

NR 1/2016 (135) styczeń-luty • Cena 26 zł (w tym 5% VAT)

OKRĘTY WOJENNE

www.okretywojenne.pl



Holowniki typu B 820

Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

Liniowiec „Deutschland”

Holownik „Galicia”

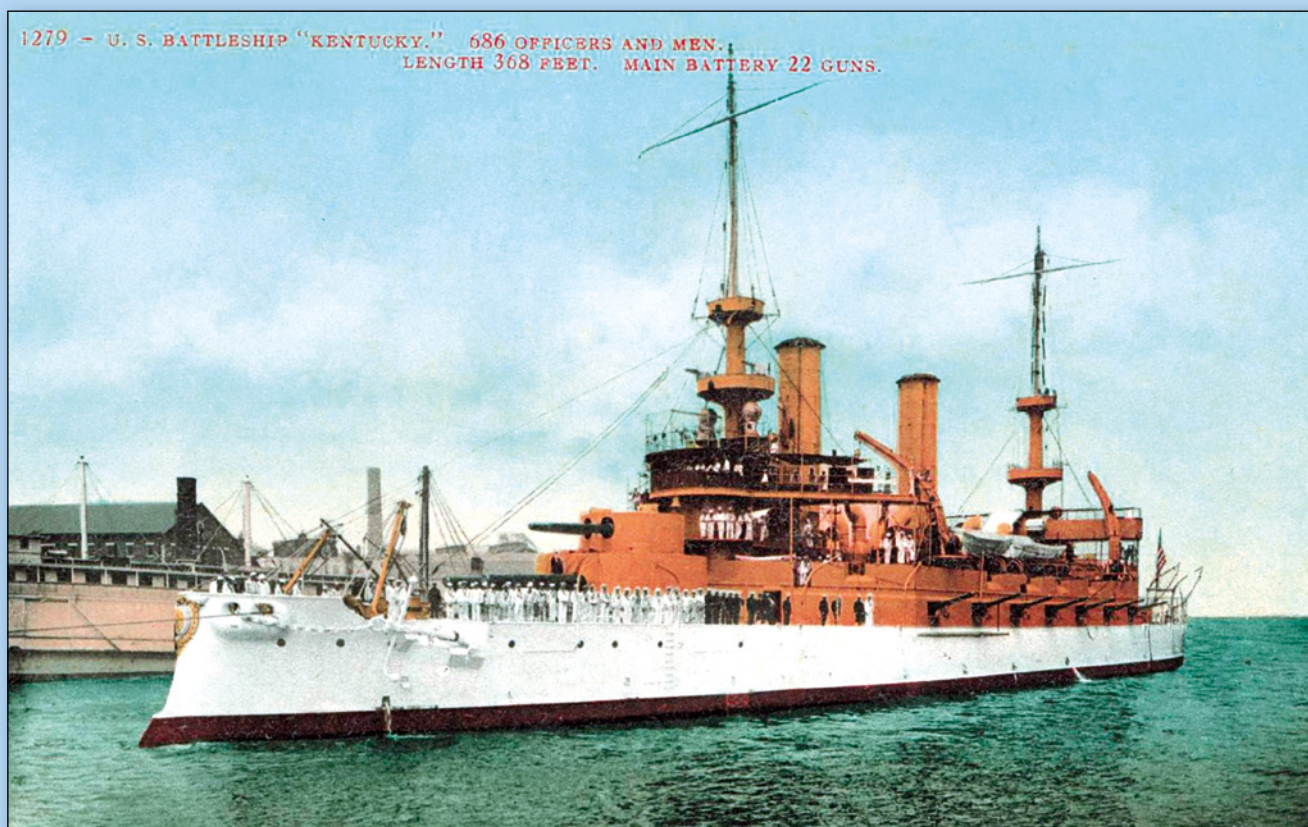
**Bitwa koło
Lofotów**



INDEKS 386138 ISSN 1231-014X



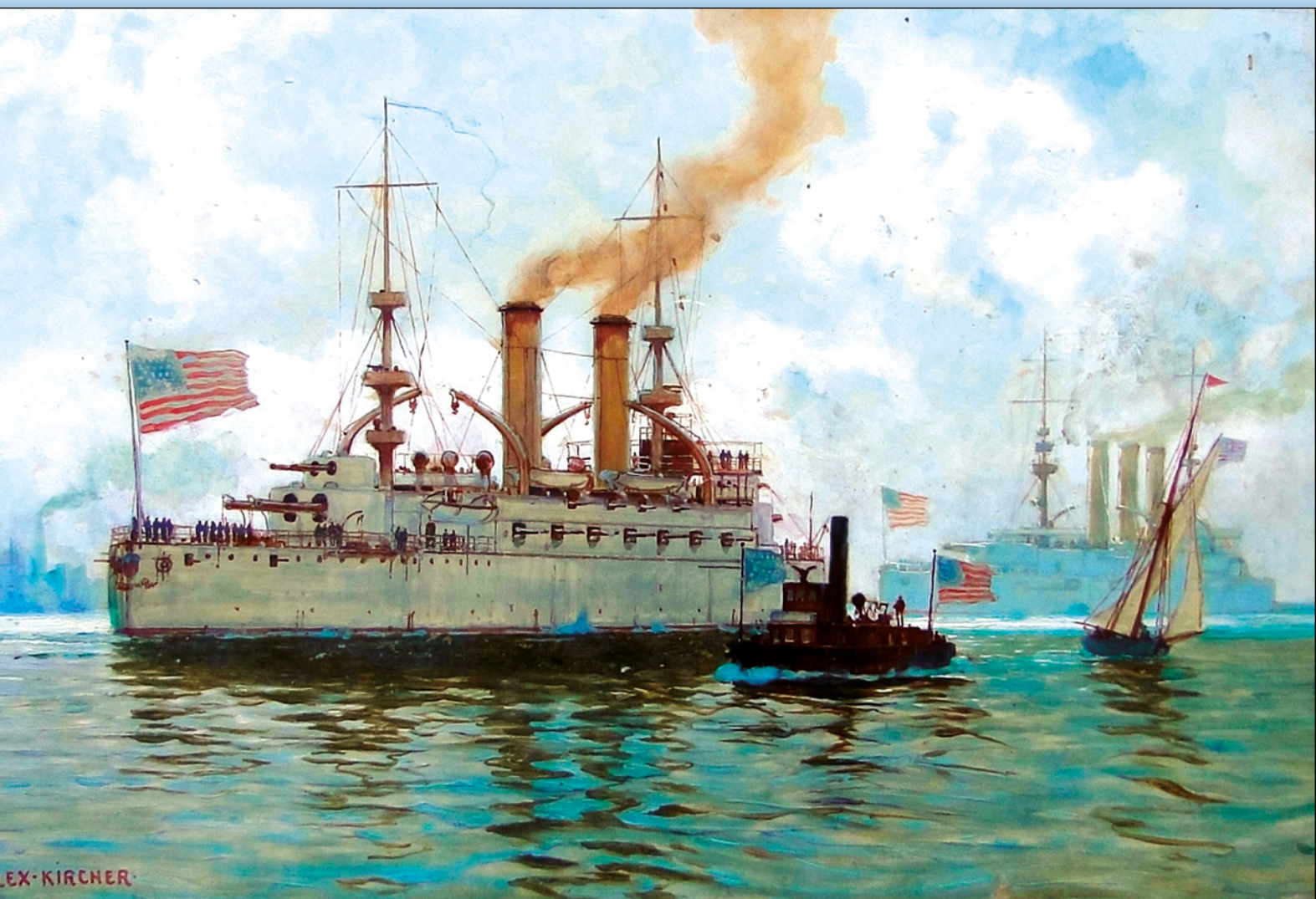
9 771231 014036 01



Kolorowana pocztówka przedstawiająca pancernik *Kentucky* w pierwszym okresie służby.

Fot. U.S. Navy

Kentucky w 1908 roku w trakcie rejsu „Wielkiej Białej Floty”. Obraz autorstwa Alexandra Kirchera (26.2.1867-16.9.1939), tworzącego w Austrii i Niemczech marynisty, pejzażysty i ilustratora. Własność: Hrvatski Pomorski Muzej Split



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.drukpolgtg.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2016

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:****Dziobowe wieże artylerii głównej nie-
mieckiego pancernika *Scharnhorst*.****Fot. zbiory Siegfrieda Breyera****W NUMERZE**

Jarosław Palasek

Pancerniki typu „Kearsarge”, część III

3**18**

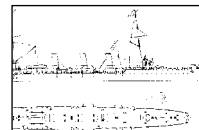
Fiodor Lisicyn

Deutschland – rekord prędkości
„szejkera koktajlu”

Iwan Melder

Zagraniczne rejsy krążownika *Rossija*
w latach 1913-1914**28****33**

Zvonimir Freivogel

Niezrealizowane projekty krążowników
floty austro-węgierskiej

Krzysztof Dąbrowski

Mały statek i wielka bitwa

40**44**

Nikołaj Mitiukow

Holownik *Galicia*

Krzysztof Dąbrowski

Pierwsze starcie pancerników

49**56**

Jacek Jarosz

Niemieckie nadbrzeżne instalacje militarne
na Bornholmie w II wojnie światowej

Gino Galuppini

Pennello Nero – Czarna bandera, część II

60**65**

Wojciech Łuczak

Nikt już nie chciał umierać w maju...



Stanisław Biela

Okrety pogranicza w Darłównie i Darłowie
w latach 1948-1951**72****80**

Aleksandr Mitrofanov

Okrety podwodne hiszpańskiej floty, część III



Krzysztof Dąbrowski

Egipskie okręty pod bombami izraelskich
samolotów**94****97**

Stanisław Biela

Holowniki redowo-portowe typu B 820



Gdy 25 lat temu dowiedziałem się, że powstała w Polsce taka inicjatywa i otrzymałem informację o tym kim jest Jarosław Malinowski (od niestety już nieżyjącego pana Siegfrieda Breyera) nie miałem pojęcia jak wiele tekstów spod mojego pióra zostanie zamieszczone na łamach OW. Czasopismo wspaniale się rozwinęło i może z dumą świętować swe 25 lecie. Jestem bardzo zadowolony, że mogłem razem z wami obchodzić ten jubileusz i życzę dalszych równie imponujących jubileuszy.

Serdeczne pozdrowienia
Zvonimir Freivogel

Szanowny Panie Redaktorze!

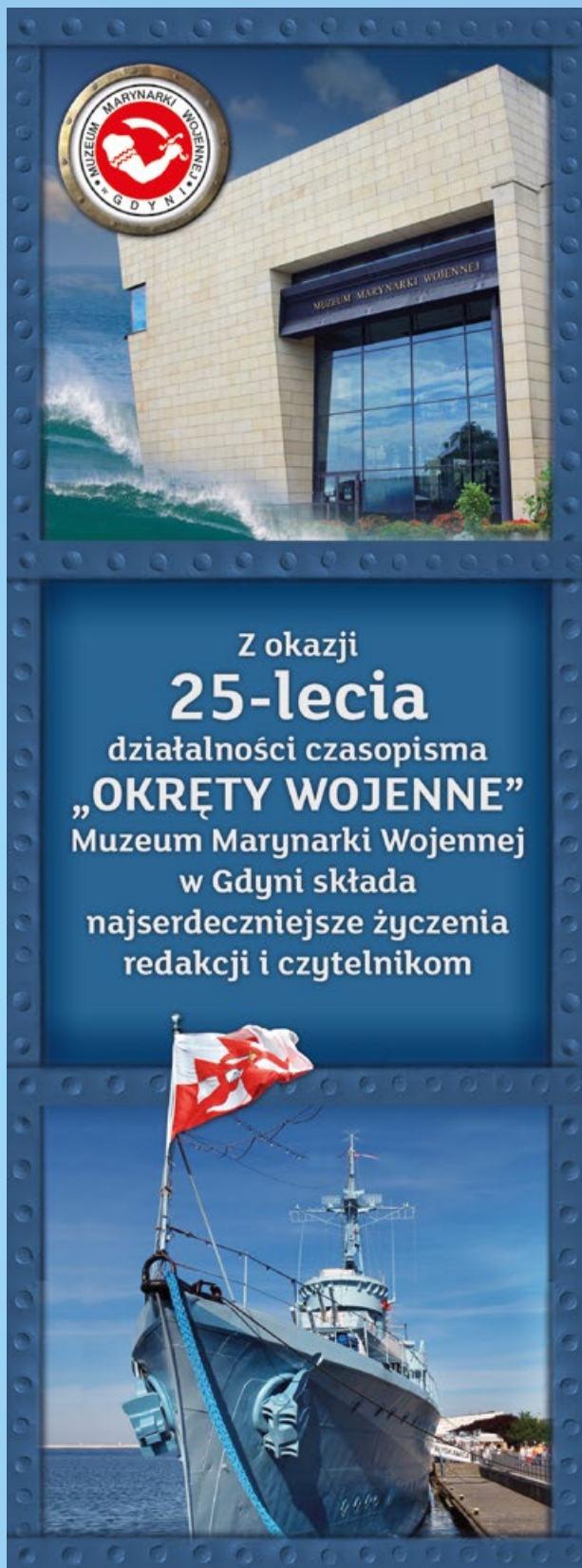
Mimo że od kilkudziesięciu lat dość regularnie piszę o polskiej flocie handlowej, ostatnio głównie o jej historii, od co najmniej 20 lat zawsze z ogromnym zainteresowaniem wertuję „Okręty Wojenne”, poszukując, najczęściej z sukcesami, w zamieszczonych tam materiałach interesujących mnie wątków politycznych i „cywilnych”. Czynię to bez żadnych zahamowań, bo jak mogłem się wielokrotnie przekonać, podawane tam informacje są obiektywne i rzetelne. Jestem też pod wrażeniem dużej wartości merytorycznej i dokumentacyjnej prezentowanych w „Okrętach Wojennych” materiałów, profesjonalizmu jego redaktorów i tłumaczy, a także wielu zamieszczonych tam unikalnych zdjęć i rysunków.

Gratuluje 25 lat obecności „Okrętów Wojennych” na trudnym polskim rynku, życząc jednocześnie ich Redaktorowi Naczelnemu, Kolegium Redakcyjnemu i całej plejadzie współpracowników w kraju i zagranicą dalszych sukcesów w rozwoju tego wyjątkowo cennego i pożytecznego pisma, z większą jednak dewiacją również na problemy polskiej floty handlowej.

Pozdrawiam
Jerzy Drzemczewski
Redaktor Naczelny Wydawnictwa PORTA MARE
Pomorskiej Oficyny Wydawniczo-Reklamowej

Szanowni Państwo,
Z okazji ćwierćwiecza nieustrudzonych wysiłków Okrętów Wojennych – przybliżających przeciętnemu Polakowi dzieje zmagania na morzach i oceanach – dalszych ciągłych sukcesów na następne ćwiartki wieku

w imieniu Agencji Lotniczej ALTAIR
wydawcy magazynów RAPORT-wto, Skrzydlata Polska,
Broń i Amunicja/Komandosi oraz Aeroplan
Wojciech Łuczak
wiceprezes



Drodzy Czytelnicy!

Na wstępie pragnę jeszcze raz serdecznie podziękować za otrzymane życzenia z okazji naszego jubileuszu, które otrzymałem od czytelników oraz instytucji i bratnich wydawnictw. Były one w różnej formie, od listów i pocztówek po e-maile. Przyznam, że czuję się nimi bardzo wzruszony. Z drugiej strony, jest to silny czynnik mobilizujący do dalszej intensywniej pracy. Tej na pewno nie zabraknie, gdyż mam Wam do przekazania ogromną porcję ciekawych artykułów oraz fotografii.

Jarosław Malinowski
redaktor naczelny



część III

Pancerniki typu „Kearsarge”

Kentucky (B-6) - historia okrętu

Szósty z pancerników amerykańskich został autoryzowany przez Kongres Stanów Zjednoczonych w dniu 2 marca 1895 roku. Wśród 11 nowych okrętów¹ przyznał on fundusze na budowę dwóch jednostek tej klasy. Dla lidera typu Kongres wybrał nazwę „Kearsarge”, a drugi z okrętów zgodnie z decyzją Sekretarza Marynarki Hilary A. Herberta z dnia 28 grudnia tego roku otrzymał nazwę „Kentucky”. Kontrakt na budowę obydwu pancerników zawarto w dniu 2 stycznia 1896 roku ze stoczną należącą do Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company w Newport News w stanie Wirginia. Stępka *Kentucky* została położona w dniu 30 czerwca 1896 roku. Planowane na koniec 1897 roku wodowanie bliźniaczych okrętów zostało opóźnione tak, że spłynęły one na wodę jednego dnia – 24 marca 1898 roku. Wśród przyczyn zwłoki były min. wadliwe blachy poszycia pierwszych dostaw z Carnegie Steel Company z Pittsburga oraz wady odkuwek stew rufowych dostarczonych przez Cleveland City Forge Compa-

ny z Cleveland. Jednostka spłynęła na wodę, jako druga po liderze typu. Nazwę „Kentucky” nadała jej Christine D. Bradley – córka gubernatora stanu Kentucky Williama O’Connell Bradleya. Rozbiła ona o burtę pancernika butelkę wody ze źródła w Hodgenville w stanie Kentucky, z którego pił Abraham Lincoln, kiedy był dzieckiem. Jako jedyny, ochrzczony wodą do tamtej pory okręt amerykański, schodzący z pochylnik pancernik został obrzucony przez obecnych na ceremonii wodowania mieszkańców Kentucky butelkami szampana. Wodowanie pancerników obserwowało wielu kongresmenów z różnych stanów, gubernatorzy W.O. Bradley z Kentucky i J. Hoge Tyler z Wirginii, prezes zarządu stoczni Calvin B. Orcutt oraz przeszło 10 tysięcy mieszkańców Kentucky i Wirginii, którzy aby uczestniczyć w uroczystości musieli mieć specjalne bilety.

Proces projektowania i budowy pancerników typu „Kearsarge” okazał się na tyle skomplikowany, że pociągał za sobą wielokrotne zmiany projektów i przedłużenie budowy, która pier-

wotnie miała zakończyć się w styczniu 1899 roku. Dodatkowo, opóźnienie spowodowane było nieterminowymi dostawami elementów uzbrojenia i wyposażenia, a także złą jakością materiałów i podzespołów. Na koniec marca 1899 roku stan zaawansowania budowy *Kentucky* określono na 90%. W pierwsze próby stoczniove pancernik wyszedł więc dopiero w dniu 31 października. Ze względu jednak na trudne warunki pogodowe, wysoką falę i wiatr wiejący z prędkością niemal 50 km/h, przy ciągu wymuszonym kotłów okręt osiągnął prędkość 16,3 węzła. Wartość ta była o niemal węzeł niższa od uzyskanej przez bliźniaczy *Kearsarge*, ale i tak większa od prędkości kontraktowej.

Na oficjalne próby morskie *Kentucky* udał się w dniu 16 listopada opuszczając rankiem Newport News i kierując się najpierw do Nowego Jorku. Tam w stoczni marynarki na Brooklinie, przeprowadzono krótkie dokowanie jednostki dla ostatecznego jej przygoto-

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



Fotografia *Kentucky* z pierwszego okresu służby, kiedy to na ciemnopomarańczowo były pomalowane tylko elementy jego konstrukcji powyżej pokładu nadbudówki. Fot. Library of Congress

wania, po którym odeszła ona ku wybrzeżom stanu Massachusetts. W dniu 22 listopada pancernik zawinął do Bostonu, po czym przed południem 24 listopada rozpoczęto próby na trasie długości 33 Mm. Pierwszy ich odcinek, do stanowiącego punkt zwrotny pancernika *Texas*, *Kentucky* pokonał z prędkością 15,57 węzła. Jego prędkość na odcinku do kolejnej jednostki kierunkowej wyniosła 16,05 węzła. Obydwa te odcinki pancernik pokonywał pod wiatr i prąd pływowy. Okrążywszy „boję zwrotną”, którą był jacht *Mayflower* na odcinku do pancernika *Texas*, *Kentucky* osiągnął prędkość 17,15 węzła. Na ostatnim odcinku próby, pancernik uzyskał prędkość 16,21 węzła. Średnia prędkość jednostki na całej trasie została określona na 16,81 węzła przy indykowanej mocy maszyn 12 400 HP oraz 113 obr./min. wałów śrubowych. Rankiem 25 listopada *Kentucky* opuścił Boston, po czym liczącą 360 mil trasę od latarni South Shoal na krańcu zatoki Nantucket do przylądka Charles pokonał w nieco ponad 24 godziny, ze średnią prędkością 14,93 węzła. Powróciwszy na Hampton Roads, rankiem 27 listopada pancernik wszedł ponownie do stoczni w Newport News. W dniu 29 listopada morską komisja inspekcyjna dokonała przeliczeń z uwzględnieniem wpływu siły wia-

tru i prądów pływowych określając średnią, osiągniętą prędkość okrętu na 16,897 węzła. Było to wystarczające do wstępnej akceptacji *Kentucky* przez Departament Marynarki.

Ze względu na braki kadrowe, pod koniec 1899 roku zdecydowano o uzupełnieniu załogi nowobudowanego pancernika oficerami i marynarzami z pancerników *Indiana* i *Massachusetts*, które zostały przeniesione do rezerwy w League Island Navy Yard w Filadelfii. Na początku marca 1900 roku wizytę na *Kearsarge* i *Kentucky* w stoczni Newport News złożyli członkowie Komisji Morskiej Kongresu, którzy przybyli z Waszyngtonu na kanonierce *Dolphin*. Uroczystość wprowadzenia *Kentucky* do służby miała miejsce w dniu 15 maja. Pierwszym dowódcą nowego pancernika został komandor Colby M. Chester. Pod koniec maja okręt dołączył do bliźniaczego *Kearsarge* kotwiczącego u Old Point Comfort. W dniu 6 czerwca w Fort Monroe miała miejsce uroczystość, podczas której Szef Izby Handlu w Louisville Buckner przekazał załodze okrętu srebrny serwis ufundowany przez mieszkańców stanu Kentucky. Wykonany przez J.E. Caldwell & Co serwis liczył 70 naczyń i kosztował wówczas 6 tys. dolarów. Wieczorem w hotelu „Chamberlain” odbył się

bal, w którym uczestniczyli oficerowie z okrętu i Fort Monroe, przedstawiciele stoczni Newport News oraz goście przybyli z Waszyngtonu, Filadelfii i Bostonu. Następnie okręt przeszedł do zatoki Lynn Haven, gdzie jego załoga przeszła szkolenie przygotowujące do oficjalnych prób odbiorowych planowanych na koniec czerwca.

Oficjalne próby odbiorowe pancernika miały miejsce w dniu 25 czerwca będąc prowadzone przez komisję pod przewodnictwem kontradmirała Johna A. Rodgersa. Komisja określiła średnie zanurzenie okrętu na 7,19 m oraz uznała osiągniętą średnią prędkość 13,95 węzła. Stwierdziła jednak także szereg wad jednostki, wśród których były min. niewłaściwe działanie maszyny sterowej oraz mechanizmów prawoburtowej maszyny parowej, a także nieszczelności obudów kotłów. Podczas przeprowadzania strzelania kontrolnego na dystansie niecałych 3,7 tys. metrów, przy jednoczesnym odpalaniu salw artylerii kalibrów 330 mm i 203 mm, prawe działa dziobowego zespołu wież oddawały strzały wcześniej niż lewe. Za przyczynę tego uznano niewłaściwe funkcjonowanie przycisków odpalania dział. Spowodowane wystrzałami wstrząsy były ponadto przyczyną wypadnięcia dwóch śrub mocujących

pancerz na konstrukcjach wież artyleryjskich okrętu. Komisja nie uznała tych wad za dyskwalifikujące – zaleciła jednak ich niezwłoczne usunięcie. W tym celu w dniu 29 czerwca *Kentucky* wszedł do Brooklyn Navy Yard, gdzie oprócz usuwania stwierdzonych usterek przeprowadzono czyszczenie i malowanie kadłuba w suchym doku Nr 3. W dniu 2 lipca pancernik opuścił Nowy Jork i odszedł do Newport gdzie miał dołączyć do Eskadry Północnoatlantyckiej. Następnego dnia admirał Rodgers przedstawił sekretarzowi Marynarki Johnowi D. Longowi w obecności przedstawicieli Departamentu Marynarki specjalny raport morskiej komisji odbiorowej określający stan pancernika, jako ogólnie dobry. Komisja stwierdziła jednak, że czas od prób morskich do wejścia okrętu do służby był zbyt krótki, aby w pełni ocenić okręt.

Przez następne miesiące okręt przebywał w New York Navy Yard gdzie kończono jego prace wyposażeniowe. Latem *Kentucky* w składzie Eskadry Północnoatlantyckiej² uczestniczył w dorocznych manewrach floty na wodach Nowej Anglii. Oprócz niego, operujący z Newport zespół tworzyły wówczas pancerniki: *Kearsarge*, *Massachusetts*, *Indiana*, i *Texas* oraz krążownik *New York*, jako okręt flagowy kontradmirała Normana F. Farquhara. W sierpniu ćwiczyły u wybrzeży Maine uczestnicząc także w obchodach „Old Home Week”, podczas którego odwiedzały różne porty stanu Maine min. Rockland i Boston. W dniu 28 sierpnia *Kentucky* wraz z *Kearsarge*, *Massachusetts*, *Indiana*, i *Texas* brały udział u wybrzeża Nowej Anglii w oficjalnych morskich próbach prędkości najnowszego amerykańskiego pancernika *Alabama*. Wczesnym południem 3 września pancerniki wraz z flagowym okrętem Eskadry krążownikami *New York* zakotwiczyły w Bar Harbor. W końcu września Eskadra uczestniczyła we wspólnych manewrach floty i armii w zatoce Narragansett. Okręty atakowały wówczas z morza for-

ty Adams i Greble, które były bronione przez siły lądowe.

Trwające w Chinach powstanie boksersów spowodowało, że administracja amerykańska zdecydowała o oddelegowaniu na Daleki Wschód zespołu okrętów mającego wspierać tam interesy Stanów Zjednoczonych. Wśród nich miały być kanonierki *Wilmington*, *Vicksburg*, *Dorothea* i *Annapolis* oraz znajdujący się w greckim Pireusie krążownik *Albany*. Do niego zamierzano dołączyć *Kentucky*, który miał zastąpić na Filipinach pancernik *Oregon*. Dla przygotowania do długiej podróży okręt został skierowany na przegląd do stoczni marynarki na nowojorskim Brooklynie, do której wszedł w dniu 25 września. Po zakończeniu przygotowań pancernik zakotwiczył

koło Tompkinsville na Staten Island, które to kotwiczowisko opuścił w dniu 20 października. Już w morzu, podczas kontrolnego przestrzelania artylerii okazało się jednak, że jedno z dział kalibru 330 mm w dziobowej wieży artylerii głównej ma awarię – po wystrzale nie wróciło do położenia początkowego. Wieczorem tego dnia jednostka powróciła więc do Tompkinsville. Po usunięciu uszkodzenia *Kentucky* ponownie wyszedł w morze 26 października.

Podczas przejścia Atlantyku, w dniu 30 października pancernik znalazł

2. Przez znaczną część służby bliźniacze pancerniki typu „Kearsarge” operowały w ramach tych samych związków taktycznych, co zostało zawarte w poprzedniej części artykułu. W niniejszej części bardziej szczegółowo opisano więc jedynie epizody dotyczące historii operacyjnej *Kentucky*.

Dziobowe ujęcie pancernika *Kentucky* podczas postoju w Brooklyn Navy Yard. Fotografia wykonana po październiku 1900 roku i przemalowaniu na ciemnopomarańczowo całej konstrukcji pancernika powyżej pokładu głównego.



się w sztormie, który trwał przez kolejne dwa dni. Jego skutkiem było zerwanie i rozbicie jednej z jego prawoburtowych łodzi. Mimo trudnych warunków pogodowych, licząc 4 tys. mil drogę z Sandy Hook do Gibraltaru okręt pokonał w niecałe 12 dni osiągając średnią prędkość niemal 14 węzłów. Było to najszybsze do tej pory przejście Atlantyku przez amerykański okręt wojenny. Na początku listopada pancernik przeszedł do marokańskiego Tangieru, aby poprzez blokadę portu wzmocnić żądanie zapłaty odszkodowania za śmierć w tym kraju amerykańskiego obywatela. Po uzyskaniu od sułtana Maroka Abd al-Aziza IV rekompensaty w kwocie 5 tys. dolarów, w dniu 12 listopada *Kentucky* zawinął do Algieru. Podczas postoju w tym porcie dwóch jego marynarzy

skacząc za burtę wzięło udział w ratowaniu pięciu marynarzy francuskich, których łódź wyrzuciła się do góry dnem. W dniu 19 listopada okręt dotarł do Neapolu, skąd rankiem pięć dni później odszedł do tureckiej Smyrny³ dokąd zawinął 28 listopada. Stamtąd w dniu 10 grudnia dowódca pancernika z 5 oficerami udali się do Konstantynopola gdzie w pałacu Yildez zostali podjęci obiadem. Uczestniczyli w nim sułtan Abdülhamid II, wielki wezyr, amerykański chargé d'affaires Lloyd C. Griscom oraz liczni dygnitarze amerykańscy i tureccy. Następnie dowódca i oficerowie okrętu wraz z chargé d'affaires Griscomem brali udział w prywatnej audiencji u sułtana.

Kentucky opuścił Smyrnę w dniu 18 grudnia. Rankiem dwa dni później pancernik zawinął do Port Sa-

idu, po czym 22 grudnia przeszedł przez Kanał Sueski. Boże Narodzenie okręt spędził w Suezie, który opuściwszy w dniu 26 grudnia wyszedł na Morze Czerwone. W dniu 2 stycznia 1901 roku zawinął do Adenu (kolonia brytyjska). Kolejny, pięciodniowy postój na bunkrowanie jednostka miała w Colombo na Cejlonie, które opuściła 20 stycznia. Kolejnymi portami odwiedzonymi przez *Kentucky* w drodze na Filipiny były Hongkong oraz Singapur, który opuścił 28 stycznia kierując się ku Manili. Swą podróż na Daleki Wschód pancernik zakończył w dniu 5 lutego rzucając kotwicę w położonym w Zatoce Manilskiej Cavite. Po krótkim postoju *Kentucky* przeszedł do Hongkongu, które to przejście odbyło się w trudnych warunkach pogodowych. Zawinawszy tam w dniu 12 lutego okręt dołączył do zespołu jednostek amerykańskich, który tworzyły pancernik *Oregon*, krążowniki pancerny *Brooklyn* i pancernopokładowy *New Orleans* oraz kanonierki *Bennington*, *Concord*, *Yorktown* i *Isle de Luzon*. Oprócz nich w Hongkongu znajdowały się wówczas również brytyjskie pancerniki *Goliath* i *Centurion* oraz krążowniki *Terrible* i *Argonaut*, a także po dwa okręty francuskie i niemieckie, po jednym portugalskim i austro-węgierskim oraz kilka jednostek rosyjskich. Podczas pobytu w Hongkongu, w dniu 22 lutego zespół złożony z marynarzy *Kentucky* dał przedstawienie w Theater Royal. Przez kolejne tygodnie pancernik przebywał na zmianę w Hongkongu i Cavite, gdzie 23 marca zluźował krążownik *Newark*, który odszedł na remont do San Francisco. *Kentucky* stał się w ten sposób jednostką flagową kontradmirała Louisa Kempffa – dowódcy 2 Dywizjonu i jednocześnie zastępcy dowódcy Eskadry Azjatyckiej kontradmirała George C. Remeya. Podczas kolejnego postoju w Hongkongu nastąpiła zmiana dowódcy pancernika, który odpłynął do San Francisco na statku *China*. Na początku kwietnia okręt ponownie znajdował się w Cavite, gdzie oprócz niego był krążownik pancerny *Brooklyn* – jednostka flagowa admirała Remeya oraz krążowniki pancernopokładowe *New Orleans* i *Albany*.

Musztra pododdziału piechoty morskiej *Kentucky* na jego pokładzie rufowym. Fotografia z roku 1900 lub 1901. Fot. Library of Congress



3. Obecnie: Izmir.

W końcu maja *Kentucky* z admirałem Kempffem na pokładzie wyszedł do Chin gdzie w Amoy⁴ admirał objął dowodzenie zespołem okrętów amerykańskich na wodach chińskich. Admirał Remey był wówczas z wizytą w Australii i Nowej Zelandii, a drugi z jego zastępców – kontradmirał Frederick Rodgers pozostawał w Cavite. Na początku czerwca *Kentucky* przeszedł do Woo Sung w Chinach, a z początkiem lata odszedł na Filipiny zawijając w dniu 28 czerwca do Cavite. W lipcu dowodzoną przez admirała Remeya Eskadrę Azjatycką oprócz *Kentucky* stanowiły krążowniki pancerne *Brooklyn* (flagowy) i *New York*, krążownik pancernopokładowy *New Orleans*, monitory *Monterey* i *Monadnock* oraz 15 kanonierek. Kolejne miesiące pancernik spędził na wodach Dalekiego Wschodu kilkakrotnie udając się z Filipin do portów Chin i Japonii. I tak, w dniu 14 lipca uświetnił swą obecnością odsłonięcie pomnika komodora Perry w Kurihama koło Jokohamy. Z kolei 18 listopada podczas postoju w Hongkongu na pokładzie *Kentucky* złożył wizytę amerykański konsul generalny William A. Rublee z żoną i kilkoma oficjelami. Podczas powrotu do konsulatu riksza wioząca żonę konsula została zaatakowana przez kilku nietrzeźwych marynarzy niemieckich. Konsul oraz jego towarzysze zdołali odeprzeć ich atak używając lasek. Po zejściu Amerykanie złożyli oficjalny protest konsułowi niemieckiemu w Jokohamie. Na początku grudnia pancernik przeszedł z Hongkongu do Amoy.

Początek 1902 roku *Kentucky* spędził na wodach chińskich, wychodząc w dniu 13 lutego z admirałem Kempffem na pokładzie z Hongkongu do Kobe. Cztery dni później okręt wyszedł do Jokohamy, do której zawinął 18 lutego. Tam pokład jednostki opuścił admirał Kempff, który na parowcu *City of Peking* udał się do San Francisco. Po czterodniowym postoju pancernik opuścił Japonię i odszedł na Filipiny. W dniu 1 marca dowództwo Eskadry Azjatyckiej zdał admirał Remey, który na swym flagowym krążowniku *Brooklyn* udał się z Cavite do Nowego Jorku. Dowodzenie Eskadry przejął kontradmirał Frederick Rodgers, którego okrętem flagowym został krążownik pancerny *New York*. Na



Wykonana w 1901 roku fotografia pokładu dziobowego *Kentucky* w czasie przyjmowania pocisków artylerii głównych kalibrów. Fot. Library of Congress

Kentucky banderę podniósł z kolei zastępca dowódcy Eskadry Azjatyckiej kontradmirał Frank Wildes.

Oprócz rutynowych rejsów na wody chińskie i japońskie pancernik realizował również program ćwiczeń odbywając przykładowo w dniu 18 marca szkolenie artyleryjskie na Zatoce Manilskiej. W dniu 11 kwietnia kontradmirał Wildes przeokrętował na kanonierkę *Rainbow*, która stała się stacjonarną jednostką dowodzenia w Cavite. Następnego dnia *Kentucky* opuścił Filipiny udając się do Hongkongu, a później do Jokohamy. Tam, w dniu 28 kwietnia banderę na nim podniósł kontradmirał Robley D. Evans – nowy dowódca amerykańskich sił morskich na wodach chińskich. Dwa dni później okręt uczestniczył w pożegnaniu japońskiego księcia Komatsu, który na niemieckim parowcu pocztowym *Koenig Albert* udawał się do Europy. Po zejściu na ląd w Neapolu miał on złożyć wizyty we Włoszech i Francji, a następnie reprezentować Cesarstwo Japonii na koronacji króla Edwarda. W drodze powrotnej planował wizyty w Hiszpanii i Niemczech, po czym kolejną przez Rosję i Chiny dotrzeć miał do Port Artura, aby do Japonii powrócić na pokładzie okrętu. Kiedy statek z księciem na pokładzie opuszczał port *Kentucky* oddał na cześć księcia salut artyleryjski.

Na początku lipca pancernik z admirałem Evansem na pokładzie przy-

bywał wraz z krążownikiem *New Orleans* w Kiauczu, później w Chefoo⁵, z którego pod koniec tego miesiąca przeszedł do Taku. W następnym miesiącu okręt wraz z krążownikiem *New Orleans* był w Dalnym (ob. Dalian), a później z *New Orleans* oraz kanonierkami *Helena* i *Vicksburg* w Czumulpo (ob. Inczhon). Początek sierpnia *Kentucky* spędził w Korei, a później w Japonii będąc w połowie sierpnia w Nagasaki, a 25 sierpnia wraz z *New Orleans* w Hakodate. Pod koniec sierpnia pancernik samotnie zawinął do Władywostoku. Na początku października podczas kolejnego pobytu okrętu w Chinach admirał Evans przeokrętował na kanonierkę *Helena*, na której popłynął na rozpoznanie do Inchang – niemal 1,3 tys. km od ujścia w górę rzeki Jangcy. W połowie października *Kentucky* był w ob. Wusong, dzielnica Szanghaju skąd odszedł do Japonii i 23 października zawinął do Jokohamy. Sześć dni później admirał Evans objął dowodzenie Floty Azjatyckiej⁶ pozostawiając pancernik, jako swój okręt flagowy. Były dowódca Eskadry Azjatyckiej admirał Rogers na krążowniku *New York* odpłynął

4. Obecnie Xiamen.

5. Obecnie Yantai.

6. W dniu 29.10.1902 r. Eskadra Azjatycka została przemianowana na Flotę Azjatycką, która z wyjątkiem okresu 31.3.1907-28.1.1910 r., kiedy operowała jako I Eskadra Floty Pacyfiku, działała do upadku Filipin w 1942 r. W następnym roku ocalale jej okręty wcielono do nowoutworzonej 7 Floty.

do San Francisco. W końcu listopada *Kentucky* przebywał w Chinach opuszczając wraz z *New Orleans*, monitorem *Monterey* oraz kanonierkami *Helena*, *Yorktown* i *Vicksburg* w dniu 2 grudnia Amoy i udając się do Hongkongu. Podczas postoju w tym porcie miał miejsce pojedynek łodzi wiosłowych z brytyjskiego pancernika *Glory* oraz *Kentucky*. W biegu na dystansie 5 mil z dużą przewagą wygrali Amerykanie, którzy prowadzili od jego początku.

