Naval Institute Press, 1990.
- Jager H. *German Artillery of World War One.* Ramsbury: The Crowood Press Ltd., 2001.
- Jentschura H., Jung D., Mickel P. *Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945.* Annapolis: Naval Institute Press, 1977.
- King J.W. *The War-Ships and Navies of the World, 1880.* Annapolis: Naval Institute Press, 1982.
- Lopez J.M. *San Martin Enciclopedia en Color de la Marina Mundial Cruceros.* Madrid: Libreria Editorial San Martin, 1976.
- MacCallum I. *The Riddle of the Shells, 1914-1918: The Approach to War, 1882-1914.* // Warship 2002-2003. London: Conway Maritime Press, 2003.
- Mach A. *The Chinese Battleships.* // Warship Volume VIII. Annapolis: Institute Press, 1984.
- Mehl H. *Naval Guns: 500 Years of Ship and Coastal Artillery.* Annapolis: Naval Institute Press, 2002.
- Milanovich K. *Naniwa and Takachiho: Elswick-built Protected Cruisers of the Imperial Japanese Navy.* // Warship 2004. London: Conway Maritime Press, 2004.
- Milanovich K. *Chiyoda (II): First 'Armoured Cruiser' of the Imperial Japanese Navy.* // Warship 2006. London: Conway Maritime Press, 2006.
- Moss M., Russell I. *Range and Vision: The First Hundred Years of Barr & Stroud.* Edinburgh: Mainstream Publishing Company Ltd., 1988.
- Watts A.J., Gordon B.G. *The Imperial Japanese Navy.* Garden City: Doubleday & Company, Inc., 1971.
- Wright R.N.J. *The Chinese Steam Navy, 1862-1945.* London: Chatham Publishing, 2000.
- Wright R.N.J. *The Peiyang and Nanyang Cruisers of the 1880s.* // Warship 1996. London: Conway Maritime Press, 1996.

Chiński krążownik pancernopokładowy *Zhiyuan* (*Chih Yuen*) podczas prób odbiorczych w maju 1885 roku.

Fot. zbiory prywatne





część II

Pancerniki typu „Kearsarge”

Kearsarge – historia okrętu

Budowa piątego pancernika amerykańskiego została autoryzowana przez Kongres w dniu 2 marca 1895 roku, który wśród 11 nowych okrętów¹ przyznał fundusze na budowę dwóch jednostek tej klasy. Kongres zatwierdził też dla lidera typu nazwę „Kearsarge” noszoną wcześniej przez sloop² Unii, który zatonął w dniu 2 lutego 1894 roku po wejściu na Roncador Reef u wybrzeży Nikaragui. Jednostka ta wślwiła się podczas Wojny Secesyjnej zatopieniem w dniu 19 czerwca 1864 roku koło Cherbourga należącego do Konfederatów rajdery *Alabama*³. Zanim został on pokonany przez sloop *Kearsarge*, w służbie Konfederatów przechwycił na wodach europejskich 69 jednostek Unii. Aby zachować we flocie amerykańskiej nazwę zasłużonego okrętu, pod koniec 1894 roku sekretarz marynarki Hilary A. Herbert wystąpił do Kongresu o jej nadanie jednemu z pancerników, których budowę planowano. Propozycja ta spotkała się z przychylnością Kongresu⁴.

Kontrakt na budowę nowego pan-

cernika oraz jego bliźniaka zawarto w dniu 2 stycznia 1896 roku z Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company w Newport News w stanie Wirginia. Stępka *Kearsarge* została położona w stoczni w Newport News w dniu 30 czerwca 1896 roku. Planowane na koniec 1897 roku wodowanie obydwu okrętów zostało opóźnione tak, że bliźniacze pancerniki spłynęły na wodę jednego dnia – 24 marca 1898 roku. Wśród przyczyn zwłoki były min. wadliwe blachy poszycia pierwszych dostawy z Carnegie Steel Company z Pittsburga oraz wady odkuwek stęp rufowych dostarczone przez Cleveland City Forge Company z Cleveland. Jako pierwszy spłynął na wodę lider typu, a nazwę „Kearsarge”⁵ nadała mu Elizabeth Maynard Winslow. Była ona żoną komandora podporucznika Herberta Winslowa i synową komandora Johna A. Winslowa – dowódcy sloopa *Kearsarge* podczas pamiętnej bitwy z *Alabamą*. Ceremonię wodowania pancerników obserwowało wielu kongresmenów z różnych stanów, gubernatorów W. O. Bradley z Kentucky

i J. Hoge Tyler z Wirginii, prezes zarządu stoczni Calvin B. Orcutt oraz przeszło 10 tysięcy mieszkańców Wirginii, którzy aby uczestniczyć w uroczystości musieli mieć specjalne bilety.

Projektowanie i budowa pancerników typu „Kearsarge” okazały się na tyle trudne, że pociągały za sobą wielokrotne zmiany projektów i przedłużenie ich budowy, która pierwotnie miała zakończyć się w styczniu 1899 roku. Dodatkowo, opóźnienie spowodowane było nieterminowymi dosta-

1. Aktem tym Kongres autoryzował także budowę 6 kanonierek i 3 torpedowców.

2. *Kearsarge* – lider typu czterech parowców z ożaglowaniem barku. W służb. 24.1.1862 r.; wyp.: 1457 t; wym.: 60,5 m x 10,1 m x 4,7 m; 840 iHP, 11 w.; uzbr.: 2 x 279 mm, 1 x 107 mm, 6 x 32 funt.; 163 ludzi.

3. *Alabama*, parowiec z ożaglowaniem barku. W służb. 24.8.1862 r.; wyp.: 1050 t; wym.: 67,1 m x 9,7 m x 4,3 m; 13 w.; uzbr.: 1 x 163 mm, 1 x 68 funt.; 6 x 32 funt.; 145 ludzi.

4. W związku z tym, że w 1898 roku uchwalono ustawę o nadawaniu pancernikom i monitorom wyłącznie nazw stanów, *Kearsarge* stał się jedynym w historii floty amerykańskiej pancernikiem nienoszącym nazwy stanu. Ponieważ ustawa ta nigdy nie została anulowana w odniesieniu do pancerników, nadawanie nazw stanów amerykańskim okrętom podwodnym można uważać za niezgodne z obowiązującym prawem.

5. *Kearsarge* – nazwa góry (895 m n.p.m.) w hrabstwie Merrimack w stanie New Hampshire.

wami elementów uzbrojenia i wyposażenia, a także złą jakością materiałów i podzespołów. Przykładowo, dopiero w sierpniu tego roku dostarczono do stoczni z warsztatów artyleryjskich Washington Navy Yard ostatnie działa artylerii głównej i pośredniej okrętu. W dniu 5 września *Kearsarge* wyszedł na stoczniove próby morskie, podczas których utrzymał przez niemal pół godziny prędkość 17,25 węzła.

Pancernik opuścił po raz pierwszy Newport News w dniu 16 września 1899 roku odchodząc do Nowego Jorku. W tamtejszej Brooklyn Navy Yard jednostka została przygotowana do oficjalnych prób morskich. Podczas przejścia morzem w czasie, którego osiągnęła ona średnią prędkość 13 węzłów, przetestowano jej przedni zespół wież artyleryjskich. Rankiem 18 września okręt zakotwiczył koło Tompkinsville tuż za rufą krążownika pancernego *New York* – jednostki flagowej Eskadry Północnoatlantyckiej. Tego samego dnia *Kearsarge* wszedł do suchego doku dla pomalowania kadłuba. W dniu 22 września pancernik opuścił Nowy Jork i cztery dni później u wybrzeży stanu Massachusetts odbył próby prędkości. Ich licząca 33 Mm trasa była wyznaczona pomiędzy linią łączą-

cą przylądek Ann i wyspę Boone, a kanonierką *Scorpion*, która jako „boja zwrotna” dryfowała u brzegów wyspy Thatchers. Płynąc „tam”, z wiatrem po gładkim morzu, pancernik uzyskał prędkość 17,32 w, a na kursie przeciwnym pod wiatr 16,37 w. Przy wyporności większej o 350 tons i indykowanej mocy maszyn mniejszej o 500 HP od projektowych oraz 118 obr./min. wałów śrubowych, po uwzględnieniu prądów pływowych średnią prędkość *Kearsarge* wyznaczono na 16,845 w. Tym samym potwierdzono, że okręt spełnił warunki kontraktowe w tym zakresie. Następnego dnia pancernik odszedł do Newport News. Uroczystość wprowadzenia nowej jednostki do służby miała miejsce w dniu 20 lutego 1900 roku. Pierwszym jej dowódcą został komandor William M. Folger.

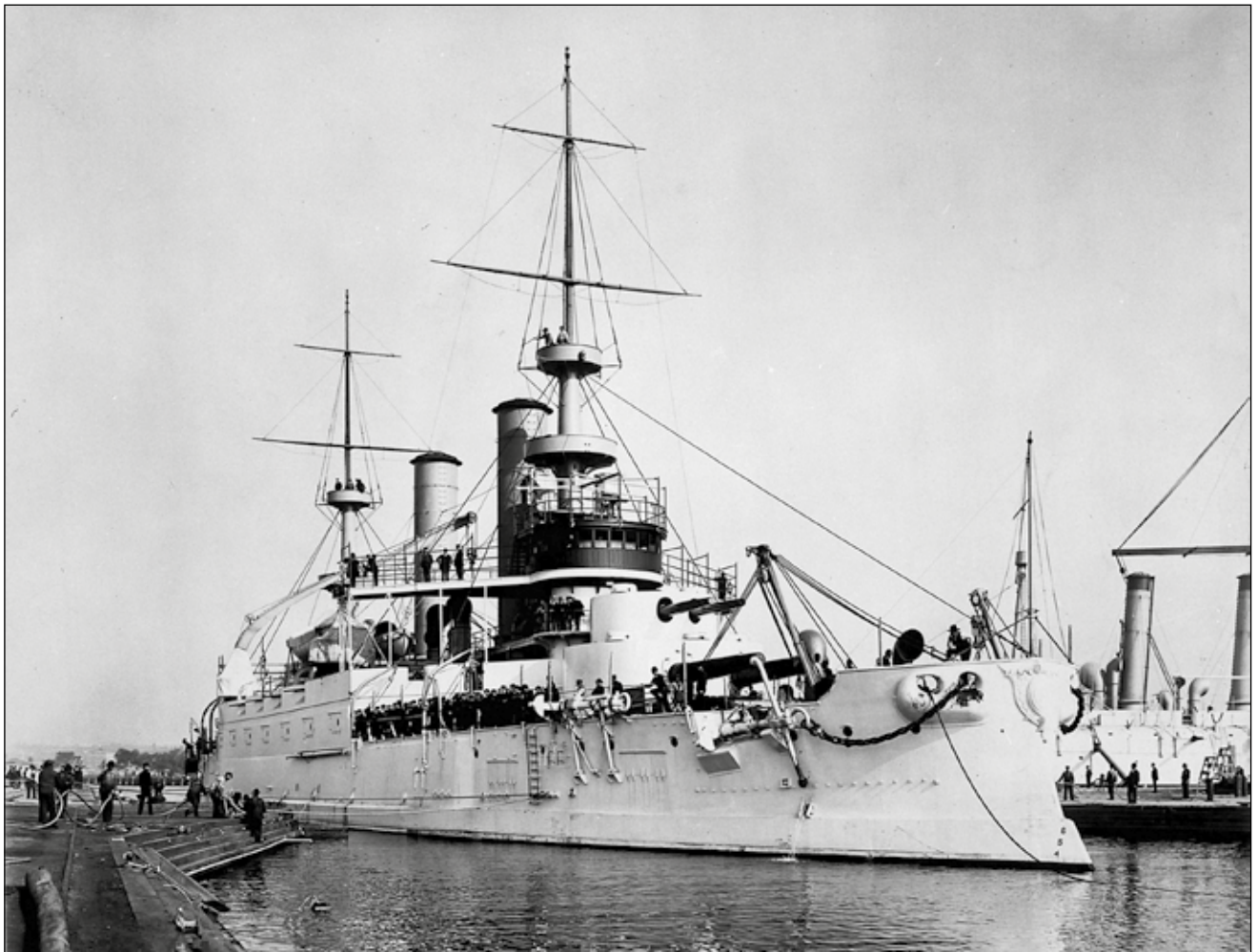
Pod koniec marca 1900 roku przeprowadzono kolejne testy mechanizmów i urządzeń, a także uzbrojenia *Kearsarge*. Okręt opuścił kotwiczowisko w Fort Monroe z byłym szefem Biura Uzbrojenia kontradmirałem Williamem T. Sampsonem na pokładzie i u wybrzeży Wirginii min. odbył jednoczesne strzelania z dziobowego zespołu wież artylerii głównej i pośredniej. Nie potwierdziły się wówczas

wcześniejsze obawy o oddziaływanie podmuchów wystrzałów dział kalibru 203 mm na wieżę artylerii głównej, a zwłaszcza na jej osadę. Ze względu jednak na awarię systemu elektrycznego strzelano tylko z trzech dział – wystrzelone pociski upadły niemal w jednym miejscu w odległości około tysiąca metrów. W kwietniu *Kearsarge* został okrętem flagowym kontradmirała Normana F. Farquhara dowódcy Eskadry Północnoatlantyckiej. Przejął tę funkcję od krążownika pancernego *New York*, który przeszedł na remont do Brooklyn Navy Yard.

Po południu 8 czerwca *Kearsarge* opuścił Nowy Jork kierując się do Newport w stanie Rhode Island gdzie miał dołączyć do Eskadry podczas letnich manewrów floty. Oprócz okrętu flagowego zespół tworzyły wówczas pancerniki: *Massachusetts*, *Indiana*, *Kentucky* i *Texas*. Jednostki operowały z Newport, z którego wychodziły na wody Nowej Anglii odwiedzając min. Boston. W sierpniu ćwiczyły u wybrzeży Maine kotwicząc następnie w dniu 5 września w Bar Harbor. W końcu września Eskadra uczestniczyła we wspólnych manewrach floty i armii w zatoce Narragansett. Okręty atakowały wówczas z morza forty

Fotografia *Kearsarge* wchodzącego w dniu 18 września 1899 roku do suchego doku stoczni marynarki na Brooklynie.

Fot. U.S. Navy



Adams i Greble, które były bronione przez siły lądowe.

Z początkiem grudnia 1900 roku jednostki Eskadry Północnoatlantycznej, którą tworzyły wówczas pancerniki: *Kearsarge* jako flagowy admirała Farquhara i *Massachusetts* oraz torpedowce miały wyjść w pięciomiesięczny rejs na zimowe manewry na wodach Zatoki Meksykańskiej i Morza Karaibskiego. Ze względu na przecieki w części dziobowej *Massachusetts* wyjście zespołu, do którego dołączył nowy pancernik *Alabama* zostało opóźnione tak, że opuścił on Hampton Roads dopiero w dniu 22 grudnia. Następnie jednostki Eskadry zawinęły do Pensacola w stanie Floryda skąd w końcu stycznia 1901 roku wyszły na manewry na akwen ćwiczebny w Zatoce Florydzkiej. Później Eskadra zawinęła do Mobile w stanie Alabama oraz do Galveston w Teksasie. W dniu 20 lutego jej okręty powróciły do Pensacola, po czym następnego dnia opuściły tę bazę floty kierując się do Culebra na Puerto Rico. W ciągu kolejnych

tygodni Eskadra zawinęła do Hawany i Guantanamo na Kubie oraz Kingston na Jamajce, które opuściła 19 kwietnia. W końcu tego miesiąca *Kearsarge* wszedł do stoczni marynarki w Nowym Jorku. Tam w ciągu pięciu tygodni dokonano wymiany uszkodzonego lewego działka kalibru 330 mm w dziobowej jego wieży, które to prace zostały zakończone w dniu 23 maja.

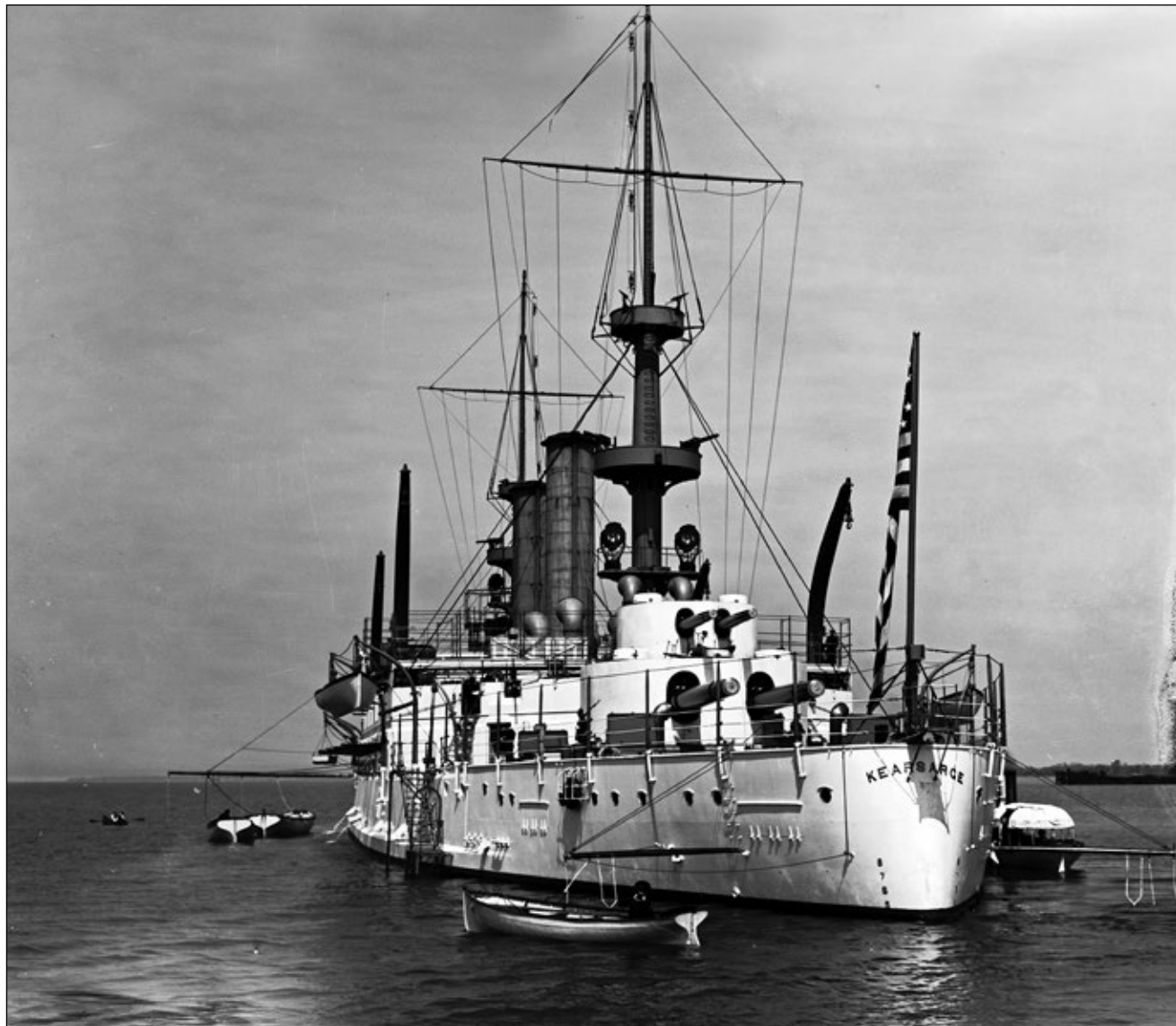
W dniach 4 i 5 lipca dowodzona przez kontradmirała Francis J. Higginsona Eskadra Północnoatlantyczna opuściła Newport, aby ćwiczyć symulowaną bitwę w cieśninie Vineyard koło Wood's Hole w stanie Massachusetts. Na początku sierpnia jednostki Eskadry odbyły szkolenie artyleryjskie w cieśninie Nantucket, a pod koniec tego miesiąca ponownie ćwiczyły koło Wood's Hole. W dniu 1 września okręty zespołu odeszły na południe zawiązując sześć dni później do Newport News. Później *Kearsarge*, *Alabama* i *Massachusetts* odbyły u wyspy Baron próby prędkości zarządzane przez Departament Marynarki. Były to pierw-

sze w historii floty amerykańskiej testy mające pozwolić na porównanie aktualnej prędkości okrętów względem osiągniętej w ich pierwszych próbach morskich.

Przewrót, który miał miejsce w Wenezueli w końcu 1901 roku spowodował, że Eskadra Północnoatlantyczna dowodzona przez kontradmirała Higginsona została oddelegowana na wody Morza Karaibskiego dla zabezpieczenia interesów amerykańskich w tym rejonie. Trzon zespołu stanowiły wówczas flagowy *Kearsarge* oraz *Alabama* i *Massachusetts*, a także *Indiana*, która dołączyła podczas pobytu Eskadry w Hawanie. W dniu 26 grudnia pancerniki wraz z towarzyszącymi im krążownikami *Chicago* i *Newark* torpedowcami *Scorpion* i *Eagle*, a także węglowcem *Hannibal* odeszły w kierunku ogarniętej rewoltą Wenezueli. Dwa dni później *Kearsarge*, *Alabama* i *Massachusetts* oraz kanonierka *Marietta* zawinęły do nowoutworzonej amerykańskiej bazy morskiej na wyspie Culebra.

Kearsarge w ujęciu od rufy podczas postoju na kotwicy w dniu 8 kwietnia 1900 roku.

Fot. Library of Congress



Początek stycznia 1902 roku pancerniki spędziły w La Guayra i na Curacao w Wenezueli. Podczas strzelania prowadzonego w dniu 2 lutego w kazamacie *Kearsarge* miała miejsce eksplozja działa kalibru 127 mm L/40 Mk III o numerze wytwórcy 174. Skutkiem wybuchu była śmierć 5 marynarzy z jego obsady. Po opuszczeniu Wenezueli jednostki przeszły na Trinidad, a na początku marca do Colon w Panamie. W końcu kwietnia i na początku maja okręty wraz z krążownikiem pancernym *Olympia* uczestniczyły w manewrach na południowym akwenie ćwiczebnym. Następnie przeszły na północ gdzie 5 maja u przylądków Wirginii inspekcję zespołu przeprowadził z kanonierki *Dolphin* admirał George Dewey wraz kontradmirałami Henry C. Taylorem i Edwardem E. Bradfordem. Rankiem 8 maja okręty powróciły na Hampton Roads z banderami opuszczonymi do połowy masztów w hołdzie dla zmarłego dwa dni wcześniej kontradmirała Williama T. Sampsona. Wieczorem parowiec *Newport News* zabrał z jednostek Eskadry dwa bataliony żołnierzy piechoty morskiej, którzy mieli wziąć udział w pogrzebie admirała.

Doroczne letnie manewry floty Eskadra Północnoatlantycka pod admirałem Higginsonem odbyła na wodach przyległych do wybrzeża Nowej Anglii. W dniu 16 lipca *Kearsarge* wraz z *Massachusetts* i *Alabama* weszły do Newport, które w czasie ćwiczeń było bazą Eskadry. Na początku sierpnia pancerniki wraz z krążownikiem *Olympia* zawinęły do New London. Nocą z 14 na 15 sierpnia okręty ćwiczyły posługiwanie się reflektorami oświetlenia pola walki, a po południu 15 sierpnia uzupełnione o krążownik *Brooklyn*, kanonierkę *Scorpion*, jacht *Mayflower* oraz holownik *Leyden* przeszły z Vineyard Haven do Nantucket w stanie Massachusetts. Wśród okrętów oznaczonych mianem zespołu „Niebieskiego” były: pancerniki flagowy *Kearsarge*, oraz *Indiana*, *Massachusetts* i *Alabama*, krążowniki *Brooklyn* i *Olympia* oraz *Montgomery*, kanonierki *Gloucester* i *Scorpion*, jacht *Mayflower*, a także holownik *Leyden*. Jednostki, które operowały w zatoce Menemsha koło Wood’s Hole atakowały wybrzeże Nowej Anglii pomiędzy New Bedford i New London.

Na „zdobytej” 1 września przez desant piechoty morskiej Block Island została utworzona baza floty. Następnie pancerniki *Kearsarge*, *Indiana*, *Massachusetts* i *Alabama* prowadziły „ataki” na Fort Wright na wyspie Fisher’s. W dniu 3 września *Kearsarge* i *Indiana* zostały „unieszkodliwione” przez działa z Fortu Michie na wyspie Great Gull, które także włączyły się do walki. Po zakończeniu manewrów w dniu 6 września pancerniki *Kearsarge*, *Indiana* i *Massachusetts* oraz krążownik *Brooklyn* odeszły do Nowego Jorku, dokąd dotarły dwa dni później.

W połowie listopada *Kearsarge* w składzie Eskadry Północnoatlantyckiej admirała Higginsona, którą tworzyły także pancerniki *Indiana*, *Alabama*, *Massachusetts* i *Texas* oraz krążowniki *Detroit*, *Cincinnati* i *San Francisco*, a także kilka mniejszych okrętów uczestniczył na Hampton Roads w zgrupowaniu przygotowanym do dorocznych manewrów zimowych na południowym Atlantyku. Przejście na akwen ćwiczebnym zostało zorganizowane po raz pierwszy, jako swoisty, oceaniczny wyścig okrętów. Oprócz *Kearsarge* uczestniczyły w nim także pancerniki *Indiana*, *Massachusetts* i *Alabama*, krążownik *Cincinnati* oraz kanonierka *Machias*. W południe 22 listopada jednostki wystartowały z Hampton Roads kierując się ku wyspie Culebra. Mimo 35 milowego handicapu dla pozostałych okrętów, jako pierwszy do mety u latarni morskiej na wyspie dotarł krążownik *Cincinnati*. Dwie godziny po nim przybył pancernik *Alabama*, a *Indiana* dotarła za trzecią w kolejności kanonierką *Machias*. *Kearsarge* dotarł za nimi – jako ostatni osiągnął cel *Massachusetts*.

Na przełomie lat 1902/1903 *Kearsarge* uczestniczył w ćwiczeniach i manewrach Eskadry Północnoatlantyckiej kontradmirała Francis J. Higginsona na wodach Karaibów. Zgrupowane w Hawanie okręty, wśród których były także pancerniki *Alabama*, *Illinois*, *Indiana* i *Massachusetts*, krążownik *Prairie* oraz kanonierki *Marietta*, *Machias* i *Topeka* stanowiły największą formację floty Stanów Zjednoczonych od czasów Wojny Amerykańsko-Hispańskiej. Jednostki operowały na akwenach wysp Culebra, Crab, Humacao oraz San Juan na Puerto Rico. W dniu 18 lutego *Kearsarge*, *Illino-*

is, *Indiana*, *Iowa* i *Texas*, zawinęły do Galveston w stanie Teksas gdzie dotarł z Nowego Jorku krążownik *Prairie*, który oprócz amunicji dla pancerników przywiózł 300 tys. dolarów w złocie. Przeładowane na *Kearsarge* miało ono stanowić wynagrodzenie dla członków załóg okrętów, pomiędzy którymi zostało później rozdysponowane. Trzy tygodnie marca jednostki spędziły na odpoczynku w bazie floty w Pensacola, po którym kontynuowały szkolenie na wodach południowego akwenu ćwiczebnego. W dniu 19 kwietnia, podczas prowadzenia strzelania u wybrzeży Florydy artylerzyści pancernika zdołali uniknąć eksplozji w rufowym zespole wież artyleryjskich. Po niewypale jednego z dział i odczekaniu wymaganego procedurami czasu, tylko przytomność umysłu otwierającego zamek porucznika J.W. Clementa, który widząc palenie się zapłonika szybko ponownie zaryglował zamek uratowała przed wybuchem ładunków prochowych do wnętrza wieży. Efektem szkolenia było uzyskanie przez artylerzystów *Kearsarge* 45,5% celności strzelania.

Rankiem 25 kwietnia okręty Eskadry minąwszy Key West udały się na akwen ćwiczebnym położony u przylądków Wirginii. Zespół tworzyły wówczas *Kearsarge*, jako jednostka flagowa, *Indiana*, *Illinois*, *Alabama* i *Iowa*, oraz krążownik pancernopokładowy *Olympia* i kanonierka *Scorpion*. Podczas szkolenia okręty, wśród których były także pancerniki *Massachusetts* i *Texas*, w dniu 29 kwietnia były wizytowane przez admirała George Deweya. Najpierw na jachcie *Mayflower*, w towarzystwie szefa Biura Nawigacji kontradmirała Henry C. Taylora oraz komandorów Swifta i Pillsbury, a także komandora porucznika Sargenta z Rady Głównej, odebrał on paradę, a następnie tymczasowo objął dowództwo Eskadry. W południe 30 kwietnia na pokładzie flagowego *Kearsarge* miała miejsce uroczystość zmiany jej dowódcy, którą to funkcję przejął kontradmirał Albert S. Barker. Następnego dnia *Kearsarge*, *Alabama* i *Iowa* odeszły do Nowego Jorku, gdzie z początkiem maja rozpoczęto ich przegląd w Brooklyn Navy Yard.

Na początku czerwca, wobec niedostępności remontowanego pancernika *Alabama*, *Kearsarge* został wy-

delegowany do uczestniczenia w rewii floty w Kilonii. Zaproszenie do udziału w niej okrętów amerykańskich do prezydenta Theodore Roosevelta wystosował uprzednio niemiecki cesarz Wilhelm II. Opuściwszy Nowy Jork pancernik pokonał dystans 3245 mil przez Atlantyk ze średnią prędkością 12,62 węzła i 9 lipca zawinął do Southampton. Tam, wieczorem 12 lipca dołączyły do niego krążowniki *San Francisco* i *Chicago* oraz kanonierka *Machias* – przybyłe z Morza Śródziemnego okręty Eskadry Europejskiej. Jej dowódca – kontradmirał Charles S. Cotton przeniósł swą banderę na *Kearsarge*. Po zabunkrowaniu węgla przez pancernik, jednostki odeszły w morze zawiązując po drodze do duńskiego Nyborga gdzie załogi przeprowadziły kosmetykę okrętów przed wizytą w Niemczech.

Koło południa 23 czerwca okręty amerykańskie dotarły do Kilonii, gdzie były witane przez zespół ośmiu pancerników i sześciu krążowników niemieckich, którymi dowodził admirał książę Heinrich von Preußen. Eskadra rzuciła kotwice naprzeciwko jachtklubu, a *Kearsarge* zakotwiczył w sąsiedztwie zwyczajowego miejsca kotwiczenia cesarskiego jachtu *Hohenzollern*. Tego samego dnia książę Heinrich przyjął na pokładzie swego flagowego pancernika *Kaiser Friedrich III* admirała Cottona oraz dowódców okrętów i kilku oficerów amerykańskich. Wieczorem 24 czerwca niemiecki cesarz Wilhelm II wydał obiad na pokładzie jachtu *Hohenzollern*. Uczestniczyli w nim min. ze strony amerykańskiej ambasador Tower i attaché morski Potts oraz dowódcy okrętów, a ze strony niemieckiej książę Heinrich, kanclerz von Buelow i kilku admirałów. Następnego dnia rano cesarz wizytował *Kearsarge*, na którego pokładzie zjadł śniadanie w towarzystwie dowódców i oficerów amerykańskich. Wieczorem 30 czerwca *Kearsarge* oraz *San Francisco* i *Chicago* opuściły Kilonię i po dwudniowym pobycie w Kallundborgu przeszły przez cieśniny duńskie na Morze Północne.

Ostatnim portem Eskadry podczas pobytu na wodach europejskich było brytyjskie Portsmouth, dokąd jednostki amerykańskie zawinęły rankiem 7 lipca. Tam dołączyła do nich kanonierka *Machias*, która jako wolniejsza

dotarła przez Kanał Kiloński. Okręty admirała Cottona witane salwami brytyjskiej Eskadry Kanałowej przeszły pomiędzy dwoma ich kolumnami, a admirał Cotton wymienił saluty z brytyjskim wiceadmirałem Charlesem Beresfordem. Przy wysokiej wodzie eskadra amerykańska weszła następnie do portu. *Kearsarge* zaciemniał przy kei w niedalekiej odległości od flagowego liniowca Nelsona *Victory*, królewskiego jachtu *Victoria and Albert* oraz pancernika *Collingwood* – jednostki flagowej wiceadmirała Charlesa F. Hothama – dowódcy bazy w Portsmouth. Na powitanie, na pokład amerykańskiego pancernika przybył burmistrz miasta William Dupree oraz komandor Archibald B. Milne – dowódca królewskich jachtów, który odczytał specjalny list powitalny od Króla Edwarda VII. Następnego wieczora admirał Cotton w towarzystwie wszystkich dowódców oraz 26 oficerów okrętów amerykańskich uczestniczył w balu w londyńskim pałacu Buckingham. W dniu 13 lipca na *Kearsarge* złożył wizytę Książę Walii – późniejszy król Jerzy V, który na pokładzie jednostki został podjęty obiadem. Następnego dnia pancernik wizytował brytyjski pierwszy lord morski admirał Walter Kerr goszczony przez admirała Cottona i dowódców pozostałych okrętów amerykańskich. Tego samego dnia na *Kearsarge* rozpoczęto przygotowania do drogi powrotnej, którą miał pokonać w możliwie krótkim czasie. Aby tego dokonać nurkowie oczyścili śruby, a do bunkrów okrętu przyjęto 1,5 tys. ton najlepszego, dostępnego węgla. Następnie admirał Cotton przeokrętował na krążownik *Chicago*, po czym po południu 17 lipca pancernik samotnie opuścił Wielką Brytanię. Odległość 2885 mil do Frenchman's Bay w stanie Maine jednostka pokonała tym razem w ciągu 9 dni i 4,5 godziny ze średnią prędkością 13,12 węzła. Po zawinięciu do Bar Harbor *Kearsarge* ponownie stał się okrętem flagowym dowódcy Eskadry Północnoatlantyckiej kontradmirała Alberta S. Barkera, który przeniósł swą banderę z pancernika *Illinois*.

W ramach letnich manewrów 1903 roku *Kearsarge* uczestniczył w tygodniowej grze wojennej prowadzonej u wybrzeży stanu Maine. Jej początek miał miejsce 3 sierpnia, kiedy

to z Eskadry wyłączony został zespół pod dowództwem kontradmirała Jamesa H. Sandsa. Tworzyły go pancerniki *Indiana*, *Massachusetts* i *Texas* oraz niszczyciele *Lawrence* i *Whipple*. Okręty wyszły z Bar Harbor w stanie Maine i stanowiąc dywizjon „nieprzyjacielski” odeszły na południe – południowy-wschód. Dwa dni później port opuściły pozostałe jednostki – pierwszy dywizjon admirała Barkera: złożony z pancerników *Kearsarge* i *Illinois* oraz krążowników *Olympia* i *Prairie*. Rozstawione wzdłuż brzegu pomiędzy Eastport i przylądkiem Ann stanowiły one „linię obrony” amerykańskiego wybrzeża.

Wieczorem 16 sierpnia pancerniki Eskadry admirała Barkera, którego *Kearsarge* był okrętem flagowym, a uzupełniały ją *Alabama* i *Illinois* kotwiczyły w Oyster Bay na północnym wybrzeżu Long Island. Następnego dnia odbyła się tam prezydencka rewia floty, w której uczestniczyły cztery pancerniki, sześć krążowników i dziesięć niszczycieli. Rankiem 17 sierpnia na *Kearsarge* przybył na kanonierce *Dolphin* Sekretarz Marynarki William H. Moody z byłym sekretarzem Williamem E. Chandlerem, którzy wzięli udział w celebrowanej na pokładzie pancernika mszy. Przed południem do celebry dołączyli prezydent Theodore Roosevelt z rodziną oraz towarzyszącym im komandorem Willardem K. Brownsonem z Akademii Marynarki w Annapolis, którzy na *Kearsarge* przybyli barkasem z jachtu marynarki *Sylph*. Po zakończeniu mszy Prezydent i Sekretarz Moody zwiedzili wybrane rejony pancernika, po czym wczesnym popołudniem wraz z towarzyszącymi osobami opuścili jego pokład. Po południu wśród kotwiczących jednostek przeszedł parowy jacht *Erin* z sir Thomasem Liptonem na pokładzie, który podczas odbierania parady był gościem Prezydenta na pokładzie jachtu *Mayflower*. Wieczorem, po zakończeniu rewii pancerniki Eskadry odeszły na wschód, aby kontynuować manewry u wybrzeży stanu Maine.

Przed świtem 26 sierpnia *Kearsarge*, *Alabama* i *Illinois* pod ogniem nadbrzeżnych fortów Lewett, Williams i Preble weszły przez kanał na wody portu w Portland, po czym przez dwie godziny ostrzeliwały brzegi. Obydwie uczestniczące w ćwiczeniach strony

ogłosiły swe sukcesy. Pancerniki „zniszczyły” kwatery dowództwa, stanowiska kontroli ognia i reflektory oświetlające pole walki przy pomocy dział drugiego kalibru. *Kearsarge* i *Illinois* „poderwały się” natomiast na minach, a *Alabama* została „unieszkodliwiona” ogniem dział artylerii lądowej z fortów.

Do połowy listopada *Kearsarge* przebywał w nowojorskiej stoczni marynarki wojennej gdzie przechodził rutynowy przegląd. W szczególności remontu wymagały urządzenia napędowe jednostki, a zużycie dział w zespole wież rufowych określono na 62% dla dział kalibru 330 mm i 70% dla dział 203 mm. Podczas tego przeglądu okręt, jako drugi obok *Alabama* pancernik amerykański, otrzymał dla przetestowania eksperymentalny system telefonicznej łączności radiowej⁶. Doświadczenia, na które specjalne zezwolenie wyraził Departament Marynarki, zakończyło się powodzeniem umożliwiając prowadzenie łączności fonicznej na dystansie 450-650 m. W dniu 1 grudnia *Kearsarge*, będąc jednostką flagową admirała Barkera, wraz z pancernikami *Illinois*, *Alabama* i *Massachusetts* opuścił Nowy Jork i skierował się na Morze Karaibskie. Tam, w dniu 11 grudnia jednostki wzięły udział w uroczystości formalnego ustanowienia bazy floty amerykańskiej w kubańskiej Zatoce Guantanamo. Dwa dni później *Kearsarge*, *Illinois* i *Alabama* opuściły Kubę i wraz z kanonierką *Scorpion* przeszły na Puerto Rico, skąd 18 grudnia odeszły na Culebrę.

Początek 1904 roku pancernik spędził jako jednostka flagowa admirała Barkera na tradycyjnych zimowych ćwiczeniach na wodach Morza Karaibskiego i Zatoki Meksykańskiej. W lutym okręty operowały min. w Guantanamo na Kubie, po czym *Kearsarge* wraz z pancernikami *Alabama*, *Missouri* i *Massachusetts* w dniu 10 marca odszedł ku Pensacola. Jednostki zawinęły tam cztery dni później, aby na akwenu ćwiczebnym u wybrzeży Florydy prowadzić szkolenie artyleryjskie. W jego trakcie artylerzyści *Kearsarge* ustanowili nowe rekordy trafień dla amerykańskiej artylerii okrętowej przy strzelaniu do celu o wymiarach 6,4 m x 5,2 m na dystansie niecałych 1,5 tys. metrów. Na wystrzelonych w ciągu 5 minut i 20 sekund siedem

pocisków dział kalibru 330 mm w cel trafiło sześć, a na dziesięć wystrzelonych w takim samym czasie pocisków kalibru 203 mm trafiły wszystkie. Podobnie, celne okazały się wszystkie z 18 wystrzelonych w ciągu dwóch minut pocisków kalibru 127 mm. Podczas postoju w Pensacola na Florydzie, nocą z 16 na 17 kwietnia członkowie załóg okrętów Eskadry wywołali zamieszki, podczas których zginął jeden, a rannych zostało czterech marynarzy. Dla zaprowadzenia porządku w mieście admirał Barker polecił wysłać na ląd trzy pododdziały piechoty morskiej z pancerników *Kearsarge*, *Alabama* i *Iowa*, które patrolowały Pensacola do późnego popołudnia.

Po zakończeniu manewrów, *Kearsarge* pod flagą admirała Barkera poprowadził duży zespół floty amerykańskiej na wody Europy Południowej. Tworzyły go także należące do Eskadry Północnoatlantyckiej pancerniki: *Iowa*, *Maine* i *Alabama* oraz nowo sformowana Eskadra Europejska kontradmirała Theodore F. Jewella złożona z krążowników *Olympia*, *Cleveland* i *Baltimore*. Jednostki opuściły bazę w Pensacola w dniu 5 maja kierując się najpierw na Kubę. Tam, w Guantanamo wizytował je Sekretarz Marynarki William H. Moody, który inspekcję kotwiczącego zespołu przeprowadził z kanonierki *Dolphin*. Po zabunkrowaniu na Playa del Este, w dniu 15 maja okręty opuściły Kubę i wyszły ku Azorom, skąd *Kearsarge*, *Maine* i *Alabama* odeszły do Europy. Podczas postoju w Lizbonie, wieczorem 2 czerwca amerykański minister w Portugalii Charles P. Bryan wydał bal w poselstwie Stanów Zjednoczonych, na który zostali zaproszeni król Carlos, królowa Amélia i królowa wdowa Maria Pia oraz ministrowie i dygnitarze portugalscy. W dniu 11 czerwca król Portugalii złożył wizytę na *Kearsarge*. Tydzień później *Kearsarge*, *Iowa*, *Maine* i *Alabama* opuściły Lizbonę obierając kurs na południe.

W dniu 20 czerwca cztery pancerniki amerykańskie zawinęły do Gibraltaru gdzie pobrały paliwo, po czym dwa dni później weszły na Morze Śródziemne. Następnie odwiedziły francuskie Villefranche, a później przeszły do greckiego Pireusu. Tam w dniu 4 lipca wizytę na pokładzie *Kearsarge* złożył król Grecji Georgios I z towa-

rzyszącym mu synem księciem Andream i synową – księżniczką Alice of Battenberg. Później *Kearsarge* oraz towarzyszące mu pozostałe trzy okręty liniowe zawinęły do Triestu. Po dołączeniu pancerników *Missouri* i *Illinois* oraz krążowników *Olympia*, *Cleveland* i *Baltimore*, a także jachtu *Mayflower* potężny zespół floty amerykańskiej odszedł następnie ku wybrzeżom Turcji prezentując banderę w obliczu napięcia narastającego w tym rejonie Morza Śródziemnego. W dniu 26 lipca jednostki zawinęły z wizytą kurtuazyjną do austro-węgierskiego Fiume. Podczas pobytu w Europie kilku marynarzy z okrętów zespołu zachorowało na tyfus, na którą to chorobę w dniu 27 lipca zmarł jeden z poruczników *Kearsarge* pozostawiony w szpitalu w Trieście. Opuściwszy Fiume, 6 pancerników amerykańskich przeszło cieśninę Gibraltarską i wyszło na Atlantyk. W dniu 19 sierpnia jednostki admirała Barkera weszły do Horta na Azorach po paliwo, aby 10 dni później dotrzeć do Newport. Tam okręty dołączyły do Floty Północnoatlantyckiej, której *Kearsarge* ponownie został jednostką flagową.

Powróciwszy na wody amerykańskie eskadra pancerników przeszła na akwen ćwiczebnym w Menemsha Bight na północnym brzegu wyspy Martha's Vineyard położonej na południe od Bostonu gdzie przeprowadziła strzelanie ćwiczebne. Wieczorem 9 września *Kearsarge* doholował do Newport parowiec *Hist*, który utracił sterowność. Podczas manewrów „zakończony powodzeniem” symulowany atak torpedowy przeprowadził na *Kearsarge* okręt podwodny *Porpoise*. W dniu 16 września, u południowego wybrzeża Martha's Vineyard okręty eskadry dostały się pod wpływ cyklonu, który przechodził nad wschodnim wybrzeżem Stanów Zjednoczonych. Dwa dni później *Kearsarge* z admirałem Barkem na pokładzie wraz z pancernikami *Maine*, *Alabama* i *Missouri* zawinął do Nowego Jorku. Po dołączeniu pancerników *Massachusetts*, *Illinois*, *Iowa* i *Texas*, wraz z krążownikami *Min-*

6. Były to jedne z aparatów, których konstruktorem był amerykański pionier w dziedzinie fonicznej łączności bezprzewodowej profesor A. Frederick Collins. W 1899 r. skonstruował on aparat, który umożliwiał łączność na odległość ~60 m, a rok później z powodzeniem przeprowadził radiową transmisję foniczną przez rzekę Delaware na dystansie 1,6 tys. m.

neapolis, Columbia i Praire jednostki utworzyły potężne zgrupowanie floty, które w dniu 29 września uświetniło wodowanie w Brooklyn Navy Yard nowego, największego ówczesnie pancernika amerykańskiego *Connecticut*. Kilka dni później *Kearsarge* wraz z innymi okrętami Eskadry wszedł do stoczni w Nowym Jorku na kolejny remont. Na jego początku specjalna komisja oficerów marynarki dokonała przeglądu jego stanu technicznego oceniając czas wykonania niezbędnych robót na dwa miesiące.

Początek 1905 roku jednostka spędziła na wodach Hampton Roads gdzie 8 stycznia miała miejsce inspekcja Sekretarza Marynarki Paula Mortona i admirała George Deweya, którzy na kanonierce *Dolphin* odebrali paradę floty. Na dystansie 8 mil, w jednoliniowych odstępach szyk tworzyły pancerniki: *Kearsarge* jako flagowy admirała Barkera, a dalej *Kentucky*, *Illinois*, *Alabama*, *Missouri* i *Iowa*. Za nimi znajdowały się okręty Eskadry Przybrzeżnej: pancernik *Texas* z kontradmirałem Jamesem H. Sandsem oraz monitory *Florida*, *Nevada* i *Arkansas*, a po nich okręty eskadry karaibskiej: krążowniki *Newark* z kontradmirałem Charlesem D. Sigsbee, *Tacoma*, *Denver* i kanonierka *Scorpion*, flotylla torpedowców, niszczyciele *Whiple*, *MacDonough*, *Stewart* i *Worden*. Łącznie na wszystkich jednostkach było 410 oficerów i ponad 5,1 tys. podoficerów i marynarzy. Przechodząc obok każdego okrętu *Dolphin* odbierał salut 17 salw. Nocą, po zakończeniu przeglądu jednostki odeszły na zimowe manewry.

Do połowy lutego kombinowana eskadra jednostek Floty Północnoatlantyckiej złożona z pancerników *Kearsarge*, *Alabama*, *Illinois*, *Iowa*, *Kentucky*, *Massachusetts*, i *Missouri* oraz krążowników *Olympia*, *Brooklyn*, *Cleveland*, *Des Moines*, *Minneapolis*, *Columbia*, *Topeka* i *Denver* przebywała na akwenach wokół wyspy Culebra. W drugiej połowie lutego okręty odeszły na kolejny miesiąc w rejon Guantanamo. Zakończywszy ćwiczenia u wybrzeża Kuby, w dniu 28 marca zawinęły do bazy floty w Pensacola na Florydzie. Trzy dni później admirał Barker zdał tam dowództwo Eskadry kontradmirałowi Robleyowi D. Evansowi, który

podniósł swą banderę na pancerniku *Maine*. Następnego ranka *Kearsarge* wśród 18 amerykańskich okrętów wojennych wyszedł ponownie na południowe akweny ćwiczebne.

W dniu 6 maja miały miejsce u przylądka Henry ośmiogodzinne regaty pancerników, w których uczestniczyły *Kearsarge*, *Kentucky*, *Missouri*, *Maine*, *Iowa*, *Massachusetts* i *Alabama*. Wyścig wygrał *Missouri* uzyskując średnią prędkość 17,5 węzła, za którym był *Maine*, ale tuż za nimi uplasowały się bliźniacze *Kearsarge* i *Kentucky*. Przy wymuszonym ciągu kotłów uzyskały one średnią prędkość 17,25 węzła, a więc więcej o 1,25 węzła niż ich prędkość projektowa! Wyścig ten pokazał przewagę pancerników powstałych w stoczni Newport News nad zbudowanymi przez Cramp Shipbuilding w Filadelfii. Resztę maja pancerniki zespołu admirała Evansa: *Kearsarge*, *Kentucky*, *Missouri*, *Illinois*, *Iowa* i *Maine* spędziły na Hampton Roads biorąc udział we wspólnych ćwiczeniach armii i floty w obronie Waszyngtonu, Norfolk i innych portów Zatoki Chesapeake. Pancerniki wychodziły także na kilkudniowe ćwiczenia koło przylądków Wirginii, po czym w dniu 5 czerwca odeszły na północ. Począwszy od 21 czerwca znajdujący się w Nowym Jorku *Kearsarge* przeszedł przegląd dokowy w tamtejszej stoczni marynarki. Na początku lipca eskadra przeszła z kolei do Provincetown w stanie Massachusetts gdzie dokonano przeglądów oraz standaryzacji napędów okrętów. W jej ramach prowadzono cztero- lub ośmiogodzinne próby prędkości przy pływaniu z pełną mocą maszyn i ciągiem wymuszonym kotłów. Po zakończeniu prób Eskadra powróciła na południe gdzie kontynuowała szkolenia na akwenie ćwiczebnym u Przylądków Wirginii.

Wieczorem 20 lipca pancerniki Eskadry Północnoatlantyckiej admirała Evansa odeszły na wschód i następnego ranka spotkały się 250 mil od Przylądków Wirginii z zespołem krążowników kontradmirała Charlesa D. Sigsbee. Jego flagowy krążownik pancerny *Brooklyn* wioził z Francji ciało legendarnego amerykańskiego admirała John Paul Jonesa. *Kearsarge* był wówczas w składzie pierwszego dywizjonu pancerników, który tworzyły także flagowy *Maine*, *Kentuc-*

ky i *Missouri*. Po powitaniu eskadra pancerników poprowadziła krążowniki ku Hampton Roads. Następnego dnia, kiedy jednostki dotarły do Przylądków Wirginii, krążowniki poprowadził dalej przez Zatokę Chesapeake ku Annapolis gdzie miał być pochowany John Paul Jones, drugi dywizjon pancerników kontradmirała Davisa na *Alabama*. Odchodzące pancerniki pierwszego dywizjonu oddały po 15 salw artyleryjskich na cześć krążownika *Brooklyn*, który odpowiedział tym samym. Admirał Evans pozostał ze swoim zespołem na Hampton Roads do 1 sierpnia, kiedy to odszedł do Nowego Jorku.

Sierpień pancerniki Eskadry Północnoatlantyckiej spędziły na tradycyjnych letnich manewrach u północno-wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych. Oprócz ćwiczeń i szkoleń *Kearsarge* przebywał min. od 3 do 10 sierpnia w Bar Harbor w stanie Maine, a w połowie sierpnia w Provincetown. Po południu 24 sierpnia wracająca z ćwiczeń eskadra znajdując się pomiędzy przylądkiem Judith oraz Newport dostała się w obszar gęstej mgły. Płynący z niewielką prędkością *Kearsarge* zderzył się wówczas z małym szkunerem *N. S. Gallup*. Należąca do National Oil jednostka płynęła z ładunkiem pustych beczek po benzynie z Nowego Jorku do Portsmouth w stanie Rhode Island. W skutek uderzenia ostrogą dziobową pancernika, w prawej burcie szkunera powstała wyrwa, która spowodowała duży napływ wody oraz przewrócenie do góry stępką i szybkie jego zatonięcie. Dwuosobowa załoga *N. S. Gallup* została uratowana przez szalupę *Kearsarge*. W dniu 26 sierpnia, podczas postoju w Norfolk 12-wiosłowy kuter pancernika wygrał regaty z osadą Hibernian Boat Club zorganizowane na trasie o długości 4 mil. Kuter pokonał ją w niecałe pół godziny, a za zwycięstwo marynarze *Kearsarge* otrzymali puchar Narragansett Bay oraz okazałą na ówczesne czasy kwotę 3,5 tys. dolarów.

Ze względu na pogarszającą się pogodę, w dniu 30 sierpnia Eskadra admirała Evansa została zmuszona do opuszczenia akwenu ćwiczebnego. Jednostki najpierw szły pełną prędkością, którą wraz ze zgęstnieniem mgły zmniejszono później do połowy. Mimo nadawania sygnałów mgłowych, przed

dziobem wracającego do portu w Newport *Kearsarge* znalazł się dwumasztowy szkuner rybacki *Ballut*. Nie pomogło danie „całej wstecz” i pancernik uderzył w burtę małej jednostki powodując jej poważne uszkodzenie. *Ballut* szybko zaczął nabierać wody i przechylił się na burtę. Dowódca okrętu nakazał opuszczenie łodzi, z których jedna uratowała wszystkich pięciu członków załogi szkunera. Później *Kearsarge* stanął równolegle do jego burt i po założeniu przez nurków stropów podniósł uszkodzoną jednostkę na pokład. Tam w ciągu godziny odpompowano wodę z jej kadłuba, a remontowcy pancernika dokonali naprawy uszkodzeń. Następnie *Ballut* został ponownie wodowany i po zaokrętowaniu załogi o własnych siłach dotarł do Portsmouth w stanie Rhode Island.

W końcu września *Kearsarge* opuścił Provincetown i odszedł na południe, aby na początku października wejść na przegląd do stoczni marynarki League Island w Filadelfii, po którym odszedł do Nowego Jorku. Rankiem 30 października eskadra pancerników floty Północnego Atlantyku dowodzona przez kontradmirała Robleya D. Evansa, którą oprócz *Kearsarge* tworzyły flagowy *Maine* oraz *Iowa*, *Alabama*, *Illinois*, *Missouri*, *Kentucky* i *Massachusetts* oraz kanonierki *Mayflower* i *Yankton* wyszła w morze z Hampton Roads. Od 1 listopada wszystkie te jednostki pełniły rolę honorowej eskorty Drugiego Dywizjonu Krążowników brytyjskiej Eskadry Północnoatlantyckiej pod dowództwem księcia Louisa of Battenberga. *Cornwall*, *Essex*, *Bedford*, *Berwick* i *Cumberland* przybyły z kanadyjskiego Quebecu, po czym w towarzystwie jednostek amerykańskich weszły na wody zatoki Chesapeake. Książę złożył wizyty w Waszyngtonie i Akademii Marynarki w Annapolis. Następnie obydwa zespoły 8 listopada odeszły do Nowego Jorku gdzie przebywały 8 dni, po których okręty brytyjskie wyszły w drogę do Europy. Boże Narodzenie *Kearsarge* spędził wraz z pancernikami *Iowa* i *Kentucky* w stoczni marynarki League Island w Filadelfii, a przeszło 2 tysiące ich marynarzy otrzymało wówczas okolicznościowe przepustki na brzeg. W dniu 28 grudnia *Kearsarge* odszedł z Filadelfii do Nowego Jorku.

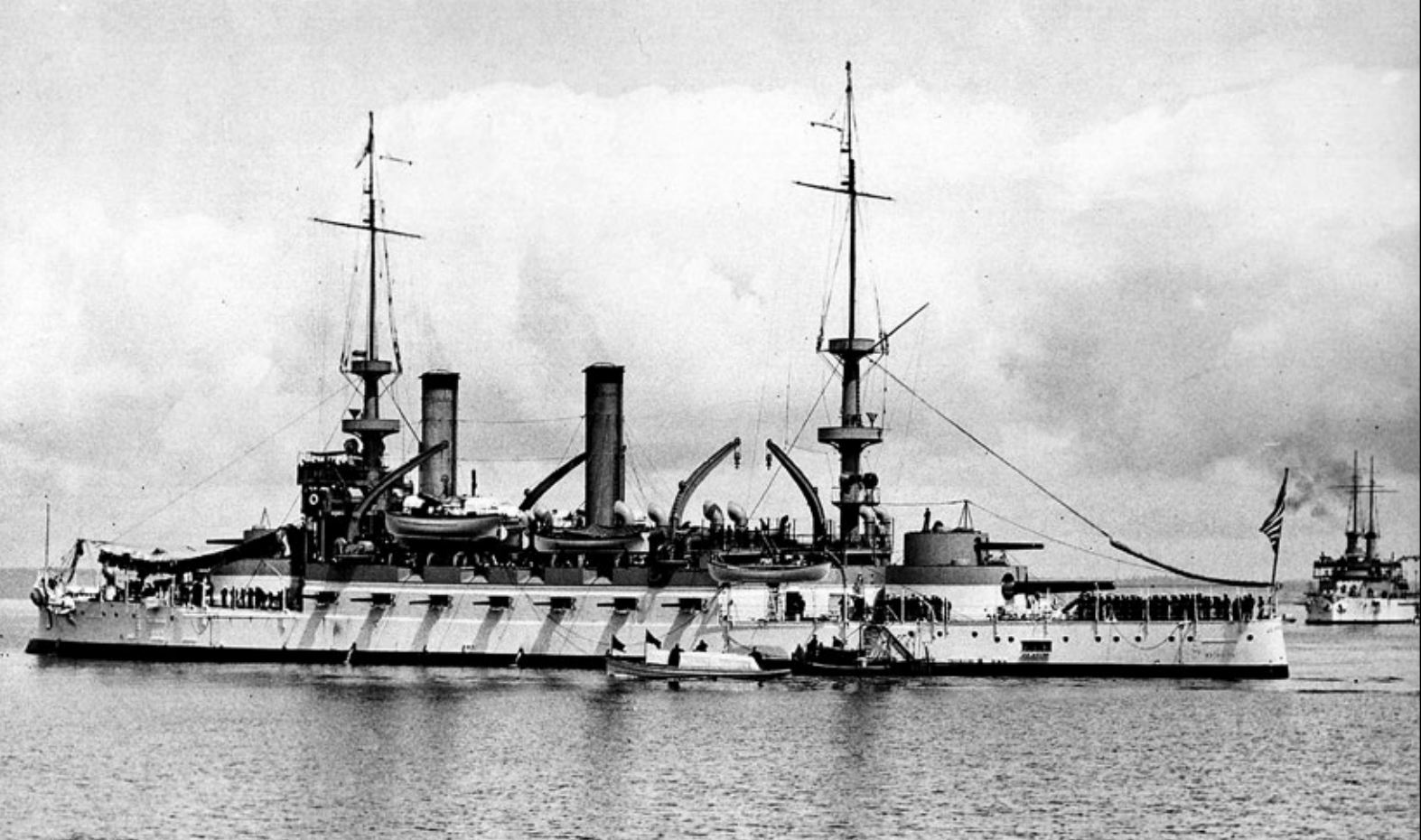
Wczesnym popołudniem 7 stycznia 1906 roku jednostki eskadry dowodzonej przez admirała Evansa na pancerniku *Maine* wychodziły z Nowego Jorku, kierując się ku przylądkom Wirginii gdzie miały odbyć zgrupowanie przed corocznymi zimowymi manewrami na wodach Morza Karaibskiego. Okręty poruszały się w szyku torowym w odległościach ok. 1,1 tys. metrów jeden za drugim torem podejściowym, który w niektórych miejscach miał szerokość nieco ponad 450 m. Płynący, za jednostką flagową *Kentucky*, niesiony prądem pływowym i spychany wiatrem, mocno obciążony zapasami zaopatrzenia i paliwa wszedł na mieliznę na Five Fathom Banks. Podążający za nim *Kearsarge* chciał uniknąć zderzenia i zmieniawszy kurs wszedł również na mieliznę. Kolejny z płynących za nimi pancerników – *Alabama* nie zdołał ich ominąć i uderzył w dziób *Kentucky* z prawej jego burty. Niedługo potem obydwa bliźniacze pancerniki zdołały się uwolnić z mielizny przy pomocy holowników ze stoczni marynarki wojennej na Brooklynie. *Kearsarge* wyszedł w morze w towarzystwie *Alabama*, a *Kentucky* powrócił do Tompkinsville skąd odszedł na remont do Brooklyn Navy Yard. Pozostałe pancerniki (Eskadrę uzupełniał *Illinois*) odeszły na południe i wieczorem następnego dnia zawinęły na Hampton Roads. Nocą kotwiczące okręty dostały się pod wpływ ciężkiego sztormu, który szczęśliwie przetrwały bez strat. Po zakończeniu zgrupowania Eskadra Północnoatlantycka pod dowództwem admirała Evansa odeszła ku wyspie Culebra, dokąd przybyła 23 stycznia. Oprócz *Kearsarge* zespół stanowiły wówczas flagowy pancernik *Maine* oraz *Alabama*, *Missouri*, *Illinois* i *Iowa*, krążownik *Yankton*, a także niszczyciele *Hopkins*, *MacDonough*, *Worden*, *Truxtun* i *Stewart*. W dniu 9 lutego *Kearsarge* wraz z pancernikami *Kentucky*, *Maine* i *Missouri* oraz krążownikiem *Yankton* weszły na odpoczynek do Port of Spain na Trynidadzie.

Po południu 13 kwietnia podczas ćwiczeń u przylądka Cruz w zatoce Manzanillo na Culebra miała miejsce eksplozja ładunków prochowych w przedniej wieży dział artylerii głównej kalibru 330 mm *Kearsarge*. Nastąpiła ona już po zakończeniu strzelania podczas rozładowywania dział i zwo-

żenia amunicji do magazynu. Wtedy to zapalił się jeden z trzech, wyładowanych już na podłogę worków ładunków prochowych. Skutkiem wybuchu była śmierć dwóch oficerów i ośmiu marynarzy oraz rany czterestu innych członków obsady wieży. Trumny z ciałami obydwa poległych oficerów zostały następnie zabrane przez krążownik *Maryland*, który w dniu 23 kwietnia zawinął z nimi do Tompkinsville koło Nowego Jorku. Stąd zostały przewiezione holownikiem do Brooklyn Navy Yard gdzie zostały przekazane rodzinom. W dniu 26 kwietnia *Kearsarge* i *Missouri* dotarły do Guantanamo gdzie zostali pochowani pozostali polegli marynarze. Powołana później do wyjaśnienia przyczyn wypadku komisja nie stwierdziła winy członków obsady wieży, uznając za nią zwarcie źle zaizolowanego, usytuowanego w nieodpowiednim miejscu przełącznika⁷. Powstałe w wyniku tego zwarcia iskrzenie doprowadziło do zapłonu jednego z worków prochowych znajdujących się na podłodze wieży. Po zakończeniu manewrów pod koniec kwietnia pancerniki *Kearsarge*, *Maine*, *Missouri* i *Kentucky* opuściły wybrzeże Kuby i odeszły do Nowego Jorku.

Na początku czerwca *Kearsarge* znajdował się w Provincetown. Stamtąd odszedł do League Island Navy Yard w Filadelfii, gdzie do końca czerwca przeprowadzono jego rutynowy przegląd. Po jego zakończeniu przeszedł do Tompkinsville. W dniu 30 czerwca pancernik brał udział w rocznicowych uroczystościach otwarcia Mauzoleum Generała Granta. Celebrował je generał Grant Post, a uczestniczyli min. generał Frederic Grant oraz generał Steward L. Woodford i Wendell Phillips Stafford prezes sądu najwyższego Dystryktu Columbia. Na cześć Generała Granta po południu tego dnia *Kearsarge* oddał salut artyleryjski. W dniu 1 sierpnia *Kearsarge* wraz z *Maine*, *Missouri*, *Kentucky*, *Alabama*, *Illinois*, *Indiana* i *Iowa* zawinął do Newport, które stało się portem bazowym pancerników floty

7. Dla zapobieżenia takim wypadkom w przyszłości, w latach 1907-1908 z wież artyleryjskich wszystkich okrętów amerykańskich usunięto wszelkie wyposażenie elektryczne mogące stanowić zagrożenie pożarowe. Dodatkowo, instalowano grodzie oddzielające działa, które wyposażano w eżektor gazowe mające zapobiegać cofaniu się płomieni.



Kearsarge na kotwicy na fotografii wykonanej około 1906 roku. W tle z prawej widoczny pancernik *Indiana*.

Fot. U.S. Navy

Północnego Atlantyku podczas tradycyjnych letnich manewrów.

Rankiem 18 sierpnia *Kearsarge* z jednostkami pierwszego dywizjonu Eskadry Północnoatlantyckiej z admirałem Evansem na *Maine* oraz *Missouri* i *Kentucky* wyszły z Rockport w stanie Massachusetts i po południu następnego dnia zawinęły do Nowego Jorku. Zabunkrowały tam paliwo i po wykorzystaniu 48-godzinnych przepustek dla załóg wyszły w morze. Dotarłszy do Oyster Bay po północnej stronie Long Island *Kearsarge* wziął udział w wielkiej prezydenckiej rewii floty, która miała miejsce w dniu 2 września. Z pokładu kanonierki *Dolphin* obserwował ją Sekretarz Marynarki Charles J. Bonaparte, a z krążownika *Des Moines* liczni obserwatorzy w tym zagraniczni. Wzięło w niej udział 40 jednostek różnych klas od pancerników do okrętów podwodnych. Na ich pokładach było 812 oficerów i przeszło 15 tys. podoficerów i marynarzy. Okręty przybywały do zatoki wczesnym rankiem w dniu parady i ustawiały się w odstępach, co około 140 m. Jako pierwsze dotarły pancerniki i krążowniki, a za nimi monitory i niszczyciele. Przed południem na kotwiczowisko przybył jacht *Mayflower* na pokładzie, którego oprócz prezydenta był Sekretarz Bonaparte i jego

zastępca Truman H. Newbury oraz liczni goście prezydenccy. Kotwiczące w trzech kolumnach pancerniki i krążowniki oddały na cześć prezydenta salut 21 wystrzałów armatnich przeszło 500 dział. Najpierw przed jachtem prezydenckim przeszedł krążownik *Des Moines* min. z attaché morskimi Wielkiej Brytanii, Włoch i Japonii na pokładzie. Później *Mayflower* przeszedł pomiędzy kolumnami zakotwiczonych okrętów, co było pierwszym tego rodzaju odbieraniem parady w historii floty amerykańskiej. Po prawej stronie jachtu znajdowała się kolumna 8 pancerników i 4 monitorów, w której *Kearsarge* zajmował czwarte miejsce za flagowym *Maine*. Kolumnę lewą stanowiło 6 niszczycieli, 6 torpedowców, 2 okręty podwodne i 2 pomocnicze. Po 3-milowym przejściu pomiędzy tymi kolumnami prezydencki jacht zawrócił i przepłynął wzdłuż trzeciej kolumny 8 krążowników i 4 pancerników. Po dwugodzinnej paradzie *Mayflower* rzucił kotwicę i prezydent przyjął na jego pokładzie dowódców związków taktycznych floty. Przegląd zakończył się po południu, a iluminowane oświetleniem elektrycznym okręty pozostały na kotwiczowisku przez noc.

W połowie września podczas postoju w Bar Harbor w stanie Maine załoga *Kearsarge* odebrała puchar za zwy-

cięstwo we współzawodnictwie łodzi okrętowych różnych klas. Jej osady wygrały w regatach kutrów i welbotów, podczas gdy współzawodnictwo gigów wygrała osada z *Maine*, a dingy z *Iowa*. W dniu 24 września *Kearsarge* z flagowym *Maine* oraz *Kentucky*, *Alabama*, *Missouri*, *Illinois*, *Indiana* i *Iowa* przeszedł z Bar Harbor do Provincetown. Później *Kearsarge* znalazł się wśród jednostek, które odeszły do Oyster Bay. Tam rankiem 29 września na pokładzie jachtu *Mayflower* ponownie przybył z Waszyngtonu prezydent Theodore Roosevelt. Tym razem obserwował on szkolenie artyleryjskie sześciu pancerników Eskadry Północnoatlantyckiej. W składzie tego zespołu był *Kearsarge*, a oprócz niego flagowy *Maine* oraz *Alabama*, *Missouri*, *Illinois* i *Iowa*, a także krążownik *Yankton* jako jednostka łącznikowa i sześć niszczycieli. Po dotarciu do zatoki Prezydent przeokrętował na *Missouri*, z którego to pancernika obserwował działania pancerników. Pod koniec września z narastającym zagrożeniem działaniami wojennymi na Kubie na jej wody zostały dodatkowo oddelegowane pancerniki *Kearsarge*, *Illinois*, *Alabama*, *Kentucky* i *Indiana*. Ostatecznie jednak na wyspę udały się z żołnierzami piechoty morskiej na pokładach tylko dwa ostatnie z tych

pancerników – pozostałe kontynuowały szkolenie. W połowie października *Kearsarge* wraz z *Iowa* opuściły akwen ćwiczebny i odeszły do Norfolk. Następnie pancernik przeszedł do Nowego Jorku na kolejny przegląd, który trwał niemal do końca roku.

Kearsarge opuścił Brooklyn Navy Yard w dniu 29 grudnia udając się na Hampton Roads gdzie dołączył do eskadry admirała Evansa złożonej wówczas z *Iowa*, *Alabama*, *Kentucky* i *Maine*. W dniu 7 stycznia 1907 roku jednostki pod dowództwem admirała Charlesa H. Davisa zawinęły do Guantanamo na Kubie rozpoczynając tym samym kolejne manewry zimowe. W składzie zespołu oprócz *Kearsarge* były także pancerniki *Maine*, *Missouri*, *Kentucky*, *Illinois*, *Indiana*, *Alabama* i *Iowa* oraz niszczyciele *Whipple*, *Worden*, *Truxtun*, *McDonough* i *Hull*. Po zakończeniu szkolenia na Morzu Karaibskim *Kearsarge* powrócił na wody wschodniego wybrzeża. Późnym wieczorem 13 maja podczas karnawału wodnego na Hampton Roads pancernik uległ kolizji z barką mieszkalną *Everglade*, na której znajdowała się para symbolizująca nowożeńców: Pocahontas i Johna Rolfe. Barka została zdryfowana w szyk okrętów wojennych, a skutkiem zderzenia z *Kearsarge* było wypadnięcie za burtę i utonięcie znajdującego się na niej praktykanta ze szkoły medycznej. W dniu 31 lipca pancernik, jako pierwszy okręt wszedł do nowego suchego doku filadelfijskiej stoczni marynarki wojennej League Island. Dok ten, mając długość niecałych 230 m, szerokość około 43 metrów i wysokość ponad progiem 9,1 m przy wysokiej wodzie, był ówczesnie jedną z największych tego rodzaju betonowych budowli na świecie. Dokowanie pancernika, oprócz standardowego przeglądu jego kadłuba, było testem nowego doku przed oficjalnym odbiorem. Po zakończeniu przeglądu, na początku sierpnia pancernik przeszedł do Nowego Jorku i zakotwiczył na North River.

Po kilkudniowym postoju, podczas którego członkowie załogi wykorzystywali przepustki na ląd, *Kearsarge* przeszedł do Newport. Przez dwie noce w połowie sierpnia jednostka wraz z bliźniaczym *Kentucky* i flotyllą torpedowców uczestniczyły we wspól-

nych ćwiczeniach z okrętem podwodnym *Porpoise*. Rankiem 16 sierpnia *Porpoise* spostrzegłszy zespół okrętów nawodnych zanurzył się i przepłynął pod nim niezauważony wynurzając się po ich drugiej stronie. Następnie *Kearsarge* przeszedł do Provincetown gdzie dołączył do flotylli pancerników admirała Evansa, które swoją obecnością miały uświetnić położenie kamienia węgielnego pod Pomnik Pielgrzyma. Przed południem 20 sierpnia do Provincetown przybył na jachcie *Mayflower* prezydent Roosevelt, któremu towarzyszyli żona Ethel i dzieci oraz oficjele włącznie z Zastępcą Sekretarza Marynarki Latta. Płynący w towarzystwie dwóch niszczycieli jacht prezydencki odebrał salut zakonwiczonych u wejścia do portu pancerników admirała Evansa. Wśród nich oprócz *Kearsarge* były flagowa *Alabama*, *Illinois*, *Kentucky*, *New Jersey*, *Georgia*, *Rhode Island* i *Virginia*. Po zakotwiczaniu jachtu prezydent wraz z towarzyszącymi mu osobami zszedł na ląd w miejscu gdzie lądowali pierwsi pielgrzymi. Następnie powozami przejechali na wzgórze, na którym w obecności gubernatora stanu Massachusetts Curtisa Guilda położono pierwszą cegłę pod pomnik. Po zakończeniu manewrów jednostki odeszły na południe i 23 sierpnia *Kearsarge* oraz *Connecticut*, *Kansas*, *Vermont*, *Louisiana*, *Kentucky*, *Illinois*, *Virginia*, *Georgia* i *Rhode Island*, a także krążownik *Tacoma* zakotwiczyły na Hampton Roads.

W dniu 8 października *Kearsarge* wszedł na przegląd do League Island Navy Yard w Filadelfii. Na początku listopada oficerowie jednostki wraz z oficerami pancerników *Georgia* i *Indiana*, które również przebywały w stoczni, oglądali w nowym filadelfijskim teatrze „Adelphi” spektakl „Droga do Jutra” z udziałem ówczesnej gwiazdy Minnie Dupree. W podziękowaniu oficerowie zaprosili aktorkę na wspólny obiad na pancerniku *Georgia*. *Kearsarge* zakończył przegląd stoczniowy w dniu 4 grudnia i rankiem następnego dnia odszedł na Hampton Roads. Tam od 14 grudnia trwało zgrupowanie 16 pancerników amerykańskich, na których pokładach było przeszło 14 tysięcy oficerów i marynarzy. Potężny ten zespół, zgodnie z decyzją prezydenta Theodore’a Roosevelta

miał wyruszyć w rejs dookoła świata, aby prezentować banderę Stanów Zjednoczonych.

Pancerniki zespołu, który uzyskał miano „Wielkiej Białej Floty”, zostały zgrupowane w dwie, dwudziwizjonowe eskadry. Całością, pierwszą eskadrą i pierwszym dywizjonem dowodził kontradmirał Robley D. Evans na pancerniku *Connecticut*. Dowódcą drugiej eskadry i trzeciego dywizjonu był kontradmirał Charles M. Thomas na pancerniku *Minnesota*. *Kearsarge* był trzecim okrętem czwartego dywizjonu, którym dowodził kontradmirał Charles S. Sperry. W jego skład wchodziły także flagowy *Alabama* oraz *Illinois* i *Kentucky*. Rankiem 16 grudnia zgrupowanie było wizytowane przez prezydenta Roosevelta i sekretarza marynarki Victora H. Metcalfa. Prezydencki jacht *Mayflower* przeszedł wówczas pomiędzy zakotwiczonymi na Hampton Roads kolumnami obydwu eskadr. Po odprawie z dowódcami zespołów i pancerników, którą na pokładzie *Mayflower* przeprowadził Prezydent, jednostki podniosły kotwice i defilując przed prezydenckim jachtem przeszły pomiędzy przylądkami Wirginii wychodząc w morze.

Tydzień później flota pancerników amerykańskich zawinęła do Port of Spain na Trinidadzie w brytyjskich Indiach Zachodnich, które opuściła 29 grudnia odchodząc na południe. Początek 1908 roku okręty spędziły w brazylijskim Rio de Janeiro (12-21 stycznia) po czym przeszły do Punta Arenas w Chile, do którego zawinęły 1 lutego. Po sześciodniowym postoju wykorzystanym min. na bunkrowanie pancerniki weszły w Cieśninę Magellana, którą opuściły 8 lutego. Na Pacyfiku flotylla odwiedziła Callao w Peru (20-29 lutego), a następnie zaliczyła miesięczny (12 marca – 11 kwietnia) postój w meksykańskiej Magdalena Bay. Tam pancerniki odbyły szkolenie artyleryjskie – strzelanie na dużych dystansach oraz pobrały paliwo. W dniu 6 maja „Wielka Biała Flota” zawinęła do San Francisco, gdzie z powodu problemów zdrowotnych admirała Evansa jej dowódzenie przejął admirał Thomas. Ze względu jednak na to, że wkrótce osiągał on wiek emerytalny, po tygodniu dowództwo całości, pierwszej eskadry i pierwszego dywizjonu przejął

admirał Sperry, którego okrętem flagowym został pancernik *Connecticut*. Dowódcą drugiej eskadry i czwartego dywizjonu został kontradmirał William H. Emory na pancerniku *Wisconsin*, który zastąpił w jego składzie pancernik *Alabama*.

Kolejny etap wokółziemskiego rejsu pancerników amerykańskich wiódł na północ ku wybrzeżu stanu Waszyngton. Po północy 21 maja pancerniki przeszły cieśninę San Juan de Fuca i rano weszły na Puget Sound zawijając do różnych portów. Większość z nich kotwiczyła w Bellingham, a *Kearsarge* wraz z *Illinois* w Port Townsend. Tam, następnego dnia dołączyły do nich pozostałe pancerniki, po czym wszystkie przeszły do Seattle i Tacoma. Na przełomie maja i czerwca *Kearsarge* wraz z *Nebraska*, *Wisconsin*, *Georgia*, *Vermont*, *Rhode Island* i *New Jersey* odbyły przełłady w stoczni marynarki w Bremerton włącznie z dokowaniem dla czyszczenia i malowania kadłubów. Po ich zakończeniu, w dniu 2 lipca pancerniki powróciły do San Francisco.

Pięć dni później „Wielka Biała Flota” opuściła Kalifornię obierając kurs ku Hawajom, dokąd dotarła 16 lipca. Podczas postoju w Honolulu, wieczorem 19 lipca na *Kearsarge* miało miejsce rozszczelnienie rurociągu o średnicy 178 mm podającego parę z prawego kotła przedniej kotłowni do maszyn parowych napędzających prądnice. Skutkiem awarii były oparzenia pięciu członków obsady siłowni, z których obrażenia trzech były poważne. Natychmiast wygaszono wszystkie kotły i na 9 godzin wyłączono z ruchu wszystkie kotłownie okrętu. Uszkodzenie zostało usunięte tak, że w dniu 22 lipca pancernik był w stanie wyruszyć w dalszą drogę wraz z pozostałymi jednostkami zespołu.

Kolejnym etapem wokółziemskiego rejsu zespołu pancerników amerykańskich były Nowa Zelandia i Australia. Jednostki odwiedziły Auckland (9-15 sierpnia); Sydney (20-28 sierpnia) oraz Melbourne (29 sierpnia – 5 września) i w dniu 11 września zawinęły do Albany. Po tygodniowym postoju „Wielka Biała Flota” skierowała się ku Japonii w drodze, do której zaliczyła tygodniowy (2-9 października) postój w Manili na Filipinach dla dodatkowego bunkrowania. W dniu 4 paździer-

nika nad kotwiczowiskiem przechodził tajfun, w którym wiatr miał prędkość 160 km/h, powodując dobowe opóźnienie wyjścia jednostek na morze. Pod wpływ kolejnego sztormu pancerniki dostały się podczas przejścia wzdłuż wybrzeża Luzonu w dniach 12-13 października. *Kearsarge* stracił wówczas stengę masztu przedniego i jedną z anten radiowych. W dniu 18 października „Wielka Biała Flota” zawinęła na tydzień do Jokohamy. Po zakończeniu wizyty w Japonii pierwsza eskadra pancerników odeszła do Manili dokąd przybyła 31 października. Duga eskadra skierowała się natomiast do Chin i rano 30 października zawinęła do Amoy. W dniu 5 listopada okręty również odeszły na Filipiny i dwa dni później dotarły do Manili.

Ponad trzytygodniowy postój na Filipinach pancerniki zakończyły w dniu 1 grudnia kierując się do Colombo na Ceylonie gdzie przebywały od 13 do 20 grudnia. Następnie „Wielka Biała Flota” skierowała się ku Morzu Czerwonemu i po jego pokonaniu w dniu 3 stycznia 1909 roku zawinęła do Suez. W dniach 4-6 stycznia pancerniki przechodziły Kanał, po czym do 10 stycznia *Wisconsin*, *Illinois* i *Kearsarge* pozostawały w Port Saidzie. Tam u kilku członków załogi pancernika wykryto przypadki ospy w związku, z czym zostali oni przewiezieni do Kairu. W dniu 14 stycznia *Wisconsin* wraz z *Kearsarge* zawinęły na Maltę, gdzie pancernik został objęty kwarantanną, a członkowie jego załogi nie otrzymali zgody na zejście na ląd. Trzy dni później dołączył do nich *Illinois*. Na cześć wizytujących okrętów amerykańskich odbyła się potem parada dowodzona przez gubernatora Malty H.F. Granta. Jej gośćmi honorowymi byli książę Arthur of Connaught and Strathearn, kontradmirał William P. Potter oraz oficerowie i członkowie załóg pancerników. Po licznych wydarzeniach socjalnych, w tym udziale w balu wydanym przez księcia i księżną Luizę Małgorzatę oraz wycieczkach dla załóg po fortach wyspy, trzy pancerniki opuściły Maltę w dniu 19 stycznia. Po południu 21 stycznia okręty zawinęły do Algieru gdzie był już *Kentucky*. Zaliczywszy tygodniowy postój pancerniki 4 dywizjonu odeszły do Gibraltaru gdzie do 1 lutego miało miejsce zgru-

powanie „Wielkiej Białej Floty” przed wyjściem na Atlantyk. Przed opuszczeniem Gibraltaru z *Kearsarge* wyokrętował jego dowódca, który przeszedł załamanie nerwowe. Zgodnie z rozkazem admirała Sperrygo zastąpił go na tym stanowisku zastępca ds. wykonawczych. Sam był dowódcą, pod opieką dwóch marynarzy, popłynął na statku *Koenigin Luise* niemieckiego armatora North German Lloyd bezpośrednio do Nowego Jorku.