Po powrocie na Filipiny, od 20 grudnia okręt brał udział w dwudniowych ćwiczeniach na wybrzeżu wyspy Luzon. W okolicach Subic pancernik wspierał lądowanie, tworzenie fortyfikacji, a później osłonę dostarczania zaopatrzenia do utworzonej bazy morskiej. Święta Bożego Narodzenia i koniec grudnia jednostka spędziła w Subic Bay kotwicząc koło Olongapo. Od 29 grudnia *Kentucky* uczestniczył w kolejnych ćwiczeniach na zatoce Subic. W ich ramach zaminował w ciągu 55 minut zachodni kanał wejściowy do zatoki, a w międzyczasie z transportowca *Zafiro* desantowano 200 żołnierzy piechoty morskiej. Na wzgórzach założyli oni obóz z trzema bateriami artylerii broniącymi wejścia do zatoki, po czym tender torpedowy *Wompatuck* zaminował kanał wewnętrzny.

Na początku 1903 roku *Kentucky* brał udział w kolejnych ćwiczeniach w Zatoce Manilskiej. W dniu 11 stycznia pancernik odbył strzelanie, w którym jego artylerzyści osiągnęli doskonałe rezultaty. Wśród nich był rekord floty w strzelaniu z dział kalibru 127 mm na dystansie niecałych 1,5 tys. metrów. Płynąc z prędkością 10 węzłów okręt wystrzelił w ciągu minuty 12 pocisków, z których 11 trafiło w cel. W połowie kwietnia jednostki Floty Azjatyckiej admirała Evansa, wśród których oprócz flagowego *Kentucky* był pancernik *Oregon*, a także krążownik pancernopokładowy *New Orleans* i kanonierka *Helena* odeszły do Japonii. Najpierw, od 20 kwietnia przebywały w Jokohamie, a później w Nagasaki i Tokio. W końcu maja zespół admirała Evansa opuścił Jokohamę przechodząc do Chefoo, dokąd zawinął 5 czerwca.

Z początkiem lipca większość okrętów amerykańskiej Floty Azjatyckiej została zgromadzona w chińskiej zatoce Pechili. Wśród nich były wówczas pancerniki: flagowy *Kentucky* oraz *Wisconsin* i *Oregon*, monitory *Monadnock*

i *Monterey*, krążownik pancernopokładowy *New Orleans*, kanonierki *Annapolis*, *Minneapolis*, *Don Juan de Austria*, *Helena*, *Vicksburg* i *Wilmington*, tender torpedowy *Wompatuck*, a także dwa transportowce. Później dołączyły do nich krążowniki *Albany*, *Cincinnati* i *Raleigh*. W połowie lipca, dla demonstracji potęgi alianckiej, w zatoce Pechili odbyły się wielkie manewry morskie sprzymierzonych, w których brały udział także jednostki brytyjskie, rosyjskie i japońskie. W końcu września *Kentucky* wraz z *Oregon*, *New Orleans* i *Albany* przeszły z Chefoo do zatoki Kiauczou. Jesienią zespół odszedł do Japonii gdzie bazował w Jokohamie. W październiku *Kentucky* uświetniał swą obecnością w Kobe urodziny japońskiego cesarza Meiji. Od 14 listopada wraz z *Wisconsin* i *Oregon* przebywał w Yokosuka, a następnie w Kobe skąd okręty powróciły do Jokohamy.

Wobec zagrożenia wypowiedzeniem wojny Stanom Zjednoczonym przez Kolumbię, w dniu 27 listopada Departament Marynarki zdecydował o czasowym przebazowaniu pancerników oraz zespołu krążowników Eskadry Azjatyckiej do Honolulu, które było znacznie bliżej Bogoty niż porty dalekowschodniej Azji. W dniu 6 grudnia *Kentucky* oraz *Wisconsin* i *Oregon* opuściły Jokohamę udając się w kierunku Hawajów. Pierwszy etap rejsu okręty płynęły w ciężkim sztormie, który szczęśliwie nie spowodował uszkodzeń. Koło Midway pancerniki spotkały się z dywizjonem krążowników kontradmirała Philipa H. Coopera, który stanowiły: *Raleigh*, *Cincinnati*, *New Orleans* i *Albany*. Rankiem 16 grudnia trzon Floty Azjatyckiej admirała Robleya D. Evansa zawinął do Honolulu. Po południu dotarły tam węglowce *Nanshan* przydzielony do dywizjonu pancerników i *Pompey* dla dywizjonu krążowników. *Wisconsin* wraz z *Kentucky* stanęły przy kei Nr 2 marynarki wojennej.

Następnego dnia *Kentucky* zabunkrował węgiel bijąc rekord szybkości załadunku przyjmując go ponad 1200 ton w 7,5 godziny. Po południu 17 grudnia admirał Evans przyjął na pokładzie swego okrętu flagowego gubernatora terytorium Hawajów George R. Cartera, sekretarza terytorium Alatau L. C. Atkinsona oraz biznesme-

nów Waltera F. Dillinghama, George E. Smithiesa i W.H. Coneya. Wieczorami 19 i 21 grudnia połączone orkiestry pancernika i lokalnego zespołu „Territorial” dały koncert na specjalnie iluminowanym terenie hotelu „Hawaiian”. Po południu 20 grudnia pokłady pancerników *Wisconsin* i *Kentucky* zostały udostępnione zwiedzającym. Podczas całego postoju na Hawajach załogi jednostek toczyły rywalizację sportową min. w futbolu amerykańskim oraz regatach łodzi okrętowych. Rankiem 24 grudnia do Honolulu dotarł transportowiec *Solace* wioząc z San Francisco przeszło 500 ton amunicji i zaopatrzenia dla okrętów zespołu. Po zostale zaopatrzenie następnego dnia dostarczył parowiec *Alameda*. Przed południem 26 grudnia mszę na pokładzie *Kentucky* odprawił biskup Hawajów Henry B. Restarick. Wieczorem tego dnia pokład pancernika ponownie udostępniono do zwiedzania mieszkańcom Honolulu, a jego młodszy oficerowie zostali zaproszeni na lunch przez małżeństwo właścicieli Neill Company. Trzon Floty Azjatyckiej opuścił Hawaje przed południem 29 grudnia, kiedy to jego okręty odeszły z krótkim postojem na Midway ku Guam.

Początek 1904 roku *Kentucky* spędził na Filipinach po opuszczeniu wraz z *Oregon* i *Wisconsin* Guam w dniu 12 stycznia i przybyciu sześć dni później do Cavite. Następnie okręt przeszedł do Chin. Ostatniego dnia lutego pancernik bunkrował w Hongkongu bijąc kolejny raz rekord szybkości przeładunku. W ciągu 10 godzin przeładowano wówczas z węglowca *Nanshan* ponad 1500 ton węgla z maksymalną ratą ładunkową 190 ton na godzinę. Po zakończeniu bunkrowania okręt odszedł na Filipiny gdzie admirał Evans otrzymał rozkaz zdania dowództwa Floty Azjatyckiej i powrotu do kraju. W dniu 13 marca *Kentucky* wraz z *Oregon* i *Wisconsin* opuściły Manilę i odeszły do Hongkongu. Tam dwa dni później, w ramach przygotowania do rejsu powrotnego, pancernik został zadokowany dla oczyszczenia i malowania kadłuba oraz usunięcia awarii kingstona. W dniu 21 marca admirał Evans uroczystie przekazał dowództwo Floty Azjatyckiej kontradmirałowi Philipowi H. Cooperowi.

Kentucky wyszedł z Hongkongu w dniu 29 marca i 8 kwietnia zawinął

do Colombo na Cejlonie, które opuścił trzy dni później. Następnym portem w drodze na zachód był Port Said, gdzie pancernik zawinął 23 kwietnia. Po dwudniowym postoju okręt przeszedł do Suez, gdzie do jego załogi dotarła informacja o wypadku na pancerniku *Missouri*⁷ podczas strzelania na południowym akwenie ćwiczebnym koło Pensacola. Załoga *Kentucky* zebrała wówczas 700 dolarów i przekazało rodzinom zabitych marynarzy. W dniu 29 kwietnia okręt zawinął do Neapolu, gdzie odbywał się właśnie przegląd połączonych flot francuskiej i włoskiej, którego na pancerniku *Regina Margherita* dokonywali prezydent Francji Émile F. Loubet i król Włoch Victor Emanuel. Po zakończeniu przeglądu francuski prezydent przeokrętował na krążownik *Marseillaise*, który *Kentucky* salutował kiedy eskadra francuska opuszczała Neapol udając się do Havru. W dniu 30 kwietnia wizytę na pokładzie pancernika złożył król Victor Emanuel, choć okoliczności jej były niesprzyjające – miała miejsce podczas bunkrowania. Następnie w pałacu królewskim w Neapolu król z królową podjęli obiadem admirała Evansa i szefa jego sztabu. Wieczorem tego samego dnia bankiet dla admirała Evansa i 12 oficerów pancernika wydał na swoim jachcie *Erin* słynny szkocki żeglarz Sir Thomas Lipton. W dniu 4 maja *Kentucky* opuścił Neapol zawijając trzy dni później do Gibraltaru,

który opuścił 8 maja. Ostatnim portem pancernika w drodze do kraju było Funchal na Maderze gdzie zawinął on 11 maja i opuścił następnego dnia. W dniu 21 maja jednostka zawinęła do Nowego Jorku. Podczas przejścia z Hongkongu do Nowego Jorku *Kentucky* ustanowił rekord prędkości w rejsie długodystansowym. Odległość 12 699 Mm pancernik pokonał ze średnią prędkością 12,7 węzła, a ostatni liczący 2900 Mm odcinek z Madery do Nowego Jorku z prędkością 13,8 węzła. Całe przejście okrętu odbyło się przy pracy jego siłowni z naturalnym ciągiem kotłów.

W dniu 15 czerwca trzyosobowa delegacja załogi pancernika uczestniczyła w „Dniu Kentucky” na Wystawie Handlu Światowego w St. Louis w stanie Missouri. „Zaprezentowała” tam banderę, pod którą okręt wracał z rejsu na Daleki Wschód. Przedstawiciele załogi najpierw pojechali do Louisville gdzie spotkali się z komitetem organizacyjnym targów ze strony macierzystego stanu, a później zostali zawiezieni wagonem specjalnego pociągu do St. Louis. Dwa dni później bandera okrętu była prezentowana w recepcji hotelu „Louisville”. W dniu 4 lipca, gubernatorowi Kentucky Johnowi C.W. Beckhamowi banderę jednostki zaprezentował w imieniu jej załogi kontradmirał Chapman C. Todd.

Na początku sierpnia *Kentucky* przeszedł do nowojorskiej Brooklyn

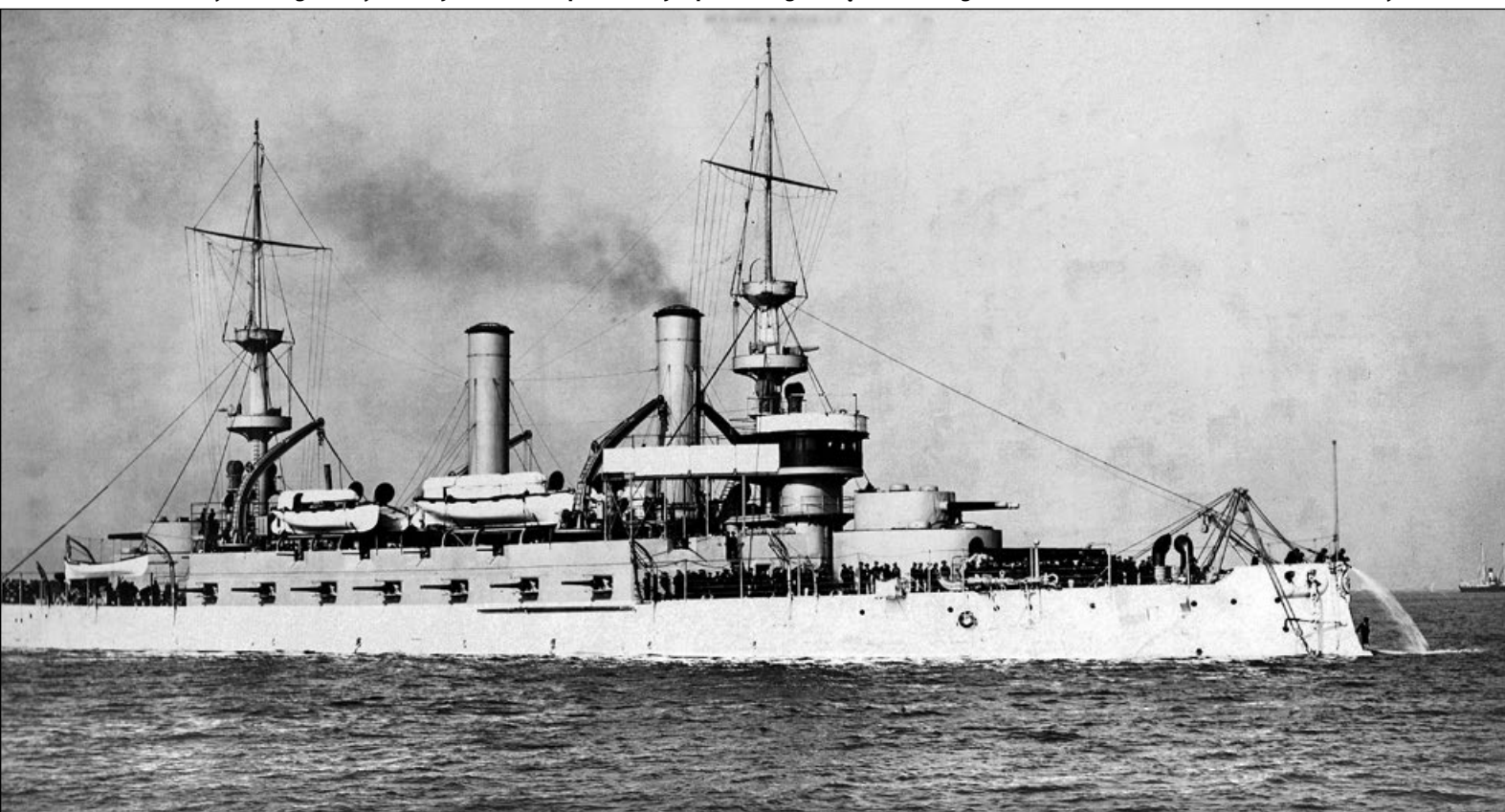
Navy Yard, gdzie w dniu 11 sierpnia wszedł do doku Nr 3 na czyszczenie i malowanie kadłuba. Podczas postoju w stoczni jego marynarze uczestniczyli w dniu 29 września w uroczystym wodowaniu nowego, największego ówczesnie pancernika amerykańskiego *Connecticut*. Po zakończeniu przeglądu *Kentucky* wyszedł ze stoczni w dniu 26 października, po czym dołączył do eskadry pancerników Floty Północnoatlantyckiej, której dowodzenie sprawował kontradmirał Albert S. Barker. Do końca roku okręt uczestniczył w jej szkoleniach taktycznych i manewrach na wschodnim wybrzeżu Atlantyku. W dniu 21 listopada jednostka powróciła do stoczni po testach urządzeń napędowych, które wypadły po myślnie. Koniec roku *Kentucky* spędził w Tompkinsville, odbywając później dokowanie w stoczni marynarki w Nowym Jorku dla przygotowania do zimowych manewrów na wodach Indii Zachodnich.

Początek 1905 roku pancernik spędził na wodach Hampton Roads gdzie 8 stycznia miała miejsce inspekcja Sekretarza Marynarki Paula Mortona i admirała George Deweya. Do połowy lutego kombinowana eskadra jednostek Floty Północnoatlantyckiej

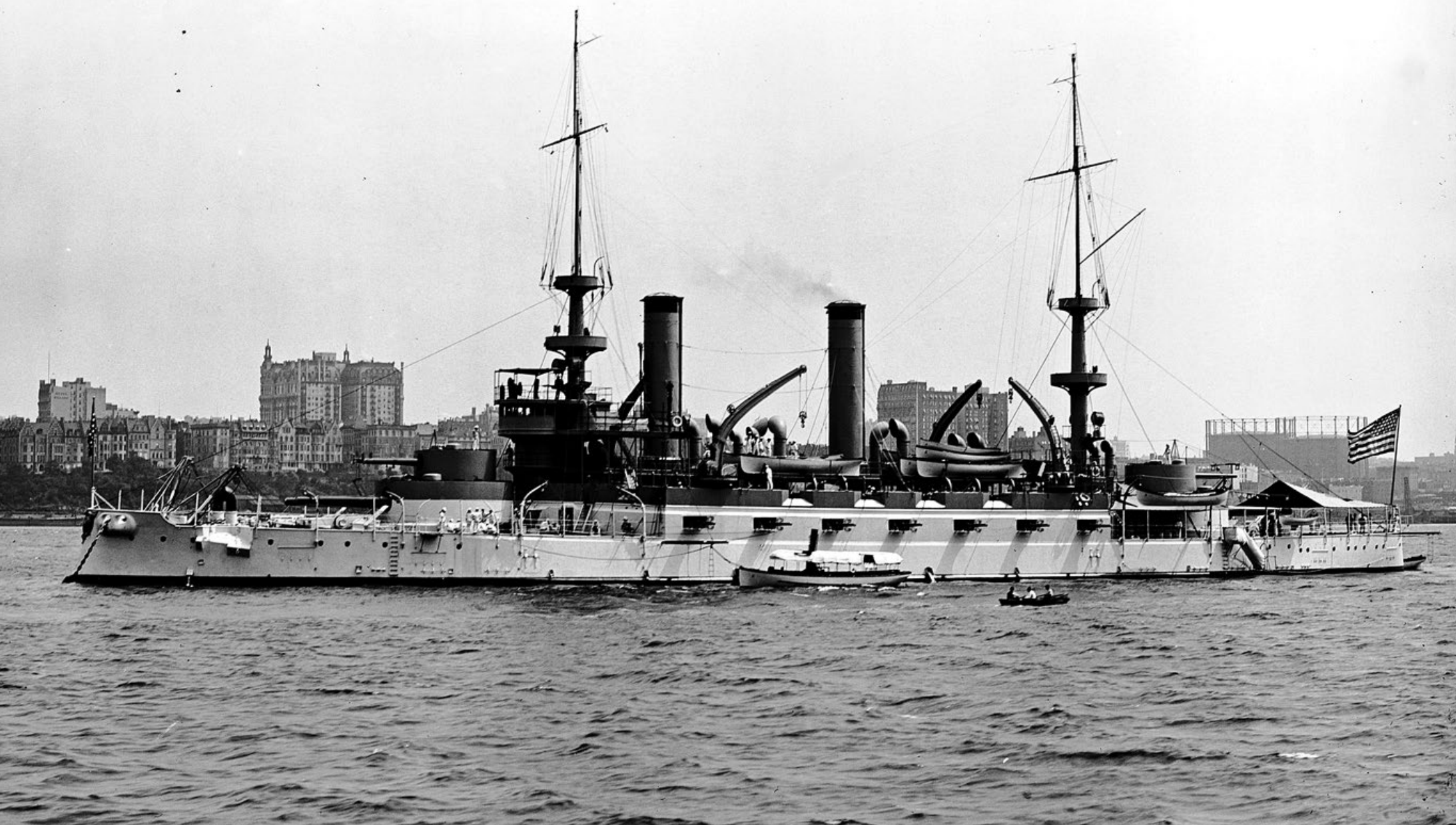
7. W dniu 13.4.1904 r. miała miejsce eksplozja ładunków prochowych w jego rufowej wieży artylerii głównej kalibru 305 mm. Jej skutkiem była śmierć 36 oficerów i marynarzy – niemal wszystkich członków obsady wieży i jej komory roboczej.

Kentucky na fotografii wykonanej w 1904 roku podczas rejsu powrotnego okrętu z Dalekiego Wschodu.

Fot. U.S. Navy



Fotografia *Kentucky* wykonana w 1905 roku po kolejnym przeglądzie i zmianie malowania.
Fot. Library of Congress



przebywała na akwenach wokół wyspy Culebra. W drugiej połowie lute-go okręty odeszły na kolejny miesiąc do rejon Guantanamo. Po południu 22 marca w porcie hawańskim odbyły się regaty łodzi pancerników *Missouri* i *Kentucky* obserwowane przez tysiące obywateli kubańskich i amerykańskich. Zwyciężyła osada z *Kentucky* uzyskując dwie, ufundowane przez miasto Hawana premie 200 i 100 dolarów. Wizytę w stolicy Kuby okręty amerykańskie zakończyły 24 marca koncertem orkiestr okrętowych na wybrzeżu oraz bale karnawałowym w Cuban Atheneum. Wieczorem tego dnia jednostki odeszły w morze. Zakończywszy ćwiczenia u wybrzeża Kuby pancerniki *Kentucky* i *Missouri* oraz krążownik *Olympia* przeszły na północ i w dniu 28 marca zawinęły do florydzkiej bazy floty w Pensacola. Trzy dni później admirał Barker zdał tam dowództwo eskadry pancerników i Floty Północnoatlantycznej kontradmirałowi Robleyowi D. Evansowi, który podniósł swą banderę na pancerniku *Maine*. Następnego ranka *Kentucky* wśród 18 amerykańskich okrętów wojennych wyszedł ponownie na południowe akweny ćwiczebne. Po południu 28 kwietnia pancernik powrócił do Pensacola.

Na początku maja *Kentucky*, *Kearsarge*, *Maine* i *Missouri* przeszły z Pensacola do Newport News. Przed dojściem do bazy, w dniu 6 maja okręty wzięły udział w ośmiogodzinnych regatach pancerników u przylądka Henry. Oprócz tych czterech jednostek uczestniczyły w nich *Iowa*, *Massachusetts* i *Alabama*. Wyścig wygrał *Missouri* uzyskując średnią prędkość 17,5 węzła, za którym był *Maine*, ale tuż z nimi uplasowały się bliźniacze *Kearsarge* i *Kentucky*. W dniu 15 maja na Hampton Roads inspekcję pancerników pierwszego dywizjonu (*Maine*, *Missouri*, *Kearsarge* i *Kentucky*) przeprowadził z kanonierki *Dolphin* sekretarz marynarki Paul Morton. Podczas pobytu w Newport News, w dniu 27 maja *Kentucky* uczestniczył w ustanowieniu rekordu w prowadzeniu dalekosiężnej łączności radiowej. Pancernik wymienił korespondencję z krążownikiem *Maryland*, który znajdował się u przylądka Cod w stanie Massachusetts. Jednostki przekazały bezbłędnie liczącą 80 słów depeszę

z odległości 500 mil. W dniu 2 czerwca pancerniki pierwszego dywizjonu powróciły na Hampton Roads.

Trzy dni później okręty eskadry admirała Evansa, którą oprócz *Kentucky* stanowiły flagowy *Maine* oraz *Illinois* i *Massachusetts* odeszły na północny akwen ćwiczebny koło Provincetown w stanie Massachusetts. Tam *Kentucky* odbył dwudniowe szkolenie artylerzystów, po którym odeszedł do Nowego Jorku. W ramach strzelania w dniu 8 czerwca, które pancernik przeprowadził 20 mil na wschód – południowy-wschód od Sandy Hook jego artylerzyści pobili rekord celności przy strzelaniu z dział kalibru 127 mm. Podczas jednego z czterech strzelań na dystansie niecałych 1,5 tys. metrów, na 13 pocisków wystrzelonych przez okręt w ciągu minuty wszystkie trafiły w cel o wymiarach 5,18 m na 6,40 m. Pozostałe strzelania artylerzystów pancernika także były doskonałe. W kolejnym z nich z 14 wystrzelonych pocisków w cel trafiło 13, a w dwóch innych trafiało po 12 z 13 pocisków. Łącznie, więc z 53 wystrzelonych przez *Kentucky* pocisków kalibru 127 mm w cel nie trafiły jedynie trzy! Pod koniec czerwca pierwszy dywizjon pancerników przeszedł z Tompkinsville do Provincetown, dokąd zawinął 29 czerwca. Następnie, w kolejnym tygodniu dokonano przeglądów oraz standaryzacji napędów okrętów. W jej ramach prowadzono czterogodzinne próby prędkości, po których okręty odbywały czterogodzinne próby pływania z pełną mocą maszyn i ciągiem wymuszonym kotłów. Po zakończeniu prób eskadra pancerników odeszła na południe gdzie kontynuowała szkolenia na akwenie ćwiczebnym u Przylądków Wirginii.

W lipcu *Kentucky* w składzie eskadry pancerników Floty Północnoatlantycznej admirała Evansa brał udział w eskorcie honorowej zespołu kontradmirała Charlesa D. Sigsbee, który na flagowym krążowniku pancernym *Brooklyn* przywiózł z Francji ciało legendarnego amerykańskiego admirała Johna Paula Jonesa. Admirał Evans pozostał ze swoją eskadrą na Hampton Roads do 1 sierpnia. Wtedy to odeszedł do Nowego Jorku, a następnie na tradycyjne letnie manewry u północno-wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych. Oprócz ćwiczeń i szkoleń

okręty przebywały min. w Bar Harbor, Portland, Provincetown i Newport. Wieczorem 29 września *Kentucky* wyszedł z Provincetown i dwa dni później zawinął do Norfolk. Rankiem 3 października pancernik odeszedł z Hampton Roads na przegład do Nowego Jorku gdzie zawinął następnego dnia. Po kilkudniowym postoju w stoczni, w dniu 12 października *Kentucky* opuścił Nowy Jork i wraz z *Maine*, *Missouri*, *Kearsarge*, *Alabama*, *Illinois*, *Iowa* i *Massachusetts* przeszedł na Hampton Roads. Tam, min. w dniu 23 października jego pododdział piechoty morskiej brał udział w wielogodzinnym wspólnym marszu piechoty morskiej zaokrętowanej na pancernikach eskadry z Old Point Comfort do Newport News i z powrotem.

Od 1 listopada *Kentucky* był w składzie zespołu okrętów, które stanowiły eskortę honorową Drugiego Dywizjonu Krążowników brytyjskiej Eskadry Północnoatlantycznej. Pod dowództwem księcia Louisa of Battenberga składała ona wizyty w portach amerykańskich. Na początku listopada kotwiczący na Hampton Roads pancernik odnotował kolejne rekordy w łączności radiowej dalekiego zasięgu. W dniu 6 listopada odebrał wiadomość z krążownika *West Virginia*, który z prezydentem Theodore Roseveltem płynął z Nowego Orleanu do Norfolk. Okręt ten przesyłał depeszę do Key West, z odległości około 800 mil od kotwiczowiska *Kentucky*. Innym rekordem łącznościowców pancernika było nawiązanie komunikacji ze stacją radiową w Beaufort w stanie Południowa Karolina położoną w odległości 500 mil od Hampton Roads. W dniu 22 listopada *Kentucky* wszedł na przegład do stoczni marynarki w Norfolk. Boże Narodzenie spędził wraz z bliźniaczym *Kearsarge* oraz *Iowa* w stoczni marynarki League Island w Filadelfii. Tam przeszło 2 tysiące ich marynarzy otrzymało wówczas okolicznościowe przepustki na brzeg. W dniu 29 grudnia *Kentucky* zawinął do Nowego Jorku, aby w Brooklyn Navy Yard przejść rutynowe czyszczenie i malowanie kadłuba.

Przed południem 7 stycznia 1906 roku jednostki eskadry pancerników dowodzonej przez admirała Evansa na *Maine*, zeszyły z kotwiczowiska koło Tompkinsville i wczesnym popołudniem

dniem wychodziły z Nowego Jorku. Jednostki kierowały się ku przylądkom Wirginii gdzie miały odbyć zgrupowanie przed corocznymi zimowymi manewrami na wodach Morza Karaibskiego. Okręty poruszały się w szyku torowym ścisłą formacją w odległościach, co około 365 metrów, jeden za drugim idąc torem podejściowym, który w niektórych miejscach miał szerokość nieco ponad 450 m. Płynący, za jednostką flagową *Kentucky*, niesiony prądem pływowym o prędkości około 2 węzłów i spychany zachodnim wiatrem, mocno obciążony zapasami zaopatrzenia i paliwa wszedł na mieliznę na Five Fathom Banks niedaleko latarni West Bank. Podążający za nim *Kearsarge* chcąc go ominąć zmienił kurs i również wszedł na mieliznę. Kolejny z płynących za nimi pancerników – *Alabama* usiłował również zmienić kurs, jednak niesiony silnym prądem uderzył w dziób *Kentucky* z prawej jego burty niszcząc min gig dowódcy okrętu wraz z jego żurawikami. Kolejny z pancerników – *Illinois* szczęśliwie zdołał wymanewrować stojące na mieliznie okręty. *Alabama*, który nie został praktycznie uszkodzony asystował stojącym na mieliznie, podczas gdy pozostałe jednostki dywizjonu odeszły na południe. Niedługo potem obydwa bliźniacze pancerniki zdołały się uwolnić przy pomocy holowników ze stoczni marynarki wojennej na Brooklynie. *Kearsarge* wyszedł wkrótce w morze w towarzystwie *Alabama*.

Uszkodzony *Kentucky* powrócił do Tompkinsville gdzie dotarł późnym popołudniem, a następnie wszedł na awaryjny remont do Brooklyn Navy Yard. Analiza uszkodzeń przeprowadzona pod nadzorem komandora J.N. Hemphilla – pełniącego obowiązki głównego konstruktora floty pokazała, że pancernik nie wymagał dokowania. Jedynie kilka blach poszycia prawej burty powyżej linii wodnej okrętu w jego części dziobowej było rozerwanych i wgiętych. Nurkowie stwierdzili ponadto ubytki fragmentów skrzydeł prawoburtowej śruby napędowej, które oceniono jako niewielkie i nie mające wpływu na właściwości nautyczne jednostki. Podejrzenia, co do wygięcia prawego wału śrubowego okazały się również niesłuszne. Prace przy usuwaniu uszkodzeń *Kentucky* były prowadzone przez dzień

i noc tak, że w dniu 21 stycznia pancernik opuścił stocznnię i ponownie odszedł na Hampton Roads.

Początek roku okręt spędził na zimowych manewrach Floty Północnoatlantyckiej na wodach Morza Karaibskiego i Zatoki Meksykańskiej. Podczas ich trwania operował min. koło wyspy Culebra oraz zawijał do Port of Spain na Trynidadzie i zatoki Guantanamo. Po zakończeniu ćwiczeń pod koniec kwietnia *Kentucky* z pancernikami *Kearsarge*, *Maine* i *Missouri* opuścił wybrzeże Kuby i rankiem 5 maja dotarł na kotwiczowisko koło Tompkinsville. Później jednostki przeszły na Hampton Roads, a na początku czerwca do Provincetown. Następnie okręt brał udział w dorocznych letnich manewrach Floty Północnoatlantyckiej, podczas których operował z Newport. W ciągu kolejnych miesięcy lata oprócz wspólnych ćwiczeń zespołu oraz indywidualnych szkoleń artyleryjskich *Kentucky* wizytował min. Boston, Rockport w stanie Massachusetts i Rockland w stanie Maine. Pancernik zawijał także do Tompkinsville koło Nowego Jorku gdzie bunkrował paliwo, a członkowie jego załogi wykorzystywali przepustki.

W dniu 2 września *Kentucky* wziął udział w wielkiej prezydenckiej rewii floty w Oyster Bay. Następnie jednostka powróciła na wody Nowej Anglii gdzie operowała z Bar Harbor i Provincetown. Pod koniec września, w związku z narastającym zagrożeniem działaniami wojennymi na Kubie na jej wody został dodatkowo oddelegowany zespół pancerników *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. Zakrętowawszy w Provincetown łącznie 500 żołnierzy, w dniu 27 września *Indiana* i *Kentucky* odeszły na Kubę. W dniu 1 października z ich pokładów oraz krążownika *Minneapolis* desantowano w Hawanie 750 żołnierzy piechoty morskiej, którzy przejechali następnie do Camp Columbia. Dwa dni później pancernik przeszedł w okolicy Matanzas, aby wspierać oddziały na brzegu. Zakończywszy udział w działaniach na Kubie w dniu 9 października, *Kentucky* wraz z *Indiana* i kano-

nierką *Yankton* powróciły do Nowej Anglii, aby kontynuować szkolenie bojowe i taktyczne. Po jego zakończeniu jednostki przeszły na Hampton Roads, a w dniu 16 grudnia *Kentucky* wraz z *Kearsarge* i *Iowa* odeszły z Norfolk na północ. Następnie bliźniacze pancerniki weszły do stoczni marynarki na Brooklynie dla oczyszczenia i malowania kadłuba przed zimowymi manewrami floty.

Na przełomie lat 1906/1907 dywizjon pancerników admirała Evansa złożony wówczas z *Kentucky*, flagowego *Alabama*, *Iowa* i *Maine* przeszedł z Nowego Jorku na Hampton Roads. W dniu 7 stycznia 1907 roku jednostki Floty Atlantyku pod dowództwem admirała Charlesa H. Davisa zawinęły do zatoki Guantanamo na Kubie rozpoczynając tym samym kolejne manewry zimowe. Początek lutego *Kentucky* wraz z *Maine* i kanonierką *Yankton* spędził w Ponce na Porto Roco, a 18 lutego zawinął do Guantanamo. Od 15 kwietnia pancernik przebywał w Norfolk, gdzie swoją obecnością uświetniał „Jamestown Exposition” – wielkie targi i wystawę światową, które miały miejsce z okazji 300-lecia założenia kolonii brytyjskiej na wybrzeżu Wirginii. W dniu 23 maja okręty dywizjonu admirała Evansa, w składzie: flagowy *Alabama* oraz *Kentucky*, *Kearsarge* i *Illinois* odszedł na szkolenie taktyczne na południowy akwen ćwiczebny, po czym powrócił na Hampton Roads. Przed południem 7 lipca miała tam miejsce wielka rewia floty, w której uczestniczyły 42 okręty, z których 10 było zagranicznych. *Kentucky* był wśród okrętów 3 Dywizjonu eskadry pancerników Floty Atlantyku. Odbierał ją prezydent Theodore Roosevelt, który na jachcie *Mayflower* przybył z Waszyngtonu. Kiedy jacht przepływał wśród szyku okrętów, każdy z nich salutował go 21 wystrzałami. W połowie lipca *Kentucky* przeszedł przegląd w suchym doku stoczni w Bostonie, po którym początek sierpnia spędził w Nowym Jorku. Następnie przeszedł do Newport i przez dwie noce w połowie sierpnia wraz z bliźniaczym *Kearsarge* i flotyllą torpedowców uczestniczył we wspólnych ćwiczeniach z okrętem podwodnym *Porpoise*. W dniu 20 sierpnia *Kentucky* wraz z zespołem pancerników admirała Evansa uświetniał swą obecnością

położenie kamienia węgielnego pod Pomnik Pielgrzyma w Provincetown, w której to uroczystości brał udział prezydent Roosevelt z żoną Ethel i dziećmi. Po zakończeniu letnich manewrów jednostki Floty Atlantyku odeszły na południe i 23 sierpnia *Kentucky* oraz *Connecticut*, *Kansas*, *Vermont*, *Louisiana*, *Kearsarge*, *Illinois*, *Virginia*, *Georgia* i *Rhode Island*, a także krążownik *Tacoma* zakotwiczyły na Hampton Roads.

Rankiem 8 października *Kentucky* minawszy przylądek Charles siedł na przegląd do stoczni marynarki w Norfolk. Poruszający się wąskim torem pancernik manewrował dla uniknięcia zderzeń z pływającymi w poprzek licznymi jednostkami. Chcąc ominąć znoszony prądem pływowym zakotwiczony statek, pancernik wszedł na mieliznę znajdującą się koło Lambert's Point u ujścia rzeki Elizabeth. Mimo przyprływu okręt zagłębił się dziobem w miękkim mule pływiczny, z której nie był w stanie zejść nawet przy wysokiej wodzie. Dla jego ściągnięcia koniecznym okazało się przeładowanie w ciągu dnia części amunicji i zaopatrzenia na barki. Przy następnej wysokiej wodzie, co miało miejsce późnym wieczorem, pancernik zszedł z mielizny ściągnięty przez należąca do Merritt And Chapman jednostkę ratowniczą *Rescue* oraz holowniki ze stoczni marynarki *Mohawk* i *Wahnetta*, a także prywatne holowniki portowe: *Twohy*, *Chesapeake*, *Clark* i *Katie*. Następnie, prowadzony przez *Mohawk* i *Wahnetta*, *Kentucky* wszedł do stoczni marynarki w Norfolk. Dzięki temu, że pływaczka była mulista pancernik nie odniósł żadnych uszkodzeń, co zostało stwierdzone przez stoczniowych nurków. Komisja powołana do zbadania przyczyn awarii w raporcie przedstawionym Departamentowi Marynarki w dniu 25 października uwolniła od winy dowódcę pancernika. Za przyczynę wypadku uznano zatłoczenie redy w okolicach Lambert's Point. Listopad okręt spędził w stoczni gdzie oprócz czyszczenia i malowania kadłuba usunięto uszkodzenie zaworu kingstonowego. Rankiem 2 grudnia jednostka weszła do New York Navy Yard, którą opuściła sześć dni później kierując się do Newport.

Wczesnym popołudniem 10 grudnia *Kentucky*, jako przedostatni z 16 pan-

cerników amerykańskich, zakotwiczył na Hampton Roads. Tam dwa dni później rozpoczęło się zgrupowanie okrętów, na których pokładach było przeszło 14 tysięcy oficerów i marynarzy. Potężny ten zespół, zgodnie z decyzją prezydenta Theodore Roosevelta miał wyruszyć w rejs dookoła świata, aby prezentować banderę Stanów Zjednoczonych. Pancerniki, które uzyskały miano „Wielkiej Białej Floty”, zostały zgrupowane w dwie, dwudziwizjonowe eskadry. Całością, pierwszą eskadrą i pierwszym dywizjonem dowodził kontradmirał Robley D. Evans na *Connecticut*. Dowódcą drugiej eskadry i trzeciego dywizjonu był kontradmirał Charles M. Thomas na *Minnesota*. *Kentucky* był czwartym okrętem czwartego dywizjonu, w którego skład wchodziły także flagowy *Alabama* oraz *Illinois* i *Kearsarge*. Dywizjonem tym dowodził kontradmirał Charles S. Sperry. Po odprawie z dowódcami zespołów i pancerników, którą rankiem 16 grudnia na pokładzie jachtu *Mayflower* przeprowadził Prezydent Roosevelta w towarzystwie sekretarza marynarki Victora H. Metcalfa, jednostki podniosły kotwice i defilując przed prezydenckim jachtem przeszły pomiędzy przylądkami Wirginii. Pancerniki, wychodzące w morze w szyku torowym z odstępami, co około 365 m tworzyły linię o długości ponad 4 mil. Szyk prowadził flagowy *Connecticut*, a zamykał *Kentucky*.