W ostatni etap wokółziemskiego rejsu „Wielka Biała Flota” wyszła z Gibraltaru w dniu 6 lutego. Podczas przejścia Atlantyku, panujące w połowie lutego warunki sztormowe spowodowały opóźnienie jej marszu tak, że na Hampton Roads dotarła dopiero 22 lutego. Tam na pancerniki czekał na jachcie *Mayflower* prezydent Roosevelt z Sekretarzem Marynarki Trumanem H. Newberry. Obok na jachcie marynarki *Dolphin* witali je członkowie komitetu spraw morskich Kongresu oraz liczni inni reprezentanci i senatorowie. Okręty „Wielkiej Białej Floty” oraz witające je cztery pancerniki i sześć krążowników Floty Atlantyku oddały na cześć prezydenta jednoczesny salut 21 salw armatnich. Następnie okręty w 7-milowej kolumnie przeszły przed *Mayflower* u Old Point Comfort i zakotwiczyły na Hampton Roads. Prezydent po przyjęciu na swym jachcie dowódców eskadr, dywizjonów i okrętów wizytował każdą z jednostek flagowych. W ciągu 14-miesięcznego rejsu wokółziemskiego „Wielka Biała Flota” przebyła 43 tys. mil morskich.

W dniu 7 marca *Kearsarge* przeszedł na przegład do stoczni marynarki League Island w Filadelfii, w której w dniu 31 marca został przeniesiony do rezerwy. Podczas postoju okrętu w stoczni, w dniu 21 maja będący na przepustce jeden z jego marynarzy odznaczył się w ratowaniu mieszkańców płonącej kamienicy czynszowej w Filadelfii – wspiął się po rynnie na drugie piętro pomagając uratować 5 osób. W dniu 4 września 1909 roku pancernik został wycofany ze służby w Philadelphia Naval Shipyard, aby podobnie jak bliźniaczy *Kentucky* zostać poddanym modernizacji połączonej z remontem kapitalnym. W trakcie tego postoju – w grudniu 1910 roku – pojawiły się pogłoski o zamiarze sprzedaży obydwu pancerników rzą-

dowi Grecji, które jednak nie zostały zmaterializowane.

Remont i modernizacja *Kearsarge* trwały niemal trzy lata tak, że został on ponownie przywrócony do służby w dniu 17 czerwca 1912 roku. Niecałe cztery miesiące później, 12 października pancernik znalazł się na wodach nowojorskiej North River gdzie dwa dni później wziął udział w wielkiej, Prezydenckiej Rewii Floty. W jej przededniu przegląd floty przeprowadził Sekretarz Marynarki George von Lengerke Meyer. Przybywszy rankiem na kanonierce *Dolphin* odebrał on salut 19 wystrzałów armatnich z pancernika *Connecticut* – okrętu flagowego kontradmirała Hugo Osterhaus – głównodowodzącego Floty Atlantyckiej. Następnie Sekretarz przyjął na pokładzie kanonierki admirałów dowodzących wszystkimi związkami taktycznymi Floty Atlantyku, a później złożył wizytę na pokładach pancernika *Connecticut* oraz najnowszych dreadnotów *Arkansas* i *Wyoming*. W dniu 14 października przybył prezydent William Howard Taft, którego jacht *Mayflower* przeszedł w górę rzeki Hudson odbierając saluty 21 wystrzałów artyleryjskich ze 123 zgromadzonych okrętów. Później *Mayflower* zakotwiczył koło wyspy Bledsoe, gdzie na jego pokład przybyli sekretarz Meyer oraz admirał Osterhaus z innymi dowódcami. Następnie prezydent Taft, tak jak dzień

wcześniej sekretarz Meyer, wizytował wraz z nimi *Arkansas* i *Wyoming*. Na zakończenie *Mayflower* z prezydentem i sekretarzem na pokładzie ponownie przepłynął wzdłuż 12-milowego szyku okrętów. Wieczorem w hotelu „Astor” wydano uroczysty obiad, w którym uczestniczyli prezydent Taft, sekretarz Meyer oraz liczni oficerowie floty.

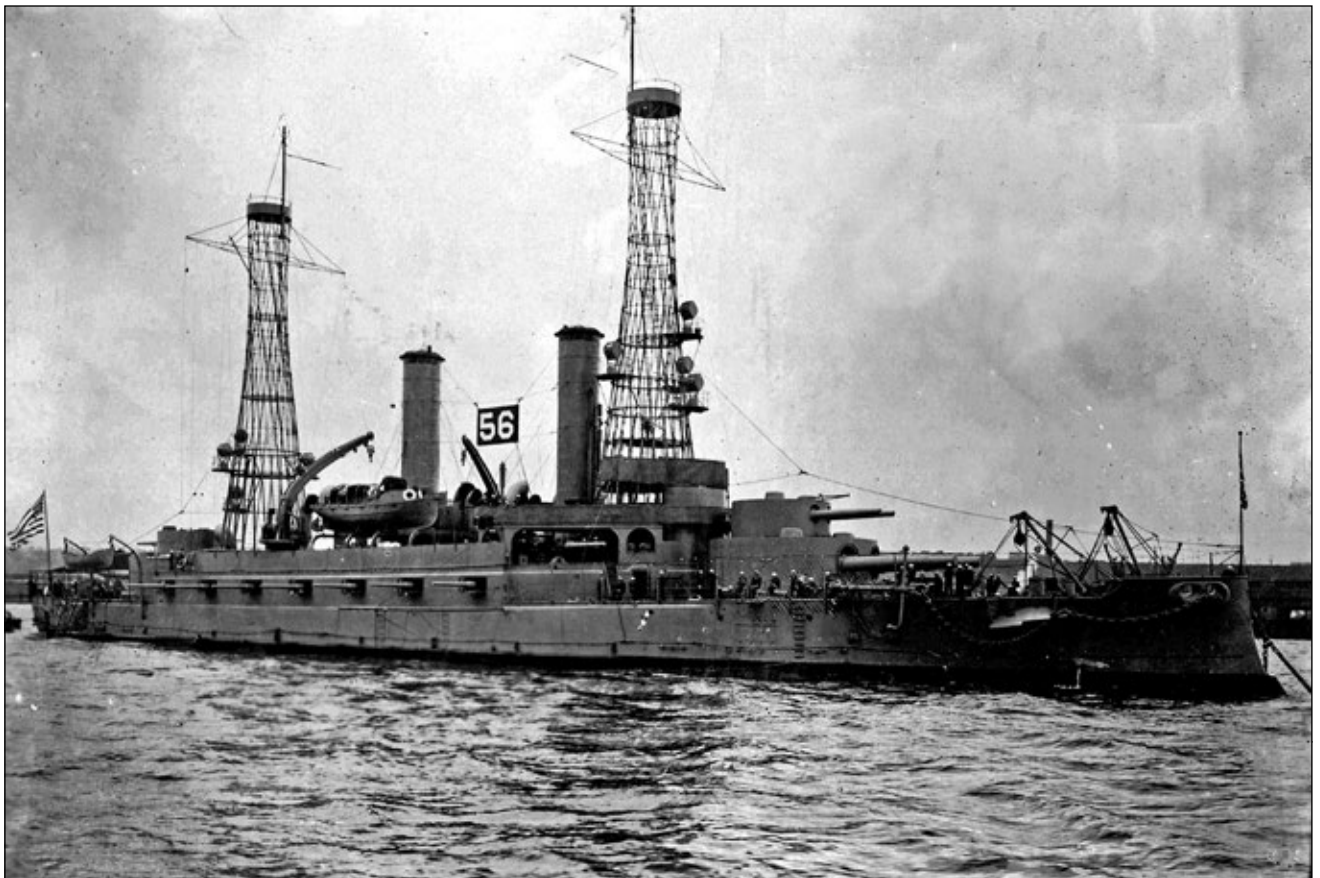
Kolejne lata *Kearsarge* spędził w składzie floty rezerwowej, która bazowała w słodkowodnym basenie Philadelphia Navy Yard. Jej dowódcą był min. kontradmirał William B. Caperton na krążowniku pancernym *Tennessee*, a tworzyły ją pancerniki: *Alabama*, *Illinois*, *Indiana*, *Iowa*, *Kentucky*, *Maine*, *Missisipi*, *Missouri*, *Massachusetts* i *Wisconsin*, oraz krążowniki *Chester*, *Birmingham* i *Salem*. Szkieletowe załogi wszystkich tych okrętów liczyły łącznie około 80 oficerów oraz 1000 podoficerów i marynarzy. W przypadku konieczności zmobilizowania obsadzenie tej floty wymagało dodatkowo 400 oficerów i przeszło 8 tys. marynarzy. Załoga *Kearsarge* musiałaby być wówczas zwiększona do 43 oficerów oraz 692 podoficerów i marynarzy. Planowano, że uzupełnienie będą stanowić przeszkoleni członkowie państwowej milicji morskiej. Do celów szkoleniowych wykorzystywano mobilizowane na ten czas jednost-

ki floty rezerwowej, które w okresach letnich odbywały kilkutygodniowe kampanie ćwiczebne.

W ramach letniego szkolenia rezerwowych załóg dla floty w 1915 roku, rankiem 1 lipca *Kearsarge* opuścił stocznnię marynarki w Filadelfii i przeszedł na Hampton Roads. Tam u Old Point Comfort zaokrętował 40 oficerów oraz 350 podoficerów i szeregowych członków milicji morskiej z Dystryktu Columbia i stanu Północna Karolina. Przybyli oni z Newport i Waszyngtonu na pokładzie parowca *Northland*. Po południu 3 lipca *Kearsarge* wyszedł w morze kierując się do Gardiners Bay na wschodnim krańcu Long Island gdzie miał przygotować szkolonych do ćwiczeń artyleryjskich. W zatoce jednostka spotkała się z *Kentucky*, na którym byli zaokrętowani członkowie milicji morskiej ze stanów Pensylwania i New Jersey. Następnie bliźniacze pancerniki przeszły do Newport, gdzie spędziły 9 i 10 lipca. Później jednostki powróciły do Gardiners Bay gdzie przeprowadziły szkolenie artyleryjskie, po którym przeszły do Nowego Jorku. Tam, w ciągu dwóch dni członkowie milicji morskiej wykorzystywali przepustki na ląd, po czym 14 lipca pancerniki odeszły na południe. Dwutygodniowy rejs szkolny *Kearsarge* zakończył rankiem 16 lipca na Hampton Roads. Drugi z rejsów szkolnych w ramach kampanii 1915 roku

Wykonana w październiku 1912 roku fotografia *Kearsarge* na kotwicy podczas prezydenckiej rewii floty w Nowym Jorku.

Fot. U.S. Navy





Dźwig pływający *Kearsarge* w przesmyku Gailarda podczas jednego z przejść Kanału Panamskiego w latach 20-tych lub 30-tych ubiegłego wieku
Fot. U.S. Navy

pancernik rozpoczął wraz z *Kentucky* pod koniec lipca. W dniu 27 czerwca bliźniacze pancerniki mające na pokładzie 650 oficerów oraz podoficerów i członków milicji morskiej z Nowego Jorku i New Jersey zawinęły do wewnętrznego portu w Baltimore. Dwa dni później jednostki odeszły ku Tangier Sound gdzie odbyły 9-dniowe szkolenie artyleryjskie. Po jego zakończeniu *Kearsarge* i *Kentucky* ponownie przeszły do Baltimore, po czym na Annapolis Roads wyokrętowały szkolonych. Następnego ranka odeszły ku przylądkom Wirginii skąd powróciły do stoczni marynarki w Filadelfii. Na przełomie listopada i grudnia *Kearsarge* przebywał w Vera Cruz w Meksyku, która to wizyta kurtuazyjna nastąpiła po uznaniu przez Stany Zjednoczone rządu premiera José Venustiano Carranza. Tam na pokładzie pancernika min. złożył wizytę dowódca meksykańskiej kanonierki *Zaragossa*.

Rejsy szkolne z członkami milicji morskiej w 1916 roku *Kearsarge* rozpoczął w połowie lipca. Zespół okrętów szkolnych składał się wówczas także z pancerników *Virginia*, *Ma-*

ine, *New Jersey*, *Kentucky*, *Alabama*, *Illinois*, *Rhode Island* oraz *Louisiana*, których dowódcą był kontradmirał James M. Helm. Na wszystkich okrętach było łącznie 270 oficerów oraz 4200 podoficerów i marynarzy, z których 40% stanowiły załogi marynarki wojennej, a pozostali byli członkami milicji. Tym razem na *Kearsarge* będącym wśród pancerników, które 15 lipca opuściły Boston (inne wyszły z Nowego Jorku, Filadelfii i Norfolk), zaokrętowani byli członkowie milicji morskiej ze stanu Massachusetts. Dwa dni później wszystkie one spotkały się w cieśninie Block Island w stanie Rhode Island. Po zakończeniu szkolenia, w dniu 25 lipca członkowie milicji morskiej zostali wyokrętowani. Na początku września pancernik uczestniczył w 5-dniowych ćwiczeniach z 17 prywatnymi jednostkami z napędem mechanicznym, które tworzyły ochotniczą eskadrę patrolową. W ćwiczeniach brały także udział dwa wodnosamoloty. Jednostki obroniły wówczas z powodzeniem *Kearsarge* przed pozorowanymi atakami czterech okrętów podwodnych

i dwóch niszczycieli. Po zakończeniu szkolenia w dniu 9 września pancernik przeszedł do Bostonu gdzie przebywał do połowy października. Później powrócił do stoczni marynarki w Filadelfii. Podobne szkolenie dla członków milicji morskiej *Kearsarge* odbył również w następnym roku.

Zagrożenie wojenne, które nasiliło się w 1918 roku spowodowało, że będące w rezerwie okręty amerykańskiej były wykorzystywane do patrolowania wód przyległych do wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Podczas jednego z takich patroli, po południu 18 sierpnia *Kearsarge* uczestniczył w ratowaniu rozbitków z czteromasztowego barku *Nordhav* należącego do norweskiego armatora Bech Carl & Co. – Bechs Rederi z Tvedestrand. Dzień wcześniej zagłowiec, który płynął z ładunkiem siemienia lnianego z Buenos Aires do Nowego Jorku, został zatrzymany 120 mil na północny-zachód od przylądka Henry przez niemiecki okręt podwodny *U 117*. Po zdjęciu załogi, oddział przyczołży zatopił statek podłożonymi pod pokładem ładunkami wybuchowymi

mi. Patrolujący akwen przyległy do przylądków Wirginii pancernik, napotkawszy szalupy podniósł z nich 36 rozbitków, których po bezowocnym poszukiwaniu niemieckiego okrętu przewiózł do Bostonu.

Od 21 grudnia *Kearsarge* wraz z *Iowa*, *Illinois*, *Alabama*, *Indiana* i *Mississippi* oraz okrętem szpitalnym *Solace* przebywał w Nowym Jorku. Tam okręty spędziły Boże Narodzenie, wychodząc w morze na powitanie zespołu pancerników floty amerykańskiej wracających do kraju z wojennej służby na Morzu Północnym. W dniu 26 grudnia na wodach rzeki Hudson jednostki uczestniczyły w wielkiej paradzie floty związanej z zakończeniem I Wojny Światowej. U stóp Statuy Wolności odbierali ją sekretarz marynarki Josephus Daniels na jachcie *Mayflower* oraz jego zastępca Franklin D. Roosevelt na jachcie *Aztec*. Szyk prowadziła wówczas flagowa *Pennsylvania* z głównodowodzącym Floty Atlantyku admirałem Henry T. Mayo na pokładzie, za którą szły superdrednoty *New Mexico* i *Mississippi*, a dalej inne pancerniki i okręty pozostałych klas. Każda z jednostek przechodzących przed *Mayflower* oddawała salut 19 wystrzałów armatnich.

Na początku 1919 roku *Kearsarge* wchodził w skład Pierwszego Zespołu Pancerników pod dowództwem kontradmirała W.R. Shoemakera. Okręt należał do rezerwowego Dywizjonu A, którego dowódcą był kontradmirał C.B. Brittain na *Alabama*. Dywizjon uzupełniały *Kentucky* i *Illinois*. Ostatni etap czynnej służby *Kearsarge* rozpoczął 29 maja. Okręt wraz z *Wisconsin*, *Maine*, *Illinois* i *Alabama* uczestniczył w rejsie szkolnym z nowopromowanymi podporucznikami Akademii Marynarki w Annapolis. W dniu 8 sierpnia

jednostki zawinęły do Nowego Jorku i zakotwiczyły na North River gdzie w ciągu kolejnych dni słuchacze wykorzystywali przepustki. Ostatni rejs w roli pancernika okręt zakończył w dniu 29 sierpnia 1919 roku.

W dniu 10 maja 1920 roku *Kearsarge* został wycofany ze służby, po czym został skierowany do stoczni marynarki League Island w Filadelfii. Tam dokonano jego przebudowy na dźwig pływający, któremu w dniu 5 sierpnia tego roku nadano sygnaturę jednostek nieklasyfikowanych „IX-16”. Eks-pancernikowi, wykorzystywanemu przez kolejne lata, jako „okręt dźwigowy”⁸ pozostawiono nazwę *Kearsarge*. We wrześniu i październiku 1925 roku jednostka przeszła przegląd w stoczni w Bostonie połączony z dokowaniem. W następnym roku dźwig został przeholowany przez Kanał Panamski na Zachodnie Wybrzeże pozostając do końca lat dwudziestych i przez większość lat trzydziestych w Puget Sound Navy Yard w Bremerton w stanie Waszyngton. Tam wielokrotnie był żelaznym punktem wizyt delegacji japońskich, które zwiedzały obiekty stoczniowe. Pod koniec lat trzydziestych dźwig został przebazowany na Wschodnie Wybrzeże, gdzie w stoczni marynarki na nowojorskim Brooklynie wspomagał min. budowę pancernika *North Carolina* uczestnicząc

w montażu jego wież artylerii głównej. Latem 1939 roku *Kearsarge* brał udział w operacji ratowniczej okrętu podwodnego *Squalus* (SS-192), który zatonał w dniu 29 maja u wybrzeża stanu New Hampshire⁹.

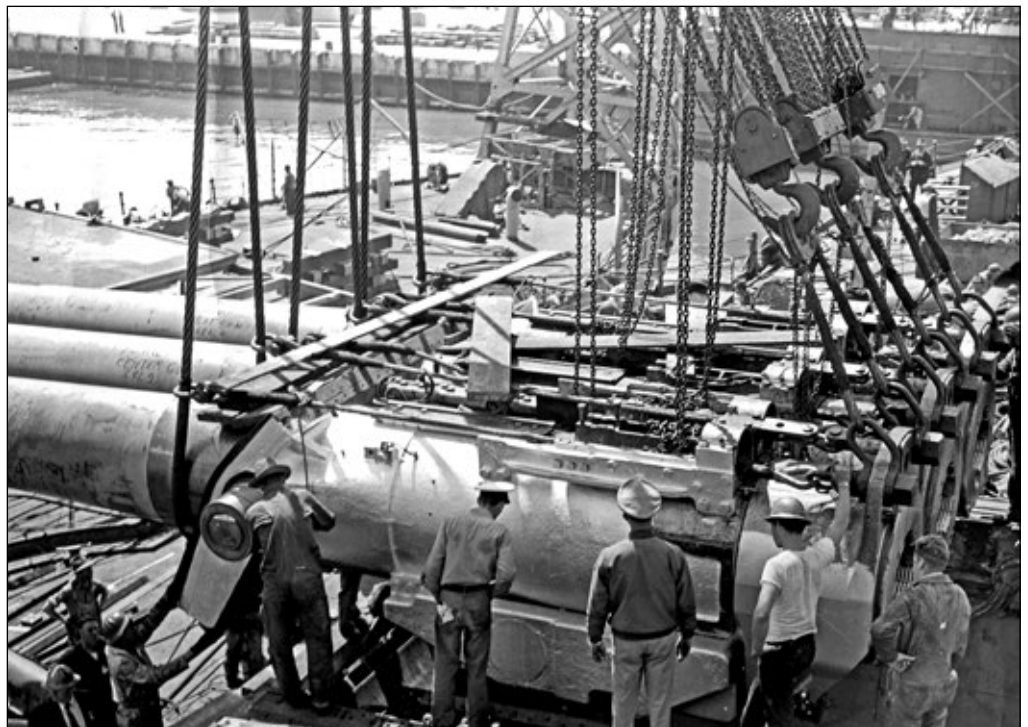
Po ustanowieniu w 1939 roku dla jednostek pomocniczych floty amerykańskiej nowej sygnatury „AB” dźwigowi nadano sygnaturę „AB-1”. Pod koniec 1941 roku nazwę „Kearsarge” zamierzano przyznać lotniskowcowi typu „Essex” o sygnaturze „CV-12”. Aby to umożliwić, w dniu 6 listopada tego roku dźwig przemianowano na *Crane Ship No.1*¹⁰. W dniu 24 stycznia 1943 roku zdecydowano jednak o nadaniu temu lotniskowcowi nazwy „Hornet”, a nazwę „Kearsarge” przyznano ostatecznie jednostce typu „Essex” o sygnaturze „CV-33”.

Przez kolejne lata wojny, pozostający na Wschodnim Wybrzeżu dźwig wspomagał min. budowę pancerników *Indiana* (BB-58) w Newport News Shipbuilding i *Alabama* (BB-60) w Norfolk Navy Yard oraz krążownika *Chicago* (CA-136) w Philadelphia Navy

8. Am.: „Crane Ship”

9. Oficjalne źródła nie potwierdzają uczestnictwa dźwigu pływającego w tej operacji. Być może ograniczało się ono do przygotowywania pontonów za pomocą, których *Squalus* został podniesiony.

10. Od końca lat 20-tych do początku lat 40-tych XX wieku, oprócz nazwy *Kearsarge* na rufie, po obydwu stronach rufowej części kadłuba jednostki widniał napis „U.S. Crane Ship No.1”



Potrójny zespół dział kalibru 356 mm podwieszony na stropach Crane Ship No.1 podczas wymiany na pancerniku *Pennsylvania* (BB-38). Fotografia wykonana w Hunters Point Naval Shipyard w kwietniu 1945 roku. Fot. U.S. Navy

Niektórzy z dowódców pancernika *Kearsarge*

komandor William M. Folger	20.02.1900-???.1902
komandor B.H. McCalla	???.1902-???.05.1902
komandor Joseph N. Hemphill	???.05.1902-26.03.1904
komandor Raymond P. Rodgers	26.03.1904-23.12.1905
komandor Herbert Winslow	23.12.1905-???.07.1907
komandor Hamilton Hutchins	???.07.1907-01.02.1909
komandor podporucznik N.C. Twining	01.02.1909-???.1911
komandor Benjamin Tappan	?-?
Komandor Albert W. Grant	1912-1913?
Komandor porucznik Edwin T. Pollock	1913-1914?
Komandor porucznik H.H. Christy	1915-1916?
Komandor Louis R. de Steiguer	1916-1917?
Komandor J.D. Wainwright	1917-1918?
Komandor G.E. Gelm	1918-1919?

Yard. Ponowne przebazowanie *Crane Ship No.1* na Zachodnie Wybrzeże miało miejsce na początku 1945 roku, od kiedy to okręt wspomagał prace stoczniowe w Hunters Point Naval Shipyard w kalifornijskim San Francisco. Dźwig był wykorzystywany min. podczas remontów lotniskowców *Saratoga* (CV-3), *Intrepid* (CV-11), *Hor-*

net (CV-12) i *Boxer* (CV-21), a także wymiany dział artylerii głównej pancernika *Pennsylvania* (BB-38). Jego ostatnim zadaniem było wspomaganie na przełomie lat 1947/48 w Long Beach Navy Yard ponownego montażu dźwigu pływającego YD-171. Jednostka ta, zwana prześmiewczo „Herman the German” była zdobycznym,

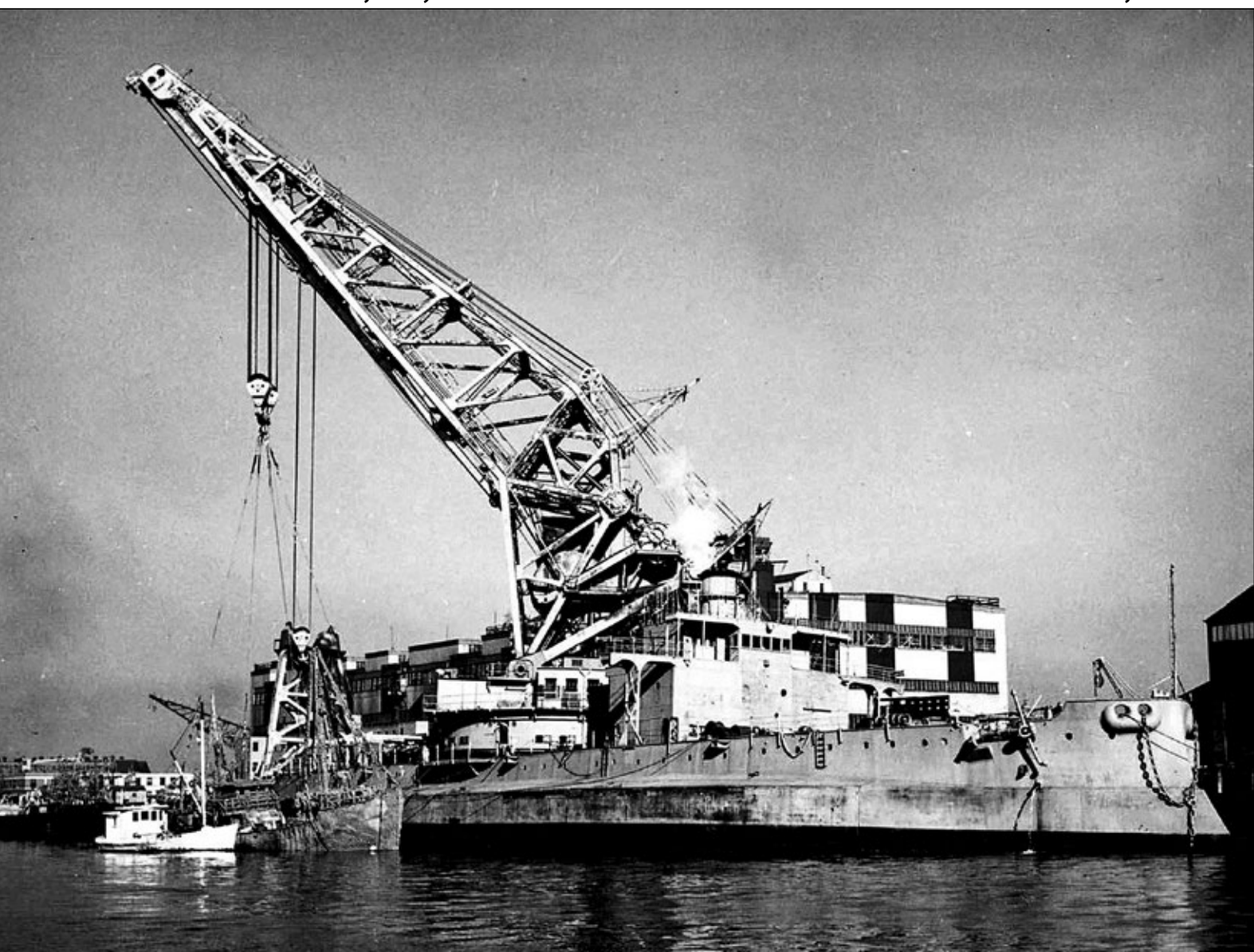
eks-niemieckim dźwigiem pływającym zbudowanym w 1941 roku w Bremerhaven. Jej unos wynosił 372 tony, przy obciążeniu testowym 432 ton.

Po oddaniu do eksploatacji YD-171, w 1948 roku *Crane Ship No.1* po raz ostatni przebazowano na wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych, na którym do kresu swego istnienia był eksploatowany w Boston Navy Yard. Jednostka uczestniczyła min. w dniach 4-5 września 1952 roku w akcji podnoszenia z dna zatoki Massachusetts zatopionego trawlera rybackiego *Lynn*. Eks-pancernik *Kearsarge* został ostatecznie skreślony z listy floty w dniu 22 czerwca 1955 roku, po czym w dniu 9 sierpnia tego samego roku sprzedano go na złom. Jako pamiątkę po okręcie, na terenach postoczniowych w południowej części portu w Bostonie pozostawiono jedną z kotwic *Kearsarge*.

(ciąg dalszy nastąpi)

***Crane Ship No.1* w dniu 5 września 1952 roku w basenie południowym stoczni marynarki wojennej w Bostonie. U jego burty podniesiony z dna zatoki Massachusetts trawler rybacki *Lynn*.**

Fot. U.S. Navy





Krażowniki pancernopokładowe typu „Zenta”

Gdy w roku 1895 powstawał projekt krążownika pancernego *Kaiser Karl VI*, austro-węgierska marynarka wojenna sposobila się do zamówienia swoich pierwszych „prawdziwych”, lekkich (pancernopokładowych) krążowników, zdolnych również do zamorskich rejsów szkoleniowych i misji dyplomatycznych. Jednostki te miały mieć wymiary 94 x 10,5 x 3,6 metra i być w miarę silnie uzbrojone w osiem szybkostrzelnych dział 120 mm, dwaście 47 mm L/44 i cztery 47 mm L/33. Projekt sporządzony przez inż. Josefa Kuchinkę przewidywał maksymalną prędkość 21 w. i zasięg 3800 mil morskich przy prędkości 12 węzłów.

W lutym 1898 r. zastanawiano się nad wyborem różnego rodzaju kotłów, m.in. lokomotywowym oraz wodnorurkowym Thornycrofta i White’a. Ostatecznie zdecydowano, że na projektowanych krążownikach będzie osiem kotłów wodnorurkowych typu Yarrow, ze względu na fakt, że ich waga była o 56 ton mniejsza niż kotłów konkurencyjnych firm. Część podwodna jednego z trzech okrętów *Aspern*, miała być pokryta mosiądzem (metal Muntza - stop miedzi i cynku w proporcjach 60:40), mocowanym do 20 mm war-

stwy drewna tekowego, by zapobiegać korozji. Zabieg ten miał zmniejszyć narastanie wodorostów na wodach tropikalnych, by w rezultacie zminimalizować ilość koniecznych operacji oczyszczania dna w doku. Zwiększyło to jednak wyporność jednostki o 106 ton. Budowa wszystkich trzech okrętów rozpoczęła się w 1896 r., w stoczni marynarki wojennej w Poli, gdy adm. Sterneck pełnił funkcję głównodowodzącego floty Austro-Węgier. Zakończono ją w 1901 r., gdy jego miejsce za-

jął adm. Spaun. Koszt budowy *Zenty* wyniósł 4,2 miliona koron, zaś *Asperna* i *Szigetvára* kosztowały po 4,5 miliona koron każdy.

Gdy Austro-Węgry rozpoczęły budowę trzech krążowników, wyścig zbrojeń nasilił się. Włochy i Niemcy zamówiły po sześć nowych jednostek tej klasy, Francja pięć, a Wielka Brytania aż 33.

Geneza nazw

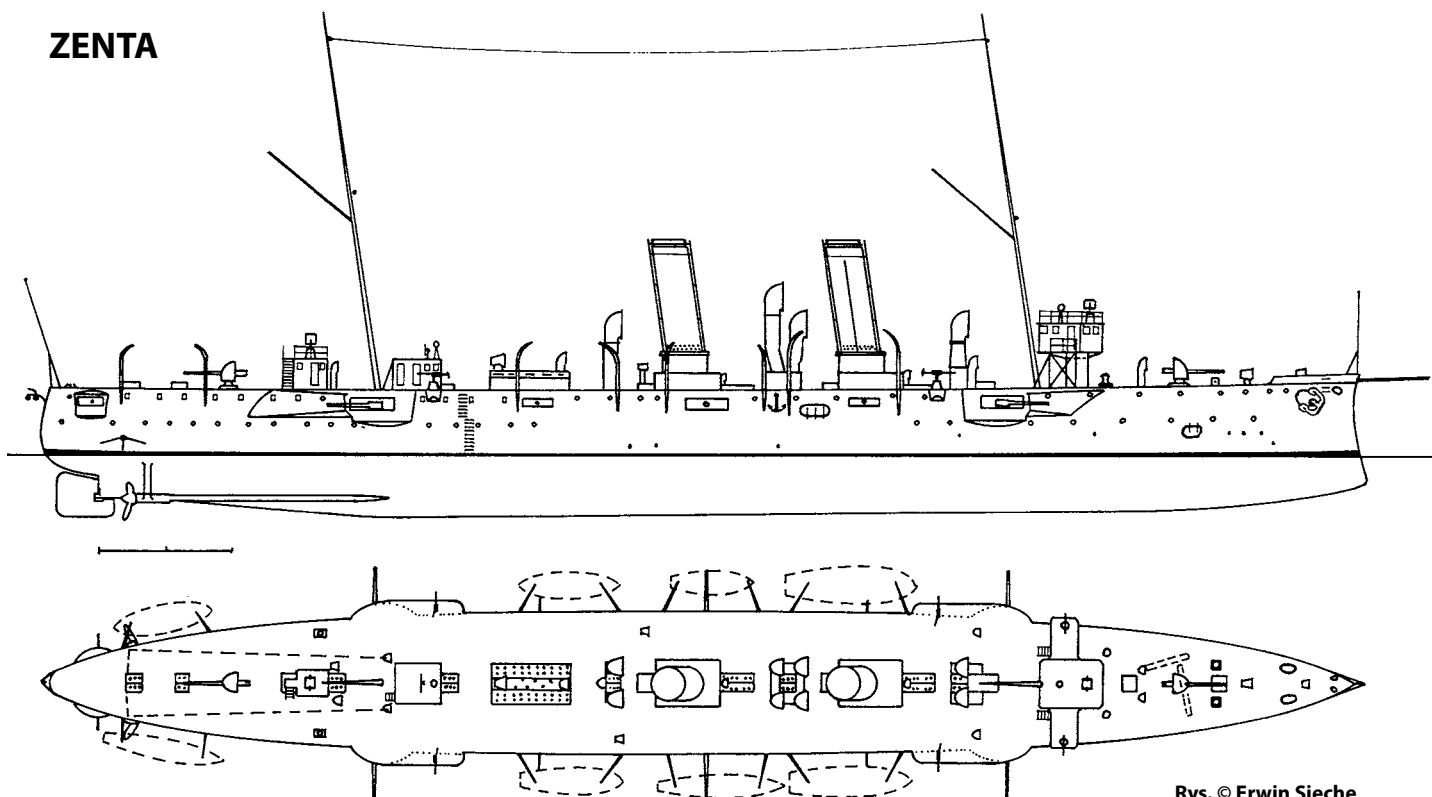
Nazwy wszystkich trzech krążowników pochodziły od zwycięskich dla Austriaków bitew. *Zenta* (Senta) to nazwa wioski nad rzeką Cisa, gdzie 11 września 1697 r., w czasie drugiej wojny austriacko-tureckiej, wojska cesarskie pod dowództwem księcia Eugeniusza Sabaudzkiego pokonały armię osmańską pod dowództwem sułtana Mustafy II. *Aspern* to wioska w pobliżu Wiednia (od 1905 r. będąca przedmieściami miasta), gdzie 21-22 maja 1809 r. arcyksiążę Karol pokonał armię francuską. Była to pierwsza porażka Napoleona, ale zwycięstwo Austriaków miało bardziej symboliczne

Inżynier Josef Kuchinka, generalny konstruktor krążowników.

Fot. zbiory Zvonimira Freivogla



ZENTA



Rys. © Erwin Sieche

niż praktyczne znaczenie. *Szigetvár* to miasto i forteca na Węgrzech, którą od 9 sierpnia do 7 września 1566 r. oblegały wojska tureckie. Bronił jej były ban Chorwacji Nikola Šubić Zrinski, który poległ w ostatniej desperackiej szarży. Na Węgrzech jest on znany jako Miklós Zrínyi.

Wygląd zewnętrzny

Stalowy, gładkopokładowy kadłub miał prostą dziobnicę zakończoną taranem poniżej linii wodnej. Ostroga nie była jednak tak duża jak na starszych jednostkach. Prosta stępka opadała w kierunku krążowniczej rufy z dwoma śrubami po obu stronach zrównoważonego steru. Wyporności i wymiary poszczególnych jednostek prezentuje tabela na str. 35. Stosunek długości do szerokości wynosił 8,1:1 i był wystarczający do osiągnięcia zakładanej prędkości maksymalnej 21 węzłów.

Pomieszczenia załogi wraz z komorami amunicyjnymi i przedziałem torpedowym znajdowały się na dziobie. Największą część kadłuba zajmowały

pomieszczenia kotłowni i maszynowni, chronione podwójnym dnem. Jego wymiary były jednak niewystarczające, by ochronić jednostkę przed wybuchami nowoczesnych torped i min. Na rufie znajdowały się pomieszczenia dowódcy, sztabu i rufowe komory amunicyjne, a pod nimi pomieszczenia maszyny sterowej.

Jedno z dział 120 mm znajdowało się na pokładzie dziobowym, przed nadbudówkami z mostkiem nawigacyjnym, sterówką, platformą kompasu i platformą dziobowego reflektora o średnicy 60 cm do walki nocnej i poszukiwania torpedowców. Fokmaszt umiejscowiony był za mostkiem, a za nim, na śródkręciu dwa kominny otoczone nawiewnikami. Światliki maszynowni znajdowały się z drugim kominem, a za nimi mieścił się niewielki, rufowy pomost nawigacyjny, zapasowa sterówka i grotmaszt z drugą platformą 60 cm reflektora. Na rufie ustawione było kolejne pokładowe działo 120 mm. Pozostałe sześć armat tego kalibru zamontowanych było w kaza-

matach. Pierwsza i ostatnia para znajdowała się w sponsonach umożliwiających im strzelanie odpowiednio w kierunku dziobu lub rufy.

Napęd

Krażowniki napędzały dwie czterocylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężania wyprodukowane przez S.T.T. w Trieście. Parę do ich zasilania generowało osiem kotłów wodnorurkowych Yarrow z ośmioma paleniskami. Dwa wały śrubowe napędzały trójłopatowe śruby o średnicy 3,44 m. Nominalna moc maszyn wynosiła 7200 iKM. Na próbach 30 marca 1899 r. *Zenta* osiągnęła prędkość 21,87 węzłów przy mocy 8 584 iKM. *Aspern*, 2 maja 1900 r., osiągnął jedynie 20 węzłów przy mocy 7200 iKM, podobnie jak *Szigetvár*. Podczas służby wartości te zmniejszyły się, a *Zenta* podczas swojej ostatniej akcji w sierpniu 1914 r. osiągnęła prędkość jedynie 18 węzłów. Zapas paliwa wynosił od 469 (*Zenta*) do 485 ton (*Szigetvár*) węgla lub od 328 (*Zenta*) do 400 (*Szigetvár*) ton bry-

Daty budowy krążowników typu „Zenta”

Nazwa	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Zenta</i>	Seearsenal, Pula	08.08.1896	18.08.1897	25.05.1899
<i>Aspern</i>	Seearsenal, Pula	03.11.1897	03.05.1899	29.05.1900
<i>Szigetvár</i>	Seearsenal, Pula	25.05.1899	29.10.1900	30.09.1901

kietów. Przekładało się to na planowany zasięg 3800 mil morskich, przy prędkości 12 węzłów. W celu zaoszczędzenia paliwa w czasie długich rejsów, każdy z okrętów miał pomocnicze ożaglowanie o powierzchni 585,8 m² z dwoma żaglami rejowymi na fokmaszcie oraz żaglem gaflowym i sztaklem na grotmaszcie.

Ochrona bierna

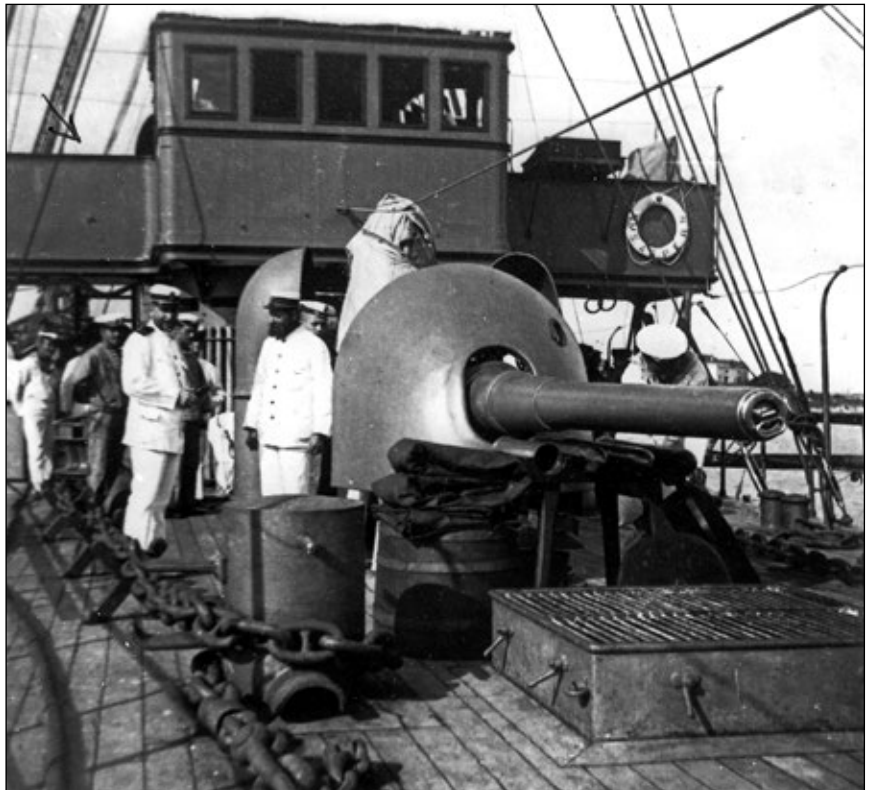
Okręty z definicji chronił jedynie dwuwarstwowy pokład pancerny ze skosami, rozciągający się od dziobu do rufy poniżej linii wodnej. Na dziobie i rufie jego pozioma część miała grubość 25 mm (12,5 + 12,5 mm), a na skosach i w środkowej części wzrastała do 50 mm (25 + 25 mm). Osłony dział pokładowych miały grubość 45 mm. Kazamaty chronił 35 mm pancerz, stanowisko dowodzenia 50 mm (25 + 25 mm). Dodatkową ochronę zapewniały bunkry węglowe znajdujące się ponad skosami pokładu pancernego. Osłony pokładowych dział 120 mm były niewielkich rozmiarów i nie zapewniały obsłudze wystarczającej ochrony.

Uzbrojenie i wyposażenie

Dwa z ośmiu szybkostrzelnych dział 120 mm L/40 C/96 Škody znajdowały się na dziobie i rufie. Pozostałe sześć umieszczono w kazamatkach i sponsonach. Lufa razem z mechanizmem zamkowym ważyła 2,12 ton, a pancerna osłona dodatkowe 1,34 tony. Przy elewacji od - 6° do +20° i prędkości początkowej 690 m/s, ważący 23,75 kg pocisk miał zasięg od 5000 m przy 5°25' do 10 000 m przy 21°57'. Każde dział miało zapas amunicji wynoszący 20 pocisków przeciwpancernych, 100 granatów burzących i 30 szrapneli. Każdy o wadze 33,88 kg (w tym 4,47 kg ładunku miota-

Otwarty sponson prawoburtowego, rufowego stanowiska dział 120 mm na jednym z krążowników typu „Zenta”.

Fot. zbiory René Gregera

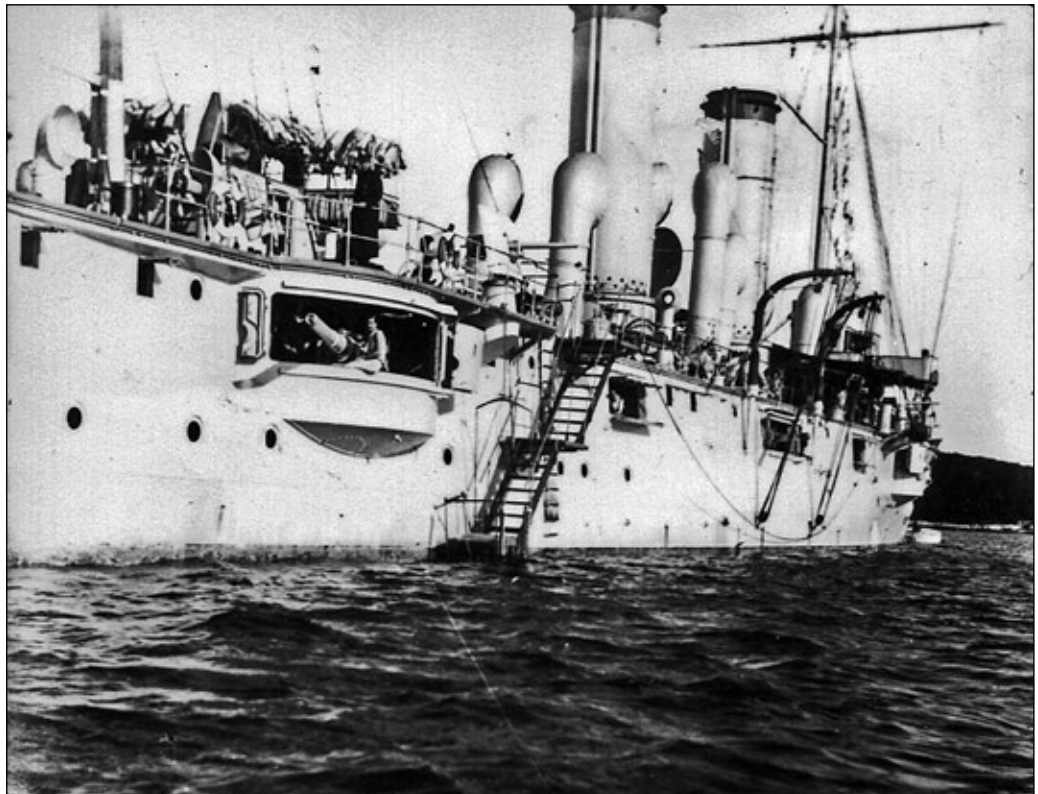


Dziobowe dział artylerii głównej kal. 120 mm na krążowniku Aspern. Uwagę zwraca kształt jego osłony.
Fot. zbiory Heinza Stockingera

jącego C/95). Szybkostrzelność wynosiła sześć pocisków na minutę.

Ochronę przed nieprzyjacielskimi torpedowcami miało zapewniać osiem szybkostrzelnych dział 47 mm L/44

Škody. Część z nich znajdowała się w baterii pomiędzy kazamatami dział 120 mm, a pozostałe stały na pokładzie głównym nad sponsonami armat 120 mm. Każde dział miało zapas amuni-

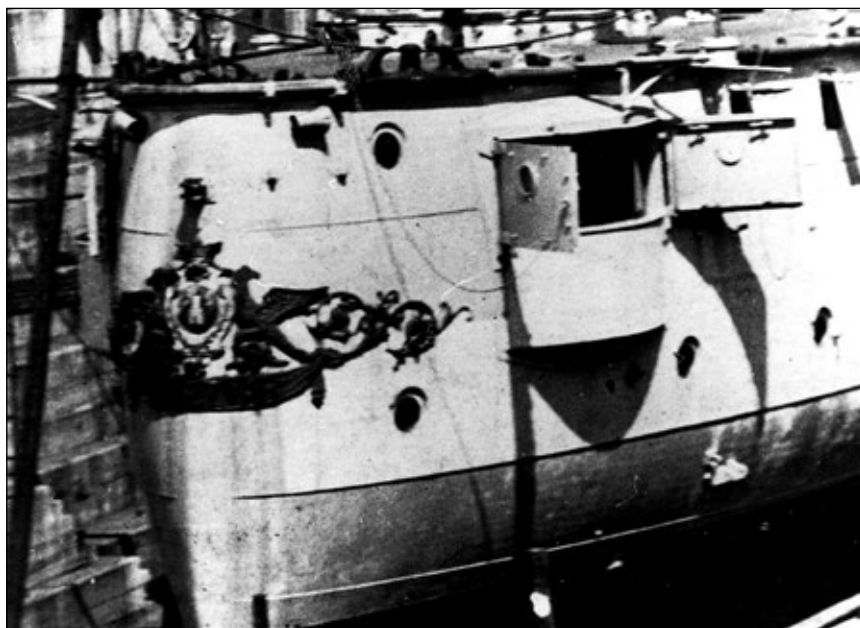


Galeryjka rufowa krążownika *Szigetvár* dla 47 mm dział Hotchkissa, 1913 rok.

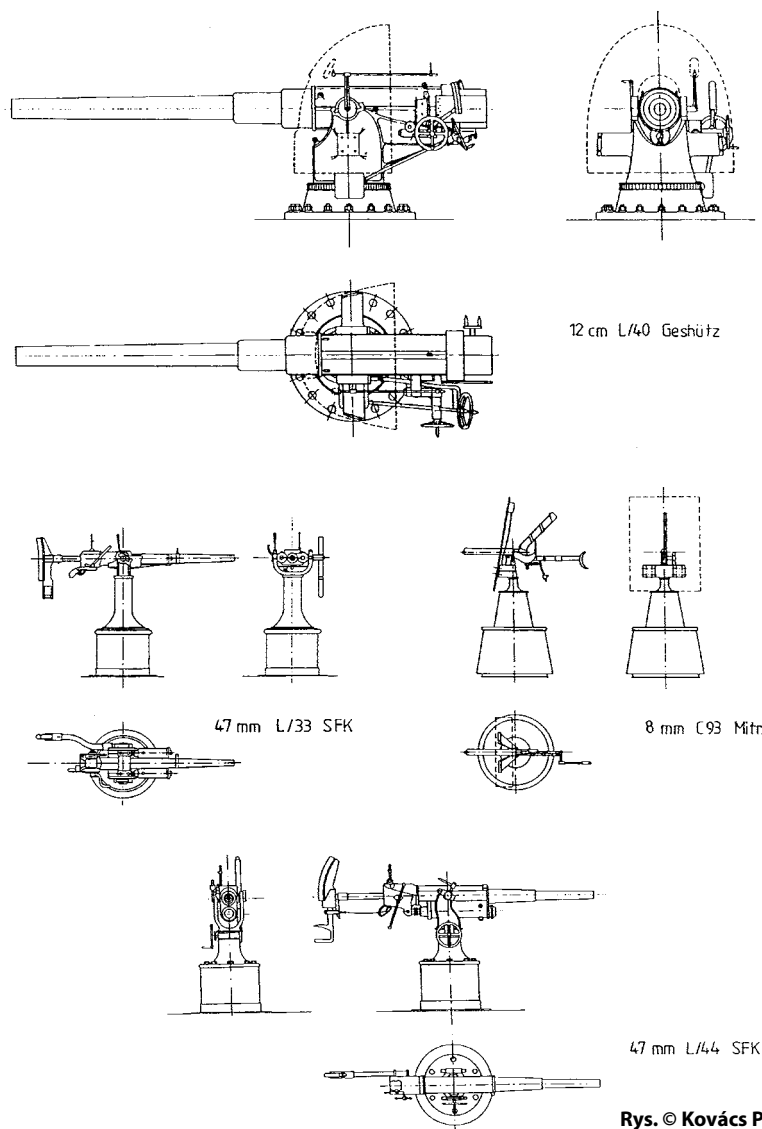
Fot. zbiory Heinza Stockingera

cji wynoszący 600 pocisków burzących i 800 granatów stalowych. Dodatkowo okręt posiadał dwa szybkostrzelne działa 47 mm L/33 Hotchkissa w galeryjkach nad sterem. Zapas amunicji dla każdego z nich wynosił 100 stalowych i 350 pocisków burzących. Na skrzydłach mostka zainstalowano po jednym karabinie maszynowym 8 mm Salvator-Dormus M 93.

Uzbrojenie torpedowe składało się z dwóch 450 mm wyrzutni torped, znajdujących się nad linią wodną w dziobowej części okrętu. Mogły one wystrzeliwać torpedy w zakresie od 21° do 74°. Na pokładzie znajdowało się sześć 450 mm torped L/5, z czego dwie przeznaczone były jedynie do celów treningo-



Działa zamontowane na krążownikach typu „Zenta”



Rys. © Kovács Péter

wych. Torpedy 450 mm L/5 należały do dwóch różnych typów. Jeden, wprowadzony do uzbrojenia w 1898 r., miał kaliber 450 mm, długość 5 m, ważyły 520 kg i posiadały 59 kg głowice. Ich zasięg wynosił 400 m przy prędkości 30 węzłów. Drugi typ wprowadzono w 1902 r., jako uzbrojenie dla pancerników typu „Monarch”, krążowników typu „Zenta” i torpedowców typu „Cobra”. Przy takim samym kalibrze jak torpedy pierwszego typu, ich długość wynosiła 5,10 m, waga 560 kg (głowica ważyła 59 kg). Zasięg przy prędkości 30 węzłów wynosił 400 m, a przy 28 węzłach wzrastał do 1000 m.

W 1905 r. lekką artylerię na *Aspernie* i *Szigetvárze* zmieniono na sześć dział 47 mm L/44 Škody, dwa działa 47 mm L/33 Hotchkissa i trzy karabiny maszynowe 37 mm C/1900 Vickersa. W 1917 r. obie jednostki były uzbrojone w osiem dział 120 mm L/40 Škody, osiem 47 mm dział Škody i dwa działa tego samego kalibru Hotchkissa. *Aspern* miał również jeden 8 mm karabin maszynowy M 93 i jeden 8 mm karabin maszynowy M 07/12. Oba zamontowane były na lekkich, przeciwlotniczych podstawach. W 1917 r. obie jednostki były przypuszczalnie uzbrojone w jedno 66 mm dział przeciwlotnicze L/45, jednak Erwin Sieche o nim nie wspomina.

Każdy z krążowników miał na pokładzie osiem łodzi, sześć na żurawikach na śródokręciu i dwie na rufie. Początkowo przewidywano, że okręty będą miały trzy kotwice dziobowe, jednak po ich odlaniu okazało się,

Dane taktyczno-techniczne krążowników typu „Zenta”			
	<i>Zenta</i>	<i>Aspern</i>	<i>Szigetvár</i>
Wyporność projektowa	2350 t / 2313 ts	2456 t / 2417,32 ts	2350 t / 2313 ts
Wyporność pełna	2543 t / 2503 ts	2563 t / 2522,64 ts	2602 t / 2561 ts
Długość między pionami	92,10 m	92,10 m	92,10 m
Długość na linii wodnej	96,00 m	96,40 m	96,00 m
Długość całkowita	96,88 m	97,47 m	97,88 m
Szerokość maksymalna	11,73 m	11,93 m	11,93 m
Zanurzenie projektowe na dziobie i rufie	3,85-4,43 m	4,18-4,78 m	3,85-4,63 m
Zanurzenie przy pełnej wyporności na dziobie i rufie	4,24-4,81 m	4,50-5,00 m	4,25-4,97 m
Moc maszyn projektowa i maksymalna uzyskana na próbach	7200-8584 iKM	7200-7200 iKM	7200-7200 iKM
Prędkość maksymalna	21,87 w.	20,00 w.	20,00 w.
Pokład pancerny: Na dziobie i na rufie Na śródokręciu	12,5+12,5 mm, 25+25 mm	12,5+12,5 mm, 25+25 mm	12,5+12,5 mm, 25+25 mm
Pancerz masek dział	45 mm	45 mm	45 mm
Pancerz kazamaty	35 mm	35 mm	35 mm
Pancerz stanowiska dowodzenia	25 + 25 mm	25 + 25 mm	25 + 25 mm
Oryginalne uzbrojenie	8 x 120 mm L/40, 8 x 47 mm L/44, 2 x 47 mm L/33, 2 karabiny maszynowe 8 mm, 2 wyrzutnie torped 450 mm		
Uzbrojenie w 1917 r.		8 x 120 mm L/40, 8 x 47 mm L/44, 2x 47 mm L/33, 2 x 8 mm	8 x 120 mm L/40, 8 x 47 mm L/44, 2 x 47 mm L/33, 2 x 8 mm, 4 wt 450 mm
Załoga (oficerowie i marynarze)	17 + 275	ok. 290	ok. 290

że są za ciężkie (2862 lub 2889 kg wobec przewidzianych 2670 kg), dlatego też każdy z krążowników miał jedynie dwie kotwice, po jednej na każdej burcie. Dodatkowo, oprócz dwóch reflektorów Schuckerta o średnicy 60 cm, na pokładzie znajdował się jeden reflektor łodziowy o średnicy 35 cm.

Załoga

W skład załogi wchodziło 290 osób. Wg. Gogga załoga *Zenty* i *Asperna* liczyła 289 osób, a *Szigetvára* 305 osób. Sieche pisał o 17 oficerach i 275 marynarzach na *Zencie*. W czasie ostatniego boju na krążowniku zginęło 173 członków załogi, a 139 zostało uratowanych.

Z tego wynika, że na okręcie było 312 członków załogi.

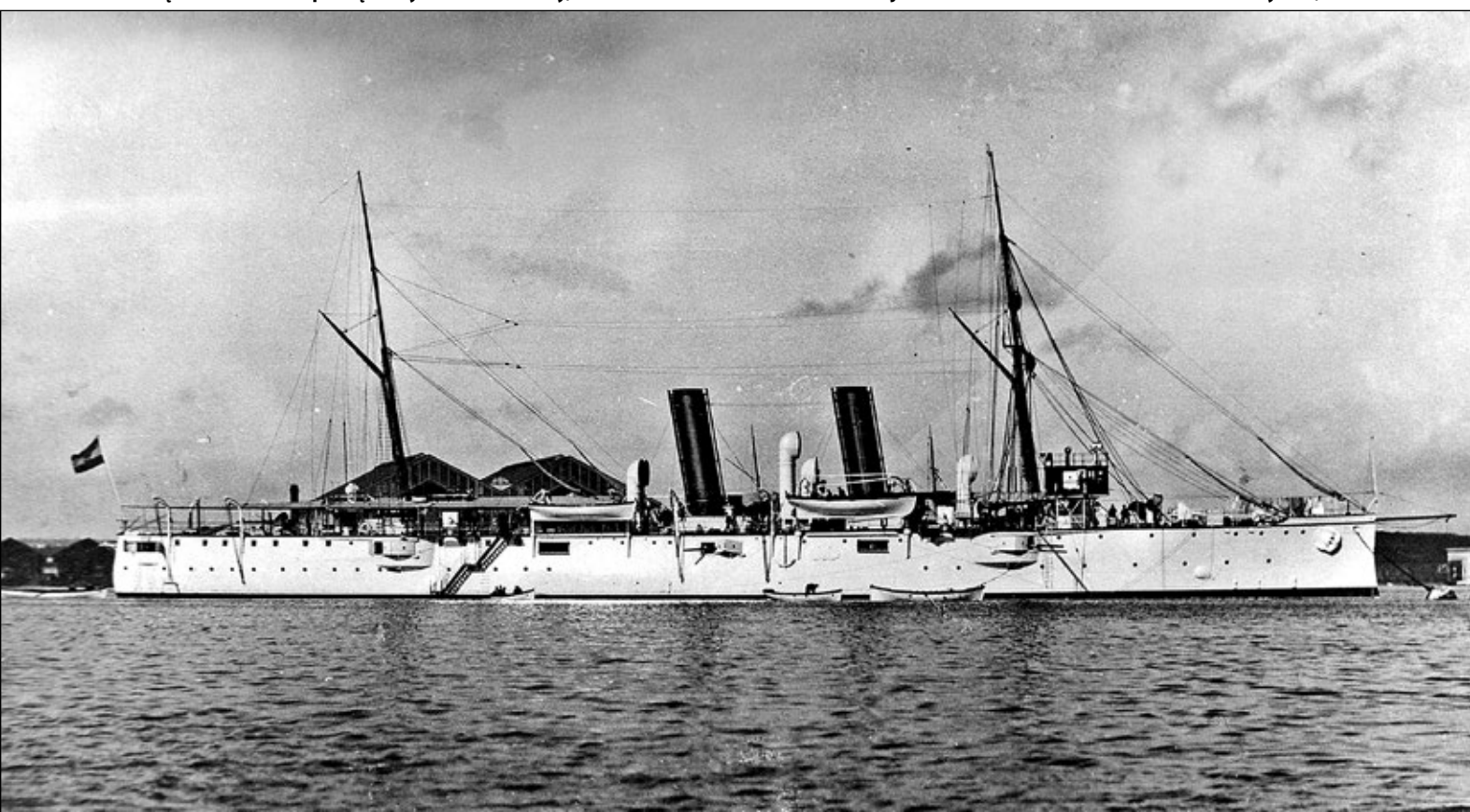
Przebieg służby

ZENTA

Służba *Zenty* miał najbardziej burzliwy przebieg z dramatycznym zakończeniem. Matką chrzestną zwodowa-

Krążownik *Zenta* w początkowym okresie służby, widoczne wiktoriańskie malowanie jednostki.

Fot. zbiory PMI, Pula





Oddział desantowy z krążownika Zenta biorący udział w obronie dzielnic poselstw w Pekinie w czasie powstania bokserów.

Fot. zbiory René Gregera

nej 18 sierpnia 1897 r. jednostki była arcyksiężna Maria Józefina. Przyjęty do służby 25 maja 1899 r. okręt wysłano na Daleki Wschód, gdzie miał zastąpić krążownik *Kaiserin Elizabeth*. Jednostka opuściła Polę 10 listopada 1899 r. i dopłynęła do Chin na początku 1900 r. W czerwcu krążownik odwiedził Japonię, gdzie dotarła do niego wiadomość o wybuchu powstania bokserów w Chinach (zorganizowanym przez nacjonalistyczną organizację Yihequan – „Pięść w Imię Sprawiedliwości i Pokoju”; przedstawiciele państw zachodnich nazywali jej członków bokserami). *Zenta* popłynęła do Chin, by pomóc w stłumieniu rebelii wraz z jednostkami międzynarodowej eskadry, stojącymi na kotwicy w Taku (Dagu). W jej skład wchodziły: brytyjski pancernik *Centurion* i krążownik *Orlando* oraz dwa niszczyciele, niemiecki krążownik *Kaiserin Augusta*, francuski krążownik *Descartes* z kanonierką, włoskie krążowniki *Elba* i *Calabria*, rosyjski pancernik *Sisój Wielikij* i krążownik *Dimitri Donskoj*, kanonierka i dwa torpedowce, a także amerykański krążownik *Newark*. Dowodzący *Zentą* komandor porucznik (Fregattenkapitän) Thomas von Montlamar osobiście dowodził oddziałem w sile jednego oficera, dwóch kadetów i 30 marynarzy, który dotarł do Pekinu, by chronić austro-węgierską ambasadę. Później, na ląd wysadzono kolejny oddział złożony z oficera, trzech kadetów i 73 marynarzy, który wziął udział w zdobyciu fortów Taku. W międzyczasie, oddział w Pekinie razem z oddziałami

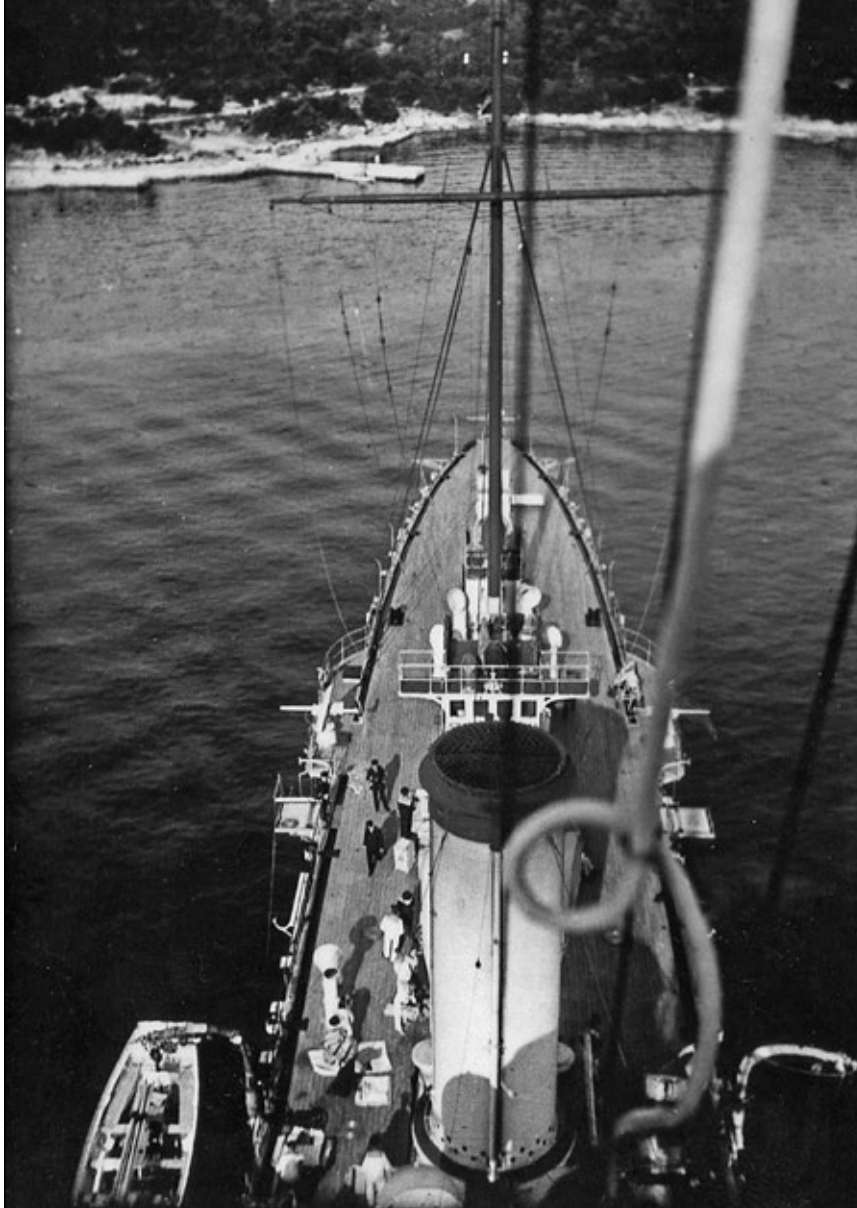
piechoty morskiej innych państw został oblężony przez oddziały chińskich rebeliantów i regularnej armii w dzielnicy poselstw. Von Montlamar i trzech marynarzy zginęło, a dalszych czterech zmarło później w skutek odniesionych ran. Ostatecznie międzynarodowe oddziały interwencyjne w sile 50 000 żołnierzy przebiły się przez pozycje chińskie i zniosły oblężenie, przy okazji plądrując miasto. Gdy 7 sierpnia 1900 r. do Taku przybył krążownik pancerny *Maria Theresia*, jego dowódca kapitan Viktor Bless von Sambuchi objął również stanowisko dowódcy *Zenty*. Okręt pozostał na wodach chińskich i w rejonie Dalekiego Wschodu do roku 1901. Powrócił do Poli 1 października i przeszedł do rezerwy. Za swoją bohaterską postawę dowódcy i załogi okręt został uhonorowany jedwabną banderą bojową.

Pod koniec 1902 r. *Zenta* wypłynęła w rejs szkoleniowy do Ameryki Południowej. Po przejściu przez Kanał Sueski i opłynięciu Afryki, 26 kwietnia 1903 r., krążownik dotarł do Santos. W czasie rejsu po wodach południowego Atlantyku jednostka odwiedziła kilka afrykańskich i południowoamerykańskich portów, wracając na Adriatyk przez Gibraltar i Morze Śródziemne. Dnia 2 października wzięła udział w ceremonii wodowania pancernika *Erzherzog Karl* w Trieście.

Od roku 1904 do 1914 *Zenta* na przemian służyła z dywizjonem floty lub przebywała w rezerwie. W 1905 r. krążownik pełnił rolę flagowca flotylli torpedowej, a w roku 1906 brał udział w ćwiczeniach desantu w pobliżu Gra-

vosy (Gruz). W roku 1907 jednostka była w rezerwie, następnie przeprowadzono remont i naprawę podwójnego dna, a później przez krótki okres służyła z dywizjonem letnim. W 1908 i na początku 1909 r. okręt przebywał w rezerwie. Od 22 kwietnia do 9 czerwca 1909 r. *Zenta* wraz z krążownikiem pancernym *Kaiser Karl VI* i niszczycielem *Magnet*, pełniły służbę z międzynarodowym dywizjonem w rejonie Lewantu. Krążownik uczestniczył w ceremonii wodowania pancernika *Radetzky* w Trieście 3 lipca 1901 r. i pancernika *Zirnyi* 12 kwietnia 1910 r. Następne lata *Zenta* spędziła głównie w rezerwie, przerywanej krótkimi okresami służby. Dnia 24 czerwca 1911 r. okręt wziął udział w ceremonii wodowania pancernika *Viribus Unitis*. Od 19 marca 1913 r. krążownik blokował wybrzeże Czarnogóry, podczas konsolidacji nowo powstałego państwa albańskiego. Na początku 1914 r. *Zenta* stała się jedną z pierwszych cesarsko-królewskich jednostek, przemalowanych w nowy, jasno niebiesko-szary kamuflaż (nazywany „Hausian” od nazwiska głównodowodzącego floty austro-węgierskiej Antona Hausa), zamiast poprzedniego oliwkowozielonego („Montecuccolin”). Od 1 kwietnia 1914 r. *Zenta* wraz z pancernikami *Monarch* i *Babenberg* uczestniczyła w rejsie szkoleniowym z kadetami szkoły podoficerskiej na pokładzie. Czterech z nich zachorowało na zapalenie opon mózgowych i krążownik powrócił z Zatoki Kotońskiej na kotwicowisko w Fasanie, gdzie został poddany kwarantannie. Niektórzy z 240 kadetów zostali odesłani do szpitala marynarki wojennej w Poli, inni zaokrętowano na jednostkę torpedową *Spalato*, a część pozostała na pokładzie *Zenty*. Kwarantanna zakończyła się w połowie maja wraz z końcem epidemii.

W momencie wybuchu I wojny światowej *Zenta* pełniła służbę w 1 dywizjonie flotylli krążowników w Zatoce Kotońskiej. Wraz ze starszymi jednostkami blokowała ona wybrzeże Czarnogóry. Dnia 8 sierpnia 1914 r. krążownik wraz z siostrzanym *Szigetvárem*, niszczycielem *Uskoke* i torpedowcem 72 F



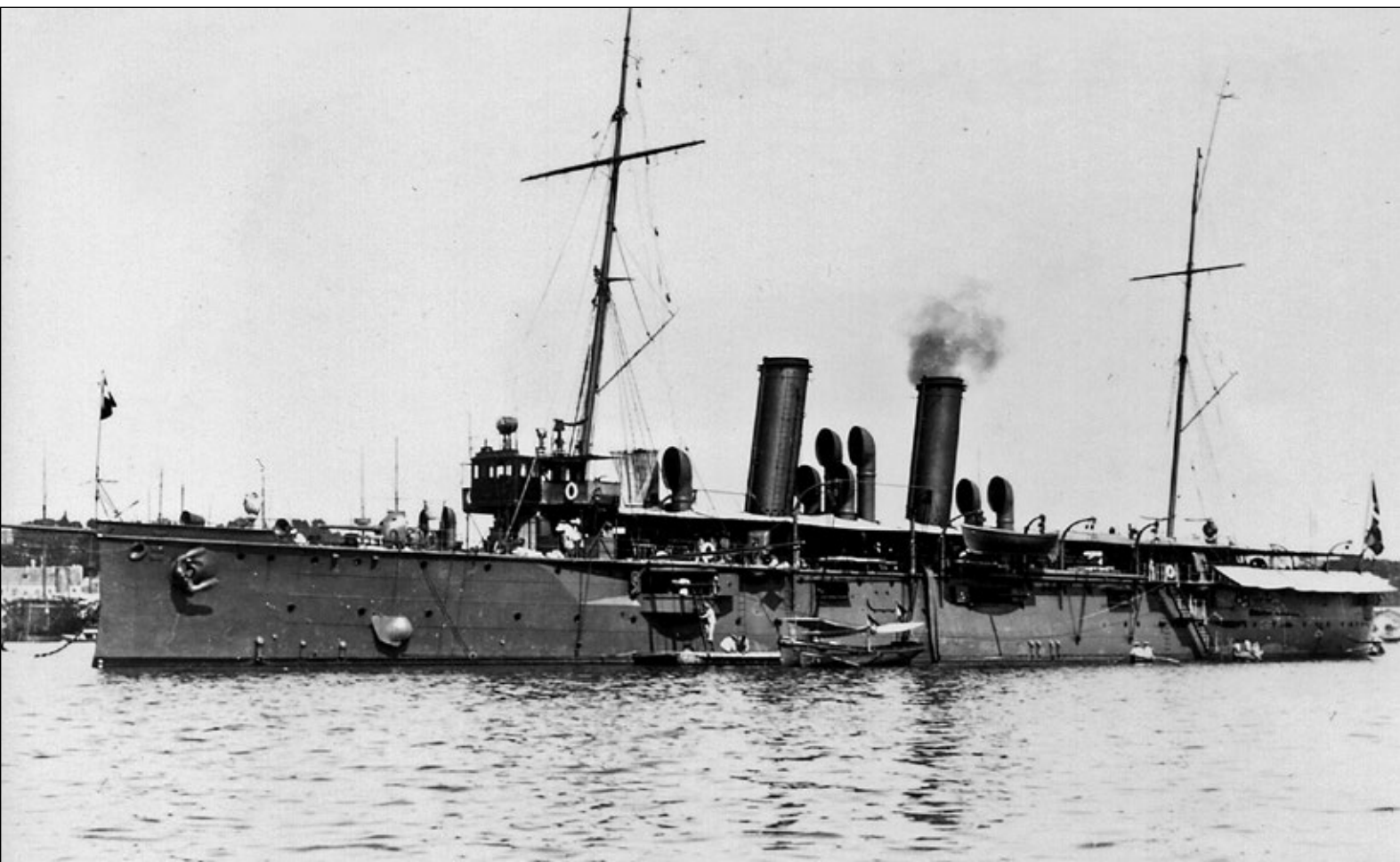
Ciekawe ujęcie pokładu rufowego Zenty wykonane z fokmasztu.

Fot. zbiory René Gregera

ostrzelał port Antivari (Bar) i czarnogórską radiostację na Voluvicy. Po oficjalnym ogłoszeniu blokady *Zenta* i *Szigetvár* patrolowały wybrzeże Czarnogóry. W czasie służby 18 sierpnia, *Zenta* wraz z niszczycielem *Ulan* zostały zaskoczone przez flotę francuską w sile 12 pancerników, 6 krążowników pancernych, jednego lekkiego i 36 niszczycieli pod dowództwem wiceadmirała Augustina Boué de Lapeyrère wspieraną przez dwa brytyjskie krążowniki pancerne i dwa niszczyciele dowodzone przez kontradmirała Sir Ernesta Troubridge'a. *Zenta* była zbyt wolna żeby uciec i za słaba, żeby walczyć. Jednak po podniesieniu wszystkich bander bojowych, łącznie z jedwabną banderą honoru, krążownik rozpoczął nierówną walkę, która trwała prawie godzinę. Po unieruchomieniu krążownika, francuskie pancerniki potrzebowały aż 18 minut, aby go zatopić, bo słupy wody wzbijane przez ciężkie pociski utrudniały celowanie. W trakcie ostrzału unieruchomionej jednostki dwa działa na pancerniku *Condorcet* i jedno na *Justice* uległy uszkodzeniu. *Ulan*, ścigany

Krążownik *Zenta* w oliwkowo-zielonym malowaniu (tzw. „Montecuccolin”).

Fot. zbiory Lothara Baumgartena





Aspern w 1906 roku w jednej z dalmatyńskich zatok.

Fot. zbiory Heinza Stockingera

przez fancuski lekki krążownik *Jurien de la Gravière* i kilka niszczycieli, zdołał umknąć do Zatoki Kotorskiej wraz ze starym pancernikiem *Monarch*, powracającym z patrolu do Buduy (Budva). *Zenta* zatонуła w pobliżu czarnogórskiej wioski Petrovac (Petrovac na Moru), zabierając ze sobą 173 członków załogi. Pozostałych 139 wraz z dowódcą komandorem porucznikiem Paulem Pachnerem zostało uratowanych przez czarnogórskich rybaków. Zostali oni jeńcami wojennymi w Podgoricy, gdzie pozostali do stycznia 1916 r., kiedy to zostali uwolnieni, po tym jak Czarno-

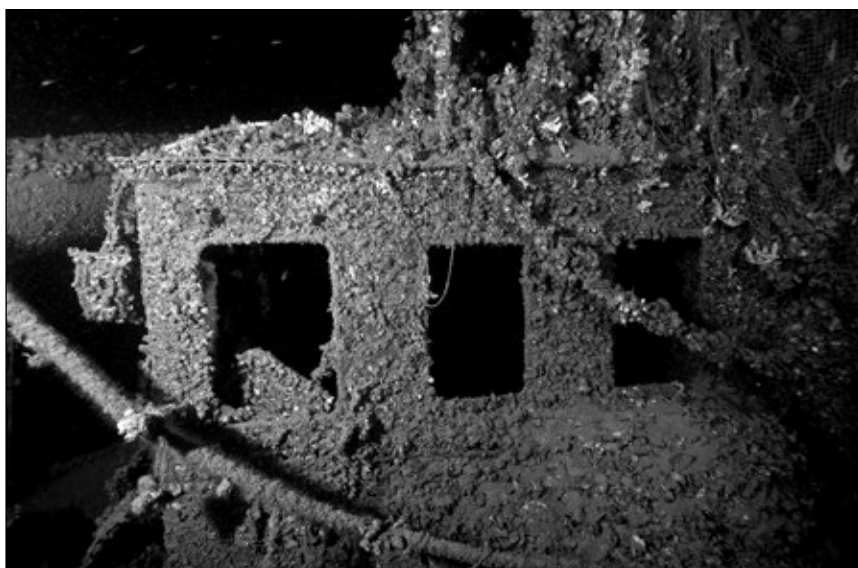
góra dostała się pod okupację. Francuski admirał polecił swojemu brytyjskiemu koledze uratowanie rozbitków, jednak rozkaz został zignorowany, ponieważ Troubridge obawiał się austro-węgierskich okrętów podwodnych (najbliższy przebywał w Poli). Wrak *Zenty* został odnaleziony niedaleko Przylądka Dubovica w 1998 r. W 2002 r. potwierdzono jego tożsamość, a od 2005 r. jest on penetrowany przez wielu nurków z Czech, Czarnogóry, Austrii, Chorwacji, Węgier i innych krajów. Okręt spoczywa na głębokości 67 m na pozycji 42°09'45" N i 018°54'40" E.

ASPERN

Po przyjęciu do służby *Aspern* służył z dywizjonem lotnym jako flagowiec flotylli torpedowej w okresie od 29 maja do 21 lipca 1900 r. W czasie wizyty jednostek brytyjskiej eskadry śródziemnomorskiej w lipcu 1900 r., krążownik pełnił funkcję pływających koszar. Następnie, razem z krążownikiem *Kaiserin Elisabeth*, został wysłany na Daleki Wschód, aby wziąć udział w stłumieniu powstania bokserów. Jednostka opuściła Polę 20 lipca 1900 r., a do Chin dotarła na początku września. Krążownik przebywał tam ponad rok, a do Poli powrócił 19 marca 1902 r. W czasie pobytu w Chinach, 27 lutego 1901 r., okręt został przypadkowo staranowany przez brytyjski parowiec *Macedonia* na rzece Huangpu Jang w pobliżu Szanghaju. W wyniku kolizji krążownik utracił taran. Uszkodzenia usunięto w międzynarodowym doku w Putung (Pudong). Po krótkim okresie służby z dywizjonem lotnym na Adriatyku *Aspern* powrócił na Daleki Wschód. Okręt wypłynął z Poli 20 września 1903 r., by wrócić do niej 22 listopada następnego roku. W latach 1905 i 1906 krążownik pełnił służbę z dywizjonem floty, odbywając rejs w rejonie Lewantu. Uczestniczył również w ceremonii wodowania pancernika *Ferdinand Max*, która odbyła się w Trieście 21 maja 1905 r. Pomiędzy

Pomost dowodzenia krążownika *Zenta* zatopionego w pobliżu Petrovacu.