W dniu 20 grudnia, kiedy „Wielkiej Białej Flota” była w drodze do Port of Spain na Trinidadzie, w siłowni *Kentucky* miała miejsce awaria. Po dwugodzinym zastopowaniu maszyn i usunięciu uszkodzenia okręt dołączył do zespołu. Po opuszczeniu brytyjskich Indii Zachodnich w dniu 29 grudnia 1907 roku amerykańskie pancerniki odwiedziły Rio de Janeiro (12-21 stycznia 1908 roku), a później od 1 do 7 lutego Punta Arenas w Chile. Następnie przeszły Cieśninę Magellana, którą opuściły 8 lutego. Pierwszym portem na Pacyfiku, który odwiedziła flota było Callao, dokąd amerykańskie okręty zawinęły w dniu 20 lutego. Podczas całego postoju pancerniki amerykańskie cieszyły się olbrzymią popularnością mieszkańców tak, że np. następnego dnia po wejściu do portu pokład *Kentucky* odwiedziło kilka rodzin wpływowych Peruwiańczyków.

W dniu 23 lutego odbyły się regaty łodzi wiosłowych, które obserwowało przeszło 30 tys. osób. Wyścig łodzi sześciowiosłowych na dystansie 2 mil wygrała osada peruwiańskiego transportowca *Iquitos*, druga była osada kapitanatu portu, a trzecia transportowca *Chalaco*. Osada *Kentucky* zajęła czwarte miejsce. „Wielka Biała Flota” opuściła Peru 29 lutego, po czym jej jednostki zaliczyły miesięczny (12 marca – 11 kwietnia) pobyt w meksykańskiej Magdalena Bay. Tuż po wejściu do zatoki *Vermont*, *Kansas* i *Kentucky* jako pierwsze z zespołu pancerników odbyły strzelanie ćwiczebne. Podczas tego postoju jeden z marynarzy okrętu został przypadkowo śmiertelnie postrzelony przez kolegę z załogi. W dniu 6 maja „Wielka Biała Flota” zawinęła do San Francisco.

Kolejny etap wokółziemskiego rejsu pancerników amerykańskich wiódł na północ ku wybrzeżu stanu Waszyngton. Po północy 21 maja okręty przeszły cieśninę San Juan de Fuca i rankiem weszły na Puget Sound zawijając do różnych portów. Ponieważ na *Kentucky* odkryto przypadki ospy jego załoga musiała poddać się kwarantannie w Port Townsend, po której w dniu 6 czerwca pancernik przeszedł do Bremerton. Po fumigacji przeprowadzonej w trakcie postoju, okręt w dniu 28 czerwca wraz z pancernikiem *Nebraska* powrócił do San Francisco.

W dniu 7 lipca „Wielka Biała Flota” opuściła Kalifornię obierając kurs ku Hawajom, dokąd dotarła 9 dni później. 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 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 rankiem 30 października zawinęła do Amoy. Podczas postoju w tym porcie

drużyna bejsbolowa *Kentucky* wygrała współzawodnictwo międzyokrętowe otrzymując za to będący rękodziełem chińskim okazały puchar. W dniu 5 listopada okręty drugiej eskadry 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. Rankiem 6 stycznia *Kentucky*, *Louisiana*, *Virginia*, *Missouri* i *Ohio*, przy doskonałej pogodzie weszły w Kanał Sueski. Jego przejście zakończyły późnym wieczorem rzucając kotwice w Port Saidzie. Tam, dwa dni później zespoły podzieliły się i *Kentucky* odszedł z wizytą do Trypolis, do którego zawinął 13 stycznia. Następnie pancernik przeszedł do Algieru wchodząc do tego portu rankiem pięć dni później. Po południu 21 stycznia dołączyły do niego *Wisconsin*, *Kearsarge* i *Illinois*. Zaliczywszy tygodniowy postój pancerniki 4 dywizjonu odeszły do Gibraltaru gdzie od 1 lutego miało miejsce zgrupowanie „Wielkiej Białej Floty” przed wyjściem na Atlantyk, które nastąpiło pięć dni później. Panujące w połowie lutego warunki sztormowe spowodowały opóźnienie jej marszu przez Atlantyk tak, że na Hampton Roads pancerniki dotarły dopiero 22 lutego.

W dniu 9 marca *Kentucky* zawinął do Norfolk, a po przejściu do Filadelfii w dniu 12 kwietnia został przeniesiony do rezerwy w tamtejszej League Island Navy Yard. Po decyzji Departamentu Marynarki o przeprowadzeniu przeglądów stoczniowych wszystkich okrętów „Wielkiej Białej Floty” na remont pancernika zaplanowano budżet 500 tys. dolarów. Wieczorem 8 sierpnia okręt zawinął do Norfolk gdzie 28 sierpnia został wycofany ze służby. Połączony z modernizacją przegląd *Kentucky* przeprowadziła Norfolk Navy Yard. Podczas postoju w stoczni, po południu 16 listopada 1910 na pokładzie pancernika wybuchł pożar. Zanim przybyła straż pożarna wnętrze okrętu wypełniło się dymem. Pożar okazał się niegroźny – zapaliły się jedynie zalegające korytarze jednost-

ki trociny i wióry. Za jego przyczynę uznano iskrzenie spowodowane zwarciem kabli elektrycznych wykorzystywanych podczas remontu. Kolejny niewielki pożar wybuchł na jednostce w dniu 17 maja 1912 roku. Tym razem został on spowodowany zwarciem złe zaizolowanych przewodów elektrycznych w amunicyjnej komorze roboczej poniżej dziobowego zespołu wież artyleryjskich. *Kentucky* został ponownie przywrócony do służby w dniu 4 czerwca 1912 roku i włączony w Norfolk w skład drugiej rezerwy Floty Atlantyku. Sumaryczny koszt modernizacji i remontu okrętu zamknął się kwotą 675 tys. dolarów.

Po przejściu pancernika do Filadelfii, pod koniec września przydzielono do jego załogi 50 członków Batalionu Morskiego Gwardii Narodowej ze stanu Maryland, którzy w następnym miesiącu mieli wziąć udział w wielkiej prezydenckiej rewii floty. W dniu 11 października wraz z *Tennessee* flagowym krążownikiem kontradmirała Austina M. Knighta – dowódcy Atlantyckiej Floty Rezerwowej, *Kentucky* wyszedł do Nowego Jorku. Następnie, 12 października pancernik znalazł się na wodach nowojorskiej North River. W przededniu rewii przegląd floty przeprowadził Sekretarz Marynarki George von Lengerke Meyer, a 14 października odebrał paradę prezydent William H. Taft. Po zakończeniu rewii, na którą wyjście było jedyną wówczas aktywnością morską po zakończeniu modernizacji i remontu, okręt powrócił do Filadelfii.

W dniu 31 maja 1913 roku *Kentucky* został przywrócony do czynnej służby z tym, że pozostawiono go w składzie floty rezerwowej, która bazowała w słodkowodnym basenie Philadelphia Navy Yard. W przypadku konieczności zmobilizowania załoga pancernika musiałaby być zwiększona do 34 oficerów oraz 719 podoficerów i marynarzy. Planowano, że uzupełnienie będą stanowić przeszkoleni członkowie państwowej milicji morskiej. Do celów szkoleniowych wykorzystywano zmobilizowane na ten czas jednostki floty rezerwowej, które w okresach letnich odbywały kilkutygodniowe kampanie szkoleniowe.

W ramach letniego szkolenia rezerwowych załóg dla floty w 1915 roku, rankiem 3 lipca *Kentucky* opuścił

stocznię marynarki w Filadelfii z 40 oficerami i 350 członkami milicji morskiej ze stanów Pensylwania i New Jersey. W zatoce Gardiners na wschodnim krańcu Long Island jednostka spotkała się z *Kearsarge*, na którym byli zaokrętowani członkowie milicji morskiej z Dystryktu Columbia i stanu Północna Karolina. Następnie bliźniacze pancerniki przeszły do Newport, gdzie spędziły 9 i 10 lipca. Później 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. Drugi z rejsów szkolnych w ramach kampanii 1915 roku *Kentucky* rozpoczął wraz z *Kearsarge* pod koniec lipca. W dniu 27 lipca 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 ponownie przeszły do Baltimore, po czym na Annapolis Roads wyokrętowały szkolonych. Początek sierpnia *Kentucky* spędził w Nowym Jorku, a później miał odbyć rejs Atlantycki na Bahamy z członkami milicji morskiej z Connecticut. Późnym wieczorem 16 sierpnia pancernik zakonwiczzył w New Haven, gdzie zaokrętował 16 oficerów i 282 członków milicji morskiej z Hartford, New Haven, Bridgeport i Norfolk. Zamiast jednak na Atlantyk okręt odszedł ku Zatoce Chesapeake i w południe 19 sierpnia rozpoczął szkolenie artyleryjskie na Tangier Sound. W dniu 26 sierpnia *Kentucky* był w Portland gdzie jego załoganci wykorzystywali przepustki na brzeg. Rankiem 28 sierpnia pancernik powrócił do Newport. Następnego ranka jednostka zakonwiczzyła 4 mile od latarni Point koło Bridgeport i członkowie milicji morskiej opuścili jej pokład na łodziach okrętowych. Ze względu warunki sztormowe ich wyokrętowanie było utrudnione, przy czym jeden z kutrów musiał holować barkas parowy, który utracił ster. Rankiem 30 sierpnia *Kentucky* odszedł ku przylądkom Wirginii, po czym powrócił do Philadelphia Navy Yard.

Uznanie przez Stany Zjednoczone rządu meksykańskiego premiera José Venustiano Caranza spowodowało, że dla jego wsparcia u wybrzeży Meksyku prezentowały banderę okręty amerykańskie. W dniu 11 września *Kentucky* i *Kearsarge* opuściły więc stocznice marynarki w Filadelfii kierując się do Meksyku, aby złuzować pancerniki *Louisiana* i *New Hampshire*, które miały dołączyć do Floty Atlantyku dla uczestniczenia w jej manewrach. W drodze na Haiti bliźniacze pancerniki zawinęły do Pensacola tak, że do meksykańskiego portu Vera Cruz dotarły nocą 28 września. W dniu 17 listopada *Kentucky* zawinął do Progreso, która to wizyta związana była z próbą zajęcia przez brytyjski krążownik *Isis* amerykańskiego parowca *Zealandia*. Wcześniej statek ten nie mógł potwierdzić swej przynależności i schronił się wewnątrz trzymilowej strefy morza terytorialnego Meksyku, gdzie został przeszukany przez oddział przyzwoy z krążownika brytyjskiego. Przeciwno naruszeniu wód terytorialnych przez Brytyjczyków zaprotestował rząd meksykański, a dodatkowe wsparcie stanowiła obecność *Kentucky*.

Przez kolejne miesiące przełomu lat 1915/1916 pancernik pozostawał na wodach meksykańskich. W połowie lutego w Vera Cruz pojawiły się pogłoski, że w przypadku wejścia okrętu do tego portu może on zostać wysadzony w powietrze. Miałoby to służyć wciągnięciu Stanów Zjednoczonych do wojny podobnie, jak eksplozja na pancerniku *Maine*, która stała się zarzewiem wybuchu w 1898 roku Wojny Amerykańsko-Hispańskiej. Pogłoski te ostatecznie zostały zdementowane przez rząd meksykański.

Na początku marca *Kentucky* odszedł do Nowego Orleanu gdzie miał uświetniać swą obecnością doroczny festiwal Mardi Gras. Wchodzący w dniu 4 marca w ujście Missisipi pancernik napotkał mulistą mieliznę, przed którą zatrzymał się, aby na niej utknąć. Wezwane pogłębiarki wybagrowały w mule kanał tak, że następnego dnia okręt mógł wejść do Nowego Orleanu dołączając do niszczycieli *Monaghan* i *Flusser*. W dniu 6 marca marynarze *Kentucky* uczestniczyli w parady ulicami miasta.

W dniu 16 marca Sekretarz Marynarki Josephus Daniels zdecydował

o przejściu pancernika z Nowego Orleanu do Vera Cruz. Następnego ranka okręt wyszedł w morze, ale po dotarciu do Waszyngtonu informacji od znajdującej się w Meksyku kanonierki *Marietta*, że sytuacja się uspokoiła i kolejny okręt nie jest potrzebny, Sekretarz Daniels zdecydował o przejściu *Kentucky* do Galveston. Pobyt pancernika w tym porcie miał umożliwić w razie konieczności jego szybkie przejście do Meksyku. Okręt zawinął do Galveston rankiem 21 marca, jednak późnym wieczorem tego samego dnia jego dowódca otrzymał polecenie przejścia do Meksyku. W dniu 23 marca jednostka zakotwiczyła około 10 mil od Tampico, gdzie przebywała już kanonierka *Machias*. Następnie, w dniu 27 marca pancernik przeszedł do Vera Cruz i złuzował kanonierkę *Marietta*, która z kolei odeszła do Tampico. Pobyt na wodach Meksyku okręt zakończył w dniu 1 czerwca, kiedy to do Vera Cruz przybył pancernik *Nebraska*. Zluzowany *Kentucky* następnego dnia odszedł do Guantanamo a później, będąc w drodze do Stanów Zjednoczonych, odwiedził Santo Domingo. W dniu 18 czerwca pancernik powrócił do bazy floty rezerwowej w Philadelphia Navy Yard. Pięć dni później na pokładzie stojącego w stoczni w Filadelfii okrętu, jego dowódca wydał uroczysty obiad i bal na cześć swojej córki Judith Lee Dismukes.

W dniu 8 lipca jednostka przeszła z Filadelfii do Nowego Jorku. Tam wraz z *New Jersey* i *Maine* w dniu 14 lipca, *Kentucky* zaokrętował na North River 480 członków 1 Batalionu milicji morskiej ze stanów Nowy Jork i New Jersey. Następnie okręty udały się do cieśniny Block Island w stanie Rhode Island. Tam spotkały się z innymi jednostkami, na których szkolili się członkowie milicji morskiej z różnych stanów. Po zakończeniu szkolenia, w dniu 25 lipca członkowie milicji morskiej zostali wyokrętowani w Nowym Jorku. W połowie sierpnia *Kentucky* wraz z *New Jersey* i *Maine* uczestniczył w rejsie z tysiącem cywilnych ochotników, którzy opłacili w nim swój udział kwotą 30 dolarów. Wśród uczestników rejsu był Julius S. Morgan syn znanego bankiera J. P. Morgana. Ochotnicy zostali zaokrętowanymi w Brooklyn Navy Yard, po czym trzy pancerniki prze-

szły na szkolenie morskie do zatoki Fort Pona na wschodnim krańcu Long Island. Tam spotkały się z *Virginia*, *Illinois*, *Alabama*, *Louisiana*, *Kearsarge* i *Rhode Island* – flagowym okrętem dowódcy szkolenia admirała Jamesa M. Helma. Na ich pokładach zaokrętowanych było łącznie 2300 ochotników z Filadelfii, Bostonu, Norfolk i Charlestonu. Następnie jednostki wyszły na Atlantyk odbywając w drodze do Wirginii grę wojenną. W dniu 26 sierpnia okręty zawinęły do Norfolk, a następnego dnia wyszły na Hampton Roads. Dzień 29 sierpnia jednostki spędziły na Tangier Sound w zatoce Chesapeake gdzie odbyły strzelanie. W dniu 5 września ochotnicy odbyli w Gardiner Bay szkolenie rekruckie, a później ćwiczyli obsługę dział i przyrządów kontroli ognia. Na początku września u wejścia do Nowego Jorku *Kentucky* zakotwiczony wraz z *New Jersey* i *Maine* został „zaatakowany” przez niszczyciele *Flusser* i *Warrington*, które wyszły z Gravesend Bay. Nocą, osłonę pancerników stanowiło 12 cywilnych jachtów motorowych. Po zakończeniu szkolenia w dniu 9 września okręt przeszedł do Bostonu gdzie przebywał do początków października. W dniu 2 października *Kentucky* powrócił do Nowego Jorku i w dniu 2 stycznia 1917 roku wszedł do tamtejszej stoczni marynarki.

Po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do koalicji antyniemieckiej wyrażonym deklaracją Kongresu w dniu 6 kwietnia 1917 roku *Kentucky* został przeznaczony do szkolenia dla nowowcielonych do służby. W dniu 2 maja pancernik zawinął do Yorktown w stanie Wirginia i przez kolejne miesiące odbywał rejsy wzdłuż wybrzeża Atlantyku od Zatoki Chesapeake do cieśniny Long Island. Przez ten czas na jego pokładzie przeszkolono 15 grup liczących łącznie kilka tysięcy rekrutów. Po zakończeniu rejsów, w dniu 20 grudnia 1918 roku okręt wszedł na przegląd do Boston Navy Yard. Na początku 1919 roku *Kentucky* 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 *Kearsarge* i *Illinois*. W dniu 18 marca pancernik

odszedł na szkolenie do zatoki Guantanamo Bay, a później do Norfolk. Następnie okręt przeszedł ku wybrzeżom Nowej Anglii zawijając w połowie kwietnia do Portland, a po koniec kwietnia do Nowego Jorku.

Wieczorem 5 maja *Kentucky* zawinął do Bridgeport. Następnego ranka do brzegu podszedł barkas pancernika, który przywiózł na jego pokład burmistrza Clifforda B. Wilsona oraz towarzyszących mu oficjeli witanych salutem 17 wystrzałów armatnich. Wieczorem 8 maja członkowie załogi okrętu uczestniczyli w paradzie zwycięstwa. Najpierw szły w niej oddziały artylerii lądowej wioząc egzemplarze uzbrojenia: działo dalekiego zasięgu kalibru 155 mm, moździerz okopowy kalibru 240 mm, 3 działa przeciwlotnicze oraz haubica kalibru 203 mm. Paradę oficerów i marynarzy *Kentucky* otwierała jego orkiestra prowadzona przez dowódcę jednostki. Po południu oficerowie okrętu i artylerii lądowej byli zaproszeni na obiad do klubu „Algonquin” w Bridgeport. Następnie pancernik przeszedł do Nowego Jorku, na którego redzie po południu 11 maja przywitał salutem 21 wystrzałów wracający z wojny niszczyciel *Calhoun*. Okręt ten wchodził do portu w Nowym Jorku w towarzystwie krążownika pomocniczego *Gloucester*.

W połowie roku na konwencji stanowej *Kentucky*, która odbywała się

w Henderson pojawiły się głosy J.J. Bluma z Louisville i Franka K. Yosta z Hopkinsville z apelem do Sekretarza Marynarki Josephusa Danielsa o dokonanie zmiany nazwy okrętu i przekazaniu jej jednemu nowobudowanych pancerników.

Ostatni etap czynnej służby pancernik *Kentucky* rozpoczął w dniu 29 maja. Okręt wraz z *Kearsarge*, *Wisconsin*, *Maine*, *Illinois* i *Alabama* uczestniczył w rejsie szkolnym z podchorążymi Akademii Marynarki w Annapolis. Jednostki odwiedziły wówczas Guantanamo i Colon w Panamie, a w dniu 8 sierpnia zawinęły do Nowego Jorku i zakotwiczyły na North River. Tam w ciągu kolejnych dni słuchacze wykorzystywali przepustki. Rejs ten okręt zakończył w dniu 30 sierpnia 1919 roku.

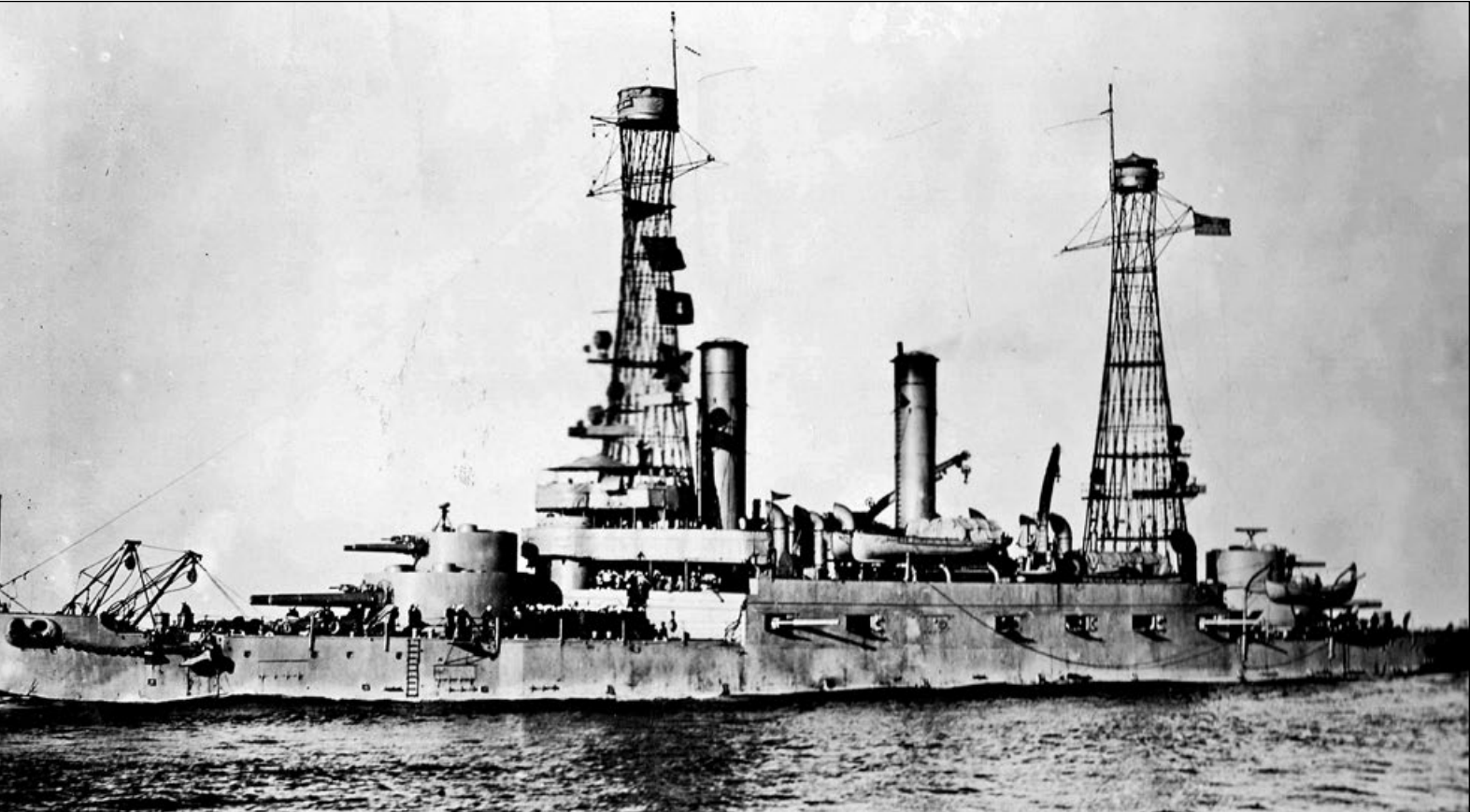
Kentucky został wycofany ze służby w dniu 29 maja 1920 roku. Początkowo jednostkę, podobnie jak bliźniaczy *Kearsarge*, zamierzano przebudować na dźwиг pływający – jednak wkrótce z zamiaru tego zrezygnowano. Na początku września, na skierowaną do Sekretarza Danielsa prośbę wicegubernatora stanu Kentucky Thrustona S. Ballarda, Marynarka zwróciła stanowi *Kentucky* wart wówczas 30 tys. dolarów srebrny serwis podarowany załodze pancernika na początku jego służby. Serwis został następnie wystawiony w siedzibie Towarzystwa Histo-

rycznego Kentucky w budynku stanowego Kapitolu. Na początku grudnia Sekretarz Daniels zarekomendował z kolei Izbie Morskiej Kongresu przebudowę starych pancerników *Alabama*, *Illinois*, *Wisconsin* i *Kentucky* na barki paliwowe. Argumentował, że można tego dokonać za kwotę mniejszą niż 6 mln dolarów, a więc mniej niż budowa nowego zbiornikowca. Ostatecznie pomysł ten nie zyskał jednak aprobaty.

W lutym 1921 roku *Kentucky* znalazł się wśród 11 jednostek, które miały być wykorzystane w testach bombardowania powietrznego. Pomiędzy 1 czerwca i 15 lipca miały być one przeprowadzone wspólnie przez lotnictwo armii i marynarki u wybrzeży Wirginii. Pozostałymi przeznaczonymi do nich jednostkami miały być eks-pancerniki: amerykański *Iowa* oraz były niemiecki *Ostfriesland*, a także eks-niemieckie: krążownik *Frankfurt* oraz cztery okręty podwodne i trzy niszczyciele. Decyzją Ministerstwa Marynarki *Kentucky* miał zostać przekazany do dyspozycji lotnictwa Armii. Samoloty bazowania lądowego miały ćwiczyć na nim taktykę ataku powietrznego na wodach przybrzeżnych. Intencją Ministerstwa było pokazanie trudności w zlokalizowaniu z powietrza okrętu na morzu. Zgodnie z wymaganiem Sekretarza Wojny Johna W. Weeksa *Kentucky*

Wykonana w maju 1918 roku fotografia *Kentucky* w okresie, kiedy pełnił rolę jednostki szkolnej dla rekrutów marynarki.

Fot. U.S. Navy





Gubernator stanu Massachusetts John C. Coolidge oraz burmistrz Bostonu Andrew J. Peters oglądają jedno z przeciwlotniczych dział kalibru 76 mm *Kentucky* podczas wizyty na jego pokładzie w maju 1919 roku. Fot. U.S. Navy

miał zostać postawiony do dyspozycji lotnictwa Armii przed 1 czerwca tak, aby mogło ono przetestować taktykę bombardowania przed kulminacją testów, którym miało być zaatakowanie *Ostfriesland*. Ponieważ Marynarka chciała przekazać Armii jednostkę testową będącą w odpowiednim stanie technicznym *Kentucky*, którego stan techniczny był zły musiałby przejść remont. Ze względu na drastyczne ograniczenia funduszy remontowych obejmujące okręty będące w czynnej służbie, wydatkowanie jakichkolwiek kwot na jednostkę przeznaczoną do zniszczenia uznano więc za nieracjonalne. W związku z tym, w miejsce *Kentucky* Marynarka przeznaczyła do testów bombardowań lotniczych będący w znacznie lepszym stanie technicznym eks-pancernik *Alabama*.

Zgodnie z postanowieniami zakończonej w dniu 6 lutego 1922 roku Konferencji Waszyngtońskiej, *Kentucky* znalazł się na liście pancerników floty Stanów Zjednoczonych przeznaczonych do złomowania. W publikacjach amerykańskich pojawiła się wówczas propozycja, aby jeden z nich zamiast pocięcia został zatopiony w pełnej gali i z honorami na Atlantyku. Najstarszym z wycofanych pancerników był wówczas *Kentucky*, który został skreślony z listy floty w dniu 27 maja. Propozycja rezygnacji z jego złomowania na rzecz „honorowego” zatopienia nie znalazła jednak uznania i ostatecznie eks-pancernik w dniu 23 stycznia 1924 roku⁸ został sprzedany na złom Dravo Construction Corporation z Pittsburgha w stanie Pensylwania. Jego maszt został

ustawiony w Muzeum Generała Patona w Fort Knox w stanie Kentucky, a dzwon okrętowy znajduje się w Wojoskowym Muzeum Historycznym we Frankfort. Srebrny serwis pancernika, z wyjątkiem dwóch naczyń, jest eksponowany w Centrum Historycznym stanu Kentucky zlokalizowanym również we Frankfort. Jedno z tych dwóch naczyń znajduje się w biurze wicegubernatora stanu, a drugie na atomowym okręcie podwodnym *Kentucky* (SSBN-737). ●

Bibliografia

Opracowania:

- Braisted William R. - *The United States Navy in the Pacific 1897-1909*.
 Conway's *All the World Fighting Ships 1860-1905*.
 Friedman Norman - *Naval Weapons of World War One*.
 Friedman Norman - *U.S. Battleships. An Illustrated Design History*.
 Gozdawa-Golebiowski Jan - *Od Wojny Krymskiej do Bałkańskiej*.
 Gray Edwyn - *19th Century Torpedoes and Their Inventors*.
 Mooney James L. - *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.
 Newhart Max R. - *American Battleships*.
 Reckner James R. - *Teddy Roosevelt's Great White Fleet*.
 Reilly John C., Sheina Robert L. - *American Battleships 1886-1923*.
 Silverstone Paul H. - *The New Navy 1883-1922*.
 Symonds Craig L. - *Historical Atlas of the U.S. Navy*.
 Wildenberg Thomas - *Billy Mitchell's War with the Navy*.

Periodyki:

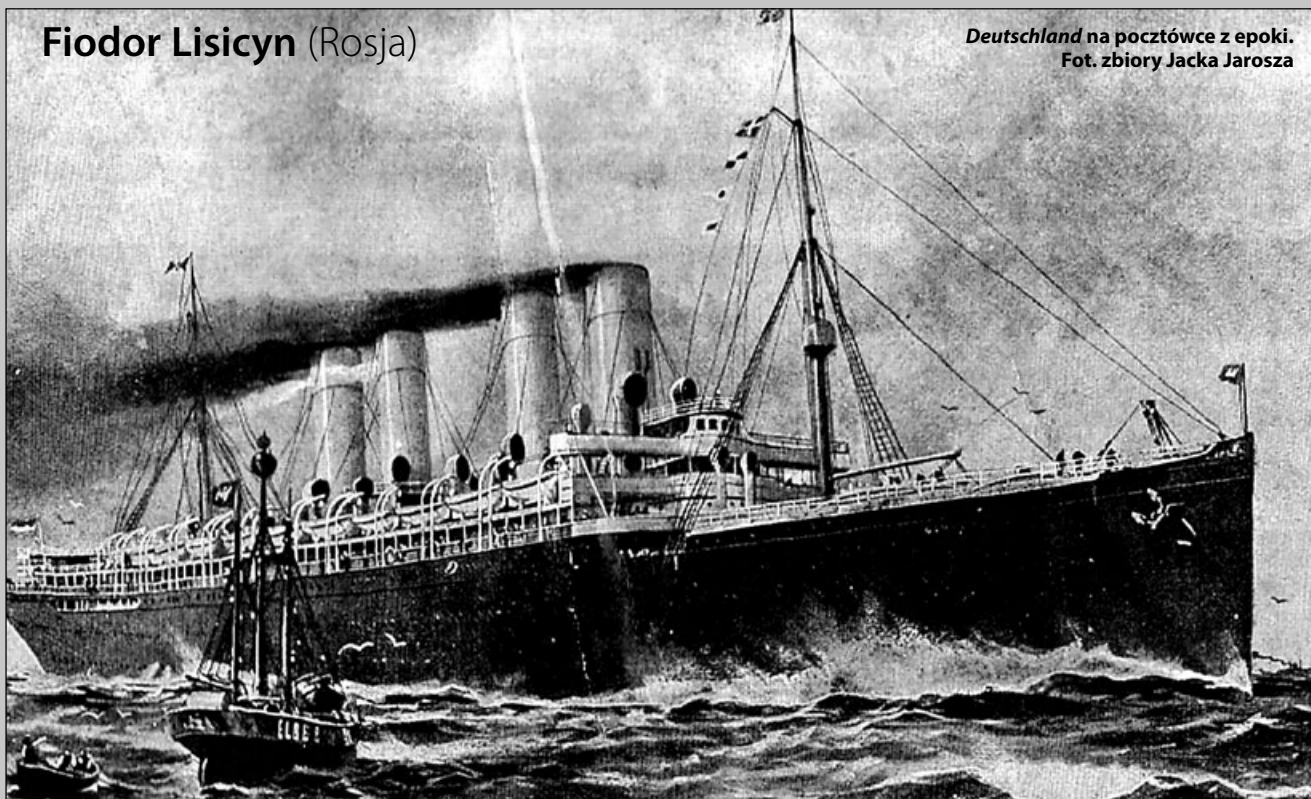
Engineering, Jane's Fighting Ships, Naval History, Warship International, amerykańska prasa codzienna z lat 1895-1922.

Witryny internetowe:

www.airforcemag.com
www.battlecruisers.org
www.books.google.pl
www.bulk.resource.org
www.chroniclingamerica.loc.gov
www.en.wikipedia.org
www.greatwhitefleet.info
history.navy.mil
www.ibiblio.org
www.infoplease.com
www.militaryhistory.com
www.navsource.org
www.navweaps.com

⁸ Wg Dictionary of American Naval Fighting Ships. Niektóre źródła podają datę: 24.3.1923 r.

Niektórzy z dowódców pancernika <i>Kentucky</i>	
komandor Colby M. Chester	15.05.1900-??.03.1901
komandor Charles H. Stockton	??.03.1901-03.04.1903
komandor Robert M. Berry	03.04.1903-??.01.1905
komandor W.J. Barnette	~1906
komandor Edward B. Barry	~1907
komandor Walter C. Cowles	~1908-27.04.1909
komandor porucznik M. C. Twining	??.06.1915-??.07.1915
komandor Douglas E. Dismukes	??.07.1915-1917
komandor W.B. Wells	~1918



Deutschland – rekord prędkości „szejkera koktajlu”

Historia atlantyckich żeglugi pasażerskiej pokazała, że można było uzyskiwać zysk od przewozów, względnie zyskiwać rozgłos dzięki głośnym rekordom prędkości. Bardzo drogie w eksploatacji parowce – rekordziści nie mogli zapewnić ekonomicznej efektywności. Zgodnie ze znanym poglądem „przynosiły sławę, a nie pieniądze”. Relatywnie efektywnymi czyniła je moda (prestiżowa publika starała się realizować podróże na maksymalnie znanej jednostce, a rekord prędkości – to najlepsza reklama), rządowe subwencje (jak przykładowo u Cunard Line, którego statki znajdowały się w rezerwie brytyjskiej Admiralicji), względnie grupowanie u jednego armatora zwykłych jednostek, nie osiągających rekordowej prędkości, realizującej podstawową masę przewozów, które „subsydiowały” nielicznych, choć deficytowych rekordzistów. Sam fakt obecności szybkiego liniowca na tyle podnosił sławę i prestiż armatora, że mógł on uzyskiwać lepsze obłożenie i stopień rentowności wszystkich statków.

Podobnie rzecz się miała z armatorem Norddeutsche Lloyd (NDL).

Otrzymując do swej dyspozycji wspomniały liniowiec *Kaiser Wilhelm der Grosse*, kierownictwo firmy, zaczęło jak mówią, odcinać talony. W rezultacie bilans zysków między dwoma „przyjaciółmi-konkurentami” niemieckimi armatorami NDL i HAPAG (Hamburg-Amerika Packetboat Gesellschaft) zaczął się przechylać na korzyść pierwszej z firm. Wspomniały „czterokominowiec” NDL natychmiast sprawił, że „trójkominowiec” HAPAG-u stały się przestarzałe, posiadał dwukrotnie większą wyporność i był minimum o 2 węzły szybszy. Albert Ballin dyrektor generalny HAPAG, utalentowany i pełen ambicji biznesmen, w żadnym stopniu nie ignorował tej sytuacji. W rezultacie podjął absolutnie symetryczną decyzję: budować swój „czterokominowiec”, tyle tylko, że większy, szybszy i wygodniejszy.

Warto zaznaczyć, że jednostki o takiej wyporności i prędkości można było zamówić w Wielkiej Brytanii (wówczas tracono nadzieję na rządową subwencję od kajzera). Mało prawdopodobne było również wykonanie w Wielkiej Brytanii maszyny parowej potężniejszej od maszyny *Kaiser Wil-*

helm, która była prawie 1,5 razy potężniejsza od najlepszej brytyjskiej siłowni tego czasu. Alternatywą było budowanie w Niemczech, gdzie istniała tylko jedna stocznia zdolna do wykonania takiego liniowca, a mianowicie Stettin (Szczecin). Tak, tak – ta sama, która dopiero co wykonała *Kaiser Wilhelm der Grosse*.

Nowy projekt, opracowany przez Roberta Zimmermanna, miał otrzymać te techniczne nowinki (w tym przede wszystkim maszyny parowe poczwórnego rozprężania), które „spóźniły” się na *Kaiser Wilhelm der Grosse*. Kłopot jednak w tym, że właśnie na liniowcu zbudowanym dla HAPAG, techniczne nowości doprowadziły do tego, że stały się jego mankamentami. Tak się złożyło, że nowy liniowiec stał się poligonem na którym testowano technologii budowy nowych statków. W rezultacie, nieuniknione niedostatki, które usunięto na jednostkach kolejnej budowy, stały się jego piętą achillesową. Na początku nikt o tym nie mógł wiedzieć...

Budowa nowego transatlantyka postępowała w bardzo szybkim tempie – przydało się doświadczenie uzyskane w trakcie prac przy *Kaiser Wilhelm*.

Po otrzymaniu zamówienia w roku 1898, kadłub (dla stoczni nosił on „Nr 244”) został wykonany w czasie nieco dłuższym niż rok, i 10 stycznia 1900 r. statek spuszczone na wodę. Cere-monia była pełna patosu – w wodowaniu uczestniczył cesarz Wilhelm II, a „matką chrzestną” nowego liniowca był przyjaciel Alberta Ballina, minister spraw zagranicznych graf Bernhard von Bülow. Zrozumiałe, że wodowany z taką pompą liniowiec, otrzymał nazwę na cześć Niemiec – *Deutschland*.

Przy budowie nowego liniowca Robert Zimmermann zdołał wprowadzić wszystkie nowinki i ulepszenia, które „spóźniono” na *Kaiser Wilhelm der Grosse* – nowa pochylnia w Stettin (Szczecinie) pozwoliła na wydłużenie statku o 10,8 m (maksymalna długość 208,5 m, co oznacza, że ustępował on jedynie gigantowi White-Star Line - *Oceanic* (17 272 BRT, 215 m, 19 węzłów). Pozwoliło to na zwiększenie stosunku długości do szerokości – do 10,2:1. Zwiększenie długości pozwoliło na niewielkie zmniejszenie zanurzenia (przy normalnym obciążeniu ograniczono je do 8 m, wobec 8,53 m u poprzednika). W części dziobowej kadłub otrzymał bardziej prosty, lecz ostrzejszy kształt. Poprawiono również kształt części rufowej, większy dystans między wałami napędowymi pozwolił na rezygnację z przegrody między nimi, poza tym zwiększono nawis nad sterem, niezbędny dla opanowania negatywnego zjawiska – „przylepiania się” mas wody w części rufowej przy dużych prędkościach. Najważniejsze zmiany zaszły jednak w siłowni, nowy liniowiec otrzymał zupełnie unikalne sześciocyldrowe maszyny parowe poczwórnego rozprężania.