Fot. Gačević





Krażownik *Aspern* w 1907 r. na wodach Hampton Roads w czasie uroczystości 300-setnej rocznicy powstania kolonii Jamestown w stanie Wirginia, USA.
Fot. Library of Congress

12 a 15 września 1906 r. okręt uczestniczył w manewrach morskich połączonych z desantem w pobliżu Gravesy, obserwowanych przez następcę tronu arcyksięcia Franciszka Ferdynanda. Od września 1906 r. krążownik przebywał w rezerwie, a następnie powrócił do służby wiosną 1907 r. Dnia 23 marca *Aspern* razem z krą-

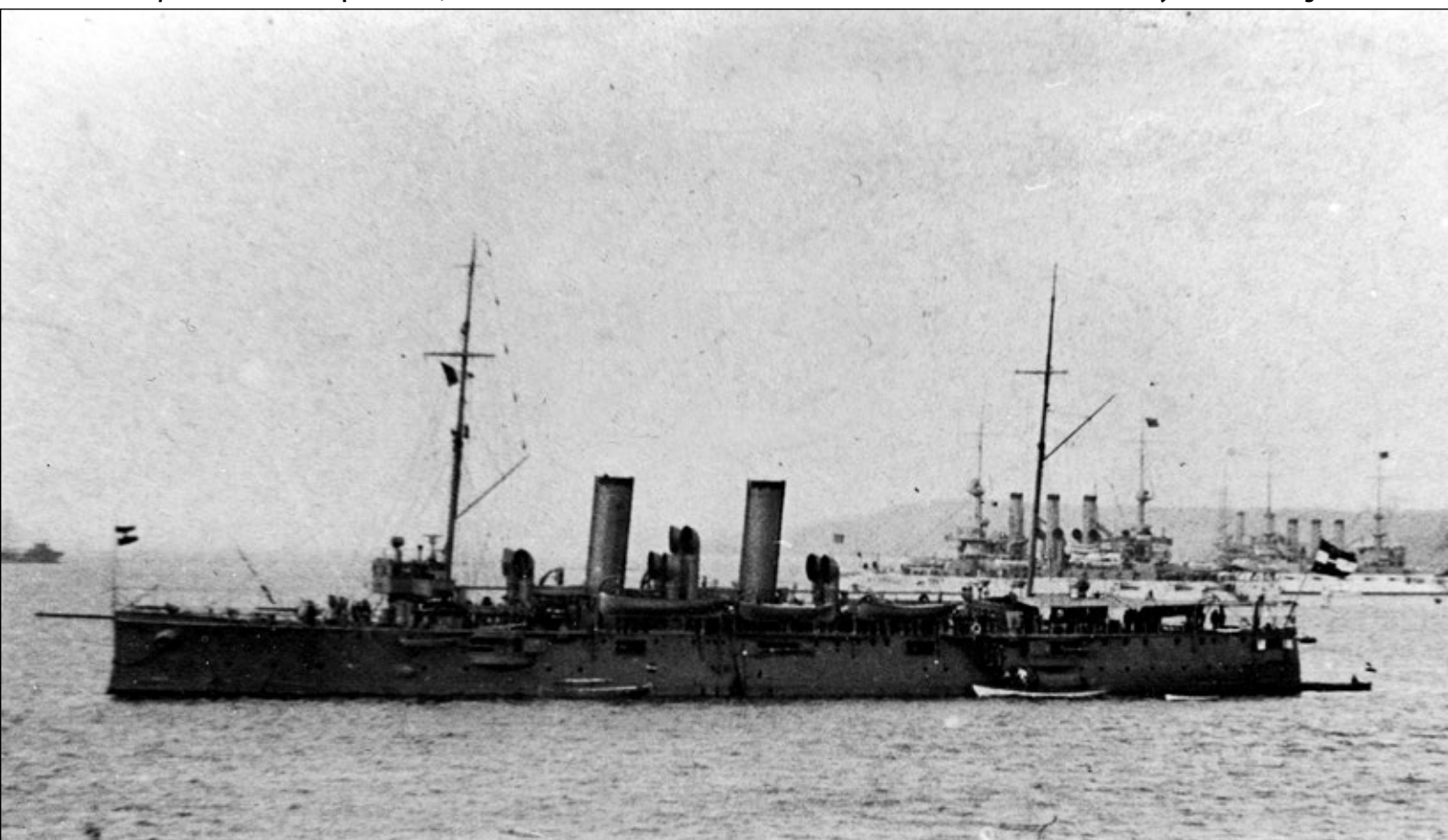
***Aspern* na wodach Hampton Roads, 6 czerwca 1907 roku.**

żownikiem pancernym *Sankt Georg* popłynął do Stanów Zjednoczonych, aby wziąć udział w paradzie morskiej na wodach Hampton Roads, trwającej od 6 do 15 czerwca. Zorganizowano ją z okazji 300-setnej rocznicy powstania pierwszej angielskiej kolonii w Północnej Ameryce w Jamestown w stanie Wirginia. Po zakończeniu uroczystości

obie jednostki odwiedziły Nowy Jork i Annapolis, a następnie wróciły na wody Hampton Roads, by ostatecznie powrócić na Adriatyk.

Po powrocie, od 16 lipca do 15 września, *Aspern* pełnił rolę flagowca dywizjonu krążowników. W roku 1908 i na początku 1909 krążownik ponownie znajdował się w rezerwie. Później pełnił

Fot. zbiory Heinza Stockingera





Aspern w Boce Kotorskiej, 1914 rok.

Fot. zbiory Heinza Stockingera

funkcję okrętu stacjonarnego w Trieście, a od 28 lutego 1910 r. flagowca flotylli torpedowej. Dnia 12 kwietnia, jednostka wzięła udział w ceremonii wodowania pancernika *Zirnyi*. Po tym wydarzeniu okręt na zmianę pełnił służbę i przebywał w rezerwie, a 26 marca 1912 r. wziął udział w powitaniu niemieckiego cesarza Wilhelma II w Fasanie. W późniejszym okresie krążownik służył z dywizjonem floty, a od 5 do 28 listopada wraz z pancernikami *Erzherzog Franz Ferdinand*, *Radetzky* i *Zirnyi* oraz krążownikiem *Admiral Spaun* i dwoma niszczycielami przebywał w rejonie Lewantu z powodu wybuchu I wojny bałkańskiej. W czasie pobytu w Konstantynopolu, pomiędzy 9 listopada a 2 grudnia, dywizjon miał ochraniać Europejczyków, w ra-

zie gdyby w stolicy imperium osmańskiego doszło do zamieszek. Nic takiego się nie wydarzyło, więc 6 grudnia okręty powróciły do Poli. W czasie II wojny bałkańskiej *Aspern* wziął udział w demonstracji siły u wybrzeży Albanii, która miała zmusić Czarnogórę do ewakuacji miasta Shkodra (Szkodra). Krążownik przebywał tam w okresie od 12 maja do 2 grudnia 1913 r., a następnie powrócił do bazy i 13 grudnia został wycofany ze służby.

Po wybuchu I wojny światowej *Aspern* powrócił do czynnej służby. Od 31 lipca 1914 r. należał do 1 Dywizjonu flotylli krążowników, a 22 marca 1915 r., razem z krążownikami *Admiral Spaun*, *Novara* i *Saida*, odbył ćwiczenia artyleryjskie w Kanale Fasanym. Dnia 31 marca okręt, pod eskortą

niszczycieli *Warasdiner* i *Turul*, popłynął do Zatoki Kotorskiej. Opuścił ją 29 grudnia 1915 r. wypływając wraz z krążownikiem pancernym *Kaiser Karl VI*, krążownikiem *Novara*, pancernikiem obrony brzegowej *Budapest* i kilkoma niszczycielami na ratunek krążownikowi *Helgoland* i niszczycielom powracającym z rajdu na Durazzo (Durrës), ściganym przez przeważające siły Ententy (patrz artykuł o krążowniku pancernym *Kaiser Karl VI*). W styczniu 1916 r., w czasie podboju Czarnogóry, *Aspern* ostrzeliwał nieprzyjacielskie pozycje na wybrzeżu. Krążownik wypłynął z Zatoki Kotorskiej 2 sierpnia 1916 r., aby udzielić wsparcia niszczycielom *Wildfang* i *Warasdiner*, powracającym z bombardowania Molfetty. Ścigały je: brytyjski krążownik *Liverpool* i włoski *Nino Bixio* wraz z włoskimi niszczycielami i torpedowcami. *Aspern* przez godzinę walczył z wrogimi jednostkami, a następnie bezpiecznie powrócił do bazy. Dnia 21 października 1916 r., razem z krążownikami *Helgoland* i *Novara*, okręt prowadził poszukiwania zaginionego austro-węgierskiego okrętu podwodnego *U 16* (zatonął 17 października po zatopieniu włoskiego niszczyciela *Nembo*). *Aspern* powrócił do Poli pod koniec 1917 r., a następnie został wysłany do Triestu, gdzie 19 listopada odwiedził go młody cesarz Karol I. Krążownik powrócił do Poli 13 marca 1918 r. po buncie marynarzy w Zatoce Kotorskiej jednostkę, podobnie jak wiele innych starszych okrętów floty austro-węgierskiej, wycofano ze służby. Pełniła ona rolę pływających koszar dla kadetów szkoły minowej w Poli, gdzie zastał ją koniec wojny. W roku 1920 okręt przekazano Wielkiej Brytanii, a ta sprzedała go włoskiej stoczni złomowej, w której zakończył swój żywot.

SZIGETVÁR

Krążownik wszedł do służby 30 września 1901 r. i już cztery dni później został wysłany na rejs szkoleniowy po Oceanie Atlantyckim. Po drodze okręt odwiedził szereg portów, m. in. Port of Prince/Haiti, Santiago de Cuba, Nowy Orlean, Pensacole, Hawanę, Norfolk, Annapolis, Nowy Jork, Boston, Halifax, Cherbourg, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Spithead, Kilonię (gdzie brał udział w paradzie morskiej w czasie tradycyjnego tygodnia

kilońskiego, a jego pokład odwiedził cesarz Wilhelm II), Gdańsk, Kronsztad (gdzie odwiedził go car Mikołaj II), Sztokholm, Kopenhaga, Bergen, Brest, Lizbonę, Kadyks i Algier. Krążownik powrócił do Poli 1 października 1902 r., a cztery dni później został wycofany ze służby. W ciągu kolejnych lat okręt na przemian pełnił służbę z dywizjonem floty, albo pozostawał w rezerwie. Od 1 lutego do 22 kwietnia 1905 r. jednostka pływała z dywizjonem floty po Morzu Śródziemnym, a 21 maja wzięła udział w ceremonii wodowania pancernika *Erzherzog Franz Ferdinand* w Trieście. Jesienią 1905 r., razem z krążownikiem pancernym *Sankt Georg*, *Szigetvár* został wysłany w rejon Lewantu, by wspierać międzynarodową demonstrację siły (odpowiednik obecnych operacji pokojowych). Pomiędzy 26 a 27 listopada, w porcie Mytilena, okręt wysadził na brzeg oddział desantowy, który zajął budynek tureckiego urzędu celnego i telegrafu. Po postoju w Pireusie, ponownie zawinął do Mytileny, a 4 grudnia ściągnął z mielizny w pobliżu Lemnos francuski niszczyciel *Dard* i przeholował go do Pireusu. Następnego dnia *Szigetvár* wysadził na brzeg kolejny oddział desantowy w Lemnos. Misja pokojowa zakończyła się 19 grudnia, kiedy sułtan zapowiedział, że obiecane reformy imperium osmańskiego zostaną przeprowadzone. W następnych latach *Szigetvár* pełnił służbę z dywizjonem flo-

ty. Od 20 do 23 lipca, jednostka wraz z innymi okrętami brała udział w obchodach 40 rocznicy bitwy pod Lisą (Vis). Wchodząc do portu Sebenico (Szybenik), 24 lipca, okręt otarł się stępką o dno uszkadzając śruby. Wyślano go do arsenału w Poli w celu dokonania napraw. Po udziale w manewrach floty i służbie na rodzimych wodach, 1 marca 1907 r., krążownik wysłano na Daleki Wschód. Okręt powrócił do ojczyzny 7 maja, przywożąc z Singapuru egzotyczne zwierzęta dla ogrodu zoologicznego w Schönbrunn.

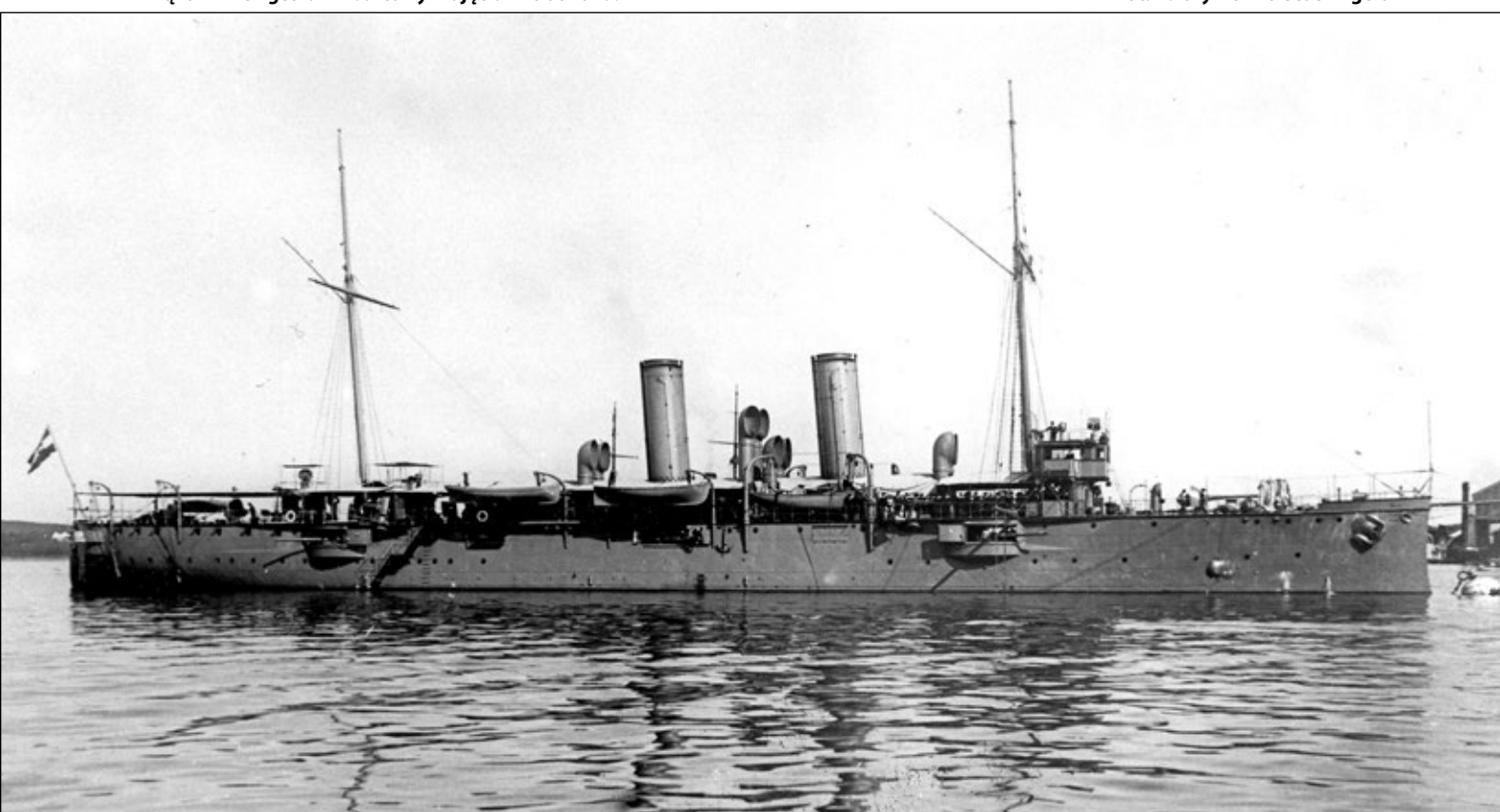
W roku 1908 i 1909 *Szigetvár* pozostawał w rezerwie, by powrócić do służby w 1910, gdy wysłano go w rejon Lewantu. Jednostka opuściła Polę 2 stycznia, holując do Konstantynopola nowy jacht *Yo II* dla ambasady austro-węgierskiej. Następnie krążownik pływał po wodach wschodniej części Morza Śródziemnego. Dnia 21 lutego, w pobliżu Smyrny, pomógł zejść z mielizny parowcowi *Bucovina* należącemu do austriackiego Lloyd'a. Później jednostka dołączyła do dywizjonu złożonego z trzech pancerników typu *Erzherzog Karl*, by odbyć rejs w rejonie Lewantu. Okręt powrócił do Poli 1 czerwca 1910 r. Krążownik pełnił funkcję jednostki stacjonarnej w rejonie Lewantu pomiędzy 28 września 1910 r., a 28 lutego 1911 r., kiedy zastąpił go krążownik pancerny *Maria Theresia*. Później *Szigetvár* pełnił służbę z dywizjonem floty, a 1 stycznia 1912

r. opuścił Polę z załogą dla stacjonującego na Dalekim Wschodzie *Franza Ferdinanda I*. Do spotkania obu jednostek doszło 12 lutego w Szanghaju. Po dokonaniu zamiany załoga *Franza Josepha I* powróciła do Poli na pokładzie *Szigetvára*, którego załoga przejęła stary krążownik. *Szigetvár* zawinął do Poli 26 marca. Na wiosnę 1913 r. krążownik pełnił funkcję jednostki szkolnej dla kadetów szkoły podoficerskiej w Szybeniku, płynąc do Koryntu i z powrotem. Następnie okręt pełnił funkcję jednostki stacjonarnej we wschodniej części Morza Śródziemnego, gdzie zastąpił *Marię Theresię*. Jednostka powróciła do Poli 28 lutego 1914 r., aby blokować ujście Bojany (Buny) razem z międzynarodową eskadrą. Pomiędzy 22 czerwca a 2 lipca okręt zawinął do Zatoki Kotorskiej, Durazzo (Durrës) i Smyrny.

W momencie wybuchu I wojny światowej *Szigetvár* pełnił służbę w 1 Dywizjonie flotyli krążowników. Pomiędzy 19 a 31 lipca przebywał z misją w Valonie (Włora), a w czasie wojny wziął udział w większej ilości akcji niż *Aspern*. Niektóre z nich wypełniał z flotą, a inne jako wsparcie dla sił lekkich. Dnia 8 sierpnia razem z *Zentą* ostrzelał czarnogórską radiostację na Przylądku Voluvica. Dwa dni później, eskortowany przez torpedowiec 64 F, dostarczył Czarnogórcom notę o ustanowieniu blokady do Antivari (Bar). Krążownik prowadził działania blokadowe do momentu

Krażownik *Szigetvár* w burtowym ujęciu z 1906 roku.

Fot. zbiory Heinza Stockingera



zatonięcia *Zenty*. Kilkakrotnie ostrzeliwał pozycję czarnogórskich oddziałów lądowych i baterii na wybrzeżu i górach w Zatoce Kotorskiej. Dnia 17 września, wraz z pancernikiem obrony wybrzeża *Monarch*, czterema niszczycielami i pięcioma torpedowcami, prowadził ostrzał Buduy i Vulovicy. W czasie ataku floty austro-węgierskiej przeciwko miastom leżącym na włoskim wybrzeżu Adriatyku, w godzinach rannych 24 maja 1915 r., *Szigetvár* razem z krążownikiem *Saida* i niszczycielami *Triglav* oraz *Balaton*, wchodził w skład Grupy F patrolującej południową flankę zgrupowania floty. W czasie ataku na Rimini, Pesaro i Metauro 18 czerwca, *Szigetvár* operował wraz z krążownikiem pancernym *Sankt Georg* pod eskortą ośmiu torpedowców. Wspierał również atak wodnosamolotów przeciwko Anconie 9 grudnia 1915 r. i 17/18 stycznia 1917 r. Pod koniec czerwca 1916 r. na pokładzie krążownika zamontowano dwie, nowe, pokładowe wyrzutnie torped kalibru 450 mm. Od maja 1917 r. okręt pełnił funkcję jednostki strażniczej w Zatoce Kotor-skiej, zastępując w tej roli starą jednostkę torpedową *Zara*. Dnia 20 sierpnia na pokładzie zmarł dowódca krążownika - komandor porucznik Burstyn. W połowie listopada jednostka została odwołana do Poli, a 17 listopada wysłano ją do Triestu. Po buncie marynarzy w Zatoce Kotorskiej, 13 marca 1918 r., *Szigetvár* **Szigetvár po wybuchu wojny w 1914 roku.**

został odwołany do Poli, gdzie wycofano go ze służby. Pełnił on rolę pływających koszar, a następnie okrętu-celu w szkole broni torpedowej. W 1920 r. został przekazany Wielkiej Brytanii jako część austro-węgierskich reparacji wojennych, a następnie sprzedany włoskiej stoczni złomowej w Portoferraio na Elbie.

Zakończenie

Zaraz po wejściu do służby krążowniki typu „Zenta” były nowoczesnymi i dobrze uzbrojonymi okrętami, lecz na początku I wojny światowej były już przestarzałe. W 1914 r. powstał plan, by zastąpić je nowocześniejszymi krążownikami typu „Erzatz Zenta”. Projekt został już zatwierdzony, jednak z powodu wybuchu wojny przełożono ich budowę na później, by ostatecznie ją anulować po zakończeniu działań wojennych. Trzem starym krążownikom przyszło brać udział w konflikcie, w którym z racji swojego wieku nie miały zbyt wiele do zaoferowania. ●

Bibliografia

- Wladimir Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe – Von Abbonanza bis Zrinyi*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien-Graz 2002.
- Dr. V. A. Bačić: *Poviest Prvog svjetskog rata na Jadranu, I. knjiga: do proljeća 1916.*, Hrvatski izdavački bibliografski zavod, Zagreb 1945.
- Lothar Baumgartner, Erwin Sieche: *Die Schiffe der k.(u.)k. Kriegsmarine in Bild, Band 2*, Verlagsbuchhan-

dlung Stöhr, Wien 2001.

-René Greger: *Austro-Hungarian Warships of World War I*, Ian Allan, London 1976.

Karl Gruber: *Seemacht unter rot weiß roter Flagge, Band 2*, Österreichischer Milizverlag, Salzburg 2006.

Paul G. Halpern: *The Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, Allen & Unwin, London 1987.

Jean Labayle Couhat: *French Warships of World War I*, Ian Allan, London 1974.

Marine-Artillerie-Unterricht für die k. u. k. Kriegsmarine, I. & II. Teil, Pola 1903.

Peter Schupita: *Die Waffen der k. (u.) k. Kriegsmarine im Bild 1860-1918*, Verlagsbuchhandlung Stöhr, Wien 2006.

Nikolaus A. Sifferlinger: *Auslaufen verspricht Erfolg, Die Radiotelegraphie der k. u. k. Kriegsmarine*, Verlag Österreich, Wien 2000.

Erwin Sieche: *Die Kreuzer der k. und k. Marine, „Marine-Arsenal” Band 27*, Podzun-Pallas-Verlag, Wolfersheim-Berstadt 1994.

Erwin Sieche: *Kreuzer und Kreuzerprojekte der k. u. k. Kriegsmarine 1889-1918*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien-Graz / Mittler-Verlag, Hamburg – Berlin – Bonn 2002.

Hans-Hugo Sokol: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918*, Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien 1933.

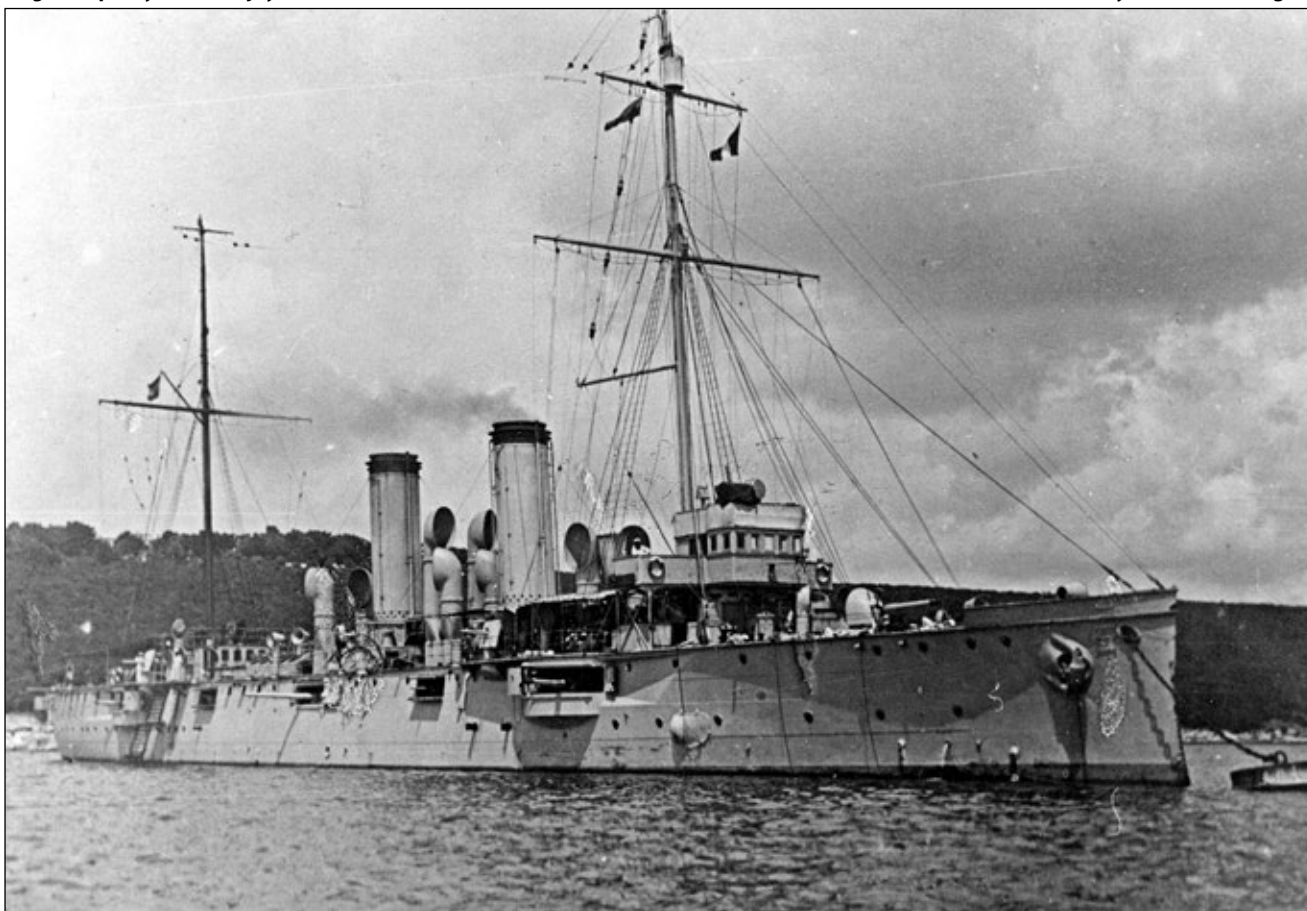
Torpedo-Unterricht für die k. u. k. Kriegsmarine, I. & II. Teil, Pola 1895.

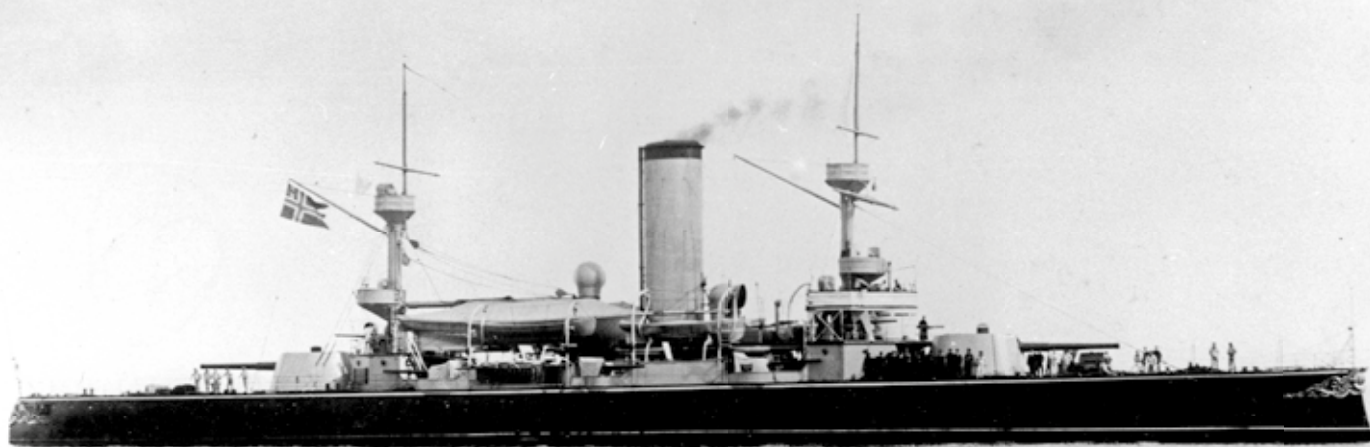
„Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1914”, J. F. Lehmanns Verlag, München 1914, reprint: Bernard & Graefe Verlag, München 1978.

Archiwum autora.

**Tłumaczenie z języka angielskiego
Kazimierz Zygadło**

Fot. zbiory Heinza Stockingera





Gwaranci norweskiej niepodległości

Właściwości klimatu półwyspu Skandynawskiego polegają na tym, że zakrojone na szeroką skalę działania wojenne tam są możliwe tylko w lecie i w zasadzie tylko w południowej jego części. W ten sposób, w planowanych działaniach floty klimat miał zagrać jedną z głównych ról. I rzeczywiście, jeśli plany szwedzkiej armii zostały opracowane tylko w ogólnych zarysach, to zadania floty różniły się szczegółowością i starannym opracowaniem.

Już w czerwcu 1905 r. główne siły Szwedów przepłynęły na redę portu w Karlskronie, a stamtąd zostały przedyslokowane do Göteborga. Marynarze byli nastrojeni bardzo wojowniczo, i nie chcieli angażować się w długą i bardzo problematyczną blokadę. Główne siły floty miały zaatakować i zniszczyć siły Norwegów, skupionych w Melsonvik, podczas gdy siły pomocnicze powinny były osłaniać dość ryzykowne desanty w głównych punktach norweskiego wybrzeża. Chcąc skłonić przeciwnika do walki, Pierwszemu i Drugiemu dywizjom pancerników należało roz-

począć pojedynki z bateriami nadbrzeżnymi w Horten, którego celem miało być obrócenie w ruinę całej infrastruktury głównego norweskiego arsenału. W tym czasie pancerniki *Niord* i *Oden* miały przesunąć się na północ do Holomenstrand, żeby zniszczyć wiodące do Horten mosty kolejowe, co powinno znacznie utrudnić transport norweskich rezerw. Analogicznie do Larvik był przesuwany pancernik *Dristigheten*. Wreszcie, aby uniknąć przedarcia głównych norweskich sił na pełne morze, przy wyjściach z fiordów czekały na nie torpedowce.

30 czerwca Szwedzi zaczęli codzienne manewrowanie przed Göteborgiem, czekając na podejście ostatnich pancerników *Tapperheten* i *Niord*.

Tymczasem wszystkie cztery norweskie pancerniki skoncentrowały się w Melsonviku. W ukrytych miejscach przy głównym torze wodnym zostały rozwinięte torpedowce, które miały maksymalnie osłabić napływającą szwedzką flotę. Norweski dowódca admirał Borresen chciał nawet wyjść

na spotkanie przeważającego liczebnie przeciwnika, uzasadnienie opierając się na ich wyższą prędkość, norweskie męstwo i demoralizację przeciwnika po wykonaniu na niego przewencyjnych ataków torpedowych. 9 czerwca dla podniesienia morale swoich podwładnych admirał rozkazał opuścić flagi unii szwedzko-norweskiego państwa i podnieść narodowe norweskie bandery.

23 czerwca szwedzka armia zaczęła przesuwanie ku norweskiej granicy i siłą do ośmiu kompanii przerwała wszystkie linie kolejowe, biegnące przez granicę. W końcu, po otrzymaniu informacji o wyjściu floty z Göteborga, 1 lipca Norwegowie przystąpili do stawiania zapór minowych. Ale środek ten omal nie doprowadził do tragedii. Kilka dni później pancernik *Tordenskjold* w wyniku błędnego manewru wpadł na jedną z min... na szczęście dla pancernika i niestety dla organizatorów obrony, mina nie wybuchła. 8 lipca w norweskich wodach terytorialnych został wykryty szwedzki torpedowiec, który wyraźnie przepro-

wadzał rekonesans. Wreszcie 12 września Szwedzka flota przemieściła się do swojej bazy manewrowej w pobliżu norweskiej granicy, oczekując rozkazu o rozpoczęciu operacji...

Przez długi czas norweska polityka morska była wmontowana w ogólną politykę szwedzko-norweskiego sojuszu. I co dziwne, ale pierwsze pęknięcia w fundamencie tej ścisłej współpracy spowodowała rewolucja przemysłowa pierwszej połowy XIX wieku. Jeśli Szwedzi bez zastrzeżeń przyjęli wyzwanie czasu i włączyli się w wyścig przemysłowych zbrojeń, to Norwegia zajęła pozycję wyczekującą, optując za bierną obroną wybrzeża. I choć na początku na każdy zamówiony szwedzki monitor Norwegia odpowiadała swoim, ale jej podejście do tego okazało się szczególnym.

Jeśli Szwedzi oparli się na własnych siłach, rozwijając narodową artylerię, produkcję płyt pancernych i innych akcesoriów, to Norwegowie od razu postawili na tańsze i o wiele bardziej jakościowe zagraniczne zakupy. W 1876 r. norwescy parlamentarzyści jako narodową doktrynę przyjęli projekt narodowej obrony wybrzeża, przygotowany przez L. Johanssena. Ten plan także zyskał sławę jako plan przemysłu stocznioowego 1877 r. Choć nacisk położony w nim został na pancerne kanonierki trzech typów – 1-szej, 2-giej i 3-ciej rangi, dalszym logicznym krokiem w nim była przewidziana budowa większych pancerników obrony wybrzeża. Ale właśnie dla tych jednostek marynarze nie znaleźli poparcia w parlamencie, gdzie doktrynę obrony wybrzeża w zasadzie postrzegano wyłącznie jako sposób na oszczędności w budżecie krajowym. Dlatego wszelkie kroki w kierunku modernizacji narodowych sił morskich w latach 1880-1890 r. faktycznie były w parlamencie torpedowane.

Częściowo to błędne koło można było przerwać dopiero w 1886 r., kiedy Szwedzi wcielili do służby monitor nowej generacji *Svea* o znacznie zwiększonych wymiarach i możliwościach. Ponadto, Szwedzi dali do zrozumienia, że na jednej jednostce tego typu nie skończą. Tak więc, świadomie lub nie, parlamentarzyści musieli powołać specjalną komisję, która miała wypracować narodową doktrynę marynarki wojennej, z uwzględnieniem zmienio-

nych uwarunkowań. W 1889 r. ta doktryna została przyjęta jako podstawa, i rozpoczęła się wieloletnia dyskusja, do której mimowolnie głęboko zostały wciągnięte zarówno wyższe szczeble władzy, jak i szerokie warstwy społeczeństwa. Jak i w poprzednim planie, w nadchodzącej budowie sił wojenno-morskich wszystkie wysiłki powinny były skupić się na obronie wybrzeża, ale w przeciwieństwie do niego głównymi elementami teraz miały być pancerniki, torpedowce, jednostki obserwacji i zwiadu, a dopiero potem bezpośrednio obrona wybrzeża.

Jeśli chodzi o pierwszy człon, to, biorąc pod uwagę zbliżający się konflikt ze Szwecją, uznawano za wystarczające posiadać w składzie floty pancerniki obrony wybrzeża, które mogą na równi przeciwstawić się swoim szwedzkim adwersarzom. W ten sposób sformułowane techniczne zadanie obejmowało stalowy kadłub z prawie dwustoma wodoszczelnymi przedziałami i pancierz z harvey'owskiej stali, która pozwalała zmniejszyć jego grubość przy tej samej ochronie. Chociaż główny kaliber artylerii szwedzkiego okrętu wynosił 254 mm, Norwegowie uznali za zupełnie wystarczający kaliber 210 mm, bo, choć pomimo mniejszej masy salwy, działa miały nieporównywalnie większą szybkostrzelność. Co do średniego kalibru i torped, to zostały one skopiowane prawie jeden do jednego ze szwedzkiego vis-a-vis.

Moce swoich stocznii i fabryk nie pozwalały na budowę tak skomplikowanych jednostek, więc ponownie podjęto decyzję zwrócić się o pomoc do angielskiej firmy Armstrong. W rezultacie, w 1890 r. wojskowi zdecydowali się zamówić u niej cztery jednostki tej klasy. Ponieważ Szwedzi budowali swoje pancerniki, jeden po drugim, planując położenie stępki czwartego okrętu tego typu w 1897 r., aby nadążyć za sąsiadami, norweskie pancerniki planowano budować parami. Tym bardziej, że zanim byłaby zbudowana pierwsza para, w konstrukcji drugiej można było wprowadzić szereg usprawnień, wypływających z doświadczenia z budowy i eksploatacji poprzedniej.

W 1895-96 roku finansowym na potrzeby floty przeznaczono 10 mln koron, z czego 8,5 mln przeznaczono na budowę pierwszej pary pancerników.

Dlatego już w 1896 r. z firmą Armstrong podpisano kontrakt na budowę dwóch jednostek, które otrzymały nazwy *Tordenskjold* i *Harald Haarfagre*.

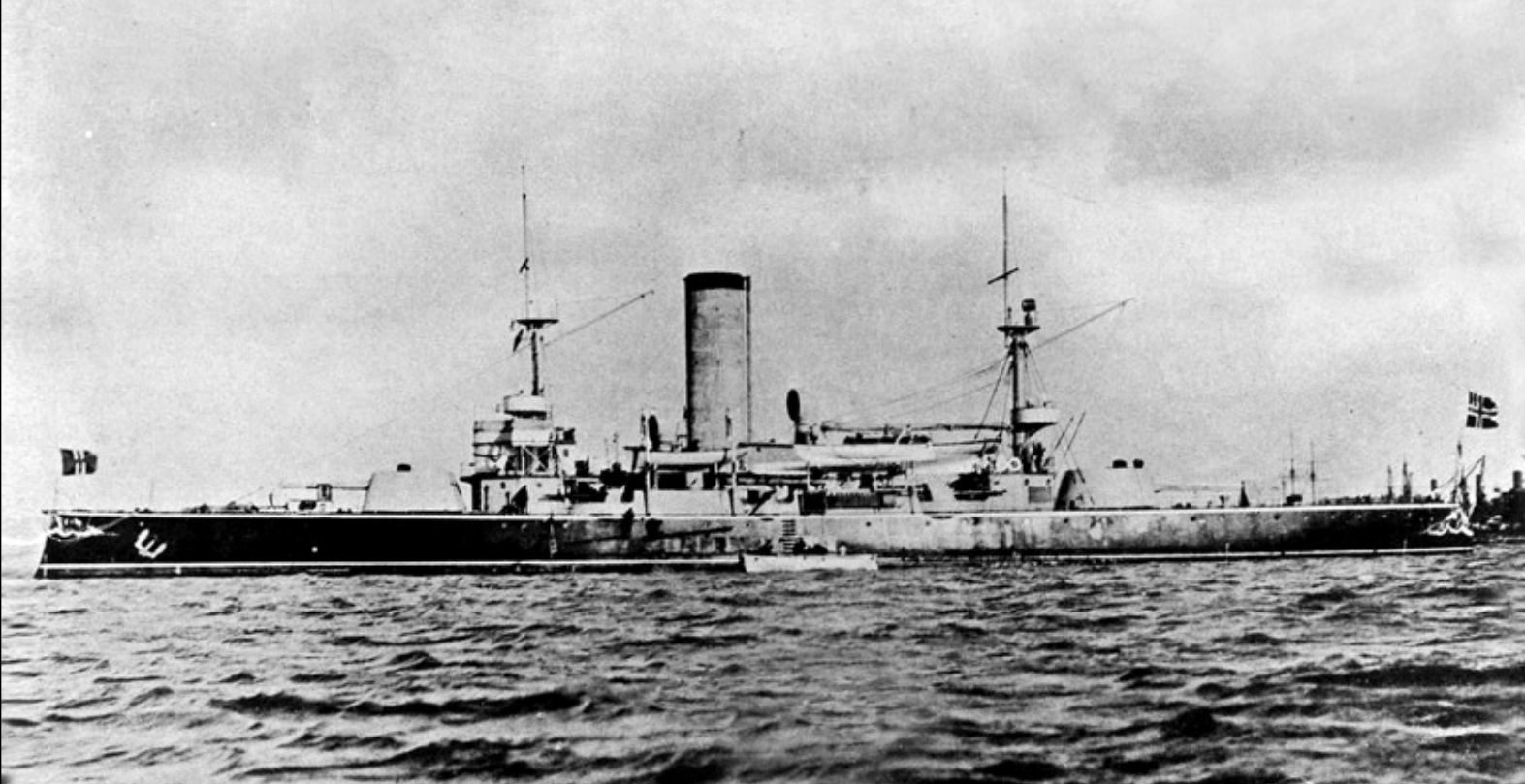
Początkowo planowano dość jednoznacznie nazwać okręty nazwiskami dwóch duńskich admirałów norweskiego pochodzenia (w tym czasie Dania i Norwegia były jedynym państwem), którzy zasłynęli swoimi zwycięstwami nad szwedzką flotą: Petera Wessela, nazywanego Grzmiącą Tarczą („*Tordenskjold*” po norwesku) i Korta Siversona nazywanego Orłem („*Adler*” po norwesku). Ale przeciwko takiemu wyborowi nazw wystąpił sam szwedzki król Oskar. W rezultacie zostało zaakceptowane kompromisowe rozwiązanie, żeby nazwać drugi pancernik nazwiskiem założyciela królestwa Norwegii Haralda I, nazywanego Wspaniałowłosym („*Haarfagre*” po norwesku).

Tempo prac na budowie *Tordenskjolda* i *Haralda Haarfagre* (obiektory nr 649 i 648) całkowicie potwierdziły wysoką renomę brytyjskich stoczniovców. 18 marca i 4 stycznia 1897 r. kadłuby obu pancerników zostały zwodowane. A już 16 maja 1898 r. i odpowiednio 25 grudnia 1897 r. po zakończeniu pełnego cyklu prób zdawczo-odbiorczych obie jednostki rzuciły kotwice w Norwegii.

Ponieważ Szwedzi zdradzili Norwegom rysunki *Svea*, konstrukcja kadłuba i rysunek jego linii teoretycznych bardzo przypominały szwedzki pierwowzór, a biorąc pod uwagę to, że firma Armstrong, bazując na swoim doświadczeniu wprowadziła liczne zmiany, można z pewnością stwierdzić, że Norwegowie otrzymali okręt nowej generacji. Zgodnie z panującą w tym czasie modą pancerniki miały wyraźne tarany stew, jednak nie tak wypierające jak u szwedzkich pancerników. No i wreszcie, głównym znakiem rozpoznawczym stały się kominy, wysokie prawie na 18 m!

Dwie maszyny potrójnego rozprężania, zbudowane w wielkiej Brytanii, w połączeniu z konserwatywnymi dla tego czasu, ale jednak bardzo pewnymi kotłami szkockiego typu pozwoliły łatwo przekroczyć na testach granicę 17 węzłów, co było nieosiągalnym marzeniem dla szwedzkich kolegów.

Harvey'owska stal pancierza pozwoliła dobrać grubość i rozmieszczenie pancernych płyt bardziej racjonalnie. W rezultacie między barbetami znaj-



Kolejna fotografia *Haralda Haarfagre*, tym razem z lutego 1898 roku.

dował się główny pas pancerny 178 mm, grubość pokładu doprowadzono do 50 mm, a grubość płyt wież artyleryjskich do 203 mm. Ponadto, wieże miały racjonalne kąty nachylenia, co bardzo zwiększało możliwość rykoszetu pocisku w bezpośrednim kontakcie, czyniąc jej konstrukcję jeszcze jedną z wizytówek tych pancerników.

Wreszcie, największe różnice w stosunku do „szweda” były w składzie

i rozmieszczeniu uzbrojenia. Jeśli główny kaliber *Svei* składał się z dwóch dział 254 mm, zamontowanych tak jak we wcześniej budowanych szwedzkich monitorach, w jednej dwudziałowej dziobowej wieży artyleryjskiej, Armstrong umieścił 210 mm działa norweskiego pancernika tradycyjnie w dwóch jednodziałowych wieżach – na dziobie i rufie. To dawało nieporównywalnie szersze sektory ostrzału.

Fot. zbiory Curta Borgenstama

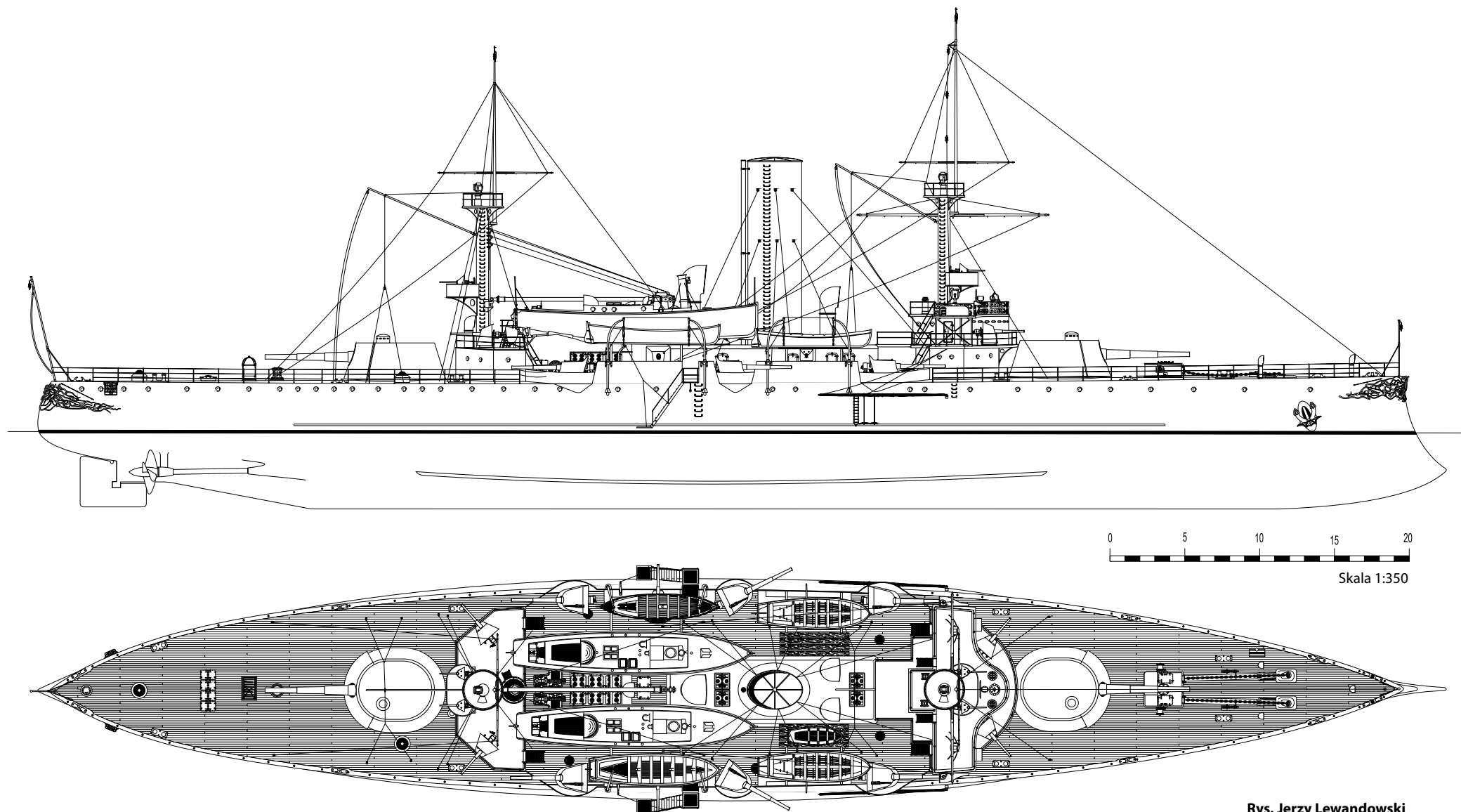
W wielu morskich publikacjach krąży twierdzenie, że na norweskich pancernikach zostały zamontowane działa Kruppa jako artyleria głównego kalibru. Ale to nieprawda. Całą artylerię produkowała firma Armstrong. Inna sprawa, że ulegając żądaniu klienta, który chciał ujednolicić amunicję do artylerii okrętów i obrony wybrzeża, która naprawdę miała na uzbrojeniu działa Kruppa, firma musiała wy-

Bliźniaczy *Tordenskjold* w jasnoszarym malowaniu na początku XX wieku.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego



TORDENSKJOLD



Rys. Jerzy Lewandowski

konać niestandardowy dla Anglików kaliber 210 mm, a ściślej mówiąc 209,3 mm. Działo Armstrong Model W miało długość lufy 43,8 kalibrów. Wiele zapewniały kąt elewacji do 15° i kąt obniżenia do -5°. Prochowy ładunek miotający rozpędzał 142 kg pocisk do prędkości 700 m/s, co przy maksymalnym kącie elewacji dawało donośność do 11 000 m. 120 mm działa średniego kalibru Armstrong Model Y miało długość lufy 43,9 kalibrów. Sześć dział tego typu znajdowało się w indywidualnych kazamatach na śródokręciu kadłuba. 20,4-kg pociski osiągały w wylocie lufy prędkości 783 m/s i przy maksymalnym kącie elewacji miały donośność do 9000 m.

Warto zauważyć, że jeśli brytyjskie działo 210 mm było po raz pierwszy zastosowane w norweskiej marynarce, to działa 120 mm wojskowi już zdążyli docenić, ponieważ znajdowały się na uzbrojeniu baterii nadbrzeżnych. Dodatkową pomoc w likwidacji potencjalnych amatorów storpedowania pancernika zapewniały również cztery działa 76 mm o długości lufy 40 kalibrów, które także były na uzbrojeniu Royal Navy pod nazwą działa „12-funtowego”. Uzbrojenie uzupełniały dwa działa desantowe tego samego kalibru, ale o długości lufy 28 kalibrów, a tak-

że sześć działek Hotchkissa kalibru 37 mm i dwie wyrzutnie torpedowe.

Ogólnie rzecz biorąc, oceniając projekt *Tordenskjolda* należy zauważyć, że on we wszystkich parametrach pobliż swój szwedzki pierwowzór. Naturalnie, Szwedzi uznali się oszukani, i zamiast położenia stępki wcześniej planowanego czwartego pancernika typu „Svea” po jakimś czasie rozpoczęli budowę pancernika *Oden*, bardzo, ale to bardzo przypominającego swojego norweskiego odpowiednika.

Rzecz jasna, oficjalnie ogłoszono, że jest to czynione w celu lepszej integracji okrętów w ramach jednego dywizjonu, ale w rzeczywistości zawsze było jasne, że Szwedzi po prostu starają się nadrobić zaległości w stosunku do Norwegów, którzy wyrwali się do przodu w wyścigu morskich zbrojeń. Aby zniwelować zagrożenie ze strony norweskiej pary, po raz pierwszy w swojej praktyce Szwedzi rozpoczęli jednocześnie budowę serii trzech podobnych pancerników. Pancerniki typu „Oden” w niektórych parametrach przeważały nad „Tordenskjoldami”, ale w innych ustępowały. Na przykład, aż do pancernika *Oscar II*, Szwedzi z maniakalnym uporem montowali na swoich pancernikach tylko płaski pokład pancerny, co od razu stawiało ich w skraj-

nie niekorzystnej sytuacji w porównaniu z pokładem karapaksowym, wspomagającym główny pas pancerza na norweskich pancernikach. Jednak, tak czy inaczej, trzy jednostki wobec dwóch norweskich niwelowały mogące powstać zagrożenie.

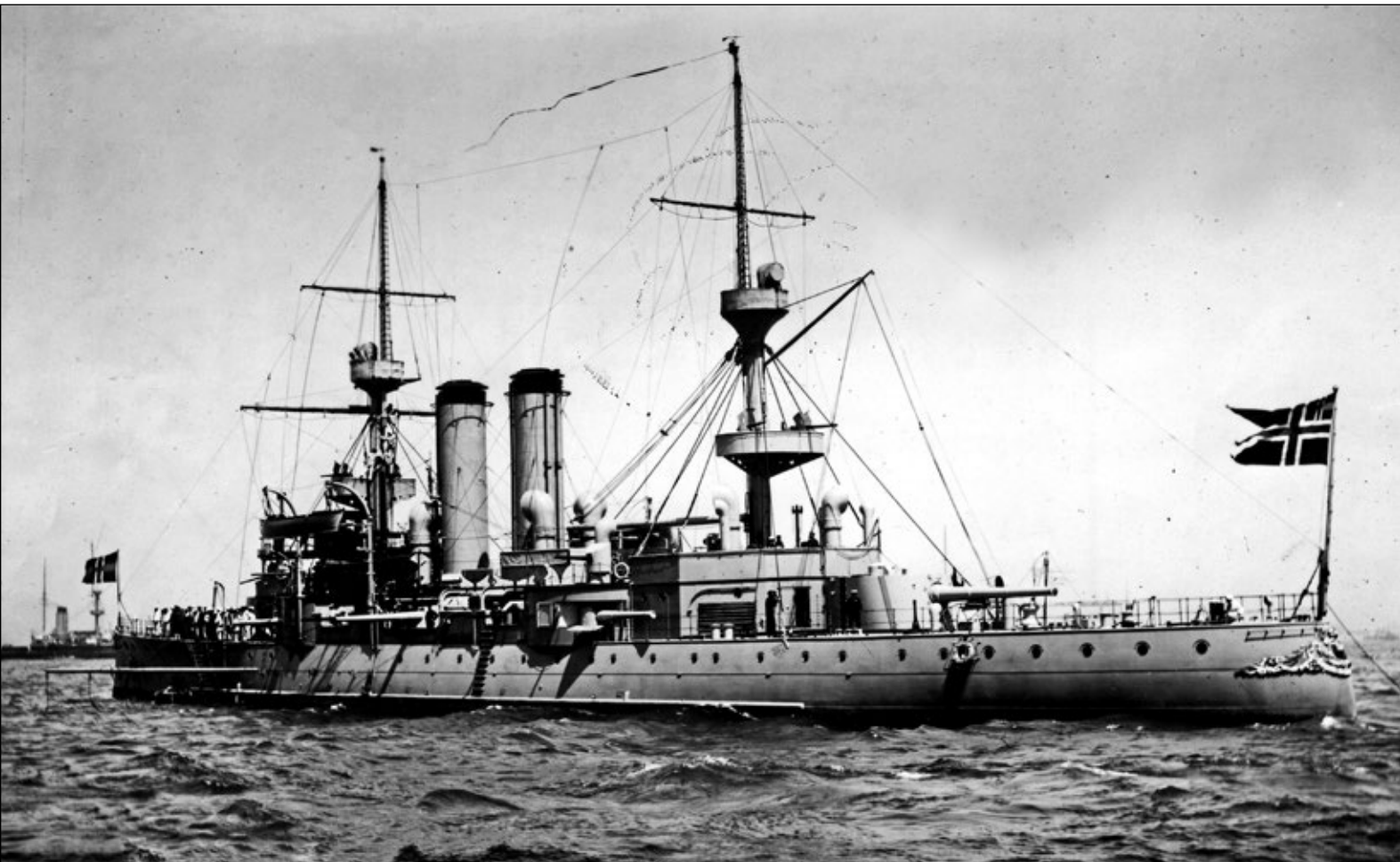
Zgodnie z oczekiwaniami, po przybyciu *Tordenskjolda* i *Haralda Haarfagre* do Norwegii, została podjęta decyzja o zleceniu firmie Armstrong budowy jeszcze dwóch jednostek. Biorąc za podstawę już zbudowane pancerniki, Norwegowie nalegali, aby do projektu były wprowadzone zmiany, z uwzględnieniem konfrontacji z pancernikami typu „Oden”. W wyniku tych działań okręty otrzymały potężniejsze działa, silniejsze maszyny, i bardziej przemyślaną konstrukcję. Jako dodatkowy warunek, Norwegowie zażądali uwzględnienia możliwości przyjęcia na pokład kadetów w wersji okrętu szkolnego.

Pancerniki również otrzymały bardzo symboliczne: nazwy *Norge* i *Eidsvold* ku czci nazwania państwa Norwegią i norweskiego miasteczka, w którym w 1814 r. została podpisana norweska konstytucja, na marginesie obowiązująca do dzisiaj.

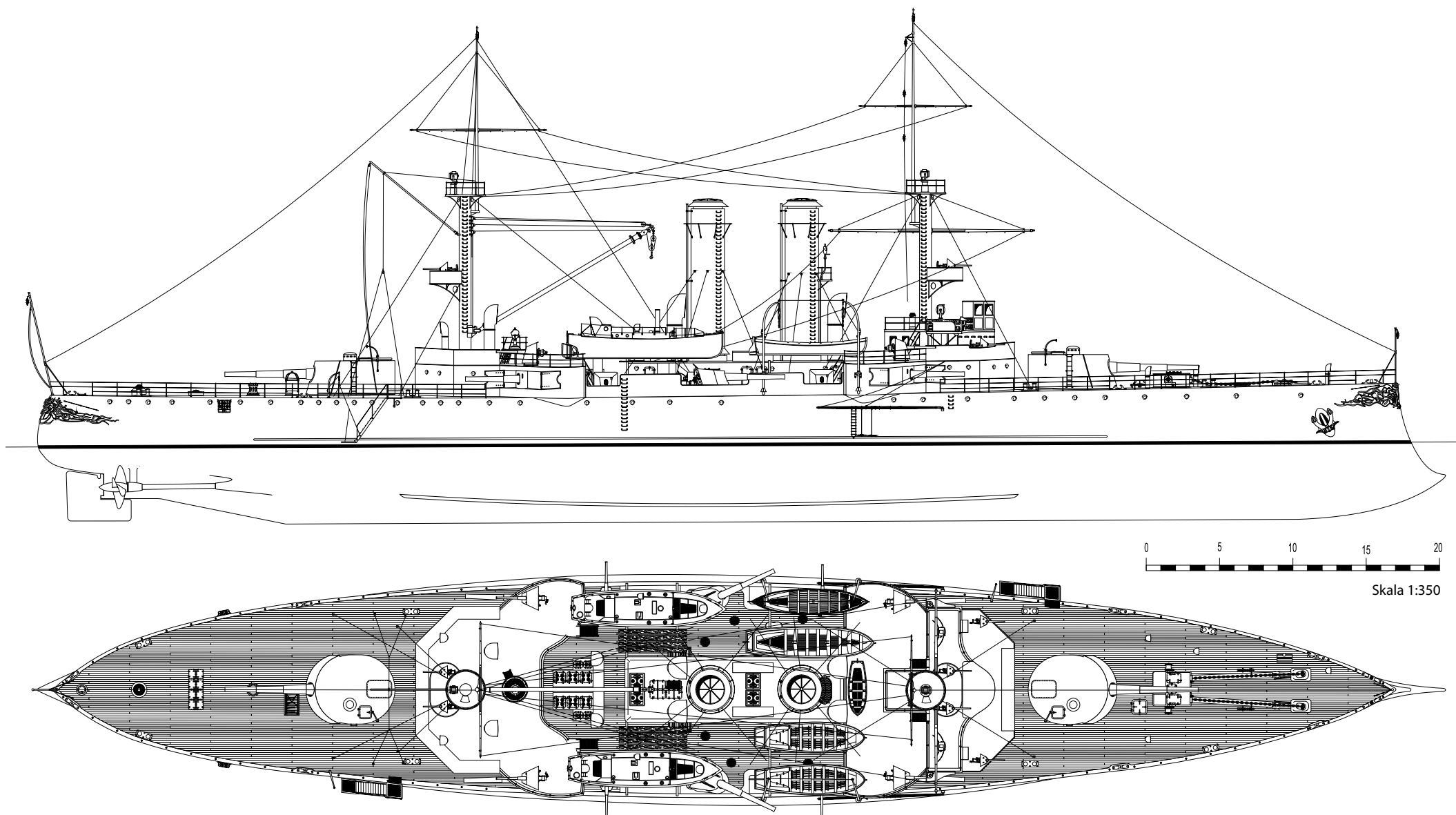
Chociaż wyporność i rozmiary nowych pancerników nieco wzrosły, ogólny układ, konstrukcja kadłuba

Pancernik *Norge* na redzie Spithead podczas rewii koronacyjnej Edwarda VII w czerwcu 1902 roku.

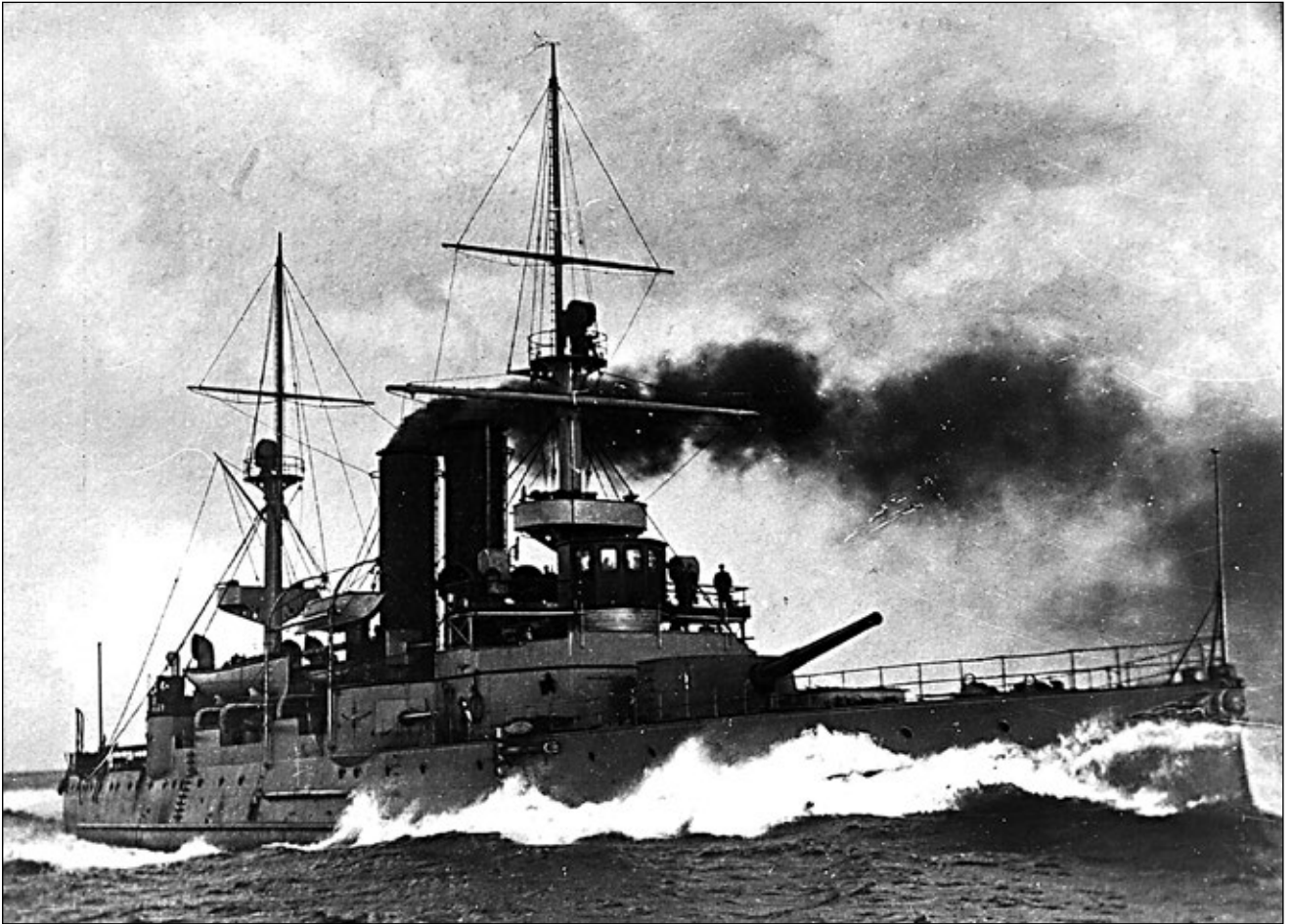
Fot. zbiory prywatne



NORGE



Rys. Jerzy Lewandowski



Pancernik Norge w pierwszej dekadzie XX wieku podczas marszu z maksymalną prędkością

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

i rysunek linii teoretycznych pozostały praktyczne takie same, choć sylwetka znacząco się zmieniła, przede wszystkim poprzez bardziej rozbudowane nadbudówki i dwa kominy zamiast jednego. Bardziej wydajne maszyny, spowodowały, że jeśli poprzedni typ mógł rozwinąć maksymalnie 17 węzłów i to tylko w bardzo sprzyjających warunkach, nowe okręty osiągały ponad 17 węzłów. Następnie, firma Armstrong przeprojektowała układ opancerzenia, biorąc pod uwagę, że teraz na opancerzenie została użyta jeszcze bardziej nowoczesna stal pancerna, podobna do pancerza Kruppa. Główny pas na odcinku między barbetami miał grubość zaledwie 152 mm, i w przeciwieństwie do poprzedniego typu ten pas nie ciągnął się aż do skrajów, gdzie ochrona składała się tylko z pancernego karapaskowego pokładu. Grubość pancerza wież wynosił 203 mm, a kazamat średniej artylerii – 127 mm.

Pomimo tego samego kalibru artylerii głównej 210 mm, to były działa nowszego Modelu C, nieco lepsze

od Modelu B. Zmieniła się konstrukcja wież, które choć mniejsze, były bardziej kanciaste.

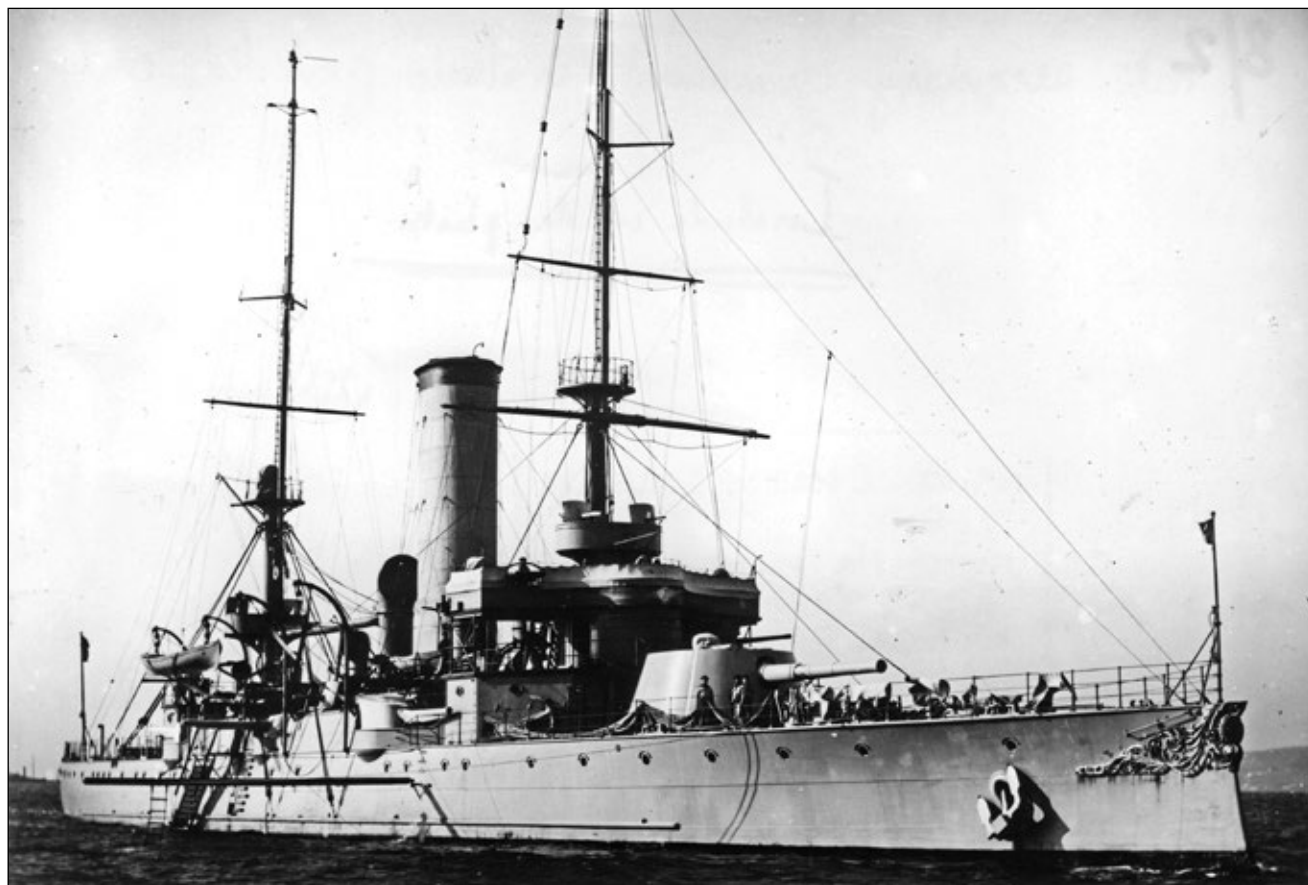
W charakterze artylerii średniego kalibru zamiast dział 120 mm zamontowano działa 149,1 mm Armstrong Model FF o długości lufy 45,8 kalibrów, również rozmieszczone w oddzielnych kazamatach. Należy zauważyć, że działa te również okazały się zunifikowane z działami w systemie obrony wybrzeża różnych modeli, przyjętymi na uzbrojenie jeszcze w 1893 r. Artylerię pancerników uzupełniły te same cztery działa 76 mm o długości lufy 40 kalibrów, do których w latach 1922-23 dodano jeszcze dwa działa tego samego modelu. Ciekawe, że w 1983 r. nurkowie wyciągnęli na powierzchnię z pancernika Norge z głębokości 25 m jedno z tych dział, które obecnie jest eksponatem w muzeum wojennomorskim w Horten.

Odnosnie torpedowego uzbrojenia, zarówno typ „Tordenskjold” jak i typ „Norge” miały zamontowane po dwie wyrzutnie torpedowe kalibru 457 mm. Ze względu na ich bardzo problema-

tyczną przydatność wszystkie wyrzutnie zostały zdemonstrowane z okrętów w 1927 r. i zintegrowane z systemem obrony wybrzeża.

Budowa pancerników Norge i Eidsvold również wyróżniało się szybkim tempem prac. 31 marca 1900 i 14 czerwca 1900 r. okręty zostały zwodowane, a do końca roku już przyplłynęły do Norwegii. Od tego chwili trzon sił morskich Norwegii stanowiły cztery pancerniki obrony wybrzeża.

Pierwsza para norweskich pancerników przybyła do ojczyzny w latach 1897-98 i pierwszy rok w ich biografii upłynął na intensywnych ćwiczeniach i szkoleniu załogi. Dopiero w 1898 r. odbył się pierwszy zagraniczny rejs, w trakcie którego Harald Haarfagre odwiedził Wielką Brytanię. Właśnie podczas tego rejsu norwescy marynarze mogli wypróbować swój nabytek w ekstremalnych warunkach. W następnym roku, również po przejściu pełnego cyklu szkolenia, do zagranicznych wizyt zaczął dołączać Tordenskjold. W tym roku oba okręty odwiedziły Niemcy i Szwecję. Do 1899 r.



Pancernik *Tordenskjold* w 1910 roku. Uwagę zwracają podwyższone maszty i szare malowanie.

Fot. zbiory prywatne

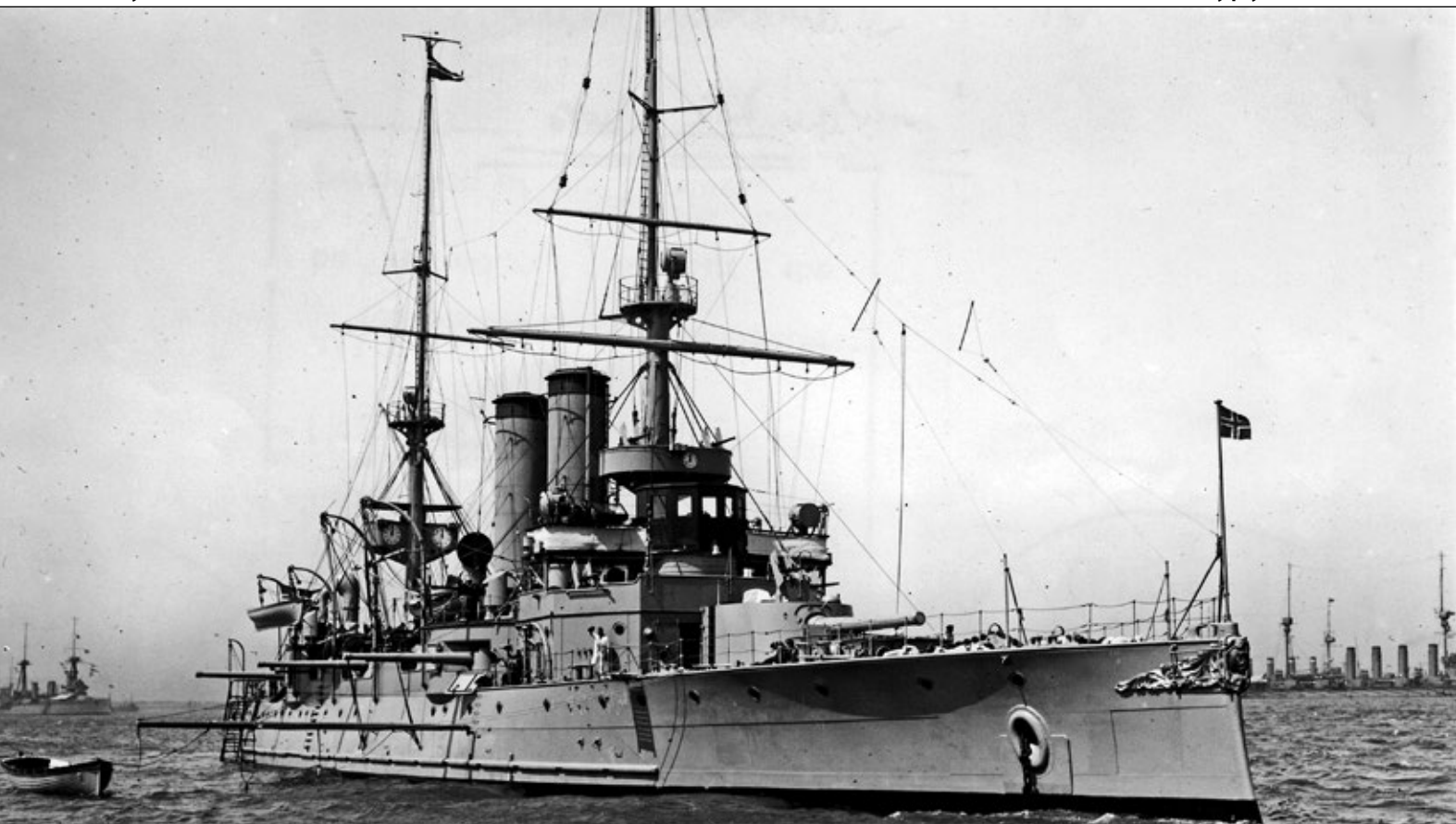
zagraniczne rejsy szkoleniowe stały się tradycyjnymi dla norweskich pancerników, naturalnie, one odbywały się

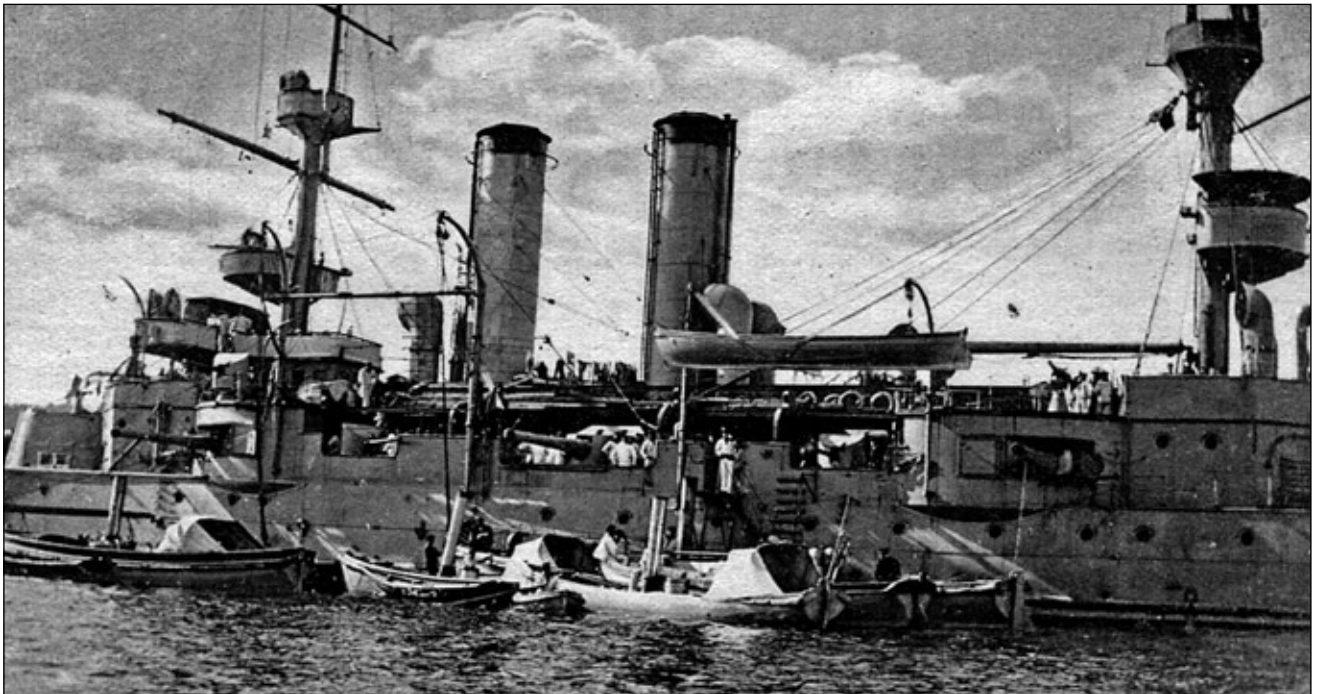
na Bałtyku i morzu Północnym, ale na przykład w 1906 r. *Tordenskjold* dotarł aż do upalnej Algierii, a w 1907 r.

Harald Haarfagre pokazał swoją banderę w Północnej i Południowej Amerykach. Według podobnego schematu

Tym razem pancernik *Eidsvold* na rewii koronacyjnej w 1911 roku. Maszty zostały podniesione, widoczne również rozmieszczenie działek w tym okresie.

Fot. zbiory prywatne





Jeden z pancerników typu „Norge” na początku lat 30-tych.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza

tu zostały wcielone do służby *Norge* i *Eidsvold*.

Pancerniki pełniły też służbę dyplomatyczną. W 1911 r. król Norwegii Haakon VII wybrał *Haralda Haarfagre* na swój jacht podczas oficjalnej wizyty w Danii. Nawiasem mówiąc, podczas tego rejsu okręt był eskortowany przez inne norweskie pancerniki. W 1923 r. w podobnym celu król Norwegii wykorzystał *Eidsvolda* podczas wizyty w Holandii i Belgii, a w 1928 r. podczas swojej wizyty w Finlandii – *Norge*.