Unikalność maszyn wynikała z dwukondygnacyjnego rozmieszczenia cylindrów – 2 cylindry wysokiego ciśnienia (średnica 930 mm) były umieszczone nad cylindrami niskiego ciśnienia (średnica 2700 mm). Te cylindry umieszczono w centrum maszyny parowej, a na skrajach znajdowały się po 1 cylindrze średniego ciśnienia (średnica 1870 mm) oraz pierwszy niskiego ciśnienia (średnica 2640 mm). Skok tłoków wynosił 1850 mm. Przy 78 obrotach na minutę, ogromne maszyny mające wysokość 5 pokładów, miały osiągać moc 16 500-

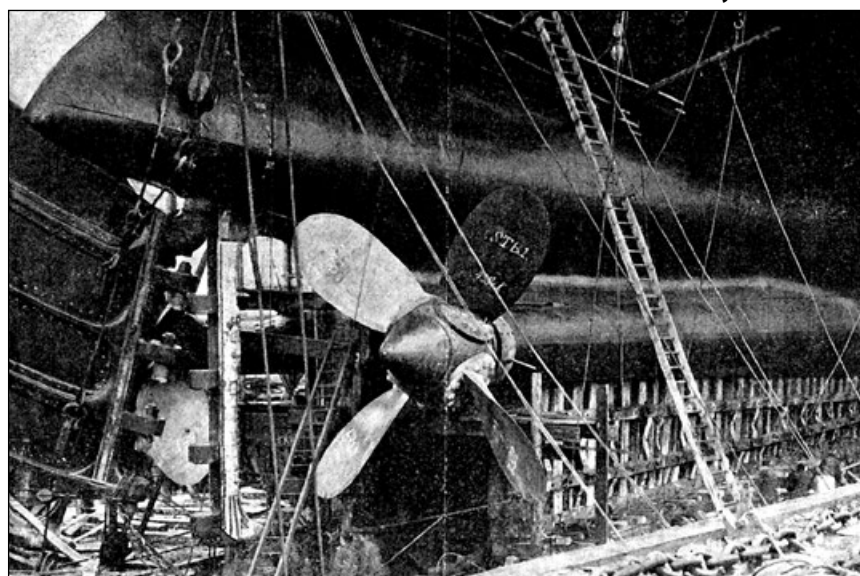
17 500 KM każda i poruszać wykonane z niklowej stali śruby napędowe o czterech skrzydłach i średnicy 6,8 m. Parę dostarczało 8 podwójnych i 4 pojedyncze kotły parowe (normalne ciśnienie 12,9 atm., maksymalne 15 atm.). Wszystkie kotłownie miały jednakowy układ, jednakowe były również kominy o średnicy 4 m i wysokości 34,5 m. Rozwinięta została również sieć elektryczna liniowca, zasilana przez 5 parowych prądnic (3 po 700 A i 2 po 400 A), które wytwarzały w sumie 100 kWh prądu stałego o napięciu 110 V. Sieć zasilala mechanizmy statku oraz ponad 2500 punktów oświetlenia. Etatowa załoga liczyła 543 ludzi: 15 oficerów, 53 mechaników, 201 palaczy, 54 marynarzy oraz 218 personelu gastronomiczno-hotelowego, lekarz, płatnik, nie uwzględniając personelu pocztowego.

Jednostka otrzymała bardziej rozbudowane, niż poprzednik, burtowe zasobnie węglowe, co zwiększało jego żywotność w przypadku wykorzystania w charakterze krążownika pomocniczego. *Deutschland* mimo tego nie mógł jednak transportować większego zapasu węgla, bowiem zwiększenie długości przedziałów kotłowni spowodowało zmniejszenie wymiarów centralnej zasobni węglowej, tak wygodnej dla palaczy na „Dużym Kajzerze”. Poza tym, ogromna maszyna parowa, ponad 5 m przewyższająca linię wodną (ponad wodę „wystawały” nie tylko cylindry wysokiego ciśnienia, ale również górne części pozostałych cylindrów), była przykryta uzupełniają-

cymi arkuszami chromoniklowej stali o grubości 4 mm.

Za wszystko przyszło zapłacić. Mimo zwiększenia długości kadłuba, wewnątrz *Deutschland* okazało się od-czuwalnie „ciasniejsze” niż liniowca NDL. O ile pomieszczenia pierwszej i drugiej klasy były jeszcze okazalsze i przestronniejsze – przykładowo, liczba pasażerów I klasy wzrosła do 450 osób (w 263 kabinach), II klasy do 300 (99 kabinach) – to pasażerów trzeciej klasy było znacząco mniej. W standardowym układzie pomieszczeń pasażerskich liniowiec mógł przyjąć na pokład jedynie 280-300 pasażerów III klasy zamiast 1000, których mógł zabrać *Kaiser Wilhelm der Grosse*. Poza tym do 600 t ograniczono wielkość przewożonego ładunku ekspresowego, przewożonego w dziobowej ładowni (kubatura pomieszczeń ładunkowych – 1453 m³). Tymczasem właśnie przewozy ładunków ekspresowych i pasażerów III klasy, które pozostawały praktycznie na równym poziomie w ciągu całego roku, przynosiły armatorom stałe dochody, podczas gdy, poziom „pierwszo klasowych” pasażerów zależał od sezonu i wahań mody na ten czy inny ekspresowy transatlantyk. Co ciekawe, była to osobista decyzja Alberta Ballina, który sławę zdolnego biznesmena zyskał właśnie na przewozach emigrantów. Wybiegając do przodu, powiemy, że w tym przypadku zadziałała reguła ustalona jeszcze przez Siemiona Isakowicza Biełkina – ci którzy wzbogacili się na

Deutschland na pochylni. Widczna prawoburtowa śruba napędowa oraz ster w trakcie montażu.
Fot. zbiory Jacka Jarosza



przewozach „tanich” pasażerów, praktycznie zawsze ponosili straty przy próbie postawienia na „komfort”.

Twórcy *Deutschlanda* postawili na bogatego pasażera i starali się zapewnić mu maksymalny komfort. Rozwinięty rozstał udany pomysł Zimmermanna, wykorzystany przy projektowaniu *Kaiser Wilhelma der Grosse*, w którym jadalnia I klasy była rozmieszczona w samym środku statku, między parami kominów. Pomieszczenie jadalni było jeszcze większe i bardziej pompatyczne. Do cesarskiego stylu, uznanemu przez Johanna Georga Poppe na poprzedniku, dodano jeszcze modny neogotykt. W tym czasie, gdzie niegdzie zaczął się zmieniać gust projektantów wnętrz. Najtrudniej było połączyć prowadzące do palarni I klasy średniowieczne drzwi, pasujące bardziej do piwnicy z winem średniowiecznego zamku, barokowe rzeźby i oprawę sklepienia w stylu „Kryształowego pałacu”. Próba umieszczenia we wnętrzu jadalni I klasy, przechodzącej przez trzy poziomy pokładów, płaskich ostrych powierzchni drugiej kondygnacji, czterokątnej przeszklonej kopuły (o długości 10 m) – również nie wyglądało na tryumf stylu. Zdaniem oglądających wystrój „rozpadał” się na poszczególne elementy, nie tworzące wspólnej kompozycji. Przewaga motywów gotyckich kosztem barokowych, doprowadziło do zamiany pozłoty na

białe panele w oprawie z mahoniowego ciemno-czerwonego drewna. Ze wszystkich niemieckich „czterokominowców” właśnie na *Deutschlandzie* był najbardziej widoczny brak udziału w pracach architekta – stylisty. Co prawda przeładowane i ciemne wnętrza w żadnym stopniu nie wpływało na poziom komfortu – dla swego czasu był on nieskazitelny.

Dla wygody pasażerów służyła biblioteka, palarnia, pokój pocztowy w którym można było nieśpiesznie napisać list czy telegram (już w trakcie budowy *Deutschland* otrzymał urządzenia radiowe – telegraf bez drutu!), salon damski. Wśród pasażerów I klasy, których nie satysfakcjonował asortyment napitków w salonach, lub tych, którzy chcieli spotkać się z innymi, poza formalnymi posiłkami w jadalni, popularnymi stały się odrębna kawiarnia i grill.

Popróbujemy przespacerować się pokładami statku.

Zaczynamy od samego „dołu” – zasobnia, od dziobu do rufy. W części dziobowej gęsto rozmieszczone grodzie w przedziale zderzeniowym, zastępowano zasobnią, podzieloną platformą. Górna jej część była wykorzystywana na pomieszczenia bagażu pasażerów i komorę łańcucha kotwicznego, a dolna mieściła magazyn warzyw i pomieszczenie zapasowego łańcucha kotwicznego (trzecia, zapasowa kotwica była przechowywana na pokładzie

dziobówki). Platforma kończyła się mniej więcej na połowie długości dziobówki, a dalej znajdowało się pomieszczenie bagażowe oraz niewielka ładownia dla przesyłek ekspresowych. Za nią mieściła się poprzeczna zasobnia węglowa, węższa i o mniejszej pojemności niż na *Kaiser Wilhelm der Grosse*, 2 dziobowe przedziały kotłowni, podzielone szybem wentylacji i schodnikami dla palaczy. Następnie – ogólny wyróżnik wszystkich „niemieckich czterokominowców” – ogromna zasobnia węglowa, znajdująca się dokładnie pod salonem jadalni I klasy oraz kolejne 2 rufowe przedziały kotłowni, w pełni symetryczne z dziobowymi. Dalej znajdowała się poprzeczna zasobnia węglowa i przedział maszynowni. Przed przedziałem maszynowym poziom zasobni podnosił się znacznie (prawie o 2 m) – były to ogromne fundamenty maszyn parowych. Pod tymi maszynami, w przedziałach podwójnego dna, znajdował się balast wodny (2550 t), zaś woda kotłowa była przechowywana poniżej poziomu zasobni w przedziałach kotłowni. W przypadku braku balastu wodnego, *Deutschland* w miarę rozchodowywania zapasów węgla, stawał się nieco wahlwym. Za maszynami parowymi znajdowały się przedziały łożysk ślizgowych, które przyjmowały na siebie nacisk wałów napędowych śrub (ponad 360 t przy normalnej prędkości) oraz tunele wałów napędowych (66 m).

Teraz przejdziemy na pokład mieszkalny. Na samym dziobie – pralnia, a za nią marynarskie kubryki. W rejonie przedziałów maszynowych i kotłowni pokład był przerwany, a gdy się ponownie pojawił mieścił kubryki i pomieszczenia maszyny sterowej. Maszyna sterowa, przewidując ewentualne wojskowe wykorzystanie liniowca, mieściła się w całości poniżej linii wodnej.

Kolejny pokład – pośredni. Na dziobie ciasne pomieszcze-

Deutschland w początkowym okresie swojej kariery w ujęciu od rufy.

Fot. zbiory Jacka Jarosza

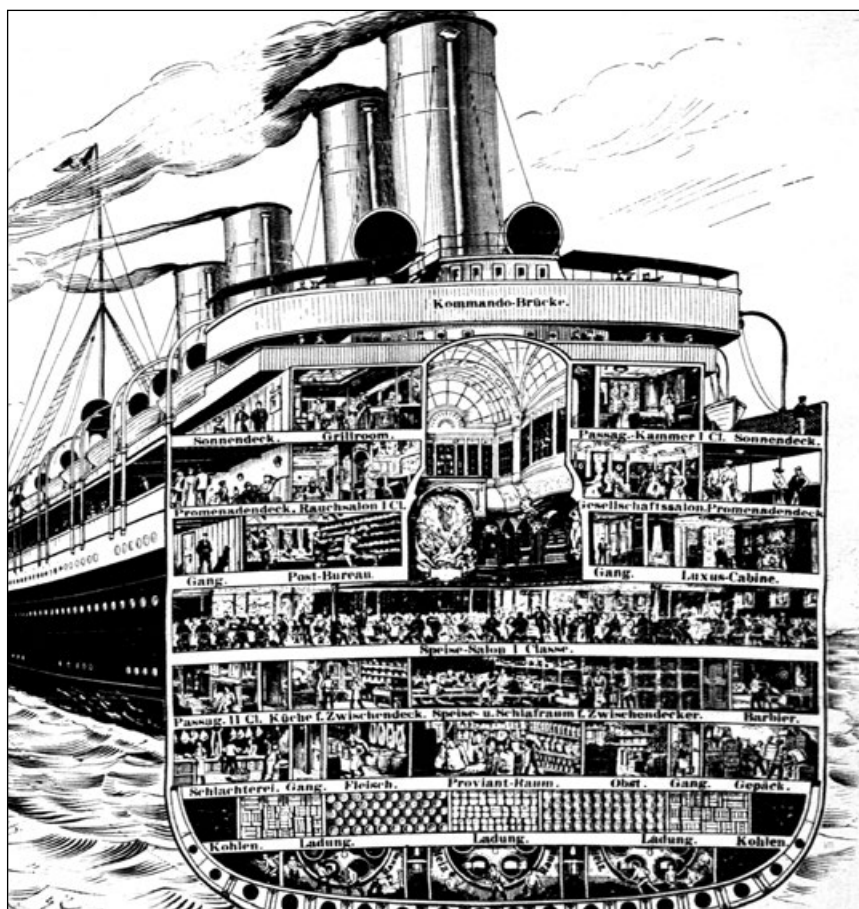


nia pasażerów III klasy – wielomiejscowe i kilka kabin „rodzinnych”. Na pokładzie w rejonie kotłowni zamontowano przewody parowe gigantycznych wentylatorów przedziałów kotłowni – dla forsowania ciągu w kotłach. Między przedziałami kotłowni górna część zasobni węglowej, a między rufowymi przedziałami kotłowni i przedziałem maszynowym (tam pokład był również przerwany) – magazyn bielizny stołowej (obrusy i serwetki). Dalej mieścił się przedział pocztowy (pomieszczenie dla przechowywania i sortowania poczty, która przynosiła przyzwoity dochód armatorom transatlantyckim), pomieszczenia mieszkalne pracowników pocztowych, a rufie – najbardziej niedogodne kabiny II klasy.

Kolejny pokład. Od dziobu do rufy – magazyn pościeli, mesy marynarskie, pomieszczenia stewardów i pozostałego personelu hotelowo-gastronomicznego (mężczyzn), ogromny kompleks toalet i 10 łazienek dla pasażerów I klasy (komfortowe, jednak w stosunku do epok nadchodzących, gdy zrozumiano, że komfort i „wygoda w kabinie” – to rzeczy różne musiały jeszcze przejść lata). Na prawej burcie mesa kobiecego personelu hotelowo-gastronomicznego (stewardes).

Za nimi znajdował się blok kabin I klasy (w większości dwumiejscowych), podzielony szybami kominów, wentylacji i podnośników popiołu. Dalej – ogromny salon jadalni I klasy, a za nią 2 „prywatne” jadalnie (łącznie w 3 jadalniach miejsca dla 467 osób). Za salonem pomieszczenia służbowe I klasy – magazynki zastawy, srebrnych sztućców i szkła, kuchnia I klasy i zmywalnia. Na bokach od osłon maszyn parowych znajdowały się pomieszczenia mieszkalne i sanitarne maszynistów i obsługi restauracji, pomieszczenia pomocnicze salonu jadalni II klasy, mesa mechaników, a także wygodny pokój pocztowy, fryzzeria i nawet niewielka drukarnia (drukująca menu i afisze pokładowych koncertów). Salon jadalni II klasy, mniej komfortowy niż I klasy, ale równie przestrzenny. Dalej, zupełnie na rufie, kabiny i sanitariaty II klasy (toalety mieściły się w samym zakończeniu rufy i posługiwanie się nimi w czasie kołysania, było na pewno wesołe i interesujące).

Główny pokład, był generalnie podobny do poprzedniego: blok medycz-



Ciekawy rysunek przekrojowy *Deutschlanda*.

Fot. zbiory Jacka Jarosza

ny, za nim mesa, sanitariat i kolejna mesa stewardes, blok kabin I klasy, przestrzeń otwarta nad jadalnią I klasy, znów dalsze kabiny I klasy, a dalej II klasy. Na tym pokładzie również salon II klasy.

Dalej znajdował się górny pokład. W pomieszczeniach pod dziobówką znajdowały się warsztaty, różnego rodzaju wyposażenie, zasilania kabestanów, a dalej kabiny I klasy, na balkonie salonu jadalni I klasy – salon sztuki (muzyczny) oraz kolejne pomieszczenia mieszkalne i sanitarne I (a na rufie również II) klasy.

W nadbudówce (pokład spacerowy) mieści kabiny oficerów liniowca, a za nimi, za balkonem salonu jadalni, kabiny de luks – jedyne na *Deutschlandzie* kabiny dysponujące własnymi sanitariatami. Także biblioteka, palarnia I klasy i inne ogólnodostępne pomieszczenia (w tym, na rufie pokład spacerowy, miejsce dla spacerów pasażerów II klasy).

Drugi poziom nadbudówki – pokład szalupowy. Tam mieściła się podobna do standardu de luks kabina kapitana i pomieszczenie nawigacyjne. Da-

lej na pokładzie szalupowym mieścił się pokój dziecięcy (z zestawem wspinalnym wykonanych „jak w pałacu” stołków i krzesełek różnej wielkości), jeszcze jedno pomieszczenie kabin de luks (tzw. „Kaiser Apartament”) i kawiarnia – zwyczajna wiedeńska kawiarnia z plecionymi fotelami, w tym także „na ulicy”. Kawę i czekoladę przyrządzał „prawdziwy Turek” w czerwonym fezie i żółtych szarawarach.

Zrozumiałe, że na pokładzie szalupowym znajdowały się także i szalupy – na każdej burcie *Deutschlanda* było 11 par wychylnych żurawików – 8 dla szalup ratunkowych o długości 9 m, 2 dla służbowych łodzi wiosłowych i 1 dla 2 składanych szalup. Pojemność szalup pozwalała na przyjęcie 1500 ludzi, to znaczy przy normalnym wypełnieniu praktycznie wszystkich pasażerów i członków załogi. W tym czasie jednak przy przeplanowaniu części pomieszczeń dziobowych do przewozu emigrantów, liczba osób na pokładzie wzrosła do 2014, co w przypadku katastrofy mogło by spowodować poważne problemy. Na szczęście do podobnej sytuacji w karierze liniowca po prostu nie doszło.

Najdziwniejsze, że Niemcy pokazali iż potrafią budować nie tylko najszybsze w świecie jednostki, ale robić to w sposób oszczędny. Budowa *Deutschlanda* kosztowała około 12,5 mln marek – odpowiednio 600 000 £. Dla porównania, wodowany w 1899 roku, bliski pod względem wielkości, lecz 19-węzłowy *Oceanic* armatora White Star Line kosztował równo 1 000 000 £.

Generalnie, latem roku 1900 kierownictwo HAPAG i sam Albert Ballin mogli patrzeć z optymizmem w przyszłość. Roboty wykończeniowe i próby (w trakcie których siłownia osiągnęła niebywałą moc 37 800 KM) zdołano przeprowadzić bardzo szybko. 4 lipca 1900 r. na maszcie parowca pojawił się proporzec armatora i liniowiec pod dowództwem kpt. Albersa, wyruszył w swój pierwszy rejs do Nowego Jorku. Gigant o pojemności 16 502 BRT (zgodnie z projektem 16 200), a pełnej wyporności około 26 500 t (brytyjskich „długich” po 1016 kg) poruszał się z prędkością torpedowca – 23 węzły, a przy korzystnym wietrze nawet i 23,5 węzła. W tym samym czasie stocznia Schichau Danzig (Gdańsk) budowała jeszcze dla Rosji krążownik pancernopokładowy *Nowik* (wodowany 2 sierpnia). W czasie prób, ten jak powiedział jeden z admirałów „Pokrowiec dla maszyn” zadziwił cały świat, osiągając 25 węzłów. Był to jednak krążownik, podczas, gdy *Deutschland* to liniowiec poruszający się przez cały czas z niewiele mniejszą prędkością.

W swym pierwszym rejsie liniowiec sięgnął po swój pierwszy rekord. Przejście trasy Plymouth-Nowy Jork, ukończył 12 lipca z rezultatem 5 dób 15 godzin i 46 minut (średnia prędkość 22,46 węzła). Stało się jasne, że nowy pasażer jest szybszy od konkurenta minimum o 4 węzły średniodobowej prędkości. Ostatecznie ustanowienie rekordu „Błękitnej Wstęgi Atlantyku” miało miejsce w rejsach w sierpniu-wrześniu tego roku, 14 sierpnia liniowiec dotarł do Plymouth w czasie 5 dób 11 godzin i 45 minut. 26 sierpnia *Deutschland* pokonał trasę z Cherbourga do Nowego Jorku w 5 dni 12 godzin i 49 minut (średnia prędkość – 23,02 węzła). W tym rejsie liniowiec przy okazji ustanowił absolutny światowy rekord dobowego przejścia – 584 Mm. Później czekał jednostkę wy-

ścig ze swym znamienitym poprzednikiem. Wychodząc z Nowego Jorku 4 września, *Kaiser Wilhelm der Grosse* w czasie 5 dób 17 godzin i 18 minut pokonał 3072 Mm do Cherbourga. Wychodzący 2 godziny później *Deutschland* przeszedł trasę 3050 Mm do Plymouth w czasie 5 dób 7 godzin i 38 minut (średnia prędkość 23,36 węzła). Co więcej, po trwającym 45 minut postoju w Plymouth, *Deutschland* osiągnął Cherbourg na 3 godziny przed „Wielkim Kaiserem”. Z niezrozumiałych przyczyn („Błękitną Wstęgę” Niemcy i tak mieli w kieszeni) rekord nie został zarejestrowany.

W okresie lata i początków jesieni *Deutschland* ustanowił 6 światowych rekordów prędkości. Co więcej, w czasie drugiego wrześniowego rejsu liniowiec trafił na silny sztorm i mimo, że fale przelewały się przez pokład dziobówki, wykazał się wspaniałą dzielnością morską i co najważniejsze, „nie wpadł w przechyły” (co stanowiło mankament poprzedniego czterokominowca). W Niemczech zapanowała euforia. HAPAG rozważał możliwość zbudowania w parze z *Deutschlandem* drugiego liniowca, dłuższego (o 19,2 m) z maszynami o łącznej mocy już 45 000 KM i prędkością obliczaną na 24-24,5 węzła. Ostatecznie jednak *Deutschland* pozostał jedynym przedstawicielem swego typu we flocie armatora.

Pierwszą tego przyczyną była wibracja – silne sześciocyndrowe maszyny parowe nie poddawały się zrównoważeniu. Potworna wibracja dała już pierwszym pasażerom powód do nazwania liniowca „szejkerem koktajlu”. Do wibracji wskutek pracy silników parowych i długich wałów napędowych dochodziła jeszcze wibracja na rufie w rezultacie pracy gigantycznych śrub napędowych o 4 piórach z ogromnym skokiem (11 metrów). Problem pogłębiały potężne potoki wody odrzucane przez śruby napędowe na rufową „gruszkę” statku przykrywającą od góry ster i jego oś. Wszystkie próby rozwiązania kwestii wibracji na ówczesnym stopniu rozwoju nauki i techniki okazały się daremne. A co ważniejsze i najbardziej kłopotliwe, wibracja osiągała swój najwyższy poziom akurat przy 23 węzłach, „krążowniczej” prędkości *Deutschlanda*. Mimo, że liniowiec był światowym rekordzistą liczni pasażerowie przekładali jednak inne

– co prawda wolniejsze, ale za to „spokojniejsze” statki.

Drugim mankamentem okazała się „surowa” siłownia – jednostkę przesładowały stale drobne awarie układu napędowego. W czasie jednego z rejsów „rekordowego” sierpnia 1900 roku liniowiec opóźnił o dobę przybycie do Nowego Jorku wskutek silnego rozgrzania cylindrów przez tłoki w maszynie prawej burty i konieczności jej zatrzymania. Później problemy z prawą maszyną parową stały się zwykłą rutyną.

Kolejnym, trzecim problemem stał się węgiel. Zużycie węgla zgodnie z projektem było całkiem optymistyczne – 572 t na dobę, co oznaczało, że pojemność zasobni węglowych sięgająca 4850 t pozwalała na zgromadzenie zapasu paliwa pozwalającego na 8 dób rejsu z pełną prędkością. W praktyce, już w pierwszych, rekordowych rejsach zużycie przy pracy najlepszych palaczy armatora sięgało 600 t na dobę. Zgodnie z wyliczeniami jeden rejs liniowca uwzględniając wszystkie wydatki (paliwo, prowiant, płaca załogi) kosztował 306 000 marek, podczas, gdy przychód z pełnej sprzedaży biletów i frachtu za ładunki ekspresowe sięgał 900 000 marek. W rzeczywistości wyglądało to jednak inaczej – bowiem z powodu dyskomfortu spowodowanego silną wibracją o pełnym obłożeniu trzeba było zapomnieć. Rzadko które rejsy były obłożone w więcej niż 75%, i wówczas dała o sobie znać niewielka liczba „miejsc emigranckich”. W związku z tym powstały projekty rozszerzenia klasy emigranckiej kosztem redukcji miejsc II klasy. Projekty te nie zostały wprowadzone w życie.

Nie wytrzymał próby także niski poziom wydatków – po zwycięskiej jesieni i wymianie części załogi gwałtownie wzrosło zużycie paliwa, zwłaszcza przy burzliwej zimowej pogodzie. Sprawy miały się jeszcze gorzej, gdy zaczęto mówić o niedoskonałościach układu napędowego. Poza tym dostawa paliwa z ciasnych i źle rozmieszczonych zasobni węglowych prowadziła do przeciążenia palaczy – nie przypadkowo w niemieckiej flocie handlowej warunki pracy na *Deutschlandzie* uważane były za jedne z gorszych. Brak doświadczenia (wykwalifikowani specjaliści przedkładali pracę na innych statkach) i nieodpowiedzialność palaczy doprowadziły do wzrostu zużycia

węgla i jego niepełnego spalania. Zarabiający 25-30 marek niskokwalifikowani pomocnicy palaczy i podający węgiel, którzy często najmowali się jedynie za wikt i przewóz (do Ameryki!) nie byli zainteresowani ekonomicznymi wynikami armatora, zaś jedyny przy każdym kotle doświadczony palacz na wachcie miał i tak wiele zajęć. W rezultacie zużycie paliwa wzrosło do 900 t na dobę, a niekiedy sięgało nawet 1200 t. Było to nie tylko rujnujące, ale i niebezpieczne – ograniczona pojemność zasobni węglowych dawała realną szansę na pozostanie bez paliwa na podejściu do portu (wszyscy pamiętali o tragedii statku *Atlantic*, który w roku 1873 rozbił się na skałach portu Halifaks, gdy kapitan zrozumiał, że węgla nie wystarczy na dotarcie do Nowego Jorku). W tym czasie, podniesienie zarobków palaczy i mechaników – oznaczało konieczność ich podniesienia dla całego personelu armatora, co znów odbiłoby się na zyskach. Trzeba też pamiętać o okresowych kosztownych remontach siłowni. Generalizując, HAPAG po prostu nie zdołał zapanować pod względem technicznym nad tak złożonym parowcem.

W sumie ogromny, szybki i pojedynczy liniowiec okazał się w pełni nierentowny. Cieszył się uznaniem wśród określonej grupy pasażerów, dla których rekordowa prędkość i prestiż związany z pokonaniem Atlantyku na pokładzie rekordzisty było najważniejsze, lecz uzyskiwane tą drogą wpływy nie pokrywały wszystkich rosnących wydatków związanych z eksploatacją. Za to znaczenie prestiżu nierentownego (nawet rekordowo nierentownego) statku trudno przecenić – stał się on żywą reklamą HAPAG, w czasie gdy ciężko pracowały na niego „standardowe” parowce armatora.

Prestiż i narodowa godność spowodowały, że liniowiec wyznaczono do zabezpieczenia ważnej wizyty księcia Henryka Pruskiego, rodzonego brata Kaisera, do USA. W roku 1902 książę na jachcie *Meteor* przybył do Nowego Jorku. Jego wizyta była tryumfem (nie sposób zapomnieć, że niemieccy emigranci w latach 1840-1900 stanowili absolutną większość nowych obywateli Stanów Zjednoczonych, w tym momencie 15-20% Amerykanów miało „niemieckie” pochodzenie, a dla ponad 5% z nich język niemiecki był ojczy-

stym). Osiągnięto ważne dyplomatyczne sukcesy, wszystko jednak zakłócił bezsensowny incydent – „milczenie Marconi”. W tym czasie firma Marconi zabroniła swoim radiotelegrafistom nawiązywanie łączności z radiostacjami wykonanymi przez inną firmę. W rezultacie, w marcu 1902, gdy książę wracał do Niemiec na pokładzie *Deutschlanda*, radiowcy „Marconi” nie tylko nie przyjmowali radiogramów księcia z liniowca, wyposażonego w sprzęt firmy Slabi-Arco, ale jeszcze silnym sygnałem blokowali możliwość łączności. Po wyjściu z Nowego Jorku książę Henryk chciał pozdrowić prezydenta USA i amerykański naród, a na podejściu do Anglii wysłać drogą radiową ważne depesze, jednak z powodu przeciwdziałania „marconistów” nie udało się tego zrealizować. To bardzo rozłościło niemieckie władze, które (przy pełnym wsparciu Amerykanów) na najbliższej konferencji w sprawie łączności radiowej, nalegały na przyjęcie międzynarodowych norm wymiany radiowej, w których surowo zakazano selekcjonowania komunikatów radiowych w zależności od producenta urządzeń. Firma Marconi jeszcze przez kilka lat skrycie kontynuowała podobną praktykę, aż do znanych wydarzeń kwietnia 1912 roku, w rezultacie których ta izolacja odeszła w przeszłość.

W tymże roku 1902 na *Deutschlandzie* zrozumiano, co to oddech konkurenta na plecach. Do służby wszedł nowy liniowiec NDL – *Kronprinz Wilhelm*, bliźniak *Kaiser Wilhelm der Grosse*. Mimo tego, że w sezonie letnim 1901 roku *Deutschland* ustanowił nowy rekord w pokonaniu Atlantyku ze wschodu na zachód (średnia prędkość wynosiła 23,06 węzła, 23,36 węzła z „wyścigu” z „Wielkim Kaiserem” pozostawała nieoficjalna), nie można było długo spoczywać na laurach. We wrześniu 1902 na trasie Cherbourg – Nowy Jork *Kronprinz* wyrwał pierwszeństwo *Deutschlandowi*. Jego średnia prędkość wyniosła 23,09 węzła. Nie bacząc na to, że rzecz szła o setne węzła, w całym rejsie zyskano 4 godziny i trochę. Rekord na trasie powrotnej, ustanowiony przez *Deutschlanda* w lipcu 1901 – 23,51 węzła (przewyższający „nieoficjalny rekord”) – pozostawał na razie nie pobity.

Albert Ballin nie zamierzał poddawać się bez walki. W roku 1903

Deutschland wrócił do gry i we wrześniu osiągnął 23,15 węzła. Rekord *Kronprinza* został pobity. Co prawda, dzięki wydłużeniu trasy o 7 Mm, czysty zysk wyniósł raptem 3 minuty, jednak „Błękitna Wstęga Atlantyku” powróciła do *Deutschlanda*.

Jednak w czerwcu 1904 roku większy i mocniejszy czterokominowiec NDL *Kaiser Wilhelm II* pokonał Atlantyck z zachodu na wschód ze średnią prędkością 25,58 węzła. Zabawne, ale ze względów bezpieczeństwa nawigacji, trasa została zmieniona i wydłużona o 30 Mm. W rezultacie, zwycięzca okazał się pokonanym, bowiem jego czas był gorszy od poprzedniego rekordu o 53 minuty. Mimo prób *Deutschland* nie zdołał już odpowiedzieć na ten wynik.

W zwykłej eksploatacji liniowca również nie wiodło się najlepiej: Adolf Albers, pierwszy jego kapitan, w kwietniu 1902 zmarł na swoim stanowisku. Na podejściu do Cuxhaven, nagle upadł wchodząc na mostek. Zawał... Głębszych przyczyn śmierci należało szukać w stresie związanym z niewiarygodnym wyjściem z portu Nowy Jork, gdy na liniowcu uległ uszkodzeniu ster i kierowanie jednostką odbywało się jedynie za pomocą maszyn.

Liniowiec odstawiono do remontu. W dniu 6 listopada, gdy po remoncie wyszedł w kolejny rejs, trafił na potężny sztorm, który uszkodził prawe nadburcie. Został także zniszczony wentylator na pokładzie szalupowym, uszkodzonych zostało również kilka trapów na pokładzie dziobowym, a na dodatek, gigantyczna fala załamała stanowisko obserwacyjne na „bocianim gnieździe”. Cud, że nikt przy tym nie ucierpiał. Sztorm gnębił statek przez kolejne 4 dni.

13 listopada, w trakcie powrotu z Nowego Jorku, doszło do awarii prawego wału napędowego (który najprawdopodobniej uległ deformacji w trakcie sztormu). W rezultacie wał złamał się, awarii uległ trzeci jego prowadnik, a w jednym z cylindrów niskiego ciśnienia zerwało pokrywę. Okropny świst uchodzącej pary i jej kłęby wydobywające się ze wszystkich wentylatorów przestraszyły pasażerów. Załoga musiała dołożyć wiele starań by przywrócić porządek. W rezultacie statek ukończył rejs z jedną pracującą maszyną.

21 grudnia, po kolejnym remoncie, statek znów dotarł do Plymouth z nie-

pracującą prawą maszyną (z tą maszyną były kłopoty od momentu budowy jednostki). Po wyjściu z portu, w pobliżu wyspy Scilly, eksplodował cylinder i znów w prawej maszynie – jeden z mechaników uległ poważnemu poparzeniu. Znowu panika wśród pasażerów, jednak tym razem szybko opanowana przez wprawioną już w takich awariach załogę. I kolejny kosztowny remont w Hamburgu.

Gdyby na tym zakończyły się problemy... 26 czerwca 1903 po zakończeniu remontu, liniowiec osiadł na dóbę na mieliźnie. „Niemcy ugrzęzły w błocie” – głosiły gazety, chcą dopieć samolubstwu cesarza Wilhelma.

1 września tego roku *Deutschland* zaczął rufą szkuner *Lavinia M. Snow*, przebijając jego burtę. Szkuner mógł zatonać, jednak marynarze z liniowca stanęli na wysokości zadania: opuścili szalupę, załódze szkunera pomogli założyć plaster i doczekać się przybycia holownika, odstawiającego na płyciznę. W następnym roku, 27 lipca, liniowiec zatopił rybacki szkuner *Harry G. French*. Tym razem dziób jednostki dosłownie rozwałkował żaglowiec. Cała załoga szkunera zdążyła wyskoczyć za burtę i została błyskawicznie uratowana przez spuszczonego kuter parowy. Swoją rolę odegrało w tym niestandardowe rozmieszczenie szalup, negatywnie oceniane przez znawców, lubiących rząd jednakowych szalup na burcie statku. Na *Deutschlandzie* wiosłowe kutry „szybkiego reagowania” znajdowały się na samym śródokręciu, a nie pozostawały „ukryte” pod mostkiem kapitańskim. Co więcej, jeden kuter na każdej burcie znajdował się wychylony za burtę w stanie gotowości do akcji. Dzięki temu oszczędzano drogocenne minuty, choć wywierało to „negatywny” wpływ na umowny wygląd liniowca (co więcej, na niektórych rysunkach dla „porządku” szalupy malowano w sposób nie odpowiadający rzeczywistości obrazowi).

Dalej było jeszcze wesele. W lipcu 1906 roku, z powodu błędu jednego z holowników *Deutschland* staranował dok „Prince of Wales” w Dover, demonstrując przewagę stali Kruppa nad brytyjskim granitem – dok stracił spory kawałek poszycia, a dziób liniowca, odniósł nieznaczne w sumie uszkodzenia.

W roku 1907 statek trafił w końcu na długo oczekiwany remont kapitalny. Do

tego czasu nauka w większym stopniu zrozumiała przyczyny vibracji. Sporą rolę odegrały w tym prace w zakresie badania vibracji na rosyjski krążownik *Askold* (notabene niemieckiej budowy!), przeprowadzone przez znakomitego konstruktora A.N. Kryłowa, który obmyślił metodykę liczbowego pomiaru stopnia vibracji. Na podstawie naukowych danych na *Deutschlandzie* postanowiono „zróżnicować” prędkość obrotów prawej i lewej maszyny parowej oraz nieznacznie zmienić skok śrub – co miało skompensować wszystkie przyczyny vibracji. Po serii eksperymentów w basenie doświadczalnym i doku, śruba lewej burty otrzymała inny skok. Co więcej, indywidualnie nastawiano skok każdego z 4 piór śruby. Poza tym by utrzymywać obliczoną na 8 różnicę obrotów wałów napędowych (przykładowo, prawy 78 obrotów na minutę, a lewy odpowiednio 70) maszyny parowej prawej i lewej burty otrzymały specjalny „synchronizator”. Po tych zabiegach problemy męczące liniowiec i jego pasażerów przez prawie 7 lat zostały rozwiązane. *Deutschland* przestał wstrząsać koktajl.

Było to jednak działanie spóźnione. W roku 1907 *Deutschland* (podobnie jak i inne niemieckie „czterokominowce”) znacznie ustępował *Lusitani* i *Mauretani*. Co więcej, nastała moda na zbudowane niemal równocześnie z *Deutschlandem* gigantycznie i relatywnie wolne jednostki z wysokim poziomem komfortu – dużymi kabinami, basenami, tureckimi łaźniami i innymi atrakcjami (wszystko rozpoczęło się od „wielkiej czwórki” relatywnie nieśpiesznych (15 węzłów) gigantów armatora White Star – „umiarkowana prędkość i podwyższony komfort”). Dopóki liniowiec bił rekordy i był najszybszym na świecie odpowiadał armatorowi. Teraz jednak przerodził się w drogiego nieudacznika. Nawet u dyrektora Ballina pojawiła się nowa „ulubiona zabawka” – zbudowany na wzór brytyjskiej czwórki, nawet w tej samej stoczni Harland & Wolf w Irlandii (gdy rzecz idzie o zyski, rozmowy o patriotyzmie milkną), *Amerika* (właśnie przez „k”), który zadebiutował w październiku 1905 roku. Mimo prędkości 18 węzłów, nowy liniowiec o pojemności 22 225 BRT został flagowcem armatora. Przy tym flagowcem przynoszącym wcale niezłe dochody.