W 1923 r. Norwegowie, idąc w ślad światowej modzie, zaczęli swoje doświadczenia z lotnictwem morskim. W roli królika doświadczalnego wystąpił *Tordenskjold*, na którego rufie rozmieszczono dwa wodnosamoloty Sopwith „Baby” z bocznymi numerami F.114 i F.118. Zresztą, jeśli dla pilotów program prób był bardzo ciężki i niebezpieczny, to załoga pancernika ćwiczyła tylko opuszczanie samolotów na wodę i podnoszenie ich, a także ich transportowanie na pokładzie. Po tym *Tordenskjold* z wodnosamolotami nawet wziął udział w tradycyjnych manewrach floty, gdzie Sopwith’y wystąpiły w roli zwiadowców. Te eksperymenty okazały się bardzo przydatne, gdy latem 1928 r. utracono łączność z wyprawą słynnego norweskiego badacza polarnego Roalda Amundsena. Lecz niestety, liczne loty wodnosamolotów *Tordenskjolda* okazały się bezowocne.

Nie ominęły okręty katastrofy. Tak więc podczas ćwiczebnych strzelań na *Tordensjoldzie* 2 sierpnia 1933 r. z powodu niepełnego zamknięcia zamka podczas wystrzału działa 120 mm zginęło czterech ludzi. Ciekawe, że podobny przypadek odnotowano 28 czerwca 1941 r., kiedy to zdjęte z pancernika działo zainstalowane w systemie obrony wybrzeża, zabiło 14 obsługujących go niemieckich artylerzystów.

W końcu lat 30-tych norweska flota została poddana gruntownej reorganizacji. Nowocześniejsze i znajdujące się w zadowalającym stanie technicznym *Norge* i *Eidsvold* weszły w skład Pierwszego Dywizjonu pancerników. Jednocześnie pierwszą parę norweskich pancerników, które utraciły w tym czasie jakąkolwiek wartość bojową częściowo rozbrojono i zaczęto przygotowywać do złomowania. Bezpośrednio przed wojną *Tordenskjold* był pływającym magazynem i koszarą dla rekrutów, a *Harald Haarfarge* pomocniczym okrętem-blokszywem w bazie marynarki w Horten. Tak, że bez żadnej chwały obaj starszyskowie tutaj 9 kwietnia 1940 r. wpadli w ręce desantowanych w Hortenie niemieckich żołnierzy.

W wielu współczesnych publikacjach krąży opinia, że w okresie międzywojennym Norwegowie o swoje pancerniki niezbyt się nie troszczyli i dlatego, jak się twierdzi, wszystkie stały się łatwym łupem Niemców. Ale w tych za-

rzutach jest tylko część prawdy. Należy oddać hołd norweskim marynarzom – za on dbali o ich stan techniczny. Inna sprawa, że środki norweskiego budżetu były bardzo ograniczone, i rzeczywiście, jeśli chodzi o marynarkę wojenną one głównie szły na potrzeby obrony wybrzeża i eksploatację nowych jednostek. Dość przestarzałe pancerniki, choć formalnie zachowały tytuł najsilniejszych jednostek krajowej floty, były finansowane z resztek przyznanego budżetu. Tym niemniej jednak, wszystkie pancerniki w 1922-23 roku przeszły remont i modernizację artylerii mniejszych kalibrów. W tym czasie na *Tordenskjoldzie* i *Haraldzie Haarfagre* przebudowano pomost dowodzenia na bardziej przestronny, taki sam jak na *Norge* i *Eidsvoldzie*. Trzeba zauważyć, że artyleria mniejszych kalibrów w latach 1920-30 na pancernikach była zmieniana kilkakrotnie. Inne duże według norweskich standardów modernizacje udało się przeprowadzić w 1939 r. tuż przed wysłaniem *Norge* z *Eidsvoldem* do Narwiku. Częściowo do jej przeprowadzenia wykorzystano zdjęte z *Tordenskjolda* i *Haralda Haarfagre* wyposażenie. Na dachach wież ich głównego kalibru zainstalowano po jednym 40 mm dziale plot. firmy Bofors, a dodatkowo na każdym zamontowano po dwa 20 mm automatyczne działka szwajcarskiej firmy Oerlikon i sześć karabinów ma-

szynowych Colta (12,7 mm). Zresztą, te pospieszne przedsięwzięcia nieznacznie zwiększyły wartość bojową pancerników. Tak więc, na przykład, obsługa dział Boforsa na pokład okrętów nie przybyła aż do ich zatopienia, a reszta dział przeciwlotniczych przysparzała załodze tylko liczne problemy z kompletowaniem amunicji.

Bezpośrednio przed wojną oba pozostające w linii pancerniki znajdowały się w Oslofiordzie, ale po rozpoczęciu działań wojennych w Finlandii zimą 1939 r., Norwegowie uznali, że więcej pożytku oba stare pancerniki przyniosą w obronie strategicznie ważnego portu Narwik (ważny szlak eksportu norweskiej rudy). Dlatego 9 kwietnia 1940 r. *Norge* i *Eidsvold* znajdowały się w okolicy portu. Na pokładzie *Norge*, dowodzonego przez P. Askima znajdowało się 190 ludzi. Pozostałych 35 członków załogi przebywało na przepustkach na lądzie, dwóch w szpitalu marynarki wojennej i jeszcze dwóch w areszcie. Załoga *Eidsvolda* pod dowództwem O. Willoka liczyła 184 ludzi. Jeszcze 40 marynarzy przebywało na przepustkach, trzech było w szpitalu i jeden w areszcie.

O godz. 03:20 dozorca *Celt* zameldował o pojawieniu się pod Narwikiem nieznanego okrętu wojennego. Niezwłocznie *Eidsvold* udał się do wej-

ścia do zatoki, O. Willok otrzymał dokładne instrukcje, że jeśli to nie brytyjskie okręty, ma natychmiast otworzyć do nich ogień.

O godz. 05:10 na pancerniku zauważono trzy niemieckie niszczyciele *Wilhelm Heidkamp*, *Georg Thiele* i *Bernd von Arnim*. Po oddaniu strzału ostrzegawczego nieprzyjacielskie niszczyciele legły w dryfie i z *Wilhelma Heidkampa* opuszczono motorówkę z oficerem dla przeprowadzenia negocjacji. Dowódca norweskiego pancernika rozkazał niszczycielom opuścić wody terytorialne, z kolei niemiecki dowódca zażądał bezwarunkowej kapitulacji. Niemiecki oficer, który prowadził negocjacje, nie zdążył, dobić motorówką do swojego okrętu, gdy z *Wilhelma Heidkampa* wystrzelono salwę czterech torped. Trzy śmiertelne „ryby” raziły kadłub *Eidsvolda*, który przełamał się i w ciągu zaledwie 15 sekund zniknął pod wodą, zabierając ze sobą w otchłań 177 członków załogi.

Znajdujący się w głębi zatoki *Norge* miał czas, aby ogłosić alarm i wkrótce rozpoczął pojedynek artyleryjski z *Berndem von Arnimem*.

Widoczność była kiepska – artylerzystom bardzo przeszkadzały ciemność i śnieżne zamiecie. Pierwsza salwa była za krótka, druga za daleka. Unikając klasycznych widel, niszczy-

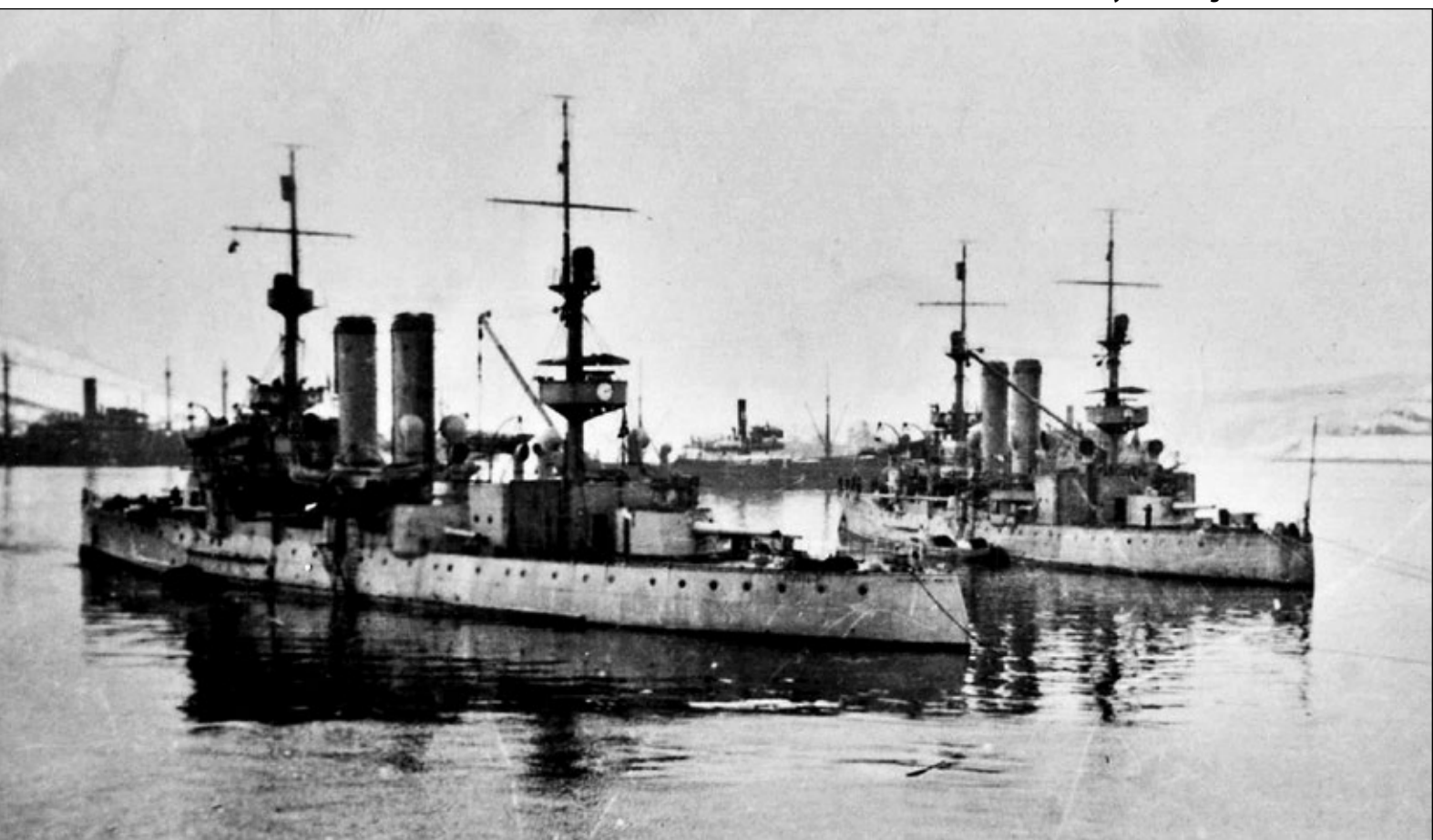
ciel wystrzelił w kierunku przeciwnika siedem torped, z których dwie trafiły w cel. Pancernik szybko przewrócił się i przez jakiś czas pływał do góry dnem z wciąż obracającymi się śrubami, po czym szybko zatonął, zabierając ze sobą 105 ludzi. Pomimo, że R. Askim przeżył tą tragedię, jemu nigdy nie zarzucono utraty dwóch okrętów wojennych, mało tego, w Norwegii został ogłoszony bohaterem narodowym!

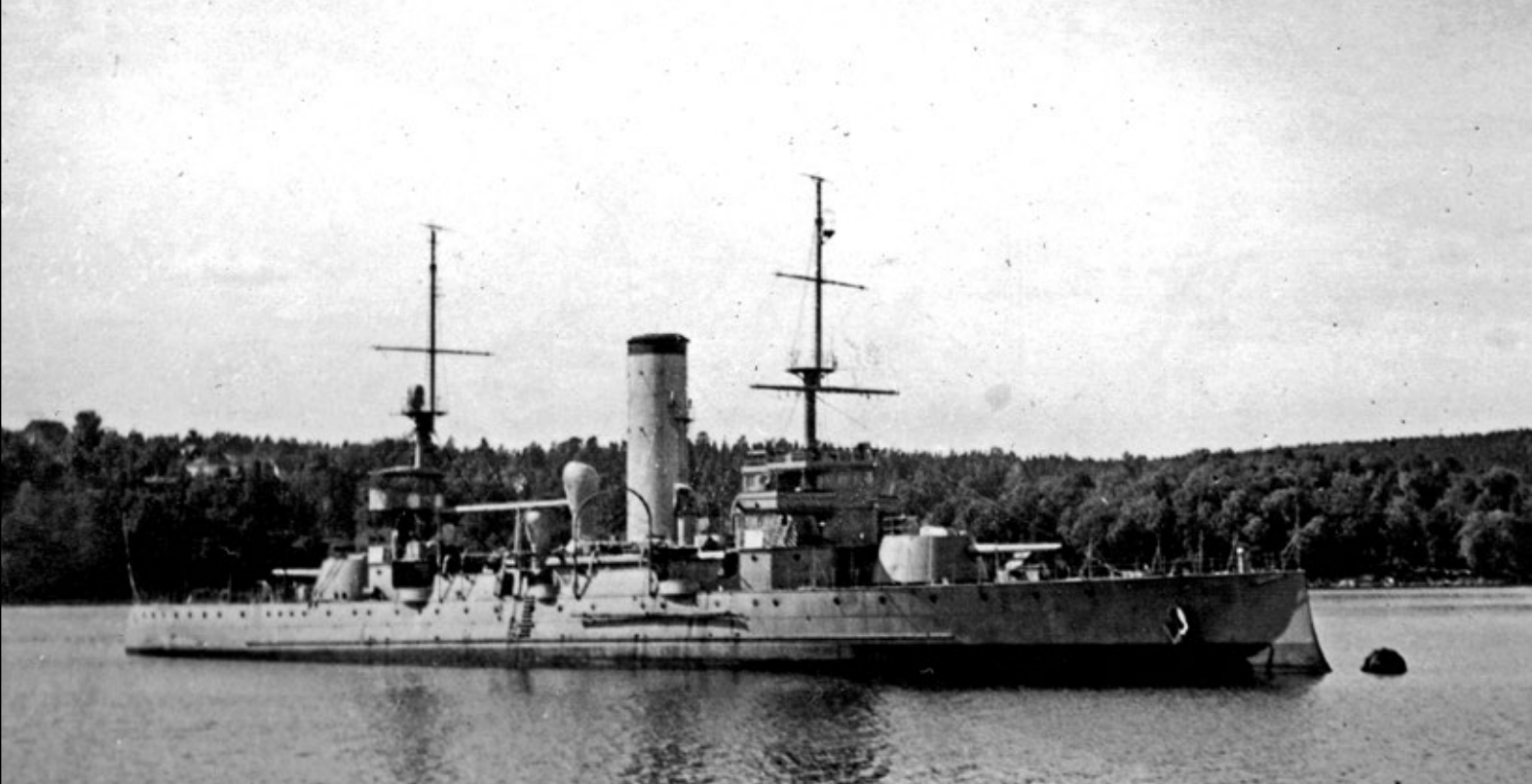
Ponieważ *Eidsvold* zatonął na torze wodnym, do demontażu poszczególnych elementów konstrukcji przystąpili jeszcze Niemcy, ale wrak okrętu został oddany na złom dopiero po wojnie. W przeciwieństwie do niego, *Norge* zatonął na głębokości 20-25 m praktycznie w samym środku fiordu w Narwiku. Pomimo dużego skordowania, obecnie jest jednym z najczęściej odwiedzanych norweskich miejsc do swobodnego nurkowania...

W 1940 r. niemiecka komisja obejrzała zdobyte w Hortenie pancerniki *Tordenskjold* i *Harald Haarfagre* i, biorąc pod uwagę zadowalający stan kadłuba, głównych mechanizmów i kotłów, doszła do wniosku, że możliwe jest ich wykorzystanie dla potrzeb Kriegsmarine. Do tego czasu artyleria głównego i częściowo średniego kalibrów okrętów została już zdemontowana. Z powodu braku jakiegokolwiek

Ostatnia fotografia pancerników *Eidsvold* i *Norge* wykonana w Narwiku w 1940 roku. Uwagę zwracają skrócone maszty i rozmieszczenie działek.

Fot. zbioru Curta Borgenstama





Jeden z pancerników przejętych przez Niemców w Horten, prawdopodobnie jest to *Harald Haarfagre*.

Fot. zbiory Reinharda Kramera

wartości bojowej, 210 mm działa sami Norwegowie zezłomowali (przecytemu powyższa fotografia – przyp. red.), a przed holowaniem do Kilonii resztę dział 120 mm także przekazano do arsenału. Pomimo wyraźnej archaiczności, 12 dział tego kalibru ostatecznie znalazło się w systemie obrony wybrzeża Norwegii.

Co do samych okrętów, w stoczni Deutsche Werke w Kilonii zostały one przebudowane na pływające baterie przeciwlotnicze. Większość wewnętrznych pomieszczeń pozostało bez zmian, natomiast nadbudówki zostały radykalnie przebudowane. Oba maszty na okrętach też

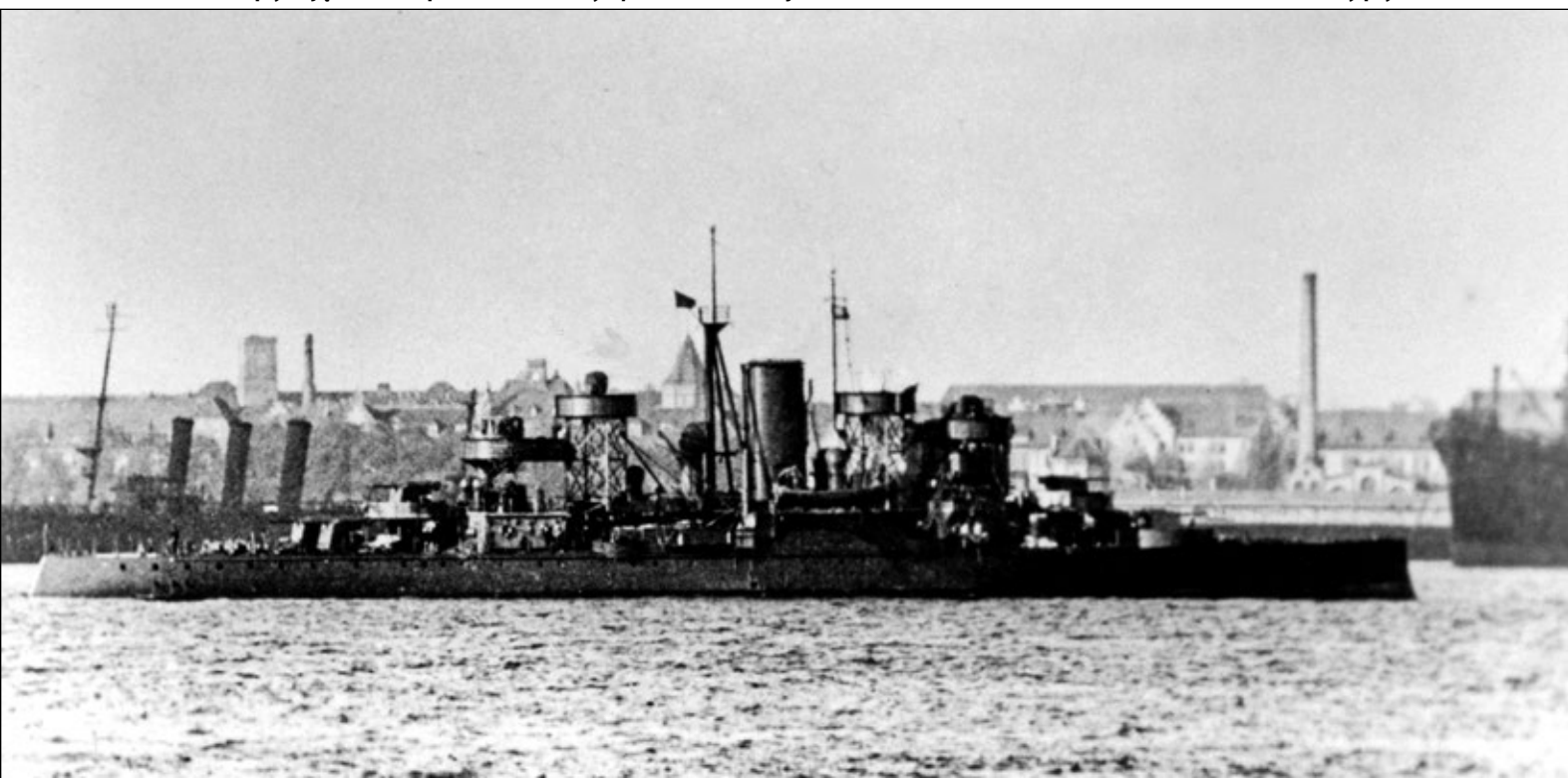
zdemontowano, a ich miejsce zajęły lekkie kratownice i wieże pod przyrządy kierowania ogniem i reflektory. Główne uzbrojenie pancerników stanowiło sześć dział przeciwlotniczych 105 mm o długości lufy 45 kalibrów, szeroko używane również na trałowcach, jednostkach eskortowych i torpedowcach. W celu zapewnienia bliskiej obrony przeciwlotniczej na okrętach zamontowano po dwa sprzężone działka automatyczne 40 mm firmy Bofors, sześć pojedynczych 20 mm działek, kilka karabinów maszynowych. W styczniu 1944 r. dodano jeszcze po 2 czterolufowe zestawy plot. automatycznych działek 20 mm.

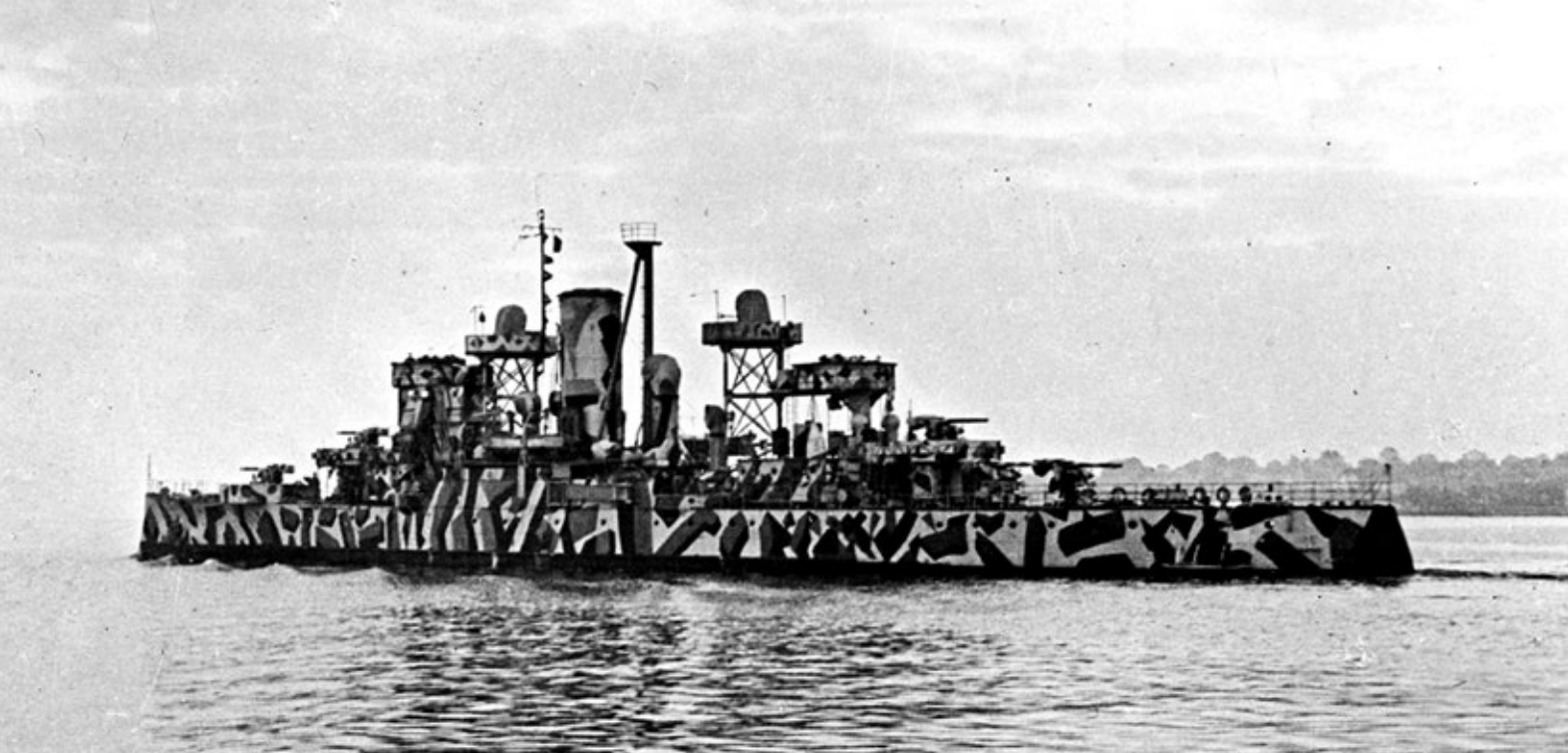
Okręty otrzymały nowe nazwy *Thetis* (eks *Harald Haarfagre*) i *Nymphe* (eks *Tordenskjold*), pomimo jednakowego projektu, jednak trochę różniły się one zainstalowanym na nadbudówkach uzbrojeniem i wyposażeniem.

1 lutego 1941 r. na przebudowanych *Thetis* i *Nymphe* podniesiono banderę Kriegsmarine, a w marcu zostały włączone do systemu obrony przeciwlotniczej Kilonii. Ale już w sierpniu *Nymphe* przeniesiono do Tromsø w celu ochrony portu i bazy marynarki wojennej, a w listopadzie jej ślady poszedł *Thetis*, udając się do Oslofiordu. W 1943-44 r. oba okręty zapewniały dodatkową obronę plot. pancerni-

Niemiecka pływająca bateria przeciwlotnicza *Nymphe* (eks *Tordenskjold*) w 1943 roku.

Fot. zbiory prywatne





Tym razem pływająca bateria przeciwlotnicza *Nymphe* (eks *Tordenskjold*). Uwagę zwraca kamuflaż okrętu oraz rozmieszczenie uzbrojenia na nim.
Fot. zbiory Ericha Grönera

ka *Tirpitz*, a nawet wzięły udział w odparciu ostatniego nalotu brytyjskich ciężkich bombowców, w trakcie którego ten okręt, został w końcu zniszczony. Pod koniec 1944 r. okręty ponownie powróciły do Niemiec, gdzie w maju 1945 r. *Thetis* w rejonie Kilonii i *Nymphe* w Swolware zdobyli nacierający alianci. Przy czym *Thetis* został poważnie uszkodzony podczas bombardowania na początku maja 1945 r., kiedy trafiły w niego dwie bomby.

Po wojnie oba stare pancerniki powróciły Norwegii, a wkrótce po wyjściu z Swolware 17 maja 1945 r. do Narwiku *Nymphe*, z niemiecką załogą, prawdopodobnie z powodu sabotażu,

osiadł na mieliźnie i częściowo zatonął. Ciekawe, że do chwili rozpoczęcia prac ratowniczych, okręt został rozgrabiony przez miejscową ludność, która słusznie uznała to jako sposób poprawienia własnej sytuacji materialnej po przeżytych wojennych cierpieniach.

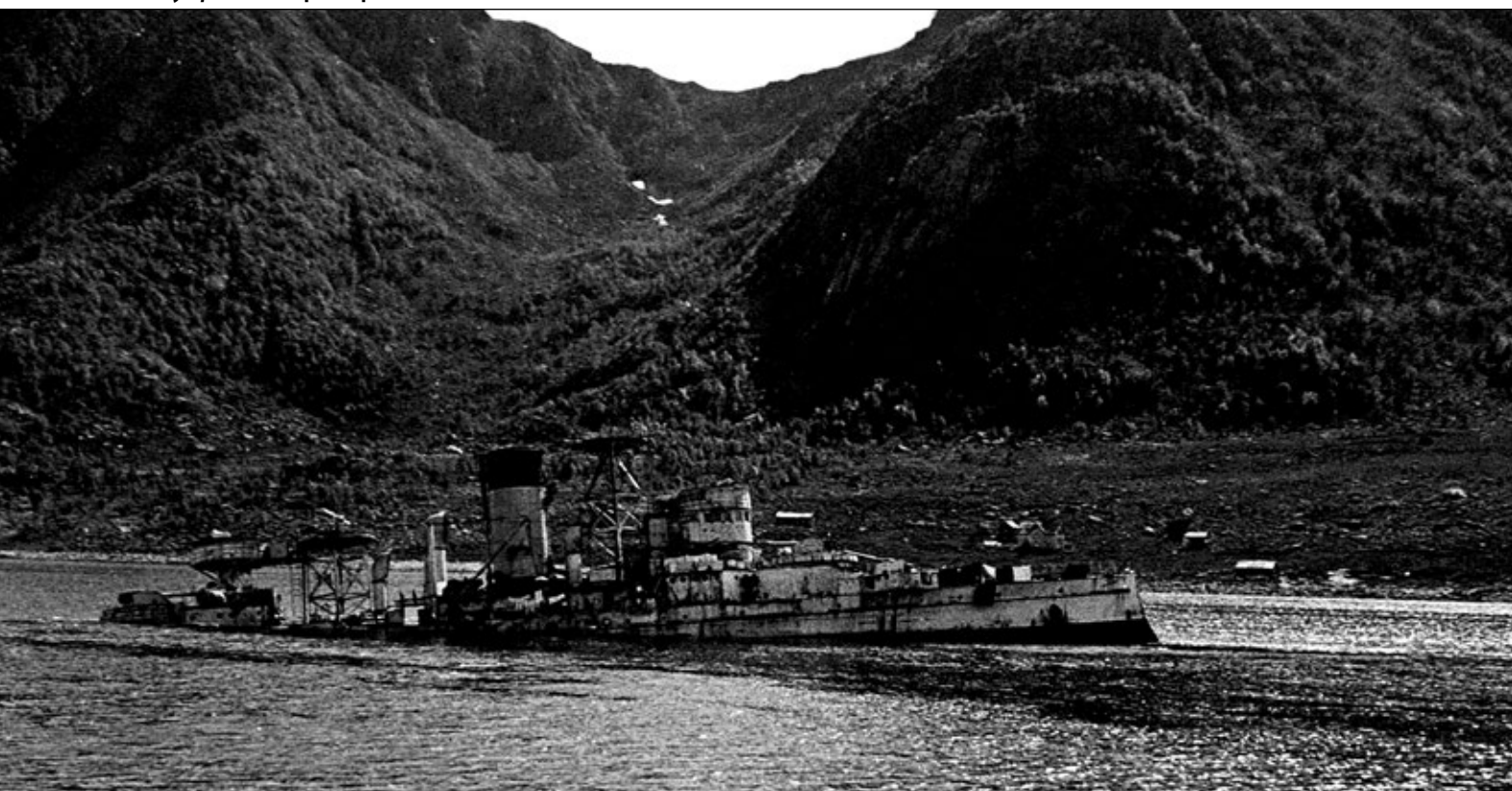
Uwzględniając negatywne doświadczenia, a także czas potrzebny do napraw po trafieniach bomb, do przeprowadzenia *Thetisa* już nie wykorzystano niemieckiej załogi, ale pancernik powrócił do ojczyzny dopiero w 1946 r. i z początku został użyty jako pływające koszary, jednocześnie będąc wcielony do obrony wybrzeża. Co ciekawe, działa 105 mm, które zostały zamon-

towne na swoich nowych miejscach w połowie lat 50-tych XX wieku, były używane do końca lat 90-tych!

Thetis, ze względu na bardzo zły stan techniczny, w 1947 r. został sprzedany do stoczni złomowej w Stavangerze. Odnośnie losu *Nymphe*, to został on podniesiony z dna dopiero w 1948 r. Przy tym, w trakcie prac, całe cenne wyposażenie wcześniej zostało zdemontowane, a działa 105 mm również przekazano do obrony wybrzeża. Po wydobyciu na powierzchnię, okazało się, że stary kadłub był zdatny tylko do odholowania do Stavangeru, do stoczni złomowej. Tak więc, pierwsze norweskie pancerniki były też ostatnimi,

Wrak *Nymphe* krótko przed podniesieniem i złomowaniem.

Fot. internet



skreślonymi z listy floty. Ale historia norweskich pancerników na tej czwórce się nie skończyła!

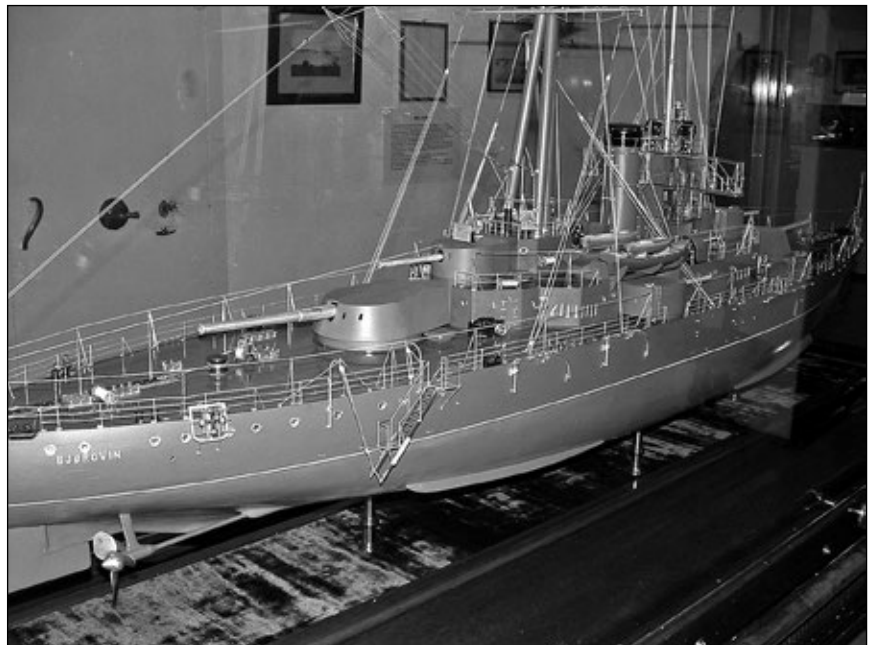
W 1901 r. norweska flota zaczęła opracowywać techniczne zadanie dla następnej serii pancerników. W dużej mierze one były oparte na poprzednim typie „Norge”, przy pewnym zwiększeniu rozmiarów i kalibru dział artylerii głównej. Jednak problemy zwiększenia budżetu, a więc i wydatków na siły zbrojne, doprowadziły do zaprzestania prac aż do 1911 r., gdy sprawa budowy czterech następnych jednostek znowu stała na porządku dziennym obrad. Rok później, biorąc pod uwagę napiętą sytuację polityczną w Europie, norweski parlament przegłosował wydzielenie na ten cel 20 mln koron i już 7 stycznia 1912 r. został podpisany kontrakt z tą samą firmą Armstrong na budowę pierwszej pary okrętów, które otrzymały nazwę *Björgvin* i *Nidaros* (skandynawskie nazwy miast Bergen i Trondheim). Miały one stać się najpotężniejszymi i najnowocześniejszymi okrętami wojennymi Norwegii. Przy wyporności 4825 t i mocy maszyn 4500 KM okręty miały posiadać dość silne uzbrojenie. Artyleria głównego kalibru składała się z dwóch dział 240 mm o długości lufy 50 kalibrów. W historiografii o tych pancernikach spotyka się twierdzenie, że to były albo działa Kruppa, albo firmy Bofors. Ale w rzeczywistości ani jedno, ani drugie twierdzenie nie jest prawdziwe – to były brytyjskie działa przeznaczone na eksport, o prędkości pocisku w lufie 884 m/s, wyrzeliwujące 419 kg pociski na odległość do 7000 m. Uzbrojenie uzupełniały cztery działa 150 mm również brytyjskie, przeznaczone na eksport, o długości lufy 50 kalibrów. Jako uzupełnienie średniej artylerii, okręty miały jeszcze sześć dział 100 mm i dwie wyrzutnie torped. Bardzo odpowiedzialnie Brytyjczycy podszli do opancerzenia norweskiego zamówienia. Główny pas na linii wodnej na odcinku między wieżami składał się z płyt o grubości 178 mm i jakości podobnej do pancerza Kruppa oraz był zakończony 102 mm pancernymi trawersami. Grubość pancerza w kierunku dziobu zmniejszała się do 100 mm, w kierunku rufy do 76 mm. Wieże, i ich barbety głównego kalibru oraz główne stanowisko dowodzenia chroniły 203 mm płyty, ale wieże artylerii

średniego kalibru – miały opancerzenie tylko 150 mm. Wreszcie, grubość pokładu w płaskiej części wynosiła 50 mm, zwiększając się na skosach, na końcach do 64 mm.

26 maja i 11 czerwca 1913 r. w stoczni Armstronga odbyły się uroczystości położenia stępek pancerników *Björgvin* i *Nidaros* z numerami stocznioowymi 861 i 862. Jednak na ich losie w zdecydowany sposób zaważyła Wielka Wojna. Zwodowane odpowiednio we wrześniu i w sierpniu 1914 r. okręty po prostu nie mogły być dokończone w dotychczasowej konfiguracji, ponieważ zostały skonfiskowane dla potrzeb Royal Navy, zmieniając nazwy, odpowiednio na *Glatten* i *Gorgon*, nazwy służących wcześniej pancerników

ła je wstrzymać i do 1916 r. w ogóle zamrozić, aby dotrzymać terminu ukończenia krążownika liniowego *Furious*, który miał znacznie wyższy priorytet.

W ciągu półtora roku oba kadłuby po prostu rdzewiały przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni i istniało całkiem realne niebezpieczeństwo, że trzeba je będzie zezłomować, nawet nie pokrywając kosztów już wykonanych prac. Na szczęście, widząc problemy, z którymi zetknęła się brytyjska flota we Flandrii, gdzie potrzebne były potężne monitory o małym zanurzeniu, firma postanowiła wykorzystać sytuację i zaproponować coś w rodzaju na wpół monitora – na wpół pancernika. W celu zwiększenia zasięgu dział 234 mm kalibru, maksymal-



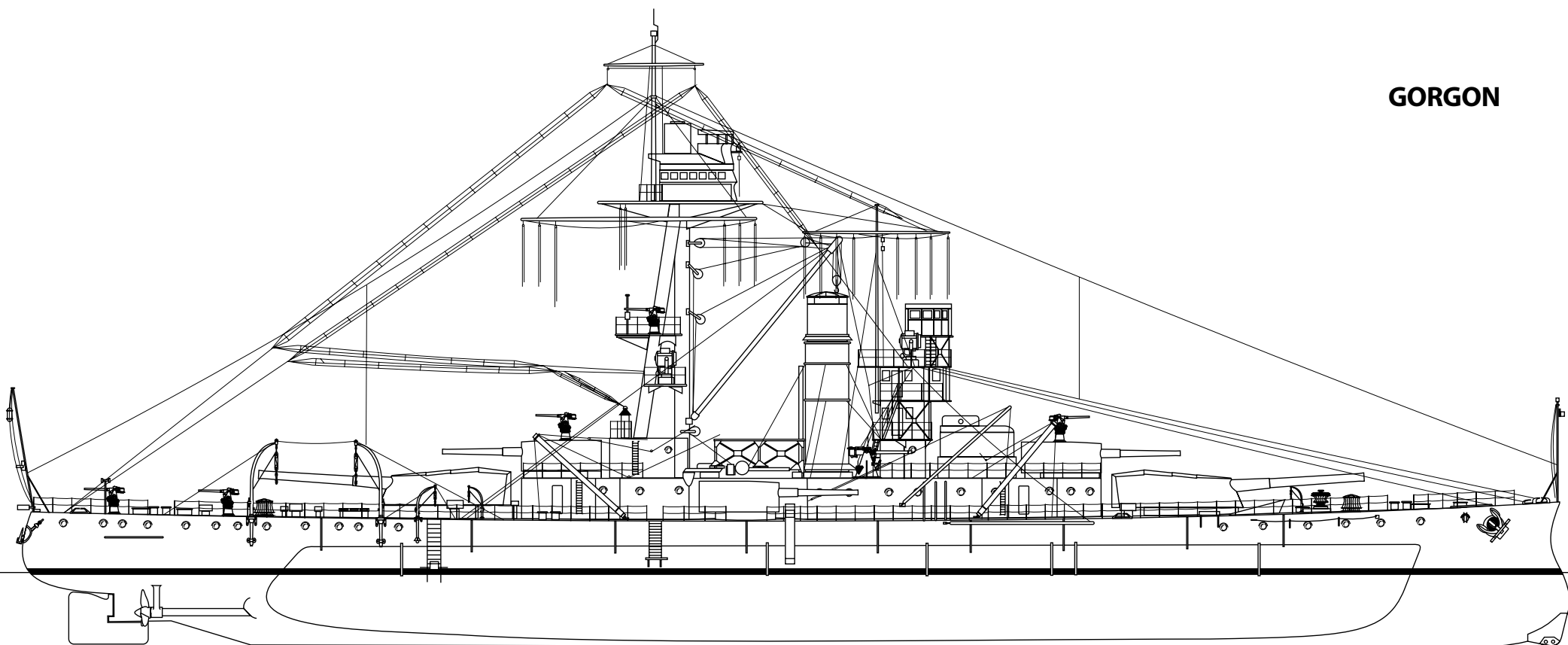
Model pancernika *Björgvin* w oryginalnej konfiguracji kadłuba i uzbrojenia ze zbiorów muzeum w Horten. Fot. Internet

barbetowych. Brytyjczycy za przejście musieli wrócić Norwegom 370 tys. funtów, czyli około dwóch trzecich wcześniej zapłaconej przez nich kwoty.

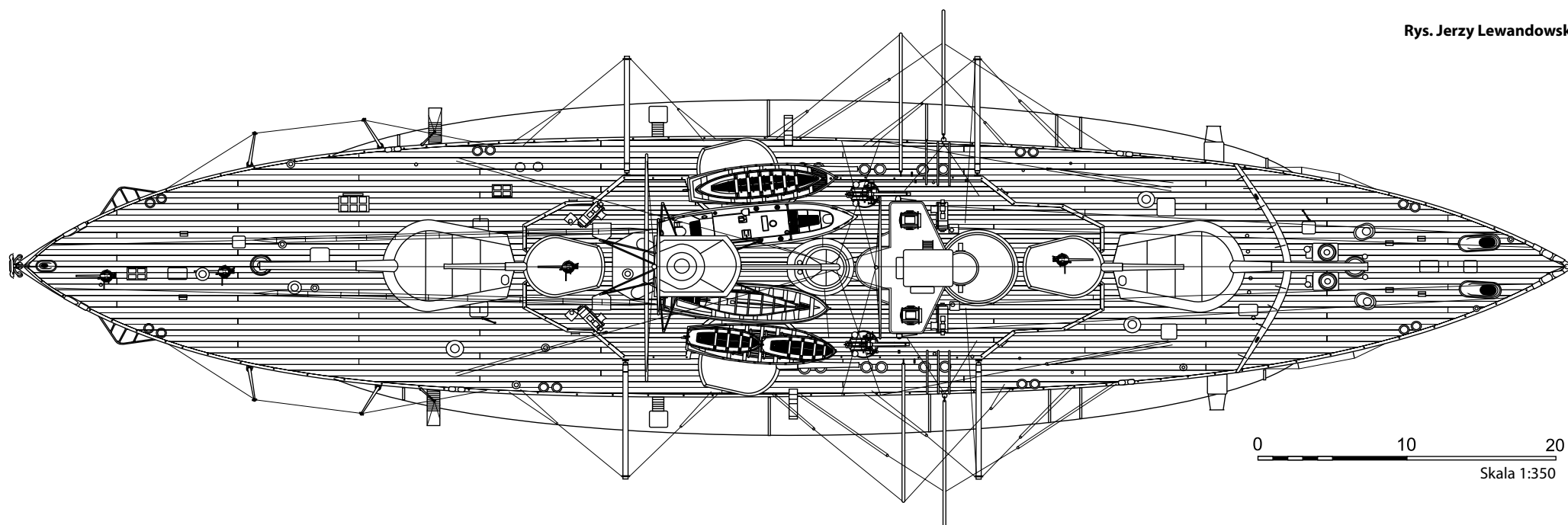
Projekt adaptacji pod brytyjskie wymagania opracował J. Perret. Kotły przeznaczone pod mieszane opalanie węglem i olejem, jak w typie „Norge”, zostały zastąpione na opalane tylko mazutem, co wymagało przebudowy węglowych zasobni i już zamontowanych 12 zbiorników oleju opałowego. Wersja eksportowa uzbrojenia została zamieniona na rodzimy, brytyjski kaliber. 9 stycznia 1915 r. stocznia rozpoczęła prace modernizacyjne, ale już dziesięć miesięcy później musia-

ny kąt podniesienia doprowadzono aż do 40°, więc teraz okręt mógł prowadzić ogień na fenomenalny zasięg 36 kilometrów, stając się pancernikiem Royal Navy bodaj czy nie z największą donośnością. Automatycznie to pociągało za sobą demontaż starych masztów i zamontowanie nowego wysokiego pomostu dowodzenia z najnowszymi przyrządami kierowania ogniem. Działa średniego kalibru były rozmieszczone w czterech pojedynczych wieżach, również miały zwiększone do 20° kąty podniesienia (co zapewniło zasięg do 7200 m). Natomiast bateria dział 100 mm po prostu została zlikwidowana ze względu na jej niskie

GORGON



Rys. Jerzy Lewandowski



0 10 20
Skala 1:350

umieszczenie. Zamiast tego na każdej wieży średniego kalibru umieszczono najnowsze działo przeciwlotnicze 76 mm, a ponadto etatowe cztery działa 3-funtowe i dwa 2-funtowe zostały dostosowane do prowadzenia ognia do celów powietrznych. I najważniejsze, okręty zostały wyposażone w bąble przeciwtorpedowe, ciągnące się na prawie trzech czwartych długości kadłuba, które nie tylko chroniły przed skutkami eksplozji torpedy lub miny, ale też znacznie zmniejszały zanurzenie. Nieuchronny spadek prędkości o dwa węzły został uznany za całkowicie do przyjęcia dla służby jaką miały pełnić okręty. W trakcie wszystkich zmian wyporność okrętów wzrosła prawie o tysiąc ton, a całkowite koszty, w tym prac, związanych ze wszystkimi zmianami projektu wyniosła 513 tys. funtów dla *Glattona* i 777 tys. funtów dla *Gorgona*, taki więc prawie dwukrotnie przekroczyła pierwotną wycenę i uczyniły okręty najdroższymi monitorami Royal Navy!

We wrześniu 1917 r. prace na mocno doświadczonych przez los pancernikach zostały wznowione. Ale, nawet maksymalnie przyspieszając tempo prac, ich przebudowę udało się zakoń-

czyć dopiero pod koniec wojny. *Gorgon*, eks *Nidaros*, został wcielony do służby 25 maja 1918 r., a przemianowany na *Glatton Bjørgvin* – 8 września tego samego roku.

6 czerwca 1918 r. *Gorgon* przybył do Dover, gdzie spędził pięć tygodni, przygotowując się do wzięcia udziału w walkach o Flandrię. Do pierwszej swojej akcji okręt przystąpił już 26 lipca i wystrzelił osiem pocisków na odległość 33 km, starając się trafić w baterię niemieckich haubic. Nie można powiedzieć, że Brytyjczycy odnieśli sukces, ale haubice zostały uciszone, lecz w odpowiedzi odezwało się 380 mm działo pod Ostendą, spod ognia którego pancernik wolał się wycofać.

Przez kolejnych półtora miesiąca *Gorgon* w pojedynkę lub w towarzystwie innych monitorów nie raz brał udział w takich operacjach, za każdym razem ściągając na siebie ostrzał artyleryjski lub naloty nieprzyjacielskiego lotnictwa. W trakcie jednego z nich, 14 października, palące tak starali się wyprowadzić swój okręt dalej, że rozwinął on prędkość 14 węzłów – o dwa węzły więcej, niż podczas prób maksymalnej prędkości! Jednakże, należy zauważyć, że okręt przez cały okres walk

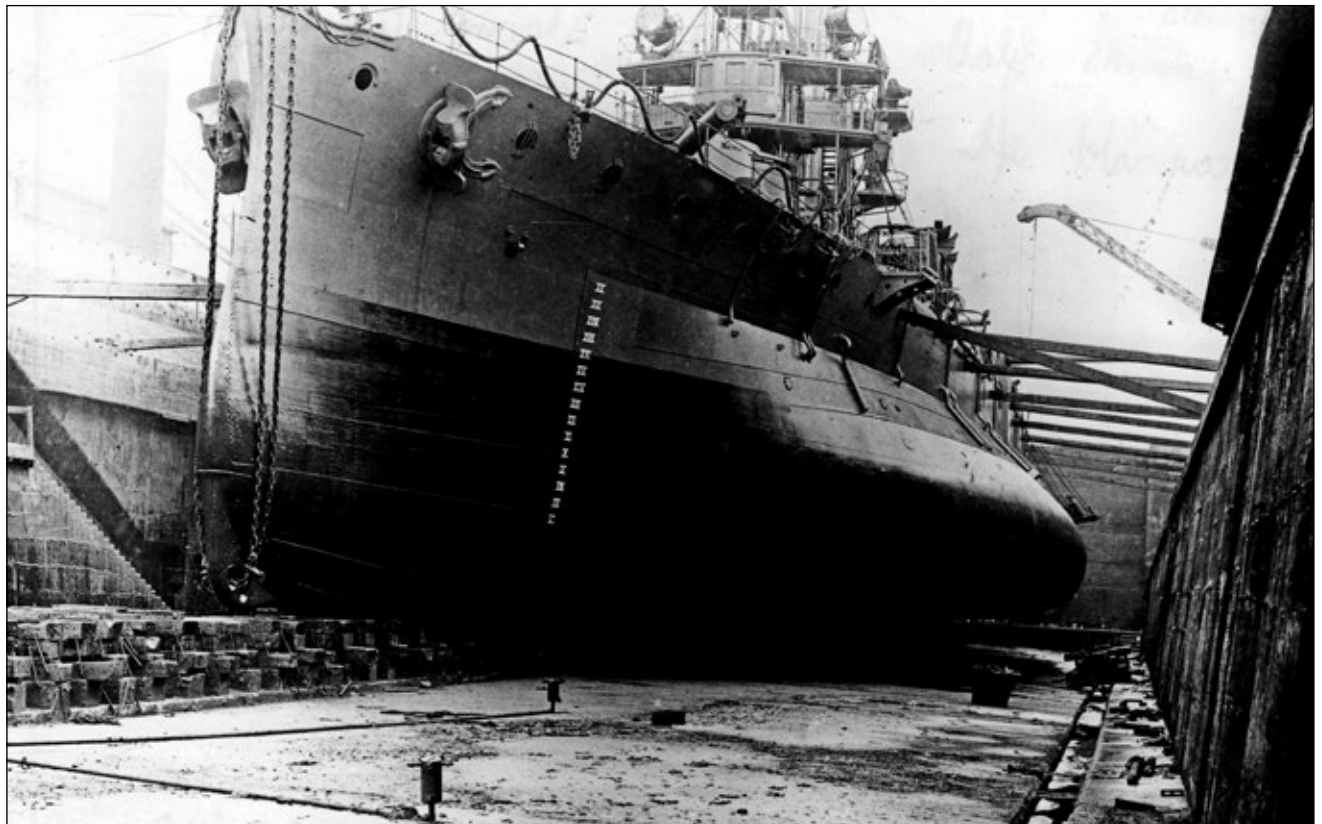
nie został istotnie uszkodzony, czego nie można powiedzieć o jego bracie-bliźniaku.

Po zakończeniu prac, związanych z przebudową *Glatton* został przeprowadzony 11 września do Dover, gdzie również rozpoczął przygotowywanie do wypłynięcia do Flandrii, zaplanowane na koniec tego samego miesiąca. Ale los chciał inaczej.

O godz. 18:15 wieczorem 16 września 1918 r. na pokładzie okrętu samoistnie zapalił się ładunek miotający działa 152 mm, który podpalił składowany obok kordyt. Unoszące się płomienie całkowicie zniszczyły prawą środkową wieżę „Q” i zaczęły się rozprzestrzeniać. Dowódca okrętu komandor Z. Diggle natychmiast kazał zalać komory amunicyjne, ale ponieważ ogień szybko doszedł do rufy, rozkaz zdołano wykonać tylko dla działobowej grupy komór.

Sytuacja pogarszała się obecnością w odległości zaledwie 150 metrów od płonącego okrętu statku transportowego *Gransha* z amunicją na pokładzie, której wybuch mógłby zmieść z powierzchni ziemi port oraz połowę miasta. Tak więc należało działać bez zwłoki. Wiceadmirał Keyes roz-

Brytyjski monitor *Glatton* (eks-*Bjørgvin*) w suchym doku krótko przed oddaniem do służby. Widoczne charakterystyczne burtowe bąble przeciwtorpedowe i łańcuchy parawanów przeciwminowych na dziobie.



kazał, żeby znajdujący się w pobliżu niszczyciel *Cossack* storpedował płonący pancernik. Ale pierwsza wystrzelona torpeda, która trafiła w rejon bąbli przeciwtorpedowych nie wybuchła z powodu niewielkiej odległości, jej zapalnik po prostu nie zdążył się aktywować. Ale i druga torpeda, która wybuchła o godz. 19:40 w okolicy bąbli, nic nie mogła zrobić, oprócz potwierdzenia wysokiej renomy stoczni Armstronga, która tę konstrukcję opracowała. Płonący *Glatton* nadal utrzymywał się na powierzchni, zagrażając wszystkiemu wokół.

Wówczas do dzieła przystąpił niszczyciel *Minges*, który był uzbrojony potężniejszymi torpedami 533 mm. Dopiero o godz. 20:15, po otrzymaniu ciosów pary śmiertelnych „ryb”, praktycznie w to samo miejsce, w które wcześniej trafił *Cossack*, pancernik zaczął kłaść się na burtę i wkrótce przewrócił się, gasząc w końcu pożar.

Straty wśród brytyjskich marynarzy były okropne: 60 ludzi zginęło lub spłonęło żywcem bezpośrednio na stanowiskach bojowych, jeszcze 124 zostało rannych i poparzonych, z których 19 później zmarło. Większość z nich pochowano na cmentarzu w Gillinsham, gdzie ku czci poległych oficerów i 56 marynarzy z *Glattona* po wojnie postawiono pomnik.

Niemal natychmiast została powołana komisja śledcza dla zbadania prawdziwych przyczyn tragedii. Jak udało się ustalić, palące, znajdujące się w sąsiedztwie komory kotłowni, mieli zwy-

czaj gromadzić gorący popiół przed jego ostudzeniem i przekazaniem na zewnątrz przy burtowej grodzi, za którą znajdowały się komory amunicyjne. Lecz stoczniovcy rozumnie protestowali, że to nie mogło stać się przyczyną tragedii, bowiem komory miały dobrą termoizolację, składającą się z 5-calowej warstwy korka, przykrytej 0,75-calową drewnianą podłogą. A poza tym, firma Armstrong obowiązkowo wyposażała komory amunicyjne budowanych przez siebie okrętów w system podtrzymania mikroklimatu. Tak więc komisja w poszukiwaniu prawdziwych przyczyn tragedii znalazła się między młotem a kowadłem.

W końcu zapadła salomonowa decyzja, użyć tego samego typu *Gorgona* w celu przeprowadzenia eksperymentu śledczego. Badania wykazały, że chociaż temperatura na zewnątrz grodzi w wyniku składowania popiołu i mogła dojść do dwustu stopni, to od strony wewnętrznej izolacji ona nie podnosiła się powyżej 66°C, w rezultacie powietrze w komorze amunicyjnej miało całkowicie bezpieczną temperaturę 28°C. Inne badania wykazały, że sam korek może podlegać termicznemu rozkładowi, jednak tę przyczynę traktować jako krytyczną można było tylko z dużym naciąganiem. W rezultacie, komisja wypracowała dość mętny wniosek, nie zadowolający żadnej ze stron, iż przyczyną pożaru było „żarzenie się korkowej warstwy, która doprowadziła do pożaru ładunku miotającego”.

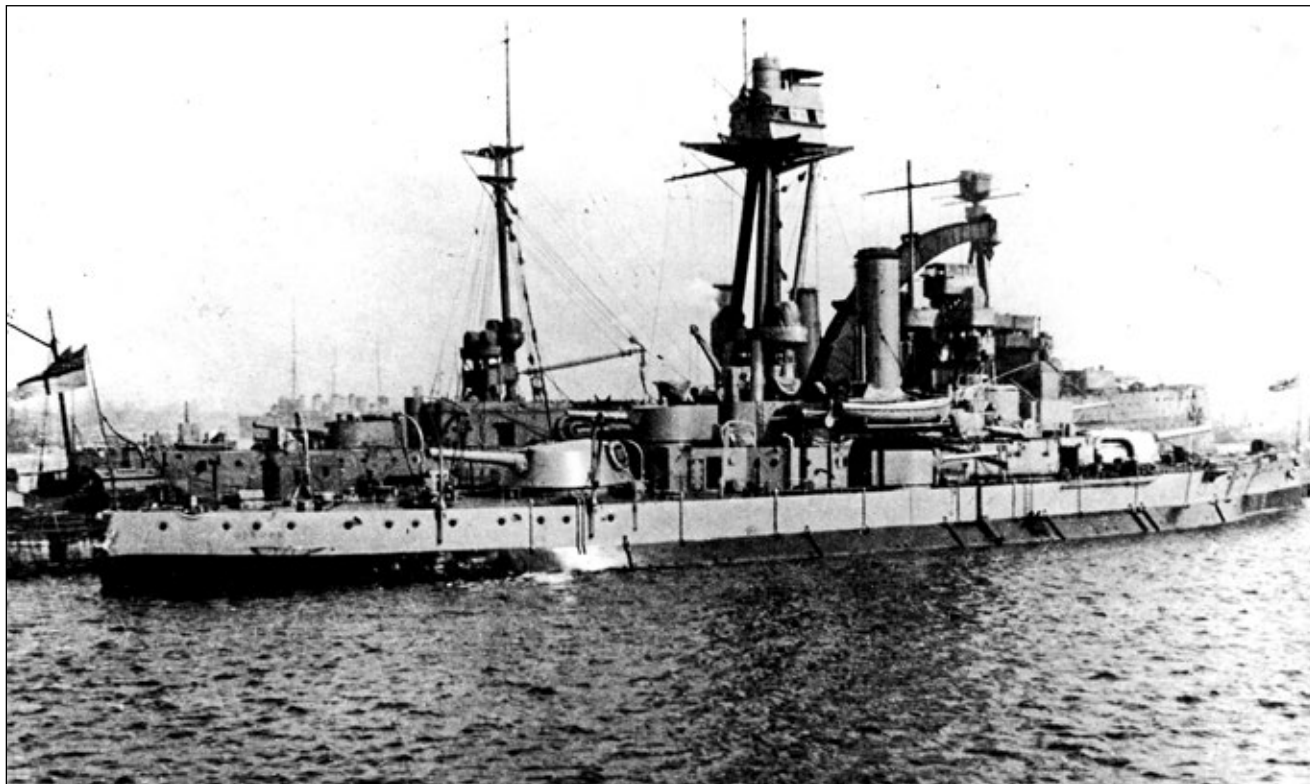
W charakterze środka zapobiegawczego proponowano na *Gorgonie* zastąpić korkową warstwę syntetycznym silikatowym włóknem i podczas prowadzenia tych prac zostały odkryte prawdziwe przyczyny tragedii. Po zdjęciu drewnianego poszycia okazało się, że ze względu na szybkość prac, miejscami korkowego wypełnienia po prostu nie było, poza tym, pokazała się też fuszerka niterów, którzy pominęli wiele nitów. A właśnie tych niezanitowanych półcalowych otworów w zupełności wystarczyło do zapłonu ładunku od gorącego popiołu w sąsiednim przedziale.

Tymczasem, zatopiony w Dover pancernik bardzo przeszkadzał w normalnej pracy portu. Podczas odpływów część jego dna nawet występowała z wody. Ale wstępna ocena kosztów podniesienia wraka wyniosła 45 tysięcy funtów, na co władze miasta w żaden sposób nie mogły sobie pozwolić. W końcu zdecydowano się ogłosić przetarg, w którym miał wygrać ten, kto zaproponuje najniższą cenę. W 1925 r. ze wraku zaczęto demontować i podnosić części nadbudówek. Wreszcie, po załataniu wszystkich otworów, 2 grudnia 1925 r. kadłub po raz pierwszy wynurzył się z wody. Korzystając z przypływów i odpływów, ratownicy stopniowo podholowali wrak pancernika w bezpieczne miejsce, póki 16 marca 1926 r. nie był dostępny do złomowania.

Po zakończeniu wojny *Gorgon* wrócił do Plymouth, gdzie był wykorzystywany w charakterze królika doświadczalnego do przeprowadzenia

Tym razem monitor *Gorgon* (eks-*Nidaros*) w Devonport, prawdopodobnie w 1920 roku.

Fot. zbiory prywatne



eksperymentów w celu rozpoznania przyczyn zagłady *Glattona*. W kwietniu 1919 r. pancernik został przeniesiony w Devonport, gdzie tymczasowo pełnił rolę blokszywu, zamiast byłej fregaty *Wiwid*. Władze brytyjskie zdecydowały się jednak nie rozbrajać *Gorgona*, w nadziei, że uda się go sprzedać państwu trzecim.

Nieoczekiwana utrata dwóch nowych pancerników stała się poważnym ciosem dla Norwegii. Dlatego po zakończeniu wojny pozostający w służbie *Gorgon* w pierwszej kolejności został zaproponowany byłemu właścicielowi. Jednak zamontowanie bąbli, choć doprowadziło do zmniejszenia zanurzenia, zwiększyło szerokość kadłuba z 16,8 m do absolutnie niedopuszczalnych 22,4 m. Bowiem oznaczało to, że największy norweski dok w Horten nie jest w stanie pomieścić nowy okręt. Tak więc powrót do macierzy tej jednostki powodował dla gospodarzy ból głowy, bo nie wiadomo było, gdzie przeprowadzać remonty, ponieważ było mało prawdopodobne, żeby skąpi parlamentarzyści łatwo zgodzili się na kosztowną rozbudowę doku.

Następnie Brytyjczycy rozpoczęli długie i bezowocne negocjacje z Argentyną i Peru. Ale chyba najdalej rozmowy zaszły z Rumunią. I sądząc z prasowych doniesień, w tym małym i zniszczonym wojną kraju, nawet wymyślono nazwę dla pozostałego w Devonporcie okrętu, co prawda, brzmiała ona jakoś po japońsku – *Romania Maru*¹. Ostatecznie wszyscy potencjalni klienci, powołując się na nie ustalone przyczyny wybuchu na pokładzie *Glattona*, rozsądnie od zakupu odstąpili.

Dlatego w 1922 r. przestarzały moralnie, ale najnowszy z punktu widzenia wcielenia do służby okręt został przeklasyfikowany na okręt doświadczalny, dla zbadania oddziaływania na kadłub wybuchów podwodnych. Ostatecznie 26 sierpnia 1928 r. *Gorgon* skreślono z listy floty i sprzedano na złom do stoczni złomowej w Pembroke.

W ten sposób, przez cały czas istnienia norweskiej floty, otrzymała ona tylko cztery pancerniki. Jeszcze dwa okręty tego typu nie zostały wcielone do służby w norweskiej marynarce wojennej. Ale należy przyznać, że w okresie od 1922 r. do 1936 r. wojskowi kilka razy podnosili palący problem o nabyciu dużych okrętów artyleryjskich, dla

zamiany starych pancerników. Ale nawet według szacunków, zrobionych w 1926 r. wartość jednej jednostki przekraczała 14 mln koron, co dla niezbyt bogatej Norwegii, było po prostu brzemieniem nie do uniesienia, tak więc plany pozostały na papierze. Ale tak czy niezbywalnymi? Ostatecznie również te cztery pancerniki, które jednak weszły do służby, zostały zbudowane przy dość napiętym budżecie. I jak się okazało nie na darmo – stały się one jednym z decydujących argumentów norweskiej niepodległości. Najprawdopodobniej wśród innych przyczyn, które zmusiły Szwedów przyjąć norweskie warunki, poczesne miejsce zajęło doświadczenie kończącej się w tym czasie wojny Rosyjsko-japońskiej, pokazującą całkowite nieprzygotowanie szwedzkiej armii do prowadzenia współczesnych działań wojennych. Nawiasem mówiąc, stan norweskiej armii i floty były wcale nie lepszy, ale norweski wariant rozwiązania konfliktu w 1905 r., wywołał w Norwegii stan euforii, która doprowadziła w końcu do wielkiej klęski w 1940 r., bo jak mówi znane powiedzenie: *jeśli państwo nie finansuje swojej armii, będzie musiało finansować obcą...*

Pancernik *Tordenskjold* (Norwegia, 1897). Wyporność 3380 ton, wymiary: 92,7 x 14,8 x 5,38 m; moc dwóch głównych maszyn potrójnego rozprężania 4750 KM, prędkość 16,9 węzłów; zasięg pływania 5000 mil morskich przy prędkości 10 w; opancerzenie: główny pas burtowy 178 mm, wieże 127-203 mm, bojowe stanowisko dowodzenia 152 mm. Uzbrojenie 2 x 210 mm, 6 x 120 mm, 6 x 76 mm, 6 x 37 mm dział, 2 x 450 mm wyrzutni torpedowych. Załoga 225 ludzi.

Położenie stępki w stoczni Armstrong Whitworth & Co. 18 marca 1896, numer stoczniowy 649, zwodowany 10 marca 1897, wcielony do służby w sierpniu 1898 r. Tego samego typu *Harald Haarfagre*, stępka położona w tej samej stoczni 18 marca 1896, numer stoczniowy 648, zwodowany 4 stycznia 1897, wcielony do służby w czerwcu 1897 r.

Pancernik *Eidsvold* (Norwegia, 1900 r.). Wyporność 4233 ton; wymiary: 94,6 x 15,7 x 5,4 m; moc dwóch głównych maszyn potrójnego rozprężania 4500 KM; prędkość 17,2 węzłów; zasięg pły-

wania 7300 mil morskich przy prędkości 10 w; opancerzenie: główny pas burtowy 152 mm, wieże 203 mm, kazamaty 127 mm, bojowe stanowisko dowodzenia 203 mm; uzbrojenie: 2 x 210 mm, 6 x 150 mm, 6 x 76 mm, 6 x 47 mm dział, 2 x 450 mm wyrzutnie torpedowe. Załoga 270 ludzi.

Położenie stępki w stoczni Armstrong Whitworth & Co. 9 maja 1899, numer stoczniowy 699, zwodowany 14 czerwca 1900, wcielony do służby w marcu 1901 r. Tego samego typu *Norge* stępka położona w tej samej stoczni 14 kwietnia 1899, numer stoczniowy 698, zwodowany 31 marca 1900, wcielony do służby w lutym 1901 r.

Pancernik *Glatton* (Wielka Brytania, 1914 r.). Wyporność 5838 ton, wymiary 94,5 x 22,4 x 5,0 m, moc dwóch maszyn potrójnej ekspansji 4000 KM, prędkość 12 węzłów, zasięg 2700 mil morskich przy prędkości 10 węzłów. Pancernik pas 76-180 mm, wieże 203 mm, pokład 25-64 mm. Uzbrojenie 2 x 234 mm, 4 x 152 mm, 2 x 76 mm, 4 x 47 mm, 2 x 37 mm. Załoga 305 osób.

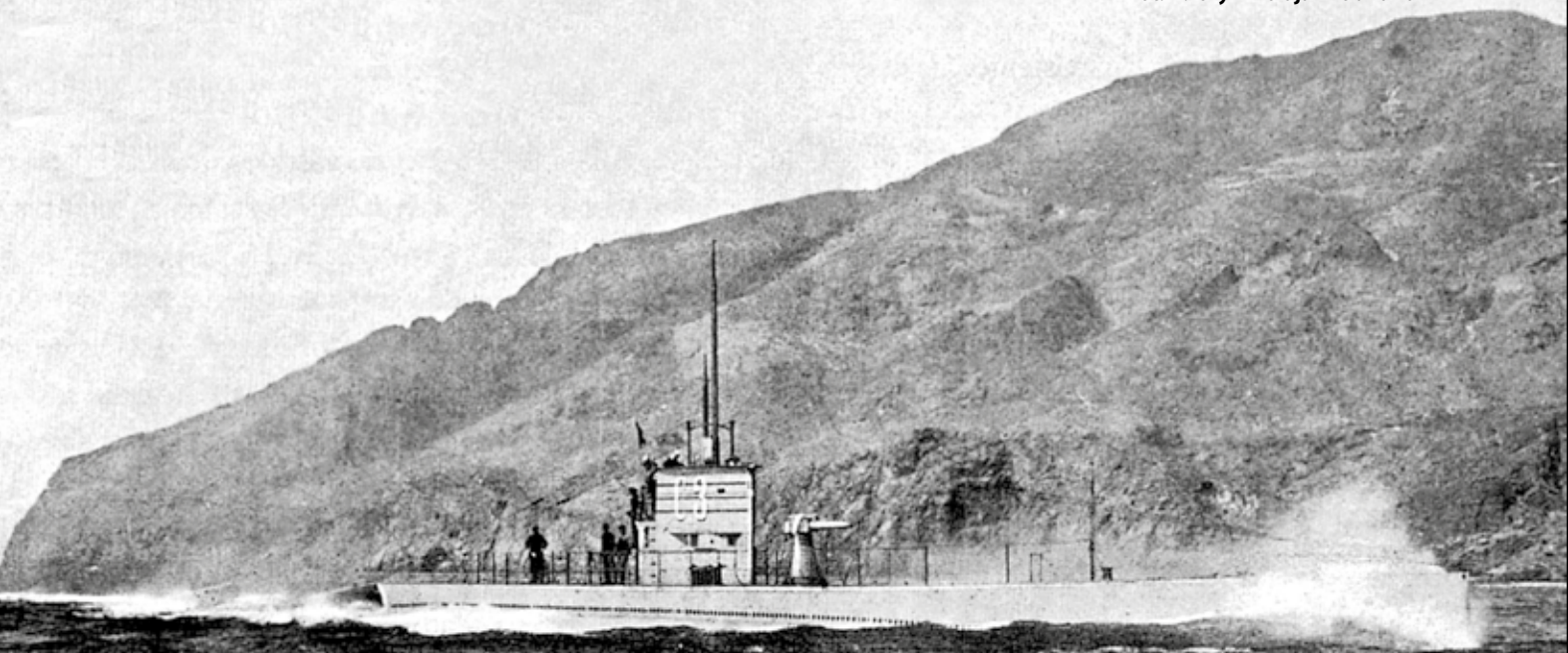
Zamówiony przez Norwęgę pod nazwą *Björgvin* w stoczni Armstrong Whitworth & Co. 26 maja 1913 pod stoczniowym numerem 861, zwodowany 8 sierpnia 1914, wcielony do służby 31 sierpnia 1918 r. Tego samego typu *Gorgon* zamówiony przez Norwęgę pod nazwą *Nidaros* w stoczni Armstrong Whitworth & Co. 11 czerwca 1913 pod stoczniowym numerem 862, zwodowany 9 czerwca 1914, wcielony do służby 1 maja 1918 r. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego Ryszard Jędrusik

Bibliografia

- Meister J., *Wojna, która nigdy nie wybuchła*, „Okręty Wojenne” 4/2005.
Federowicz P., *Norweskie pancerniki obrony wybrzeża*, „Okręty Wojenne” 4/2005 i 6/2003.
Buxton I., *The ex-Norwegian coast defence battleships. HMS Glatton and Gorgon*//Big Gun Monitors. Barnsley, 1978. s. 106-113.
Twardowski M., *Najmniejsze pancerniki brytyjskie*, „Morze”.
Brook P., *Warships build by Armstrong: HMS Glatton and Gorgon*, „Warship International” #2.1985

1. W tym przypadku chodziło bardziej o nazwę „Romania mare” – co po rumuńsku oznacza „Rumuńskie morze” – przyp. tłum.



część II

„Ad Utrumque Paratus” („Gotowy na wszystko”)

Okręty podwodne hiszpańskiej floty

Okręty podwodne w hiszpańskiej wojnie domowej lat 1936-1939

Republikańskie okręty podwodne

W dniu 17 lipca 1936 r. na terytorium protektoratu Hiszpańskie Maroko doszło do buntu wojskowego skierowanego przeciwko rządowi Frontu Ludowego. Wkrótce bunt przerodził się w obejmującą cały kraj krwawą wojnę domową, trwającą przez niemal trzy lata.

Już w pierwszych dniach buntu na stronę powstańców przeszło 80% składu armii, w tym praktycznie wszyscy podoficerowie i 70% oficerów. Inaczej sytuacja potoczyła się we flocie i lotnictwie. Większa część oficerów liniowych marynarki wojennej, wywodzących się generalnie ze szlachty i innych wyższych warstw społecznych popierała buntowników. Szybko jednak zostali oni „zneutralizowani” (rozstrzelani, wyrzuceni za burtę lub przekazani w ręce sił bezpieczeństwa) przez zachowujących wierność Republice członków załóg. Ministerstwo marynarki wojennej przekazało dowodzenie okrętami inżynierom mechanikom, nie uczestniczącym w buncie. Faktycznie całe kierownictwo przeszło w ręce komitetów okrętowych. Pod kontrolą powstańców znalazły się głównie okrę-

ty znajdujące się w remoncie bądź budowie w opanowanej przez nich bazie El Ferrol. Z większych sprawnych okrętów na ich stronę przeszedł jedynie niszczyciel *Velasco*.

Jednym z pierwszorzędných zadań buntowników był przerzut wiernych im oddziałów z Maroka przez Cieśninę Gibraltarską na Półwysep Iberyjski, przy czym liczone na pełne poparcie zbuntowanych generałów przez flotę. Plany w tym zakresie poniosły jednak fiasko – podstawowa część floty pozostawała wierna konstytucyjnemu rządowi. Republikańska flota rozpoczęła blokadę cieśniny. Skutkiem tego „powstanie, które w myśl planów jego inicjatorów miało być szybkim, błyskawicznym rządowym przewrotem, przekształciło się w długą i krwawą wojnę domową” (Ramon Salas, hiszpański historyk).

W tym czasie w składzie hiszpańskiej floty znajdowało się 12 okrętów podwodnych, które w całości pozostawały pod kontrolą konstytucyjnych władz. Jednostki wchodziły w skład flotylli okrętów podwodnych (*La Flotilla de Submarinos*), składającej się z 2 dywizjonów, bazujących w Kartagenie i Mahón na Wyspach Balearskich. W chwili wybuchu buntu

w Kartagenie znajdowały się C-1, C-2, C-3, C-4, C-5, C-6, B-5 i B-6, przestawiały A0, wykorzystywany do celów szkoleniowych oraz jednostka ratownicza *Kanguro*. Wśród nich B-5 i C-5 przechodziły remont. Okręty B-1, B-2, B-3 i B-4 pozostawały w bazie Mahón bądź odbywały krótkie rejsy szkoleniowe w rejonie Wysp Balearskich. B-1 przechodził duży remont w doku pływającym.

Stan techniczny jednostek, zwłaszcza typu „B”, przedstawiał wiele do życzenia. Dla części z nich głębokość zanurzenia ograniczono z 60 m do 20 m, a w przypadku B-1 zredukowano w roku 1937 do raptem 10 m. W przypadku niektórych okrętów typu „B” grubość poszycia kadłuba sztywnego wynosiła ledwie 2 mm! Okręty typu „C” dysponowały tylko jednym kompletem torped, zakupionych jeszcze w 1928 r. we Włoszech. Stopień przygotowania taktycznego załóg był również bardzo niski, wcześniej nie przywiązywano wagi do tego rodzaju zagadnień.

Zgodnie z rozkazem ministerstwa marynarki wojennej (*Ministerio de Marina*), rankiem 18 lipca C-1, C-3, C-4 i C-6 wyszły z Kartagena i skierowały się ku Cieśninie Gibraltarskiej,

później dołączył do nich B-6. Okręty otrzymały za zadanie przeprowadzenia rozpoznania oraz niedopuszczenia do przerwania się statków buntowników do wybrzeży Hiszpanii. Następnego dnia jednostki zostały skierowane do blokady portu Melilla, lecz 20 lipca dotarł nowy rozkaz – 2 okręty skierowano w rejon Ceuty, zaś pozostałe 3 miały patrolować rejon przylegający do Malagi, jednak już 21-go B-6 zawrócono na wody Cieśniny Gibraltarskiej. Podobne sprzeczne rozkazy świadczyły o całkowitym chaosie panującym w ministerstwie marynarki wojennej. W tym czasie sympatyzujący z buntownikami oficerowie C-6 (d-ca capitán de corbeta Mariano Romero Carnero) upozorowali awarię żyrokompasu i odeszli do Malagi, gdzie ich aresztowano. Nowym dowódcą wyznaczono pomocnika mechanika Juana Leóna, którego zastąpił por. (alférez de navío) Julián Sánchez-Ferragut Gómez. W dniu 23 lipca w morze wyszedł C-2, a w szybkim tempie kończono remont na B-5, który już 24 lipca dołączył do patrolujących sił. Port w Maladze był wykorzystywana jako wysunięta baza tych jednostek.

Trzy dni przed wybuchem buntu B-2, B-3 i B-4 wyszły z Mahón w rejs szkolny w rejonie Wysp Balearskich. 19 lipca B-3 i B-4, których dowódcy dołączyli do spiskowców, weszły do portu Palma de Mallorca, pozostającego w rękach buntowników, a nazajutrz powróciły do Mahón, gdzie dotarł również i B-2. 21 lipca wierne Republice oddziały armii i załóg okrętów podwodnych opanowały Mahón. Wieczorem 21-go B-2 wyszedł z bazy próbując dotrzeć do Walencji, jednak załoga zmusiła dowódcę do powrotu. Dowódcy i oficerowie B-1, B-2, B-3 i B-4 zostali aresztowani, zaś dowodzenie jednostkami przeszło w ręce podoficerów. Bazujące w Mahón (wyspa Minorka) okręty podwodne dopiero 22 lipca przystąpiły do aktywnych działań, gdy B-3 i B-4 podjęły patrolowanie przyległych wód w celu sprawdzenia możliwości desantu buntowników, w których rękach znajdowała się już sąsiednia wyspa Mallorca. 24 lipca B-4 został przebazowany do Kartageny, a zastąpił go B-2. W dniu 1 sierpnia B-3 i B-4 wysadziły desant na znajdującej się w rękach buntowników wyspie Ca-

brera, a ogień z działa B-4 zmusił jego garnizon do kapitulacji.

Poważnym problemem republikańskiej floty był ostry brak kadry dowódczej. I tak z 19 admirałów po stronie Republiki pozostało jedynie 2, z 31 komandorów – także dwóch, z 65 kmr por. – siedmiu, z 126 kmr ppor. – 13, a z 256 kapitanów – jedynie 10! Warto także wspomnieć, że z 650 admirałów i oficerów stanowiących personel pływający floty 253 zostało zabitych za wspieranie buntowników przez wiernych Republice marynarzy w toku krwawych starć na pokładach okrętów i w bazach. Oficerowie-podwodnicy, zwłaszcza starsi, w większości byli zaangażowani w bunt. Do roku 1938 w szeregach republikańskiej marynarki wojennej pozostało jedynie 35 osób ze składu przedwojennego korpusu oficerskiego – raptem 5%!

18 lipca oficerowie C-5 dołączyli do powstańców, jednak 20-go zostali aresztowani przez republikanów. Na innych okrętach załogi przekazały dowództwo w ręce wiernych Republice oficerów lub podoficerów. 20 lipca w Maladze został aresztowany i odstawiony do pływającego więzienia – statku *Monte Torro* również dowódca flotyli okrętów podwodnych capitán de fragata Francisco Guimerá Bosch. W sierpniu republikanie rozstrzelali dowódcę C-2 capitána de corbeta Juana García de la Mata Péreza i jego pomocnika alférez de navío Tomás Bustillo Delgado, d-cę C-3 capitána de corbeta Javiera de Salas Pintó, d-cę C-5 capitána de corbeta Antonio Amusátegui Rodrígueza. Podobny los spotkał także licznych oficerów okrętów typu „B”: d-cę B-1 teniente de navío Narciso Núñez de Olañeta i teniente de navío José María Pasquín Dabana, d-cę B-2 Ceferino Portal Villaamil i pomocnika teniente de navío Mariano González Requena, d-cę B-3 Luisa Regalado Rodrígueza i jego pomocnika teniente de navío Victor Garay Lobo, a także alférez de navío Rafaela Bravo Gómez, d-cę B-4 Antonio Nieto Antúneza z pomocnikiem teniente de navío Ricardo Chereguini Pardo i d-cę B-5 Guillermo Scharfhausen Kebbona.

Znaczna część oficerów (podobnie jak i innych członków załóg), pozostających w szeregach floty rządowej, skrycie sympatyzowała z buntownikami i starając się różnymi sposobami

sabotować działania bojowe swoich okrętów. Zgodnie z późniejszymi badaniami, ze 110 oficerów, pozostających w służbie prawowitych władz, jedynie 47 okazało się lojalnych wobec nich. Dyscyplina na okrętach i w pododdziałach brzegowych była skrajnie niska. Dowódcy, komitety okrętowe i komisarze polityczni (ta funkcja została wprowadzona we wrześniu 1936 r. przez rząd Largo Cabalero) rywalizowali między sobą. Marynarze byli stronnikami rozlicznych partii politycznych (republikańców, socjalistów, komunistów, trockistów, anarchistów i innych) i nie zawsze potrafili pokojowo współpracować ze sobą w zamkniętym świecie okrętu.

Oto jak opisuje sytuację na pokładzie C-6 w roku 1937 r. jego radziecki dowódca Jegipko: *„Spojrzałem w peryskop i zobaczyłem znajomą sylwetkę nieprzyjacielskiego krążownika. Szybko skierowałem jednostkę na kurs bojowy i rozkazałem: «Rufowe wyrzutnie ...pal!». Odległość do nieprzyjaciela wynosiła 4 kable (około 730 m), dobrze widoczne były sylwetki marynarzy i uzbrojenie na pokładzie. Obok mnie stał nawigator, którego poprosiłem do peryskopu dla lepszego rozpoznania okrętu. On patrząc w peryskop wykrzyknął słowo «Cervera»!. Bosman siedzący za sterami, nagle przełożył je na zanurzenie. Nasza jednostka gwałtownie zaczęła się zanurzać. Ktoś, zapewne nawigator, nacisnął na przycisk opuszczania peryskopu, solidne uderzenie przeszło po mnie, tak, że upadłem. Wszystko odbywało się błyskawicznie, a okręt podwodny wciąż schodził coraz głębiej. Otrząsnąłem się i twardo wydałem rozkaz: «Stery na wynurzenie»! Marynarze obserwujący tę scenę przyszli do siebie. Jednak wyjście na głębokość peryskopową trwało, jak mnie się wydawało, bardzo wolno. Stając za peryskopem zauważyłem błyszczące morze oraz znikające za horyzontem maszty i kominy Almirante Cervery. Nieprzyjacielski krążownik drugi raz uszedł swemu losowi.*

Trzy republikańskie jednostki podwodne nie mogły dać sobie rady z tym krążownikiem przez długi czas. to pozwalało operować nieprzyjacielskiemu okrętowi bez eskorty i z powodzeniem realizować swoje zadania. Umnie albo torpedy szły nie tam, gdzie trze-

ba, albo sami schodziliśmy na głębiny. Dwa pozostałe okręty podwodne, których dowódcami byli hiszpańscy arystokraci, przy wyjściu na morze, jak mnie potem mówili marynarze, schodzili na dno i nie uczestniczyli w żadnych operacjach. Wśród republikańskich dowódców panowała opinia niechętna wojnie domowej, że topienie swoich, hiszpańskich okrętów, do niczego nie prowadzi. Taką postawę prezentowali również członkowie załogi mego okrętu, zwłaszcza bosman i nawigator. Tym samym, powodzenie w ataku w tym czasie zapewniało posiadanie nie tylko pragnącego tego sukcesu dowódcy, ale i niezawodnej załogi jednostki. Wówczas wszystkie niepowodzenia były dla mnie niespodziankami. Przed wyjazdem do Hiszpanii nie istniała kwestia szkodliwych działań czy niewykonywania rozkazów. Mówiono, że wszystko jest w porządku. W czasie operowania na wodach wokół północnej Hiszpanii nabrałem ostatecznie przekonania, że wśród załogi okrętu są ludzie działający przeciw Republice”.

Bodaj czy nie jedyny kadrowy oficer podwodnik, który pozostawał wierny Republice – d-ca C-5 capitán de corbeta Remigio Verdia Jolí, został wyznaczony dowódcą flotylli okrętów podwodnych. Republikańscy próbowali wypełnić brak oficerów-podwodników marynarzami floty handlowej i radzieckimi ochotnikami.

Starszy radziecki morski doradca kpt. I rangi (pol. kmr) N.G. Kuzniecowa, widząc, że w katastrofalny sposób brakuje kwalifikowanych specjalistów-podwodników, poprosił Moskwę, by przysłać do Hiszpanii doświadczonych podwodników. Łącznie przez Hiszpanię przeszło 6 oficerów: I.A. Burmistrzowa, G.J. Kuzmina, S.P. Lisina, I.W. Graczewa i W.J. Jegorowa. Jako pierwszy w listopadzie 1936 r. przybył kpt-lt (pol. kpt.) I.A. Burmistrzow. W odróżnieniu od innych radzieckich specjalistów, którzy generalnie wypełniali funkcje wojskowych doradców, ta szóstka dowodziła hiszpańskimi okrętami podwodnymi: C-1 kolejno dowodzili Burmistrzow, Graczew i Kuzmin, C-2 – Jegorow i Jegipko, C-4 – Lisin i Kuzmin, C-6 – Burmistrzow i Jegipko.

Działania jednostek w rejonie Cieśniny Gibraltarskiej i Wysp Kanaryjskich unaocznili brak doświadczenia ich dowódców, w rezultacie

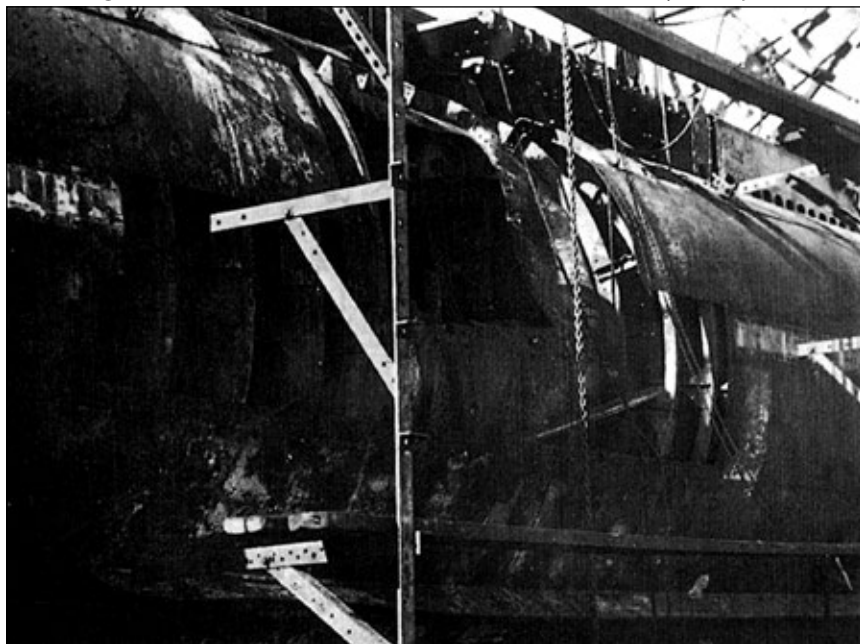
czego okręty podwodne często znajdowały się w położeniu nawodnym, co narażało je na uderzenia samolotów buntowników, którzy szybko zorganizowali patrole lotnicze pop. Dodatkowo sprzyjała temu duża przezroczystość wody w tym rejonie.

W dniu 28 lipca C-4 został uszkodzony przez pociski artylerii nadbrzeżnej w trakcie patrolowania rejonu Huelvy i musiał odejść na remont do Tangeru, a następnie Malagi i Kartageny (jednostka pozostawała w remoncie do 22 sierpnia). Po 2 dniach C-3 został w cieśninie uszkodzony w trakcie ataku wodnosamolotów nacjonalistów, przy tym 2 bomby rozerwały się przy burcie okrętu. W rejonie Wysp Balearskich w wyniku ataku lotnictwa przeciwnika uszkodzone zostały B-3 i B-4. 15 sierpnia u wybrzeży Hiszpańskiego Maroka został uszkodzony w wyniku ataku lotniczego C-1, który odszedł do Malagi, gdzie ponownie trafiła go bomba lotnicza. Jednostką odholowano do Kartageny, gdzie przeszedł 6 miesięczny remont. W końcu sierpnia w rezultacie ataku 3 wodnosamolotów buntowników uszkodzeniu uległ C-3, który odholowano na remont do Malagi. W dniu 12 października w rejonie Cieśniny Gibraltarskiej wodnosamolot nacjonalistów posłał na dno B-5.

Działania rządowych okrętów podwodnych blokujących Cieśninę Gibraltarską nie odegrały istotnej roli.

Uszkodzenia kadłuba C-7 po nalocie lotniczym z 8 października 1938 roku podczas remontu w Kartagenie.

Fot. zbiory Nikołaja Mitiukowa



przy próbie przechwycenia przez C-2 brytyjskiego statku *Marklyn* u wejścia do portu Melilla, gdzie okręt podwodny napotkał na przeciwdziałanie brytyjskich niszczycieli. 24 sierpnia, mimo interwencji niemieckiego torpedowca *Leopard*, C-2 uniemożliwił wejście statku *Lahneck* do kontrolowanego przez buntowników portu, w rezultacie czego rozładunek musiał nastąpić w Lizbonie.

Do początków sierpnia znajdujące się pod kontrolą rządu madryckiego przemysłowe północne rejony Hiszpanii, przylegające do Zatoki Biskajskiej (którą Hiszpanie nazywają Mar Cantábrico) zostały odcięte przez buntowników od pozostałych terytoriów republikańskich. Po opanowaniu przez nacjonalistów ważnej morskiej bazy i stoczni w El Ferrol skład ich floty zasilili okręt liniowy *España*, lekki krążownik *Almirante Cervera*, niszczyciel *Velasco*, a także szereg mniejszych jednostek i okrętów pomocniczych. W El Ferrol w budowie znajdowały się ciężkie krążowniki *Canarias*, *Baleares* i 3 stawiacze min, które później udało się ukończyć i wcielić do służby. Szereg dużych statków towarowych zostało przekształconych w krążowniki pomocnicze, a rybackich trawlerów i holowników – w patrolowce. Flota buntowników przystąpiła do morskiej blokady rejonu Cantábrico i ostrzału artyleryjskiego republikańskiego wybrzeża.

W celu przeciwdziałania tym operacjom dowództwo marynarki wojennej Republiki rozpoczęło przerzucanie okrętów podwodnych z Morza Śródziemnego do Zatoki Biskajskiej. Jako pierwsze z Malagi na Północ 15 sierpnia wyszły C-6 (d-ca capitán de corbeta Mariano Romero) i C-3 (d-ca alférez de navío Antonio Arbona). 18 sierpnia u wybrzeży Portugalii zawrócił z powodu nieznacznej niesprawności żyrokompasu C-3. C-6 dotarł na wody Zatoki Biskajskiej. Tu przed dowódcą stanęła możliwość dokonania ataku na krążownik buntowników *Almirante Cervera* i okręt liniowy *España*, jednak tego nie podjął. Załoga obwiniała dowódcę o zdradę i zażądała powrotu do Kartageny celem jego zamiany. 26 sierpnia C-6 osiągnął bazę w Kartagynie, gdzie stanowisko d-cy objął capitán capitán de corbeta Remigio Verdía Joli. Poprzedni dowódca w później-

szym czasie przeszedł na stronę frankistów.

25 sierpnia na wody Zatoki Biskajskiej skierowano kolejną grupę republikańskich okrętów podwodnych: C-3 (d-ca alférez de navío Antonio Arbona), C-4 (d-ca teniente de navío Jesús Lasheras) i C-5 (d-ca capitán de corbeta José Lara). Na pokładzie jednostek znajdował się ładunek uzbrojenia i zapasów dla obrońców Bilbao. C-3 i C-4 osiągnęły Bilbao 28 sierpnia, a C-5 – 30-go. Następnego dnia C-5 wyszedł w morze po otrzymaniu informacji o pojawieniu się w rejonie Cabo Mayor okrętu liniowego *España*.

Pierwszego września o godz. 01:30 sygnaliści okrętu podwodnego wykryli *España*. Przewodniczący komitetu okrętowego wziął na siebie kontrolę nad atakiem. W ciemnościach jednostka zbliżyła się do pancernika, zanurzyła, a następnie z odległości 2 Mm odpaliła salwę 4 torped. Jedna z torped dosięgła celu, jednak nie eksplodowała. Po ataku *España* został skierowany na remont do El Ferrol, a C-5 do Santanderu, a następnie do Gijón.

3 września C-5 ponownie wyszedł w morze, by patrolować wybrzeże Asturii. W trakcie ładowania akumulatorów na północ od przylądka Cabo Vidio jednostka została zaatakowana przez uzbrojone statki nacjonalistów *Juan Ignacio* i *Argos*. W trakcie wymiany ognia podwodnicy spowodowały lekkie uszkodzenie *Juan Ignacio*. Ze swej strony druga jednostka przeciwnika próbowała staranować C-5, jednak ten zdążył się zanurzyć. Wkrótce okręt wynurzył się, by kontynuować starcie, lecz pojawił się wodnosamolot buntowników Savoia S-19, który ostrzelał jednostkę z broni maszynowej i zrzucił kilka bomb, zmuszając do ponownego zanurzenia. Przybyły niszczyciel *Velasco* atakował C-5 bombami głębinowymi, a wkrótce dołączył do niego uzbrojone statki *Virgen del Carmen*, *Tritonia*, *Denis* i *Galicia*. Utracono kontrolę nad okrętem podwodnym, który zszedł na głębokość 85 m (graniczna głębokość zanurzenia dla tego typu wynosiła 90 m) i spoczął na dnie. W czasie 44 godzin załodze udało się usunąć uszkodzenia i okręt po wypłynięciu na powierzchnię powrócił do Gijón, które osiągnął 5 września.

We wrześniu z Kartageny skierowano na północny teatr działań wojen-

nych kolejne 3 republikańskie okręty podwodne: 6 września do Gijón przybył C-6 (d-ca capitán de corbeta Remigio Verdía Joli), 18-go – C-2 (d-ca teniente de navío Eugenio Calderón Martínez). Jako ostatni na Północ wyruszył B-6 (d-ca alférez de navío Oscar Scharfhausen). Los tej jednostki okazał się tragiczny. 15 września okręt wyszedł z Kartageny z ładunkiem broni i materiałów wojennych. W dniu 19 września o godz. 14:30 B-6 w odległości 15 Mm na północ od przylądka Cabo Peñas na Zatoce Biskajskiej został wykryty przez uzbrojony statek buntowników *Galicia* (działa: 1 x 57 mm i 1 x 47 mm).

Galicia otworzyła ogień i okręt szybko się zanurzył, jednak wkrótce wypłynął na powierzchnię z powodu przedostawania się do wnętrza wody zaburtowej (niektóre źródła wspominają, że było inspirowane przez dowódcę jednostki, skrycie sympatyzującego z buntownikami) i podjął pojedynek artyleryjski, trwający kilka godzin. Później na miejsce starcia dotarł niszczyciel *Velasco* (działa: 3 x 102 mm i 2 x 47 mm) oraz uzbrojony statek *Ciriza* (działa: 1 x 76 mm i 1 x 47 mm). Pocisk kal. 102 mm z niszczyciela trafił w rufę B-6, który szybko zatonął. Załogę republikańskiej jednostki została wzięta na pokład przez *Velasco* i *Ciriza*. W trakcie wymiany ognia 2 pociski B-6 dosięgły *Galicię*, zabijając jego dowódcę i 9 (wg innych danych – 4) członków załogi, zaś straty okrętu podwodnego wynosiły zabitego i 3 rannych. Warto zauważyć, że wzięty do niewoli dowódca jednostki Oscar Scharfhausen został przetrzucony przez buntowników do Bilbao w celach wywiadowczych, a następnie przyjęto go do służby w Marina Nacional.

Za wyjątkiem C-2 i C-6, dowódcy okrętów podwodnych operujących na Północy skrycie sympatyzowali buntownikom i na wszelki sposób unikali aktywnych działań, wykorzystując do tego celu nieistniejące awarie czy problemy techniczne. Ich działania ograniczały się w zasadzie do obserwacji i rozpoznania u wybrzeży Zatoki Biskajskiej.

11 września w odległości 80 Mm od przylądka Cabo Villano C-4 próbował zatrzymać statki rybackie z *Galicii* *Nuevo Alvarez Feijóo* i *Feliciano Alvarez Feijóo* wracające z połowów



Republikański C-5 w Portugalete, 1936 rok. Okręt zaginął bez wieści w grudniu tegoż roku.

Fot. zbiory Siergieja Patjanina

u wybrzeży Irlandii. Pierwszy został zatopiony ogniem artyleryjskim, a *Feliciano Alvarez Feijóo* odkonwojowany przez C-4 do portu El Musel (Gijón), gdzie bazowały republikańskie okręty podwodne.

15 września 1936 roku decyzją ministra marynarki wojennej Republiki Indalecio Prieto capitán de corbeta Remigio Verdía Joli został wyznaczony na stanowisko d-ca sił morskich Północy (Fuerzas Navales del Norte), w których skład wchodziły C-2, C-3, C-4, C-5, C-6 i torpedowiec *Torpedero* N°3.

21 września z Malagi na Północ skierowała się zasadnicza część floty republikańskiej pod dowództwem capitán de corbeta Miguel Buiza, który raptem 2 –go września został wyznaczony na stanowisko dowódcy floty (wcześniej był d-cą krążownika *Libertad*) – szalona kariera, w końcu zwykle stanowisko to obejmowało osoba w stopniu minimum wiceadmirała. W skład eskadry weszły okręt liniowy *Jaime I*, krążowniki *Libertad*, *Miguel de Servantes* i 5 niszczycieli. Na pokładzie *Libertad* znajdował się główny radziecki doradca morski N. Kuzniecowa, późniejszy Ludowy Komisarz Marynarki Wojennej ZSRR. Decyzja republikańskich władz o przeniesieniu floty na Północ była ewidentnym błędem, pozostawiającym flocie buntowników swobodę działania na Cieśninie

Gibraltarskiej i Morzu Śródziemnym, a także praktycznie zrywającą blokadę cieśniny. W tej sytuacji w pierwszej połowie października podjęto decyzję o powrocie floty, włączając w to również okręty podwodne C-3, C-4 i C-6 pod dowództwem Remigio Verdía Joli, do Kartageny.

Na Północy pozostał jedynie C-2 (d-ca teniente de navío Eugenio Calderón Martínez) i C-5 (d-ca capitán de corbeta José Lara Dorda), a także niszczyciel *José Luis Díez* (z powodu problemów z kotłami) i *Torpedero* N°3. Z tych okrętów utworzono Fuerzas Navales del Cantábrico pod dowództwem José Lara Dorda.

Działania pozostających na wodach Zatoki Biskajskiej okrętów podwodnych ograniczały się w zasadzie do rozpoznania i zabezpieczenia przejścia konwojów statków handlowych do republikańskich portów Północy. W początkach listopada C-5 zabezpieczał przejście radzieckiego statku *A. Andriejew*, idącego z Leningradu do Bilbao z ładunkiem broni i sprzętu wojskowego, a C-2 w pierwszych dniach grudnia – hiszpańskiego statku *Mar Rojo*, płynącego z Bayonne (Francja) do Bilbao.

31 grudnia zaginął bez wieści C-5 (d-ca capitán de corbeta José Lara Dorda) z 42 członkami załogi na pokładzie. Jednostka 30 grudnia wyszła na rutynowy patrol wód Cantábrico

i szybko utracono z nią wszelki kontakt. 1 stycznia miejscowi rybacy zauważyli duże plamy ropy 10-11 Mm na północ od Ribadesella. Potwierdzili to również lotnicy republikańskiego wodnosamolotu wysłanego na poszukiwanie okrętu podwodnego. Przyczyny zatonięcia C-5 pozostają tajemnicą po dzień dzisiejszy.

Z powodu złego stanu technicznego 2 stycznia 1937 r. odstawiano C-2 do remontu połączonego z wymianą baterii akumulatorów. Remontu jednostki nie udało się ukończyć do chwili upadku Bilbao 19 czerwca. Dla uzupełnienia strat 12 kwietnia z Kartagena na Północ wyszły C-1 (d-ca alférez de navío José Martínez Montero) i C-4 (d-ca teniente de navío Jesús Lasheras Mercadal). Obu dowódców podejrzewano o sympatię do buntowników. C-1 zawrócił na podejściu do cieśniny, powołując się na wyciek paliwa. 28 kwietnia z Kartageny na wody Cantábrico wyszedł C-6, którymi dowodził radziecki oficer Iwan Aleksiejewicz Burmistrz (pseudonim – capitán de corbeta Luis Martínez, dowodził okrętem między lutym a lipcem 1937 r.).

C-6 bez problemów przybył do Santander 6 maja i już 9-go wyszedł na patrol bojowy. 9 maja do portu dotarł w końcu także C-4. 12 maja C-6 powrócił do portu Portugalete (Bilbao) i jeszcze w tym dniu został uszkodzo-

ny w wyniku nalotu lotnictwa (zginęło 6 członków załogi). Remont okrętu trwał do czerwca. C-4 bazując w Santander, działał na wodach Cantábrico, nie odnosząc żadnych sukcesów.

Faktycznie, jedynie na C-6 udało się utrzymać dyscyplinę i gotowość bojową załogi. Niepewni członkowie załogi zostali spisani na brzeg, a załoga została uzupełniona przez 9 miejscowych baskijskich marynarzy z formacji ochotniczych (Voluntariado del Mar). Od 6 czerwca po usunięciu uszkodzeń jednostka, bazując w Bilbao i Santander, regularnie wychodziła w morze na poszukiwania okrętów przeciwnika, blokujących republikańskie wybrzeże. W lipcu 1937 r. Burmistrzowa zastąpił inny radziecki dowódca Nikołaj Pawłowicz Jegipko (pseudonim – capitán de corbeta Severino Moreno López), który szefował jednostce do października. C-6 trzy razy podejmował ataki torpedowe na krążownik *Almirante Cervera* (20 czerwca), *Baleares* (24 czerwca) i stawiacz min *Jupiter* (15 października), jednak ze żadnych rezultatów. W tym czasie C-2 i C-4 przeprowadziły również kilka bezskutecznych patroli.

W związku z zagrożeniem zdobycia Santanderu przez wojska nacjonalistów w nocy z 24/25 sierpnia okręty Fuerzas Navales del Cantábrico rozpoczęły przebazowanie do Gijón. Przy tym na pokładzie C-4 ewakuowano polityczne i wojskowe kierownictwo Północy, a na C-6 poza republikańskimi wojskowymi także 10 radzieckich doradców wojskowych, ważne dokumenty państwowe i kosztowności o wartości 15 mln pesetów. W trakcie przejścia C-6 musiał unikać ataków ze strony niszczyciela *Velasco*.

W nocy z 25 na 26 sierpnia dokonano silnego ataku lotniczego na Gijón, w wyniku czego zatopiono 3 duże transportowce, uszkodzeniu uległ niszczyciel i szereg jednostek pomocniczych. Kadłuby C-2 i C-4 zostały nieznacznie uszkodzone. Zmusiło to wszystkie okręty podwodne do opuszczenia portu i wyjścia w morze następnego dnia w celu wykonania pospiesznie postawionych im zadań bojowych.

Wkrótce na C-6 doszło do awarii steru poziomego, jednak okręt otrzymał rozkaz pozostania na pozycji nie bacząc na związane z tym zagrożenia.

Dopiero 2 września jednostka zdołała wrócić do Gijón.

C-2 i C-4 z inicjatywy ich dowódców, powołujących się na techniczne niesprawności, odeszły do Francji nie bacząc na zakaz dowództwa. C-4 dotarł 29 sierpnia do Le Verdon, a C-2 – 1 września do Brestu. Remont C-2 trwał w stoczni w Saint-Nazaire do czerwca 1938 r., a C-4 w Bordeaux do kwietnia tego roku.

C-6 przeprowadził kilka wyjść w morze, w trakcie jednego z nich w nocy 15/16 września dokonał nieudanego ataku dwoma torpedami na stawiacz min *Jupiter*. 18 października w trakcie postoju w porcie El Mussel (Gijón) został poważnie uszkodzony w trakcie nalotu lotniczego. W nocy z 20/21 października załoga dokonała samozatopienia w odległości 2 Mm od Cabo Torres. Tym samym zgrupowanie republikańskich okrętów podwodnych na Północy przestało istnieć. Równocześnie w końcu roku 1937 w całej republikańskiej flocie pozostał sprawny jedynie C-1.

W czasie postoju C-2 i C-4 w portach francuskich zdezerterowali obaj ich dowódcy i prawie połowa składu załóg. W tym czasie we Francji działała sieć wywiadowcza frankistowskiej agentury na czele z szefem Służby Wywiadu Wojskowego Strefy Pogranicznej z Francją (del Servicio de Información militar de la zona fronteriza con Francia) mjr Troncoso, współpracująca z niemieckim wywiadem i skrajnie prawicowymi francuskimi partiami oraz ugrupowaniami. Załogom republikańskich okrętów podwodnych oferowano w audycjach frankistowskiego radio wynagrodzenie w kwocie 2 tys. franków francuskich za dezercję, 3 tys. franków za uszkodzenie mechanizmów, a do 5 tys. franków za dużą awarię.

Nocą 28 września grupa frankistowskich agentów wraz z dowódcami C-2 – alférez de navío José Luis Ferrando Talayero i C-4 – teniente de navío Jesús Lasheras Mercadal próbowali przechwycić C-2 i uprowadzić go na terytorium, kontrolowane przez frankistów. Próba ta zakończyła się niepowodzeniem. Dowództwo okrętu przejął capitán de corbeta Pedro Pardo, a następnie zastąpili go radzieccy oficerowie – na C-2 N.P. Jegipko (capitán de corbeta Severino Moreno, gru-

dzień 1937 – kwiecień 1938), na C-4 – I.A. Burmistrzow (capitán de corbeta Luis Martínez, styczeń 1938 – czerwiec 1938). Wraz z radzieckimi dowódcami z Hiszpanii przybyli nowi członkowie załóg, którzy zastąpili dezertów.

Remont okrętów we Francji przebiegał z dużymi trudnościami z powodu szeregu aktów sabotażu, przeprowadzonych przez członków załóg i pracowników stoczni, a także kłopotów z dostawami części zamiennych i wyposażenia. Na C-2 uszkodzone były bateria akumulatorów, sprężarka powietrzna, peryskop i inne elementy wyposażenia.

14 kwietnia 1938 r. C-4 opuścił Bordeaux i 23 kwietnia dotarł do Kartaginy, 17 czerwca podążył za nim C-2, który osiągnął Kartagenę 26 czerwca. W trakcie przejścia okazała się niska jakość wykonanych we Francji robót remontowych. W Kartagenie przeprowadzono zmianę radzieckich dowódców – dowodzenie C-4 objął G.J. Kuzmin (Carlos Murato), a C-2 – W.A. Jegorow (Juan Valdés).

W nocy 9 października 1938 r. w trakcie bombardowania Barcelony bomba dużego kalibru wybuchła przy burcie C-1 (d-ca I.W. Graczev). Jednostka została na wpółzatopiona. 15 listopada została wydobyta i odstawiona do remontu w doku. Do chwili upadku Barcelony 6 stycznia 1939 r. remont nie został ukończony. Tym samym w ostatnich miesiącach wojny domowej flota republikańska dysponowała jedynie 2 sprawnymi okrętami podwodnymi (C-2 i C-4).

W okresie lata i jesieni 1938 r. C-2 wykonała szereg wyjść w morze, patrolując Cieśninę Gibraltarską i śródziemnomorskie wybrzeże Hiszpanii. W październiku okręt przeprowadził kilka rejsów z pocztą na trasie z Barcelony do Mahón. W trakcie jednego z tych rejsów na pokładzie znajdował się szef głównego sztabu floty.

Jednak, pierwszym „podwodnym pocztynionem” hiszpańskiej floty został jeszcze w sierpniu C-4 transportując pocztę między Barceloną a Mahón. Głównym celem takich rejsów było wzmocnienie morale mieszkańców i obrońców wyspy Minorca, przez długie miesiące znajdujących się w frankistowskiej blokadzie. Okręt przeprowadził również kilka patroli bojowych u wybrzeży iberyj-

skich i afrykańskich, a także w rejonie Wysp Balearskich.

W trakcie rejsu między 2 a 6 lipca d-ca C-4 G.J. Kuzmin próbował zaatakować statek przeciwnika, do samego ataku jednak nie doszło, bowiem torpedyści nie zdążyli na czas przygotować wyrzutni do odpalenia. 26 czerwca do ataku nie doszło z powodu zerwania się linki systemu podnoszenia peryskopu.

23 grudnia wyszedł w morze na próby w ruchu po remoncie, w których trakcie osiadł na mieliźnie. Dowódca jednostki Kuzmin był obwiniony o niekompetencję i 27 grudnia zmieniony przez alférez de navío Sebastián Gallo Martíneza. Kuźmin był ostatnim radzieckim podwodnikiem, pozostającym w republikańskiej flocie. W okresie styczeń – luty 1939 r. jednostka trzykrotnie wychodziła w morze by patrolować rejon Barcelony i wyspy Minorca, gdzie oczekiwano wysadzenia desantu przez nacjonalistów.

W początku marca rozpoczęła się agonía floty Republiki. Oto jak opisuje to francuski pisarz G. Sorna w swej książce „Wojna i rewolucja w Hiszpanii 1936-1939”:

„2 marca w Kartagenie miały miejsce nowe, bardzo niepokojące wydarzenia.

Admirał Buiza (dowódca republikańskiej floty – przyp. autora) zebrał w morskiej bazie starszych dowódców floty, morską sztab, politycznych komisarzy floty... Admirał zaproponował im, by wypowiedzieli się na temat poniższej alternatywy, «czy natychmiastowy pokój czy wyjście floty na otwarte morze». Zebranie jednogłośnie przegłosowało tą bezsensowną alternatywę, pozostawiając sobie prawo dokonania tego czy innego wyboru w zależności od sytuacji.

Głosowanie, jakie odbyło się 2 marca w bazie morskiej w Kartagenie ujawniło dwie równie ważne okoliczności.

Po pierwsze, zademonstrowało ogólną wrogość do rządu Negrina (premier Republiki – przyp. autora).

Po drugie, w jej toku ujawnił się egoizm tego rodzaju wojsk, który w przeciągu całej wojny wnosił relatywnie niewielki wkład w działania bojowe w porównaniu ze stratami i ofiarami, jakie dla obrony Republiki ponosiły inne rodzaje sił zbrojnych: piechota, wojska pancerne, lotnictwo.

Będąc poważnie zaniepokojony stanowiskiem zajęтым przez kierownic-

two marynarki wojennej, rząd Negrina, uważał, że zawierało ono nie tylko egoizm, ale także inne czynniki, przykładowo obecność w sztabie floty takich wysokich oficerów jak szef bazy Kartagena Fernando Oliva i kmdr por. Vicente Ramirez, wrogowie Frontowi Ludowemu, którzy przekształcili bazę w beczkę prochu gotową w każdej chwili do eksplozji.

Dla podjęcia próby zaprowadzenia porządku w Kartagenie, Negrin pośpiesznie skierował tam ministra spraw wewnętrznych i wpływowego działacza Hiszpańskiej Socjalistycznej Partii Pracy (ISRP) Paulino Gómeza. Ponieważ Gómez nie radził sobie z postawionym zadaniem, Negrin postanowił wysłać 4 marca do Kartageny generalnego komisarza spraw wojskowych Bibiano Ossorio-y-Tafala – wpływowego działacza partii Manuela Asanii (Lewicowa partia republikańska), polecając mu nakłonienie adm. Buiza i Bruno Alonso (politycznego komisarza floty) do rezygnacji za zajętego stanowiska.

Jednak również, podobnie jak poprzednik, również Ossorio-y-Tafala nie odniósł sukcesu w dziele mediacji. Gdy dotarła wiadomość, że ppłk Francisco Galan (dawny jeden z czołowych działaczy wojskowych Republiki) ma zostać nowym komendantem bazy w Kartagenie, spowodowała ona skrajne wzburzenie wśród znajdujących się w mieście wojskowych. Wypełniając centralne ulice Kartageny, zaczęli protestować przeciw tej nominacji.

Francisco Galan, który przed odjazdem do Kartagena widział się w Elde z Negrinem, otrzymał od niego radę «dogaduj się, dogaduj się, dogaduj się z kim tylko można by uniknąć najgorszego». Jednak nadzieja na to, że Galan, przy całej swej sławie, będzie mógł w pojedynkę zmienić przebieg zdarzeń, świadczyły o braku zrozumienia przez Negrina realiów sytuacji.

Zwolniony ze stanowiska gen. Bernal ledwie zdążył przekazać swe obowiązki w ręce Galana, który przybył do tej najważniejszej bazy morskiej, jak wieczorem 4 marca o godz. 21:00 wybuchł gotujący się od czasu bunt. Dwie godziny później baterie nadbrzeżne otwarły ogień na miasto: park artyleryjski i pułk piechoty morskiej wypowiedziały posłuszeństwo rządowi. Rozpad w obozie republikańców dodał odwagi faszystowskiej «piątej kolumnie», której agenci opanowali więzienie, oswobodzili za-

trzymanych i aresztowali wielu stronników rządu. Wkrótce w mieście zapanał pełny bałagan.

Zbuntowane oddziały republikańców oślepięte ideą «honorowego pokoju» nie zwróciły szczególnej uwagi na działania faszystowskiej «piątej kolumny».

Galan próbował uspokoić zbuntowanych republikańców. Aresztował go jednak szef sztabu bazy morskiej Fernando Oliva, który później pozwolił mu skontaktować się telefonicznie z adm. Buiza i Bruno Alonso. Admirał, po rozmowach z Galanem, zaczął grozić Olivie natychmiastowym bombardowaniem bazy, o ile ten nie uwolni swego aresztanta.

W miarę jak pogłębiał się bałagan, powodując permanentne zmiany, franciści opanowali radiostację w Kartagenie (nie wykluczone, że była to radiostacja C-2 – przyp. autora) zaczynając puszczać w eter swoje wezwania i marsze bojowe na przemian z faszystowskimi pieśniami.

O świcie 5 marca gen. w stanie spoczynku Barrionuevo Nuñez przybył w rejon stacjonowania parku artyleryjskiego i przejął kierownictwo buntu. Będąc związany z nacjonalistami, Nuñez wiedział, że w tym momencie Franco wydał rozkaz lotnictwu swoich sił przeprowadzenia lotów rozpoznawczych i bombardowania redy Kartageny, nakazując równocześnie ogłoszenie alarmu bojowego na swoich okrętach, tak by mogły one wyruszyć przeciwko republikańskiej bazie morskiej.

Jednym z pierwszych działań, jakie podjął Barrionuevo Nuñez, był jego rozkaz nakazujący flocie republikańskiej opuszczenie redy Kartageny. W przypadku odmowy generał groził ostrzeleniem i zatopieniem okrętów przez artylerię nadbrzeżną.

Do godz. 11:00 nic jeszcze nie zostało zadecydowane. Kwadrans później zadźwięczała syrena, ostrzegająca o zbliżaniu się włoskich bombowców. Wówczas adm. Buiza rozkazał, by wszystkie środki obrony plot. otwarły ogień do nieprzyjacielskich samolotów. nieprzyjacielskie bombowce, które operowały na dużej wysokości, zdołały jednak zatopić 2 republikańskie torpedowce i zapalić magazyny paliw płynnych bazy.

Gdy trwał nalot, z kontrolowanej przez buntowników radiostacji, ogłoszono, że adm. Buiza w ciągu kwa-

dransu opuścił port ze wszystkimi okrętami swojej floty. W rezultacie do portu przybyło samochodem kilku uciekających z centrum Kartagenu wyższych republikańskich oficerów, wśród których był i Francesco Galan. Zakomunikowali oni, co było nieprecyzyjne, że miasto znajduje się w rękach buntowników, a baterie artylerii nadbrzeżnej gotowe były spełnić groźbę zatopienia okrętów w porcie, o ile nie wyjdą w morze w wyznaczonym czasie.

Wówczas adm. Buiza postanowił podnieść kotwicę. Tym samym zaczął się realizować plan wymyślony przez Franco, który pozwolił na wyeliminowanie z gry republikańskiej eskadry, zwrotu okrętów żądał później od Francji.

Na czele eskadry szedł «Valdes», za nim podążał «Lepanto» i «Antequera», a następnie jeszcze 8 jednostek. Ogółem na otwarte morze wyszło 11 jednostek.

W czasie, gdy eskadra obrała kurs na Algier, gdzie adm. Buiza zamierzał się internować, otrzymał on 2 radiogramy. W jednym z nich, wysłanym przez Negrina, informowano, że republikanie całkowicie kontrolują Kartagenę (bunt w mieście został szybko stłumiony przez republikańców), rozkazują eskadrze powrót do swojej bazy. Drugi radiogram pochodził od płk Casado (przywódcy antyrządowego buntu w Madrycie – przyp. autora). Informował on, że baterie nadbrzeżne nadal pozostają w rękach zbuntowanych frankistów.

Sklonny wierzyć Casado, adm. Buiza postanowił kontynuować rejs do Algieru. Gdy eskadra dotarła do Algieru poprosił o zgodę na ustawienie jej na północnoafrykańskiej redzie, jednak nakazano jej zmienić kurs i skierować się do morskiej bazy w Bizercie. Rankiem 7 marca wszystkie jednostki hiszpańskiej eskadry osiągnęły Bizertę. Póki okręty znajdowały się w drodze, generalny komisarz Bruno Alonso, mający wyrzuty sumienia, próbował zawrócić je do Kartagenu, co się ostatecznie nie powiodło.

W Bizercie jednostki zostały rozbrojone, a następnie pojedynczo weszły przez kanał na lagunę. Cztery tysiące marynarzy z załóg okrętowych zostało skierowanych do obozu, znajdującego się na granicy pustyni Sahara.

By odkupić w swoich oczach własne nie całkiem chwalebne zachowanie, adm. Buiza podzielił los swoich podkomendnych: w tym obozie znajdował się do chwili wybuchu II wojny światowej, gdy wstąpił do francuskiej Legii Cudzoziemskiej. Swoją odmową powrotu eskadry do Kartagenu ten wysoki oficer z godną republikańską przeszłością zadał śmiertelny cios zarówno rządowi Negrina jak i ogromnej liczbie Hiszpanów okrażonych w Centralno-Południowej strefie, którzy liczyli na ewakuację z pomocą floty, tych którzy, zgodnie z logiką wydarzeń zostali skazani na bycie ofiarami frankistowskich represji”.

Wczesnym rankiem 5 marca republikańskie okręty w Kartagenie stały się celem intensywnych nieprzyjacielskich nalotów. Później, pod groźbą ostrzału przez obsadzone buntownikami baterie nadbrzeżne flota opuściła bazę, kierując się do Algieru. O godz. 12:00 w morze wyszedł również C-4. 7 marca wraz z innymi okrętami jednostka dotarła do Bizerty, gdzie została internowana. Na pokładzie pozostawiono kilku członków załogi, a pozostałych marynarzy skierowano do obozu w Meheri Zabbens. W dniu 23 marca władze francuskie podjęły decyzję o przekazaniu republikańskich okrętów frankistom i już 31 marca na pokładach transportowców *Mallorca* i *Marqués de Comillas* do Bizerty przybili nowi członkowie załóg.

C-2, znajdował się w chwili buntu w Arsenale Kartagena, gdzie został przejęty przez buntowników (lub załoga przeszła na ich stronę?). 6 marca Arsenał zajęły wojska wierne Republice i jednostka biorąc na pokład 63 ludzi, wyruszyła do Palma de Mallorca, gdzie 7 marca podała się frankistom.

Warto by zatrzymać się nieco na dalszych losach radzieckich oficerów-podwodników, sercem i umysłem służących hiszpańskiej Republice. 14 listopada 1938 r. tytuł Bohatera Związku Radzieckiego otrzymał I.A. Burmistrz, a 22 lutego 1939 r. – również N.P. Jegipko. „Za przejawione bohaterstwo przy wypełnianiu specjalnych zadań Rządu w zakresie wzmocnienia mocy obronnej Związku Radzieckiego” mówi tekst uchwały Prezydium Rady Najwyższej ZSRR. Z radziecki podwodników walczących w Hiszpanii, I.W. Graczew, G. J. Kuzmin i W.A. Je-

gorow zginęli w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. I.A. Burmistrz i N.P. Jegipko dowodzili w jej toku zespołami okrętów podwodnych, a S.P. Lisin jako dowódca S-7 Floty Bałtyckiej został odznaczony tytułem Bohatera Związku Radzieckiego.

Okręty podwodne nacjonalistów, Włoch i Niemiec

W dniu 11 września 1936 r. w Cáceres miało miejsce spotkanie dowodzących flot Niemiec, Włoch i hiszpańskich buntowników, na którym zdecydowano o skierowaniu niemieckich i włoskich okrętów podwodnych na pomoc nacjonalistom. Jednostki te od listopada 1936 roku zaczęły brać udział w działaniach wojennych po stronie buntowników. Ich podstawowym celem było operowanie na szlakach morskiej komunikacji, łączących porty Republiki z zaprzyjaźnionymi państwami, w pierwszym rzędzie z ZSRR, w celu przerwania zaopatrzenia w broń, amunicję, paliwa płynne i żywność. Ważnym zadaniem była również walka z okrętami floty rządu madryckiego.

W patrolach bojowych w czasie hiszpańskiej wojny domowej uczestniczyło około 80 włoskich okrętów podwodnych, z których każdy wykonał po 1-2 rejsów trwających 12-24 doby. Jednostki działały na całym obszarze Morza Śródziemnego od Gibraltaru do Dardaneli w warunkach ścisłej tajemnicy. Z kadłubów usunięto wszelkie oznaczenia, banderę podnoszono w rzadkich przypadkach, a wówczas była to flaga hiszpańskich buntowników. Nacjonaliści wyznaczyli 6 hiszpańskich oficerów-podwodników, którzy pełnili rolę dublerów włoskich dowódców, a w razie potrzeby mogli odgrywać rolę dowódców rzekomych „hiszpańskich” okrętów podwodnych. W dniu 21 października 1936 r. wspomnianych oficerów przerzucono skrycie na pokładzie niszczyciela z Tangeru do bazy włoskiej floty La Maddalena.

W swój pierwszy rejs ku brzegom Hiszpanii włoskie jednostki wyruszyły 8 listopada. Ich dowódcy otrzymali rozkaz atakowania wszelkich republikańskich okrętów, a republikańskie statki i statki pod banderami radziecką i meksykańską (Meksyk aktywnie wspierał Republikę do końca jej istnienia) w granicach 3 milowej strefy hisz-

pańskich wód terytorialnych. Dokładne rozpoznanie celów przed atakiem było obowiązkowe.

17 listopada włoski okręt podwodny *Archimede* (d-ca Sergio Lusena) i *Evangelista Torricelli* (d-ca Giuseppe Marcello Zarpelloni) zostały wydzierżawione na okres 4 miesięcy flocie hiszpańskich buntowników (Marine Nacional) wraz z ich załogami, które zasililo kilku hiszpańskich oficerów.

Już 22 listopada *Evangelista Torricelli* odniósł swój pierwszy sukces. Na redzie Kartageny storpedował i poważnie uszkodził stojący na kotwicy krążownik *Miguel de Cervantes*. Trafienie dwoma torpedami spowodowało, że przez długi czas jednostka była niezdolna do działań. W tym patrolu bojowym *Evangelista Torricelli* próbował również atakować okręt liniowy *Jaime I*, jednak w tym przypadku obecność brytyjskiego niszczyciela popsuła plany. Do końca 1936 jeszcze 3 włoskie okręty podwodne atakowały torpedami flotę republikańską i statki handlowe, nie odnosząc jednak żadnych sukcesów.

W okresie styczeń – luty 1937 roku Włosi ostro zaktywizowali działania swoich jednostek, w pierwszym rzędzie w rejonie portów Walencja, Barcelona i Malaga, udzielając w ten sposób wsparcia ofensywie nacjonalistów na południu kraju. Poza atakami na cele morskie okręty zaczęły również ostrzeliwać obiekty na brzegu. Przykładowo, taką akcję przeprowadził *Enrico Tazzoli*, operujący w rejonie Wa-

lencji w okresie między 1 a 19 stycznia. Dwa ataki torpedowe na hiszpańskie statki zakończyły się niepowodzeniem i wówczas dowódca zdecydował o ostrzelaniu Walencji. W nocy 19 stycznia (?) w kierunku miasta wystrzelono 71 pocisków.

17 stycznia *Evangelista Torricelli* ostrzelał port i magazyn paliw płynnych firmy CAMPSA w Barcelonie (43 pociski). W tym rejonie jednostka atakowała bezskutecznie 3 torpedami brytyjski parowiec.

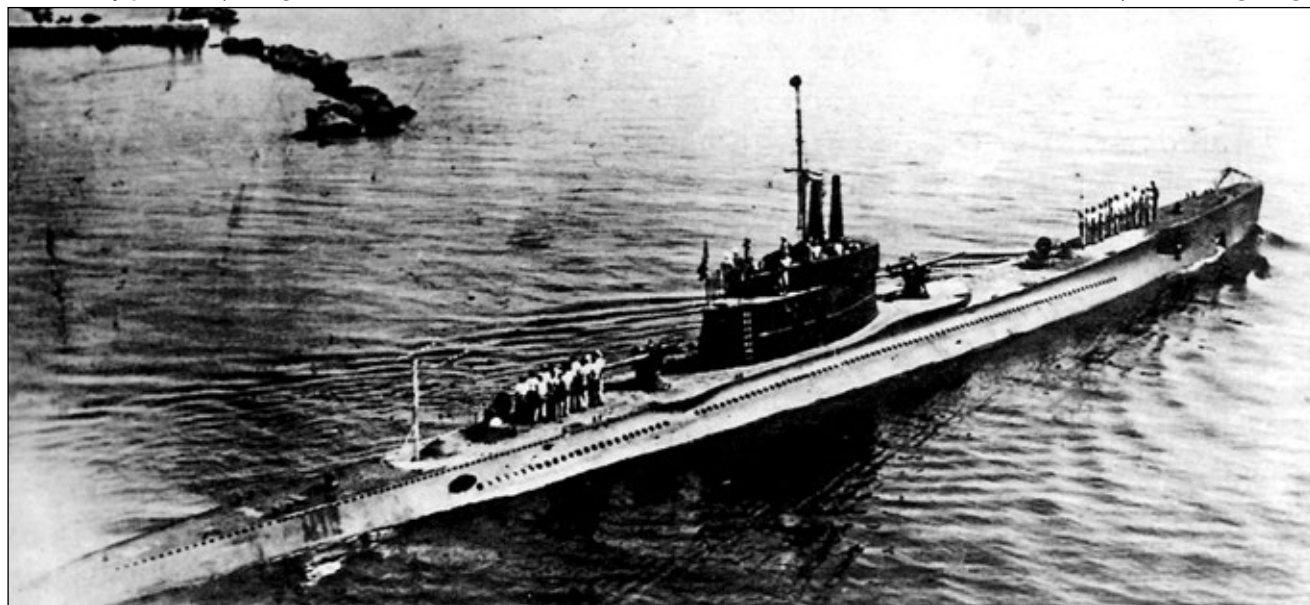
Od listopada 1936 do połowy lutego 1937 roku 42 (wg innych danych – 28) włoskich okrętów podwodnych przeprowadziło patrole bojowe w rejon hiszpańskiego wybrzeża, wykrywając 133 „podejrzanę” jednostki, z których 15 zostało zidentyfikowanych jako potencjalne cele, a 13 zaatakowanych przy użyciu 27 torped. W rezultacie został uszkodzony krążownik *Miguel de Cervantes* i zbiornikowiec *Zarossa* (w trakcie ostrzału artyleryjskiego Barcelony przez *Etorre Fieramosca*), a zatopione transportowce *Delfin* i *Navarra*. Ten ostatni zmierzał z Francji z ładunkiem wojskowym, a na jego pokładzie zginął deputowany francuskiego parlamentu Marcel Basset. Poza tym 4 włoskie jednostki ostrzelały cele nadbrzeżne (łącznie wystrzelono 150 pocisków). Po zdobyciu przez buntowników Malagi 8 lutego 1937 r. działania włoskich okrętów podwodnych zostały przystopowane do sierpnia.

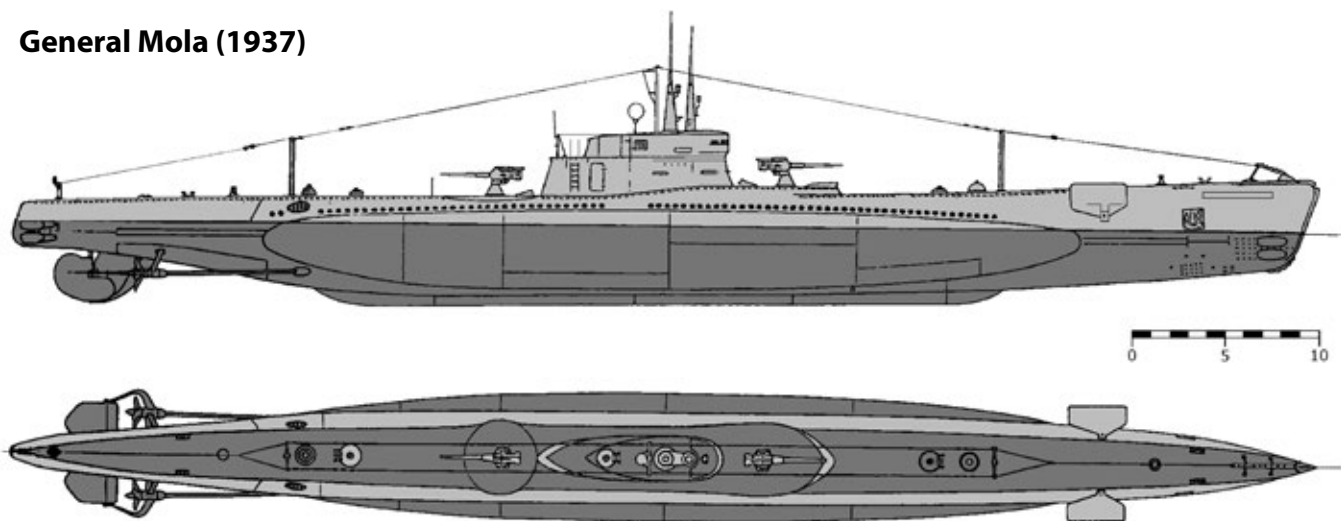
20 kwietnia 1937 roku *Archimede* i *Evangelista Torricelli* weszły w skład floty nacjonalistów, otrzymując odpowiednie oznakowania C-5 i C-3. Takie oznaczenie miało sugerować, że frankiści zdolali wprowadzić do służby noszące identyczne oznaczenie republikańskie jednostki. W sierpniu okręty otrzymały nazwy *General Mola* i *General Sanjurjo* dla upamiętnienia przywódców buntu, poległych w trakcie katastrofy lotniczej.

Przekazanie okrętów miało miejsce na wyspie Cabrera (Archipelag Balearów), dotąd dotarły one ze zredukowanymi włoskimi załogami i przeszkolonymi we Włoszech hiszpańskimi oficerami na pokładzie. Należy zaznaczyć, na włoskich okrętach podwodnych, operujących przeciw republikanom (tak zwani „legionarios”) już wcześniej znajdowała się spora liczba marynarzy hiszpańskiej floty. Pozostali członkowie załóg przybyli z Kadyksu na pokładach uzbrojonych transportowców *Mallorca* i *Rey don Jaime*. Byli to ochotnicy z różnych jednostek Armada Nacional po przejściu krótkiego przeszkolenia. Po przekazaniu okrętów Hiszpanii na ich pokładach jeszcze przez jakiś czas pozostawali włoscy podwodnicy (mechanik, 3 torpedystów, 2 hydroakustyków, sternik i 2 artylerzystów na każdej jednostce).

W początkach lat 30-tych kierownictwo Regia Marina Italiana podjęło decyzję o budowie serii oceanicznych jednostek typu „Cavallini” (lub „Brin”),

Fot. zbiory Franco Bargoniego



General Mola (1937)

Wg Alberto Campanery rys. Waldemar Kaczmarczyk

stanowiących powiększoną wersję typu „Settembrini”. Łącznie w latach 1930-1934 w stoczni Cantieri Navali Franco Tossi w Tarenzie zbudowano 4 okręty tej serii (*Archimede*, *Galileo Ferraris*, *Galileo Galilei*, *Evangelista Torricelli*). Okręty, które zasiły flotę frankistów powstały w latach 1931 (położenie stępki) – 1933 (wodowanie), zaś włoską flotę zasiły w roku 1934.

W porównaniu z hiszpańskimi okrętami podwodnymi „włochy” posiadały przewagę pod względem technicznym, w tym w zakresie hydroakustyki oraz silniejsze uzbrojenie torpedowe i artyleryjskie. Jednostki były dwukadłubowe z kadłubem o nitowanej konstrukcji. Korpus sztywny wykonany był z arkuszy stali o grubości od 15 do 17 mm, sztywny kiosk z 20 mm niemagnetycznej stali. Kadłub sztywny 4 wodoszczelne grodzie dzieliły na 5 przedziałów. Siłownia składała się z 2 diesli Tossi typu „E” o mocy po 1500 KM każdy i 2 silników elektrycznych firmy Marelli po 650 KM, które poruszały 2 wały napędowe zakończone śrubami o trzech piórach.

Uzbrojenie składało się z 8 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm (4 dziobowych i 4 rufowych) oraz 8 torped Whitehead W-260. Jednostki wyróżniały się silnym uzbrojeniem artyleryjskim, obejmującym 2 działa kal. 100 mm L/47, poza tym na osłonie mostka ustawiano 4 wkm plot. kal. 13,2 mm.

Po wejściu w skład Armada Nacional C-3 i C-5 przeszły do portu Soller (wyspa Majorka, Baleary), gdzie bazując przechodził w okresie 2 tygodni intensywne przeszkolenie do przyszłych patroli bojowych.

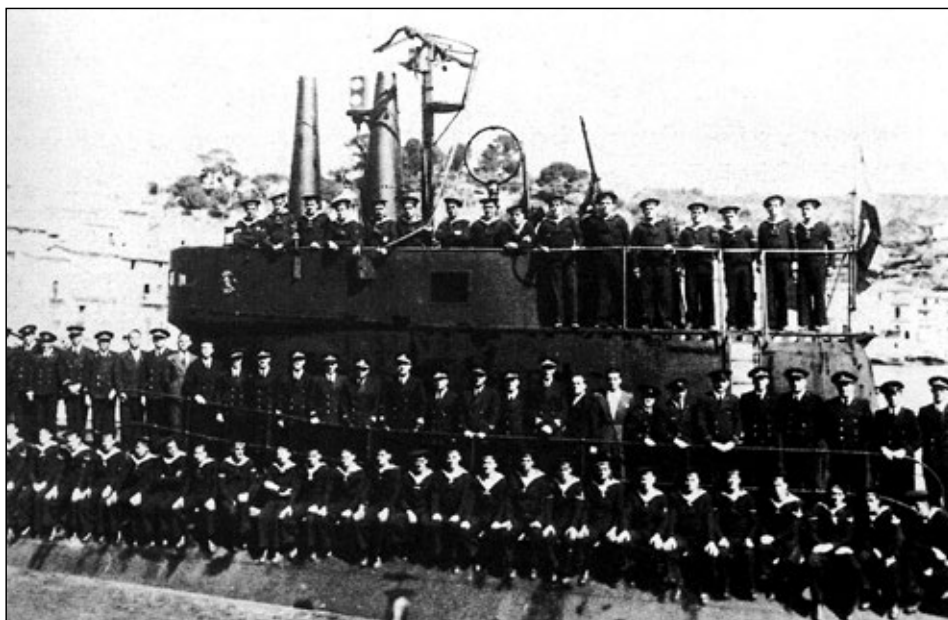
Podstawowe parametry techniczno-taktyczne typu „Archimede” (<i>General Mola</i>)	
Wyporność nawodna, t	985
Wyporność podwodna, t	1259
Długość maks., m	70,5
Szerokość maks., m	6,87
Zanurzenie, m	4,12
Uzbrojenie: torpedowe	8 x 533 mm (4 wyrzutnie dziobowe 4 wyrzutnie rufowe, 8 torped zapas)
artyleryjskie	2 x 100 mm L/47 4 x 13,2 mm lub 1 x 20 mm, 2 x 13,2 mm
Silniki wysokoprężne	2 x 1500 KM Franco Tossi
Silniki elektryczne	2 x 650 KM Marelli
Prędkość nawodna, węzłów	17
Prędkość podwodna, węzłów	8,5
Zapas paliwa, t	59
Zasięg, Mm: - nawodny	10 500 (8 węzłów)
- podwodny	105 (3 węzły)
Załoga, osób	55

12 maja 1937 r. obie frankistowskie jednostki wyszły w swój pierwszy patrol bojowy. Patrolowały Cieśninę Sycylijską oraz rejon na południe od przylądka Spartivento (wyspa Sardynia). Właśnie tamtędy przebiegała trasa statków płynących z portów Morza Czarnego do portów republikańskiej Hiszpanii. Do końca wojny domowej oba okręty, bazując na Sóller, przepro-

wadzały patrole bojowe w zachodniej części Morza Śródziemnego.

30 maja C-5 storpedował i zatopił w pobliżu przylądka Tordera statek pasażerski firmy Transmediterranea *Ciudad de Barcelona* (3945 BRT) zmierzający z Marsylii do Barcelony z ochotnikami Brygad Międzynarodowych na pokładzie (zginęło 200 ludzi). 4 czerwca u wybrzeży Katalonii

Podstawowe dane taktyczno-techniczne torped Whitehead W-260	
Kaliber, mm	533
Długość, m	7,2
Masa całkowita, kg	1450
Waga głowicy bojowej, kg	260 (Trillita)
Zasięg, m (prędkość węzłów)	4000 (42) 8000 (34) 14 000 (24)



Evangelista Torricelli z hiszpańską załogą, 19 kwietnia 1937 roku.

Fot. zbiory Franco Bargoniego

kańskie okręty, odnosząc przy tym uszkodzenia.

31 sierpnia *Iride* pod dowództwem szeroko znanego w latach II wojny światowej księcia Valerio Borghese wystrzelił torpedę w kierunku brytyjskiego niszczyciela *Havock*, błędnie uznanego za hiszpański. W odpowiedzi nastąpiła zakrojona na szeroką skalę operacja brytyjskiej floty w której uczestniczyły 6 okrętów i lotnictwo, lecz Borghese zdołał uniknąć prowadzonej akcji. Jedną z włoskich jednostek zaatakowała omyłkowo własny niszczyciel *Turbine*.

okręt storpedował (wg innych danych – ostrzelał z dział) i uszkodził zbiornikowiec *Campero* (12 680 BRT) firmy CAMPSA, atak został przerwany z uwagi na pojawienie się republikańskich samolotów.

C-3 zatopił ogniem artyleryjskim 2 żaglowo-motorowe statki – *Granda* 30 maja u przylądka Gros i *Rápido* 4 czerwca u przylądka San Vicente.

29 czerwca C-3 i C-5 wyszły w kolejny rejs ku republikańskiemu wybrzeżu. 26 lipca C-5 koło przylądka Nao w rejonie Alicante zatopił torpedami statek *Cabo Palos* (6342 BRT) firmy Ybarra y Cia. Z kolei C-3 zaatakował republikański konwój, ostrzeliwując z dział transportowiec *Andutz-Mendi* (Compania Naviera Sota y Aznar), jednak uszkodzony statek zdołał skryć się w Barcelonie.

21 sierpnia okręty znów wyszły na patrol. 30 sierpnia *General Sanjurjo* ostrzelał z dział w odległości 20 Mm od Cete transportowiec *Ciutat de Reus* płynący z ładunkiem wojskowym z Marsylii do Barcelony, jednak statek zdołał skryć się na francuskich wodach. W dwóch kolejnych patrolach między sierpniem a październikiem 1937 r. *General Mola* i *General Sanjurjo* nie odniosły sukcesów.

Od połowy października do końca listopada obie jednostki przeszły dokowanie we włoskiej bazie morskiej w Tarenzie. W styczniu następnego roku „Generałowie” znów uzyskali szereg sukcesów. 11 stycznia (wg innych danych 2 stycznia) 1938 r. *Ge-*

neral Mola w rejonie przylądka San Antonio w wyniku ataku torpedowego zatopił holenderski statek *Hanna*, a 21-go tego miesiąca *General Sanjurjo* – brytyjski statek *Endymion* w pobliżu przylądka Tinoso. 30 marca *General Mola* spowodował ciężkie uszkodzenie greckiego statku *Lena*. Był to ostatni sukces okrętów podwodnych buntowników. W okresie późniejszym realizowały one jedynie zadania rozpoznawcze na Morzu Śródziemnym. 30 marca 1939 r. jednostki po raz pierwszy weszły do głównej bazy hiszpańskiej floty w Kartagenie.

Wróćmy jednak do działań włoskich podwodników. W początkach sierpnia roku 1937 przystąpiły one do nowego etapu operacji bojowych. Włoskie jednostki, rozwinięte zrazu w 3 rejonach (u wybrzeży hiszpańskich, w Cieśninie Sycylijskiej i na Morzu Egejskim) między 5 sierpnia a połową września przeprowadziły 59 patroli bojowych, wykonując 18 (wg innych danych – 23) ataków torpedowych. 11 sierpnia w wyniku wspólnego ataku okrętu podwodnego *Santore Santaroza* i niszczyciela *Saetta* na wodach Cieśniny Sycylijskiej w odległości 14 Mm od przylądka Bon został zatopiony republikański zbiornikowiec *Campeador* (7932 BRT). 12 sierpnia w rejonie Kartageny okręt *Jalea* poważnie uszkodził torpedą republikański niszczyciel *Churruca*, który nie zdołał powrócić do służby do końca wojny. Niektóre włoskie jednostki były kontratakowane przez republi-

Operacje włoskich okrętów na Morzu Egejskim rozpoczęły się 10 sierpnia. Szereg ataków na płynące z radzieckich portów republikańskie transportowce okazała się nieudana, lecz 18 sierpnia *Ferraris* storpedował hiszpański parowiec *Armuru* (2762 BRT), który wyrzucił się na brzeg. W odpowiedzi tureckie okręty i lotnictwo bezskutecznie poszukiwały okrętu podwodnego. 1 września *Diaspro* zatopił 2 torpedami brytyjski zbiornikowiec *Woodford*, zmierzający z ładunkiem rumuńskiej ropy.

W tym dniu zatopiono również radziecki statek *Blagojew* (3100 BRT) płynący z ładunkiem smoły węglowej z Mariupola do Séte (Francja). Oto jak opisuje to zdarzenie kapitan *Blagojewa* D.F. Kaminskij:

„Była 6.00 rano 1 września. Znalowaliśmy się na trawersie greckiej wyspy Skiros, w odległości 15 Mm od brzegu. Nagle rozległ się krzyk wachtowego:

- Okręt podwodny!

Zaczęliśmy obserwować jednostkę, która wynurzała się za rufą. Określić do floty jakiego państwa należała było nie sposób, bowiem nie podniosła bandery, a nie widać było żadnego oznakowania.

Wszystko wzbudziło moje obawy, bo przecież na morzu okręt zwykle podnosi swoją banderę.

Polecilem natychmiast obudzić całą załogę, którą wezwałem na pokład. Wielu marynarzy nie zdążyło się nawet ubrać.

Rozkazałem – Podnieść banderę!

Na rufie *Blagojewa* natychmiast za-

częła się wznosić czerwona flaga Związku Radzieckiego. Do tej chwili okręt podwodny zbliżał się do statku, tak że nawet nieuzbrojoną w lornetkę okiem można było dostrzec pojawiających się na pokładzie ludzi.

Okręt podwodny dopędzał nas coraz bardziej. Podchodząc z lewej burty nagle wystrzelił torpedę. Z mostka kapitańskiego widziałem, jak zostawiając biały ślad torpeda kierowała się do Błagojewa.

- Prawo na burtę – krzyknęłam do telefonu.

Parowiec zaczął powoli wykonywać zwrot. Wczepiony rękami w poręcz mostka patrzałem na zbliżającą się torpedę. Zdąży Błagojew odejść czy nie?...

Torpeda była już blisko, jednak do tej chwili statek zdołał zakończyć manewr. – Ogromne stalowe cygaro przemknęło za naszą rufą.

Piraci! Teraz wszystko było jasne.

Przekonany o niepowodzeniu okręt podwodny podniósł banderę. Była to flaga generała Franco. Niemal równocześnie rozległ się wystrzał armatni, lecz pocisk nie trafił w nasz statek.

Rozkazałem zatrzymać statek i kontynuować baczność obserwację pirata. Jednostka obeszła nasz parowiec i pojawiła się z prawej burty. Dostrzegłem oficera na jej mostku. On pokazywał rękami byśmy opuścili szalupę. Musiałem się temu podporządkować.

Przekazując pierwszemu oficerowi dokumenty okrętowe i ładunkowe,

wskazujące na pokładzie Błagojewa jakichkolwiek materiałów wojskowych, postanowiłem przedstawić je dowódcy piratów i spróbować uzyskać nazwę okrętu. Czterech marynarzy wzięło się za wiosła. W tym momencie piraci wystrzelili drugą torpedę. Nie można jej było uniknąć, bowiem jednostka znajdowała się zbyt blisko. Torpeda kierowała się prosto na szalupę. Na mój rozkaz ludzie ją opuścili i zaczęli szybko wdrapywać się na statek. Marynarz Sztepienko wskoczył do wody by odpłynąć.

Rozległ się wybuch. Torpeda rozwalila szalupę trafiając w prawą burtę statku, który dosłownie rozerwała się. Rozerwało mostek, moją kabinę i wszystkie nadbudówki powyżej pokładu, w tym także kabinę radiową. Tym samym zostaliśmy pozbawieni możliwości przekazania sygnału o pirackim napadzie. Do wyrwy wlewała się woda, a statek zaczął się zanurzać. Trzeba było ratować załogę:

- Opuścić szalupy!

Jeszcze wcześniej, nim wydano ten rozkaz, marynarze znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca wybuchu, skoczyli do morza. Upewniając się, że cała reszta załogi znalazła się w ocalałych po wybuchu szalupach i na pokładzie nikt już nie pozostał, także opuściłem statek.

Wyciągnęliśmy z wody pływających w pobliżu marynarzy. Wśród nich był i Sztepienko, ciężko ranny odłamkami torpedy. Krew lała mu się strumieniem

z gardła. Próbowaliśmy ocalić jego życie, lecz wszystko nadaremno...

Na brzuchu miał 8 czy 9 niewielkich ran, najwidoczniej od odłamków torpedy.

Szalupy szybko oddalały się od ginącego statku. Nasz «Błagojew» tonął dziobem, a jego agonia trwała 30 minut.

Okręt podwodny faszystowskich piratów skrył się do połowy w wodzie, po czym obrał kurs na Dardanele.

...Zaczęliśmy wiosłować w kierunku wyspy Skiros. Wkrótce pokazał się zbiornikowiec. Widzieliśmy jak podniósł sygnał rozpoznawczy, zapewne na żądanie wspomnianego okrętu podwodnego.

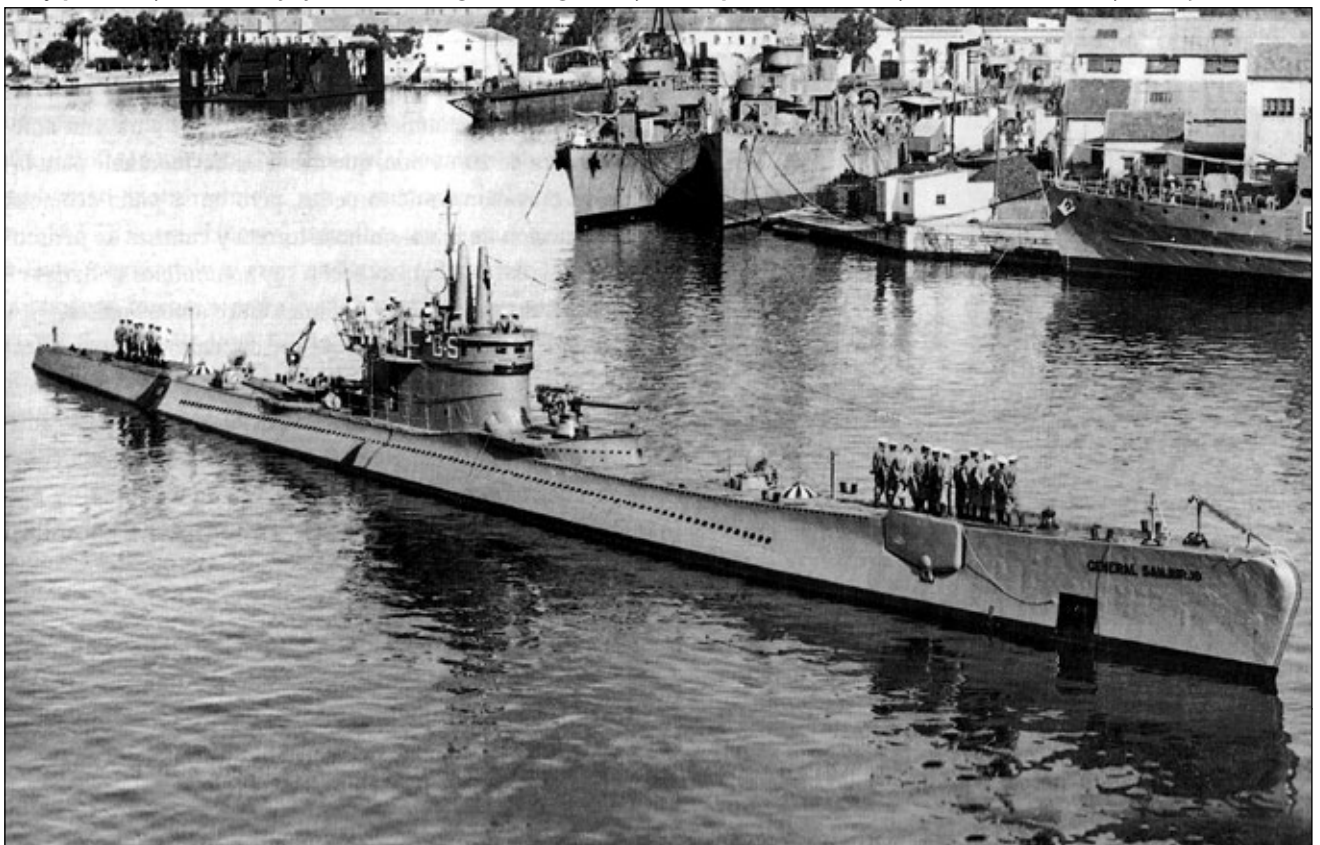
Piraci przepuścili ten statek. Jego załoga zlekceważyła najświętszy morski zwyczaj – udzielanie pomocy będącym w potrzebie. Nie bacząc na nasze sygnały, statek nie zatrzymał się. Co to był za statek – nie wiemy.

Wiosłowaliśmy już z godzinę, gdy zmarł marynarz Piotr Sztepienko – wierny towarzysz, radziecki marynarz. Zabrakło naszego przyjaciela – starszego sternika statku «Błagojew», najlepszego stachanowca załogi. Piotr Markowicz Sztepienko zginął w wieku 52 lat.

Wolno płynął czas. dziesięć godzin płynęliśmy po bezkresnym morzu. Już zmierzało, gdy szalupa dotarła do brzegu jakiejś małej wyspki, w pobliżu Skiros. Wynieśliśmy z szalupy ciało towarzysza. Wokół nie było śladów ludzi. Szybko zapadła noc. Za-

Okręt podwodny General Sanjurjo w bazie Kartagena. Fotografia wykonana pod koniec lat 40-tych.

Fot. zbiory Nikołaja Mitiukowa



łoga rozpalila ogniskoi tak przesiedzieliśmy do świtu. Z żagla sporządziliśmy namiot, w którym umieściliśmy niektórych załogantów. Żywiliśmy się niewielkim zapasem płacków i słodkiej wody, znajdującej się w szalupie. Rankiem pochowaliśmy ciało poległego towarzysza. Zawinęliśmy naszego przyjaciela Sztepienko w żagiel z łzami w oczach pożegnaliśmy się ze swoim sternikiem.

Potem znów wsiedliśmy do szalupy i popłynęliśmy dalej, nawet na chwilę nie oddalając się od brzegu. Po 3 godzinach dostrzegliśmy na morzu motorowiec. Poprosiliśmy sygnałami, by podszedł do wyspy. Okazał się to grecki statek. Jego marynarze dostarczyli nas do portu Kumi na wyspie Eubea”.

W celu rozwiązania złożonej sytuacji na Morzu Śródziemnym 10 września 1937 r. w Naon odbyła się konferencja, poświęcona rozbojowi na morzu. Wzięli w niej udział ministrowie spraw zagranicznych Francji, Wielkiej Brytanii, Grecji, Jugosławii, Turcji, Egiptu, Rumunii, Bułgarii i ZSRR. 13 września 1937 roku osiągnięto porozumienie na bazie poniższych punktów:

1. Każde państwo ochrania bezpieczeństwo żeglugi w granicach swoich wód terytorialnych,

2. Anglia i Francja przyjmują na siebie ochronę tras handlowych na całym Morzu Śródziemnym,

3. Wszelkie okręty podwodne, należące do państw nie uczestniczących w wojnie w Hiszpanii, atakujące statki handlowe i naruszające regu-

ły protokołu londyńskiego o humanizacji wojny podwodnej, podlegają zniszczeniu.

Szczególnie podkreślano, że porozumienie nie oznaczało przyznania praw stronom wojujących rządowi hiszpańskiemu czy gen. Franco.

14 września zakończyła się konferencja. W jej końcowych dokumentach Francja i Wielka Brytania zgadzały się wziąć na siebie ochronę przed piratami wszystkich statków, poza hiszpańskimi. Ta decyzja wpłynęła od razu na sytuację na Morzu Śródziemnym i ataki ze strony okrętów podwodnych uległy przerwaniu. W połowie września brytyjskie i francuskie jednostki otrzymały oficjalny rozkaz wzięcia aktywnego udziału w działaniach przeciw „nieznanym” okrętom podwodnym. Na Morzu Egejskim to zadanie zaczęły realizować jednostki tureckie.

Teraz Włosi nie chcieli już oficjalnie wykorzystywać swoich okrętów podwodnych w hiszpańskiej wojnie domowej i 13 września symbolicznie przekazali flocie Franco „do czasowego wykorzystania” 4 jednostki: 2 typu „Perla” – *Onice* (otrzymał nazwę *Aguilar Tablada*) i *Iride* (*González López*) oraz 2 typu „Archimede” – *Galileo Galilei* (*General Sanjurjo II*) i *Galileo Ferraris* (*General Mola II*). Załogi pozostały w większości włoskie, jednak okręty działały z hiszpańskiej bazy Soler i oficjalnie były włączone w skład hiszpańskiej floty. Jednostki miały działać zgodnie z włoskimi zasadami prowadzenia tajnej wojny pod-

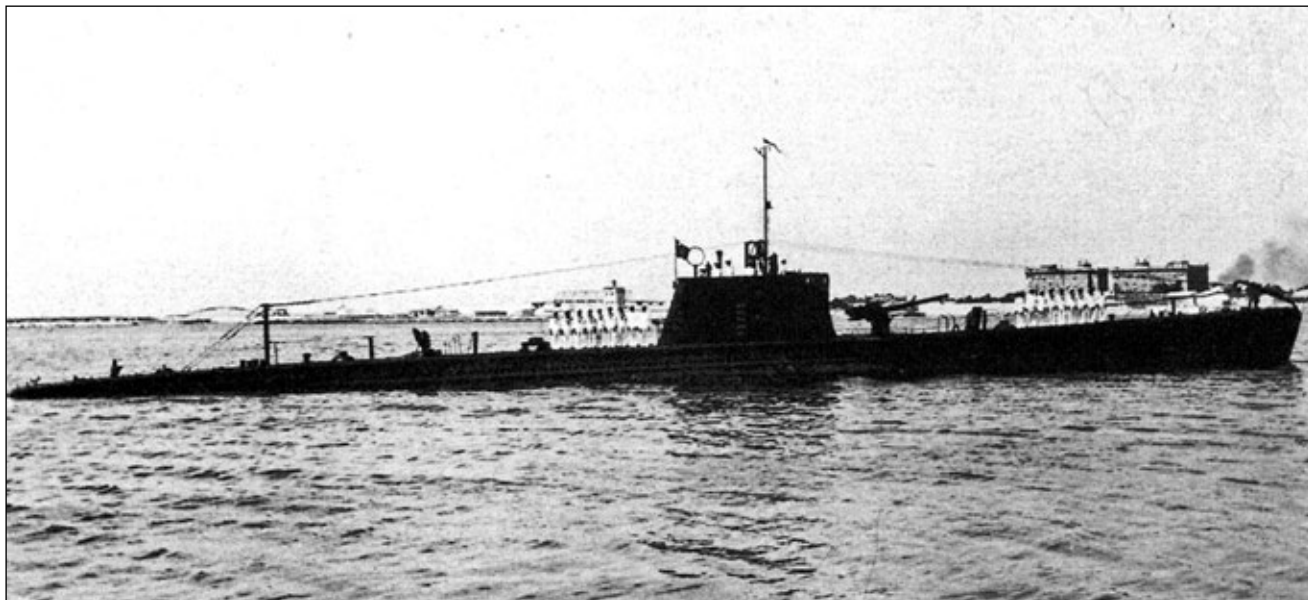
wodnej; można było atakować wszystkie hiszpańskie okręty i statki poza wodami terytorialnymi Hiszpanii, a także wszystkie statki, zmierzające pod eskortą republikańskich okrętów na wodach terytorialnych – wszystkie za wyjątkiem brytyjskich, francuskich, amerykańskich i japońskich. Między 8 października 1937 a 4 lutego 1938 rokiem wspomniane okręty wykonały 13 patroli i przeprowadziły 2 bezskuteczne ataki.

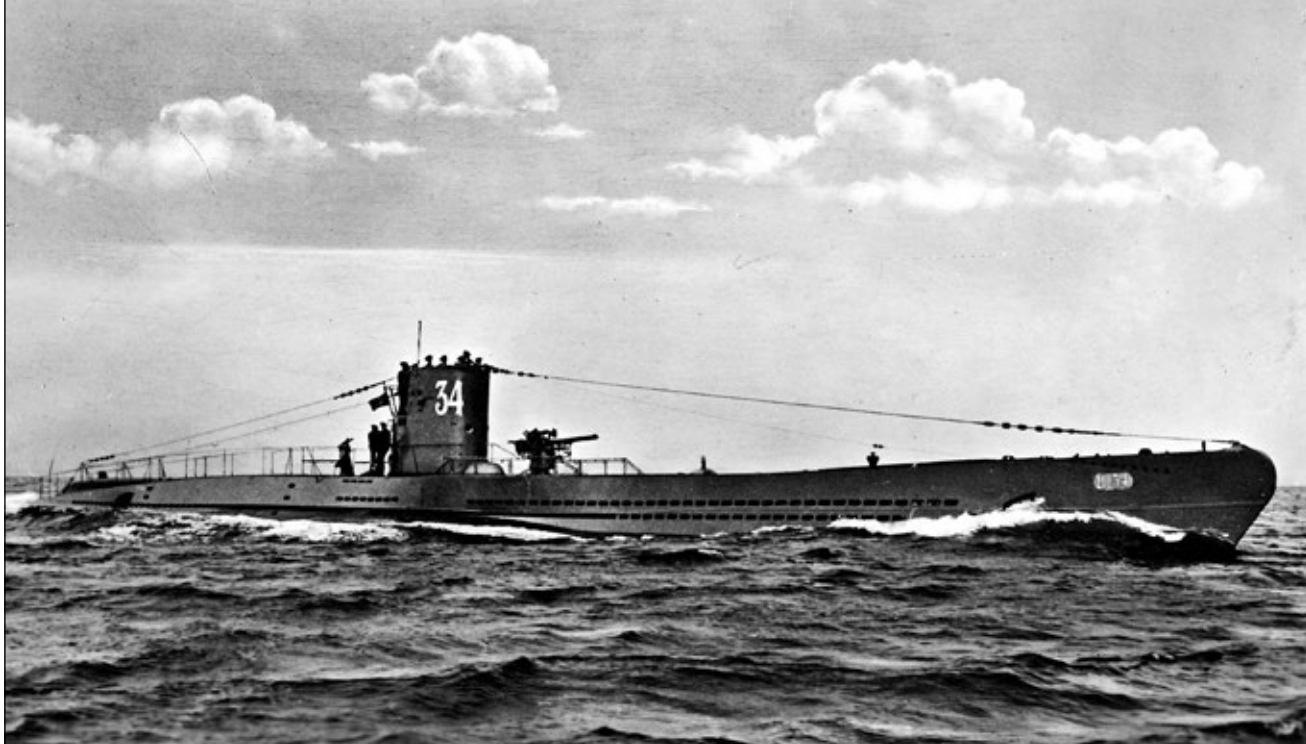
Działania włoskich i frankistowskich okrętów podwodnych oraz jednostek nawodnych, doprowadziły do tego, że z końcem 1937 r. trzeba było zamknąć trasę Sewastopol-Kartagena. Teraz zaopatrzenie dla Republiki dostarczano z Bałtyku do Francji, skąd koleją do Hiszpanii. Francuskie władze bardzo niechętnie przepuszczały ładunki wojskowe zamawiającego pod pretekstem nieingerencji w wewnętrzne sprawy innych państw, a z końcem 1938 r. całkowicie zamknęły granicę. Ograniczyło to bardzo poważnie zdolność bojową wojsk rządowych.