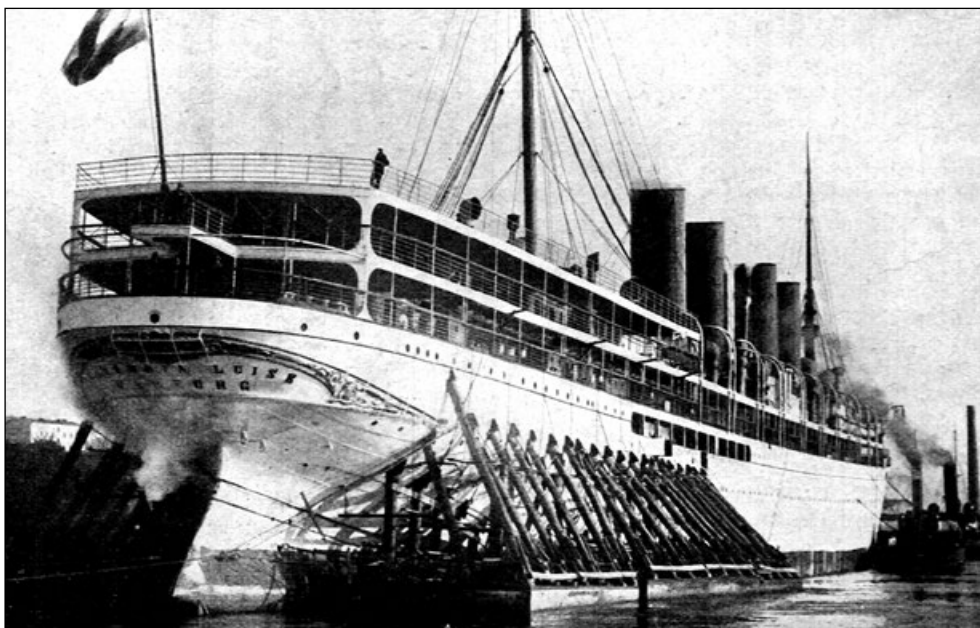
Gwiazda *Deutschlanda* miała gnać. Zachowanie statku we flocie HAPAG było teraz kwestią podtrzymania dobrych relacji z rządem – nie sposób zapomnieć, że liniowiec znajdował się w rezerwie Kaiserliche Marine, jako przyszły krążownik pomocniczy. W związku z tym do 1 października 1910 roku wykonywał regularne rejsy, zaś później w dziejach jednostki „finansowego nieudacznika” otwarła się nowa, szczęśliwa karta.

Poza przewozami emigrantów, Albert Ballin odkrył dla europejskich armatorów jeszcze jedną dochodową działalność, a mianowicie – wycieczki morskie. Choć od czasu do czasu rejsy wycieczkowe realizowano również i wcześniej (wspomnijmy Marc Twa-in i jego rejs statkiem *Quaker City* na Morze Śródziemne opisany w książce „Durnie za granicą” który był najprawdopodobniej morską wycieczką lat 1860-tych: „*Podróż do Ziemi Świętej, Egiptu, na Krym, do Grecji i pośrednie punkty, wzbudzające zainteresowanie*”), lecz dopiero Albert Ballin zdołał oprzeć te działania na regularnych podstawach.

W roku 1910 do głowy Ballina wpadł genialny pomysł – przebudować *Deutschlanda* na statek wycieczkowy. Wydawać by się mogło, że wąski i długi statek w najmniejszym stopniu nadaje się do tego celu, a maszyny parowe spalały tyle węgla, że jego kosztu nie pokryją żadne wpływy z biletów. Poza tym zasobnie statku mogły przyjąć łącznie 4850 t węgla, który starczył zaledwie na 8 dób i to w idealnych warunkach. Ballin zdołał się jednak dogadać z kierownictwem niemieckiej floty w kwestii obniżenia mocy maszyn parowych potencjalnego krążownika, który mógł uzyskać prędkość 17,5 węzła, lecz w zamian zwiększył swój zasięg, co było cennym atrybutem w przypadku wojny. W dalszej kolejności dyrektor znalazł środki na pełną przebudowę „wnętrza” jednostki.

Stocznia Vulcan w Stettin (Szczecinie) rozpoczęła przebudowę jednostki – całkowicie zmieniła siłownię, której maszyny parowe uzyskiwały mniejszą moc. Obie łącznie wypracowywały jedynie 15 000 KM, co zapewniało prędkość 17,5 węzła przy zużyciu 140-250 t węgla na dobę. Dostateczną ilość pary zapewniały 2 kotłownie, a nawet 1 z 4. Zdemonstrowano część dziobowych i rufowych zasobni węglowych,

tym samym poszerzając pojemność magazynów żywnościowych. Zamontowano nowe chłodnie do żywności (w rejsach transatlantyckich korzystano z lodu). Całkowicie usunięto pomieszczenia emigranckie i II klasy, przystosowując je do nowych potrzeb. Gruntownie przeplanowano kabiny I klasy. Teraz każda kabina posiadała „salon” i sypialnię. Wymieniono również wszystkie urządzenia sanitarne, wyposażając każdą z kabin we własne sanitariaty. Wydłużono pokład spacerowy wykonując „promenadę” na długości całego kadłuba, czym nie dysponował jeszcze żaden oceaniczny statek tych lat. W rezultacie tych modernizacji pojemność brutto jednostki wzrosła do 16 703 BRT, a pełna wyporność do 26 920 t. W celu redukcji kołysania parowiec, jako jeden z pierwszych, otrzymał zbiorniki Frahma (wcześniej testowane jedynie na niewielkiej jednostce *Meteor*). Pojawił się ogród palmowy (na *Olimpic* i *Titanic* powtórzono sukces Niemców) i po raz pierwszy wydzielono sektor „dla niepalących”. Rozszerzony kosztami części kabin na dziobie salon jadalni pozwalał na przyjęcie wszystkich pasażerów na jedną zmianę. Pojawiła się sala gimnastyczna z aparatami do mechanoterapii doktora Zandera – nowy kierunek w higienie tych lat (po prostu huśtawka ze sztucznymi wstrząsami: elektryczny koń, elektro-wielbłąd). Całkowicie przebudowano system elektryczny: nowe generatory, hermetyczne oświetlenie elektryczne kabin łazienek i umywalni, podświetlenie wanien, elektryczne wentylatory (klimatyzacji na statkach tych lat jeszcze nie było). Na statku pojawiła się księgarnia, laboratorium fotograficzne i wiele innych placówek. Aby pasażer mógł dowiedzieć się o wszystkich atrakcjach, na pokładzie otwarto biuro informacyjne. Biura zamawiało również wycieczki w odwiedzanych portach. Jedynym w zasadzie niedostatkim był brak na pokładzie dziobówki pomieszczenia do przechowywania samochodów. Wspomniane pomieszczenia zostały przeznaczone do obsługi załogi. Całkowicie odrodzony liniowiec otrzymał śnieżno białą szatę, kolor floty



Liniowiec *Deutschland* już jako wycieczkowiec *Victoria Luise*.

Fot. zbiory Jacka Jarosza

wojennej czasów pokoju, a także nową nazwę: *Deutschland* stał się *Victoria Luise*. Jej potencjał przewozowy określono na 487 osób (wiadomo, wszystkie kabiny była luksusowo I klasy), zaś liczba członków załogi (i personelu obsługi) wzrosła do 620 osób. W październiku 1911 roku wycieczkowiec po raz pierwszy zawinął do Nowego Jorku. To był tryumf. Praktycznie w każdym rejsie pełne obłożenie. Norweskie fiordy, Spitsbergen (dla rejsów na północ kadłub czasowo przemalowano na kolor czarny), wyspy Karaibów i inne atrakcyjne miejsca. („Z lata w zimę, z zimy do lata” – to hasło wycieczek) – gdzie tylko trafiała nowa *Victoria Luise*, wszędzie pozostawała dochodowa. Na wycieczki w sezonie Świat Bożego Na-

rodzenia bilety wykupywano jeszcze latem. W roku 1913 dla szacownej publikii został zorganizowany specjalny rejs na otwarcie Kanału Panamskiego.

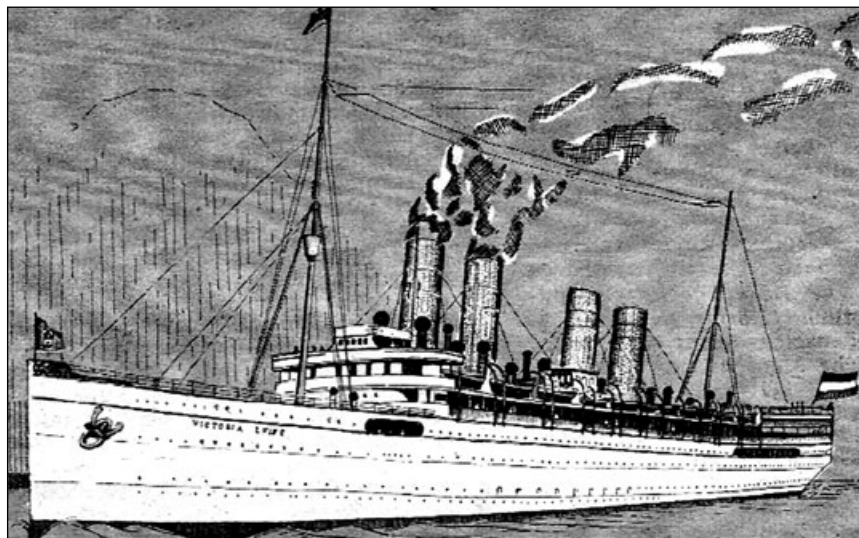
W czerwcu 1914 roku liniowiec przybył do Hamburga na bieżący remont. W trakcie stawiania do doku, z powodu błędu obsługi, statek przewrócił się i zatonął bezpośrednio w doku. Wysiłkiem 4 holowników udało się postawić jednostkę na równą stępkę, lecz remont się przeciągnął w czasie. W związku z tym do chwili strzałów w Sarajewie liniowiec nie zdążył na kolejny rejs do Panamy. Kaiserliche Marine upomniał się o swój potencjalny „parowiec-krążownik”. W dniu 3 sierpnia 1914 roku *Victoria Luise* otrzymała swoją „kartę powołania”.

rodzenia bilety wykupywano jeszcze latem. W roku 1913 dla szacownej publikii został zorganizowany specjalny rejs na otwarcie Kanału Panamskiego.

W czerwcu 1914 roku liniowiec przybył do Hamburga na bieżący remont. W trakcie stawiania do doku, z powodu błędu obsługi, statek przewrócił się i zatonął bezpośrednio w doku. Wysiłkiem 4 holowników udało się postawić jednostkę na równą stępkę, lecz remont się przeciągnął w czasie. W związku z tym do chwili strzałów w Sarajewie liniowiec nie zdążył na kolejny rejs do Panamy. Kaiserliche Marine upomniał się o swój potencjalny „parowiec-krążownik”. W dniu 3 sierpnia 1914 roku *Victoria Luise* otrzymała swoją „kartę powołania”.

Pocztówka armatorska *Victoria Luise*.

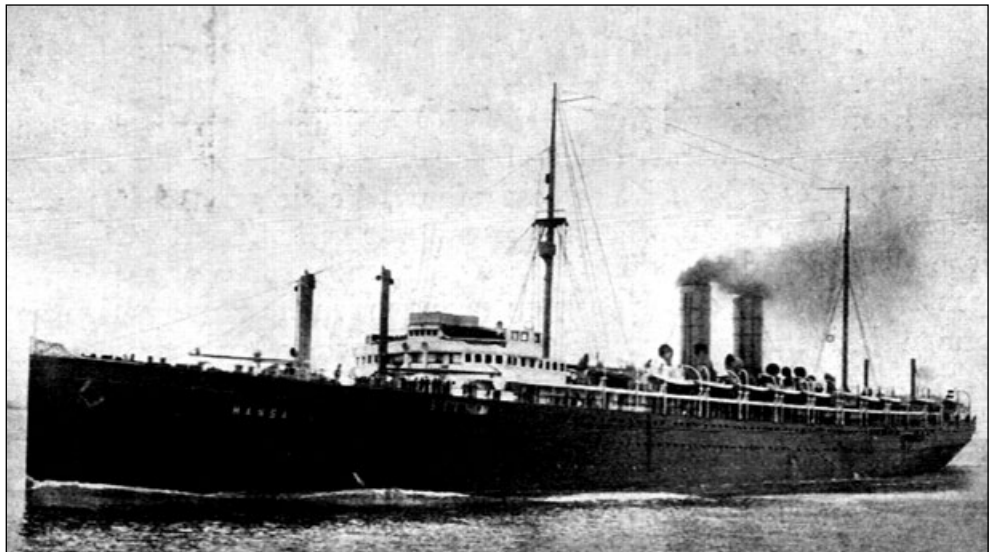
Fot. zbiory Jacka Jarosza



Krążownik pomocniczy Jego Wysokości *Victoria Luise* szybko utracił wszelkie wewnętrzne rozkosze, a część jego pomieszczeń znów stała się zasobnikami węgla. Na przygotowanych jeszcze w czasie budowy fundamentach na boku i rufie ustawiono 4 najnowsze działa kal. 105 mm (można by jeszcze postawić co najmniej dalsze 2, jednak flota niemiecka zetknęła się z dotkliwym brakiem artylerii, nawet w głównej bazie). W komorach amunicyjnych, przewidzianych jeszcze w trakcie budowy

i zabezpieczonych dodatkowymi arkuszami blachy stalowej o grubości 4 mm, rozmieszczono amunicję. Obok mostku ustawiono 4 całkowicie przestarzałe pięciolufowe działa rewolwerowe systemu Hotchkiss kal. 37 mm, nadające się co najwyżej do sygnalizacji i podniesienia morale załogi, która liczyła 22 oficerów oraz 448 podoficerów i marynarzy. Całą przebudowę dokonano w błyskawicznym tempie 5 dób. I... 8 sierpnia 1914 roku gotowy do wyjścia w morze krążownik został wycofany ze składu floty. Nikt nie zdecydował się na wypuszczenie *Victoria Luise* w ślad za *Kaiser Wilhelm der Grosse* na łowy na brytyjskie statki na Atlantyku. Działa zostały zdjęte i przeniesione na inne okręty, załoga rozformowana, a dwukrotnie „wypatroszony” statek odstawiony przy nabrzeżu. Była to najkrótsza kariera niemieckiego krążownika. Całe 4 wojenne lata *Victoria Luise* spędziła u ścianki nabrzeża. Nie znalaziono dla niej żadnego zastosowania.

Koniec wojny stał się osobistą tragedią dla Alberta Ballina: w czasie zaognienia stosunków międzynarodowych w czerwcu-lipcu 1914 roku występował przeciwko wojnie, z powodu czego pokłócił się z cesarzem, z którym do tej chwili pozostawał w całkiem konfidenacyjnych relacjach. W czasie wojny ponad połowa jednostek firmy HAPAG wpadła w ręce Aliantów, a część zatонуła. Koniec wojny i reparacje oznaczała pełen krach sprawy, której Ballin poświęcił całe swoje życie. Z 3 zbudowanych przed samym wybuchem I wojny światowej gigantycznych liniowców



Hansa, czyli ostateczna metamorfoza *Deutschlanda*.

Fot. zbiory Jacka Jarosza

(*Imperator*, *Vaterland* i *Bismarck*) wykorzystujących doświadczenie *Deutschland*, *Amerika* i innych jednostek – umiarkowaną prędkość i wysoki komfort (i bezpieczeństwo biorąc pod uwagę przypadek *Titanica*) – 2 już służyły wrogowi, a kolejny gnił przy nabrzeżu wykończeniowym stoczni. Po tym, gdy dowiedział o pokojowych rozmowach Niemiec z Aliantami, 9 listopada 1918 roku genialny i generalny dyrektor Hamburg-America Linie, potrafiący znaleźć wyjście z każdej sytuacji i jak kot spadający zawsze na cztery łapy, znalazł dla siebie jedyne wyjście – zażył truciznę.

Victoria Luise, dawny rekordzista *Deutschland* przeżyła swego zamawiającego. Odrapany, wypatroszony i częściowo rozkradzony statek nie zwracał uwagi sojuszniczej komicji ds. reparacji i pozostał w składzie HAPAG, stając się znów flagowcem armatora. Rozpoczęto jego remont i znów pech: pożar zniszczył ponownie zamontowane wyposażenie chłodnicze. Teraz nie można było marzyć o odbudowie pasażerskich pomieszczeń dla „lepszej publiki”, nie było na to pieniędzy. Niemcy jednak nie potrafili się poddawać. Jednostkę przebudowano, zwłaszcza jej dziobową część, usuwając 2 pierwsze przedziały kotłowni. Najlepsze z kotłów zostały umieszczone w rufowych przedziałach kotłowni. Zamiast całkowicie przerdzewiałych 4 kominów dawnego liniowca pojawiły się 2 mniejsze kominy, wykonane z arkuszy blachy znalezionej w stoczni. Jeszcze raz przejrzano maszyny, które zdołały jeszcze osiągać prędkość 16 węzłów. Co więcej kotły przystosowa-

no do opalania mazutem, co pozwoliło zaoszczędzić na palaczach. Wypaloną część dziobową przebudowano na obszerne ładownie, dzięki czemu statek mógł zabierać normalne ładunki. Fokmaszt przeniesiono za mostek kapitański, co nieco udziwniło sylwetkę, a w części dziobowej zamontowano 4 solidne dźwigi. Pozostałe pomieszczenia przebudowano na przyjęcie ponad półtora tysiąca emigrantów. Zredukowana do rozsądnych rozmiarów załoga składała się z 280-300 ludzi. Wszystko to wykonano w zrujnowanych powojennych Niemczech, w warunkach galopującej inflacji, gdzie ołówek mógł kosztować miliony, później i miliardy marek. Generalnie w stoczni Vulcan stworzono cudo, które nazwano *Hansa*.

I oto „święteczny dzień kalendarza” 7 listopada 1921 roku i mieszkańcy Nowego Jorku zobaczyli trzecie przybycie *Deutschlanda*. Do portu wszedł długi rdzawy parowiec z dwoma umieszczonymi relatywnie blisko rufy kominami, nad którym powiewała flaga Republiki Niemiec i proporzec HAPAG. Wychodząca z tego świat znów pokonał Atlantyk i dostarczył pasażerów. Statek zdołał wykonać jeszcze szereg rejsów, lecz przerwało je amerykańskie prawo – przyjęto przepisy, mocno ograniczające emigrację do USA, a „kalosz” nie nadawał się już do wożenia „godziwych” pasażerów. W rezultacie, w roku 1925 dawny *Deutschland* został odstawiony przez holowniki do kasacji.

Dzieje „szejkera koktajlu” były interesujące, obejmując 6 światowych rekordów, 3 rodzaje działalności i 3 nazwy.

Na zakończenie – tradycyjna ocena projektu liniowca.

Deutschland – niewątpliwie rozwinięcie idei R. Zimmermanna, zawartej w projekcie *Kaiser Wilhelm der Grosse*. Na dobrą sprawę, to czym mógł się stać już pierwszy niemiecki czterokominowiec, gdyby nie problemy z rozmiarami pochylni i opanowaniem siłowni. Dla drugiej jednostki właśnie te kwestie okazały się krytyczne – przy czym nie tyle z powodu konstrukcji statku i „niepowodzeń” w eksploatacji (dostatek niepowodzeń był również w karierze „Wielkiego Kaisera”), ile właśnie z tytułu eksploatacji. HAPAG w odróżnieniu od NDL, nie potrafił zapewnić swemu „brylantowi” odpowiedniej „oprawy”. O ile kierownictwo Norddeutsche Lloyd już za drugim podejściem zapewniła „Kaiserowi” parę do regularnych, transatlantyckich rejsów, a następnie wypuściła na ocean „czwórkę latawców”, to *Deutschland* walczył o pasażerów w pojedynkę. Rzucanie się kierownictwa Hamburg-Amerika Linie można zrozumieć: sytuacja ekonomiczna była nad wyraz złożona w związku z czym przejście od „maksymalnej prędkości” do „maksymalnego komfortu” w pełni uzasadnione, jednak w rezultacie *Deutschland* pozostawał „jedynakiem

na Atlantyku” – głośna sława i finansowa dziura. W tej sytuacji genialną okazała się decyzja dyrektora Ballina o przebudowie liniowca na wycieczkowiec. Gdyby nie wybuch I wojny światowej *Hansa* z procentem zwróciła by wszystkie pieniądze wydane na *Deutschlanda*. Zbudowana w oparciu o doświadczenia eksploatacji i zrozumienie rynku „Wielka Niemiecka Trójca” pozwoliła by umocnić pozycję armatora, bowiem nie było na nią odpowiedzi ze strony brata-konkurenta NDL. Wszystkie kalkulacje zniszczyło „siedem kul w Sarajewie...”. Dalsza epopeja z przeróbką pływającego kadłuba niedoszłego krążownika w statek do przewozu emigrantów – to już gasnące węgle w ognisku niemieckiego przemysłu stocznioowego. Wówczas nikt nawet nie mógł pomyśleć, że za kilka lat węgle te znów zapłoną płomieniem, który spalił sławę *Mauretani* w wyścigach przez Atlantyk. *Bremen* i *Europa* – najszybsze niemieckie liniowce lat 1930. Łabędzia pieśń budownictwa niemieckich pasażerów.

Oto jak w losach parowca *Deutschland* spłoty się początek, koniec i znów początek...

A teraz, zgodnie z tradycją, ocena statku według kryterium „indek-

su rozkoszy” wprowadzonego przez A. Szirokowską.

Deutschland, w końcowej konfiguracji – 740, zrozumiałe, z powodu niskiej liczby pasażerów III klasy. Gdy brać jednak pod uwagę styl wykończenia wnętrza „Niemcy” były po prawdzie przytulniejsze od „Wielkiego Kaisera”.

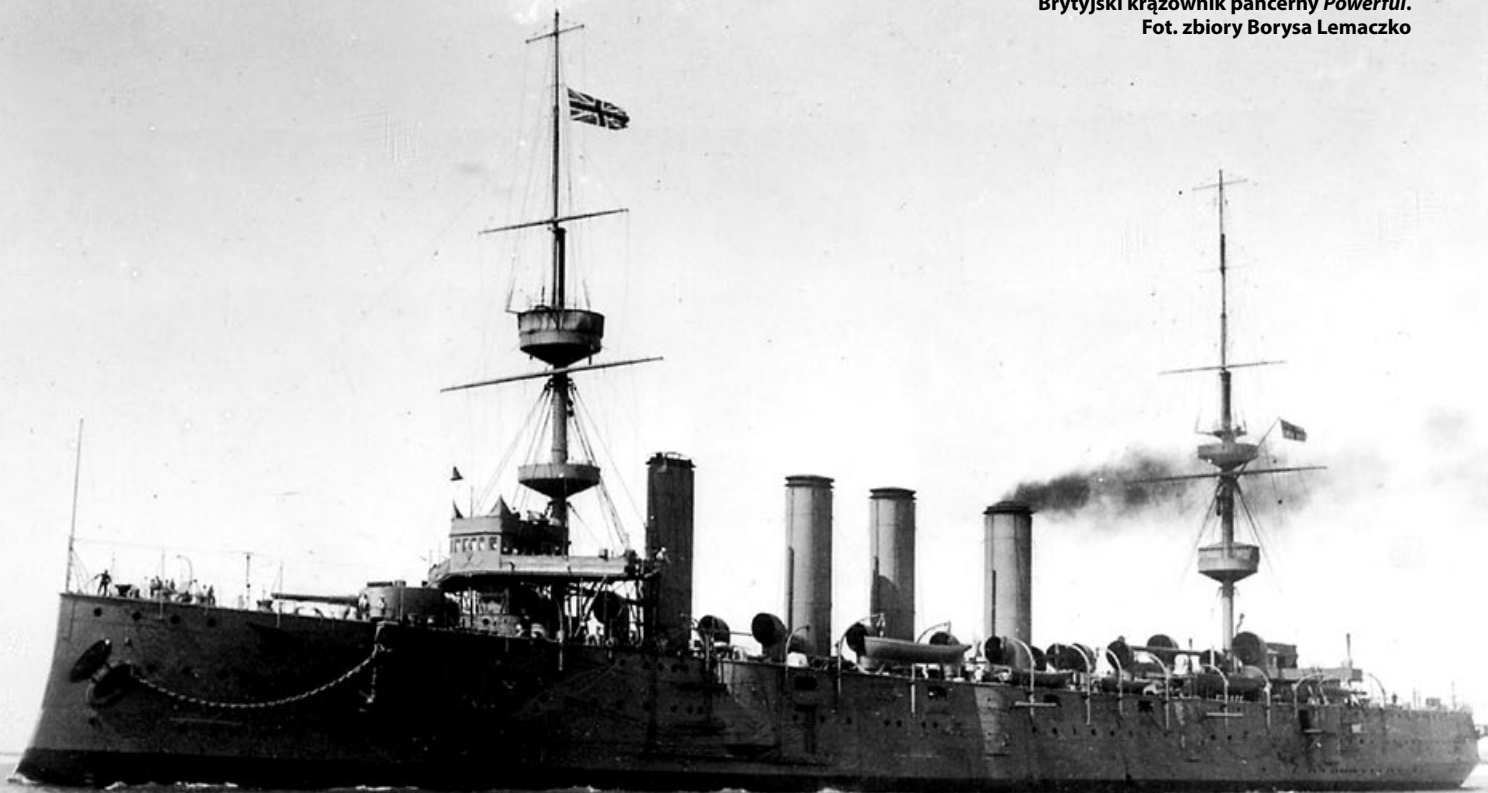
Victoria Luise, w wariantcie jednostki wycieczkowej – 470 rezultat na poziomie współczesnych super-luks ekskluzywnych wycieczkowców (choć średnia dziś w tej grupie to około 3000). Zrozumiałym wydaje się także powab *Victoria Luise* wśród państwa z lepszego towarzystwa.

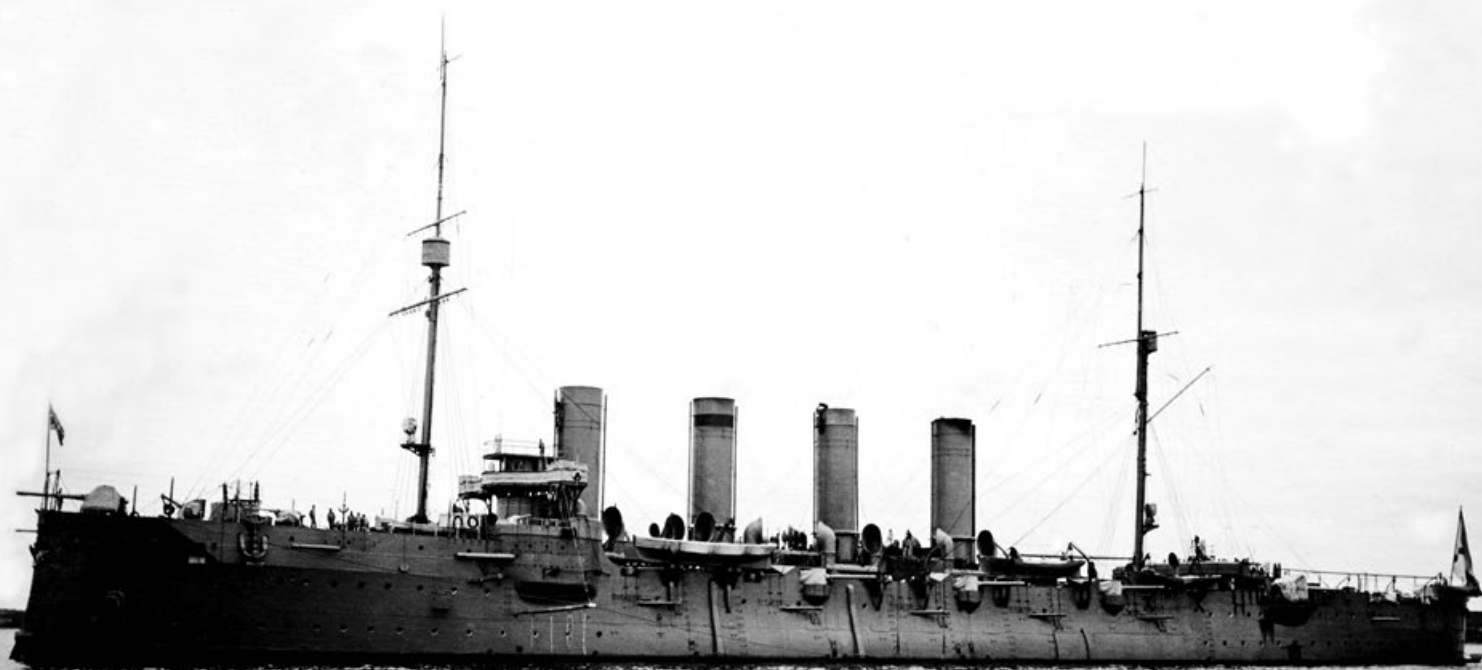
Najtrudniej ocenić pasażersko-towarowy *Hansa* – to już nie liniowiec, a dawny liniowiec, którego część pomieszczeń nie jest w ogóle eksploatowana. Spróbujemy określić, choć w przybliżeniu, rozumiejąc, że kryteria są w tym przypadku całkiem niedoskonałe – 207. Wraca jakby do poziomu standardowych statków końca XIX stulecia. Lecz i to kryterium jest mylące – pasażerowie-emigranci na *Hansie* mogli cieszyć się ogromną kubaturą pomieszczeń i spacerami we wnętrzu wypatroszonego kadłuba. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

SUPLEMENT

Brytyjski krążownik pancerny *Powerful*.
Fot. zbiory Borysa Lemaczko





Zagraniczne rejsy krążownika Rossija w latach 1913-1914

Dzięki redakcji magazynu „Gangut” możemy polskim czytelnikom zaprezentować wspomnienia Iwana Meldera, który był lekarzem okrętowym krążownika pancernego *Rossija*. Jest to ciekawy tekst ukazujący życie załogi na pokładzie okrętu oraz zawierający interesujące uwagi i spostrzeżenia, oczywiście pisane w ówczesnych realiach czasowych, odnoszące się do niektórych posiadłości państw kolonialnych. W tłumaczeniu zachowano oryginalny styl autora.

Dnia 28 września krążownik z załogą 856 ludzi (z uwzględnieniem uczniów na podoficerów) podniósł kotwicę i wyszedł z Kronsztadzkiej redy w pięciomiesięczny zagraniczny rejs¹. Najbliższym postojem był port Plymouth, dokąd krążownik dopłynął 4 października, wykonując 6-dniowe przejście w stosunkowo dogodnych warunkach pogodowych siła wiatru cały czas (NW–SO–SW–NW) nie przekraczała 5 stopni; 1° powietrza na zewnątrz od +3 podniosła się do +12.

Tutaj trzeba było pozostawić w szpitalu morskim w Plymouth jednego z uczniów – Grigorija Martiuszowa, który zachorował na ciężkie zapalenie płuc (ze znacznym poceniem się

i w ogólnym ciężkim stanie). Szpital robi na mnie bardzo dobre wrażenie swoją solidnością i czystością – zbudowany z głazów piaskowca według barakowego schematu, na 800 chorych, ale dokładnie go obejrzeć, z przyczyn niezależnych ode mnie, nie udało się. Po zabunkrowaniu węgla krążownik 12 (października) podniósł kotwicę, aby udać się na wyspę Maderę.

Kotwicę trzeba było podnosić w niekorzystnych wskazaniach barometru, lecz jednak całe 5-dniowe przejście, pomimo wiatru (SW i W) do 8 stopni oraz przechyły do 35°, należy uznać za bardzo udane, ponieważ okręty, które wyszły na ocean lub przybyły do Plymouth na dobę później naszego wypłynięcia, nie uniknęły uszkodzeń w postaci utraty szalup, zniesionych kominów i itd. Podczas tego przejścia wielu z oficerów i członków załogi przyszło po raz pierwszy zapoznać się z falą oceaniczną i martwą falą. Większość z chorujących już trzeciego dnia rejsu czuła się całkiem znośnie – na górnym pokładzie z apetytem jedli czarne suchary, a kapuśniak na obiad prosili zrobić bardziej kwaśnym.

Przy wyspie Madera rzuciliśmy kotwicę 17 (października), gdzie 6 dni postoju upłynęły przy sprzyjającej pogodzie i (temperaturze) powietrza 17° K. lecz tym nie mniej, po zejściu na ląd od razu można było odczuć, że to nie jest miejsce dla chorych na gruźlicę.

W dole przywitał nas okropny i obraźliwy dla wyspy brud i zapach (a wyspa tak piękna i majestatyczna z pokładu okrętu!). Brudne wąskie zaułki (zamiast ulic), niepozorne domki z ich biednymi mieszkańcami – to wszystko ponagla tutaj trafiającego chorego jak najszybciej udać się w góry, ale i tam jego czeka rozczarowanie: szczyty gór, na których gnieźdzą się dwa hotele, całkowicie są otulone nawisającymi chmurami.

Podczas jazdy kolejką linową ogarnia nas nieprzyjemna, przenikająca wilgoć i wkrótce cały horyzont skrywa się za białą ścianą. W hotelach spotkaliśmy kilku nieszczęsnych, którzy trafili tutaj na leczenie, najwyraźniej przez nieporozumienie. W tych górach jest zbudowane niemieckie sanato-

1. W tym rejsie okrętem dowodził kapitan 1 rangi S.N. Woroziejkin – przyp. red.

rium, lecz z nieznanых powodów jest nieczynne.

Miejscowi starsi mieszkańcy wskazują, jako miejscową osobliwość, częste dolegliwości żołądkowo-jelitowe i dość wysoką śmiertelność wśród dzieci. Nie mogę nie wspomnieć o ciekawej obserwacji. Winnice są rozmieszczone głównie na południowych zboczach gór, ale i na takich zboczach winogrono może rosnąć w różnych miejscach i daleko nie na każdej wysokości: tak więc są miejsca, gdzie winnice doskonale prosperują, pomimo że znajdują się na wysokości 3000 stóp (ok. 900 m), podczas gdy w innych miejscach winnice nie wznoszą się powyżej 100 stóp (ok. 300 m)!

23 (października) podnieśliśmy kotwicę i po ustaleniu dewiacji legliśmy na kurs na wyspę Barbados. O tym 9-dniowym przejściu, jak myślę, u całej załogi pozostaną na długo najlepsze wspomnienia. I rzeczywiście, przechyły okrętu, które pierwszego dnia dochodziły do 20°, wkrótce się zmniejszyły do 10° – takie rytmiczne kołysanie wszyscy nie tylko łatwo znosili, ale nawet w ogóle nie zauważali.

Dzięki kursowi na W, tylko z niewielkim odchyleniem ku S, my w pas tropików wchodziliśmy stopniowo, schodząc w ciągu doby tylko o 2° – organizm nadążał dostosować się do powolnego wzrostu temperatury, a ponieważ załoga cały dzień spędzała na górnym pokładzie, to nikomu nie przyszło cierpieć z powodu duchoty i upału kubryków, z wyjątkiem oficerów, których kajuty znajdowały się na lewej burcie.

W tej części pasa tropików, gdy ustalił się już zimowy (NO – 1-2 stopnie) pasat, trzeba było odesłać do szpitala na lądzie ucznia na podoficera Piotra Nowikowa, który dostał ostrego ataku wyrostka, jeszcze podczas pływania na oceanie. Na szczęście, pomimo groźnych oznak, proces został zlokalizowany i udało się po 2 tygodniach przeprowadzić operację w sprzyjających warunkach.

Operował doktor Deane – miejscowy chirurg, akuszer, i on pełni funkcję lekarza kwarantanny. Dzięki nadzwyczajnej obowiązkowości doktora Deane'a mnie udało się obejść szpital, leprozorium i szpital dla nerwowo chorych. Szpital nic specjalnego sobą nie reprezentuje. Leprozorium robi bar-

dzo dobre wrażenie swoją czystością i tą opieką nad chorymi, którą można zauważyć nawet w drobnych rzeczach: aby ciekawie wypełnić czas chorych, przy leprozorium urządzono sad owocowy, ogród z doświadczalnymi grządkami, oborę z różnorodnymi gatunkami bydła.

Zarówno leprozorium, jak i szpital dla nerwowo chorych (oba przepelnione tuziemcami – murzynami), robiły wrażenie szczególnej czystości jeszcze i dlatego, że dzięki warunkom klimatycznym, całkowicie odpada potrzeba wentylacji pomieszczeń. Wśród nerwowo chorych przeważa wariowanie na gruncie religii.

Jako cenną informację należy zaznaczyć ostrzeżenie miejscowych mieszkańców: nie pozwalając załodze kąpać się z plaży, nie zapoznając się wcześniej – w którym miejscu można bezpiecznie to robić, bowiem w niektórych miejscach wybrzeża znajdują się morskie jeże, mogące swoimi igłami poczynić poważne zranienia nóg.

Nasz krążownik stał przy Barbados od 1-go do 19 listopada i ze wszystkich wysp Indii Zachodnich, odwiedzanych przez krążownik w tym rejsie, redę Bridgetown należy uznać (przynajmniej w zimie) najlepszym kotwiczyskiem dla szkolnego okrętu (z punktu widzenia życia na okręcie).

Pomimo 13 równoleżnika północnej szerokości, na okręcie nie odczuwało się tej męczącej duchoty, jaką wszystkim przyszło odczuwać podczas postojów przy innych wyspach, znajdujących się znacznie dalej na północ od Barbados. To tłumaczy się nizinnym charakterem brzegu, całkowicie nie zatrzymującego prawidłowo wiejącego tutaj pasatowego wiatru.

Dnia 19 (listopada) krążownik podniósł kotwicę, 20 (listopada) przybił do wyspy Saint Vincent (Anglia), skąd po 6-dniowym postoju popłynął na wyspę Santa Lucia (Anglia) i przyplłynął tam 26 (listopada). Obie te małe wyspy są bardzo malownicze, górzyste, pokryte bujną tropikalną roślinnością (na Santa Lucia jest doskonały ogród botaniczny i rolnicza stacja), lecz właśnie dzięki swoim górcom, całkowicie odgradzającym dobroczynny pasat, wyspa Saint Vincent jest całkowicie nieprzydatnym dla długotrwałego postoju; na Santa Lucia jednostki z dużym zanurzeniem muszą stawać

na kotwicy w otwartym morzu, daleko od brzegu. Postój tutaj jest równie ciężki, jak na Saint Vincent.

Po zejściu na ląd jesteś porażony ogromną ilością chorych na choroby weneryczne i szczególnie na gruźlicę. Właśnie jesteś porażony, bowiem patrząc na bujną po królewsku roślinność mimo woli myślisz, że wszystkie siły natury tutaj się połączyły w tym zagubionym w oceanie zakątku, żeby dać maksimum życia, które tutaj potężnie wyrwa się na zewnątrz z każdej szczeliny ziemi, tutaj całe powietrze jest napelnione życiem – tutaj idąc drogą po zachodzie słońca, należy głośno rozmawiać, aby przekrzyczeć zachwyt życia, cały ten hałas, trzaski i piski wszelkich cykad, koników polnych i innych owadów i nagle tutaj, wśród morza oślepiającego światła – gruźlica, wśród cudownie-przezroczystego powietrza, tutaj błąkają się i umierają gruźlice.

...

28 (listopada) krążownik podniósł kotwicę, odpływając w kierunku Jamajki. W nocy 1 (grudnia) podczas eksplozji w maszynie cylindra niskiego ciśnienia² ucierpiał uczeń na podoficera Aleksiej Tiszczenko, który miał otwarte złamanie (rozkawałkowanie) obu kości prawego golenia. Tiszczenko po przybyciu krążownika na redę Kingstown (w. Jamajka, Anglia) 3 grudnia został odesłany do szpitala wojskowego w Kingstown.

Przyplnięcie krążownika na wyspę Jamajka zbiegło się z pojawieniem zachorowań na czarną ospę na niektórych wyspach Indii Zachodnich. Dlatego lekarz kwarantanny, przybyły na pokład natychmiast po rzuceniu kotwicy, odniósł się do swojej funkcji bardzo poważnie, zaznaczył datę wyjścia nie tylko z ostatniego portu, ale również innych pozostałych, wręczył przepisy kwarantanny (itd.). Wogóle, w Indiach Zachodnich do możliwości zawleczenia lub rozniesienia zarazy odnoszą się najwyraźniej bardzo poważnie.

Wyspa Jamajka reprezentuje sobą dość dużą i górzystą wyspę (z najwyższym punktem 2488 m) i leży na 18

2. Wybuch nastąpił w prawej głównej maszynie parowej wskutek rozpadnięcia się na drobne kawałki pokryw cylindra niskiego ciśnienia i do Kingstown krążownik popłynął pod jedną lewą maszyną (za Mielnikow R.M. *Krążownik 1 rangi „Rossija”* – przyp. red.

równoleżniku północnej szerokości. Główne miasto i port wyspy – miasto Kingstown posiada bardzo dobrą redę, ze wszystkich stron osłoniętą. Wysoki górski grzbiet ciągnie się wzdłuż całej wyspy z O na W północnym brzegiem, dzieląc Jamajkę na dwie nierówne części, znacznie różniące się pod względem klimatu. Podczas zimowych miesięcy, przy panującym NO pasacie, południowa połowa wyspy gdzie znajduje się Kingstown, jest zupełnie pozbawiona wiatru i opadów, które w północnej części wyspy wypadają w tym czasie, choć w umiarkowanej ilości. Podczas postoju krążownika (przez 19 dni) nie spadła jedna choćby kropla deszczu, na redzie panowała martwa cisza, na krótko przerywana miejscowymi dziennymi bryzami. Temperatura powietrza na zewnątrz podniosła się tutaj do 24° R (30° C), a duża upała w kubrykach i kajutach (w tym w lazarecie), panujące w tym czasie nie poddają się opisaniu. W takich warunkach u maszynisty Was. Jamowa objawiła się gruźlica płuc...

Dzięki długiemu postojowi krążownika, choremu udało się spędzić prawie trzy tygodnie na dziobowym mostku – na samej górze, gdzie jemu, za zgodą dowódcy, zostało urządzone coś w rodzaju sanatorium, ze wszystkimi niezbędnymi opieką i wygodami...

Po zejściu na ląd, Kingstown przyjemnie cieszy oko swoim porządkiem – swoimi ładnymi budynkami, dobrymi drogami, gęstą siecią tramwajów, obfitością zieleni, ogromną ilością na obrzeżach willi, tonących w tropikalnej roślinności, ale wszystko tutaj, ludzie i ich powozy, i nawet roślinność wyglądają jakoś smutnie szaro, w szczególności zieleni! Gdzie się podział jej kolor? Mimowolnie przypominasz sobie nasze przydrożne krzaki olchy, zagajniki brzożowe w czasie suchego, upalnego lata.

Przy najmniejszym powiewie wiatru, przy przejeździe tramwaju, czy powozów z suchej z powodu braku deszczu ziemi wznoszą się całe tumany drobnego, białego kurzu, który wisi w powietrzu, stopniowo osiadając na wszystkim, nie oszczędzając nawet wysokich czubków ogromnych drzew. Dopiero daleko za miastem, w wojskowym szpitalu, dokąd został skierowany ranny Tiszczenko, mnie udało się zobaczyć krzaki wyrazistej zieleni i to dzięki temu, że są one codziennie pod-

lewane przez obsługę szpitala. Szpital mieści się u podnóża wspomnianego już górskiego grzbietu i dlatego brak wiatru jest szczególnie zauważalny. Pozostawiać chorego w takich warunkach nie było możliwe. Co prawda – w górach na różnych wysokościach – znajdują się doskonałe hotele, gdzie (temperatura) powietrza jest znacznie niższa i powietrze czystsze, ale o umieszczeniu tam naszego ciężko chorego, rzecz jasna, nie można było nawet myśleć.

W szpitalu nie udało mi się zobaczyć coś nowego – jest on zwykłego barakowego systemu, budynki tropikalnego typu. Na marginesie trzeba zauważyć, że i w szpitalu, jak i w prywatnym życiu jest utrzymywane ścisły podział na dwie rasy – białą i czarną: angielscy marynarze leżą oddzielnie od tuziemców. Szpital posiada dobre wyposażenie...

Kingstown był dla nas ostatnim postojem w tropikach. Stąd krążownik podniósł kotwicę 22 (grudnia) i 27 (grudnia) przyplłynął do Newport News (Płn. Ameryka)³. Choć podczas tego przejścia przyszło nam przeżyć gwałtowny spadek (temperatury) zewnętrznego powietrza (z 24° do 0°), tym nie mniej cała załoga odetchnęła z ulgą.

Od pływania w tropikach wyniosłem wrażenie, że nie ma na świecie takiego Europejczyka, który mógłby, bez szkody dla zdrowia, przyzwyczaić się do panującej tam wilgotnej wysokiej tam temperatury i nawet tuziemcza ludność – murzyni, dla których takie środowisko, zdawało by się, jest rodzimym żywiołem i oni płacą daninę temu klimatowi, wiecznie oblewając się potem: wydaje mi się, że nie kończące się pocenie winno świadczyć o nieprzystosowaniu organizmu.

Ludzie białej rasy, zmuszeni do długiego zamieszkiwania w pasie tropikalnym, skrajnie niedoskonale radzą sobie z problemem przystosowania. W Indiach Zachodnich, a według opowiadań z Indii Wschodnich, wśród Anglików usilnie jest propagowany sportowy styl życia – tenis, polo etc. – są to zwykle zajęcia po 4-tej godzinie – przed zachodem słońca.

Angielscy lekarze, z którymi przyszło mi rozmawiać, twierdzą że jedynie poprzez sport można walczyć w tropikach z opanowującym wszystkich fizycznym i umysłowym osłabieniem. I rzeczywiście, Anglicy swoim

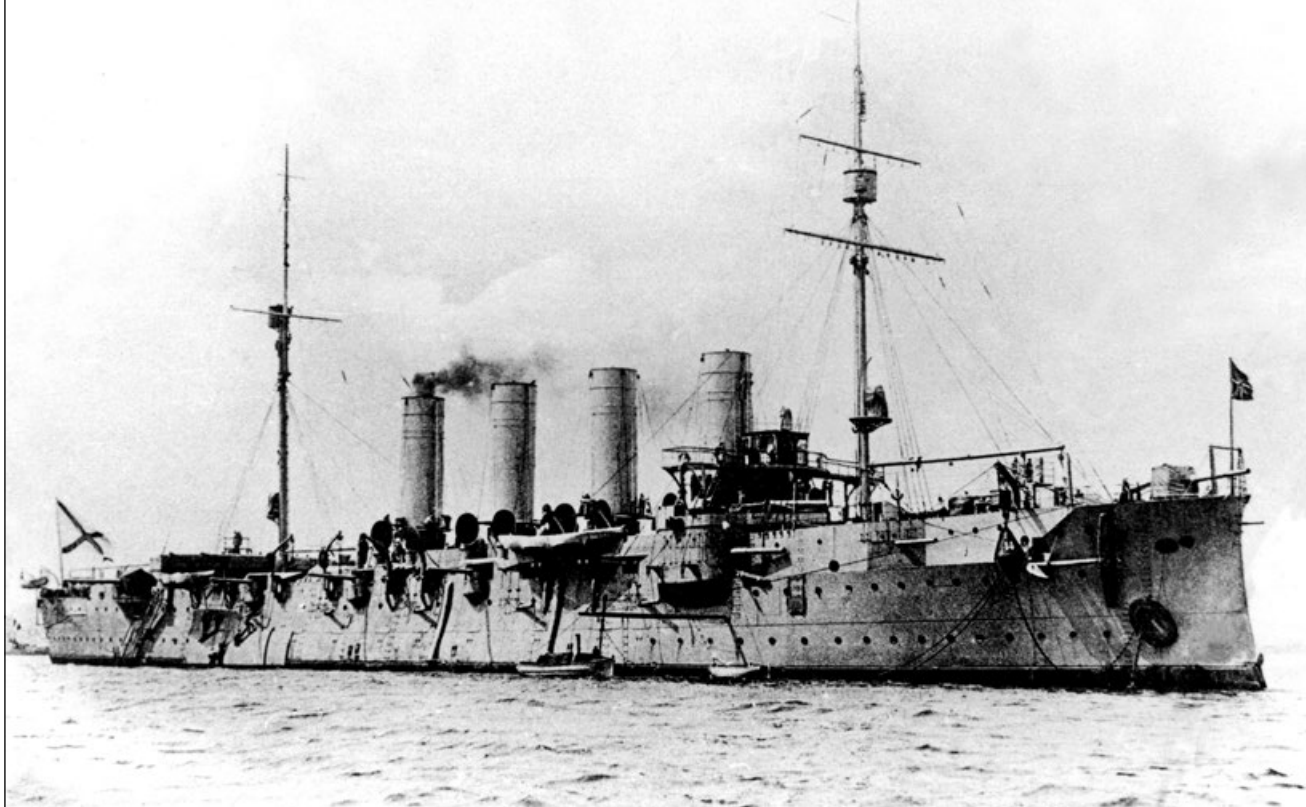
wyglądem pełnym werwy robią wrażenie zdrowych ludzi, ale tak można powiedzieć tylko o dopiero co przybyłych tu ludzi. Następne pokolenie – dzieci – ile mnie udało się ich widzieć – wszystkie, pomimo swojej ruchliwości i żywotności, zwracają uwagę swoją bladeścią. Również sami Anglicy przyznają, że bardzo rzadko dwa pokolenia mogą stosunkowo bezkarnie wytrzymać w tropikach. Gruźlica, panosząca się wśród tuziemców, jak myślę, winna być wystarczającym ostrzeżeniem przed dokonywaniem podobnych eksperymentów ze swoimi dziećmi.

Długie pływania w tropikach powinny jeszcze silniej odbijać się na zdrowiu, niż to widzimy u tuziemców, żyjących na lądzie, ponieważ na okręcie, w razie konieczności spania nie na górnym pokładzie, załoga jest pozbawiana tej ucieczki przed upałem, z której korzystają nocą ludzie na lądzie: słońce i okrętowe maszyny tak nagrzewają pomieszczenia okrętu, że zniknięcie promieni słońca jest kompensowane z wielkim nadatkiem dla śpiących na dole, lub stojących na wachcie w maszynowni.

Jednak wśród załogi nie było ani jednego przypadku słonecznego czy ciepłego udaru. Z innych tropikalnych wpływów mogę wskazać pojawienie się gwałtownej wrażliwości na nieznaczne wahania o 2 stopnie (temperatury): wieczorem przy spadku (temperatury) z 24° do 22°, wystarczał lekki wiaterek, żeby wywołać uczucie ziębnięcia, a rano przy (temperaturze) 21-22° K (26-27,5° C – *przyp. red.*) przykrycie nawet tylko prześcieradłem wydawało się bardzo niewystarczającym. Być może noszenie w tropikach przez wielu ciemnych garniturów należy tłumaczyć nie tylko względami ekonomicznymi, ale i zwiększoną, wspomnianą przeze mnie wrażliwością?

Żałoga po zachodzie słońca ubierała się cieplej, niż w ciągu dnia, gastrycznych kłopotów wśród załogi nie było i w ogóle, ze zwykłych dla tropikalnego pasa chorób można wskazać tylko niewielką ilość przypadków tropikalnej wysypki, niektórzy oficerowie

3. Do Newport News *Rossija* udała się w celu naprawy prawej maszyny jako do najbliższego portu, w którym można było przeprowadzić niezbędne prace. Przejście zostało wykonane pod dwiema maszynami z prędkością 11 w. dzięki załataniu uszkodzeń cylindra niskiego ciśnienia drewnem i innymi środkami. Podczas postoju w Kingstown – *przyp. red.*



Jeszcze jedno ujęcie krążownika z okresu przedwojennego.

Fot. archiwum magazynu „Gangut”

podczas pobytu w Indiach Zachodnich przyjmowali dwa prysznicze morskiej wody – 1 przed kolacją, 2 – przed położeniem się do snu, za każdym razem dokładnie wycierając się ręcznikiem: być może dlatego w tym ostatnim trzeba poszukiwać przyczynę tego, że w takim przypadku nie było wielu przypadków tropikalnej wysypki.

Kończąc swoje uwagi o Indiach Zachodnich nie mogę nie wyrazić żalu z mojego braku znajomości angielskiego: francuskim językiem, którym trochę władam, w angielskich koloniach, obecnie jak i wcześniej, można korzystać tylko przypadkiem; natomiast angielscy lekarze, dzięki warunkom swojej służby, są bardzo ciekawymi rozmówcami w wielu aspektach. Korzystanie ze swoich współtowarzyszy rejsu w charakterze tłumaczy podczas rozmów na naukowo-medyczne tematy – sprawa męcząca i nudna dla wszystkich uczestników.

Krążownik, jak już wspomniałem, 27 (grudnia) rzucił kotwicę w Newport News. Gwałtowne przejście od tropikalnego upału do 0° załoga zniosła całkiem znośnie.

Newport News znajduje się o 12 godzin jazdy (rzecznym parowcem) od Waszyngtonu i jest wojennym portem, wyposażonym dla budowy i remontu dużych okrętów wojennych. Tutaj nasz krążownik przybył w celu naprawienia swoich uszkodzeń⁴.

Kierownictwo stoczni uprzejmie zaproponowało nam obejrzenie wypo-

sażany w Newport News pancernik *Texas*, ale nasza wizyta na tym okręcie była mało pouczająca, ponieważ na każdym trapie, przy każdej grodzi natrafialiśmy na tajemnice państwowe, nie podlegające rozgłaszaniu. Na *Texasie* wszystkie funkcyjne pomieszczenia zostały przesunięte ku rufie (w tym również lazaret) i był on rozmieszczony na jednej z burt, na pokładzie baterijnym. Następnie wentylacja tutaj jest połączona z ogrzewaniem: podczas chłodnej pory roku do pomieszczeń okrętu jest pompowane podgrzane powietrze.

Samo miasto Newport News jest nieduże i wyróżnia się tylko tropikalnym charakterem swoich budynków, które przy wiejącym zimnym NW i (temperaturze) poniżej 0° wywołuje u nas zdziwienie. Przy bliższym zapoznaniu się z miejscowymi mieszkańcami dowiadujemy się, że latem te miejsca zamieniają się w prawdziwe tropiki, z takim samym męczącym upałem, przed którym ludzie uciekają, kto gdzie może.

To tłumaczyło nam fantazję wielu majątnych Amerykanów, o której słyszeliśmy jeszcze na Jamajce – spędzać lato... na Jamajce (choć za wiarygodność ostatniej informacji ręczyć nie mogę, ponieważ według danych zbyt wilgotne lato na Jamajce jest bardzo szkodliwe dla Europejczyków).

Tak kontrastowy klimat tej części wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej jest tym bardziej zadziwiający,

że przy samym wybrzeżu tutaj przepływa zimny prąd północny – po wypłynięciu z Newport News spotkaliśmy nawet stado wielorybów, które pokazywały swoją obecność nie tylko oryginalnymi fontannami i swoimi masywnymi grzbietami, które co i raz pokazywały się z wody.

Tuż przed odpłynięciem (22 stycznia 1914 r.) z Ameryki trzeba było wysłać do morskiego szpitala w Norfolk ucznia na podoficera Pawła Zajcewa z bardzo silnym atakiem wyrostka robaczkowego, nawet gdyby objawy były słabsze – wszystko jedno byłoby zbyt ryzykownym zabierać chorego w rejs, który zaczynał się z jak najbardziej niesprzyjającymi oznakami: kurs na Brest, dokąd miał się udać krążownik, przecina strefę sztormów, gdzie właśnie w styczniu wypada największa ilość sztormów.

I rzeczywiście, przez pierwsze dni rejsu, wiatr (NO) i 4 stopni szybko osiągnął (NW) i 7 stopni i po jednodniowej przerwie ponownie powiał – z początku NW 8 stopni, a następnie SW 9 stopni, ze szkwałami do 10 stopni. Rozkołysy krążownika osiągały 38° (według klinometru), z po-

4. W trakcie prac remontowych w miejscowej stoczni wyjaśniło się, że pokrywa cylindra ma grubość 21 mm zamiast 32 mm według rysunku. Za jej wykonanie i inne prace stocznia zażądała 3050 dolarów z terminem wykonania prac do 14 stycznia 1914 r. W rzeczywistości wyprostowane sztok i tłok cylindra otrzymano dopiero 10 stycznia, a pokrywę – 20 stycznia. Następnego dnia przeprowadzono próbę maszyny na cumach, a 22 stycznia okręt opuścił stocznnię i wypłynął na ocean (item str. 53-54) – przyp. red.

wodu silnych zachłyśnięć w maszynie okręt sztormował przez całą dobę pod wiatr, co do mającego miejsce kołysania ba burty, dodane zostało kołysanie wzdłużne. Górny pokład tak silnie był zalewany przez fale, że trzeba było przekształcić krążownik w hermetycznie zamknięte pudło – trzeba było zamknąć nie tylko świetliki, ale również wejściowe trapy. Rozszalały ocean był majestatycznie piękny, ale życie na pokładzie okrętu w te dni było ciężkie.

W dniu odpłynięcia z Ameryki u chorego Kalinina zostało stwierdzone zapalenie płuc. Za zgodą dowódcy Kalininowi został przydzielony obszerny magazynek kapitański na pokładzie baterijnym. Ciekawe przy tym był fakt, że chory, bardzo ciężki stan ogólny, bardzo lekko znosił gwałtowne kołysanie okrętu. Zachodząc na wyspę Faial (Azory), krążownik 4 lutego odpłynął do Brestu, cztery dni rejsu upłynęły już w bardziej sprzyjających warunkach (wiatr SW 6 stopni).

W Breście okręt stał 10 dni (od 8 do 18 lutego), szczęśliwie unikając zawleczenia szkarlatyny, której wiele przypadków wtedy było zaobserwowane. W Breście załoga dostała przepustki na ląd, którego większa część załogi, z powodu specjalnie układających się okoliczności, nie widziała około dwóch miesięcy.

Następny i ostatni przed Portem Imperatora Aleksandra III postój był w Kilonii (od 23 do 27 lutego) i wreszcie nasz krążownik przyplłynął do Portu Imperatora Aleksandra III. Całą

Rossija w Portland, marzec 1914 roku.

drogę od Brestu do Libawy trzeba było pokonać w kiepskiej deszczowej pogodzie i nawet w śniegu...

Podczas ośmiodniowego postoju w Porcie Imperatora Aleksandra III nastąpiła częściowa zamiana załogi – zesłali uczniowie na podoficerów, przybyli nowi uczniowie na palaczy. Oprócz nich na krążownik zamustrowali słuchacze klasy nawigatorów i doglądający.

Do szpitala przy Porcie Imperatora Aleksandra III zostało spisanych 12 ludzi...

9 marca krążownik podniósł kotwicę i popłynął w dwumiesięczny zagraniczny rejs. Specyfiką tego rejsu polegała na samym jego celu – dać możliwość słuchaczom klasy nawigatorów z jednej strony, i uczniom na palaczy z drugiej jak najlepiej wykorzystać te dwa miesiące dla praktycznego zapoznania się ze swoją specjalnością.

Po wpływie tego celu, program rejsu w początkowej jego postaci był sporządzony w taki sposób, że czas podczas postojów w portach był sprowadzony do minimum, potrzebny tylko do zabunkrowania węgla. Dalej nastąpiły jego zmiany i ostatecznie program był wykonany w sposób następujący: 9 (marca) wyjście z Portu Imperatora Aleksandra III; Portland 14-17 (marca); wyspa Madera 22-23 (marca); Algier 27 (marca) – 1 (kwietnia); wyspy Hyerskie⁵ 2-3 (kwietnia); Tulon 3-7 (kwietnia); Vigo 12-15 (kwietnia); Birhaven⁶ 17-20 (kwietnia); Kallundborg (Dania) 24-26 (kwietnia); Kronsztad 29 (kwiet-

nia). Tak więc na 51 dni rejsu 30 dni wypadło w morzu i tylko 21 dni na postoje w portach.

Za wyjątkiem 12 marca, spędzonym przez krążownik na Morzu Niemieckim (Północnym) przy wietrze OSO i 7 stopni, to o pozostałej części 2-miesięcznego pływania można powiedzieć, że ona upłynęła przy sprzyjającej pogodzie, bowiem podczas całego rejsu siła wiatru nie przekraczała 4 stopni.

Ponieważ do programu rejsu weszły z jednej strony porty, często odwiedzane przez nasze okręty wojenne i dlatego dobrze znane z sanitarnego punktu widzenia, z drugiej strony miejsca chociaż całkowicie nowe (Hyery, Birhaven i Kallundborg, ale w których krążownik, podczas swojego postoju nie miał połączenia z lądem, uważam za zbyt techniczne szczegółowo wdawać się w detale tego pływania...

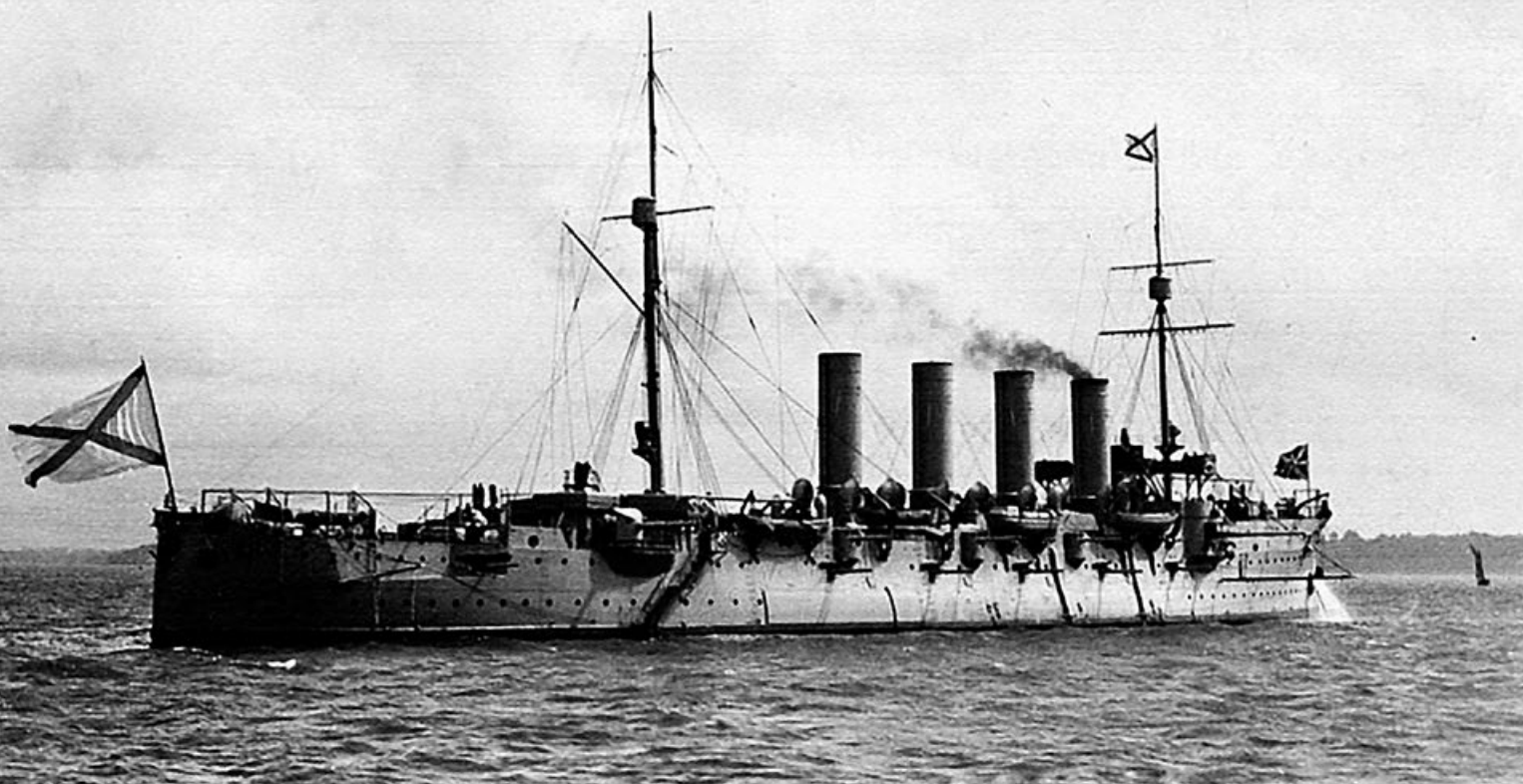
Krążownik po przybyciu do Kronsztadu 29 kwietnia, po zmustrowaniu na ląd słuchaczy klasy nawigatorów i uczniów na palaczy, i po zamustrowaniu 219 gardemarinów i 29 jungów, wszedł w skład szkolnego Zespołu Morskiego Korpusu. Tutaj też zostało spisanych do Nikołajewskiego Morskiego szpitala 14 członków załogi... ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego Ryszard Jędrusik

5. Wyspy na Morzu Śródziemnym w pobliżu miasta Hyeres w południowej Francji – przy. tłum.

6. Port nad zatoką Bantry w pld. zach. Irlandii – przyp. tłum.

Fot. zbiory Sergieja Patianina



Niezrealizowane projekty krążowników floty austro-węgierskiej

Nowe krążowniki rozpoznawcze

Budowa dwóch ostatnich austro-węgierskich krążowników rozpoznawczych typu „Saida” została ukończona: pierwszego na krótko przed wybuchem I wojny światowej, a drugiego w pierwszym roku jej trwania. Budowę jednostek według nowych, już zatwierdzonych na rok finansowy 1914 r., planów anulowano zaraz po rozpoczęciu działań wojennych. Dowództwo floty austro-węgierskiej błędnie zakładało, że konflikt będzie krótki. Zatwierdzone, a nie wykorzystane na ten cel środki (specjalny kredyt w wysokości 426,8 mln koron na budowę czterech pancerników, trzech szybkich krążowników i sześciu niszczycieli) zostały zamrożone na lata powojenne. Co więcej, wielu wykwalifikowanych robotników stocznioowych zostało powołanych do służby w armii lądowej, co niekorzystnie odbiło się na programie rozbudowy floty.

Program rozbudowy marynarki wojennej na rok 1914, przegłosowany przez delegacje obu Parlamentów w maju tegoż roku zakładał m.in. budowę trzech lekkich krążowników oznaczonych jako „K”, „L” i „M”. Zostały one zaprojektowane jako ulepszony typ „Saida”, a stępki pod ich budowę miały zostać

położone 1 lipca 1914 r. (pierwsza jednostka) i 1 lipca 1915 r. (druga i trzecia jednostka). Ich budowa miała się zakończyć odpowiednio 31 grudnia 1916 r. (pierwsza) i 1917 r. (druga i trzecia). Jeden z trzech okrętów miał zostać wykończony jako krążownik-jacht dla następcy tronu - arcyksięcia Franciszka Ferdynanda.

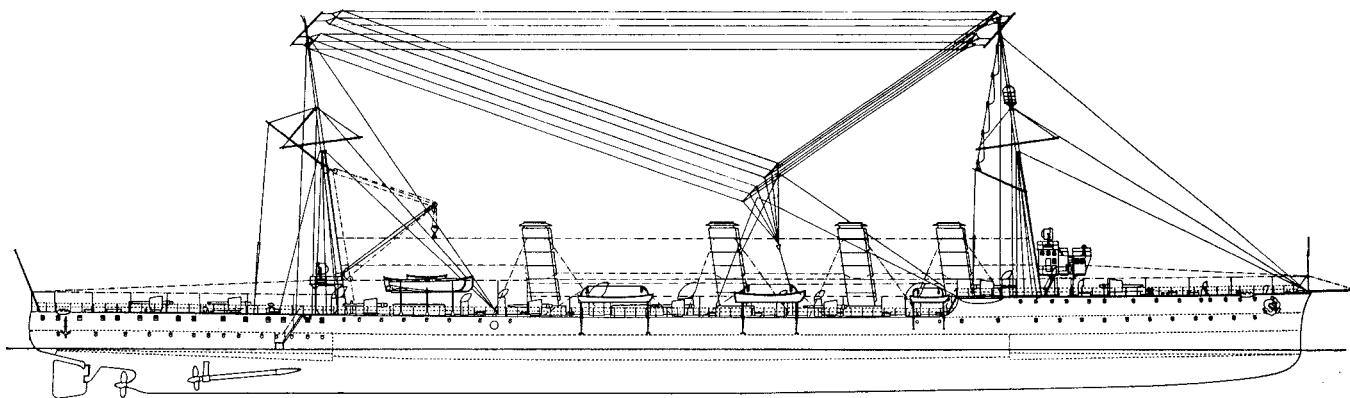
Oficjalny przetarg na budowę krążowników rozpisano 12 września 1913 r. Jednostki miały spełniać następujące wymagania: wyporność projektowa od 4500 do 4800 ton, napęd turbiny pozwalający na osiągnięcie prędkości maksymalnej od 29,5 do 30 węzłów, zasięg 1200 mil morskich przy prędkości 24 w. Baterię główną miało stanowić dwanaście dział 120 mm L/45, a armaty 90 mm miały pełnić funkcję artylerii przeciwlotniczej. Alternatywnie okręty miały być uzbrojone w czternaście dział 120 mm i cztery wyrzutnie torped kalibru 450 mm. W zamyśle jednostki te miały zastąpić trzy stare krążowniki typu „Zenta”, dlatego też znane są pod nazwą *Ersatz Zenta*. Ich nazwy miały prawdopodobnie pochodzić również od nazw bitew.

Kilka projektów takich jednostek zostało przedłożonych przez czołowych, austro-węgierskich inżynierów

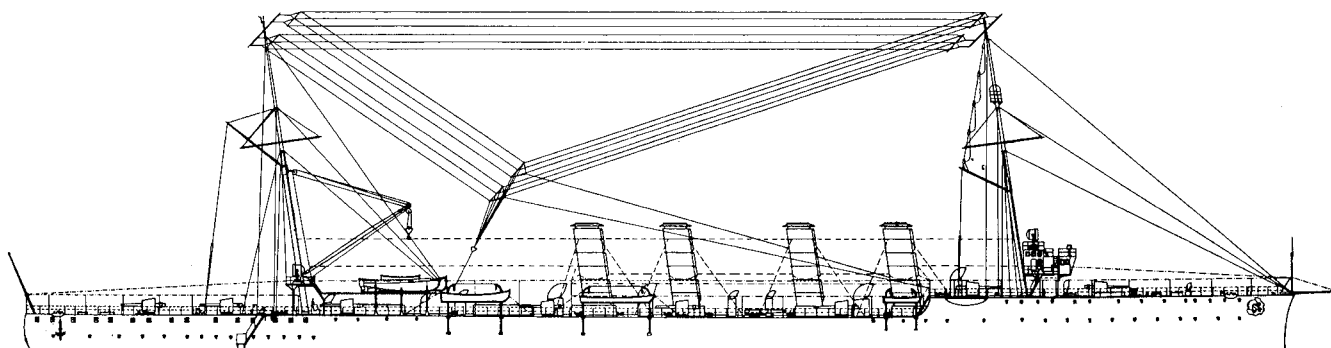
specjalistów budowy okrętów. Starszy inżynier budownictwa okrętowego Franz Pitzinger pełnił funkcję głównego konstruktora cesarsko-królewskiej marynarki wojennej oraz szefa komitetu technicznego marynarki wojennej (MTK) w Poli. Dwie grupy projektantów Stabilimento Technico Triestino (S.T.T.) kierowane były przez starszego inżyniera budownictwa okrętowego trzeciego stopnia Silvusa Morina i starszego inżyniera budownictwa okrętowego drugiego stopnia Johanna Fialę.

Pitzinger był zbyt zajęty projektem nowych superdrednotów ulepszonego typu „Tegetthoff”, więc ostatecznie rozwijano jedynie projekty Fiali i Morina. Jako że jedynie dwie grupy projektantów brały udział w przetargu, termin złożenia projektu przedłużono do 15 listopada 1913 r. Osobny przetarg na projekt krążownika-jachtu z rozbudowanymi, luksusowymi salonami na rufie rozpisano 8 listopada 1913 r.

Inżynier Fiala przedstawił trzy wersje swojego projektu krążownika rozpoznawczego w dniu 28 listopada 1913 r. Projekt *Ia* przedstawiał jednostkę o wyporności projektowej 4950 ton (pełnej 5711 t), napędzaną przez trzy turbiny Melms-Pfenniger o całkowitej mocy 42 000 KM, co miało po-



Projekt krążownika inż. Fiala - wersja 1A.



Wersja 1B projektu lekkiego krążownika inż. Fiala.

zwoić na osiągnięcie prędkości 30,5 w. Uzbrojenie stanowić miało czternaście dział 120 mm L/50. Druga wersja projektu, *Ib*, przedstawiała okręt o wyporności 4950/5611 t, napędzany przez dwie turbiny AEG o mocy 38 000 KM. Zakładana prędkość wynosiła 30,1 w. Uzbrojenie składało się z czternastu dział 120 mm i dwóch wyrzutni torped kalibru 450 mm. Ostatni projekt, *Ic*, był podobny to *Ib*, ale trzy kotłownie

i przedział maszynowy chronił 60 mm stalowy pancerz Kruppa. Wyporność wzrosła do 4850 t, a prędkość zmalała do 29,9 w. Dla wszystkich trzech projektów powstały alternatywne wersje krążownika-jachtu nazwane *Ila*, *Ilb* i *Ilc*. Projekt *Ila* nie został odnaleziony w archiwach, natomiast projekt *Ilb* miał być uzbrojony jedynie w jednoście dział 120 mm i dwie wyrzutnie torped 450 mm. Ostatecznie zatwier-

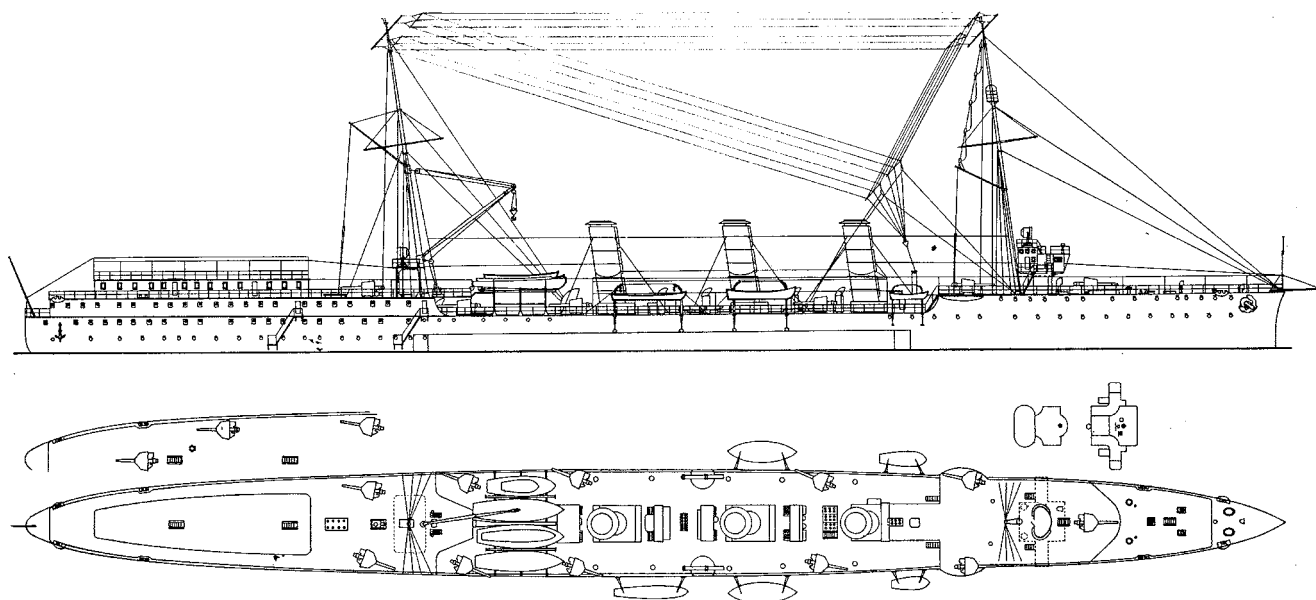
dzony został projekt *Ib*, przy czym poprawki wprowadzone przez MTK podniosły wyporność jednostki o 154,3 t.