W odróżnieniu od Włoch, dysponującej rozbudowaną flotą podwodną, Niemcy stawiali na tym polu dopiero pierwsze kroki (pierwszy postwersalski okręt podwodny został wodowany 15 czerwca 1935 r.) wobec czego mogła skierować na Morze Śródziemne jedynie 2 jednostki, zdolne do działań w tym rejonie (typ VIIA). Prototyp tej serii *U 27* wszedł do służby 12 sierpnia 1936, a do października 1936 r. rap-

Włoski okręt podwodny *Iride* wydzierżawiony nacjonalistom.

Fot. zbiory Franco Bargoniogo





Niemiecki okręt podwodny U 34.

Fot. zbiory Jarosława Malinowskiego

tem 5 takich okrętów zasililo 2 Flotylę „Saltzwedel”.

Planowanie i realizację „Operacji Ursula” (nazwanej na cześć córki dowódcy niemieckich sił podwodnych Kapitana zur See Karla Dönitza) prowadzone było w ścisłej tajemnicy. Wszyscy uczestnicy zobowiązali się dochować tajemnicy do końca życia. O operacji nie informowano nawet władz nacjonalistów. Z Włochami jednak przyszło się podzielić informacjami, zwłaszcza w celu uniknięcia „przyjacielskiego” ataku i rozdzieleniu rejonów operacyjnych. Świat dowiedział się o „Operacji Ursula” dopiero po zakończeniu II wojny światowej, kiedy oficer floty francuskiej Claude Houan znalazł dokumenty o niej w archiwach Kriegsmarine.

Dwa rejsy ku brzegom Hiszpanii wykonały U 33 (kodowa nazwa „Triton”) i U 34 („Poseidon), które weszły do służby odpowiednio w sierpniu i wrześniu 1936 r. Dowódcą U 33 wyznaczono Kpt-Lt Kurta Freiwalda, a U 34 Kpt-Lt Haralda Grosse.

Para U-bootów miała patrolować południowe śródziemnomorskie wybrzeże Hiszpanii. Strefa operacyjna U 33 znajdowała się na wschód od południka 0°44'W między przylądkami Nao i Palos, a U 34 – na zachód od tego południka, w jego sektorze znajdowała się główna morska baza republikanów Kartagena. Okręty pozostawały pod bezpośrednim dowództwem kierującego Kriegsmarine kadm. Hermann Boehme.

W dziennej porze doby jednostki miały znajdować się w zanurze-

niu, a wynurzać się w nocy celem naładowania baterii akumulatorów i utrzymywania łączności radiowej. W przypadku ich wykrycia w położeniu nawodnym miały podnosić brytyjską banderę. W awaryjnych sytuacjach miały zmierzać do włoskiej bazy La Maddalena (wyspa Sardynia) pod włoską banderą. W tym przypadku załoga miała zmienić swoje mundury na włoskie. Okręty miały atakować wyłącznie okręty republikańskiej marynarki wojennej po ich dokładnej identyfikacji, co praktycznie wykluczało nocne ataki.

W nocy z 20/21 listopada 1936 r. U 33 i U 34 opuściły Wilhelmshaven i skierowały do Cieśniny Gibraltarskiej. W bezksiężycową noc 27/28 listopada zgodnie z planem jednostki w położeniu nawodnym pokonały cieśninę. Do „polowania” U-booty przystąpiły dopiero 30 listopada – do tego czasu, zgodnie wcześniejszymi ustaleniami, włoskie okręty podwodne miały opuścić ten rejon.

Kpt-Lt Grosse zaatakował swój pierwszy cel już wieczorem 1-go grudnia. Wystrzelona w kierunku republikańskiego niszczyciela torpeda przeszła obok i eksplodowała na przybrzeżnych skałach. 5-go i 8-go grudnia U 34 atakował bezskutecznie kolejne cele. W drugim przypadku bliska obecność brytyjskiego niszczyciela zmusiła Grosse do rezygnacji z zamiaru. Nie lepiej szło U 33 – jego d-cy nie udało się zająć dogodnej pozycji do ataku na szybkie cele, jakimi były republikańskie okręty. W nocy 5-go

grudnia w pobliżu U 33 przeszedł krążownik Méndez Núñez w asyście niszczycieli, jednak ciemności nie pozwalały na dokonanie klasyfikacji celu z absolutną pewnością i Freiwald zrezygnował z ataku.

Niepowodzenia niemieckich jednostek i obawa przed międzynarodowym skandalem w przypadku odkrycia ich obecności na hiszpańskich wodach zmusiła ministra obrony Niemiec von Blomberga do wydania 10 grudnia rozkazu o przerwaniu „Operacji Ursula”. Następnego dnia U 33 i U 34 miały opuścić rejon operacyjny i powrócić do ojczyzny. Z dniem 12 grudnia ich pozycję miały zająć włoskie okręty podwodne.

O godz. 14:00 12 grudnia w peryskopie U 34 zmierzającego w zanurzeniu w rejonie Malagi wykryto republikański okręt podwodny typu „C”. Jednostka ta szła w położeniu nawodnym z prędkością 11 węzłów w kierunku portu. Kpt-Lt Grosse znalazł się w trudnej sytuacji. Z jednej strony zajmował wygodną pozycję do przeprowadzenia ataku torpedowego, a z drugiej – otrzymał już rozkaz o przerwaniu „Operacji Ursula”. Odległość do brzegu wynosiła raptem 4 Mm i wybuch torpedy nie mógł pozostać niezauważony. W dodatku w promieniu kilku mil od miejsca wydarzeń znajdowało się kilka statków, w tym 2 rybackie trawlerzy, jednostka ochrony wybrzeża Xauen i kuter celny I 4. Wszystko to zmusiło dowódcę U 34 do opuszczenia w bardzo krótkim czasie peryskopu, by zapobiec

wykryciu okrętu podwodnego, co poważnie utrudniło dokonanie obliczeń niezbędnych do oddania strzału torpedowego.

Ostatecznie Grosse nie mógł jednak wytrzymać i odpalił do „czerwonych” pojedynczą torpedę. Mijał czas, a dźwięk eksplozji nie dochodził. Dowódca już uznał, że to kolejny błąd lub niesprawność torpedy, jednak hydroakustyk dał mu słuchawki. W nich słychać było dźwięki, charakterystyczne dla tonącej jednostki. Nie podnosząc peryskopu Grosse postarał się opuścić niezauważenie rejon. W nocy do Berlina przekazano radiogram: „*Poseidon, 1603 K: 14.19 zatopilem «czerwony» okręt podwodny typu C koło Malagi*”.

Za udział w „Operacji Ursula” Grosse został nagrodzony Złotych Hiszpańskim Krzyżem, a Freiwald – Brązowym. W celach zachowania tajemnicy odznaczenia zostały im wręczone dopiero w czerwcu 1939 r., po zakończeniu hiszpańskiej wojny domowej.

A co miało miejsce wówczas na pokładzie C-3, stanowiącej ofiarę niemieckiego ataku? Po ataku żywych zostało jedynie 3 członków załogi – znajdujący się na mostku oficer wachtowy Agostin García (dawny kapitan statku handlowego) i 2 marynarzy, którzy wyrzucali za burtę z pokładu kiosk śmiecie z dopiero co zakończonego obiadu. Zgodnie

ze świadectwem marynarzy na mostku znajdowali się wówczas jedynie dowódca i oficer wachtowy, zajęci ożywioną rozmową, brakowało obserwatorów, to znaczy obserwacji otoczenia praktycznie nie prowadzono. Ani peryskop U 34, ani ślady zbliżającej się torpedy nie zostały dostrzeżone. Wszystko to świadczyło o żałosnie niskiej dyscyplinie i organizacji służby na pokładzie okrętu, co niestety było regułą republikańskiej floty.

Warto zaznaczyć, że po wybuchu buntu Franco, został aresztowany dowódca jednostki, starszy oficer oraz jeden z dwóch młodszych oficerów. Pozostał jedynie młodszy oficer alférez de navío Antonio Arbona, który dzięki wsparciu załogi został jej dowódcą, a jego pomocnikiem wyznaczono dawnego kapitana floty handlowej Agustína García.

O 14:19 jednostka niespodziewanie wstrząsnęła z wyrzutem płomieni i słupa białego dymu i niemal natychmiast zatonięła z przegłębieniem na dziób i nachyleniem na prawą burtę. Zginęło 36 członków załogi (wg innych danych – 44). Pierwsze publikacje w republikańskich środkach masowego przekazu obwiniały o zatopienie C-3 „zagraniczny okręt podwodny”. Jednak konkluzje oficjalnego śledztwa z 22 grudnia, podpisanego przez dowodzącego podwodnych sił Republi-

ki capitán de corbeta Remigio Verdiá podważały wiarygodność storpedowania bądź wejścia na minę jako przyczyny zatonięcia. Przytoczono przy tym poniższe argumenty:

1. Przy trafieniu torpedą bądź wejściu na minę powstaje słup wody o wysokości 60-80 metrów, którego w tym przypadku nie było,

2. Obserwacje świadków wskazują, że eksplozja nie była silna, odpowiadała sile eksplozji pocisku artyleryjskiego.

Verdiá skłaniał się do opinii, że przyczyną zatonięcia była wewnętrzna eksplozja, nie wykluczając dywersji. W propagandowych materiałach obstawiano jednak wersję o zagranicznym okręcie podwodnym.

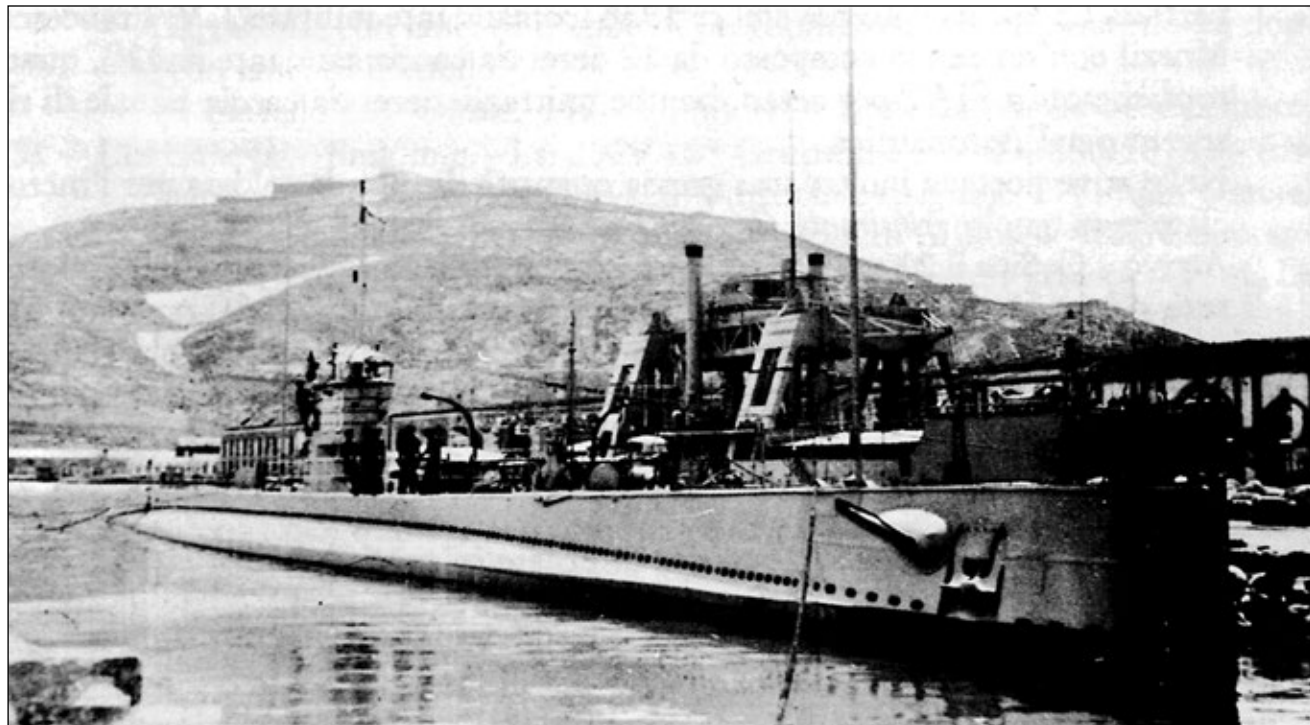
Późniejsze śledztwo w zakresie okoliczności zatonięcia C-3 doprowadziły do opinii, że niemiecka torpeda nie eksplodowała w zetknięciu z kadłubem sztywnym, lecz przeniknęła do wnętrza powodując wybuch baterii akumulatorów.

W roku 1998 jednostka ratownicza marynarki wojennej Hiszpanii *Mar Rojo* odkryła na głębokości 67 m w punkcie o współrzędnych 36°40' N i 04°21' W szczątki C-3.

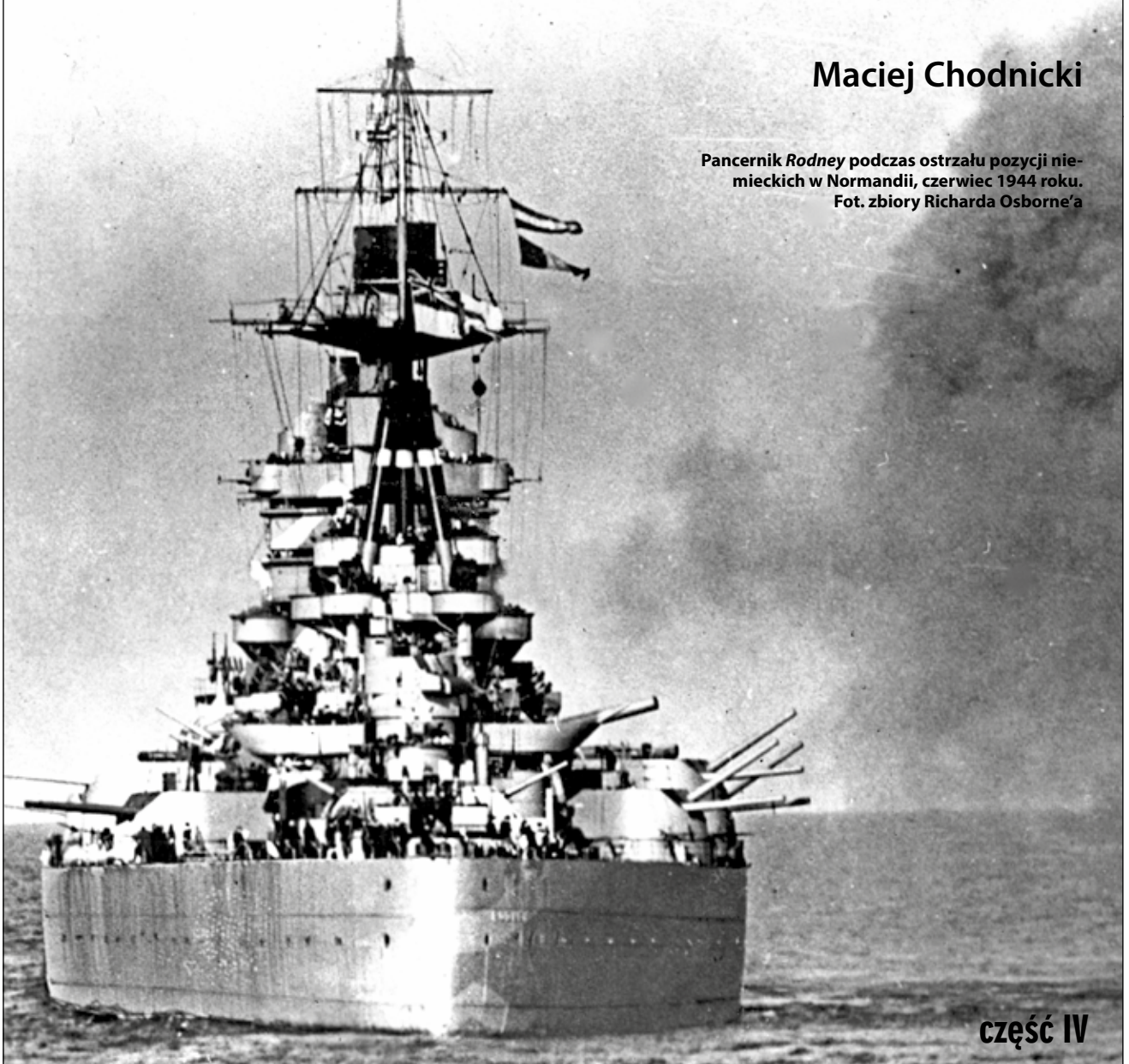
(ciąg dalszy nastąpi)

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

Fot. zbioru Franco Bargoniego



Pancernik *Rodney* podczas ostrzału pozycji niemieckich w Normandii, czerwiec 1944 roku.
Fot. zbiory Richarda Osborne'a



część IV

Pancerniki typu „Nelson”

Uszkodzenia wojenne

Wypowiedzenie Niemcom wojny przez Wielką Brytanię 3 września 1939 roku automatycznie spowodowało anulowanie wszelkich poważnych modernizacji. Okręty pozostały w służbie czynnej, która nie polegała na staniu w bazie. Jednostki były zbyt potrzebne, by pozwolić sobie na ich wycofywanie na wielomiesięczne remonty. Poza tym, stocznice remontowe potrzebne były do naprawy okrętów uszkodzonych w boju. Tak długo jak „Nelsony” mogły przemieszczać się o własnych siłach, nie było mowy o poważnych naprawach.

Jak pamiętamy, jednostki bardzo potrzebowały remontu, który miał się rozpocząć we wrześniu 1939 roku, lub najpóźniej na przełomie lat 1939/40.

Anulowanie prac musiało się odbić na ich sprawności technicznej.

Z bliźniaków, pierwsze trafienie otrzymał *Nelson*. 30 października 1939 roku, torpedy wystrzelone przez *U 56* trafiły w pancernik. Na szczęście dla okrętu wszystkie nie wybuchły. Powodem była wadliwość zapalników, która miała się jeszcze nie raz dać we znaki niemieckim podwodnikom i przyczynić do uratowania niejednej alianckiej jednostki.

Uszkodzenie *Rodney*'a

Bardzo szybko okazało się, że raporty o konieczności przeprowadzenia remontu *Rodney*'a nie były przesadzone.

29 listopada około godziny 22, podczas patrolu na Morzu Północnym na-

stąpiła awaria steru tego pancernika. Okręt został skierowany do Clyde w celu dokonania napraw i wzmocnienia konstrukcji steru.

Wejście na minę *Nelsona*

Ledwie rozpoczął się remont *Rodney*'a, a ze służby został wyłączony *Nelson*. 4 grudnia 1939 roku, podczas wejścia do Loch Ewe pod kadłubem *Nelsona* eksplodowała mina magnetyczna. Wybuch nastąpił około 15 metrów przed wieżą „A” artylerii głównej. Zgodnie z relacją świadków, kadłub podskoczył trzy razy, zanim się uspokoił. Okręt nabral 2 stopniowego przechyłu na prawą burtę oraz prze-głębienia na dziób (zmierzone zanurzenie wynosiło: dziób 39 stóp i 2 cale,

czyli niemal 12 metrów. Rufa 31 stóp i 2 cale, czyli około 9,5 metra).

Okręt czym prędzej przekierowano do portu. Nurkowie zostali wysłani w celu oceny uszkodzeń. Okazało się, że w dniu została wybita dziura o wymiarach około 3x2 metry (10x6 stóp). Około dwukrotnie większy obszar poszycia został powyginany i w różnym stopniu uszkodzony. Wiele pomieszczeń z przodu cytadeli utraciło wodoszczelność i było systematycznie zalewane przez wodę, w tym pomieszczenia wyrzutni torped. Ostatecznie napływ wody udało się opanować przy pomocy systemu pomp.

Kadłub i nadbudówki, poza rejonami bezpośrednio przylegającymi do miejsca eksplozji nie zostały uszkodzone. Maszynownia również nie została uszkodzona.

Winda kotwiczna, oraz instalacja hydrauliczna uległa uszkodzeniu.

Pomieszczenia wyrzutni torped zostało zalane. Systemy kierowania ogniem nie zostały uszkodzone. Artyleria główna poniosła niewielkie straty. Niewielkie przecieki paliwa pojawiły się w miejscu transportu ładunków miotających. Nastąpiły niewielkie odkształcenia wind amunicyjnych.

Nikt nie zginął, jednak 74 osoby zostały ranne, z czego 45 poważnie. Większość obrażeń dotyczyła połamanych nóg, oraz urazów głowy, gdy osoby wyrzucone w górę uderzały o stropy. Zdarzyły się też przypadki zranienia delikatnych części ciała spowodowane przez odłamki muszli klozetowej, rozpadającej się pod siedzącą na niej osobą.

Prowizoryczne załatanie dziury okazało się niemożliwe. Do tego potrzebna była zadokować okręt. Ostatecznie uznano, że jednostka może wyjść w morze bez tych prac.

Bez poważniejszych prac na miejscu, jednostkę przebazowano do Portsmouth w celu dokonania napraw. Do miejsca przeznaczenia okręt przebył około 1000 mil, w tym czasie nie nastąpiły żadne nowe przecieki.

Wybuch spowodował wycofanie jednostki ze służby na siedem miesięcy.

Uszkodzenie od bomby *Rodney’a*

9 kwietnia 1940 roku, *Rodney* w towarzystwie *Valianta* oraz okrętów eskorty przebywał około 60 mil na zachód od Norwegii. Pogoda była nad-

zwyczaj ładna jak na ten rejon i porę roku. Widoczność znakomita, praktycznie brak wiatru. Zgodnie z przewidywaniami brytyjski zespół zaczął być systematycznie bombardowany. Ogień artylerii przeciwlotniczej był o wiele mniej efektywny niż przewidywano w okresie międzywojennym. W pewnym momencie pojedynczy niemiecki samolot zdołał ułokować 500 kg bombę w pokładzie *Rodney’a*. Bomba minimalnie minęła dziobową nadbudówkę i uderzyła tuż przed kominem. Przebiła się przez dwa pokłady kadłuba, ale nie zdołała pokonać pokładu pancernego nad siłownią. Podczas penetracji pancerza detonowała. Uszkodzenia były minimalne. Niewielki pożar został bardzo szybko opanowany. Na pewien czas pierwsze lewoburtowe stanowisko dział 152 mm zostało wyłączone z akcji, ale naprawiono je jeszcze na morzu. 18 osób zostało rannych, nikt nie zginął. Okręt nic nie utracił ze swojej zdolności do prowadzenia walki.

Uszkodzenia od sztormu *Rodney’a*

Na początku grudnia 1940 roku *Rodney* dostał się w rejon silnego sztormu. Nie pierwszy raz jednostka operowała przy złej pogodzie, ale tym razem doszło do deformacji poszycia w dziobowej części okrętu oraz licznych przecieków. Co gorsza okazało się, że ktoś wpadł wcześniej na pomysł wykonania otworów w niektórych grodziach wodoszczelnych, by umożliwić przy ich pomocy podłączanie przenośnych pomp i usuwania wody na zewnątrz z pomieszczeń, które nie były włączone w system pomp „stacjonarnych”. Oczywiście przez te otwory woda przelewała się dalej. Okręt wszedł do Rosyth 18 grudnia, gdzie usunięto uszkodzenia i przywrócono szczelność grodziom, tak by były wodoszczelne nie tylko z nazwy.

Operacja „Rheinübung”

Pościg za *Bismarckiem* jest jednym z lepiej znanych epizodów II Wojny Światowej, nie ma sensu po raz kolejny powtarzać przebiegu operacji.

Wojenna eksploatacja jednostki spowodowała znaczące pogorszenie stanu maszyn *Rodney’a*, które jak pamiętamy już kilka lat wcześniej domagały się remontu. Na przełomie kwietnia i maja 1941 roku, remont był już niezbęd-

ny. Kondensatory musiały mieć wymienione rurki. Maszyny potrzebowały poważniejszego remontu. Miał on zostać przeprowadzony w USA (warto pamiętać, że wtedy USA było państwem neutralnym i nie miało specjalnych oporów przed remontem okrętów jednej ze stron uczestniczących w konflikcie zbrojnym), ale pewne naprawy trzeba było przeprowadzić wcześniej. Dwukrotna awaria turbiny spowodowała ograniczenie siłowni do jednej śruby. Okręt w tym stanie nie mógł rozpocząć wyprawy przez ocean.

Gdy się z tym uporano, jednostka została wysłana na drugą stronę Oceanu Atlantyckiego.

Począwszy od 18 maja 1941 roku, na jednostkę ładowano sprzęt i materiały które mogły się przydać w czasie remontu. Rurki do skraplaczy, trzy stanowiska ośmiolufowych pom-pomów i wiele innych części zamiennych.

22 maja okręt wyruszył w rejs przez ocean. Na pokładzie miał, poza załogą, około 500 pasażerów.

W czasie gdy ulegał zagładzie *Hood*, *Rodney* był w trakcie podróży na zachód. Wraz z niszczycielami *Eskimo*, *Tartar* i *Mashona* płynął w eskorcie parowca *Britannic*. Wkrótce okręt otrzymał rozkaz dołączenia do oblawy. Zniszczenie *Hooda* było sprawą zbyt ważną, by dopuścić do powrotu do bazy jego pogromcy. Wszystkie dostępne siły miały zostać rzucone w celu wyeliminowania tej możliwości. Sprawa miała charakter prestiżowy. „Potężny *Hood*” był największą jednostką okresu międzywojennego. Brytyjczycy uczynili wówczas z niego symbol potęgi Royal Navy, oraz całego Imperium. Takie czy inne wady *Hooda* nie miały większego znaczenia. Wiedzieli o nich fachowcy, ale dla standardowego uczestnika obrządku picia herbaty o godzinie piątej po południu, *Hood* był niepokonanym symbolem Potęgi i Wszechmocy Niezwycięzonego Albionu. Jednostką wręcz niezatapialną mogącą zniszczyć każdego. A tu po pięciu minutach przebywania pod ogniem *Bismarcka* symbol rozpadł się jak domek z kart i poszedł na dno. Gdyby pogromca *Hooda* doszedł bezpiecznie do bazy, straty propagandowe byłyby nie do przecenienia. Wcześniej Brytyjczyków w pełni satysfakcjonowało zmuszenie niemieckiego okrętu to powrotu do bazy. Po swoim pierw-

szym sukcesie *Bismarck* po prostu musiał zostać zniszczony. Inna opcja była w ogóle nie do pomyślenia.

W czasie pogoni za *Bismarckiem*, *Rodney*, mimo zużytych maszyn i zanieczyszczonego kadłuba, osiągał taką prędkość w panującym wówczas sztormie, że eskortujące go niszczyciele nie były w stanie dotrzymać kroku nominalnie znacznie wolniejszemu pancernikowi.

Gdy dwa dni później torpeda wyrzucona przez samolot z lotniskowca *Ark Royal* spowodowała zacięcie się sterów *Bismarcka*, z ciężkich okrętów brytyjskich w jego pobliżu znajdowały się *King George V* (flagowiec głównodowodzącego Home Fleet, adm. Toveya), *Rodney* oraz krążownik liniowy *Renown*. Z uwagi na relatywnie słabe opancerzenie *Renowna*, postanowiono nie ryzykować jego starcia z niemiecką jednostką. Dwa pancerniki to było aż nadto na jednego uszkodzonego Niemca.

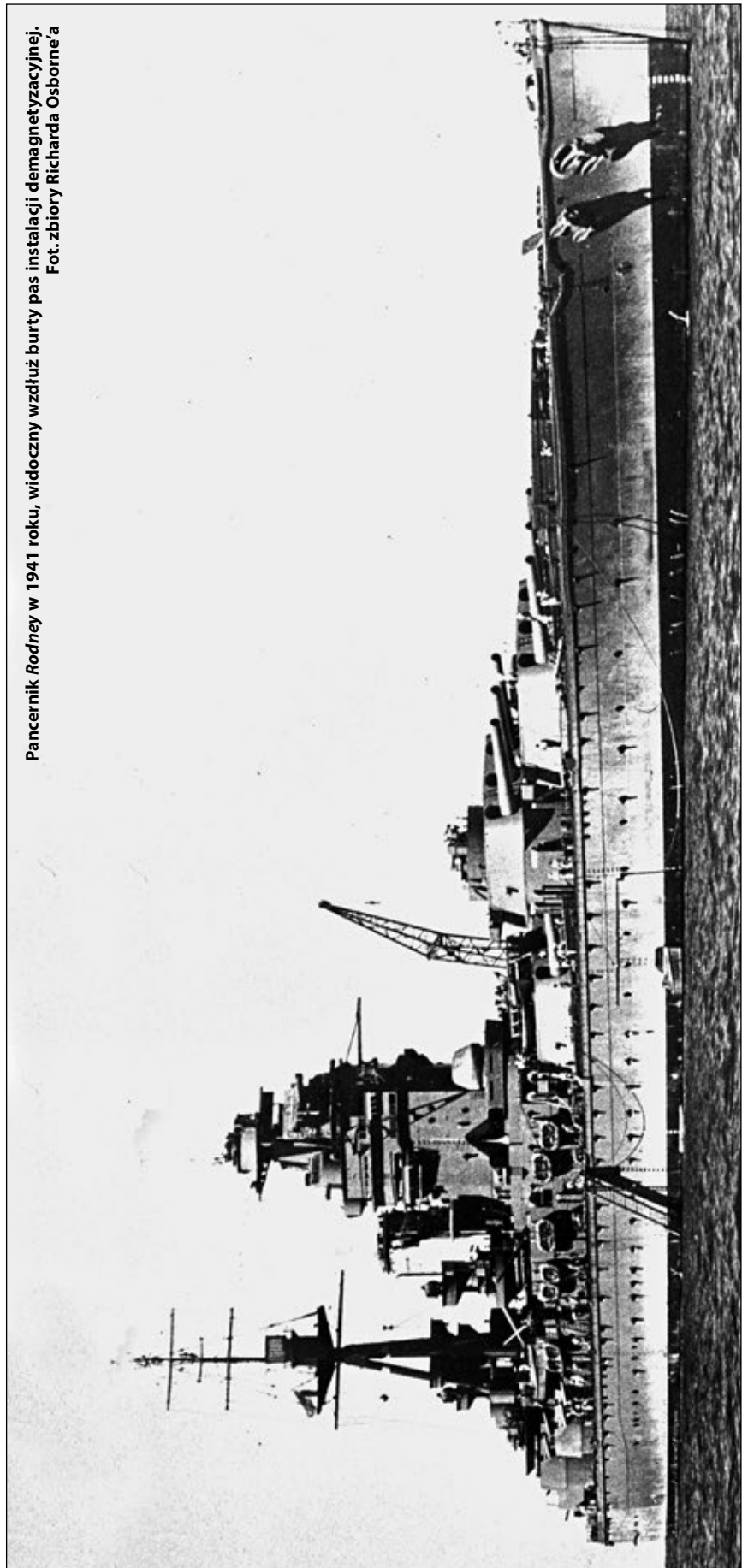
Nad ranem 27 maja brytyjskie pancerniki szły w celu wykonania egzekucji. *Rodney* otworzył ogień o 08:47 z dziobowych wież. Zgodnie z dziennikiem pokładowym, uzyskał trafienie już drugą lub trzecią salwą. Jedno z pierwszych trafień, które zwykle przypisuje się *Rodney*owi, zniszczyło dziobowe stanowisko kierowania ogniem *Bismarcka*. Spowodowało to gwałtowne pogorszenie celności niemieckiego ognia. Chwilę wcześniej niemieckim artylerzystom udało się wstrzelać i jedna z salw obramowała *Rodney*a, który został nawet trafiony odłamkami. Po zniszczeniu dziobowego dalocelownika niemiecki ogień stał się coraz bardziej niecelny.

Po około 2 godzinach kanonady, niemiecki okręt przypominał wielką stertę płonącego złomu. Brytyjskie pancerniki odpłynęły. Cios łaski miały zadać okręty wyposażone w torpedy.

W czasie akcji *Rodney* wystrzelił 380 pocisków artylerii głównej, 716 pocisków kalibru 152 mm, oraz kilka torped. Prawdziwej ilości trafień prawdopodobnie nigdy nie uda się ustalić, ale przyjmuje się, że w niemiecki okręt uderzyło ponad 40 pocisków kalibru 406 mm, oraz prawdopodobnie jedna torpeda wystrzelona przez *Rodney*a.

Uszkodzenia od niemieckiego ognia były niewielkie. Trzy dziury od odłamków w zewnętrznym poszyciu, oraz jedna w nadbudówkach.

Pancernik *Rodney* w 1941 roku, widoczny wzdłuż burty pas instalacji demagnetyzacyjnej.
Fot. zbioru Richarda Osborne'a



Jednostka gorzej ucierpiała od własnego ognia. Ogień otwarto z odległości ponad 20 km, ale Brytyjczycy dążyli do możliwie szybkiego skrócenia dystansu walki. W efekcie gros strzałów oddano na bardzo niewielką jak na drugowojenne standardy, odległości kilku kilometrów. Strzelano więc przy niewielkim kącie podniesienia dział, nader często ze wszystkich dział. Wyłoty luf znajdowały się wówczas niebezpiecznie blisko pokładu, w efekcie poziom zniszczeń od podmuchu własnych dział był imponujący.

Pokład w rejonie wież został w różnym stopniu zdeformowany i wygięty w dół. Odeskowanie w wielu miejscach zostało zerwane, podobnie jak różnego rodzaju wyposażenie pokładowe.

Wewnątrz kadłuba było nie lepiej. Kanały wentylacyjne ulegały poluzowaniu, a nieraz wręcz zerwaniu. Ucierpiał nawet wyrzutnie torped.

Przeróżne peryskopy wież, oraz dalecowniki ciężkich dział przeciwlotniczych zostały uszkodzone.

29 maja około godziny 3, *Rodney* dotarł do Greenock, gdzie natychmiast rozpoczęto bunkrowanie paliwa, amunicji, zapasów w celu udania się na przewidziany już wcześniej remont w USA.

Remont zakończono we wrześniu. Po ćwiczeniach skróconych do niezbędnego minimum, jednostkę przebazowano na Morze Śródziemne. Okręt był bardzo potrzebny, gdyż szykowano kolejny konwój na Maltę. Operacja nosiła kryptonim „Halbert”. Obawiano się możliwej interwencji włoskiej floty. W eskorcie konwoju miały wziąć udział między innymi obydwa „brzydkie bliźniaki” oraz pancernik *Prince of Wales*, który zdążył się już wslawić walką i uszkodzeniem *Bismarcka* w maju tego roku.

Uszkodzenie włoską torpedą lotniczą

Podczas operacji konwojowej włoskie ciężkie okręty się nie pokazały, za to konwój był atakowany przez lotnictwo. W czasie najbardziej intensywnych

walk, pancerniki strzelały do samolotów nawet z artylerii głównej. Mimo tego 27 września 1941 roku *Nelson* otrzymał trafienie torpedą.

Wybuch nastąpił w dziobowej części okrętu tuż za pomieszczeniem podwodnych wyrzutni torped. Po raz kolejny poza systemem ochrony biernej kadłuba. Torpeda zawierająca około 170 kg TNT wybiła potężną dziurę w poszyciu. Zanim w pełni opanowano jej napływ, w kadłubie znalazło się około 3700 ton wody. Pływerność jednostki nie była zagrożona, ale zanurzenie w części dziobowej zwiększyło się z 10,5 do 13,5 metra. Okręt nabrał też około 1,5 stopniowego przechyłu na prawą burtę. Przez jakiś czas jednostka podążała z konwojem, ale wkrótce odesłano ją do Gibraltaru.

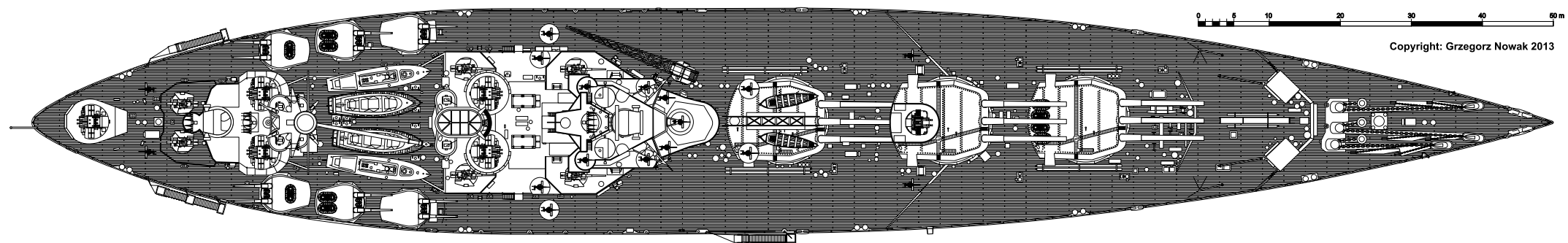
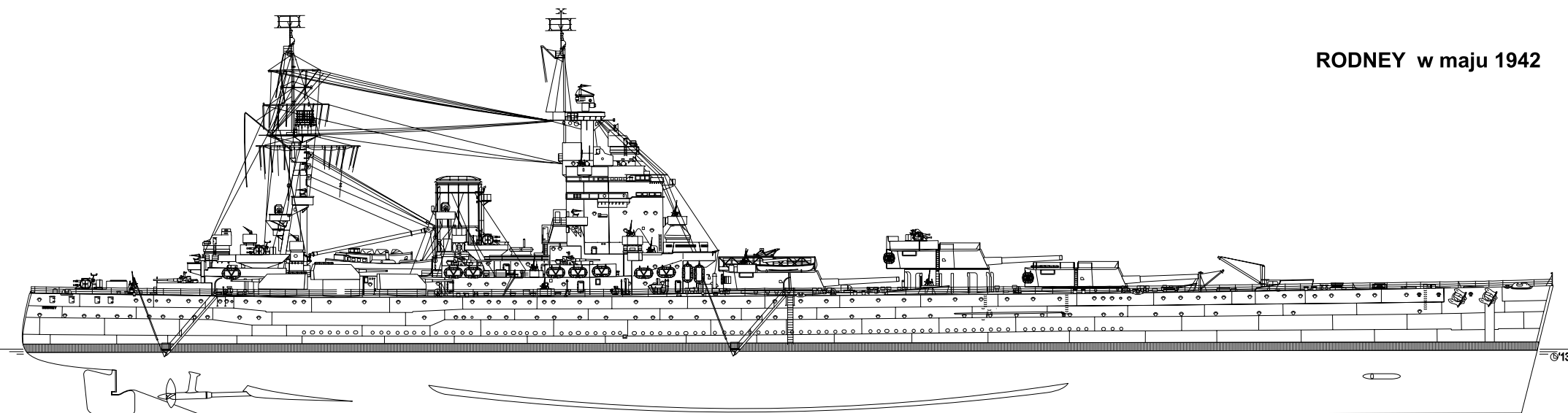
Dziura w poszyciu miała wymiary około 10x5 metrów. Obszar wymagający wymiany miał oczywiście znacznie większą powierzchnię. Uszkodzeniu uległy elementy wzmacniające część dziobową, oraz pomieszczenie wyrzut-

Kolejne ujęcie pancernika *Rodney*, tym razem z maja 1942 roku.

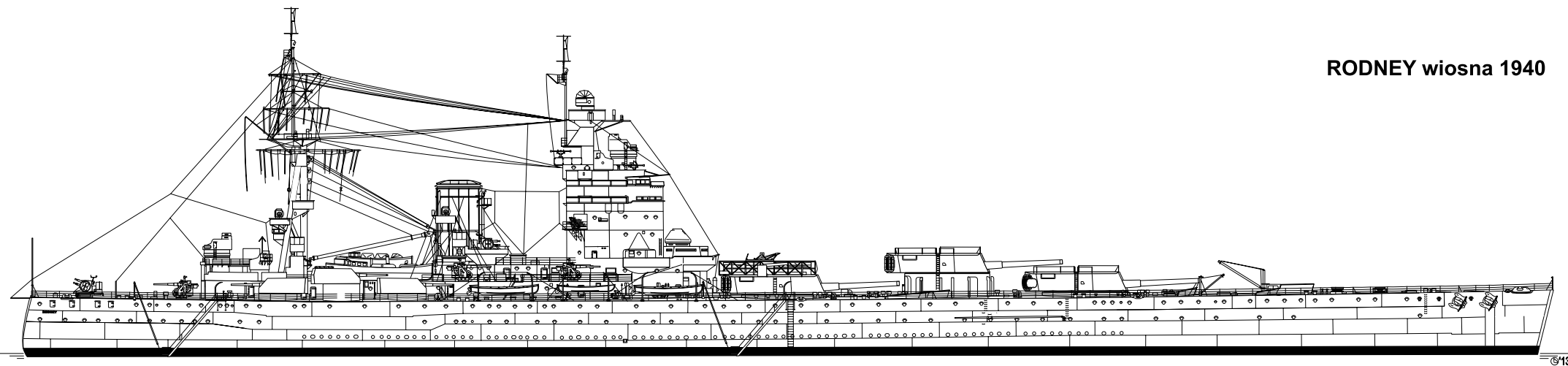
Fot. zbiory Richarda Osborne’a



RODNEY w maju 1942



RODNEY wiosna 1940





Pancernik *Nelson*, 22 kwietnia 1944 roku

Fot. zbiory Richarda Osborne'a

ni torped. Z 12 znajdujących się na pokładzie „cygar”, 10 uległo zniszczeniu.

Siłownia ani artyleria nie uległa uszkodzeniu.

W czasie remontu z jednostki usunięto uzbrojenie torpedowe. *Rodney* przynosił je aż do swojego końca.

Kolejne miesiące okręty spędziły głównie na wspieraniu ogniem kolejnych desantów alianckich w Afryce Północnej oraz we Włoszech. W tym czasie nie odniosły specjalnych uszkodzeń.

Wejście na minę *Nelsona*

Kolejną ważną operacją w której wzięły udział obydwa bliźniaki, było lądowanie w Normandii.

Podczas powrotu do bazy w celu załadunku amunicji 18 czerwca 1944 roku *Nelson* wszedł na dwie miny denne. Brytyjczycy określili ich głowicę na około 770 kg TNT. Wybuchły niemal jednocześnie, jedna pod dnem w dziobowej części okrętu, druga po prawej stronie w odległości ocenianej na około 50 metrów od kadłuba. Dno podwójne z przodu wieży „A” aż do grodzi oddzielającej siłownię od

komór amunicyjnych zostało powyginane i w niektórych rejonach zalane. Niewielkie przecieki pojawiły się w zbiornikach przy burtach. Początkowo okręt nabrał trzystopniowego przechyłu, który został wkrótce zredukowany do jednego stopnia.

Uszkodzenia wyposażenia od wstrząsu były rozległe ale powierzchowne. Dotyczyły głównie systemu kierowania ogniem, czy wyposażenia radarowego.

Niezależnie od tego jaki był poziom zniszczeń na okręcie, był on potrzebny w służbie natychmiast. „Remont” trwał dobę i jednostka wróciła do linii. Ze względów oczywistych naprawy nie mogły mieć charakteru innego niż prowizoryczny.

Gdy wojska alianckie oddaliły się na tyle, że wsparcie artyleryjskie stało się niemożliwe, okręty odesłano do baz. *Nelson* udał się na remont i przebudowę do USA. Znajdujący się w gorszym „stanie ogólnym” *Rodney*, do listopada 1944 roku mógł w razie wyższej konieczności brać udział w eskorcie konwojów do Rosji, choć realne zagrożenie ze strony *Tirpitz*a w zasadzie nie istniało i jednostka nie

była potrzebna. Wkrótce odstawiono go do rezerwy. W czasie wojny bliźniak *Nelsona* przebył ponad 200 tysięcy mil bez poważnego remontu maszyn, które domagały się naprawy już od końca lat 30-tych.

Znajdujący się w lepszym stanie *Nelson*, po naprawie uszkodzeń, wrócił w styczniu 1945 roku z USA na wody ojczyste. W czerwcu przebazowano go na Daleki Wschód. Na jego pokładzie Japończycy podpisali kapitulację sił japońskich w południowo-wschodniej Azji.

Po wojnie obydwa okręty znalazły się w rezerwie. Wszelkie pomysły ich modernizacji czy choćby przywrócenia do służby musiały się nie udać z uwagi na szczupłość środków finansowych po zakończeniu wojny.

Jako ciekawostkę warto odnotować, że był to jedyny typ brytyjskich pancerników II Wojny Światowej z którego żaden okręt nie został zatopiony. Oczywiście sprawa miała więcej wspólnego z tak zwanym wojennym szczęściem niż z jakimiś zaletami czy wadami poszczególnych typów okrętów.

19 marca 1948 roku obydwie jednostki sprzedano na złom.

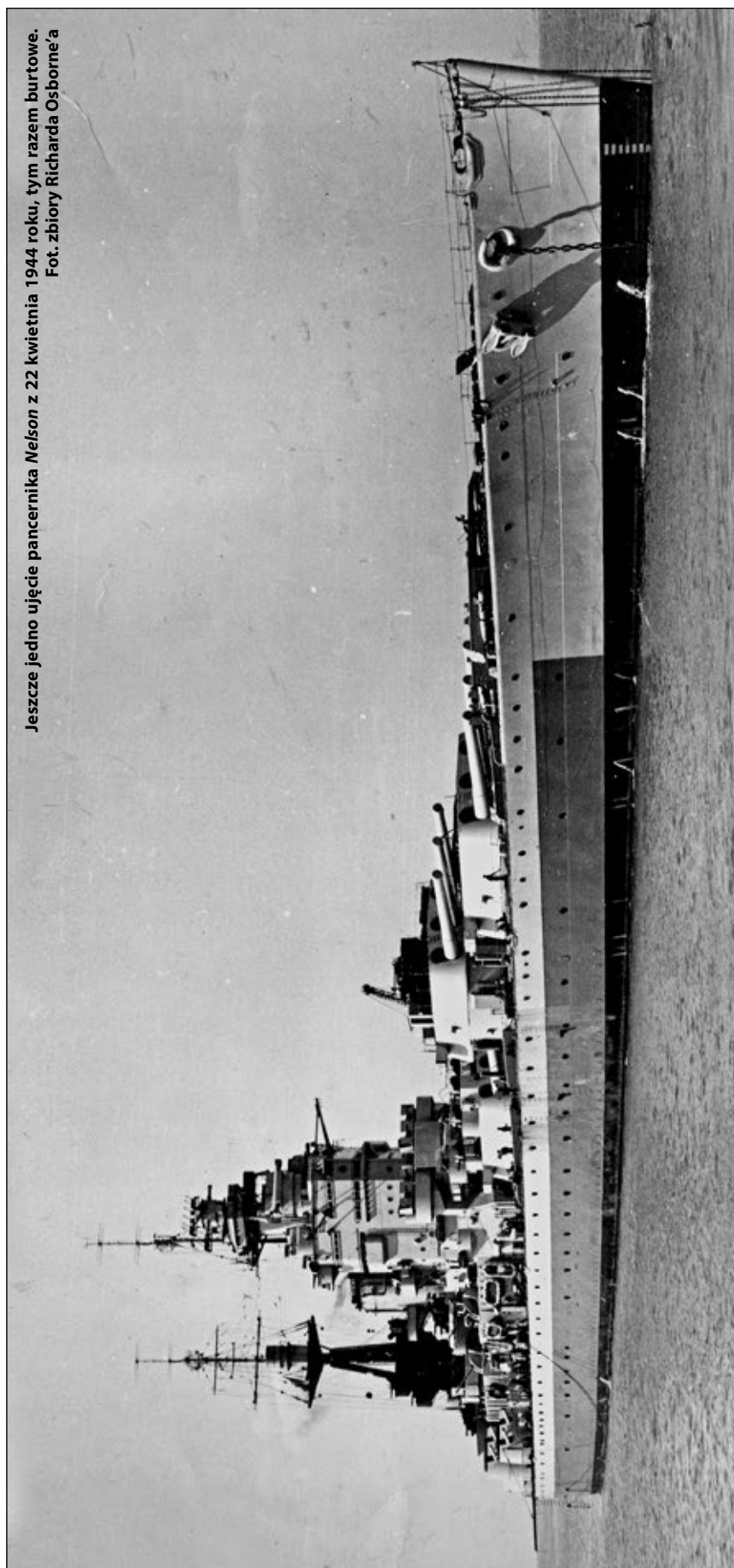
Operacja „Bronte”

Zanim okręty trafiły do stoczni złomowych, przysłużyły się jeszcze Royal Navy.

Nelson został wybrany do eksperymentów z nową bronią. Dotychczasowe ataki lotnictwa na ciężkie okręty nie napawały optymizmem. Owszem kilka ciężkich okrętów w czasie wojny zostało zatopionych i ten fakt nader często jest podkreślany jako dowód na supremację lotnictwa nad pancernikami. W rzeczywistości jednak sytuacja nie wyglądała tak różowo.

Bombowce horyzontalne mogły teoretycznie zatopić pancernik, gdyż zrzucone z odpowiedniej wysokości bomby przeciwpancerne nabierały takiej prędkości, że mogły przebić niemal każdy pancerz. Niestety trafienie z dużej wysokości w mający swobodę manewru okręt było nie lada sztuką. Przez pewien czas wydawało się, że bomby kierowane rozwiązały ten problem, ale gdy nauczono się blokować naprowadzający sygnał radiowy, po kilku spektakularnych sukcesach, skuteczność takich ataków znów spadła. Rozwiązanie w postaci sterowania kablowego było dość kłopotliwe, zwłaszcza wobec konieczności utrzymywania samolotu w dużej odległości od atakowanego okrętu, by uniknąć ognia artylerii przeciwlotniczej.

Tak naprawdę groźne dla ciężkiej jednostki były ataki samolotów torpedowych. W praktyce na pełnym morzu była to jedyna broń lotnicza która mogła zatopić pancernik. Tylko, że powstawanie coraz sprawniejszych systemów obrony przeciwlotniczej czyniło takie ataki samobójczymi. Zatopienie kilku okrętów japońskich nic tu nie zmieniło, gdyż osłona przeciwlotnicza tych jednostek była nader mizerna. Owszem ilość luf imponowała, ale brak odpowiednich systemów kierowania ogniem lekkich działek przeciwlotniczych oraz relatywnie słaba skuteczność relatywnie lekkich pocisków wobec coraz odporniejszych samolotów, sprawiała, że tym razem ilość nie chciała przejść w jakość. Brytyjczycy zdawali sobie jednak sprawę, że atak torpedowy na dobrze przygotowany do walki nowoczesny pancernik ma niewielkie szanse na sukces, zwłaszcza jeśli taki pancernik nie płynie sam, lecz ma odpowiednią eskortę.



Jeszcze jedno ujęcie pancernika Nelson z 22 kwietnia 1944 roku, tym razem burtowe. Fot. zbioru Richarda Osborne'a

Teoretycznie najlepsze do ataku na okręty były bombowce nurkujące. W realiach drugiej połowy lat 40-tych tylko one miały szansę na wsadzenie w okręt odpowiedniej ilości bomb i ocalać. Tu się pojawiał jednak inny problem. Bomby zrzucone z lotu nurkowego i zwalniane na tyle nisko, by miały dużą szansę trafić w cel, nie miały zbyt imponującej prędkości w momencie uderzenia, w związku z czym nie mogły przebić grubego pancerza pokładowego nowoczesnego pancernika. Owszem mogły narobić wiele szkód, zniszczyć nadbudówki, działka przeciwlotnicze, wywołać pożary itd., ale zatopić poprawnie zbudowanego, nowoczesnego pancernika nie mogły. Oczywiście można było wysłać odpowiednią ilość nurkowców w celu obezwładnienia działek przeciwlotniczych a następnie samolotów torpedowych w celu dobitcia obezwładnionej jednostki, ale to już komplikowało całą sprawę i powodowało, że do zatopienia jednego pancernika potrzeba było samolotów z więcej niż jednego lotniskowca. Panowanie w powietrzu też było nader przydatne do takich akcji, a nie było przecież gwarancji, że się będzie miało je zawsze i wszędzie.

Nowe brytyjskie bomby miały ten problem rozwiązać. Do niszczenia dobrze opancerzonych celów zaprojektowano nową bombę o masie 2000 funtów (908 kg). Bomba miała specjalnie ukształtowany, bardzo ciężki i solidny czubek, oraz ściany. W założeniu miała przebić pokłady i eksplodować wewnątrz kadłuba. Zniszczenia miały jednak nie pochodzić z podmuchu detonacji. Ładunek wybuchowy miał odpowiednio przyspieszyć czubek, tak by wyszedł od dnem jednostki. Taka dziura miała być niemożliwa do załatania. Żeby kontrolę uszkodzeń jeszcze bardziej utrudnić, ścianki bomby miały pękać na niewiele dużych kawałków, które miały mieć na tyle dużą energię kinetyczną, by poprzebijać sąsiednie grodzie wodoszczelne, dodatkowo zwiększając obszar zalany przez wodę. Dzięki temu ciosy z bombowców nurkujących miały stać się naprawdę śmiertelne.

Przed pocięciem okrętu na złom, *Nelson* miał jeszcze zostać obrzucony odpowiednią ilością bomb, w celu sprawdzenia jak one działają w praktyce.

W czerwcu 1948 roku rozpoczęto serię bombardowań. Okręt został przycumowany w Firth of Forth. Na brzegu zamontowano kamery rejestrujące przebieg bombardowań. Dzięki temu można było ustalić dokładnie kąt padania, oraz prędkość uderzenia bomby. Do „ataków” wyznaczono czterech doświadczonych pilotów, oraz sześć bombowców „Barracuda” (dwie maszyny stanowiły rezerwę). W założeniu bombardowanie miało się odbywać z lotu nurkowego pod kątem 55 stopni do poziomu przy prędkości samolotu 280 węzłów (około 90 m/s). Rzeczywiście kąty i prędkości oczywiście się nieco różniły.

Początkowo zrzucono bomby o masie 1000 funtów z wysokości około kilometra (3 tysiące stóp). W momencie uderzenia bomby miały prędkość w granicach 180 m/s i upadały pod kątem około 65 stopni do poziomu. Później zwiększono wysokość zrzutu do 1,2-1,5 km (4-5 tys stóp). Zwiększyło to prędkość uderzenia do około 210 m/s, co zwiększało zdolności penetracyjne.

Bomby były pozbawione ładunków wybuchowych. W tym momencie nie chodziło o udowodnienie możliwości zatopienia pancernika przez samoloty, lecz sprawdzenie zdolności penetracyjnych nowego uzbrojenia i porównanie go ze starymi modelami.

W tych warunkach uzyskano trzy trafienia. Dwie tysiącfuntówki pękły od uderzenia w gruby na 158 mm pancerz. Jedna trafiła w nadbudówkę, przebiła sześć pokładów i spoczęła nieuszkodzona na pokładzie pancernym.

Następnie rozpoczęto bombardowania cięższymi bombami z wysokości około 2,4 km (8 tys. stóp). Uzyskano jedno trafienie. Bomba przebiła 95 mm pokład blisko jego krawędzi i utknęła w strukturze podtrzymującej ukosowany pancerz burtowy.

Następnie zastosowano bomby ze zredukowanym ładunkiem wybuchowym. Chodziło o przetestowanie optymalnej długości opóźnienia zapalnika. W założeniu bomba miała eksplodować wewnątrz okrętu. Wymagało to pewnego opóźnienia pomiędzy uderzeniem w pokład a detonacją, by umożliwić dostarczenie ładunku wybuchowego na odpowiednią głębokość. Teoretycznie można było policzyć optymalny czas opóź-

nienia, ale w praktyce utrata prędkości podczas penetracji pancerza wcale nie musiała odpowiadać wyliczeniom teoretycznym. Zwłaszcza jeśli do przebicia oprócz pokładu pancernego były jeszcze inne elementy konstrukcji okrętu. Ładunek wybuchowy zmniejszono, by uniknąć zatopienia jednostki. Zdecydowanie łatwiej było badać okręt który jeszcze znajdował się na powierzchni wody niż zatopiony, a dowodów na możliwość zatopienia pancernika przez lotnictwo po zakończeniu II Wojny Światowej nikt już nie potrzebował.

Zrzutów nadal dokonywano z wysokości 2,4 km. Po zużyciu 39 bomb bez uzyskania ani jednego trafienia, postanowiono zmniejszyć wysokość z jakiej dokonywano bombardowań do około 1,8 km. Nie było na co czekać, gdyż do eksperymentu przeznaczono 60 nowych bomb i nie przewidywano zwiększenia ich ilości.

Pierwsze trafienie uzyskano w barbetę wieży „B”, około 1,9 m nad pokładem, pod kątem ok 70 stopni do prostej prostopadłej do płyty. Bomba uderzyła w pancerz i eksplodowała. Wierzchnia, utwardzana warstwa pancerza popękała, pojawiło się wgniecenie, kilka płyt zostało obłuzowanych. Wieża artylerii głównej pozostała sprawna (na ile udało się to stwierdzić podczas inspekcji, nikt jej nie uruchamiał). Pokłady i grodzie nieopancerzone w pobliżu wybuchu zostały poważnie uszkodzone. Stwierdzono, że ładunek kruszący jest zbyt duży i postanowiono go zredukować. Zmniejszono też wysokość zrzutu dla większej celności.

Podczas kolejnych nalotów uzyskano dwa trafienia. Jedna z bomb po trafieniu w dziobową nadbudówkę przebiła 9 pokładów, po czym spoczęła nieuszkodzona na 95 mm pokładzie pancernym. Inna po przebicciu 158 mm pokładu pancernego, przewierciła się przez całą wysokość kadłuba i wyszła dnem. Inna wybuchła tuż po uderzeniu w pokład pogodowy. Pochodzące z niej odłamki nie przebiły pokładu pancernego. Nie spowodowała żadnych przecieków, jedynie uszkodzenia systemów elektrycznych czy gaśniczych w pobliżu eksplozji.

Łącznie od czerwca do września 1948 roku zrzucono na *Nelsona* 104 bomby dwóch rodzajów, uzyskując łącznie 12 trafień. Celowano w stoją-

Pancernik *Nelson* w stoczni złomowej Inverkeithing, luty 1949 roku.

Fot. zbiory Siegfrieda Breyera

cy nieruchomo okręt, pozbawiony jakiegokolwiek obrony przeciwlotniczej, przy dobrej pogodzie. Po raz kolejny potwierdziło się, że okręt wojenny jest bardzo trudnym celem dla lotnictwa stosującego broń niekierowaną. Gdyby jednostka znajdowała się w ruchu i ostrzeliwała, z pewnością trafiłoby mniej, ale z drugiej strony gdyby bomby miały pełny ładunek wybuchowy pancernik z takimi trafieniami zostałby tak ciężko uszkodzony, że nie nadawałby się do walki, a być może nawet zostałby zatopiony.

Porównanie pancerza „Nelsonów” i *Vanguarda*

Wycofanie ze służby i przeznaczenie na złom pancerników typu „Nelson”, dało możliwość porównania odporności pancerza wytwarzanego w połowie lat 20-tych z najnowszymi płytami używanymi przy budowie ostatniego pancernika Royal Navy. Podczas budowy *Vanguarda* wytworzono więcej

płyt pancernych niż zamontowanych na jednostce.

W latach 30-tych w koncernie English Steel zmieniono sposób wytwarzania pancerza. Nowe płyty miały mieć większą odporność na przebicie pociskiem. Wykonane w czasie i po zakończeniu II Wojny Światowej testy porównawcze z płytami produkcji Niemieckiej oraz USA, pozwalały stwierdzić większą odporność drugowojennego brytyjskiego pancerza utwardzanego powierzchniowo w porównaniu z pancerzem z tych dwóch krajów. Zachowano pewną rezerwę z wyciąganiem zbyt daleko idących wniosków z uwagi na bardzo niewielką wielkość próbek testowej, nie pozwalającej jednoznacznie stwierdzić czy testowane płyty oraz pociski nie stanowią odchyłki statystycznej od wartości średnich. W przypadku płyt zdemontowanych z *Tirpitz* dodatkową trudność stanowił fakt, że były one innych grubości niż płyty wytwarzane na potrzeby Royal Navy.

Do porównań nie wytwarzano specjalnych brytyjskich płyt testowych, lecz brano egzemplarze z serii produkcyjnych. By ujednolicić wyniki pozwalając na bezpośrednie porównanie odporności, przeliczano uzyskane prędkości krytyczne penetracji pancerza, na wartości odpowiadające przebicciu płyt tej samej grubości. Dokładało to kolejne błędy do porównań.

W przypadku jednostek typu „Nelson” oraz *Vanguarda* nie było tego problemu. Można było znaleźć płyty o nominalnie tych samych grubościach na obydwu typach.

Podczas złomowania *Rodneya*, zdemontowano z niego 10 płyt utwardzanych powierzchniowo o grubościach 203, 305, 330 oraz 356 mm (w rzeczywistości trochę mniej). Grubości podawano w jednostkach 320 do 560 funtów na stopę kwadratową. W przybliżeniu 40 funtów na stopę kwadratową odpowiada jednemu calowi grubości).

Płyty z *Rodneya* grubości 203 mm, zostały ostrzelane pociskami 356 mm pod kątem uderzenia 45 stopni. Wykazały się większą odpornością na uderzenie pocisków, niż nowy pancerz. Wystąpiła jednak duża różnica w odporności obydwu starych płyt. Nowy pancerz miał znacząco mniejsze odchyłki odporności na przebicie.

Grubsze płyty ostrzelano pociskami kalibru 381 mm pod kątem 30 stopni do prostej prostopadłej (standardowe wartości wykorzystywane podczas testów jakości nowego pancerza)

„Stare” płyty grubości 305 mm, wykazały się minimalnie mniejszą odpornością na przebicie niż wymagania dla nowego pancerza. W przypadku płyt montowanych na *Vanguardzie* generalnie przyjmowano pancerz mający większą odporność na przebicie niż wymagane minimum.

Dla grubości 330 mm nie zauważono specjalnej różnicy w odporno-

ści pomiędzy starym a nowym pancernem.

Dla grubości 356 mm, jedna z płyt *Rodney’a* była na granicy wartości akceptowalnej dla nowego pancierza. Jedną minimalnie poniżej. Podobnie jak w poprzednim przypadku na *Vanguardzie* montowano płyty o większej odporności niż wymagane minimum.

We wnioskach końcowych stwierdzono, że nie ma wielkiej różnicy pomiędzy odpornością na ciosy płyt zdemontowanych z *Rodney’a* w porównaniu z pancernem montowanym na *Vanguardzie*. Nowy pancierz charakteryzuje się mniejszymi różnicami w odporności pomiędzy poszczególnymi płytami, oraz generalnie był przyjmowany na wyposażenie jednostek przy jakości powyżej wymaganego minimum, podczas gdy stary był na granicy akceptowalnego minimum z 1946 roku.

Powojenna rekonstrukcja?

Okazjonalnie przewija się informacja o planowanej powojennej rekonstrukcji tych okrętów. Ponoć Winston Churchill miał żądać wykonania przebudowy, dzięki której pancerniki typu „Nelson” mogłyby osiągać pręd-

kość w granicach 30 węzłów. Jeśli taki pomysł w ogóle padł, to dość łatwo można określić realność jego realizacji. Okręty były napędzane dwuwałową siłownią. By rozpędzić je do 30 węzłów, potrzeba byłoby takiej mocy, że przyłożenie jej na dwa wały napędowe jest dalekie od optymalnego. Problemy z kawitacją byłyby nieuniknione. Dodatkowo w kadłubie brakowało miejsca na umieszczenie maszyn tej mocy. Wycinanie kadłuba i montowanie w środek większej sekcji to pomysł rodem z powieści SF.

Jedyną realną modernizacją mogącą dać okręty o prędkości 30 węzłów, byłoby zdemontowanie wież artylerii głównej i zbudowanie pod nie nowych kadłubów. To dla odmiany nie miało najmniejszego sensu technicznego. Wieże i działa były w marynarce nie lubiane, a istniał już projekt nowych. O wiele lepszym rozwiązaniem byłoby zbudowanie nowych okrętów z nową artylerią.

Jak dołożyć do tego problemy finansowe trapiące Wielką Brytanię po zakończeniu II Wojny Światowej, to wiadać, że pomysł takiej modernizacji, o ile w ogóle powstał, był bytem czysto wirtualnym bez żadnej szansy na realizację. ●

Bibliografia

Burt R.A., *British Battleships 1919-1945: new Revised Edition*, Naval Institute Press, Annapolis 2012, ISBN: 978-1591140528.

Brown D.K., *The Grand Fleet: Warship Design and Development, 1906-1922*, Chatham Publishing, 1999, ISBN: 1 86176 099 X.

Campbell N.J.M., *Naval Weapons of World War Two*, Naval Institute Press, Annapolis 2002, ISBN 0-87021-459-4.

Campbell N.J.M., *Washington's Cherrytrees, the evolution of the British 1921-22 capital ships part 1,2,3*, Warship, London ISBN 0-87021-975-8.

Friedman N., *Naval Weapons of World War One*, Naval Institute Press, Annapolis 2011, ISBN: 978-1848321007.

Johnson Ian, Buxton Ian, *The Battleship Builders: Constructing and Arming British Capital Ships*, Naval Institute Press, Annapolis 2013, ISBN: 978-1591140276.

Parkes Oscar, *British Battleships: Warrior, 1860 to Vanguard, 1950. A History of Design, Construction and Armament*, Naval Institute Press, Annapolis 1990, ISBN: 978-1557500755.

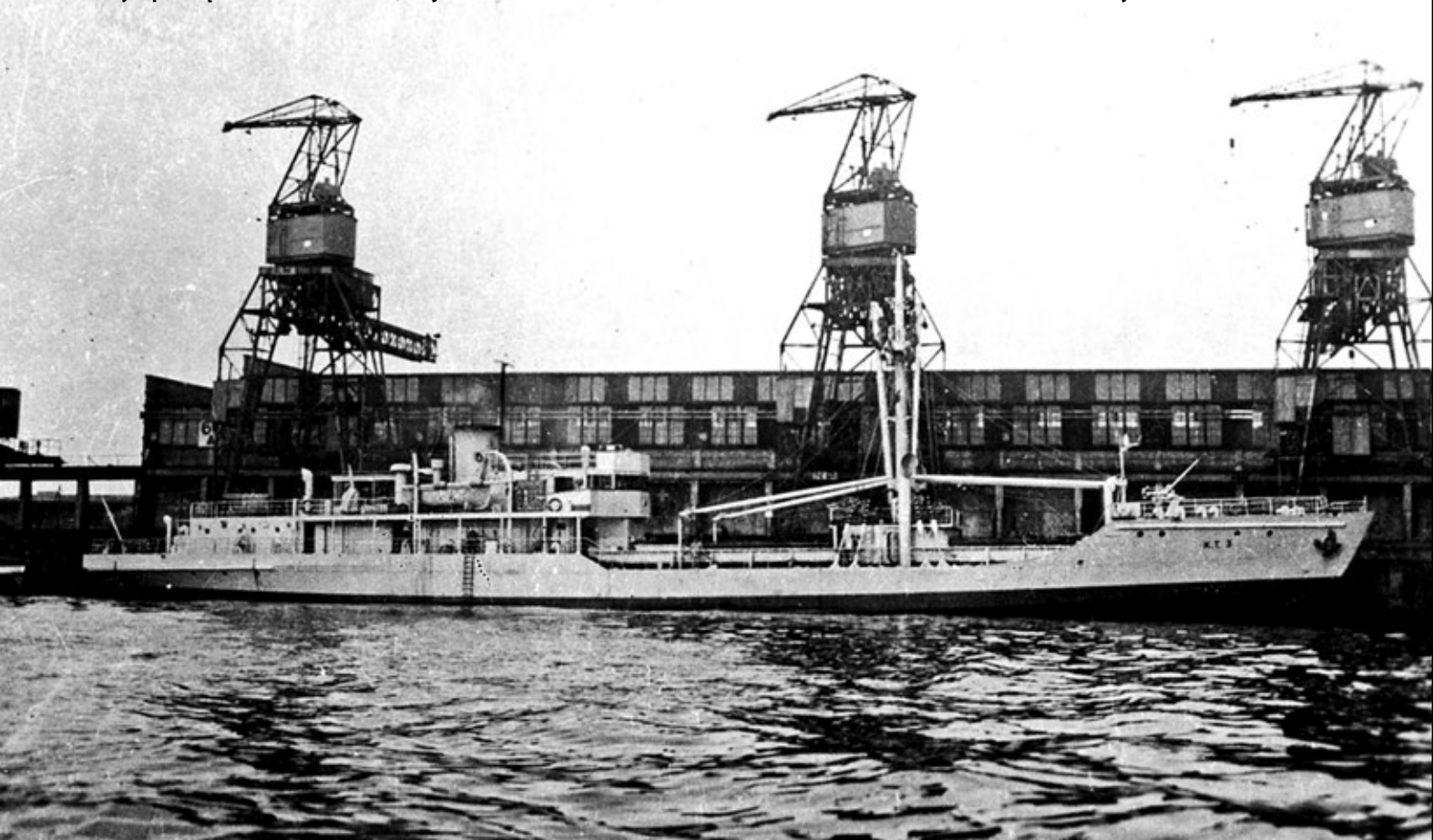
Raven A, Roberts J., *Battleships Rodney and Nelson*. Arms and Armour Press, Lionel Leventhal Limited 2-6 Hampstead High st. London, 1979, ISBN: 0-85368-263-1.

Raven A, Roberts J., *British battleships of World War Two*, Naval Institute Press, 1976, ISBN: 0870218174.

ADM 186/339, ADM 1/10139, ADM 1/8586/70, ADM 213/378, ADM 281/40, ADM 213/367, Memo B 30,793,

FOTOKOLEKCJA

Niemiecki transportowiec KT 3 typu „Kriegstransporter”. Te zapomniane jednostki opisane zostały w naszym najnowszym numerze specjalnym poświęconemu flocie niemieckiej. Fot. zbiory Reinharda Kramera





Armata Boforsa kalibru 152,4 mm („Maja”) w kamuflażu.

Bateria „Helsingborg”

20 grudnia 1933 roku Polska Marynarka Wojenna zamówiła w Szwecji cztery armaty średniego kalibru, które miały utworzyć na Półwyspie Helskim pierwszą polską nowoczesną baterię artylerii nadbrzeżnej. Działa Boforsa kalibru 152,4 mm wz. 1935 zostały odebrane 22 czerwca 1935 roku, a koszt ich wyprodukowania sięgnął kwoty 840 000 koron szwedzkich. Utworzyły one usytuowaną na cyplu półwyspu 1. Baterię, która w roku 1936 zmieniła nazwę na 31. Bateria. W końcu 1937 roku jej patronem stał się komandor podporucznik Heliodor Laskowski, kilka miesięcy wcześniej zmarły szef Szefostwa Artylerii i Uzbrojenia PMW. Po kampanii wrześniowej baterię przejęli Niemcy, którzy wcielili ją do służby pod nazwą „Schleisen” (MKB 1/MAA 119)¹. Jeszcze 31 lipca 1937 roku PMW zamówiła u Boforsa kolejne cztery armaty, które miały utworzyć także na Półwyspie Helskim drugą baterię średniego kalibru. Działa kalibru 152,4 mm wz. 1940 miały zostać dostarczone do 1 lutego 1940 roku, a ich koszt miał sięgnąć kwoty 1 042 500 koron szwedzkich. Baterię planowano usta-

wić między Helem i Juratą². Niestety, wybuch drugiej wojny światowej przekrzyżował powyższe zamiary, a prawie gotowe armaty przejęła Szwecja, która wkrótce wykorzystała je do wzmocnienia własnej artylerii nadbrzeżnej.

Historia baterii „HB”

W czasie pierwszej wojny światowej Szwecji udało się zachować neutralność, jednak podczas jej trwania przez długi czas istniały poważne obawy zarówno przed kajzerowskimi Niemcami, jak i carską oraz później bolszewicką Rosją. Sytuacja ta oczywiście zmieniła się po zakończeniu działań wojennych. W roku 1927 przyjęty został zmodyfikowany plan obronny kraju, w którym pokonanych w czasie wojny i w dużym stopniu rozbrojonych Niemiec nie uważano już za poważnego potencjalnego przeciwnika. Sytuacja ta jednak diametralnie zmieniła się po dojściu do władzy w 1933 roku rządu nazistowskiego, który konsekwentnie zaczął odbudowywać swoje siły zbrojne. W odpowiedzi na uzbrojenia Niemiec większość państw europejskich także rozpoczęła wmac-

nianie swoich możliwości militarnych, jednak Szwecja do procesu tego wdrażała się stosunkowo powoli. W lecie 1939 roku sytuacja polityczna pomiędzy Polską i Niemcami zapowiadała szybki wybuch działań wojennych między obu państwami.

26 sierpnia tego roku szwedzki rząd zdecydował się na podjęcie bardziej konkretnych kroków w celu zwiększenia własnego potencjału wojskowego, w tym szczególnie obronnego. Następnego dnia szwedzki premier – Per Albin Hansson, zapowiedział szybką rozbudowę sił zbrojnych swojego państwa, szczególnie w jego południowej części. Wkrótce w rejonie linii brzo-owej Skanii rozpoczęto budowę systemu umocnień, na który z czasem złożyło się kilkadziesiąt żelbetowych schronów, w tym głównie bojowych. Fortyfikacje te określane były jako „Skåne Linjen” lub „Per Albin Linjen”. Nie-

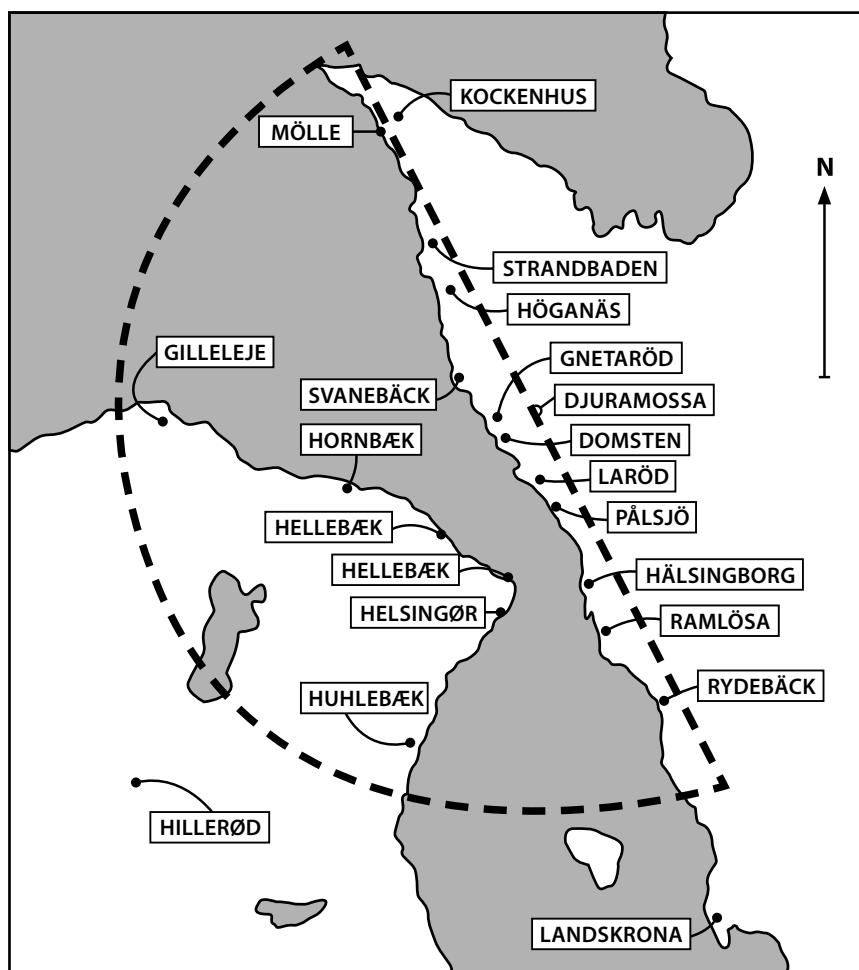
1. Marine Küsten Batterie 1/Marine Artillerie Abteilung 119.

2. W miejscu wyznaczonym do ustawienia baterii, w drugiej połowie września 1939 roku usytuowana została improwizowana 34. Bateria, której trzy armaty Boforsa kalibru 120 mm wz. 1934/1936 pochodziły z zatopionego stawiacza min Gryf.

zależnie od owych umocnień, postanowiono także wzmocnić potencjał artylerii nadbrzeżnej. 1 września 1939 roku do służby przeszła bateria artylerii nadbrzeżnej w rejonie Ystad („Ystad”)³, a w budowie znajdowała się bateria w okolicach Trelleborgu („Trelleborg”)⁴.

9 kwietnia 1940 roku Niemcy zaatakowały jednocześnie Danię i Norwegię, przy czym ten pierwszy kraj poddał się już następnego dnia. W tym momencie Szwecja stała się bezpośrednio zagrożona ze strony opanowanej przez Niemców Danii. W tym też czasie swoją sprawność operacyjną uzyskała bateria „Trelleborg”, jednak północno-zachodnia część Skanii nie była broniona przez żadną baterię artylerii nadbrzeżnej. Aby zmienić tę niekorzystną sytuację, już 12 kwietnia oficer artylerii nadbrzeżnej – komandor Sven E. Haglund, zaproponował szybką budowę stałej baterii artylerii nadbrzeżnej właśnie w północno-zachodniej Skanii. Mająca składać się z czterech dział średniego kalibru bateria miała zostać wybudowana w błyskawicznym terminie wynoszącym od czterech do sześciu tygodni. Jej wstępnie oszacowany koszt budowy sięgał kwoty dwóch milionów koron szwedzkich. Wyprodukowane w firmie Bofors armaty kalibru 152,4 mm miały pochodzić z niezrealizowanych zamówień dokonanych jeszcze przed wojną przez Polskę i Holandię.

17 kwietnia skompletowana została wojskowa grupa rekonesansowa pod kierownictwem Haglunda, która miała wytypować optymalne miejsce na ustawienie planowanej baterii. Szybko zdecydowano, że nowa bateria powstanie obok niewielkiej miejscowości Djuramossa⁵, usytuowanej niedaleko miasteczka Döshult⁶. Djuramossa znajdowała się w odległości około trzech kilometrów od brzegu morza na wysokości 60 m n.p.m. Dzięki takiej odległości od brzegu bateria miała być nieźle zabezpieczona przed potencjalną dywersją lub ostrzałem przeciwnika. Przy zasięgu swoich armat sięgającym ponad 20 000 m bateria miała pokrywać ogniem nie tylko wody cieśniny Öresund, lecz także dość znaczny obszar od niedawna okupowanej przez Niemców Danii. Do jej budowy zaangażowano przedsiębiorstwo Skånska Cementgjuteriet, któ-



Zasięg baterii „Helsingborg” i miejscowości z nią związane

Rys. Tomasz Siegmund

re miało rozpocząć prace możliwie jak najszybciej. 19 kwietnia szwedzki król Gustav V podpisał rozkaz o rozpoczęciu budowy baterii. Początkowo rekomendowaną kwotę dwóch milionów koron szwedzkich zmniejszono jednak do jednego miliona. W ramach tej sumy, za 414 000 koron miały zostać wybudowane - cztery kazamaty dla armat, schron kierowania ogniem oraz pięć schronów bojowych uzbrojonych w broń maszynową.

Prace przy budowie baterii rozpoczęły się 28 kwietnia 1940 roku. Z ramienia Skånska Cementgjuteriet kierował nimi inżynier Robert von Bahr, który nadzorował pracę około 2000 ludzi. Wkrótce okazało się jednak, że koszty budowy będą musiały być wyższe niż początkowo planowano, czego przyczyną był w dość znacznym stopniu podmokły teren, a co za tym idzie konieczność zastosowania wydajniejszego systemu odwadniającego. Pierwsza kazamata została ukończona 11 maja, a cztery dni później rozpoczęto w niej montaż dział. Według

planu, wszystkie armaty miały znajdować się na swoich stanowiskach już 24 maja 1940 roku. Pierwsze testy armat odbyły się 5 czerwca i ukazały pełną ich sprawność. Dwa dni później bateria o nazwie „Helsingborg”⁷ raportowała swoją gotowość do służby, zaledwie po 47 dniach od rozpoczęcia budowy. Skrótowno określono ją jako bateria „HB”, a jej pierwszym dowódcą został porucznik Carl Engdahl. Inspekcja przed przyjęciem baterii do służby odbyła się w dniach od 23 do 24 sierpnia, a pozytywny raport ukazał się 1 października 1940 roku. Całkowity koszt budowy przekroczył nawet wstępnie skalkulowaną kwotę

3. Bateria „Ystad” składała się z pięciu starych armat kalibru 120 mm wz.1894. Do rezerwy przeszła w roku 1970, a rozformowano ją w 1982. Jedną z armat baterii trafiła do Beredskapsmuseet.

4. Bateria „Trelleborg” składała się z trzech starych armat kalibru 150 mm wz. 1898. Przeszła do rezerwy w roku 1970, jedno jej dział zlikwidowano w 1983, a pozostałe – w 1998. Jedną armatę trafiła do Beredskapsmuseet.

5. Przed zmianą pisowni – Djuramåsa.

6. Miejscowość usytuowana na północ od Helsingborga.

7. Przed zmianą pisowni – Hälsingborg.

i ostatecznie wyniósł 2 480 000 koron szwedzkich.

Po ukończeniu bateria „Helsingborg” stała się jedną z najnowocześniejszych baterii nadbrzeżnych na świecie. Mogła ona wykonywać zarówno zadania obronne, jak i ofensywne. Te pierwsze zadanie sprowadzało się do ostrzału i niszczenia jednostek pływających nieprzyjaciela w trakcie ewentualnej niemieckiej inwazji przez cieśninę Öresund. Drugim zadaniem był potencjalny ostrzał wybranych celów na terenie Danii, którymi były - niemiecka bateria artylerii nadbrzeżnej „Hornbæk”⁸, zamek Kronborg, przystań promowa i węzeł kolejowy w Helsingørze oraz także mające znaczenie militarne miejscowości – Gilleleje, Hellebæk i Humlebæk. W razie udanego niemieckiego desantu i zdobycia Helsingborga, bateria miała zrealizować tak zwany plan „B”. W jego ramach cztery ostatnie salwy miało oddać w kierunku zajętego przez Niemców portu i następnie wysadzić baterię w powietrze. Pozostająca w stałej gotowości bateria w czasie drugiej wojny światowej 15 razy odbywała ostre ćwiczenia w strzelaniu, „pakując” w cieśninę Öresund w sumie około 500 pocisków⁹. Celem dla armat była holowana przez jednostkę mo-



Działo 152,4 mm „od środka”.

Fot. Jacek Jarosz

torową drewnianą konstrukcją o powierzchni 40 m².

W pierwszym okresie wojny artylerię nadbrzeżną Skanii wzmocniła jeszcze jedna, jednak zdecydowanie słabsza bateria. W 1941 roku do służby weszła bateria „Viken” składająca się z czterech armat kalibru 57 mm wz. 1889 B, która została rozformowana już w 1945 roku. 6 lipca 1944

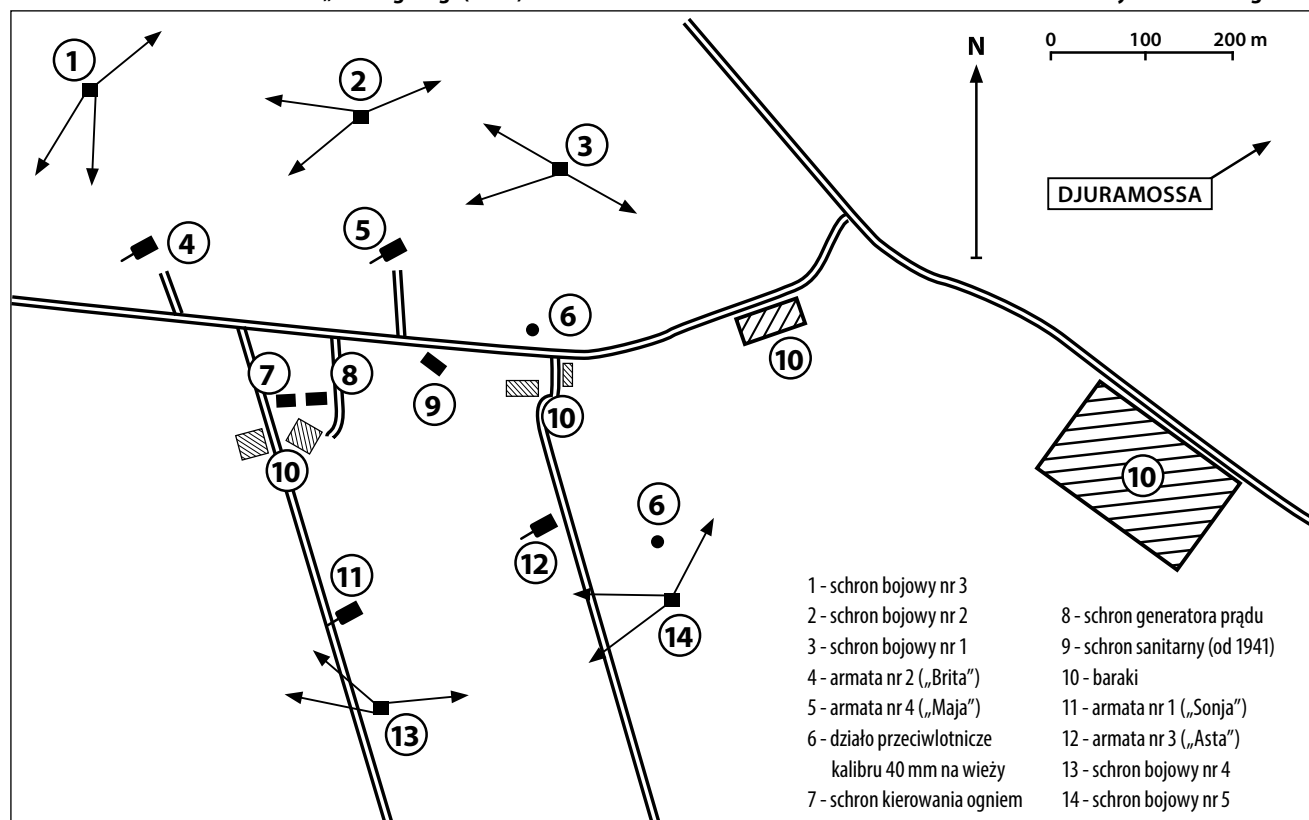
roku artyleria przeciwlotnicza baterii „HB” zestrzeliła niemiecki bombowiec typu Heinkel He 111. Samolot ten został porwany przez duńskiego mechanika, który planował uciec nim z Danii do Wielkiej Brytanii. Niestety-

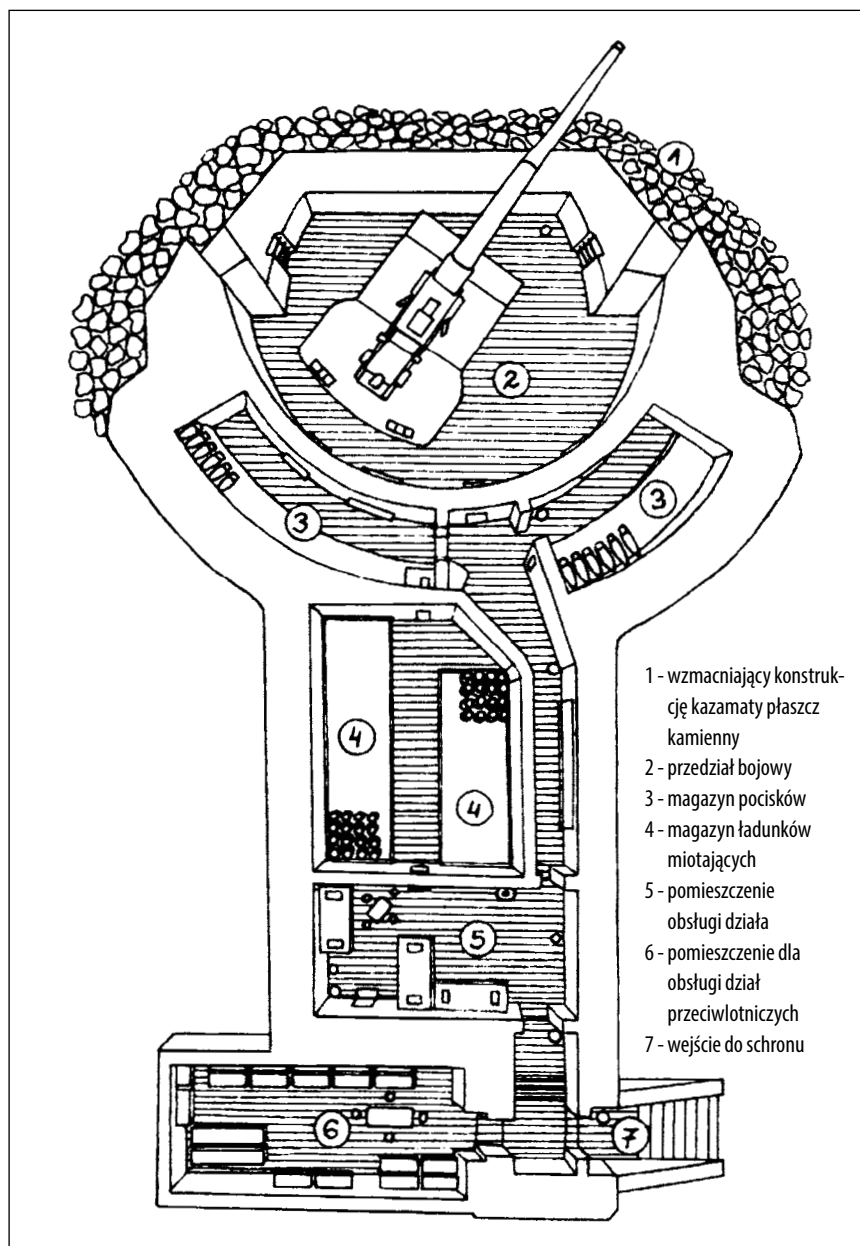
8. Bateria „Hornbæk” uzbrojona była w cztery nowe armaty Škody kalibru 105 mm wz. 1935 o zasięgu 18 000 m.

9. Z czego armata nr 4 („Maja”) wystrzeliła 130 pocisków.

Rozmieszczenie obiektów baterii „Helsingborg” (1941).

Rys. Tomasz Siegmund





- 1 - wzmacniający konstrukcję kazamaty płaszcz kamienny
- 2 - przedział bojowy
- 3 - magazyn pocisków
- 4 - magazyn ładunków miotających
- 5 - pomieszczenie obsługi dział
- 6 - pomieszczenie dla obsługi dział przeciwlotniczych
- 7 - wejście do schronu

Armata kalibru 152,4 mm nr 4 w kazamacie.

Rys. Jacek Jarosz

ty został wypatrzony przez niemiecki samolot myśliwski i uciekając przed nim naruszył przestrzeń powietrzną Szwecji. W październiku 1944 roku jako wzmocnienie baterii „Helsingborg” w rejon Djuramossy przybyła z Karlskrony mobilna bateria składająca się z czterech armat Boforsa kalibru 152 mm wz. 1937¹⁰. Korzystała ona z systemu namierzania i kierowania ogniem baterii „HB”. Mobilna bateria powróciła do Karlskrony na wiosnę 1945 roku. Od marca tego roku załoga baterii „Helsingborg” została zredukowana do 25 osób dowodzonych przez kapitana Karla Lundgreną, które w razie nagłej potrzeby mogły obsadzić jedno działo. 14 lipca 1945

roku bateria została rozformowana i zabezpieczona.

W początkach Zimnej Wojny bateria „HB” została raz jeszcze uaktywniona. Od roku 1952 rozpoczęto ponowne ćwiczenia w strzelaniu do celów morskich w cieśninie Öresund. Ostatnie ćwiczenia artyleryjskie miały miejsce w roku 1983. Zimna Wojna zakończyła się w 1989 roku i służba baterii także zbliżała się do końca. Decyzja o wycofaniu jednostki ze służby zapadła 4 lipca 1990 roku, natomiast jej oficjalne uroczyste rozformowanie nastąpiło 24 czerwca następnego roku, po 51 latach eksploatacji. Według pierwszych planów lufy armat baterii „Helsingborg” miały zostać przekazane bliż-

niaczej baterii „Tjurkö” usytuowanej na wyspie Tjurkö, jako lufy rezerwowe, a ich stanowiska miały zostać zabetonowane. Ostatecznie jednak zdecydowano o zachowaniu działa nr 4 („Maja”) i udostępnieniu go zwiedzającym, natomiast pozostałe armaty miały zostać zakonserwowane i „zamurowane” w swoich kazamatach. Jesienią 1996 roku podjęto decyzję o utworzeniu War Years Museum (Beredskapsmuseet). Prace rozpoczęto w listopadzie tego roku, a oficjalne otwarcie muzeum w Djuramossie nastąpiło 30 czerwca 1997. Udostępnione do zwiedzania zostały - kazamata z armatą „Maja” oraz szereg innych stanowisk i eksponatów związanych z wojskową historią Szwecji. W roku 2007 kazamatę z armatą oszklono, co miało ją zabezpieczyć przed wpływem warunków atmosferycznych.

Uzbrojenie i wyposażenie baterii

Główne uzbrojenie baterii „Helsingborg” stanowiły cztery armaty Boforsa kalibru 152,4 mm wz. 1940, które zostały ustawione na lawetach wz. 1934. Armaty o numerach 1-4 pochodziły z zamówienia dla Polski (umowa nr 59 217/18), natomiast lawety z zamówienia holenderskiego (umowa nr 59 071/82). Masa dział sięgała 29 000 kg, masa pocisku – 46 kg, a masa ładunku miotającego – 16 kg. Pociski wz. 1940 miały długość 61 cm. Zakres prowadzenia ognia dochodził do 180°. Każda armata mogła w ciągu minuty wystrzelić trzy pociski na maksymalną odległość 24 000 m. Podczas wystrzału lufa działa cofała się o 40-50 cm, a poziom hałasu osiągał wartość około 180 decybeli. Kazamaty armat nr 1, 2 i 3 były identyczne, natomiast kazamata dział nr 4 była powiększona o schron przeznaczony dla obsługi armat przeciwlotniczych baterii. Pociski znajdowały się w półkolistym magazynie tuż za pomieszczeniem bojowym, natomiast ładunki miotające – w pomieszczeniu usytuowanym za magazynem pocisków. W magazynach poszczególnych kazamat znajdowało się po 300 pocisków wraz z ładunkami. Każda kazamata obsługiwana była przez 18 ludzi, którzy w trakcie stanu podwyższonej gotowości mieszkali i żywili się

10. Całkowita masa dział sięgała 14 800 kg, a jego zasięg – 23 000 m. Szybkostrzelność armaty wynosiła sześć wystrzałów na minutę.



Magazyn pocisków głównego kalibru.

Fot. Jacek Jarosz

w jej pomieszczeniach. Wszystkie armaty od roku 1941 miały swoje nazwy własne, pochodzące od mieszkających w Djuramossie miejscowych „piękności”. Były to – „Sonja” (nr 1), „Brita” (nr 2), „Asta” (nr 3) i „Maja” (nr 4).

Bateria „Helsingborg” miała trzy baterie bliźniacze, których armaty pochodziły także z niezrealizowanych zamówień zagranicznych. Były to baterie – „Roten”, „Björko” i „Tjörko”, które rozlokowano jednak były poza Skanią. Bateria „Roten”¹¹ składała się z armat wz. 1940 B o numerach od 1 do 4. Działa pochodziły z zamówienia holenderskiego (umowa nr 59 071/82), natomiast lawety – z polskiego (umowa nr 59 217/18). Bateria „Björko”¹² składała się z dział wz. 1940 B o numerach od 5 do 8. Zarówno armaty jak i lawety pochodziły z zamówienia holenderskiego (umowa nr 59 882/93). Bateria „Tjörko”¹³ składała się z armat wz. 1940 B o numerach od 9 do 10 i od 11 do 12. Dwa pierwsze działa wraz z lawetami pochodziły z zamówienia holenderskiego (umowa nr 63 287/98), dwa kolejne zaś – z syjamskiego (umowa nr 59 529/40).

Do obrony przeciwlotniczej baterii „HB” służyły dwa pojedyncze działa

Boforsa kalibru 40 mm wz. 1936, które zostały ustawione na drewnianych wieżach. Obronę przeciwlotniczą wzmacniały również cztery mobilne działka Boforsa kalibru 20 mm wz. 1940. Do bezpośredniej obrony baterii służyło pięć rozstawionych wokół niej schronów bojowych uzbrojonych w ciężkie karabiny maszynowe wz. 1936 kalibru 6,5 lub 8 mm. „Mózgiem” baterii był schron kierowania ogniem obsługiwany przez 20 ludzi. W jego pobliżu znajdował się schron generatora prądu. W 1941 roku zo-

stał wybudowany schron sanitarny, który mógł pomieścić 48 pacjentów. W lesie niedaleko Djuramossy usytuowano kompleks baraków mieszkalnych dla załogi baterii. W sześciu dużych barakach znajdowały się pomieszczenia dla 288 osób. Na wyposażeniu baterii znajdowały się także trzy mobilne reflektory wz. 1938 o średnicy 150 cm. Usytuowane one

były w miejscowościach – Domsten, Mölle i Rydeback. W miejscowościach – Ramlösa, Strandbaden i Svanebäck znajdowały się stanowiska obserwacyjne baterii, a w miejscowościach – Gnetaröd, Pålssjö, Rydeback i Mölle/Kockenhus – stanowiska namiarowe z dalmierzami.

Na początku lat 50. do bezpośredniej obrony baterii dodano kilka moździerzy Rheinmetall-Borsig kalibru 80 mm wz. 1946. Ułożono je na żelbetowych podstawach z możliwością prowadzenia ognia w zakresie 360°. Zmodernizowane również zostało uzbrojenie przeciwlotnicze baterii. Drewniane wieże z okresu drugiej wojny światowej zostały zastąpione przez dwa żelbetowe stanowiska z pomieszczeniami dla 10 żołnierzy w każdym z nich. W miejsce starych, zamontowano nowe działa przeciwlotnicze Boforsa kalibru 40 mm wz. 1948. W roku 1959 do obsługi baterii włączono stację radarową ustawioną w miejscowości Läröd. W 1982 roku do kierowania ogniem armat zastosowano nowy system kierowania ogniem typu ARTE 725. ●

11. Bateria „Roten” była gotowa do służby jesienią 1940 roku. Została odstawiona do rezerwy w 1992 roku, rozformowana – w 1999. Jedna z jej armat (nr 1) trafiła do muzeum w Vaxholmie.

12. Bateria „Björko” była gotowa w lecie 1941 roku. Została odstawiona w 1997 roku, a zlikwidowana – w 2000.

13. Bateria „Tjörko” była gotowa zimą 1941/42 roku. Została odstawiona do rezerwy w 1992 roku, a rozformowana – w 2003. Armata nr 12 trafiła do Beredskapsmuseet.

„Nowe” działko przeciwlotnicze Boforsa kalibru 40 mm.

Fot. Jacek Jarosz





część I

Pennello Nero – Czarna bandera

Artykuł poświęcony jest wątpliwościom towarzyszącym przejściu włoskiej floty wojennej do brytyjskiej bazy na Malcie we wrześniu 1943 roku. W całości oparty jest na unikalnej analizie radiodepesz, korespondencji prowadzonej pomiędzy różnymi szczeblami włoskiego dowództwa, w tych wyjątkowych dniach, a zachowanych w Archiwum Biura Historycznego Włoskiej Marynarki Wojennej. Pozwala on lepiej zrozumieć pojawiające się wątpliwości odnośnie tego, czy włoska flota zamierzała kapitulować, czy nie wobec Royal Navy, a także czy włoscy dowódcy poszczególnych zespołów bojowych dysponowali w tamtych dramatycznych godzinach kompletem informacji.

W „numero unico”, opublikowanym w pierwszych miesiącach 1945 pod tytułem *Flota walczy*, odnoszącym się do przejścia na Malcie okrętów włoskich w dniu po podpisaniu rozejmu 8 września 1943 roku, komandor Nicola Morabito, szef Biura Prasowego Ministerstwa Marynarki, pisał: [...] *Podzielili. I każdy, jak zostało ustalone, pójdą do brzegu pod czarną flagą - jedna z tamtych flag, które w języku marynarskim nazywają się „pennello” - co służyć miało jak sygnał rozpoznawczy*”.[...]

Ten „sygnał rozpoznawczy”, miał być dowodem, że flota włoska kieruje się ku portom kontrolowanym przez Sprzymierzonych. Okręty miały podnieść na maszcie „un pennello nero” („czarną banderę”)¹, która mogła być także w kolorze grantowym, o dużym formacie, zgodnym z wymiarami określonymi w regulaminie przeznaczonym dla floty handlowej. Przewidywał to dokument („Promemoria Dick”) dostarczony generałowi Castellano 3 września 1943 roku w chwilę po tym, jak został on podpisany w Cassibile, położonym na południu Katanii.

Okręty floty wojennej, jednak nie posiadają, pomiędzy flagami sygnałowymi takowej, która byłaby wykonana w czysto czarnym kolorze lub ciemnoniebieskim, jak prze-

widziano alternatywnie². W związku z tym należy przyjąć, że dowódcy tych okrętów mieli otrzymać materiał, który musiał zostać dostarczony im do wykonania ich w ostatniej chwili, wraz z wzorcami jak miały wyglądać do wykorzystania przy ich tworzeniu.

„Promemoria Dick”

Należy pamiętać, że wersje rozejmu podpisanego przez państwo włoskie były dwa, jeden nazywany „krótkim” i jeden, zwany „długim”. Pierwszy, składał się z 12 artykułów i został podpisany w dniu 3 września w Cassibile przez włoskiego generała brygady Giuseppe Castellano i generała Walthera B. Smitha reprezentującego generała D.D. Eisenhowera. Drugi, złożony z 44 artykułów, zawierający również poważniejsze zobowiązania, zastępując poprzedni, został podpisany w dniu 29 września 1943 roku przez marszałka P. Badoglio na pokładzie okrętu liniowego *Nelson* stojącego w tym czasie na kotwicy w bazie na Malcie³.

Wspomniany już dokument „Promemoria Dick” został przekazany generałowi Castellano krótko po godzinie 17:00, 3 września, i później został on omówiony w czasie spotka-

1. Pod tą nazwą należy rozumieć maszt i flagę sygnałową o czworokątnym kształcie, wydłużonym, gdzie jeden jej bok miał mieć długość około dwukrotnie większą od przeciwnej, czyli innymi słowy, rodzaj długiej piramidy ściętej na górze i na podstawie, która tak miała być tworzona (konstruowana).

2. Międzynarodowy Kodeks Sygnałów, edycja z 1923 roku, będący wówczas w użyciu, zawierał dwie serie znaków (bander) sygnałowych, „Seria międzynarodowa” i „Seria wojskowa”, składające się, pierwsza z 40 znaków, zaś druga z tych samych 40 i 19 innych o specjalnym znaczeniu. Jeśli chodzi o formę tych flag, w obu seriach składają się z 26 znaków prostokątnych alfabetycznych, 10 znaków numerycznych w różnych kolorach, 3 trójkątne i jedna „inteligentna” w białą-czerwone paski; wojsko miało również 14 trójkątnych proporczyków, 5 proporczyków „polichromicznych” i 4 prostokątne. Jeden z nich był w czarnym kolorze, ale o prostokątnym kształcie.

3. Okazyjnie, w obliczu protestów P. Badoglio, generał D.D. Eisenhower dał gwarancję, że do chwili publikacji nowego tekstu, który nie byłby dopuszczony, także ten fakt, wśród innych, cytowany artykuł 1: To ostatnie zdanie zostało później odwołane przez Protokół z 9 listopada 1943 roku.

nia, które odbyło się o godzinie 20:30 w namiocie, gdzie się odbyła się ceremonia podpisania samego tekstu w późnych godzinach popołudniowych. Commodore Dick Royal Navy i włoski generał ogólnie omówili różne punkty instrukcji i protokołów, zastanawiając się, czy część floty włoskiej może pozostać w bazie na Sardynii i uzyskując w tej sprawie negatywną odpowiedź⁴. Ponadto commodore poprosił jednego z oficerów Royal Navy, by został wysłany do Dowództwa Głównego Marynarki Wojennej na Morzu Śródziemnym telex, w którym poinformowano, że ogłoszenie rozejmu odbędzie się o godzinie 18:30 (czasu środkowoeuropejskiego) dnia „D” na kilka godzin przed spodziewanym lądowaniem sił Sprzymierzonych na terytorium Włoch.

Generał Castellano, po podpisaniu zawieszenia broni, pozostał w Cassibile. Tekst podpisane rozejmu „Promemoria Dick” i inne ważne dokumenty zostały przewieziane samolotem do Rzymu przez majora Marquis’a, oficera Dowództwa Naczelnego, który towarzyszył generałowi Castellano na Sycylii. Samolot, był ten sam, który przywiózł włoską misję w tym generała Ambrosio, szefa Sztabu Generalnego, a który przekazał „Promemoria Dick” ministrowi admirałowi Raffaele De Courten i szefowi sztabu floty już następnego dnia, tj. wieczorem 6 września.

Książka *Marynarka Wojenna 8 września 1943 koniec konfliktu*⁵ w rozdziale 1 (Jak flota ma realizować rozejm) tak przedstawia problem:

[...] Wieczorem 6 września 1943 roku admirał De Courten otrzymał z rąk szefa Sztabu Generalnego notatki w języku angielskim autorstwa Commodore Dick, w których wskazane zostały części wykonawcze, zasady rozmieszczenia floty [...] [w notach]

Admirał de Courten po pewnym czasie dowiedział się, że Commodore Dick był nie kto inny jak ówczesny dowódca naczelny floty śródziemnomorskiej.

Dlaczego wieczorem 6 września, generał Ambrosio, mając je w ręku, powiedział, że zawieszenie broni zostało już podpisane, że przekazał dokument Commodore Dick generałowi Castellano wieczorem 3 września, admirał de Co-

Przybycie na Maltę admirała Da Zary powitane przez kompanię honorową Royal Navy i commodore „Dick” (admirała A. Cunninghama). (fot. po lewej). Admirałowie Da Zara i Cunningham opuszczają siedzibę Lascaris Barracks w La Valetta po spotkaniu (rozmowach) 11 września 1943 roku.



urten czuł, że to był dokument odnoszący się do negocjacji o zawieszeniu broni. Później, po zbadaniu, generał Ambrosio protestował, dlaczego nie konsultowano z nim przejścia okrętów marynarki wojennej i ich koncentracji w La Maddalenie, a następnie uznał, że notatki powinny być traktowane jako nieaktualne.

Admirał de Courten w swoim raporcie (datowanym na 12 lutego 1944) pisze:

[...] W nocy, po przejrzeniu szczegółowo „Promemoria Dick”, myślałem, że to konieczne, aby wypełnić dwa pisma [...], które udałoby się dostarczyć do szefa Sztabu Generalnego dla większej pewności w południe 8 września [...]. W pierwszym nalegałem na konieczność, by flota została skoncentrowana w La Maddalena. W drugim potwierdziłem protest, wskazując jasno, że w przygotowanym dokumencie, oddano tylko jednostronnie brytyjski punkt widzenia [...]⁶.

„Promemoria Dick” otrzymał, jak już powiedziano, wieczorem 6, jednak nie zostało ona przekazane admirałom wezwanym do Rzymu. Jednocześnie zwrócono uwagę na spotkanie w godzinach popołudniowych dnia 7 września, w którym został omówiony Rozkaz nr 1 Naczelnego Dowództwa wskazujący środki, jakie należy podjąć w przypadku, gdyby „wojska niemieckie dokonały aktów aktywności zbrojnej...”. Również z wyżej wymienionego sprawozdania z De Courten’a:

[...] Nie otrzymałem kopii Rozkazu nr 1 z Naczelnego Dowództwa, nie otrzymałem żadnego pisemnego polecenia. Nawet mam kopię tej notatki. [...]

[...] Nie sądziłem, że należy do obecnych wiadomości o trwających negocjacjach w sprawie zawieszenia broni, nie otrzymałem wiadomości w tej sprawie, [De Courten nie wiedział, że została podpisana cztery dni temu], był to efekt wymuszonej tajemnicy; ale rozumiem, że chodziło by było jak

4. A. Vailati, *L'armistizio e il Regno del sud*, Milano 1969.

5. G. Fioravanzo, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, vol. XV della serie *La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale*, Roma 1962.

6. Elena Aga Rossi, *L'inganno reciproco*, Roma 1993, s. 362, G. Fioravanzo, op. cit., s. 9 i następn.



najmniej uczestników rozmów, że znaczenie miało wypracowanie zasad dotyczących jeńców wojennych i działalności samolotów niemieckich i angielskich i amerykańskich, w odniesieniu do przepisów zawartych w Rozkazach Naczelnego Dowództwa⁷.

W rzeczywistości, „Promemoria Dick” ustanawiał, że w ramach „portów spotkania” na liście znajdowały się: Gibraltar, Palermo, Malta, Augusta, Trypolis, Hajfa i Aleksandria, ale nie było La Maddaleny. Ponadto w pkt. 3 „Szlaki, trasy, dla jednostek znajdujących się na zachodnim wybrzeżu” ustalono:

[...] Jak poruszać się na południe, omijając od zachodu Korsykę i Sycylię, tak by dostać się tam w czasie godzin dziennych omijając port Bona ...

Następnie udać się na północ od Przylądka Corso, a nie bezpośrednio do Zatoki Bonifacio i przejść do Bona i Maddaleny. Spokojnie, rankiem 8 września generał Ambrosio powiedział admirałowi de Courten, że Alianci odrzucili propozycję koncentracji floty włoskiej w La Maddalenie. Jednak ten nakazał admirałowi Bergamini’emu, dowódcy Sił Floty Bojowej, skierować się do tej bazy.

W związku z tym, okręty liniowe, krążowniki i ich niszczyciele eskorty, w nocy z 8 na 9 września, wyszły z La Spezia i Genui bez instrukcji prawdziwego portu przeznaczenia, w pełnej gotowości bojowej i trybie alarmowym, niezależnie od tego co przewidywał „Promemoria Dick”, tam zaś byli:

[...] 6. Instrukcja odnosząca się uzbrojenia:

Wszystkie główne baterie artyleryjskie i wyrzutnie torpedowe będą ustawione na pozycji zero. Jednocześnie przyznano swobodę działania artylerii przeciwlotniczej, ale drzwi przeciwpożarowe będą otwarte jedynie w przypadku wyraźnego wrogich działań ze strony lotnictwa.

7. Rozpoznanie

Wszystkie okręty w ciągu dnia będą musiały podnieść na maszt, sygnał czarny lub ciemno niebieski, jak największy. Tarcze okrągłe, koloru czarnego zostaną umieszczone na pokładzie, jako sygnały dla samolotów. Jeśli w nocy napotkają one inne okręty, mają mieć włączone światła nawigacyjne o słabym natężeniu i będą nadawać sygnał „G A”.

Pomimo braku ujawnienia tych zasad, można założyć, że niektóre jednostki odebrały wiadomości radiowe transmitowane na długości fali 600 metrów, które były dla nich zrozumiałe, ale w języku angielskim, z Malty od godziny 21:00 w dniu 8 września; w tym ogłoszeniu, wzywające włoskie statki handlowe i okręty wojenne, aby udały się do „bezpiecznych od ingerencji niemieckich sił zbrojnych portów”, wskazując, Gibraltar, Maltę, Hajfę, Aleksandrię i porty Syrii i Afryki Północnej, nakazując:

Zgłoś swoją tożsamość, a następnie: wywieś na maszt czarną flagę lub ciemnoniebieską, ułóż na pokładach duże dyski jako identyfikację dla samolotów; w nocy, jeśli pojawiają się inne zaciemnione okręty, włącz światła słabsze niż zwykle i określając swoją pozycję poinformuj, że siły Sprzymierzonych są poinformowane o Twoim przybyciu.

Komunikat radiowy, podpisany przez Dowódcę Alianckich Sił Morskich na Morzu Śródziemnym, powtórzono ponownie z Malty, ale tym razem w języku włoskim, o godzinie 02:15 w dniu 9 września i został on przechwycony przez Radio Centrum Marynarki Wojennej w Rzymie (numer 180 chronologicznej listy radia, które nadano później).

Zupełnie inaczej wyglądała sytuacja okrętów 5. Dywizjonu (okręty liniowe *Caio Duilio* i *Andrea Doria*, z lekkimi krążownikami *Luigi Cadorna*, *Pompeo Magno* i *Scipione Africano*) znajdujące się w Tarencie: nie było żadnych nocnych rozmów pomiędzy admirałem de Courten i dowódcą zespołu admirałem Da Zara, jak to miało miejsce z admirałem Bergaminim w La Spezia, i Supermariną, najwyższym dowództwem operacyjnym, tuż po 6 rano w dniu 9 września przez radio nadano tę wiadomość (Vol. 1 - nr 250):

064209 [data grupa czas] - Ranking PAPA [Pierwszeństwo Absolutne]

Szyfr M.C. – Fala (długość) 52,98 m

Supermarina do Dowódcy 5 Dywizjonu [Okręt liniowy *Duilio*]

8956 Supermarina stop Rozszyfrować samodzielnie stop Wyprowadzić swoje okręty w stronę Malty w tym *Scipione* i *Regolo* stop w ciągu dnia od wschodu słońca przyjmować kolejne komunikaty stop Przyjąć komisję kontroli i nadzoru na pokład stop klauzule zawieszenia broni z wyłączeniem aut. przygotowania okrętów do opuszczenia flag stop Umieścić wielki czarny sygnał na maszcie stop położyć duże czarne koła stop artyleria główna i wyrzutnie torpedowe na pozycji zero stop sygnały nocne, w wypadku napotkania innych okrętów Gamma Alpha Gamma Alpha powtarzane stop włączyć słabe światła pozycyjne stop Ostrożnie 064,209.

Najwyraźniej, skoro admirał de Courten opuścił Rzym o godzinie 06:40, 9 września, komunikat ten został opracowany przez admirała Sansonetti’ego, zastępcę szefa sztabu, który sądził, że nie ma czego ukrywać przed admirałem Da Zara, szczególnie zapisów „Promemoria Dick”:

[...] 4. Trasy dla jednostek znajdujących się na wschodnim wybrzeżu i na Morzu Egejskim

a) Wszystkie okręty znajdujące się w Tarencie, na Adriatyku lub w portach wschodnich Włoszech, mają przejść na Maltę bezpośrednio, przemieszczając się od wschodu, w ciągu dnia.

We wspomnianej wcześniej książce admirał Fioravanzo stwierdza, że „*Da Zara poszedł do Komendanta Głównego*

7. Przepisy te stanowią, że w wypadku ataku niemieckiego, więźniowie zostaną uwolnieni i że samoloty pojawiające się nad okrętami miały być traktowane jako wrogi, nie musząc podejmować działań przeciwko siłom anglo-amerykańskim. W swoim wspomnieniu *Le memoir dell'ammiraglio de Courten*, Roma 1993, s. 155 i następne, napisane później, w latach następnych, trochę inaczej przedstawia swoje reakcje na „Promemoria Dick” i to co powiedział na tym spotkaniu, patrz E. Rossi, op. cit., s. 353 i następne, i podano w pełni poniżej i po raz pierwszy w memorandum streszczono dane relacje (ustnie) przez C.S. Maggiore admirałów obecnych na tym spotkaniu i dyktowane przez admirała Sansonetti’ego. Oto niektóre z najważniejszych środków, które mają być realizowane po otrzymaniu wiadomości konwencjonalnej „środki realizowane zamówienia publicznego numer notatki jeden”: [...] 8. Akcje własne Marynarki Wojennej. a) przechwytywanie lub niszczenie połączeń marynarki niemieckiej (Umowy z Dowództwem Artylerii Marynarki Wojennej). b) obrona i ewentualne zniszczenie okrętów wojennych i sabotaż na jednostkach handlowych. Nadzór przewencyjny (jak na razie) w jednostki (niemieckie) wyposażone w torpedy [kutry torpedowe – przyp. tłum]. c) przechwytywanie i eliminowanie oddziałów floty niemieckiej. [...] Rozkazy, które z pewnością miały zapobiegać im, tym bardziej że była to najbardziej prawdopodobna reakcja niemiecka zapowiedzi ewentualnego zawieszenia broni ze strony włoskiej.

Departamentu, admirała Brutusa Brivonesi'ego, aby zapoznać się z jego opinią". Autor nie wie, co to była za opinia, jednak chyba była ona całkowicie różna z tym co znajduje się notatka Brivonesi'ego.

W rzeczywistości, w Spisie Chronologicznym, jak już wspomniano, pod numerem 494, vol. 3, znajduje się następujący komunikat:

003009 - godzina transmisji 01:15

Od Dowództwa w Tarencie do Dowódcy 5. Dywizjonu Okrętów

50057 Kapitanowie powinni pamiętać, że nie ma żadnych rozkazów skierowanych do floty królewskiej, które mogłyby być dostarczone przez żołnierzy innych państw. Jeśli pojawi się konieczność sprzeciwienia się próbom zajęcia jednostek, koniecznym stanie się ich zatopienie poprzez otwarcie zaworów Kingston [kondensatory podwodne i gniazda] stop Brivonesi 003.009.

Ponadto, został powiadomiony przez Supermarina (wiadomość 113 vol. 3):

235908 - godzina transmisji 00:55 [z 9 września] lokata PA [Pierwszeństwo Absolutne]

Od Dowództwa w Tarencie do Supermariny

Dowództwo w Tarancie, 8 (?) 43 rozszyfrować samemu stop wbrew rozkazom postanowiłem, że okręty bez oporu nie będą przekazywane brytyjskiej marynarce wojennej i Stanów Zjednoczonych, ale zostaną zatopione 235908⁸.

Komunikat radiowy Supermariny skierowany do 5. Dywizjonu kierujący go na Maltę, po kilku retransmisjach, trudnościach z odczytaniem i rozszyfrowaniem, trafił do admirała Da Zara na *Duilio* znajdującego się w tym czasie w Tarencie, w czasie spotkania z dowódcami pozostałych dużych okrętów zespołu. Po konsultacji z admirałami Brivonesi i Fioravanzo, admirał Da Zara postanowili wyruszyć na Maltę w godzinach popołudniowych, koncentrując się na spokojnym odnalezieniu zespołu brytyjskiego na wodach Malty⁹.

Do 5. Dywizjonu należał również okręt liniowy *Giulio Cesare* stacjonujący w tym czasie w Poli, gdzie znajdował się on w rezerwie, ze zmniejszonym stanem załogi; Konsekwentnie do podjętych wcześniej decyzji, rankiem 9 września admirał Da Zara przekazał i powtórzył rozkazy Supermariny na *Giulio Cesare*¹⁰. Podsumowując, instrukcje „Promemoria Dick” zostały przekazane na wszystkie okręty 5. Dywizjonu, nakazując opuszczenie im swoich portów, rankiem 9 września..

Tego samego poranka, Maricosom (najwyższe dowództwo sił podwodnych) przekazało dwie wiadomości (vol. 4 n. 164 i 165) pierwsza nakazywała kierować się okrętom podwodnym do Zatoki Augusta i odebrać instrukcje „Promemoria Dick”, nakazując jednocześnie: „[...] Z zachowaniem honoru wykonać lojalnie klauzule rozejmu, nie atakować statków i opuścić flagi”[...]

Na pokładzie Floty Bojowej

W Archiwum Historycznego Biura Marynarki Wojennej w Rzymie, przechowywana jest wspomniana już chrono-

logiczna lista komunikatów przesyłanych od 12:00 w dniu 8 września 1943 do dnia 13 września 1943 do godziny 24:00 opracowana przez Maristat (S.M. Marina) Urząd Łączności w 1945 roku¹¹.

Jest więc taka lista następujących wiadomości o wyjściu okrętów z bazy w La Spezia i z bazy w Genui i wszystkich kolejnych:

(Dodatek vol. 3 n. 9) 013809

Od Dowództwa Floty Bojowej do podwładnych w różnych jednostkach

Okręt liniowy *Roma* opuścił port o godzinie 03:00, 9 września poprzedzony wyjściem niszczycieli z 7 flotylli, a następnie port opuściły okręty liniowe *Italia* i *Vittorio Veneto*.

Postępować zgodnie dwiema innymi wiadomościami z godziny 13:03 i 16:03 z dnia 9 września, natychmiast podnieść kotwicę i wyjść z portu.

Wyjście z portu w Genui okrętów 8. Dywizjonu tak zostało zakomunikowane do Rzymu:

(vol. 3 n. 520) 031509 - Pilne

Od Dowództwa floty w Genui do Supermariny

91631 - Okręt *Abruzzi* i okręt *Aosta* i okręt *Garibaldi* i *Libra* w morzu 031509.

Zbliżając się do La Maddaleny doszło do wymiany komunikatów w celu ustalenia, w jaki sposób ma dojść do cumowania okrętów w różnych fragmentach archipelagu:

(vol 1 n. 258) 090009 - godzina trasm. 09.45

Z okrętu liniowego *Roma* do CC.FF.NN.BBB [Dowództwo Floty Bojowej] w rejonie La Maddalena

37330- Gdyby [...] data, czas postoju i brak holowników, nie mówię by nie użytkować sieci zagrodowych [przeciwtorpedowych] stop Proponuję kotwiczenie [...] 090009.

(Vol 4 n. 191 i vol. 3 n. 314)

Od bazy La Maddalena do okrętu liniowego *Roma* [...] planowany krótki postój [...] proponuję przycumowanie [boje] wielkich okrętów w Santo Stefano jeden do drugiego i wejść do portu Palma [...]

Po wymianie tych komunikatów, siły morskie, które przygotowywały się do podejścia od zachodu w rejonie Zatoce Bonifacio, zostały powiadomione, że La Maddalena została zajęta już przez wojska niemieckie, z wiadomości radiowych skierowanych do wszystkich jednostek nawigu-

8. O wydarzeniach w Tarencie, gdzie sytuacja była trochę bardziej skomplikowana niż okazuje się z tych wiadomości, patrz E. Bagnasco, F. Petronio, *Una incredibile „crociera di guerra” in Adriatico*, „Storia Militare”, n. 4, gennaio 1994.

9. Załogi kilku okrętów (w tym *Doria*, A.E. Rossi, op. cit.) wykonały z niechęcią rozkaz opuszczenia kotwic i admirał Galati dowódca zespołu krążowników, prosił o zwolnienie z wykonania rozkazu.

10. Z Poli, pierwsze jednostki osiągnęły Tarent, a następnie bazę na Malcie doszło do buntu na pokładzie pancernika, który na szczęście bezkruwawo stłumiono w kilka godzin, podczas którego okręt skierował się w stronę wybrzeża włoskiego Adriatyku. Aby uzyskać opis tych wydarzeń, patrz F. Botti, *L'8 settembre 1943 sulla corazzata Giulio Cesare*, „Storia Militare”, n. 3, dicembre 1993.

11. Jak podano w dokumencie: „Kolekcja została zebrana: a) z książek RT wykorzystywanych przez następujące okręty *Eugenio di Savoia*, *Duilio*, *Doria*, *Pacinotti*, centrum RT w Tarencie, centrum RT w Cagliari; b) kolekcji wiadomości tekstowych z dowództwa floty w Brindisi; c) protokoły wiadomości z Supermariny przechowywane w Rzymie ... skrawki... Rzym 3 stycznia 1945”

jących w tym rejonie i zawierających tylko kilka szczegółów dla niektórych torpedowców:

(Vol. 1 n. 343) 132009 - godzina trasm. 14:11 - PAPA 0 Szyfr 19 bis

Od Supermariny do wszystkich jednostek na morzu

71325 Maddalena zajęta przez siły niemieckie stop Nasz rozkaz wydany stop Wszystkie nasze siły bezpośrednio z Maddaleny kierują się natychmiast do Portoferraio z wyjątkiem tych, które stoją bez możliwości wyjścia w morze FF.NN. BBB. Mediolan 132009.

Zawartość tych wiadomości radiowych - które powtórzono trzykrotnie, o godzinie 14:48, 15:15 i 15:17 - budzą dwie wątpliwości: pierwsza - brak rozkazów dla głównych sił morskich; druga obecność słowa „Milano” - (Mediolan).

Był to tradycyjny wyraz wprowadzony do wiadomości dla bezpieczeństwa szyfru radiowego obejmującego następujące czynności:

(Vol. 1 n. 282) 092609 - transmisja: 11.24 9 - PAPA - szyfr 19 bis. Od Supermariny do wszystkich jednostek w morzu

85992 - Nie wykonujecie ewentualnych poleceń zboczenia z kursu jeśli w tekście nie pojawia się słowo umowne „MILANO” dodatkowe elementy dla komunikatów wysoko zabezpieczonych będą oddzielnie wprowadzane rozporządzeniem -092609.

Taka wiadomość została powtórzona o godzinie 11:48.

Kolejna wiadomość o zajęciu Maddaleny przez stronę niemiecką została przekazane przez dowództwo marynarki z Cagliari podpisane przez generała Basso, dowódcę wojkowego na Sardynii.

135009 - transmisja z 14:21

Od dowództwa floty w Cagliari do okrętu liniowego *Italia* dla FF.NN.BB.

Dowództwo floty w Cagliari stop Wynika, że elementy niemieckie wykonały śmiałe przedsięwzięcie na dowództwo floty w Maddaleni i centrum RT stop Gdyby przybycie Floty Bojowej miało zastać taką sytuację należy zatroszczyć się o eliminację dział nadbrzeżnych stop podpisano Basso 135009.

Ten komunikat radiowy, skierowany został przez Supermarinę do wszystkich jednostek znajdujących się na morzu (132009); Ponadto skierowano go na *Rome*, okręt flagowy Bergaminiego od dnia wyjścia z La Spezia, i nic nie wykazuje na okręcie liniowym *Roma*, że został on później przesyłany z niego do centrali dowództwa floty, choć ta ostatnia mogła przechwytywać wszystkie informacje.

Na stronie 26 najczęściej cytowanych dokumentów ze zbioru *Flota 8 września 1943 roku koniec konfliktu* czytamy:

[...] Około 13:00 Supermarina, ostrzegła, że siły niemieckie zajęły La Maddalenę, nakazała siłom morskim, wykonanie wiadomości radiowych z godziny 13:16, i skierować się do portu w Bona.

Ten meldunek był w stanie dotrzeć na *Rome*, o godzinie 14:24 oraz o godzinie 14:45. Siły Marynarki mogły zmie-

nić w tym czasie trasę kierując się ponownie - w przeciwnym kierunku - w kierunku l'Asinara.

Nie da się jednoznacznie wskazać, kto zdołał jako pierwszy o godzinie 13:00 przekazać Supermarinie jaka jest sytuacja w La Maddaleni, co cytuje *Zapis chronologiczny* i nic więcej tu się nie da odkryć. Komunikat radiowy z godziny 13:16 opracowany przez Supermarinę nie daje się odnaleźć na tej liście, ale jest prawdopodobne, że admirał Fioravanzo, kompilator tego opracowania, mógł zostać poinformowany ustnie przez bezpośrednich bohaterów tamtych dni o jego istnieniu i nadaniu.

Rozkaz Dowództwa Floty Bojowej dlaczego należy zmienić kurs i skierować się do portu Bona musiał być przekazany, ponieważ w tym liście jest następujący komunikat:

(Vol. 1 n. 393) 145509 - trasm. 15:45 - PAPA szyfr Tabela Lodi Od Dowództwa FF.NN.BB. Do Supermariny

06922 Tabela Lodi stop Sprawdź komunikat odpowiedzi nr 12286 grupa razem [...] data noc 49 z prośbą o potwierdzenie [...] Przyjęcie potwierdzone stop Tabela Lodi 145509.

Chociaż tekst jest częściowo nieczytelny, Dowództwo Floty Bojowej na godzinę 14:55 9 września podaje „Przyjęcie potwierdzone” co z pewnością dotyczy faktu, o którym mowa w dyspozycji wcześniej otrzymanej, najprawdopodobniej w wiadomości radiowej o godzinie 13:16, który nakazywała, aby flota przeszła w stronę portu Bona

Jako kolejne kierowane przez Supermarinę w stronę portu Bona, były niszczyciele *Vivaldi* i *Da Noli*, które otrzymały radiodepeszę już o godzinie 13:39, czyli krótko po tym jak o godzinie 13:16, skierowano ją do Dowództwa FF.NN. BB., gdzie, jak już wspomniano, nie stwierdzono otrzymania tej wiadomości¹²:

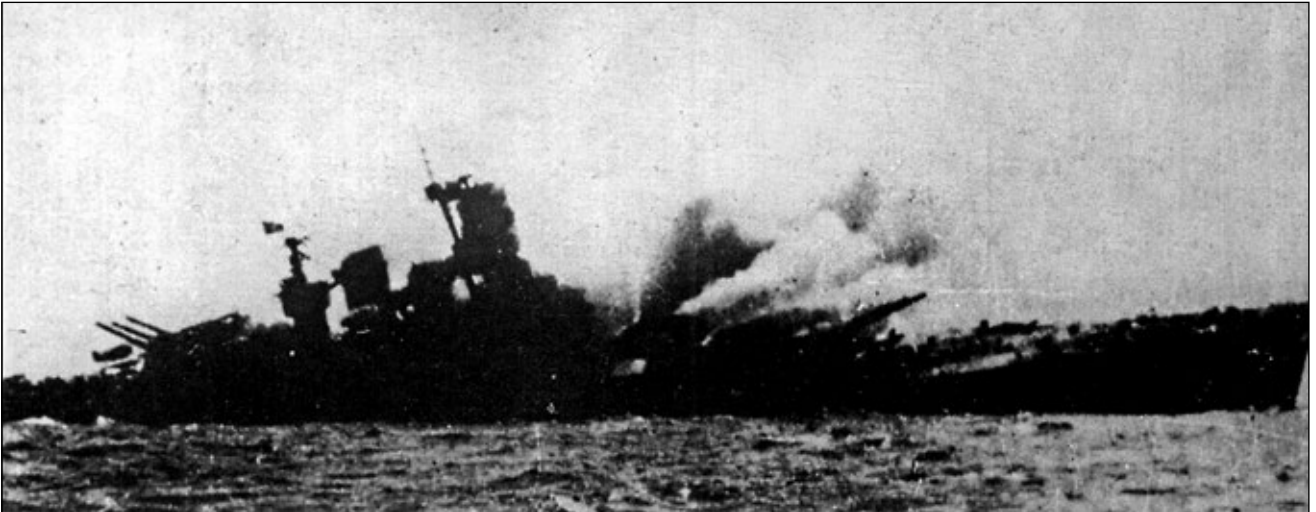
(Vol. 1 n. 345) 132909 - trasm. 14:14 - PAPA - szyfr 19 ter Od Supermariny do *Vivaldi* i *Da Noli*

Nakazując Flocie Bojowej skierować do portu Bona, ktoś w Supermarinie również musiał pamiętać, aby wysłać instrukcje „Promemoria Dick”; Dlatego też przygotowano i wysłano następujący komunikat radiowy:

(Vol. 1 n. 364) 134509 - trasm. 15:40 - PAPA - szyfr 19

Supermarina 23124 - Przed Bona wysłane zostały brytyjskie lub amerykańskie okręty mające wskazać port do którego należy dotrzeć stop Uzbrojenie główne i torpedowe ustawione na pozycji zero stop Swoboda działania artylerii przeciwlotniczej w przypadkach ataku lotniczego... wojennego sił powietrznych stop Każdy okręt wciąga na maszt sygnał czarny, granatowy, maksymalnego możliwie rozmiaru stop Położyć na pomostach dużych rozmiarów tarcze koloru czarnego jako sygnał rozpoznawczy dla samolotów stop światła nawigacyjne w wypadku spotkania nocą należy ustawiać z uznaniem i nadać sygnał sygnalizatorem elektrycznym grupy Gamma stop 134509.

Należy podkreślić, że podczas gdy w wiadomościach przesyłanych rankiem 9 września do Dowództwa 5. Dywizjonu i okrętów podwodnych było wyraźnie powie-



Pancernik *Roma* krótko przed zatonięciem.

Fot. grzesznościowo „Storia Militare”

dziane, że chodzi o zawieszeniu broni co zostało powiązane z opuszczeniem bandery, w tym przypadku tego nie uczyniono.

Należy uznać, że wspomniany komunikat radiowy nie został odebrany, jeśli był transmitowany tylko o godzinie 15:40, gdy *Roma* została trafiona, i krótko po jej zatonięciu czyli o godzinie 15:52, czyli po dwunastu minutach. Dlatego też, nawet jeśli komunikat został odebrany przez stację radiową tego okrętu liniowego i został przekazany do sztabu na tej jednostce, co można zrozumieć, prawie na pewno nie został jeszcze odczytany, a jeszcze mniej prawdopodobne było jego dostarczenie do rąk admirała Bergaminiego.

Pozostaje także pytanie, czy jeśli komunikaty radiowe odbierane były także przez stacje radiowe z jednostek flagowych 7. (*Eugenio di Savoia*) 8. (*Duca degli Abruzzi*) i 9. Dywizjonu (*Vittorio Veneto*) mogły być odczytane, skoro oficerowie na tych okrętach nie byli w posiadaniu wszystkich szyfrów i/lub tabel koniecznych do odczytania poleceń skierowanych do całej floty.

Podczas gdy na wodach l'Asinara okręt liniowy *Roma*, został trafiony przez bomby kierowane zrzucone z samolotów niemieckich, zatonął, radiostacja w Rzymie rozpoczęła nadawać tę wiadomość:

(Vol. 1 n. 428) przesłany o godzinie 16:54

Od Centrum RT w Rzymie do okrętu liniowego *Roma* stop otrzymane msg 388, 389, 391, 404.

Powrót Floty Bojowej na morze, trochę w ramach planowanego rejsu zostało zorganizowane w l'Asinara obejmując kolejno 7., 8. i 9. Dywizjony, także krążownik *Eugenio di Savoia* znajdował się na czele sił, a następnie przemieszczały się *Duca d'Aosta* i *Montecucciolli*, *Duca degli Abruzzi*, a następnie *Garibaldi* i *Regolo*, a na końcu przemieszczały się *Roma*, *Vittorio Veneto* i *Italia*.

O godzinie 15:45 włoska formacja po odwróceniu trasy swojego przemieszczania się, zbliżała się „do zaplanowanego punktu” (w tym czasie różne jednostki działały dość niezależnie), tak, że w nowym szyku, okręt liniowy *Italia* znalazł się na czele, a za nim krążownik *Eugenio di Savoia*.

Z *Listy chronologicznej* wynika, że kolejność odwracania się tendencji kryzysowej została zasygnalizowana następującym komunikatem:

(Vol. 2 n. 159) przesłany o godzinie 14:41 fala U.C. [taktyczna]

Z dowództwa FF.NN.BB. do wszystkich – Podchodźcie na kursie 180° w lewo.

Ze stanowiska dowodzenia, teraz znajdującego się na samym końcu linii okrętów, admirał Romeo Oliva na *Eugenio di Savoia* nie mógł zobaczyć, co się dzieje na czele zespołu floty, więc - po niemieckim ataku lotniczym, podczas którego *Roma* została trafiona i doszło do wybuchu jego magazynów amunicji poza dużą erupcją dymu - wysyłał następujący komunikat na *Vittorio Veneto*:

(Vol. 2 n. 183) trasm. 16:01 - fala U.C.

Dowódca 7. Dywizjonu z okrętu *Veneto* – Który okręt ugodzony?

Reakcja *Veneto* zawierała również bardzo ciekawe informacje, potwierdzające, że dowódca zespołu jeszcze nie poinformował dowódców pozostałych jednostek:

(Vol. 2 n. 187) trasm. 16:11 - Fala U.C.

Od *Vittorio Veneto* do *Eugenio di Savoia* do Dowództwa 7. Dywizjonu – Według mego przekonania okręt liniowy *Roma* zatopiony stop Proponuję posłać dwa C.T. w celu uratowania ludzi stop wydaje mi się, że musimy pójść w stronę Bona.

(ciąg dalszy nastąpi)

**Tłumaczenie z języka włoskiego
Maciej Franz**

Artykuł po raz pierwszy został publikowany w „Storia Militare” N. 47 i 48 (sierpień i wrzesień 1997 r.)

12. Dwa niszczyciele opuściły La Spezia i udały się do Civitavecchia, gdzie miały one ewentualnie przyjąć na pokład Króla i jego rodzinę oraz świętę, przewożąc ich rzekomo na Sardinie; później mieli być oni porwani w Maddalena.



Kadłub *Olzy* w trakcie budowy w gdyńskiej stoczni.
Fot. zbiory Marka Twardowskiego

Zagadka *Olzy* prawie rozwikłana

Większości czytelników naszego magazynu znana jest historia parowca *Olza*, który miał być pierwszym pełnomorskim statkiem handlowym zbudowanych w Polsce. Stępkę położono 28 sierpnia 1938 r. w Nowej Stoczni Gdyńskiej S.A w Gdyni, pod numerem B-11, na zamówienie Żeglugi Polskiej S.A. Początkowo planowano dla niego nazwę *Zaolzie*, później zmienioną na *Olza*. Jego maszynę parową, o mocy 800 KM, zamówiono dla niego w Zakładach Budowy Maszyn Huty „Zgoda” w Świętochłowicach (numer zamówienia 1914). Wodowanie planowano na 25 września 1939 r., a oddanie do służby na marzec 1940 r. – 20 miesięcy po podpisaniu umowy.

Jednak wybuch II wojny światowej 1 września 1939 r. pokrzyżował te ambitne plany. Próbowano awaryjnie wodować statek 3 września 1939 r., aby niedokończonym kadłubem zablokować pochylnię. Próba nie powiodła się – kadłub zatarł się na pochylni i pozostał tam pomimo użycia holowników. W następnych dniach został uszkodzony przez ostrzał artyleryjski lub podczas bombardowań lotniczych. Osta-

tecnie uznano, że uszkodzony kadłub wystarczająco blokuje pochylnię, a dla pewności 8 września ekipy minerskie dokonały na nim dalszych zniszczeń.

Na pierwszy ślad wojennych losów *Olzy* natrafił Bohdan Huras, który w ZUT „Zgoda” w Świętochłowicach próbował ustalić losy maszyny parowej dla *Olzy*. W Księdze Wyrobów znalazł przy niej dopisek „Westpreussen”, co pozwoliło dalej prowadzić poszukiwania. Pomógł w tym Theodor Dorgeist, znawca losów floty niemieckiej (i państwa bałtyckich) XIX i XX w.

Wedle jego ustaleń Niemcy, którzy weszli na teren stoczni po zajęciu Gdyni 14 września, uznali że kadłub statku jest w dobrym stanie. Dopiero w marcu 1940 r. podjęto decyzję kontynuowania budowy, na miejscu, w Stoczni Gdyńskiej przekształconej w gdyński oddział Deutsche Werke Kiel A.G. Zaliczono kadłub do zdobyczy wojennych. 12 sierpnia 1940 r. znalazł się na urzędowej liście przemianowań jako *Westpreussen* (eks *Olza*).

Niemcy zwodowali kadłub dopiero w maju 1941 r., bez nazwy, jako *Stückgutfrachter 36/41*. Planowanym odbior-

cą był Kriegsmarinearsenal Gotenhafen. Tymczasem maszyna parowa napędu głównego *Olzy* nadal znajdowała się w Świętochłowicach. W wojennym zamieszaniu zniknęła dokumentacja, niektóre jej elementy przedwcześnie złomowano, ale ostatecznie (w 1941 r.?) zdecydowano się ją dokończyć, nadając maszynie nowy numer zamówienia – 2058.

W Gdyni prace nad nowym statkiem ślimaczyły się. Najprawdopodobniej traktowano ten statek jako tzw. pracę buforową – pracowników kierowano tam tylko wówczas, gdy nie było nic ważniejszego do zrobienia. 10 października 1942 r. zniecierpliwiony tym stanem rzeczy Admiral Ostsee rozkazał przeholować kadłub do Lipawy, gdzie Marinereparaturwerft Libau miał dokończyć budowę.

Lipawskim stoczniovcóm szło równie słabo – 1 kwietnia 1944 r. nadal nie można było określić terminu zakończenia prac. Statek dalej stał w stoczni, a 17 maja 1944 r. doszło do wypadku, gdy w Basenie Nr 1 kuter rybacki *Made* znalazł się między *Westpreussen*, a pracującym dźwi-

giem pływającym i zatonął wskutek zgniecenia.

10 października tego roku przyszły kolejne rozkazy: za dalsze prace miała odpowiadać Kriegsmarine, a konkretnie Oberwerftstab Ost. Zgodnie z rozkazami OKM statek 36/41 (wciąż bez maszyny) załadowano materiałami lipawskiego oddziału stoczni Schichaua i przeholowano do stoczni Schichaua w Królewcu. Statek dotarł tam 21 stycznia 1945 r.

Na tym kończyły się informacje pochodzące ze źródeł polskich i niemieckich.

Przez wiele lat dalsze losy dawnej *Olzy* pozostawały tajemnicą mimo kilku prób ich wyjaśnienia. W latach siedemdziesiątych wspomniano o niej w telewizyjnym programie, wzywając ewentualnych świadków do rozwikłania tej tajemnicy. Odzew był co najmniej skromny, a nadesłane informacje mylące. Na przykład jedna z wersji mówiła o wyholowaniu statku w 1944 r. na Zatokę Gdańską i zatopieniu jako celu dla artylerii nabrzeżnej.

Najbardziej prawdopodobna pozostawała hipoteza o przeholowaniu statku na wschód, gdzie stał się zdobyczą Armii Czerwonej. Rosjanie prawdopodobnie nie zdawali sobie sprawy skąd

pochodził przejęty przez nich kadłub, zresztą niewiele ich to obchodziło – jak ponemieckie, to znaczy, że trzeba zabrać. A nawet gdyby się zorientowali w pochodzeniu statku, to z pewnością nie przyznaliby się do tego: przecież ukrywali przed Polakami nasze statki (np. kutry rybackie) nawet wtedy, gdy ich polskie pochodzenie było oczywiste, a Polacy przedstawiali dowody własności.

* * *

Wyjaśnienie losów *Olzy* nastąpiło niedawno. Niemiecki badacz Peter Tschurch, próbując ustalić pochodzenie niewielkiego transportowca rybackiego *Inguł* zauważył jego podobieństwo do polskiego statku. Fotografie statku potwierdziły to podobieństwo. Gdy wiadomo było czego szukać, ustalenie dalszych losów statku nie sprawiło już trudności.

Wedle źródeł rosyjskich niedokończony kadłub przydzielono kalininogradzkiej flocie rybackiej. Prawdopodobnie nie wiedziano tam, co zrobić z tym „prezenterem” i pozostawiono go na lepsze czasy. Przyszły dopiero w połowie lat pięćdziesiątych, gdy postanowiono wypo-

sażyć go jako pasażersko-towarowy statek łącznikowy. Jego głównym zadaniem miało być wożenie rybaków uczestniczących w ekspedycjach na Bałtyku i Morzu Północnym. Zadanie wyposażenia kadłuba zlecono stoczni remontowej w Kłajpedzie. W rejestrze statków radzieckich z 1965 r. zapisano rok 1958 jako datę ukończenia budowy.

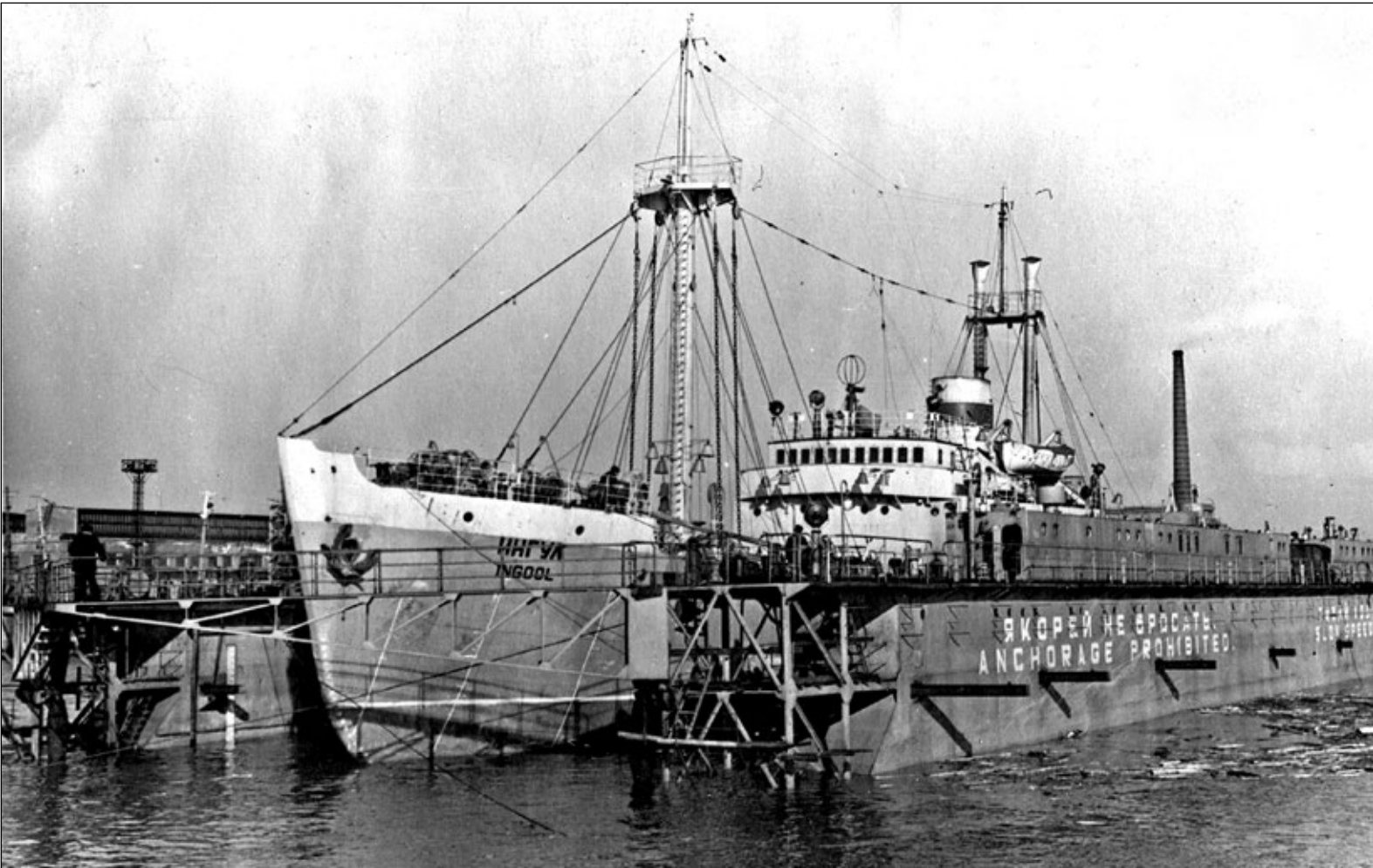
Ukończony tam statek różnił się nieznacznie wyglądem od dawnej *Olzy*: dobudowano nową dziobówkę i rufówkę, a na pokładzie dodano nadburcia. Podniesiono również o jeden poziom nadbudówkę na śródokręciu i przesunięto rufowy maszt w kierunku komina. Pojemność brutto określono na 1570 t, netto 714 t, a nośność 1207 t. Długość całkowita kadłuba wynosiła 73,20 m, szerokość 10,72 a zanurzenie 4,52 m.

Do za- i wyładunku towarów służyło 6 bomów, każdy o udźwigu 3 ton. Oprócz radiostacji zamontowano radar nawigacyjny. Statek posiadał 4 szalupy, dwie większe na śródokręciu i dwie mniejsze na rufowce.

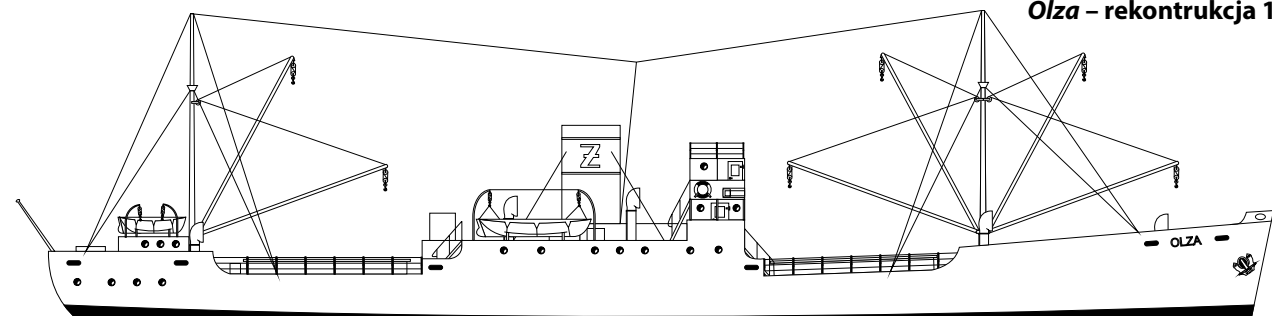
Ładownia	Objętość ładowni (m ³)	Wymiar łuku (m)
I	383	5,0 x 4,0
II	756	7,9 x 4,0
III	420	6,7 x 4,0

Inguł na doku w Kłajpedzie, grudzień 1958 roku.

Fot. zbiory katedry Budowy i Remontu Okrętów MGAWT

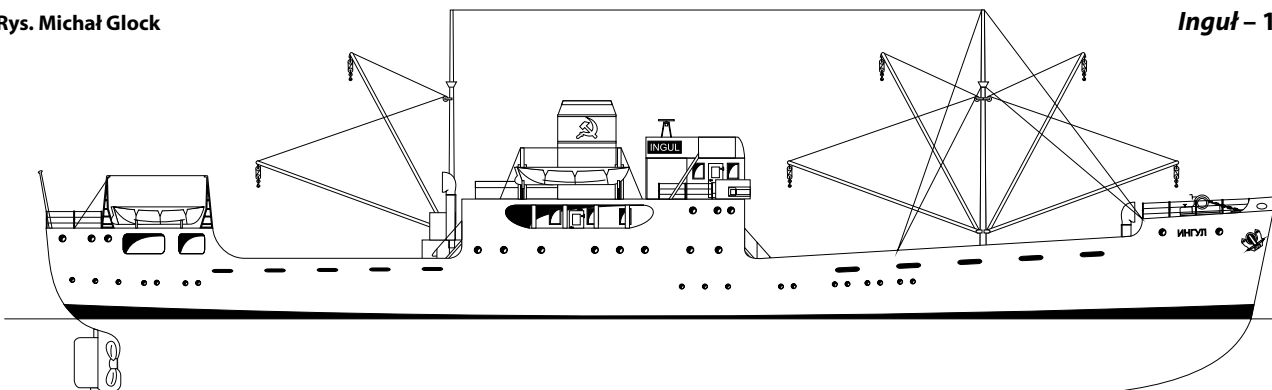


Olza – rekonstrukcja 1940



Rys. Michał Glock

Ingul – 1958



Zapas paliwa wynosił 180 ton, a zapas wody – 255 t. Prędkość określono na 9,5 w. Napęd zapewniał 8-cylindrowy silnik spalinowy produkcji rosyjskiej, który wg Rejestru ZSRR wyprodukowano w 1962 r.

Statek klasyfikowano jako statek odbiorczo-transportowy – miał za zadanie dostarczać na łowiska towary (np.

prowiant lub części zapasowe) dla flotylli rybackich oraz przewozić rotacyjnie wymieniane załogi jednostek rybackich. Dla ich wygody wyposażono statek w 56 miejsc pasażerskich. Etatowa załoga liczyła 50 ludzi.

Nowy transportowiec otrzymał nazwę *Ingul*, a jego armatorem był Bałtycki Trust Przemysłu Rybnego (*Бал-*

тийский рыбопромышленный трест = Baltrybtrest) z Kaliningradu. Statek otrzymał sygnał wywoławczy UJXX (w wersji rosyjskiej: УЙБК). W rosyjskim rejestrze nadano mu numer M24182, a w spisach IMO z czasem pojawił się numer 6809800. Jego portem macierzystym został Kaliningrad. Pływał jako transportowiec do końca

Radziecki transportowiec *Ingul* w jednym z portów.

Fot. zbiory Petera Tschurtscha





Radziecki *Ingul* u norweskich wybrzeży, zapewne w końcowym okresie służby.

Fot. Mike Lennon

lat sześćdziesiątych, a jego operatorem została Kaliningradzka Baza Chłodniowców podległa Ministerstwu Rybołówstwa ZSRR (Калининградская База Рефрижераторного Флота МРХ СССР). 3 czerwca 1970 wycofano go z eksploatacji i potem przekazano na złom.

* * *

Historia *Olzy* wydaje się być wyjaśniona, jednak wciąż pozostają wątpliwości.

Przede wszystkim: czy *Olza* to *Westpreussen*?

Sprawa nie jest tak oczywista, jak się wydaje. Co prawda w dokumencie z lata 1940 r. podano, że taką nazwę przewidziano dla zdobytecznego statku. Ale w lipcu 1942 r. pod tą nazwą zarejestrowano w Gdańsku inny statek – żółtowski statek *Kaupo*, zajęty przez Niemców w Lubece w czerwcu 1941 r. (w 1945 został przejęty przez Brytyjczyków, powrócił do nazwy *Kaupo*, złomowano go w 1952 r.). Dawna *Olza* tymczasem pozostawała bez nazwy – wciąż była tylko kadłubem 36/41. Wobec tego który *Westpreussen* przyczynił się do zgniecenia kutra *Made* w Lipawie?

Próba prześledzenia losów maszyny parowej ze Świętochłowic też nie daje nam jednoznacznych rozstrzygnięć. W Księdze Wyrobów zakładów w Świętochłowicach pod nu-

merem 1914 wymieniono maszynę przeznaczoną na *Olzę*. Z kolei pod numerem 2058 wpisano w Świętochłowicach maszynę, wysłaną w 1942 do stoczni, prawdopodobnie na statek *Westpreussen*. Bohdan Huras, który badał dzieje *Olzy*, uważa, że jest to ta sama maszyna. W wyniku dalszych badań okazało się, że maszynę najprawdopodobniej nie wysłano do Gdyni, ale do innego portu – być może do Libawy.

Nie ma też potwierdzenia, na jaki statek ostatecznie trafiła maszyna – ale prawie na pewno nie na *Olzę*. Dawny polski statek jeszcze w styczniu 1945 r. nie miał napędu i trudno wyobrazić sobie, aby Niemcy w tym czasie myśleli o jego ukończeniu – mieli inne zmartwienia...

Pośrednio potwierdzają to informacje ze źródeł rosyjskich. Wiemy, że *Ingul* pływał z silnikiem spalinowym. Gdyby wcześniej miał maszynę parową podczas przebudowy Rosjanie musieliby dokonać **bardzo** poważnej przebudowy, wymagającej kompletnej zmiany wnętrza – likwidacja kotłowni, wymiana silnika i instalacji (paliwowych, wodnych) oraz najprawdopodobniej urządzeń pokładowych, bo na parowcach windy były zasilane parą, a na motorowcach elektrycznie.

Ale po co go przebudowywać? Gdyby statek wcielono do eksploatacji w 1958, to byłby prawie nowy, pływał-

by i przyczyniałby się do wykonania planu. Więc kolejny remont wywołałby szereg nieprzyjemnych pytań o jakość prac stoczni, zasadność podjętych wcześniej decyzji, itd. Poza tym pamiętajmy, że komunizm był systemem totalnych niedoborów – również w usługach remontu statków. Reasumując: gdyby stara maszyna była niesprawną, to mechanicy stawaliby na głowie, aby zmusić ją do pracy. A gdyby całkowicie się rozleciała, to łatwiej i szybciej byłoby wymienić ją na nową, parową, podobnej wielkości.

Pozostaje jeszcze kwestia rozbieżności między rokiem produkcji silnika a deklarowanym w tym samym Rejestrze rokiem 1958 jako rokiem ukończenia statku. Być może wcześniejsza data odnosiła się tylko do zakończenia prac kadłubowych, a potem statek cztery lata czekał na maszynę? A może zainstalowano na nim inny silnik, który mimo wszystko już po czterech latach trzeba było wymienić?

Jak widać, historia *Olzy* kryje jeszcze niejedną tajemnicę... ●

Źródła

„Registrowaja Kniga Morskich Sudow SSSR 1964-1965”.

Pawłow A.S., *Morskije suda SSSR 1945-1991. Czast II Suda inostrannoju postrojki*, Jakuck 2012.

W artykule wykorzystano informacje z archiwów pp. Bohdana Huras, Theodora Dorgeista i Petera Tschurscha.



część III

Niszczyciele rakietowe typu „Lütjens”

Życiorysy i kariery

Wszystkie trzy niszczyciele po wcielaniu do służby zostały przyporządkowane nowemu 1. Dywizjonowi Niszczycieli (1. Zerstörerengeschwader) w Kilonii. Jako największe i najsilniejsze jednostki Bundesmarine uczestniczyły w wielu dalekich rejsach ćwiczebnych, przede wszystkim na wody Ameryki Północnej oraz Karaibów, także na Morzach Północnym i Bałtyckim. Często wchodziły w skład sił NATO (ówcześnie Standing Naval Forces Atlantic, obecnie Standing NATO Maritime Group 1 - SNMG 1). W okresie późniejszym pełniły służbę w ramach sił NATO na Morzu Śródziemnym – STANAVFORMED (Standing NATO Forces Mediterranean, obecnie Standing NATO Maritime Group 2/SNMG 2). Ze względu na sporą liczbę członków załogi w czasie 30 letniej służby przez ich pokłady przewinę-

ło się sporo poborowych, podoficerów nadterminowych oraz żołnierzy zawodowych Bundesmarine. Wielokrotnie były przebudowywane, a najnowsze urządzenia elektroniczne po skreśleniu z listy okrętów w czynnej służbie, zostały przeniesione na pokłady fregat typu „Bremen”, wzmocnionych jednak silniejszym komponentem rakiet przeciwlotniczych średniego zasięgu. Od końca lat 80. minionego stulecia zmieniły się zadania NATO jak również niektóre obszary działania sojuszu północnoatlantyckiego, tym samym także zadania Bundesmarine, której okręty uczestniczyły na akwenach położonych poza dotychczasowym rejonem działania sił morskich NATO, np. na Adriatyku w czasie konfliktu po rozpadzie Jugosławii. W związku z tym okręty wyposażono w nowe sensory i rodzaje uzbrojenia przydatne do działań przybrzeżnych.

LÜTJENS (D 185)

Okręt będący protoplastą serii *Lütjens*, został zwodowany w stoczni Bath (stan Maine) 11 sierpnia 1967 roku, jego matką chrzestną była Gerda Lütjens¹, synowa admirała (małżonka jego najstarszego syna). 12 marca 1969 roku ukończony okręt został przekazany do stoczni U.S. Navy w Bostonie, gdzie 22 marca tegoż roku nastąpiło jego przejęcie przez Bundesmarine. Po rejsach próbnym i intensywnym szkoleniu załogi okręt udał się w rejon Karaibów odbywając ćwiczebne strzelanie z jednostkami U.S. Navy.