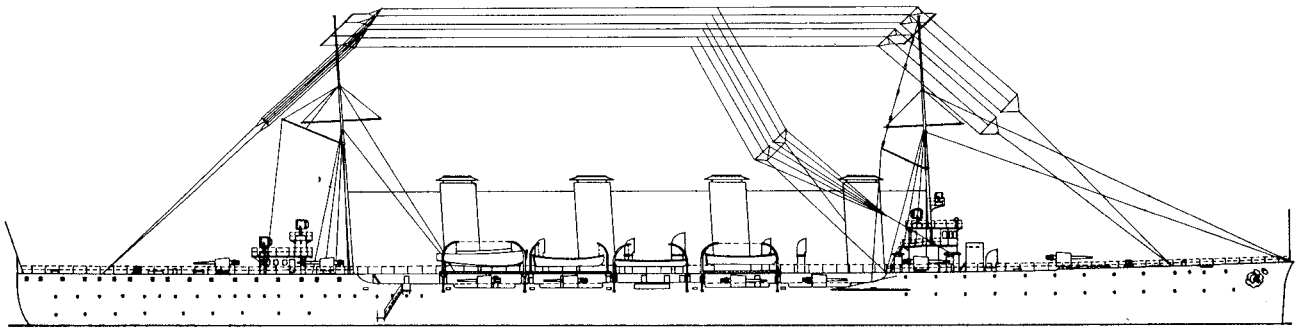
Projekt krążownika rozpoznawczego Morina, datowany na 6 lutego 1914 r., przedstawia okręt o wyporności projektowej 4960 t (pełnej 5770 t), długości 150,88 m na konstrukcyjnej linii wodnej, długości całkowitej 151,2 m, szerokości 13,72 m i zanurzeniu 4,89 m. Dwie turbiny parowe AEG o mocy

Rys. „Warship International”

Projekt krążownika-jachtu inż. Fiala - wersja 2B.

Rys. „Warship International”





Rzut boczny lekkiego krążownika projektu inż. Morina.

Rys. „Warship International”

Przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia budowy			
Nazwa	Stocznia	Położenie stępki	Zakończenie budowy
Krążownik K	Danubius, Rijeka/Fiume	01.07.1914	31.12.1916
Krążownik L	Danubius, Rijeka/Fiume	01.07.1915	31.12.1917
Krążownik M	Danubius, Rijeka/Fiume	01.07.1915	31.12.1917

41 000 KM miały zapewnić mu prędkość maksymalną 30,2 w. Przewidywane uzbrojenie składało się z czterech dział 120 mm L/50, natomiast istniejące plany nie pokazują uzbrojenia przeciwlotniczego. Projekt Morina odrzucono, uznając go za nie spełniający oczekiwań, podobnie jak projekt krążownika-jachtu jego autorstwa, który był „bardziej jachtem niż krążownikiem”.

W okresie pokoju krążownik-jacht miał pełnić funkcję jednostki reprezentacyjnej dla następcy tronu, łącząc w sobie cechy jachtu admiralicji i jednostki flagowej floty. Po rozpoczęciu działań wojennych mógł on zostać przebrojony, by pełnić funkcję klasycznego krążownika. Wszystkie trzy projekty Fialy miały wyporność 4800 t, 16 kotłów Yarrow (osiem opalanych węglem i osiem opalanych

olejem napędowym) i dwie turbiny o mocy 38 000 KM.

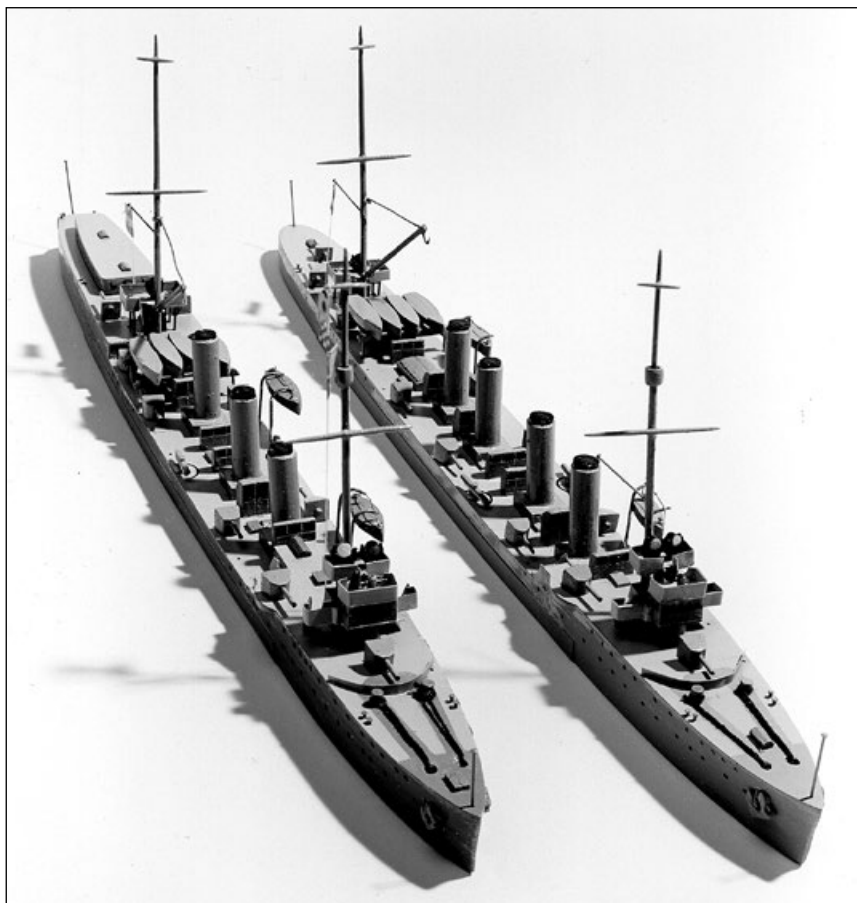
Dnia 16 maja 1914 r. kilka stocznii zostało zaproszonych do przetargu na budowę trzech nowych krążowników zwiadowczych (Rapidkreuzer). Były to S.T.T San Rocco w Muggii, C.N.T. w Monfalcone i Ganz & Co. Danubius w Fiume. Ostatecznie kontrakt na budowę wszystkich trzech jednostek otrzymała stocznia z Fiume (każdy z krążowników miał kosztować 15 450 000 koron).

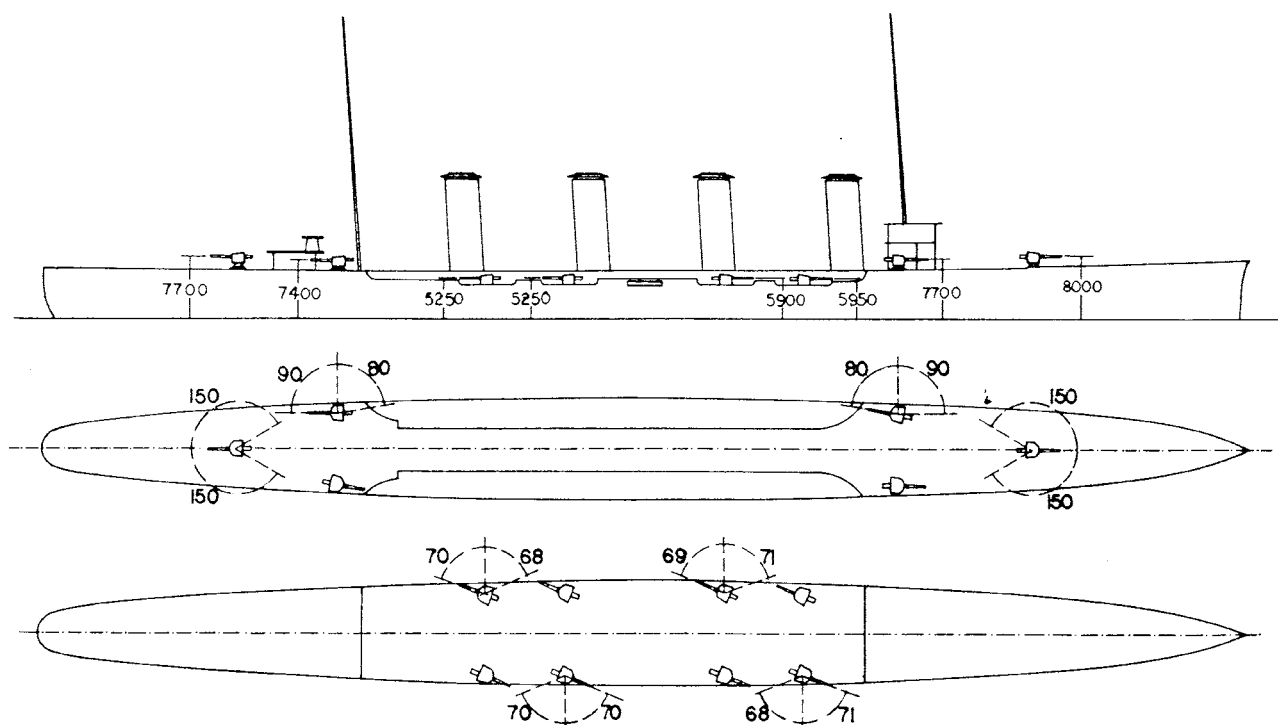
Działo 120 mm (5,9-calowe) L/50 było nową konstrukcją, inną niż istniejące działa 120 mm L/45 instalowane na monitorach Flotylli Dunajskiej. Powstało ono w fabryce Škody w Pilźnie w 1913 r. Lufa wraz z mechanizmem zamkowym miała masę 3200 kg (10 000 kg razem z maską ochronną). Prędkość wylotowa granatu burzącego o masie 23,75 kg lub 27 kg pocisku przeciwpancernego wynosiła od 835 do 880 m/s.

Oprócz wspomnianych projektów krążowników rozpoznawczych, już w czasie wojny, Fiala przygotował również inne plany krążowników o wyporności 5000 t, 7200 t i 8400 t. Z projektu krążownika 7200-tonowego zachował się jedynie rozkład wagowy (kadłub 2543 ts, pancerz 827 ts, uzbrojenie 495 ts, maszyny 1510 ts, instalacja elektryczna 115 ts, paliwo i smary 980 ts, wyposażenie i załoga 674 ts = całkowita wyporność bezładunkowa 7154 ts lub 7270 ts i wyporność pełna 8640 ts).

Modele krążownika-jachtu i krążowników projektu inż. Fiala.

Fot. © R. Fischmann, via E. Sieche





Rozmieszczenie artylerii na lekkim krążowniku projektu inż. Morina.

Jeden z projektów został opisany jako jednostka o wyporności projektowej 4572 ts, długości 146,34 m (KLW), szerokości 13,72 m i zanurzeniu 4,52 m (na KLW). Uzbrojenie zostało później zmienione na pięć armat 150 mm L/50, dwie przeciwlotnicze 90 mm L/45 i dwa szybkostrzelne działa 47 mm. Dwie turbiny o łącznej mocy 36 000 KM miały zapewnić krążownikowi przewidywaną prędkość 30 w. Parę dla nich dostarczać miało 16 kotłów Yar-row. Zasięg przy 16 w. miał wynosić 4000 mil morskich.

Według Gregera (*Austro-Hungarian Warships of WW I*) wyporność projektowa miała wynieść 4950 ts, a pełna

5611 ts. Długość 144,9 m (KLW), całkowita 153,1 m, szerokość 13,7 m, a zanurzenie 6,4 m. Dwie turbiny parowe AEG o łącznej mocy 38 000 KM miały rozpędzać jednostkę do prędkości 30,1 w. Burtowy pas pancerny miał jedynie 20 mm grubości (w zmodyfikowanym projekcie z 1915 r. jego grubość wzrosła do 120 mm), pokład pancerny 38 mm, a opancerzone stanowisko dowodzenia 60 mm. Przewidywane uzbrojenie składające się z czternastu dział 120 mm i jednego 47 mm zostało zmodyfikowane w 1915 r. na dwa działa 190 mm L/45, sześć 150 mm L/50, cztery 90 mm L/45 i dwie wyrzutnie torped kalibru 533 mm.

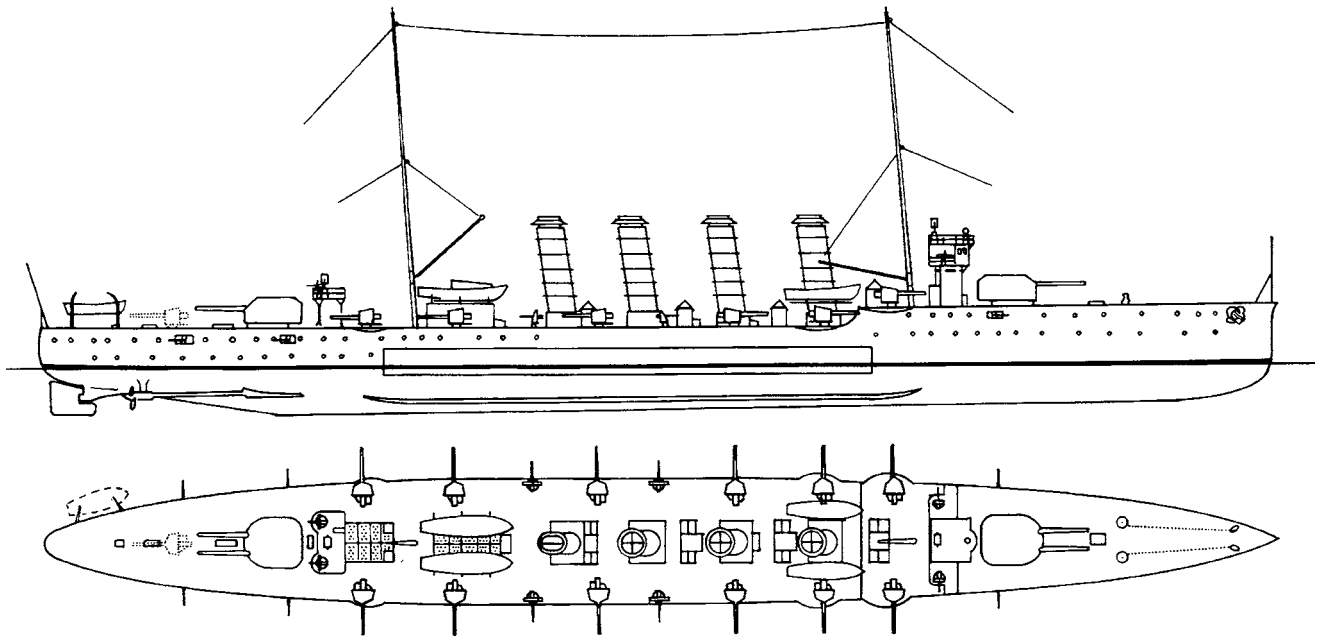
Rys. „Warship International”

Chińskie krążowniki

W 1913 r. Chiny zamówiły cztery krążowniki, których stępki położono w stoczni Cantieri Navale Triestino w Monfalcone. Jedynie jeden z tych okrętów (numer stocznioowy 68 o wyporności projektowej 4900 t) mógł być zaklasyfikowany jako krążownik, pozostałe trzy, o wyporności 1800 ts, były w zasadzie szybkimi kanonierkami lub liderami flotylli. Wszystkie te okręty z pewnością mogły zasilić szeregi floty austro-węgierskiej, gdyby ich budowa została zakończona.

„Duży chiński krążownik” miał mieć następujące parametry: wyporność projektowa 4900 t, długość 135,3 (KLW),

Dane taktyczno-techniczne			
	Projekt Morina	Projekt Fiala IA	Projekt Fiala IB
Wyporność projektowa	4960 t	4950 t	4950 t
Pełna wyporność	5770 t	5711 t	5611 t
Długość między pionami	151,20 m	144,90 m	144,90 m
Długość na linii wodnej	151,20 m	151,20 m	151,20 m
Długość całkowita	?	?	?
Szerokość	13,80 m	13,70 m	13,70 m
Zanurzenie projektowe	4,82 m	4,97 m	4,97 m
Turbiny	2 AEG	3 Melms-Pfenniger	2 AEG
Moc turbin	41 000 KM	42 000 KM	38 000 KM
Wały śrubowe	2	3	2
Prędkość maksymalna	30,2 w.	30,5 w.	30,1 w.
Pancerz	pokład	pokład	pokład
Uzbrojenie	14-120 mm L/50	14-120 mm L/45	14-120 mm L/45
Załoga	400	400	400



Rysunek projektu krążownika dla floty chińskiej opracowanego przez CNT.

Rys. Władimir Aichelburg

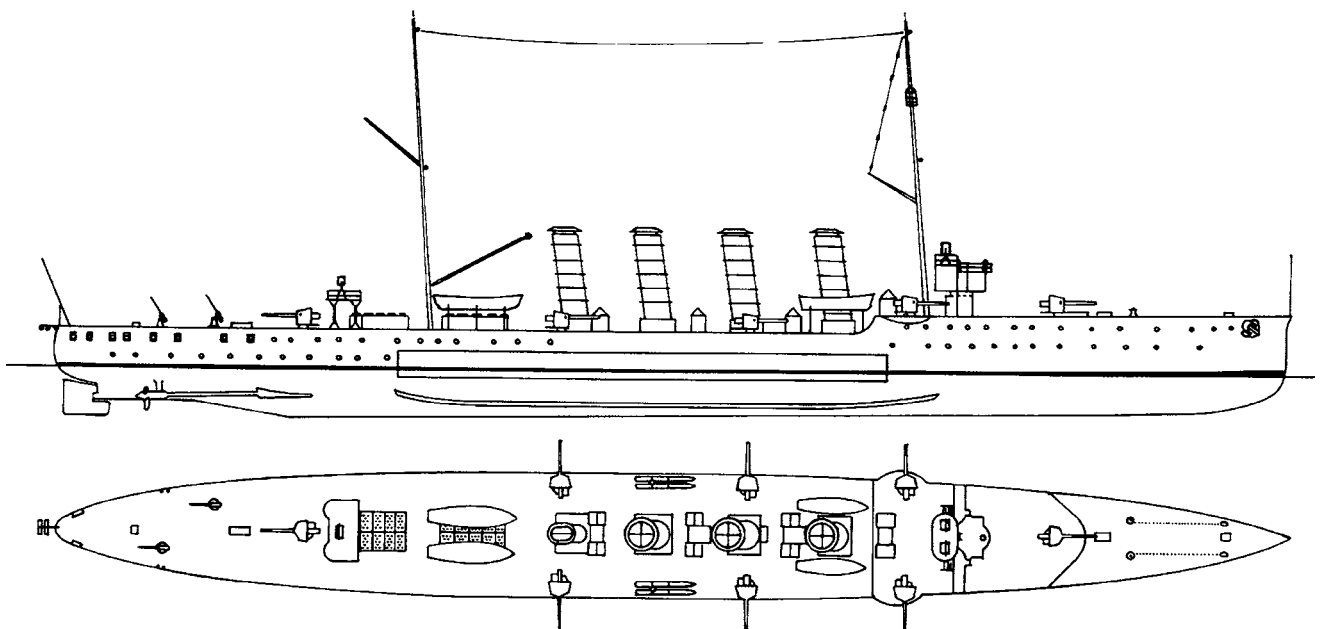
całkowita 137,03 m, szerokość 14,68 do 17,7 m i zanurzenie 4,88 m. Czternaście kotłów Yarrow miało dostarczać parę dla dwóch turbin Parsonsa o mocy od 37 000 do 40 000 KM. Prędkość maksymalna miała wynosić 28 w. Jednostka miała być uzbrojona w cztery działa 203 mm L/50 w dwóch podwójnych wieżach, dwanaście dział 120 mm L/45, dziesięć 47 mm, cztery 37 mm, osiem 8 mm karabinów maszynowych i dwie wyrzutnie torped 450 mm. Burtowy pas pancerny miał mieć od 60 do 100 mm grubości, a pokład pancerny od 20 do

63 mm. Opancerzone stanowisko dowodzenia i wieża artylerii głównej miał chronić pancierz 100 mm.

Stępkę położono 20 kwietnia 1915 r., a jednostka miała zostać ukończona rok później. Budowa trwała w normalnym tempie do 23 maja 1915 r., kiedy to Włochy wypowiedziały Austro-Węgrom wojnę. Wówczas prace wstrzymano, ponieważ stocznia znajdowała się zbyt blisko granicy włoskiej, a wkrótce potem w centrum pola bitwy. Nieukończony kadłub krążownika (w zasadzie jedynie jego podwójne

dno) został uszkodzony w czasie toczących się na tym terenie bitew. Po odbiciu Monfalcone przez wojska austro-węgierskie, po dwunastej bitwie pod Isonzo w październiku 1917 r., zrodził się plan ukończenia jednostki według zmodyfikowanego projektu. Stocznia Danubius z Fiume wyprodukowała kotły dla krążownika, a około 435 ton różnych materiałów było gotowych do zamontowania. Krążownik miał być uzbrojony w dziewięć dział 150 mm L/50, dwie 90 mm armaty przeciwlotnicze i cztery wyrzutnie torped 450

Rysunek projektu krążownika dla floty chińskiej przedstawiający wygląd jednostki po modyfikacjach wprowadzonych po wyzwoleniu Monfalcone, kiedy zakładano, że po ukończeniu budowy jednostka wejdzie do służby we flocie austro-węgierskiej. Rys. Władimir Aichelburg



mm (2xII). Rozkład wagowy po prze-projektowaniu przedstawiał się następująco: kadłub 1326,4 t, pancerz 677,9 t, uzbrojenie 434,5 t, maszyny 1069,6 t, zapasy węgla 650 t, zapasy oleju napędowego 200 t = wyporność projektowa 4872 t, pełna 5352,6 t.

Trzy mniejsze krążowniki (numery stoczniove 64, 65 i 66) miały mieć wyporność projektową 1800 ts, długość 105 m (KLW) i całkowitą 109,7 m, szerokość 10,9 m, zanurzenie od 4 m (KLW) do 4,4 m. Dwie turbiny parowe AEG o łącznej mocy 30 000 KM miały zapewnić im prędkość 32 w. Miały one być mniejsze, ale silniej uzbrojone niż współczesne im krążowniki austro-węgierskie, niosąc na pokładzie dziesięć dział 102 mm, cztery 47 mm i dwie wyrzutnie torped kalibru 450 mm. Niektóre źródła wspominają nawet o czterech działach 150 mm L/50 na podwójnych lawetach, ośmiu działach 66 mm, czterech 47 mm i dwóch 8 mm karabinach maszynowych. Dane dotyczące opancerzenia nie są znane, ale można założyć, że ograniczało się ono do lekkiego pokładu pancernego i masek dział/wież.

Stępki pod budowę trzech krążowników położono już w kwietniu i maju 1914 r., jednak konstrukcję wstrzymano w maju 1915 r. Po odzyskaniu stoczni w październiku 1917 r. prace nie zostały wznowione, pomimo tego, że kadłuby nie były poważnie uszkodzone. Ostatecznie zaniechano ich budo-

wy z powodu braku maszyn i innych materiałów oraz siły roboczej.

Projekt VII krążownika ciężkiego

Bitwy z 29 grudnia 1915 r. (krążownik *Helgoland* przeciwko krążownikom brytyjskim i włoskim) i 15 maja 1917 r. (trzy krążowniki typu „Saida” przeciwko połączonym siłom brytyjsko-francusko-włoskim) pokazały, że uzbrojenie krążowników austro-węgierskich jest niewystarczająco silne, a proponowane przebrojenie w armaty 150 mm mogłoby jedynie zrównać je z okrętami przeciwnika. Dyskutowano o krążownikach o wyporności 7200 lub 8400 ton, jednak niektórzy oficerowie marynarki wojennej uważali to rozwiązanie za niewystarczające. W roku 1918 nowy projekt ciężkiego krążownika, o wyporności 10 000 t, został przygotowany przez komitet techniczny marynarki wojennej w Poli, pod przewodnictwem inżyniera Pitzingera. Otrzymał on numer projektowy „VII”. Zakładano, że osiem nowych krążowników zastąpi stare lub już utracone, bądź wycofane ze służby okręty (*Sankt Georg*, *Karl VI*, *Maria Theresia*, *Franz Joseph*, *Kaiserin Elisabeth*, *Zenta*, *Aspern* i *Szigetvár*).

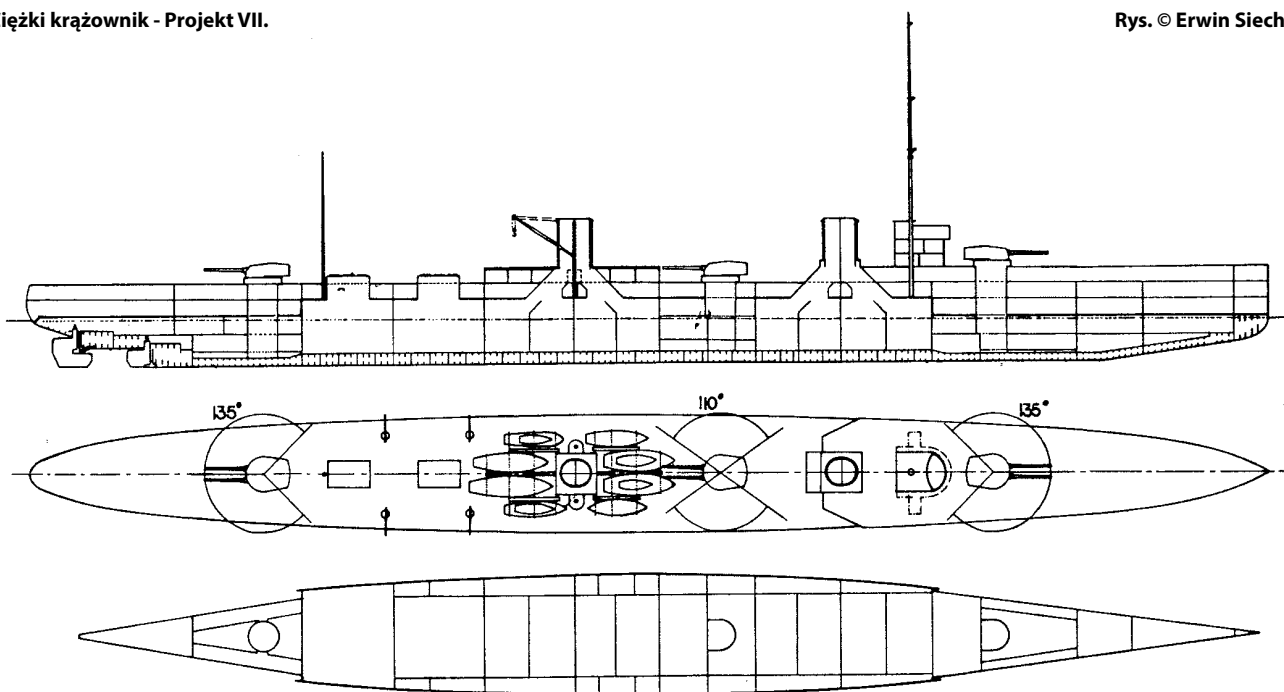
Projekt przedstawiono w cesarskim ministerstwie wojny 1 sierpnia 1918 r. (trzy miesiące przed zakończeniem działań wojennych!). Przedstawiał on jednostkę o wyporności projektowej 10 000 t, pełnej 12 000 t, długości

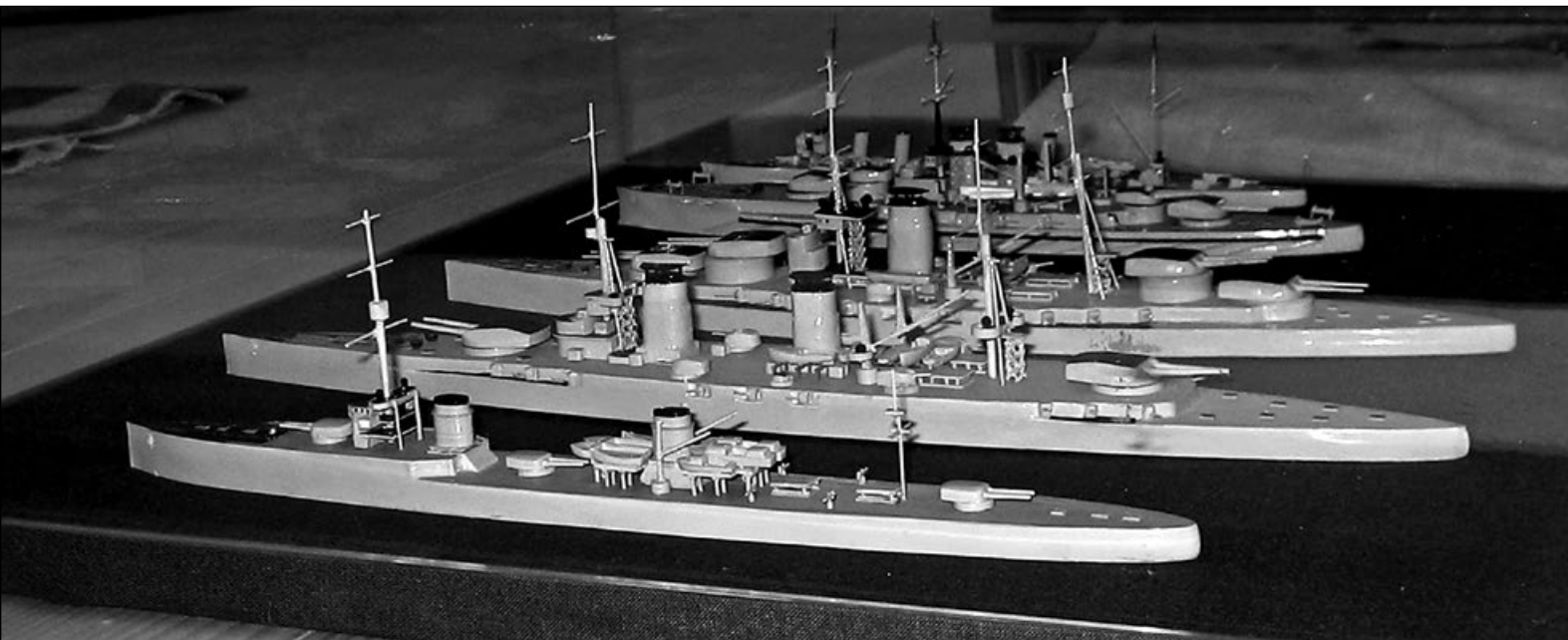
184,50 (KLW), szerokości 18,18 m i zanurzeniu 6,45 m. Krążownik miał być uzbrojony w sześć dział 190 mm L/45 w trzech podwójnych wieżach, cztery działa przeciwlotnicze 90 mm L/45 i dwie podwodne wyrzutnie torped 533 mm. Ochronę bierną stanowić miały 150 mm burtowy pas pancerny, 30 mm pokład pancerny i 37 mm grodzie torpedowe. Maksymalny zapas paliwa (prawdopodobnie oleju napędowego) podano jako 2340 ton. Moc turbin parowych (umieszczonych w dwóch maszynowniach i napędzających dwie śruby) miała wynosić 90 000 KM i zapewnić prędkość od 32 do 33 w. Rozkład wagowy przedstawiał się następująco: kadłub 3710 t, pancerz 1090 t, uzbrojenie 540 t, maszyny 2400 t, instalacja elektryczna 155 t, paliwo 1585 t, wyposażenie i załoga 935 t = całkowita wyporność bezładunkowa 10 415 t, pełna 12 000 t.

Po raz pierwszy na krążowniku austro-węgierskim zastosowano trzy podwójne wieże (wszystkie ustawione w osi symetrii jednostki). Również pierwszy raz zakładana prędkość była tak wysoka - 32-33 w. (podobnie jak „krążowników waszyngtońskich” budowanych kilka lat później). Gdyby okręt został zbudowany, byłby również pierwszym austro-węgierskim krążownikiem posiadającym silniejsze uzbrojenie od swoich potencjalnych przeciwników. Jedynie Wielka Brytania budowała w owym czasie podobne jed-

Ciężki krążownik - Projekt VII.

Rys. © Erwin Sieche





Modele kilku projektowanych, ale nigdy nie zbudowanych, dużych jednostek floty austro-węgierskiej. Na pierwszym planie „ciężki krążownik” – Projekt VII.
Fot. PleiĆ, via Gallerion

nostki - krążowniki typu „Hawkins”, uzbrojone w siedem dział 190 mm, montowanych pojedynczo, o wyporności 10 000 ts i prędkości 30 w. W rzucie bocznym austro-węgierski krążownik przypominał *Von der Tanna*, jednak na śródokręciu, zamiast dwóch ustawionych diagonalnie wież, tak jak na niemieckim krążowniku liniowy, okręt austro-węgierski miał tylko jedną.

Zawieszenie broni podpisane w listopadzie 1918 r. położyło kres austro-wę-

gierskim projektom okrętowym, łącznie ze wspomnianymi krążownikami. ●

Bibliografia

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

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

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

Anthony Sokol, *Austria-Hungary's Naval Building*

Projects 1914-1918, Part I Cruisers, „Warship International” No. 3, 1978.

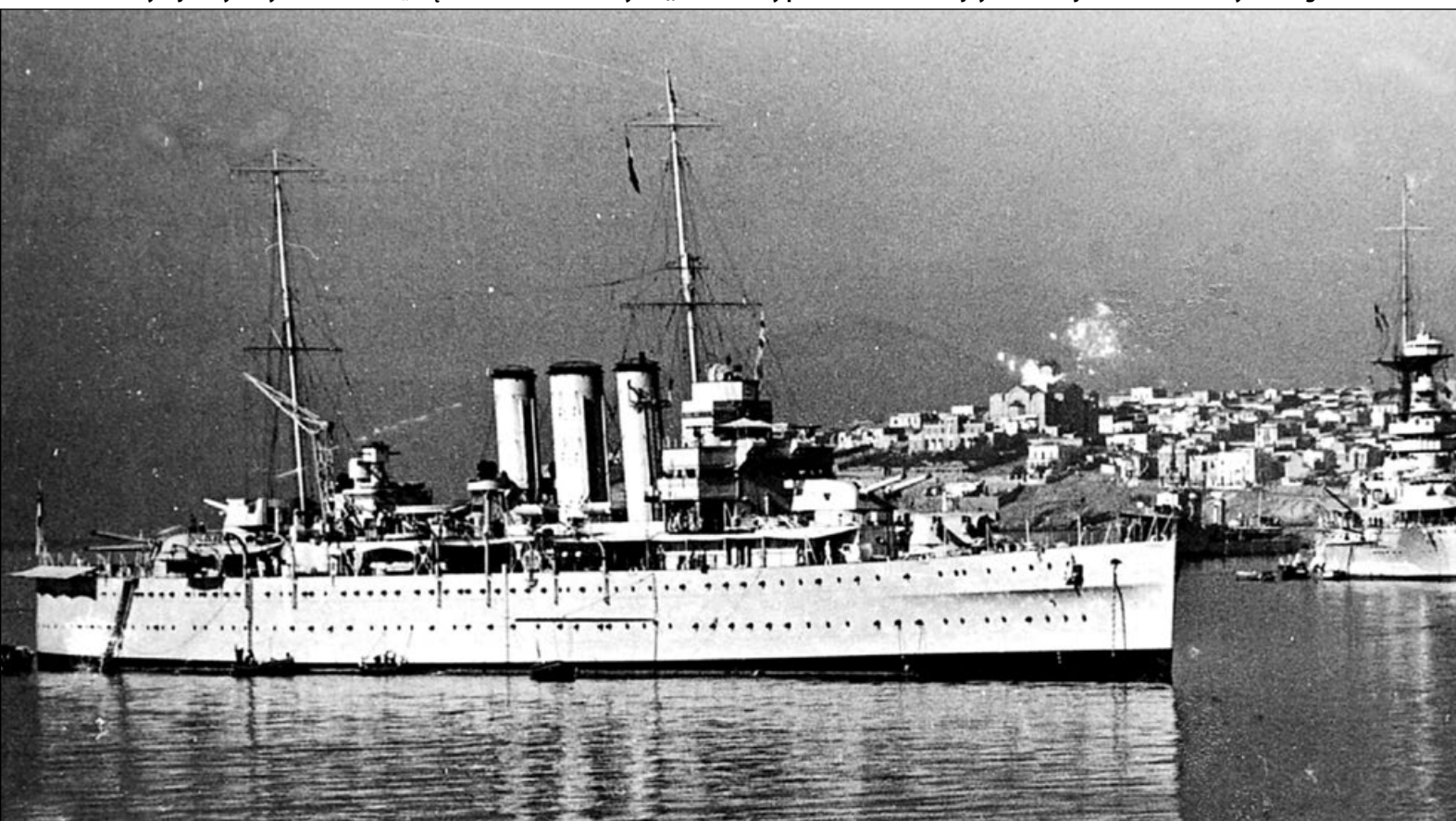
Wladimir Aichelburg, *Ein 4900 t Kreuzer für China 1913*, „Marine Rundschau” 1973, s. 408-413.

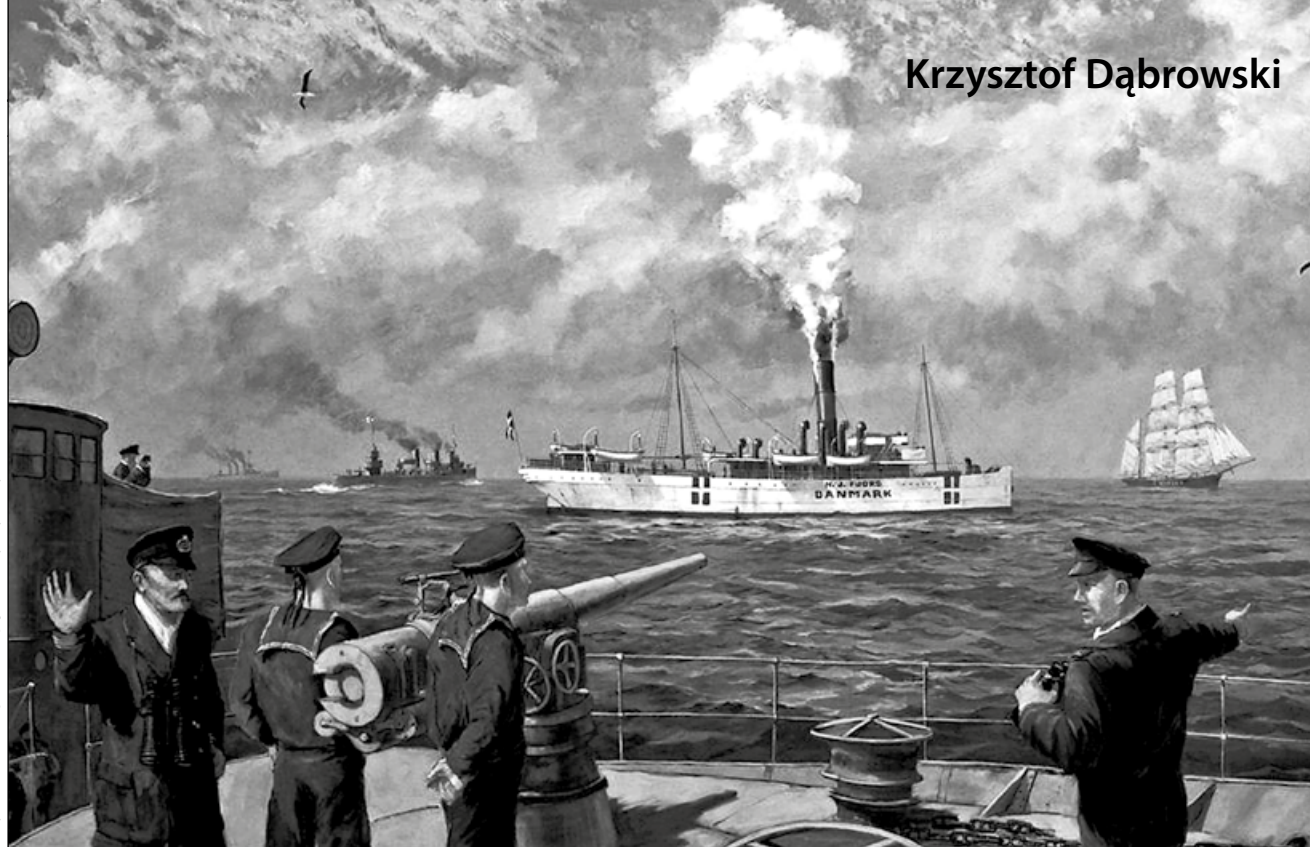
Erwin Sieche: *Kreuzer und Kreuzerprojekte der k. u. k. Kriegsmarine 1889-1918*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien-Graz / Mittler-Verlag, Hamburg-Berlin-Bonn 2002.