19 listopada 1969 roku okręt spotkał się z bliźniaczym niszczycielem zachodnioniemieckim (*Mölders*), następnie dnia 9 grudnia 1969 roku zawinął do bazy w Kilonii. Od 1 kwietnia 1970 roku został przyporządkowany utwo-

1. Była małżonką najstarszego syna admirała Lütjensa.

Daty budowy niszczycieli typu „Lütjens”

Nazwa	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	W służbie
D 185 <i>Lütjens</i>	Bath Iron Works	01.03.1966	11.08.1967	23.03.1969
D 186 <i>Mölders</i>	Bath Iron Works	12.04.1966	13.04.1968	20.09.1969
D 187 <i>Rommel</i>	Bath Iron Works	22.08.1967	01.02.1969	02.05.1970

rzonemu rok wcześniej 1. Dywizjonowi Niszczycieli. *Lütjens* był pierwszym okrętem rakietowym NATO stacjonowanym na Bałtyku, około 10 lat po wprowadzeniu do służby pierwszych okrętów rakietowych przez flotę radziecką².

21 stycznia 1970 roku *Lütjens* zahaczył o mieliznę w Zatoce Kilońskiej uszkodzając śruby, których naprawa w stoczni Howaldtswerken Deutscher Werft (HDW Kiel), trwała od 14 lutego do 2 marca 1970 roku. 21 stycznia 1971 roku *Lütjens* wyruszył z Wilhelmshaven w rejs szkoleniowy na Karaiby. Podczas przeglądu w stoczni Norfolk Naval Yard wystąpiła awaria w systemie komputerowym niszczyciela, którą jednak szybko przezwyciężono i okręt mógł uczestniczyć w strzelaniu ćwiczebnym wraz z jednostkami U.S. Navy 10 maja 1971 roku. Po powrocie do Kilonii w sierpniu 1971 roku odbyły się ćwiczenia wszystkich okrętów 1. Dywizjonu Niszczycieli na Skagerraku i Kattegacie oraz Morzu Północnym, po ich zakończeniu okręty zawinęły do portów szkockich.

Od 18 do 27 października *Lütjens* uczestniczył w niemiecko-francuskich manewrach „Gemex 71”, natomiast w listopadzie tegoż roku w ćwiczeniach SEF3/71 (SEF = Ständige Einsatzgruppe Flotte, pol. stała grupa bojowa floty). Podczas nich otrzymał nagrodę admiralską za najlepsze wyniki w strzelaniu.

W styczniu oraz lutym 1972 roku uczestniczył w ćwiczebnym strzelaniu na Zatoce Biskajskiej. Po nich miała miejsce wizyta w Breście 9 marca 1972 r. Od 22 kwietnia do 7 maja tegoż roku uczestniczył w manewrach NATO o kryptonimie „Bright Horizon”, by następnie zawinąć z wizytą kurtuazyjną do portów w Bergen, Håkønsvern oraz Stavanger. Następnie niszczyciel uczestniczył w manewrach SEF 2/72 na Bałtyku i Skagerraku oraz ćwiczebne strzelania pod przyłaskiem Wrath i Helgolandem. Na przełomie sierpnia i września 1972 roku ponownie uczestniczył w ćwiczebnym strzelaniu w okolicy Zatoki Biskajskiej, następnie dokonano na nim przeglądów w kilońskiej stoczni HDW oraz tamtejszym arsenale morskim.

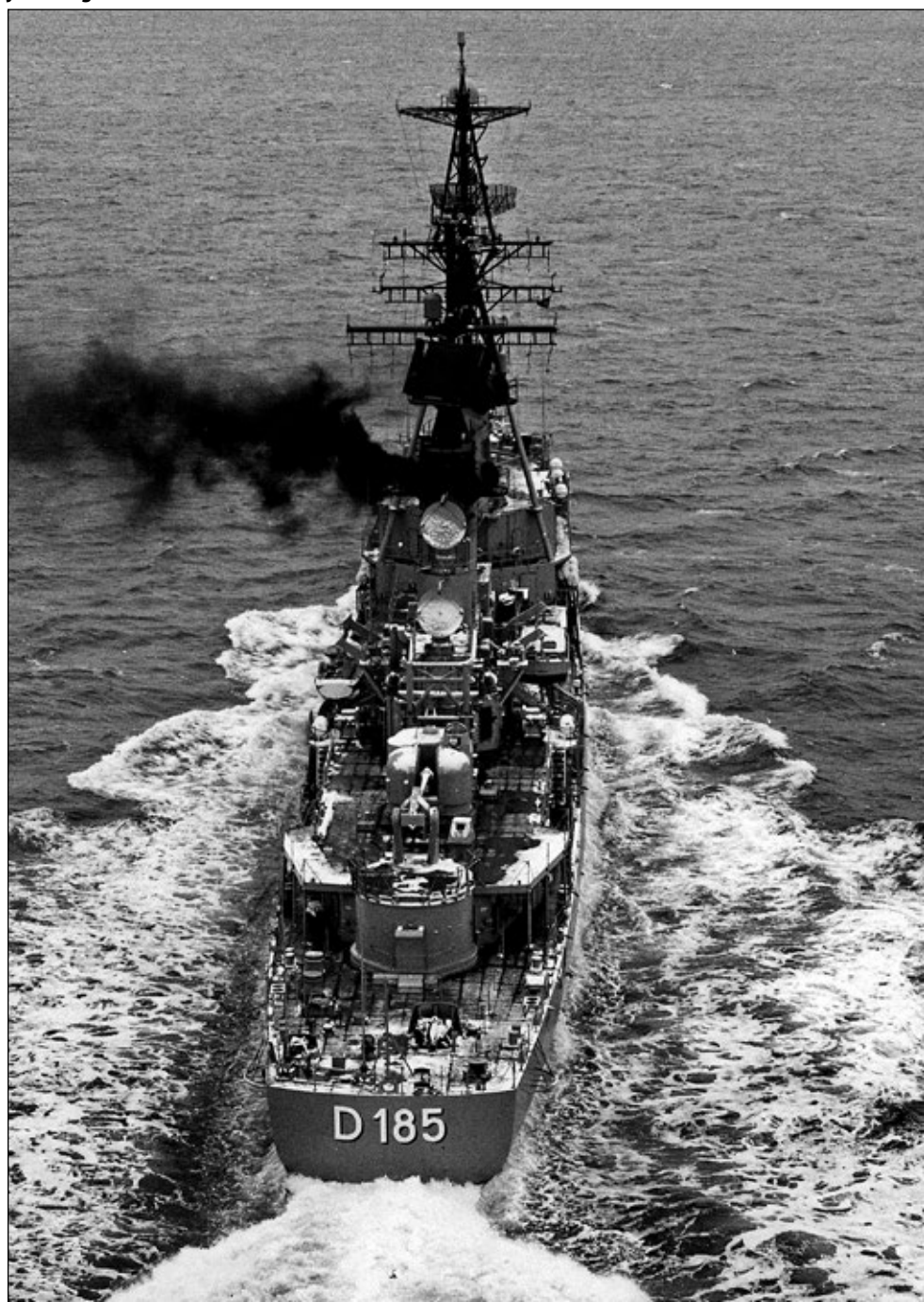
2 lipca 1973 roku *Lütjens* opuścił Kilonię udając się w rejs szkoleniowy do USA i na Karaiby któremu towarzyszył

przegląd okrętu w bostońskiej stoczni po którym nastąpiły ćwiczenia i szkolenie załogi m.in. w okolicy bazy Guantánamo. Niszczyciel powrócił do Kilonii 18 grudnia tegoż roku. W lutym 1974 r. *Lütjens* uczestniczył w manewrach SEF 1/74, a w maju tegoż roku w ćwiczeniach „Delphin 74”, w połowie tegoż miesiąca miało miejsce ćwiczebne odpalenie rakiet w Zatoce Biskajskiej, natomiast od 4 czerwca do 26 sierpnia 1974 roku miał miejsce pozaplanowy przegląd okrętu w w stoczni kilońskiej. Z końcem sierpnia okręt udał się wraz z 3. Dywizjonem Ścigaczy (3. Schnellbootgeschwader) oraz okrętem zaopatrzeniowym *Rhein* na manewry w Zatoce Biskajskiej. Po drodze odwiedzone bazy w Breście i Cherbourg. Od 16

Jeszcze jedno ujęcie z prób *Lütjensa* w dniu 12 marca 1969 roku. Co ciekawe, okręt pokryty jest śniegiem.

września do 3 października niszczyciel uczestniczył w manewrach NATO „Northern Merger” na Morzu Północnym oraz ćwiczeniach SEF 1/75, po których miało miejsce szkolenie załogi w brytyjskim Rosyth. W lutym 1975 roku *Lütjens* wziął udział w ćwiczeniach SEF 1/75, a następnie udał się 17 marca 1975 roku na Karaiby odwiedzając po drodze Brest oraz Punta Delgada, by zawinąć do Yorktown dnia 2 kwietnia 1975 roku. Po zakończeniu cyklu szkoleniowego niszczyciel powrócił do Kilonii 22 czerwca zawijając po drodze do Fort-de-France (Mar-

2. Warto w tym miejscu wspomnieć, że mniej więcej w tym samym czasie (25 czerwca 1970 r.) podniesiono polską banderę na niszczycielu rakietowym *Warszawa*, eks radziecki *Sprawiedliwyj* (przyp. tłumacza).





Tym razem ujęcie z przełomu lat 70/80-tych wykonane na Bałtyku.

Fot. Presseinformationszentrums der Marine (PIZ-Marine)

tynika), Funchal (Madera) i Brestu. Pod koniec 1975 roku *Lütjens* uczestniczył w ramach STANAVFORLANT w strzelaniu do celów lądowych koło Cape Wrath oraz manewrach NATO na wschodnim Atlantyku. Były one połączone z wizytami w Rosyth, Aarhus oraz Southampton.

W lutym 1976 roku zakończył szkolenie dla okrętów flagowych (Flag Officer Sea Trainig - FOST) w Portland, następnie miał miejsce rejs wraz z niszczycielem Z 3 (typ „Fletcher”) i zaopatrzeniowcami *Westerwald* i *Münsterwald* na wody wschodniego Atlantyku i Morze Śródziemne. Podróż ta połączona była z wizytami w Breście i Tulonie. Podczas powrotu na wysokości przylądka Finisterre do zespołu dołączyły niszczyciele *Mölders* oraz *Rommel*, a do Kilonii zawinięto 25 marca. 27 kwietnia w Zatoce Kilońskiej doszło do kolizji *Lütjensa* z eksperymentalnym okrętem podwodnym *Wilhelm Bauer*, który odniósł poważne uszkodzenia w przeciwieństwie do niszczyciela gdzie doszło zaledwie do drobnych usterek usuniętych w HDW od 3 do 5 maja 1976 roku. W dniach od 17 maja do 23 czerwca 1976 r. niszczyciel pełnił rolę okrętu flagowego podczas ćwiczeń SEF 2/76 w których uczestniczyły także niszczyciele Z-3 i Z-3, 3. Dywizjon Ścigaczy, z zaopatrzeniowcem *Rhein*, 1. Dywizjon Trałowców z zaopatrzeniowcem *Saar*, stawiacz min *Sachsenwald*, okręty podwod-

ne *U 1*, *U 22*, 1. Dywizjon Desantowy wraz z zaopatrzeniowcami *Coburg*, *Eifel*, *Frankenwald*. Między 16 a 30 czerwca 1976 roku miał miejsce przegląd połączony z modernizacją okrętu i przeklasyfikowaniem na typ 103A. Towarzyszyły mu intensywne szkolenia oraz prace końcowe związane z modernizacją niszczyciela w HDW.

16 stycznia 1978 roku *Lütjens* opuścił Kilonię, aby udać się do USA na kolejny etap intensywnego szkolenia na tamtejszych poligonach morskich. 30 stycznia tegoż roku zakończył pierwszy etap ćwiczeń w zespole z okrętami amerykańskimi z końcową oceną „celujący”, a następnie 28 kwietnia tegoż roku zwinął z powrotem do Kilonii. Następnie uczestniczył we wzmiankowanych wcześniej manewrach dla okrętów flagowych (FOST) w Portland które trwały od 14 do 23 czerwca, by w sierpniu tegoż roku uczestniczył w ćwiczeniach „Dessex” na Morzu Północnym, Skagerraku, Kattegacie i Bałtyku. 25 października 1978 roku *Lütjens* został ponownie włączony w skład STANAVFORLANT odbywając kolejne ćwiczenia i zawijając do portów w Aarhus i Kopenhadze. W pierwszych czterech miesiącach 1979 roku (4 stycznia – 28 kwietnia) uczestniczył w rejsach ćwiczebnych u wybrzeży norweskich oraz w kolejnym cyklu szkoleń FOST w Portland (7-27 czerwca). We wrześniu i październiku uczestniczył w manewrach NATO „Botany Bay” oraz „Ocean

Safari”, a w listopadzie odbył szkolenie w Rosyth. W roku 1980 *Lütjens* odwiedził Norwegię, a następnie uczestniczył w ćwiczeniach SEF 1/80, by 29 kwietnia tegoż roku wyruszyć w daleki rejs. Wraz z zaopatrzeniowcami *Coburg* i *Spessart* udał się w kierunku zachodnim. 1 maja w Kanale La Manche do zespołu dołączył niszczyciel *Bayern*. Wyprawę tę ostro krytykowały media krajów socjalistycznych gdyż prowadziła ona przez Morze Śródziemne na Ocean Indyjski, gdzie wzrastało napięcie w związku z rewolucją islamską w Iranie (1978) oraz radziecką inwazją na Afganistan (1979). Po drodze doszło do kolizji niszczyciela *Bayern* z zaopatrzeniowcem *Spessart* w wyniku której niszczyciel musiał zawrócić w celu naprawy na wody macierzyste i został z czasem zastąpiony przez niszczyciel *Hessen*. Pozostała część zespołu kontynuowała podróż zawijając 2 czerwca do Karaczi (Pakistan), a 10 czerwca do Bombaju. Wcześniej (19 maja) zespół złożył wizytę w Kolombo (Sri Lanka). *Lütjens* pozostał w Bombaju do 30 czerwca z powodu przeglądu kotła w którym wystąpiła awaria, pozostałe okręty zawinęły jeszcze na Diego Garcia. W drodze powrotnej zespół zwinął jeszcze do Mombasy (Kenia) i hiszpańskiego Kadyksu, by 8 sierpnia powrócić do Kilonii.

Jesienią 1980 roku *Lütjens* został skierowany na przegląd do kilońskiego arsenału morskiego, gdzie prze-

bywał do 10 lipca 1981 roku. Podczas tego przeglądu opuścił macierzystą bazę tylko raz (październik 1980 roku) uczestnicząc w ćwiczeniach 1. Dywizjonu Niszczycieli. 21 stycznia 1982 roku niszczyciel udał się w kolejny rejs szkoleniowy na wody północnoamerykańskie i karaibskie. Odwiedził wówczas Norfolk, Baltimore, Mayport, Roosevelt Roads (odbywając tam ćwiczenia w strzelaniu artyleryjskim), Cap-Haïtien (Haiti), San Juan (Portoryko) oraz odbywając zaprawę wojenno-morską w pobliżu bazy Guantanamo. 21 kwietnia tegoż roku niszczyciel powrócił do Kilonii gdzie został skierowany na przegląd kotłów. W dniach 20-25 sierpnia niszczyciel odwiedził Leith, a następnie pod koniec tego miesiąca pełnił rolę okrętu flagowego dowódcy manewrów SEF 822.

We wrześniu uczestniczył w ćwiczeniach NATO „Northern Wedding” oraz „Baltops”. W listopadzie 1982 *Lütjens* uczestniczył na wodach brytyjskich w ćwiczeniach „Dessex 4/82”. W roku 1983 odbywał indywidualne rejsy szkoleniowe na Bałtyku uczestnicząc w manewrach SEF 831 oraz „Dessex”. Od 21 do 23 marca 1983 *Lütjens* przebywał w Wilhelmshaven biorąc udział w uroczystościach 25 lecia istnienia flotyli niszczycieli Bundesmarine. Później wziął udział w kolejnych rutynowych ćwiczeniach.

Po kolejnym planowym przeglądzie w arsenale morskim w Kilonii nastąpiła przebudowa okrętu i przeklasyfikowanie na typ 103B, co miało miejsce od 27 marca 1985 do 16 grudnia 1986 roku. Zakończenie przebrożenia wszystkich trzech niszczycieli połączone z dużą uroczystością ich ponownego wcielenia do służby czynnej z końcem 1986 roku.

27 stycznia 1987 r. *Lütjens* chcąc uniknąć zderzenia z siostrzanym niszczycielem *Möldersem* staranował podczas wymijania mały bazyw zbiornikowiec *Wittensee*. Szkody powstałe w czasie tego incydentu usunięto stosunkowo szybko i *Lütjens* mógł wziąć udział w manewrach „Dessex 871”, które miały miejsce w dniach 16-20 lutego 1987 roku, a następnie wyruszył 29 czerwca w rejs szkoleniowy do USA. 12 maja odbyło się pierwsze po przebudowie strzelanie rakietami „Harpoon”, a 21 czerwca strzelanie do celów morskich. Po kolejnym przeglądzie w arsenale morskim i HDW okręt uczestniczył w manewrach „US Baltops 87” w terminie 5-12 października 1987 roku.

Następnie w terminie 19 stycznia – 15 marca 1988 roku okręt odbył rejs szkoleniowy na Morze Śródziemne, a od 22 maja do 4 czerwca uczestniczył w manewrach „Bright Horizon”. Podczas „Tygodnia Kilońskiego” (zachodniemieckie obchody dni morza) od

16 do 26 czerwca 1988 roku *Lütjens* pełnił funkcję okrętu flagowego tych uroczystości, w sierpniu uczestniczył rejsie szkoleniowym „FüAkEx” (dla słuchaczy studiów oficerów dyplomowanych akademii Bundeswehry), by następnie (31 sierpnia – 22 września) uczestniczyć w manewrach „Teamwork 88”.

Z kolei w dniach 3 października – 25 listopada odbył się kolejny rejs szkoleniowy okrętu na Morze Śródziemne. Od 3 stycznia do 31 marca 1989 roku *Lütjens* ponownie wchodził w skład STANAVFORLANT. 22 marca obchodzoną z dużą pompą 20. rocznicę wcielenia okrętu do służby, od 4 kwietnia do 14 sierpnia okręt odbył planowy przegląd w stoczni HDW. Ćwiczenia SEF 892 w których uczestniczył odbyły się między 6 a 17 listopada 1989 roku. Od 15 stycznia do 4 lutego 1990 roku *Lütjens* uczestniczył w manewrach „Dessex 1/90” a następnie od 27 lutego do 22 marca 1990 roku w ćwiczeniach „Cold Winter”. Z kolei od 9 do 10 maja 1990 roku odbył rejs połączony z próbami pomiarowymi. Ćwiczenia „Grüner Aal” w których niszczyciel uczestniczył miały miejsce od 10 do 28 lutego 1991 roku, poprzedziły kolejny dłuższy rejs szkoleniowy okrętu trwający od 15 maja do 26 lipca 1991 roku, następnie niszczyciel został skierowany na dłuższy przegląd.

Miał on miejsce w HDW od 1 października 1991 roku do 3 lipca 1992

***Lütjens* po przebrożeniu do standardu 103B, przed pomostem widoczna wieloprowadnicowa wyrzutnia RAM.**

Fot. PiZ-Marine



roku, towarzyszyły mu dwa dodatkowe przeglądy specjalistyczne w arsenale morskim. Od 26 lutego do 10 kwietnia 1993 roku *Lütjens* uczestniczył w szkoleniu BOST (Basic Operational Sea Training – ujednolicony trening dla oficerów i marynarzy okrętów zespołów morskich NATO) w Plymouth, a następnie wziął udział w manewrach „Desex 1/93 (22 kwietnia – 24 lipca), w maju i czerwcu tegoż roku odbył również liczne strzelania ćwiczebne, zarówno artyleryjskie jak i rakietowe. Od 5 grudnia 1993 do 16 kwietnia 1994 roku *Lütjens* został włączony w skład STANAVFORLANT uczestnicząc w embargu na dostawy broni do krajów byłej Jugosławii. Od 24 do 28 maja uczestniczył w manewrach SEF 941, a od 7 do 17 czerwca w „US-Baltops”, a następnie między 26 września, a 10 października 1993 roku uczestniczył w manewrach „Cooperative Venture”.

Podczas przeglądu okrętu w HDW oraz kilońskim arsenale morskim (29 listopada 1994 – 19 czerwca 1995) wbudowano oba zestawy startowe RAM, następnie jesienią tegoż roku (6 października – 17 listopada) miało miejsce kolejne szkolenie BOST w Plymouth, które poprzedziło kolejny przegląd stoczniowy (21 listopada 1995 –

15 lutego 1996). Następnie uczestniczył w kolejnych manewrach: „Exerspring” (21 lutego – 14 marca), SEF 962 (24 kwietnia 26 czerwca), STANVFORLANT (28 sierpnia 16 grudnia). Rok 1997 rozpoczął się od udziału w ćwiczeniach „Tossex”, następnie odbyło się indywidualne szkolenie załogi niszczyciela oraz manewry „Exerspring 971” (10-21 lutego). Od grudnia 1997 roku do 20 czerwca 1998 roku miał miejsce kolejny przegląd w stoczni HDW oraz w tamtejszym arsenale morskim. Z końcem 1998 roku *Lütjens* udał się z wizytą kurtuazyjną do Norwegii, a z początkiem następnego roku odbył ponownie szkolenie BOST w Plymouth. 21 kwietnia tegoż roku opuścił Kilonię by ponownie wejść w skład STANAVFORMED. Po pobycie w Bari 29-30 kwietnia 1999 roku dołączył do sił NATO na Adriatyku, gdzie pełnił służbę do 8 czerwca. Przed powrotem do Niemiec niszczyciel odwiedził Aleksandrię, Barcelonę oraz Salerno i 27 czerwca 1999 roku przybył do kilońskiej bazy macierzystej. Następnie uczestniczył w jesiennych manewrach „Northern Light” od 11 do 27 września 1999. W roku 2000 uczestniczył (29 lutego – 24 czerwca) w manewrach „Desex 01/00”, następnie jesienią tegoż

roku (2-6 październik) w ćwiczeniach u wschodniego wybrzeża USA.

Następnie miał miejsce kolejny przegląd stoczniowy w terminie od 6 lutego do 8 kwietnia 2001 roku połączony z bieżącymi naprawami w arsenale morskim. Latem 2001 roku *Lütjens* uczestniczył w manewrach „Foracs”, „Clean Hunter” oraz „Sagab”, a od 27 sierpnia do 7 października uczestniczył w szkoleniu BOST, a od końca października do połowy listopada uczestniczył w ćwiczeniach JMC 013. W roku 2002 *Lütjens* ponownie wszedł w skład STANAVFORLANT (21 marca – 2 listopada), by w rok później na krótko przed wycofaniem ze służby uczestniczyć w manewrach „Desex 03” (5 marca – 12 lipca) oraz „Northern Light” (9-27 września). W nocy z 29 na 30 października 2003 roku *Lütjens* o własnych siłach wpłynął do arsenału morskiego w Wilhelmshaven, gdzie przebywał do 2009 roku. Następnie sprzedany na złom przez firmę VEBEG i przeholowany do Aliğa w Turcji, gdzie w sierpniu 2012 roku rozpoczęto rozbiórkę okrętu.

MÖLDERS (D 186)

Okręt został spuszczonej z pochylni 13 kwietnia 1968 roku, butelkę

Smutna fotografia *Lütjensa* wykonana w tureckiej stoczni złomowej Aliğa, 12 września 2012 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers





Niszczyciel *Mölders* na fotografii z 18 sierpnia 1969 roku, czyli na miesiąc przed oddaniem do służby.

Fot. BfZ

szampana rozbiła o jego dziób matka chrzestna, a zarazem rodzicielka pułkownika Möldersa, Anna Maria Mölders. Po wcieleniu do służby dnia 20 września 1969 roku oraz po końcowym wyposażeniu w Bostonie rozpoczęto szkolenie załogi, a następnie ćwiczenia, tak że dopiero w czerwcu 1970 roku okręt wyruszył w stronę Niemiec. Do Kilonii okręt dotarł 29 czerwca tegoż roku i został wcielony do 1. Dywizjonu Niszczycieli. Już w sierpniu wziął udział w ćwiczeniach „Desex 70”, następnie w niemiecko-duńskich manewrach „Black Bird” oraz natowskich „Northern Wind”. Z końcem roku wyruszył na szkolenie FOST do Portland, a w lutym 1971 roku uczestniczył w natowskich manewrach na północnym Atlantyku o ironicznym jak na porę roku kryptonimie „Sunny Seas 71” (Słoneczne Morza – *przyp. tłumacza*), przy tej okazji okręt zawinął do Lizbony. Od marca okręt uczestniczył w manewrach „German Operation 71”, a w czerwcu tegoż roku w ćwiczeniach „Wellenreiter”, by pod koniec roku odbyć dłuższy rejs ćwiczebny. W 1972 roku niszczyciel uczestniczył w manewrach SBF, szkoleniu w Portland oraz u norweskich wybrzeży. Pierwszego dłuższego przeglądu dokonano w HDW, po nim nastąpił szkoleniowy rejs na Karaiby od 11 września do 11 grudnia w czasie którego ćwiczone wspólnie z okrętami NATO, głównie

U.S. Navy. Początek 1973 roku związany był z uczestnictwem w kolejnych manewrach jednak awaria przedniej siłowni zmusiła do odwołania uczestnictwa okrętu w ćwiczeniach SEF i skierowaniu *Möldersa* do stoczni kilońskiej.

Dopiero w czerwcu 1974 roku niszczyciel powrócił do służby biorąc udział w ćwiczeniach artylerii oraz broni rakietowej w Portland. Po nich nastąpiło dalsze szkolenie załogi na wodach amerykańskich, po nich okręt włączono w skład STANAVFORLANT. Z początkiem 1975 roku *Mölders* uczestniczył w SEF, następnie ćwiczył ostre strzelanie na wodach Zatoki Biskajskiej, aby podczas „Tygodnia Kilońskiego” pełnić funkcję okrętu flagowego floty. W sierpniu i wrześniu okręt uczestniczył w ćwiczeniach SEF 3/75 oraz manewrach NATO „Botany Bay 75”. Podczas kolejnego przeglądu stocznioowego uporano się z drobnymi acz uciążliwymi awariami zespołu napędowego. Kolejna podróż zamorska niszczyciela rozpoczęła się dopiero 13 marca 1976 roku.

W jej trakcie ponownie zawinęło do Portland, a następnie okręt dołączył do ćwiczącego w Zatoce Biskajskiej bliźniaka – niszczyciela *Lütjens* oraz dwu zaopatrzeniowców. 27 marca tegoż roku zespół tych okrętów powrócił do Kilonii. Po wspólnych ćwiczeniach całego 1. Dywizjonu Niszczycieli, w maju 1976 roku okręt uczestniczył w natow-

skich manewrach „Bright Horizon”. W sierpniu miał miejsce kolejny dłuższy rejs szkoleniowy do USA i Indii Zachodnich, okręt powrócił do Kilonii 10 grudnia 1976 roku.

W lutym i marcu 1977 roku *Mölders* uczestniczył w manewrach z jednostkami włoskiej Marina Militare na Morzu Śródziemnym. 2 marca tegoż roku na niszczyciel spadł dron używany do ćwiczeń artyleryjskich wywołując na pokładzie okrętu pożar, który szybko ugaszono. W maju okręt uczestniczył w manewrach Bundesmarine „Delphin”, w następnym miesiącu odbyło się szkolenie obsady ASROC, a we wrześniu *Mölders* wziął udział w manewrach „Botany Bay 77”.

Przebrojenie *Möldersa* na typ 103A miało miejsce między 10 października 1977 a 16 stycznia 1979 roku. Po jego ukończeniu, w marcu 1979 roku okręt wyruszył w dłuższy rejs szkoleniowy na Karaiby. Po drodze zawinęło do Brestu, Punta Delgada (Azory), na Bermudy, do Norfolku, Fort Lauderdale, Guantanamo, Roosevelt Roads, San Juan oraz Portland. W sierpniu niszczyciel uczestniczył w manewrach „Desex”, we wrześniu miał miejsce „Botex 79”, a w październiku tegoż roku „Ocean Safari”. W listopadzie miały miejsce kolejne ćwiczenia „Desex”, a od 6 do 8 listopada 1979 roku *Mölders* złożył kurtuazyjną wizytę w Oslo. Z początkiem 1980 roku okręt



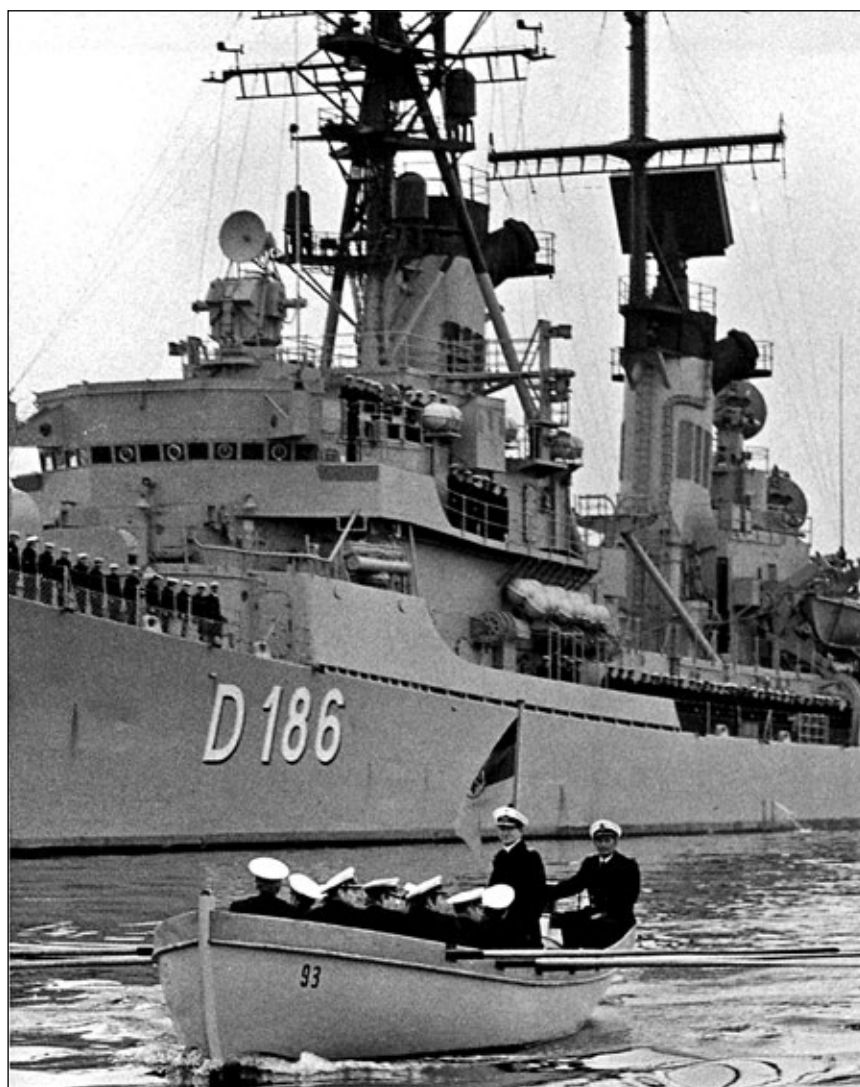
Mölders Zatoce Kilońskiej, pierwsza połowa lat 70-tych. Fot. PiZ-Marine

uczestniczył w szkoleniu „Joint Maritime Course” w Rosyth, a po nim w ćwiczeniach SEF 1/80.

Po przeglądzie stoczniovym trwającym do października 1980 roku niszczyciel szkolił załogę na wodach norweskich. 22 marca 1981 roku z pokładu *Möldersa* obserwowano ćwiczenia „Sojuz 81” wojsk i marynarek Układu Warszawskiego w pobliżu wybrzeży NRD. W kwietniu tegoż roku *Mölders* w towarzystwie niszczyciela Z 5 udał się w rejs na Atlantyk i Morze Śródziemne. Do zespołu dołączyły niszczyciel *Hamburg*, fregata *Lübeck* oraz dwie jednostki zaopatrzeniowe. Bazą dla tego zespołu był francuski port w Tulonie, ćwiczenia w ostrym strzelaniu odbywały się w okolicach Sardynii. Po manewrach zespół rozdzielił się – *Hamburg*, Z 5 oraz zaopatrzeniowiec *Glücksburg* popłynęły do Ameryki Południowej, natomiast *Mölders*, Z 5 oraz zaopatrzeniowiec *Rhön* powróciły przez Lizbonę i Hull (gdzie dołączył do nich niszczyciel Z 2) wróciły 3 czerwca do Kilonii.

W czerwcu *Mölders* uczestniczył w manewrach „FüAkEx” jak również w obchodach „Tygodnia Kilońskiego”. W sierpniu niszczyciel brał udział

Wiceadmirał Horst von Schroeter po inspekcji *Möldersa* odpływa do swojego sztabu, jesień 1979 roku. Fot. BfZ



w ćwiczeniach „Desex 3/81”, a we wrześniu w manewrach „Magic Sword”, by w październiku 1981 roku uczestniczyć wraz z bliźniakami *Lütjens* i *Rommel* oraz niszczycielem Z 5 w demonstracyjnym rejsie szkoleniowym na Bałtyku.

14 lutego 1982 roku *Mölders* w towarzystwie niszczyciela *Hessen* oraz fregaty *Köln* wyruszył w rejs szkoleniowy na Atlantyk i Morze Śródziemne. 19 marca tegoż roku *Mölders* powrócił do Kilonii, by następnie udać się na dłuższy pobyt stoczniowy. W kwietniu 1982 roku rozpoczęto jego przebudowę i przebrojenie na typ 103B (jako pierwsza jednostka tego typu), którą zakończono 29 marca 1983 roku.

Następny dłuższy rejs zagraniczny miał miejsce między 20 sierpnia a 10 grudnia 1984 roku. W jego trakcie niszczyciel zawinął do Brestu, Punta Delgada, na Bermudy, Roosevelt Roads, Mayport, St. Croix (Amerykańskie Wyspy Dziewicze), Guantanamo oraz Kingston (Jamajka). Od stycznia do marca 1985 roku kolejny rejs ćwiczebny prowadził na Morze Śródziemne do Tulonu, Aleksandrii, Pireusu, Palermo i Kadyksu.

W kwietniu i maju tegoż roku okręt odbył ćwiczenia na Bałtyku zawijając przy okazji do Kopenhagi, następnie *Mölders* w portretowym ujęciu z lat 70-tych.

po przejściu na Morze Północne Kanalem Kilońskim odwiedził Hamburg. We wrześniu *Mölders* odwiedził Scapa Flow uczestnicząc w manewrach „Botany Bay”, a następnie w „Ocean Safari” odwiedzając przy okazji Cherbourg.

Od 14 do 19 października *Mölders* uczestniczył w manewrach „Baltrops 85” na Bałtyku razem z amerykańskim okrętem liniowym *Iowa*. Po krótkim przeglądzie stoczniowym pod koniec 1985 z początkiem następnego roku *Mölders* prowadził indywidualny cykl szkoleń załogi, a następnie wziął udział w ćwiczeniach u wybrzeży norweskich. W ich trakcie doszło do uszkodzenia śruby na stronie bakburty w związku z czym okręt udał się na naprawę do hamburskiej stoczni Blohm & Voss w której przebywał od 23 do 28 kwietnia 1987 roku. Po kolejnych ćwiczeniach ramach STANAVFORLANT z końcem 1986 roku okręt odwiedził porty w Stavanger, Amsterdamie, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Rosyth, Narwiku i Liverpoolu powracając do Kilonii 8 grudnia. Wiosną 1987 roku okręt odbył obowiązkowy rejs szkoleniowy na wody północnoamerykańskie i na Karaiby zawijając do Roosevelt Roads, Baltimore, Norfolk, Punta Delgada i na Bermudy. W sierpniu i wrze-

śniu 1987 roku niszczyciel uczestniczył w ćwiczeniach „Ocean Safari” oraz „Botany Bay”. W październiku *Mölders* nieoczekiwanie został odkomenderowany na Morze Śródziemne, podczas tego rejsu szkoleniowego (AAG 134/87) odwiedził Cagliari, Barcelonę, Tulon, Palermo, Tarent, Palma de Mallorca oraz Lizbonę.

W drodze powrotnej na Kanale La Manche 15 grudnia 1987 roku około godziny 18:30 w kambuzie okrętowym wybuchł pożar który szybko rozprzestrzenił się na cały pomost bojowy. Załoga musiała ewakuować rannych i zaczadzonych z zagrożonych pomieszczeń i przebywać na pokładzie poza uszkodzonymi i zadymionymi nadbudówkami dziobowymi (chodziło głównie o marynarzy z centrali operacyjnej okrętu na pomoście), co przy niskiej grudniowej temperaturze było bardzo nieprzyjemne. W akcji gaszenia pożaru z pomocą pospieszyła towarzysząca niszczycielowi fregata *Niedersachsen*, która następnie próbowała uszkodzony okręt wciągnąć na hol, jednakże w warunkach sztormowych wysiłki te pozostały bezowocne. Ostatecznie na niszczycielu załódze maszynowej udało się podnieść ciśnienie pary i okręt o własnych siłach ru-

Fot. PiZ-Marine





Mölders po przebrojeniu do standardu 103B.

Fot. PiZ-Marine

szyl w dalszą podróż przybywając dnia 17 grudnia 1987 roku do Brunsbüttel. Następnie przechodząc przez Kanał Kiloński okręt dotarł do macierzystej bazy zgodnie z planem 18 grudnia 1987 roku. Z powodu znacznych szkód powstałych w wyniku pożaru *Mölders* musiał udać się na pozaplanowy przegląd i remont do kilońskiej stoczni HDW, który trwał ponad rok, od 8 lutego 1988 do 20 lutego 1989 roku.

Dopiero 14 lipca 1989 roku na niszczycielu przywrócono pełną gotowość bojową, prawie równo 2 miesiące przed 20. rocznicą wejścia do służby.

Od lutego do czerwca 1990 roku okręt wyruszył w tradycyjny rejs szkoleniowy na wody północno amerykańskie i Karaiby zawijając do Punta Delgada, Guantanamo, Montego Bay (Jamajka), Yorktown, Fort-de-France, Roosevelt Roads, St. Thomas (Am. Wy. Dziewicze), San Juan, na Bermudy i do Lizbony³. 12 lutego 1991 roku rozpoczęła się służba *Möldersa* w ramach operacji „Southern Guard” w związku z kryzysem w/i wokół rozpadającej się Jugosławii. W owym czasie bazami *Möldersa* były Zatoka Suda na Krecie oraz Augusta i Palermo na Sycylii.

Wiosną 1991 roku niszczyciel uczestniczył jeszcze w manewrach „FüAkEx” oraz „Northstar”. Miejszem ćwiczeń „Desex 1/92” było Morze Śródziemne, *Mölders* przy okazji zawinął do Stambułu, Zatoki Suda, Warny

i Barcelony. W drodze powrotnej odwiedził Liverpool, a następnie pełnił rolę okrętu flagowego podczas „Tygodnia Kilońskiego”. Kolejny przegląd okrętu miał miejsce w stoczni Lloyda w Bremerhaven, trwał on od 6 października 1992 do 6 lipca 1993 roku. 1994 roku *Mölders* po raz kolejny pełnił funkcje okrętu flagowego Bundesmarine podczas obchodów „Tygodnia Kilońskiego”. Wiosną 1995 roku okręt ponownie przygotowano do misji na Adriatyku wyposażając go w szybką motorówkę i 2 działka kalibru 20 mm. Niszczyciel opuścił macierzystą bazę 15 maja 1995 roku uczestnicząc w operacji „Sharp Guard”, by powrócić do niej 6 września tegoż roku. W drodze na Adriatyk uczestniczył w manewrach „Weekly War” w Portland oraz w ostrym strzelaniu w Zatoce Biskajskiej oraz zawinął do Palma de Mallorca (27-30 maja). Od końca maja do 28 sierpnia *Mölders* pełnił służbę na Adriatyku zawijając do baz w Ankonie, Korfu, Patras i Trieście. W drodze powrotnej do Kilonii okręt ponownie zawinął w Palma de Mallorca (26-30 sierpnia), a do bazy macierzystej zawinął 4 września. Od 7 października do 20 grudnia 1995 roku okręt uczestniczył w kolejnych manewrach „Desex 951”, odwiedzając przy okazji Punta Delgada, Pointe-à-Pitre (Gwadelupa), Willemstad (Curaçao/Anty-le Hol.) oraz Roosevelt Roads. Z po-

wodu podejrzeń pęknięcia obudowy turbiny okręt musiał przejść natychmiastowy przegląd i naprawę, niezależnie od planowanej po zakończeniu manewrów w HDW, z tego względu pobyt niszczyciela na Karaibach przedłużył się o miesiąc w stosunku do pierwotnych założeń. W lutym i marcu 1996 roku okręt uczestniczył jeszcze w ćwiczeniach „Battle Green” po których przypadł przegląd główny połączony z pracami modernizacyjnymi w HDW i tamtejszym arsenałe morskim. Trwał on od 25 marca 1996 do 24 stycznia 1997 roku. Od 15 maja do 16 czerwca 1997 roku *Mölders* uczestniczył w szkoleniu BOST w Plymouth, natomiast 1 lipca w uroczystościach pogrzebowych w Zatoce Kilońskiej, mianowicie morskiego pochówku emerytowanego admirała Güntera Luthera. Od 6 września do 12 grudnia 1997 roku niszczyciel wchodził w skład zespołu STANAVFORLANT. W następnym roku rutynowo brał udział w kolejnych manewrach jak JMC 981, „Strong Resolve” oraz „US Baltops 98”. Od 28 sierpnia do 16 grudnia 1998 roku *Mölders* ponownie uczestniczył w akcji na Morzu Śródziemnym wchodząc w skład sił SNFM.

3. Warto wspomnieć, że 10 lipca 1990 roku na pokładzie *Lütjensa*, flagowego okrętu Bundesmarine, doszło do pierwszego historycznego spotkania inspektora floty zachodnioniemieckiej wiceadmirała Hnasa Joachima Manna z dowódcą floty NRD (Volksmarine der DRR) wiceadmirałem Hendrikiem Bornem (przyp. tłumacza).



Mölders w latach 80-tych.

W trakcie ćwiczeń „Desex 991” niszczyciel odwiedził Fort-de-France, San Juan, Nowy Orlean, Norfolk i Funchal. Po krótkim przeglądzie trwającym od 24 do 26 września 1999 roku uroczyste obchodzono 30. lecie wcielenia okrętu do służby. W roku 2000 miały miejsce kolejne ćwiczenia i przeglądy, okręt odbył również szkolenie BOST w Plymouth. W dniach 24-26 września 2000 roku *Mölders* przebywał z wizytą kurtuazyjną w Świnoujściu. Następnie do 30 września do 20 października

Mölders w latach 90-tych. Widoczne uzbrojenie i elektronika z tego okresu.

ka okręt uczestniczył w manewrach MECO, a później w „Desex 2001” (pierwszy kwartał 2001 roku). Następnie okręt wyruszył w kolejny rejs na wody północnoamerykańskie i Karaiby, a do macierzystej bazy w Kilonii zawinął 25 kwietnia. Latem 2001 roku *Mölders* uczestniczył w „Tygodniu Kilońskim” i uroczystościach rocznicowych Kanału Kilońskiego. Pod koniec roku niszczyciel brał udział w ćwiczeniach na wodach szkockich połączonych z wizytą w Glasgow. Wiosną 2002

roku *Mölders* brał udział w natowskim przedsięwzięciu „Active Endeavour” zastępując fregatę *Lübeck*, którą odwołano do kraju. Przy tej okazji niszczyciel odwiedził Aksaz (Turcja), Kartaginę, Barcelonę, Algier oraz Konstancę. Po powrocie przez Bosfor *Mölders* odwiedził Antalię, Aleksandrię i ponownie gościł w Aksaz. 20 września obchodzono 33 rocznicę wcielenia okrętu do służby, później uczestniczył on w manewrach „Cleopatra”. Podczas pobytu w Katanii na Sycylii załoga okrętu

Fot. PiZ-Marine

Fot. PiZ-Marine





Mölders w MArS Wilhelmshaven, 24 sierpnia 2004 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers

miała możliwość obserwowania erupcji wulkanu Etna. Od 23 do 26 października *Mölders* przybył z kurtazyjną wizytą do chorwackiego Splitu a następnie (jako członek sił SNFM) odwiedził Tunis. Z końcem roku rozpoczęto przygotowania do wycofania jednostki ze służby czynnej. 21 listopada 2002 roku na okręcie wygaszono kotły. 6 lutego 2003 roku okręt na holu przybył do Wilhelmshaven. Tam 28 maja 2003 roku został oficjalnie wycofany ze służby. W jej trakcie na pokładzie *Möldersa* służbę pełniło łącznie 14 000 oficerów i marynarzy, okręt miał 16 dowódców. Ostatnim był kmdr por. (niem. Fregattenkapitän) Michael Gemein. W trakcie służby okręt przebył 67 054 mil morskich. W przeciwieństwie do swych bliźniaków i wielu innych okrętów wycofanych ze służby *Mölders* okazał się szczęśliwcem i uniknął złomowania.

Okręt postanowiono zachować jako pływające muzeum dla kolejnych generacji. 20 września 2004 roku zawarto umowę między Federalnym Urzędem Techniki Wojskowej a Fundacją Dutsches Marinemuseum (Niemieckie Muzeum Marynarki) o przekazaniu wycofanego ze służby niszczyciela do celów muzealnych, początkowo na okres 5 lat. Od 2009 roku okrętem pieczołowicie opiekuje się grupa wolon-

tariuszy złożona z hobbystów „Wspólnota pokładowa niszczyciela Mölders D 186”. To dzięki jej zaangażowaniu okręt po dziś dzień, zwiedzany przez tysiące turystów wygląda tak jakby oczekiwał admiralskiej inspekcji.

ROMMEL (D 187)

Niszczyciel *Rommel* został ochrzczony 1 lutego 1969 roku przez wdowę po feldmarszałku Rommlu – Lucie-Maria Rommel. Przejęcie okrętu do służby przez Bundesmarine nastąpiło 2 maja

1970 roku w Bostonie. Po rutynowych próbach zdawczo-odbiorczych niszczycie wyruszył do RFN zawijając po drodze do portów w Yorktown i Lizbonie (gdzie bunkrowano paliwo), przybывая do kilońskiej bazy 16 marca 1971 roku. Podobnie jak jego siostrzane okręty został on przydzielony do 1. Dywizjonu Niszczycieli, i już w czerwcu tegoż roku uczestniczył w manewrach floty zachodnoniemieckiej o kryptonimie „Wellenreiter”. Następnie miały miejsca manewry u wybrzeży szkoc-

Goście honorowi podczas przekazywania *Rommla*. Na środku wdowa po feldmarszałku pani Lucie-Maria Rommel, na prawo pierwszy dowódca okrętu kmdr por. Klaus Karl.

Fot. BfZ





Rommel po przybyciu do macierzystej bazy w Kilonii.

Fot. PiZ-Marine

kich i francuskich oraz ostre strzelanie (pod Arcachon koło Brestu). Po krótkotrwałym przeglądzie, 17 kwietnia 1971 roku niszczyciel wyruszył do USA w celu doskonalenia umiejętności załogi odwiedzając w drodze do USA Norfolk, Mayport, Guantanamo, Roosevelt Roads, San Juan, a w drodze powrotnej zawijając do St. Thomas, St. Croix, Yorktown oraz ponownie do Norfolk,

Rommel w początkowym okresie swojej służby.

Punta Delgada i Brestu, aby 4 sierpnia przybyć do Kilonii. We wrześniu 1972 roku okręt uczestniczył w manewrach sojuszu północnoatlantyckiego „Strong Express 72” na Atlantyku i Morzu Północnym.

Podczas ich trwania wraz z niszczycielem *Hessen* udzielił pomocy pływającemu kutrowi rybackiemu *Doris*. Następnie okręt uczestniczył w ma-

newrach SEF 3/72. 12 marca 1973 roku niszczyciel wypłynął w kolejny rejs szkoleniowy (określany natowskim terminem „Refresher Training” przybывая po drodze do Norfolk, Fort-de-France, San Juan, Guantanamo, Nassau (Bahamy), Mayport, Roosevelt Roads, Pointe-à-Pitre, Yorktown, Montego Bay, Charlotte Amalie (Am. Wy. Dziewicze) i Port of Spain (Try-

Fot. PiZ-Marine





Rommel w rejsie transatlantyckim na poligon rakietowy. Fot. BfZ

nidad). 26 czerwca tegoż roku zawinął z powrotem do Kilonii. Po przeglądzie miały miejsce kolejne ćwiczenia na Morzu Północnym, natomiast na przełomie stycznia i lutego 1973 roku okręt odbył rejsy szkoleniowe z jednostkami francuskimi i brytyjskimi na akwenach w pobliżu Brestu i Dublina. W terminie 23 kwietnia – 3 maja miało miejsce szkolenie FOST w Portland, następnie *Rommel* był okrętem flagowym podczas manewrów „Delphin” na Bałtyku, aby później wraz z bliźniaczym *Lütjensem* odbyć strzelanie rakietowe na francuskim poligonie morskim. Przy tej okazji okręt zawinął do Brestu, Bordeaux i Cork (Irlandia). W czerwcu *Rommel* był okrętem flagowym floty podczas „Tygodnia Kilońskiego”, następnie uczestniczył w ćwiczeniach „Joint Maritime Course” (JMC), w dniach 24 lipca – 5 sierpnia, następnie odbył rejs ćwiczebny po wodach norweskich. W jego trakcie *Rommel* zawinął do Tromsø (Norwegia), a 7 sierpnia 1973 r. przekroczył północne koło podbiegunowe. Od 2 września 1974 do 15 lipca 1975 roku okręt przeszedł stoczniowy przegląd główny. Przy tej okazji okręt – jako pierwszy w swej klasie – otrzymał komputerowy przełącznik systemu naprowadzania uzbrojenia. Kolejny rejs szkoleniowy do USA miał miejsce późną jesienią 1975 roku.

Niszczyciel *Rommel* i ścigacz *Najade* podczas eskorty szwedzkiego króla Karola XVI Gustawa po zakończeniu wizyty w RFN. Fot. PiZ-Marine





Rommel podczas spotkania z bliźniaczym Möldersem, lata 70-te.

Fot. PiZ-Marine

W roku 1976 *Rommel* wraz z bliźniaczym *Möldersem* uczestniczył w szkoleniu FOST w Portland, a 21 marca oba niszczyciele spotkały się z bliźniaczym *Lutjensem* oraz niszczycielem Z 3 i dwoma zaopatrzeniowcami w pobliżu przylądka Finisterre. Kolejne szkolenie JMC miało miejsce w Rosyth (14 maja – 3 czerwca 1976 r.), po nim *Rommel* odbył rejs szkoleniowy na wodach brytyjskich. Z końcem sierpnia pełnił rolę okrętu dowodzenia podczas manewrów SEF3/76, następnie uczestniczył w ćwiczeniach „Teamwork”, a w listopadzie 1976 roku zawiązał z wizytą kurtuazyjną do Trondheim.

Rok 1977 przebiegł podobnie, pod koniec tegoż okręt udał się w kolejny rejs szkoleniowy na wody północnoamerykańskie zawijając po drodze do Brestu, Punta Delgada, Norfolk, Baltimore, Port Everglades, San Juan, Roosevelt Roads, Charlotte Amalie oraz St. Croix.

Po przeglądzie w HDW z początkiem 1978 roku *Rommel* przeszedł indywidualne szkolenie załogi, a następnie pełnił rolę okrętu flagowego w czasie „Tygodnia Kilońskiego”. W czerwcu uczestniczył w manewrach „Seepferd”, w sierpniu w ćwiczeniach „Desex”, a we wrześniu w „Northern Wedding”. Od października do grudnia okręt odbył rejs po Morzu Śródziemnym. W lu-

tym 1979 roku okręt odbył cykl szkoleń na wodach norweskich składając kurtuazyjne wizyty w Stavanger i Haakonsvern. 27 marca *Rommel* aż do granicy niemieckich wód terytorialnych eskortował (razem ze ścigaczem okrętów podwodnych *Najade*) szwedzki stawiacz min *Visborg*, na pokładzie którego szwedzki monarcha Karol XVI Gustaw wracał do ojczystego kraju po zakończeniu wizyty w RFN.

Prace modernizacyjne rozpoczęto na niszczycielu 13 lipca 1979 roku i trwały one do 15 sierpnia 1980 roku. Po ich zakończeniu nastąpił rejs szkoleniowy mający na celu zgranie załogi, a następnie wizyta kurtuazyjna w Norwegii. Okręt odwiedził wtedy Kristiansand, Stavanger oraz Bergen.

W styczniu 1981 roku okręt po raz kolejny wyruszył w rejs szkoleniowy na wody północnoamerykańskie i Karaiby. W jego trakcie okręt szkolił załogę na wodach zatoki Guantanamo oraz odbył ćwiczenia w strzelaniu rakietowych na akwenach wokół Portoryko.

W czasie „Tygodnia Kilońskiego” 1981 roku *Rommel* ponownie pełnił funkcje okrętu flagowego, latem uczestniczył w ćwiczeniach „Desex”. Jesienią miał miejsce rejs całego 1. Dywizjonu Niszczycieli Bundesmarine po Bałtyku, następnie udział w „Joint Maritime

Course” w Rosyth. Po krótkim przeglądzie jaki miał miejsce z początkiem 1982 roku, okręt powrócił do służby, która zakłócił niespodziewany incydent. Mianowicie 9 maja 1982 roku w kambuzie okrętowym wybuchł pożar, podobnie jak 5 lat później na niszczycielu *Mölders*. Naprawa w kilonńskiej stoczni HDW po tym wydarzeniu trwała do 20 sierpnia 1982 roku. Jesienią miało miejsce szkolenie BOST w Portland, gdzie 11 listopada doszło do kolizji *Rommela* z brytyjskim holownikiem *Basset*. Na szczęście obie jednostki odniosły niewielkie szkody. 17 stycznia 1983 roku *Rommel* jako pierwszy niszczyciel swego typu został przydzielony do sił STANAVFORLANT (zastępując w tej roli fregatę *Karlsruhe*). Podczas zespołowych ćwiczeń okręt odwiedził Rosyth, Hamburg, Portland, Brest, El Ferrol, Gibraltar, Lizbonę oraz Haakonsvern. Następnie miejsce *Rommela* w siłach STANAVFORLANT zajął niszczyciel *Hessen*.

Przebudowa na typ 103B została zakończona 26 lipca 1985 roku. Po niej nastąpiły rejsy szkoleniowe niszczyciela na Morze Północne, ćwiczenia w ostrym strzelaniu oraz kolejne podróże zamorskie. W 1986 roku okręt podczas rejsu na Karaiby zawiązał do Mayport, Kingston oraz Charlotte-

-Amalie. W następnych latach miały miejsce kolejne zagraniczne rejsy szkoleniowe połączone z wizytami w Norwegii (1987) oraz Szkocji (1988).

Od 19 kwietnia do 24 sierpnia 1992 roku *Rommel* ponownie wchodził w skład STANVFORMED, natomiast w 1993 roku był członkiem tych sił od 16 maja do 29 września, płynąc w pobliżu wybrzeży czarnogórskich, nadzorując przestrzeganie embarga dla zredukowanej do dwu republik (Serbia i Czarnogóra) „nowej Jugosławii”. W podobnej operacji niszczyciel uczestniczył w lecie 1994 w ramach przedsięwzięcia „Sharp Guard”. W okresie od 3 lipca 1995 do 31 sierpnia 1996 okręt przebywał w stoczni HDW, gdzie wyposażono go w dwie wyrzutnie dla rakiet RAM, następnie przeszedł gruntowne dwa przeglądy w kilońskim arsenale morskim. Ostatni rejs szkoleniowy na Morze Śródziemne odbył się wiosną 1998 roku w towarzystwie fregat *Niedersachsen* oraz *Köln*, a także zaopatrzeniowców *Westerwald* i *Rhön*.

Jak już wcześniej wspomniano *Rommel* już 30 września 1998 roku został wycofany z linii⁴, ponieważ wygasła ważność przeglądu kotłów. Okręt został rozbrojony w kilońskim arsenale morskim, z jego pokładu zdjęto też wszystkie urządzenia elektroniczne. 26 kwietnia 1999 roku okręt przeholowano Kanałem Kilońskim do Wilhelmshaven i przygotowano do ostatecznego

go wycofania ze służby, co nastąpiło 30 czerwca 1999 roku. Okręt przycumowany do nabrzeża przez parę lat służył jeszcze jako pływający magazyn części zamiennych dla obu pozostających jeszcze w służbie siostrzanych niszczycieli. Po zakończeniu służby przez *Möldersa* i *Lütjensa* w 2003 roku, *Rommel* został sprzedany do Turcji. W 2004 roku holownik *Thomas de Guwdfief* przeholował okręt do miejscowości Aliğa, gdzie został on złomowany.

Podsumowanie

Trzy niemieckie niszczyciele rakietowe typu „Lütjens” były znaczącym kamieniem milowym w rozbudowie niemieckiej marynarki po utworzeniu Republiki Federalnej i z całą pewnością stanowiły cenny nabytek zachodnoniemieckiej floty. Chodziło o wypróbowane i niezawodne okręty amerykańskiego projektu, ulepszone niemieckimi zmianami projektu. W czasie długiej służby okręty wielokrotnie przeobrażano i modernizowano, aby jednostki były pełnowartościowym środkiem bojowym w warunkach zimnej wojny, która wszakże mogła się przerodzić w otwarty konflikt, do czego na szczęście nie doszło. Także po rozpadzie Układu Warszawskiego i po ponownym zjednoczeniu Niemiec niszczyciele pozostały wartościową częścią marynarki mogącą działać skutecznie zarówno na tradycyjnym obszarze działania so-

jusza północnoatlantyckiego jak i poza nim. Ostatecznie o zakończeniu służby zdecydowały coraz mniej sprawne kotły turbin, których naprawa była nieopłacalna. W marynarce niemieckiej dotychczasową rolę niszczycieli przejęły fregaty typu 124 (F 124), które także przejęły na swe pokłady część ich uzbrojenia i systemów elektronicznych. Na szczęście udało się zachować dla potomności jedną jednostkę typu 103B jako okręt muzealny, aby ludzie nieobeznani z morzem mieli choćby fragmentaryczne wyobrażenie o realiach niełatwej służby na okręcie wojennym. Pomimo swych wad wszystkie opisane tu niszczyciele rakietowe były filarem Bundesmarine w jej służbie na rzecz utrzymania pokoju zarówno w czasie zimnej wojny jak i po jej zakończeniu. Ich służbę przerywały wyłącznie planowane przeglądy, nieliczne awarie oraz przebrojenia. Były lubianymi okrętami przez własne załogi czego dowodzi zaangażowanie byłych oficerów i marynarzy owych niszczycieli we „Wspólnocie Pokładowej Niszczyciela Rakietowego Mölders”. ●

**Tłumaczenie z języka niemieckiego
Roman Kochnowski**

Bibliografia

Książki:

Dennis Archer, *Naval Armament - Jane's Pocket Book*

4. Co czasami jest błędnie przyjmowane (owa data), jako całkowite wycofanie okrętu ze służby.

Rommel w latach 90-tych, przed pomostem i na rufie widoczne wyrzutnie rakiet RAM.

Fot. PiZ-Marine





1. Dywizjon Niszczycieli (1. Zerstörergeschwader) w kilońskiej bazie, listopad 1994 roku.

Fot. © Frank Behling

9, Macdonald & Jane's, London 1976.

Norman Friedman, *The Naval Institute Guide to World's Naval Weapons Systems 1997-1998*, Naval Institute Press, Annapolis/Maryland 1997.

Robert Gardiner (Red.) „Conway's All The World's Fighting Ships 1947-1995”, Conway Maritime Press, London 1995.

Wolfgang Harnack, *Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2001.

Hans H. Hildebrandt, Albert Röhr, Hans Otto Steinmetz, *Die deutschen Kriegsschiffe - Biographien*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford & Mundus Verlag, Ratingen, 1983.

Gerhard Koop, Siegfried Breyer, *Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der Deutschen Marine von 1956 bis heute*, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1996.

Günther Kroschel, Klaus-Jürgen Steindorff, *Die Deutsche Marine 1955-1984*, Verlag Lohse-Eissing, Wilhelmshaven 1985.

Hans Mehl, *Schiffs-und Küstenartillerie-Marinegeschütze aus 500 Jahren*, Verlag E.S. Mittler & Sohn, Hamburg-Berlin-Bonn 2001.

John E. Moore, *Major Warships - Jane's Pocket Book 1*, Macdonald & Jane's, London 1978.

Martin Rode, *Zerstörer ROMMEL*, Schiff-Profile Nr. 5, Flugzeug Publikations GmbH, Illertissen, 1999.

Stefan Terzibaschitsch, *Kampfsysteme der U.S. Navy*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg, 2001

Stefan Terzibaschitsch, *Seemacht USA*, Bechtermünz Verlag / Weltbild Verlag, Augsburg 1997.

Stefan Terzibaschitsch, *Zerstörer der U.S. Navy - von der FARRAGUT - bis zur FORREST-SHERMAN-Klasse*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford 1986.

Roczniki:

A. D. Baker III (red.) „Combat Fleets of the World

1995”, Naval Institute Press, Annapolis/Maryland 1995.

A. D. Baker III (red.) „Combat Fleets of the World 1998-1999”, Naval Institute Press, Annapolis/Maryland 1998.

Raymond V. B. Blackman (red.) „Jane's Fighting Ships 1965-66”, Jane's Fighting Ships Publishing, London 1965.

Raymond V. B. Blackman (red.) „Jane's Fighting Ships 1970-71”, Jane's Yearbooks, London 1970.

John E. Moore (red.) „Jane's Fighting Ships 1977-78”, Jane's Yearbooks, London 1977.

John E. Moore (red.) „Jane's Fighting Ships 1986-87”, Jane's Publishing Co. Ltd., London 1986.

Richard Sharpe (red.) „Jane's Fighting Ships 1992-93”, Jane's Information Group, Couldson 1992.

Richard Sharpe (red.) „Jane's Fighting Ships 1998-99”, Jane's Information Group Ltd., Couldson 1998.

Richard Sharpe (red.) „Jane's Fighting Ships 2000-2001”, Jane's Information Group Ltd., Couldson 2000.

Richard Sharpe (red.) „Jane's Fighting Ships 2002-2003”, Jane's Information Group Ltd., Couldson 2002.

Gerhard Albrecht (red.) „Weyers Flottentaschenbuch 1988/89 - Warships of the World”, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1988.

Werner Globke (red.) „Weyers Flottentaschenbuch 1997/98 - Warships of the World”, Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 1998.

Werner Globke (red.) „Weyers Flottentaschenbuch 1999/2001 - Warships of the World”, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 2000.

Artykuły prasowe:

Marine Forum, maj 1987, Egbert Thomer, *Das Marine-Arsenal macht's möglich*.

Marine Forum, listopad 1993, *Aus unserer Marine - Soldaten der ROMMEL beim Papst*.

Marine Forum, marzec 1994, *Aus unserer Marine - Zerstörer ROMMEL besuchte Warnemünde*.

Jane's Defence Weekly, 20. marca 1996, Joris Janssen *Lok Frigate Funding Key to Navy's Future*.

Marine Forum, styczeń/luty 1996, *Aus unserer Marine - Zerstörer nicht einsatzklar*.

Okrety Wojenne Nr. 14, 1996, Jacek Jarosz *Amerykańskie niszczyciele rakietowe typu CHARLES F. ADAMS*.

Naval Forces, wrzesień 1996, *The German Navy Today and Tomorrow*, Special Issue 5/96.

Marine Forum, czerwiec 1998, *Aus unserer Marine - Zerstörer-Ära geht zu Ende*.

Marine Forum, lipiec/sierpień 1998, *ROMMEL vorzeitig ausser Dienst*.

Marine Forum, grudzień 1998, *Aus unserer Marine - ROMMEL: Seeklar zurück! Feuer aus!*

Hrvatski vojnik, Nr. 55 i 56, styczeń i luty 1999, Dario Vuljanic, Zvonimir Freivogel, Boris Svel *Razaraci klase CHARLES F. ADAMS*.

Strony internetowe:

<http://www.marine.de/portal/a/marine>

<http://www.zerstorer-moelders.de/>

<http://www.d-185.de/>

<http://de.wikipedia.org/wiki/L%C3%BCtjens-Klasse>

[http://de.wikipedia.org/wiki/L%C3%BCtjens_\(D_185\)](http://de.wikipedia.org/wiki/L%C3%BCtjens_(D_185))

[http://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%B6lders_\(D_186\)](http://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%B6lders_(D_186))

[http://de.wikipedia.org/wiki/Rommel_\(D_187\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Rommel_(D_187))

<http://de.wikipedia.org/wiki/Bundesmarine>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Charles-F.-Adams-Klasse>

http://en.wikipedia.org/wiki/Charles_F._Adams_class_destroyer

http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsches_Marinemuseum

Archiwum autora.



„Tajfun” nad Morzem Azowskim

Ukraiński patrolowiec WG 119 typu „Zhuk” (proj. 1400M) w Kerczu przed wybuchem wojny domowej. Fot. zbiory Włodzimira Zabłockiego

W numerze 127 „OW” opublikowano artykuł Macieja Sobańskiego „Ukraińskie reminiscencje” o niedawnych wydarzeniach na Ukrainie i Morzu Azowskim. Pragnę znów powrócić do tej kwestii.

W dniach 18-21 lutego 2014 roku na Ukrainie dokonał się przewrót państwowy w którego wyniku do władzy doszły siły skrajnie nacjonalistyczne w sojuszu z oligarchią. Próby w rosyjskojęzycznych rejonach tak zwanej „Noworosji”, do których zaliczały się obwody Doniecki, Ługański, Charkowski, Odesski i szereg innych, by podjąć dialog z władzami Kijowa w celu uzyskania regionalnej ekono-

micznej i kulturalnej autonomii nie uzyskały sukcesów.

Sprawy poszły zgodnie z tzw. „krymskim scenariuszem” i zaczęło się spontaniczne tworzenie Ludowych Republik w tym regionie. O ile nowe ukraińskie władze zdołały zdusić w zarodku ten ruch w Charkowie i Odessie, o tyle na terytorium Donbasu (obwody Doniecki i Ługański) stworzono nowe organy władzy, które 11 maja zdołały przeprowadzić referendum, w którego trakcie większość posiadającej prawo głosu ludności opowiedziała się za stworzeniem niezależnych Donieckiej i Ługańskiej Republiki Ludowej. „Za” głosowało 89,07% mieszkańców obwodu Donieckiego przy frekwencji 74,87% oraz 90,53% (przy frekwencji 81%) mieszkańców obwodu Ługańskiego. W dniu 24 maja DNR (Doniecka Republika Ludowa) i ŁNR (Ługańska Republika Ludowa) podpisały dokument o zjednoczeniu w konfederacji Noworosja.

Już 2 maja kijowskie władze rozpoczęły zakrojoną na szeroką skalę operację karną, nazwaną oficjalnie „ATO” („Operacja Antyterrorystycz-

na”, dekret pełniącego obowiązki prezydenta A. Turczynowa o jej rozpoczęciu wszedł w życie 14 kwietnia). Mimo miażdżącej przewagi sił „ATO” w ludziach i uzbrojeniu, oddziały ochotnicze młodych republik zdołały umocnić się w centralnej części gęsto zaludnionego Donbasu i przez lato odpierać ataki przeciwnika. Wykorzystując jednak niewielką liczebność i słabą organizację sił ochotniczych w początkowym etapie konfliktu, ukraińskie struktury siłowe i nieregularne formacje nacjonalistycz-

Emblemat Morskiej Ochrony Ukrainy.

Fot. Internet

Flaga bojowa Noworosji.

Fot. Internet



ne zdołały opanować znaczne rejonu Donbasu, w tym również wybrzeże Morza Azowskiego z jego najważniejszym portem i ośrodkiem przemysłowym w Mariupolu (13 czerwca).

Do końca sierpnia 2014 r. rozdrobnione oddziały ochotnicze zdołały przekształcić się we w pełni gotową do walk armię Noworosji. W dniu 24 sierpnia na wielotysięcznym wiecu w Doniecku szef władz DNR Zacharczenko zakomunikował o rozpoczęciu kontrofensywy na frontach południowym i północnym. Do tego czasu grupy dywersyjno-rozpoznawcze wojsk DNR operowały już aktywnie w rejonach nadmorskich. Na froncie południowym, gromiąc zdezorientowane oddziały ukraińskie, ochotnicze siły Republiki Donieckiej zaczęły zbliżać się do wybrzeża Morza Azowskiego i do 28 sierpnia przejęły kontrolę nad jego odcinkiem od granicy rosyjskiej do wschodnich przedmieść Mariupola.

O stanie morale sił zbrojnych Ukrainy świadczy komunikat głównego prokuratora wojskowego Anatolija Matiosa, o tym, że do marca 2015 r. prokuratura wojskowa wszczęła 17 tysięcy spraw dotyczących dezercji. W sierpniu tego roku Matios poinformował o 5 tysiącach współpracowników organów ścigania i 3 tysiącach wojskowych, którzy przeszli na stronę przeciwników. Zdemoralizowaną armię i inne struktury siłowe Ukrainy przed pełnym pogromem ocaliło jedynie podpisane 5 września w Mińsku porozumienie o przerwaniu ognia.

Płonący ukraiński patrolowiec WG 119, 31 sierpnia 2014 roku.



Mały ukraiński patrolowiec BG 604 typu „Kalkan”.

Fot. zbiory Włodzimira Zabłockiego

Dysponowanie przez strony przeciwnie sąsiednimi odcinkami wybrzeża morskiego zmusiło je do zapewnienia bezpieczeństwa swoich nadmorskich skrzydeł. Już w dniu 31 sierpnia pierwsze straty na Morzu Azowskim poniosła ukraińska „Morska Ochrona” (morska obrona pogranicza). W rejonie miejscowości Biezymiannoje, kontrolowanej przez siły DNR, ogień z łądu prowadzony z dystansu 3 Mm zatopił 2 patrolowce, wchodzące w skład sił grupy taktycznej morskiej ochrony – WG 119 proj. 1400M „Grif” i MKaMO (mały kuter morskiej ochrony) proj. 50030 „Kalkan”. Po tym incydencie dowództwo Ochrony „nie rekomendowało” swoim jednostkom przekraczania linii rozgraniczenia z DNR.

Jakimi siłami dysponuje Ukraina i DNR na Morzu Azowskim? Kijów nie

dysponuje marynarką wojenną na tym akwenie, bowiem Cieśnina Kerczańska pozostaje aktualnie w pełni pod kontrolą Rosji, a jego pokonanie przez zagraniczny okręt wymaga zgody władz rosyjskich, na co przy obecnej sytuacji Ukraina nie ma co liczyć. Choć z czysto prawnego punktu widzenia na tym obszarze nie istniała rosyjsko-ukraińska granica, bowiem zgodnie z umową z roku 1992 Azow był wewnętrznym morzem obu tych państw.

W tej sytuacji jedynym elementem ukraińskiej morskiej struktury siłowej był 23. Mariupolski Oddział Morskiej Ochrony Państwowej Służby Pogranicza Ukrainy (*Morska ochorona Dierżawnój priordonnoji służbi Ukrainy*). Oddział ten sformowano z dawnego Kerczańskiego Oddziału Morskiej Ochrony (11 jednostek), został przeba-

Fot. Dierżawa priordonna służba Ukrainy





Ukraiński patrolowiec WG 32 Donbass typu „Stenka” (proj. 205P) w Noworossyjsku, 19 września 2012 roku.

Fot. Witalij Kostriczenko

zowany w marcu 2014 r. (po oderwaniu Krymu od Ukrainy) do Mariupola oraz Mariupolskiego Dywizjonu Kutrów Morskiej Ochrony Donieckiego Oddziału Pogranicza (7 jednostek). Kijowska propaganda rysuje pomyślny obraz wiernych przysiędze bohaterów-pograniczników, którzy w pełnym składzie i ze wszystkimi okrętami przerwali się z „okupowanego” Krymu. W rzeczy samej, 1/3 oficerów i 2/3 personelu kontraktowego zespołu przeszła do służby pod rosyjską banderą, a część zestawu jednostek została znacjonalizowana przez rząd Krymu, po czym przekaza-

na władzom regionu (okręt WG 31 *Bukowina* proj. 205P oraz kutry WG 09, WG 11, WG 504, WG 820).

Zgodnie ze stanem na dzień 17 czerwca 2014 r. w skład Oddziału Morskiego wchodziło 18 okrętów i kutrów, których załogi liczyły około 300 ludzi. Sformowano z nich 7 grup taktycznych okrętów i kutrów. Podstawowym zadaniem Oddziału była kontrola nawodnej sytuacji i ochrona podejść do portów w Mariupolu, Biersdiansku i Gieniczesku.

W skład 23. Oddziału wchodziły patrolowce proj. 1400M „Grif” (6 jednostek, zbudowanych w latach 80-tych

w stoczni „Morie” w Feodosji), proj. 50030 „Kalkan” (5 jednostek, budowanych od roku 1996 w Feodosji), 5 małych kutrów innych typów, w tym „UMS-600” (budowane w Kijowie). Jedyny kuter WG 22 typu „UMS-1000 Patrol” (zbudowany w roku 2014 na amerykańskiej licencji przez ukraińską firmę UMS-Boat w Kijowie) poderwał się na minie nieznanego pochodzenia w dniu 7 czerwca 2015 r. w odległości 2 Mm od brzegu w trakcie wychodzenia z bazy Ochrony w Mariupolu. W służbie pozostaje również okręt Morskiej Ochrony, faktycznie patrolo-

Kuter WG 22 typu „UMS-Boat” po wejściu na minę 7 czerwca 2015 roku.

Fot. Dierżawa prikordonna służba Ukrainy





Kuter „Specnaz” DNR typu „Tajfun” z wkm 12,7 mm „Uties”.

Fot. „Komsomolskaja Prawda”

wiec proj. 205P (budowanych w latach 70-80-tych) WG 32 *Donbass*, a także WG 58 *Oniks* (skonfiskowany turecki szkuner).

Jesienią 2014 r. Ministerstwo Obrony Ukrainy podpisało kontrakt z kijowską stoczną „Leninskaja Kuznica” na budowę opancerzonych kutrów artyleryjskich proj. 58155 „Giurza-M”, przeznaczonych do działań na rzekach i w strefie przybrzeżnej Morza Czarnego oraz Azowskiego. Nie wykluczone, że mogą być one przerzucone na Morze Azowskie transportem lądowym.

Swoje siły morskie utworzyła również DNR. Informacje o nich w środkach masowego przekazu są bardzo nikłe. Pod kontrolą młodej republiki pozostaje jedynie małe nadmorskie miasto Nowoazowsk wraz z przyległymi niewielkimi zamieszkałymi punktami. Stąd też pierwszymi „okrętami” Azowskiej Floty i Donieckiej Republiki Ludowej stały się uzbrojone statecz-

ki rybackie. Latem 2014 r. ukraińskie środki masowego przekazu z trwogą informowały: „atakujący, zwykle na 2-3 kuterach, zbliżali się do wybrzeża i podejmowali ostrzał pozycji ukraińskich sił zbrojnych z moździerzy, wielkokalibrowych karabinów maszynowych i broni strzeleckiej. W dniach 8 i 12 lipca dywersantom udało się całkowicie zniszczyć 2 ukraińskie punkty pograniczne, w wyniku czego kilku pograniczników zginęło bądź odniosło rany. Na wodach Morza Azowskiego wprowadzono zakaz żeglugi w porze nocnej i zwiększono intensywność patrolowania”.

Dopiero w maju 2015 roku rosyjska gazeta „Komsomolskaja Prawda” i kanał telewizyjny LifeNews w swych reportażach uchyliły kurtynę tajemnicy nad morskimi pododdziałami specjalnego przeznaczenia „Tajfun”. „Specnaz” DNR dysponuje szybkimi kutrami z silnikami o mocy do 1000 KM, uzbrojonymi w karabiny maszynowe różnych

kalibrów i inną broń strzelecką. W zależności od realizowanych zadań, kutry mogą być szybko wyposażone w przenośne zestawy rakietowe typu „Kornet” (donośność do 5500 m), „Metis” (do 1500 m) lub „Konkurs” (do 4000 m). Na pokład można zabierać desant, liczący 10 ludzi. „Specnaz” tworzyli weterani walk w Noworosji z dużym doświadczeniem bojowym, a jego celem było działanie na tyłach przeciwnika, wysadzanie morskich desantów oraz obrona nadmorskich skrzydeł DNR.

Na fotografiach zaprezentowano szybkie kutry sił „Tajfun” z przyczepnymi silnikami Suzuki, każdy o mocy 500 KM, uzbrojone w automatyczne granatniki kal. 30 mm AGS-17M „Płamia” (donośność 1700 m, szybkostrzelność 470-520 wystrzałów/min) i karabiny maszynowe kal. 12,7 mm NSW „Uties” (donośność 2000 m, szybkostrzelność 700 wystrzałów/min.).

Ukraiński patrolowiec typu „Zhuk” przy tonącym WG 22.

Fot. Dierżawa priordonna służba Ukrainy





Kuter DNR typu „Tajfun” z granatnikiem „Płamia”. Fot. „Komsomolskaja Prawda”

kuter WG 22 (o czym mówią „złe języki”). Poza tym, pod Mariupolem zbudowano system umocnień (budowę podobnych obiektów na „Wschodzie Ukrainy” złożono na barki miejscowej administracji!).

Chciałoby się jednak mieć nadzieję, że zawarte 12 lutego 2015 r. II porozumienie mińskie przyniesie w końcu długo oczekiwany pokój na ziemiach Donbasu, które wiele już wycierpiały. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

Źródła

www.dnr-news.com

Różne strony Internetu

Mimo podpisania w Mińsku II porozumienia o pokojowym uregulowaniu konfliktu, ukraińskie władze poświęcają specjalną uwagę na zapewnienie obrony przeciwdesantowej miasta Mariupola. Utrata tego dużego centrum przemysłowego stanowiłaby trudny do zniwelowania cios dla całej ukraińskiej gospodarki. Zakłady metalurgiczne tego miasta są jedynymi dostawcami stali okrętowej i pancernej na Ukrainie.

Obawiając się desantu sił DNR na wschód od miasta z zamiarem jego okrążenia, lub nawet w centrum Mariupola, oddziały inżynieryjne armii ukraińskiej wystawiły w strefie przybrzeżnej denne kontaktowe miny przeciwdesantowe typu PDM-1M, jeszcze z radzieckich czasów (głębokość sta-

wiania 1,1-2,0 m, masa ładunku wybuchowego 10 kg, wytrzymałość na sztorm do 5°). Na tych minach podrywali się już miejscowi rybacy, a nie wykłuczono, że ich ofiarą stał się także



Stawianie min PDM-1M przez ukraińskie wojsko inżynieryjne, grudzień 2014 roku.

Fot. Internet

Pod naszym patronatem

Mariusz Borowiak

Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej

Książka ta, jest pierwszą próbą tak szerokiego opisanie dziejów ścigaczy S-1 – S-10 w polskiej Marynarce Wojennej w latach II wojny światowej. Na temat działalności operacyjnej tych dziesięciu „drobnoustrojów” na wodach kanału La Manche wiemy bardzo mało dlatego, że okręty tej klasy weszły do służby w PMW dopiero, gdy polscy marynarze walczyli z dala od ojczystych brzegów. Temat ten bardzo rzadko pojawiał się literaturze historycznej ze względu na utrudniony dostęp do dokumentów. W latach 1940-1945 dziennikarze brytyjscy nie kryli podziwu dla kunsztu dowodzenia oficerów, którzy służyli pod polską banderą, przyrównując ich odwagę i ognisty temperament w walce z okrętami Kriegsmarine do wyczynów regimentów husarii. Książka jest przeznaczona dla szerokiego kręgu czytelników interesujących się PMW i jej historią, a także historią Polski.

„Polacy są wspaniałymi wojownikami. To jest robota dla nich.” John Steinbeck

format: 17 x 24 cm • stron 256 • wydanie 1 • oprawa: twarda, foliowana • cena 40 zł



Niszczyciel rakietowy *Lütjens* podczas zaopatrywania na morzu ze zbiornikowca *Spessart*, 16 maja 1991 roku.
Fot. BfZ