Archiwum Autora.

**Tłumaczenie z języka angielskiego
Kazimierz Zygańło**

Brytyjski krążownik typu „County”, o wyporności 10 000 ton, uzbrojony w osiem dział 8-calowych, typowy „krążownik waszyngtoński” (okręty tej klasy nazywano również „krążownikami traktatowymi”), zbudowany po zakończeniu I wojny światowej.
Fot. Library of Congress





Mały statek i wielka bitwa

Praktycznie każdy, kto interesuje się sprawami wojennomorskimi, a szczególnie I Wojną Światową na morzu, słyszał o tej jednostce, lecz mimo tego trudno znaleźć na jej temat konkretne informacje. Mowa rzecz jasna o duńskim statku *N. J. Fjord*, czyli mimo-wolnemu sprawcy spotkania Grand Fleet i Hochseeflotte. Z racji przypadającej w tym roku okrągłej setnej rocznicy wydarzeń, których wspomniany statek był katalizatorem godzi się przybliżyć tak samą jednostkę jak też przypomnieć okoliczności odegrania przez nią historycznej roli.

Duński statek ze szkockim rodowodem

Na zamówienie duńskiego armatora Det Forenede Dampskibs Selskab z siedzibą w Esbjerg statek zbudowała stocznia należąca do firmy Lobnitz & Company znajdująca się w szkockim mieście Renfrew (ok. 10 km na zachód od Glasgow) nad rzeką Clyde. Jako rok budowy podawany jest ogólnie 1896, przy czym w dostępnych źródłach znaleźć można następujące konkretne daty: 15 maja 1896 jako dzień wodowania oraz 10 lipca tego samego roku jako dzień przeprowadzenia prób odbiorczych, co wydaje się świadczyć o wysokim tempie budowy. Już następnego dnia, to jest 11 lipca 1896 r. statek miał wypłynąć do swojego portu macierzystego, którym

był duński Esbjerg, gdzie zainicjował dwa dni później.

Co się tyczy samej jednostki, to *N. J. Fjord* był parowym statkiem pasażersko-towarowym. Jego charakterystyki przedstawiały się następująco: 1425 BRT pojemności, długość 78,8 m (dł. całkowita 81,8 m), szerokość 10,36 m i zanurzenie 4,93 m. Statek napędzała trzycylindrowa maszyna parowa potrójnego rozprężenia o mocy 2500 KM, co pozwalało na rozwinięcie prędkości 15 węzłów. Pojedynczy wysoki komin oraz dwa jeszcze wyższe maszty z bomami ładunkowymi kształtowały sylwetkę statku. Na jego wygląd zewnętrzny duży wpływ miało rzecz jasna malowanie – otóż kadłub pokryto jasnoszarą (na zdjęciach niejednokrotnie wygląda jak „brudna” biel) farbą, komin był czarny względnie czarny z poziomym czerwonym pasem, w tym samym kolorze były nawiewniki, natomiast nadbudówki były ciemno żółte z białymi relingami i innymi wykończeniami. Godzi się jeszcze dodać, że patron statku, to jest Niels Johannes Fjord (1825-1891) był duńskim agronomen, fizykiem, naukowcem i wykładowcą akademickim, wielce zasłużonym między innymi dla mleczarstwa.

Jak już wspomniano powyżej armatorem *N. J. Fjord* był Det Forene-

de Dampskibs Selskab, a jego portem macierzystym Esbjerg. Statek obsługiwał pasażersko-towarowe połączenie między Danią i Anglią na linii Esbjerg – Harwich, a od 1912 r. również Esbjerg – Grimsby, jak też inne trasy wedle potrzeb.

W centrum historycznych wydarzeń

Tymczasem wybuchła „Wielka Wojna” i Morze Północne stało się sceną niejednokrotnie gwałtownych starć okrętów flot brytyjskiej i niemieckiej. Lecz wojna wojną, a biznes biznesem – nawet światowy konflikt nie oznaczał zaprzestania żeglugi handlowej przez neutralne, w tym również duńskie statki. Nie inaczej było w dniu 31 maja 1916 r. kiedy to *N. J. Fjord* spokojnie płynął ze szkockiego Leith (wówczas odrębne miasto, a dziś dzielnica Edynburga) do Frederikshavn w północnej Danii z ładunkiem śledzi. Około godziny drugiej popołudniu z pokładu statku zauważono sterowiec, lecz nie wywołało to zaniepokojenia.

Aby wyjaśnić, co wydarzyło się ledwie godzinę później koniecznym jest przenieść się do baz niemieckiej i brytyjskiej floty. Mianowicie świadomości przewagi swego głównego przeciwnika Niemcy od początku wojny dążyli do takiego rozegrania bitwy z Bry-

tyjczykami, by Hochseeflotte starła tylko z częścią Grand Fleet i by w takich okolicznościach tę część nieprzyjacielskiej floty unicestwić, a tym samym doprowadzić do wyrównania stosunku sił. Istota tej koncepcji była logiczna, lecz jak wiadomo „diabeł tkwi w szczegółach” – cały problem polegał na tym, jak do takiego starcia na niemieckich warunkach doprowadzić. Biorąc pod uwagę dotychczasowy przebieg wojny sądzić można było, że jeśli niemieckie okręty ponownie zaatakują wybrzeże Anglii, to Royal Navy nie pozostanie bezczynna i będzie jej można narzucić walkę w sprzyjających okolicznościach. Dlatego też w niemieckim dowództwie zrodził się plan, w myśl którego atak na wybrzeże Sunderlandu (płn.-wsch. Anglia) spowoduje przeciwdziałanie Brytyjczyków częścią posiadanych sił, a na nie czekać już będą odpowiednio wcześniej rozmieszczone okręty podwodne i cała Hochseeflotte. Pierwotnie akcja ta miała być przeprowadzona w połowie maja 1916 r., lecz ze względu na różne okoliczności została przesunięta na koniec miesiąca. Do planu wprowadzono też i tę istotną zmianę, że nie zamierzano już bezpośrednio atakować angielskiego wybrzeża. Sam pochód sił niemieckich w kierunku południowo-zachodnich wybrzeży Norwegii miał sprowokować Brytyjczyków do kontrataku.

Jak zaplanowano, tak też uczyniono. Nocą z 30 na 31 maja 1916 r. nie-

mieckie okręty, poczynając od jednostek 1 Grupy Rozpoznawczej zaczęły opuszczać bazy i wychodziły w morze. Jednak dzięki nasłuchowi radiowemu Brytyjczycy powzięli o tym wiadomość i choć posiadane informacje były wielce niekompletne, to jednak sam fakt, że Niemcy przystąpili do działania nie był dla nich zaskoczeniem. W morze wyszły również brytyjskie siły główne, a tym samym o realizacji niemieckiego planu polegającego na wpierw „wywabieniu” a następnie „przyłapaniu” i zniszczeniu części tylko nieprzyjacielskiej floty nie mogło być już mowy. Tym samym jednak zarysowała się nowa, choć póki co obydwu antagonistom nieznamna możliwość. Oto na morzu znalazły się główne siły obydwu przeciwników, a więc i wielka bitwa morska między nimi stała się całkiem realną perspektywą. Teraz musiały jeszcze „tylko” zaistnieć okoliczności, które doprowadziłyby do spotkania wrogich flot.

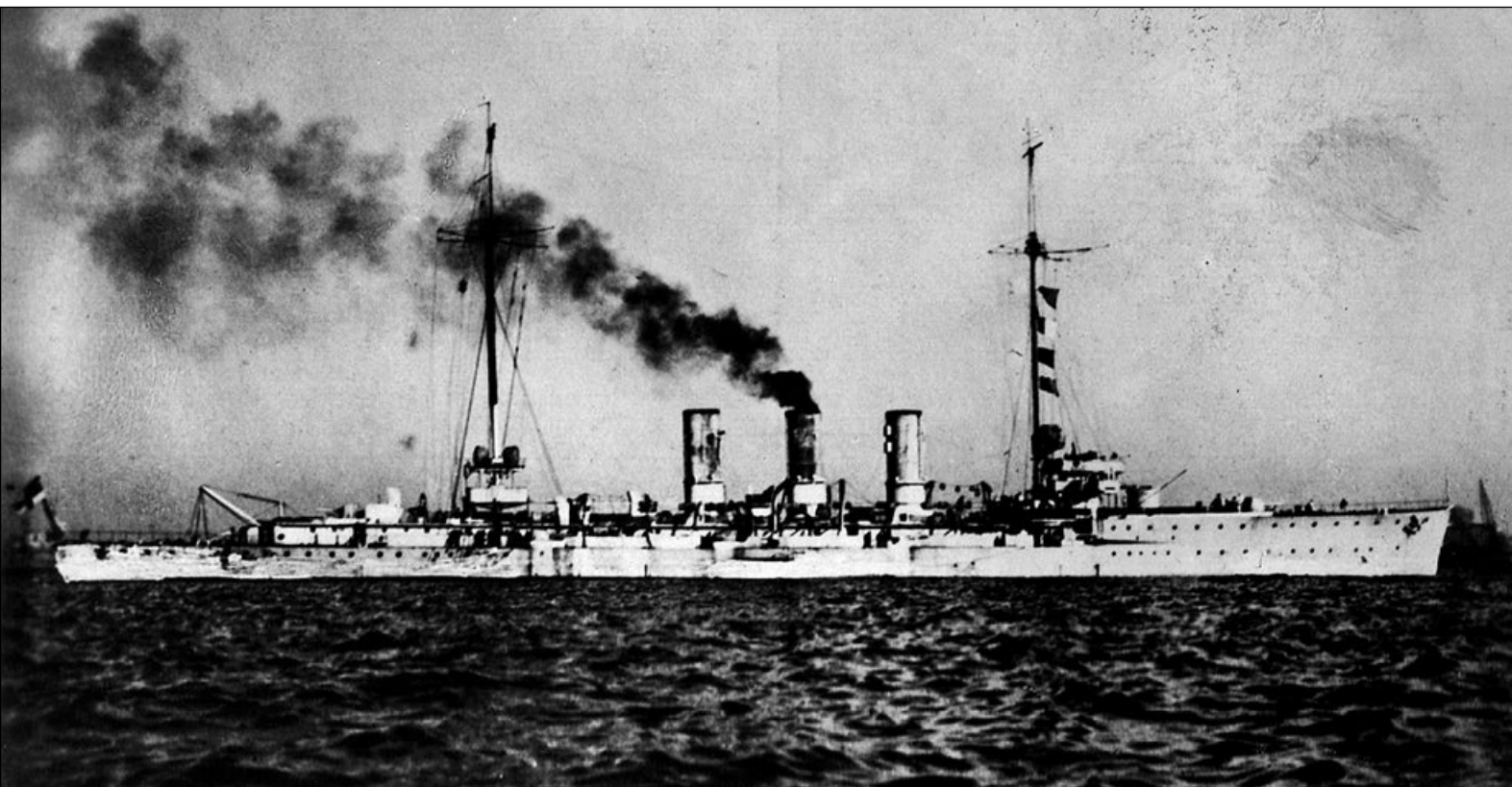
Duńscy marynarze nie wiedzieli rzecz jasna, że gdy płyną zajęci swymi sprawami na morzu znajdują się dwie wówczas najpotężniejsze floty świata: niemiecka Hochseeflotte i brytyjska Grand Fleet, które – w pewnym uproszczeniu – płynęły odpowiednio kursem na północ i na wschód. Około godziny trzeciej popołudniu odległość między czołowymi jednostkami antagonistów wynosiła ledwie 45-50 mil morskich, lecz nic nie wskazywało, by miało dojść między nimi do spotkania, tym bardziej, że Brytyjczycy mie-

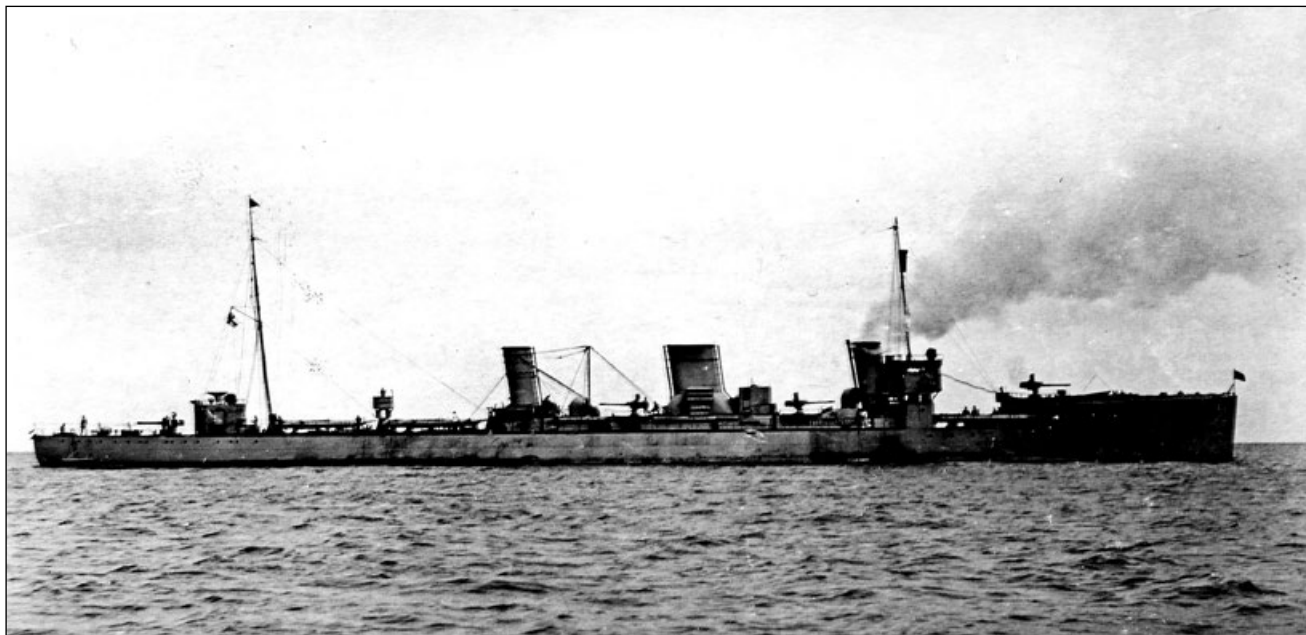
li wkrótce zamiar dokonać zwrot, który oddalałby ich od Niemców. Wtedy właśnie po raz kolejny okazało się, że przypadek może dla rozwoju wydarzeń mieć kluczowe znaczenie, a *N. J. Fjord* miał odegrać swą historyczną rolę.

By rzecz właściwie przedstawić koniecznym jest wpierw przyjrzeć się ruchom niemieckiej floty. Niemcy przyjęli następujące ugrupowanie: dowodzony przez adm. Scheera (okręt flagowy *Friedrich der Grosse*) gros Hochseeflotte w sile szesnastu dreadnotów i sześciu predrednotów szedł w szyku torowym poprzedzany pięcioma krążownikami liniowym (dowódca kontradm. Hipper, flagowiec *Lützow*) idącymi 50 mil morskich przed siłami głównymi, a z kolei 8 mil morskich przed krążownikami liniowymi, rozciągnięte w szyk będący czymś pośrednim między klinem a półkołem, rekonesans i ochronę ZOP zapewniały lekkie krążowniki *Elbing*, *Pillau*, *Frankfurt*, *Wiesbaden* i *Regensburg* oraz torpedowce *B 109*, *B 110*, *B 111*, *B 97*, *B 98*, *B 112*, *V 45*, *V 46*, *V 69*, *S 50*, *G 37*, *G 41*, *V 44*, *G 86*, *G 87*, *G 101*, *G 102*, *G 103* i *G 104*. Nie licząc fragmentarycznych i niezbyt dokładnych meldunków okrętów podwodnych i z nasłuchu radiowego Niemcy nie posiadali informacji o przeciwniku, a dotychczasowy marsz floty przebiegał bez godnych odnotowania incydentów. Tak właśnie było do godziny trzeciej popołudniu, gdy z pokładu torpedowca *B 110* (dowódca kpt. mar. Bollheim)

Krążownik *Regensburg* z sił rozpoznawczych Hochseeflotte.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicz





Torpedowiec, według ówczesnej niemieckiej terminologii, B 109 w ujęciu z 1915 roku.

Fot. zbiory Andrzeja Danilewicza

dostrzeżono dym z lewej burty, który wkrótce zmaterializował się w formie parowca – był nim właśnie *N. J. Fjord*. Niebawem adm. Hipper otrzymał o tym fakcie stosowny meldunek i wydał rozkaz, by torpedowce B 110 oraz B 109 skontrolowały zauważoną jednostkę. Inspekcja wprawdzie nie przyniosła rezultatu w postaci wykrycia kontrabandy, lecz o godz. 15:28 zauważono dymy i zza linii horyzontu wyłoniły się najpierw dwa nieprzyjacielskie okręty, a niebawem kolejne.

Całkiem uprawnione jest tu pytanie dlaczego akurat w tym momencie pojawił się przeciwnik? Aby na nie udzielić odpowiedzi trzeba z kolei przenieść się na pokłady brytyjskich okrętów. Ich ugrupowanie było znacznie bardziej skomplikowane aniżeli Niemców. Składające się z dwudziestu czterech okrętów liniowych siły główne, czyli Grand Fleet, którymi z pokładu dreadnoty *Iron Duke* dowodził adm. Jellicoe, szły w sześciu równoległych kolumnach, rzecz jasna ubezpieczane ze skrzydeł, a także poprzedzane, licznymi innymi jednostkami, w tym trzema krążownikami liniowymi. Odrębnie podążała tak zwana Battle Cruiser Fleet grupująca sześć krążowników liniowych oraz cztery superdreadnoty wraz z innymi przydzielonymi okrętami, którą dowodził adm. Beatty (okręt flagowy *Lion*). Przed krążownikami liniowymi szły w szyku „schody w prawo” krążowniki lekkie, zapewniające tym sposobem rozpoznanie. Ostatnie

cztery „stopnie” owych „schodów” stanowiły okręty 1 Eskadry Krążowników Lekkich (1st Light Cruiser Squadron): *Galatea*, *Phaeton*, *Incognita* i *Cordelia*. Około godziny piętnastej Grand Fleet i Battle Cruiser Fleet dzieliło około 70 mil morskich, zaś adm. Beatty miał już zgodnie z wcześniej założonym planem wykonać zwrot ku siłom głównym. Właśnie wtedy, z najbardziej wysuniętego na północny wschód lekkiego krążownika *Galatea* (dowódca komodor Alexander-Sinclair) dostrzeżono na horyzoncie coś jakby „wielką białą piłkę”. Mianowicie gdy na wezwanie Niemców *N. J. Fjord* zastopował, koniecznym było upuszczenie nadmiaru pary, co też uczyniono. Dlatego nad statkiem kłębił się całkiem spory biały obłok, który to zwrócił uwagę brytyjskich obserwatorów.

Krążowniki *Galatea* i *Phaeton* ruszyły, by zbadać niecodzienne zjawisko, po czym niebawem ukazał się statek, któremu zdecydowano dokładnie się przyjrzeć. Gdy Brytyjczycy zbliżali się do parowca nie wiedzieli jeszcze o obecności przeciwnika, gdyż niemieckie torpedowce, które zatrzymały *N. J. Fjorda*, znajdowały się po jego przeciwległej względem nadpływających okrętów RN burcie. Sami Niemcy dostrzegli jednak zbliżające się jednostki wroga i pozostawiając statek, na którym i tak nic podejrzanego nie znaleźli, szybko od niego odpłynęli. Wtedy właśnie Brytyjczkom ukazały się niemieckie jednost-

ki wyłaniające się zza dotychczas zasłaniającego je kadłuba parowca. Od samego początku nie mogło być wątpliwości, że zauważone okręty są nieprzyjacielskie, choć wprawdzie zostały błędnie rozpoznane jako krążownik. W każdym razie Brytyjczycy otwierają ogień do niemieckich torpedowców, a te unikają trafień zręcznymi manewrami – tak oto za sprawą *N. J. Fjorda* dochodzi do spotkania przeciwników i padają pierwsze strzały w Bitwie Jutlandzkiej.

Nim zostaną opisane dalsze wypadki godzi się jeszcze wyjaśnić, że przeprowadzając inspekcję *N. J. Fjorda* torpedowce oddzieliły się od formacji niemieckich okrętów, która popłynęła dalej. Jednak odgłosy artyleryjskiej kanonady zostały usłyszane z pokładu krążownika *Elbing*, który skierował się ku niej. Niebawem z jego pokładu stają się widoczne własne torpedowce wykonujące uniki przed wrogimi pociskami jak też ostrzeliwujące je krążowniki przeciwnika. Gdy tylko dystans spada poniżej 14 000 m *Elbing* otwiera ogień i niebawem uzyskuje pierwsze w tej bitwie trafienie – niemiecki pocisk upada na pokład *Galatei* za pomostem, lecz nie wybucha. Ciekawa, jest reakcja jednego z członków załogi brytyjskiego okrętu: sądząc, że to własny pocisk chciał go podnieść, lecz zaraz odskoczył, gdy przekonał się jak jest gorący.

Tymczasem liczba okrętów zwiększa się, do *Galatei* i *Phaetona* do-

łączają pozostałe okręty 1 Eskadry Krążowników Lekkich, a po stronie niemieckiej krążowniki *Pillau*, *Frankfurt* oraz torpedowiec *B 111*. Niemniej jednostki te nie toczą ze sobą zaciętej walki, bowiem Brytyjczycy zawracają ku własnym krążownikom liniowym, a Niemcy podążają za nimi – na tym etapie celem działania obydwu stron nie jest zadanie sobie możliwie najdotkliwszych ciosów lecz rozpoznanie sił i zamiarów przeciwnika. W eter idą meldunki wysyłane przez okręty antagonistów, póki co niezbyt dokładne, tak się bowiem złożyło, że choć floty przeciwników wyszły z zamiarem znalezienia wroga i narzucenia mu walki, to samo spotkanie było dla wszystkich pewnym zaskoczeniem, stąd i pewna konfuzja tak w działaniu jak też w meldowaniu. Wkrótce zresztą dochodzi do spotkania niemieckich i brytyjskich krążowników liniowych, w związku z czym lekkie jednostki odchodzą zwalniając im – o ile można tak się wyrazić w stosunku do powierzchni morza – „plac boju”, a bitwa wchodzi w swą pierwszą fazę.

Podczas gdy wielkie okręty przeciwników rozpoczynają wymianę śmiertelnych ciosów *N. J. Fjord* odpłynął niepokojony już podczas swego dalsze-

go rejsu. Statek odegrał swą historyczną rolę katalizatora wydarzeń doprowadzającego do spotkania wrogich sił i rozpoczęcia największej bitwy morskiej I Wojny Światowej i jednej z największych w ogóle. Lecz od momentu, gdy przeciwnicy dostrzegli się nawzajem parowiec przestał ich interesować, co zresztą dla niego i jego załogi było jak najbardziej korzystne.

Smutny finał

Przez kolejne miesiące *N. J. Fjord* kontynuował swą handlową służbę regularnie odbywając rejsy między Wyspami Brytyjskimi a Danią. Tymczasem jednak dla żeglugi handlowej nadchodziły trudne czasy. Im dłużej trwała wojna, tym bardziej bezwzględne stawało się jej prowadzenie. W 1917 r. coraz bardziej stawało się oczywistym, że jedyna właściwie szansa Niemiec na zwycięstwo nad wyspiarską Anglią leży w zduszeniu jej handlu morskiego. W tym celu zaostro- no walkę z żeglugą z wykorzystaniem okrętów podwodnych. Spotkanie z „podwodnymi piratami kajzera” nie ominęło również *N. J. Fjorda*. W dniu 5 kwietnia 1917 r. statek odbywał rejs z Blyth do Odense z ładunkiem węgla i drobnicy gdy został zatrzyma-

ny przez wynurzony niemiecki okręt podwodny *UC 31* (dowódca kpt. mar. von Schrader). Niemcy pozwolili załódze opuścić łódzie ratunkowe i zająć w nich miejsca, po czym zatopili statek przy użyciu ładunków wybuchowych. Zdarzenie miało miejsce około 40 mil morskich na wschodni północny wschód od wyspy Coquet Island leżącej u brzegów północno angielskiego hrabstwa Northumberland. Sprawca zatopienia statku skrył się w głębinach, a załogę wkrótce uratowały brytyjskie jednostki patrolowe i trawlerzy rybaccie, dzięki czemu całe zdarzenie odbyło się bez ofiar w ludziach. Wrak *N. J. Fjord* zlokalizowano w 2013 r. – znajduje się on na głębokości około 70 metrów i jest stosunkowo dobrze zachowany. ●

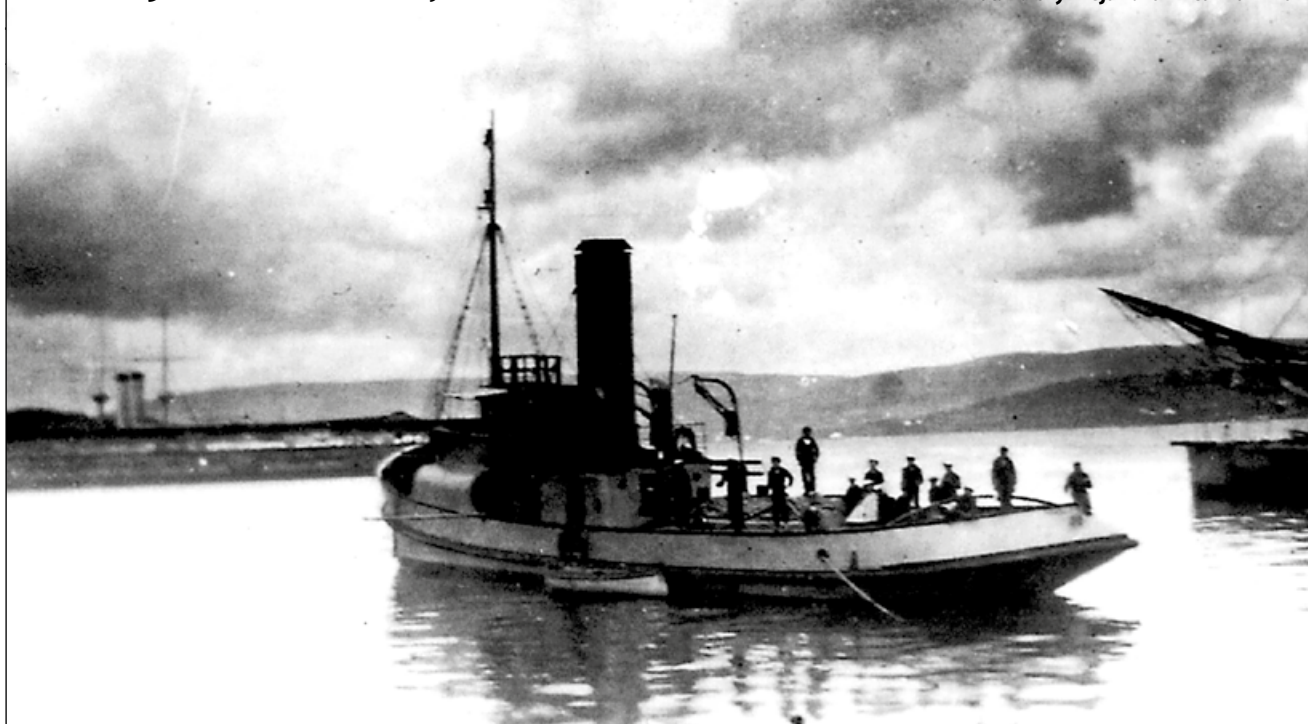
Bibliografia

- Bennett Geoffrey (tłum. Kazimierz Szarski), *Jutlandia 1916: bitwa morska* wyd. pol. Warszawa 2010,
 Flisowski Zbigniew, *Bitwa jutlandzka 1916*, Warszawa 1994.
 Gozdawa-Gołębiowski Jan, Wywerka Prekurat Tadeusz, *Pierwsza Wojna Światowa na morzu*, Warszawa 1994.
 Internet oraz materiały ze zbiorów redakcji OW i autora.

FOTOKOLEKCJA

Brytyjski krążownik liniowy *Lion* krótko po wybuchu wojny.
 Fot. zbiory Leo Van Ginderena





Holownik *Galicia*

W naszej wrażliwości, będącej jeszcze efektem Związku Radzieckiego, nie sposób było dostrzec związek między „nierównym bohaterskim bojem” a „faszyzmem”. Na wojnie jednak bywa różnie i trzeba oddać co swoje naszym dawnym wrogom, którzy także potrafili walczyć, gdy byli w mniejszości, a co ważniejsze także zwyciężać. Tematyka tego artykułu może wydawać się błaha, lecz autor po raz pierwszy spróbował prześledzić biografię niewielkiego faszystowskiego¹ holownicza *Galicia*, który wstawił swoje imię w trakcie wojny domowej w Hiszpanii nierównym bojem z republikańskim okrętem podwodnym, z którego wyszedł zwycięskim.

Po zakończeniu I wojny światowej hiszpańska flota mogła uzupełnić swój stan szeregiem okrętów i jednostek pomocniczych, zakupionych za niewielkie pieniądze, w trakcie wyprzedaży majątku wojennego wielkich mocarstw. Hiszpanii było to na rękę, bowiem właśnie po zakończeniu wielkiej wojny, wpłatała się w bardzo krwawy i długotrwały konflikt w Maroku. Wśród jednostek, uzupełniających w tym czasie hiszpańską flotę, było kilka holowników.

Pierwszą i najważniejszą przyczyną pozyskania w Europie w roku 1921 właśnie holowników sprowadzała się do konieczności zmniejszenia obciążenia podstawowych jednostek bojowych, działających w ramach blokady

marokańskiego wybrzeża. W związku z tym nowe jednostki były z punktu przewidziane jako improwizowane patrolowce. Drugą przyczyną zakupu kryła się w konieczności zapewnienia obsługi przez holowniki trzech głównych admiralicji i dwóch podstawowych baz floty (właśnie dlatego liczba okrętów wynosiła 5). W celu przyspieszenia tej operacji, specjalny Królewski dekret z 31 sierpnia 1921 r., zezwolił na ich pozyskanie „bez pedantycznego przetargu czy konkursu”. W tym celu w Części 1 budżetu, przeznaczonego na operacje w Maroku, wyasygnowano 2 mln peset. Wkrótce też „Morska misja w Europie” (Comision de Marina en Europa) skontaktowała się w Londynie z szeregiem zainteresowanych osób, mogących w krótkim czasie zaproponować potencjalnemu nabywcy wszystkie 5 holowników.

Z uwagi na fakt, że pierwsze 4 jednostki (przyszłe *Ferrolaño*, *Gaditano*, *Cartagenero* i *Ciclone*) były brytyjskiego pochodzenia, szereg autorów, nie wdając się w szczegóły, wspomina o piątym holowniku również „brytyjskiej budowy”². Poza tym przy zakupie dawnego holenderskiego holownika *ZAR-1* londyńska firma występowała jedynie jako pośrednik, a statek trafił w ręce strony hiszpańskiej za całkiem przystępną cenę 9000 £. Ze strony „Morskiej misji w Europie” kontrakt

podpisał inżynier-pułkownik Carlos Preysler, a akt odbiorczy holownika podpisano w Ferrolu 18 lutego 1922 r.

ZAR-1 był budowany przez rotterdamską stocznnię N.V. van der Kuy & van der Ree's Machinefabrik Scheepswerf. Posiadał wyporność 350 t (pojemność 134 BRT). Podstawowe wymiary, wykonanego ze stali kadłuba: długość – 30,65 m, szerokość – 6,40 m, zanurzenie – 3,35 m. Siłownia o mocy 550 KM, pozwalała na rozwijanie prędkości do 10 węzłów. Po przybyciu do Maroka wszystkie holowniki, w tym i dawny *ZAR-1*, otrzymały uzbrojenie w postaci 1 szybkostrzelnego działka kal. 57 mm Nordenfeldt, zdjętych z wycofanej ze służby i rozbrajanej kanonierki *Marques de Molins*. Załoga jednostek liczyła 18 ludzi.

Na szczególną uwagę zasługuje historia wyboru nowej nazwy. Z uwagi na fakt, że jak już powiedziano, wszystkie 5 jednostek przeznaczono na wyposażenie portów 3 głównych

1. Zastosowanie przymiotnika „faszystowski” wobec nacjonalistów w hiszpańskiej wojnie domowej jest pewnym nadużyciem (wynikającym z potocznego nazewnictwa ugruntowanego w czasach ZSRR). Wśród nacjonalistów (frankistów) działały również grupy faszystowskie (przede wszystkim Falanga Hiszpańska), ale główny nurt był konserwatywno-nacjonalistyczny. Późniejsza dyktatura Franco miała charakter reakcyjny, z silnymi wpływami Kościoła oraz tendencjami autarkicznymi (przypis red.).

2. Tego błędu nie uniknęło przykładowo takie poważne opracowanie, jak publikacja braci Moreno „Wojna spokojna i przemilczana”.

admiralicii i baz floty, postanowiono nadać im nazwę od „rodzimego” portu. Taka była geneza nazw trzech pierwszych holowników (dosłownie „mieszkaniec...” Ferrol, Kadyksu i Kartageny). Pierwotnie dla ZAR-1 przygotowano nazwę *Mahónes* (mieszkaniec Mahón na Minorce), jednak z uwagi na fakt, że nie spotkała się ona ze zrozumieniem (zapewne z uwagi na skojarzenie z „majonezem”), po przybyciu do Hiszpanii, jednostka nosiła czasowy symbol R-5 (*Remolcador No 5* – holownik No 5), zatwierdzony dekretem z 25 stycznia 1922 r. Dopiero królewski dekret z 1 marca 1922 r. oficjalnie zatwierdził dla eks-holenderskiego holownika nazwę *Galicia* dla upamiętnienia Galicji - historycznej dzielnicy w północno-zachodniej Hiszpanii. Królewski dekret z 16 marca 1922 wprowadził jednostkę w tzw. „Trzeci stan”, oznaczający pełną gotowość do wypełniania zadań bojowych.

Pobyt *Galicii* w północnej Afryce nie trwał długo. Służby portowe szybko zrozumiały, że holownik może być bardziej przydatny do realizacji rozlicznych celów pomocniczych w metropolii, zgodnie ze swym pierwotnym przeznaczeniem, niż jako pośrednia kanonierka w Maroku. W rezultacie już 22 lipca wyszedł dekret o jego rozbrojeniu i oddaniu do dyspozycji morskiego poligonu w Marin, znajdujący się akurat w Galicji.

Już 22 stycznia 1923 r. *Galicia* wplątała się w nader nieprzyjemny incydent. W tym dniu nadszedł rozkaz odholowania z Ferrol dwóch barek, wykorzystywanych jako składy amunicji. W trakcie tej nieskomplikowanej operacji jednostki trafiły na sztorm wskutek czego na trawersie Corcu-bión okazało się, że pękły hole. Sam fakt pływania bez kontroli w miejscu o dość intensywnym ruchu barek z dwoma setkami min kotwicznych Vickers na pokładzie stanowił nie lada ewenement. Sytuacja skomplikowała się jeszcze bardziej, gdy po powtórnych wzięciu na hol, okazało się, że zmyło kilka min! Na szczęście nie doszło do żadnej tragedii, wszystkie miny udało się wkrótce wyłowić w różnych punktach wybrzeża.

Z innych wydarzeń, do wybuchu wojny domowej, można w zasadzie wskazać jedynie udział w wielkich manewrach floty w październiku 1929

r. i niewielką awarię w grudniu tego roku, gdy *Galicia* straciła śrubę napędową, co wymagało remontu w arsenale w Ferrol. Do podobnej sytuacji doszło 23 kwietnia 1935 r., gdy *Galicia* odprowadzała rufę krążownika *Libertad*. W tym celu holownik musiał stać na kotwicy, a ponieważ rufa krążownika kontynuowała swój ruch, doszło do oderwania się samej kotwicy wraz z 2 metrami łańcucha kotwicznego. W tym samym dniu, gdy krążownik prowadził strzelania artyleryjskie, jeden z końców łańcucha (o długości około 20 m) nawinął się na śrubę *Galicii*. W rezultacie holownik stracił pióro steru, co wymagało znów remontu.

Jeszcze jedno istotne uzupełnienie z tego okresu. Zgodnie z dekretem władz z 6 września 1933 r. holownik otrzymał numer taktyczny 232 i międzynarodowy identyfikator EBFE.

Wybuch wojny domowej zastał *Galicia* w Marin. Z uwagi na fakt, że poligon znalazł się w strefie nacjonalistów, holownik odszedł natychmiast do Ferrolu, gdzie po uzbrojeniu w szybkostrzelne działa kal. 57 mm (dziób), kal. 47 mm (rufa) i karabiny maszynowe dowodzony przez chor. Federico Sánchez Barcaiztegui dołączył do Flotylli Trawlerów (dowódca por. Felix Ozamiz Rodriguez). Swą nazwę flotylla zawdzięcza temu, że praktycznie w całości tworzyły ją uzbrojone trawlerzy: *Tritonia* – flagowiec, *Denis*, *Virgen del Carmen*, *Txit-Ona* wkrótce zmieniona na *Ciriza*, *Juan Ignacio*, *Santa Urbana*, *Juan Mari*, oraz holowniki *Galicia* i *Argos*, które nieco „rozcieńczyły” większość „rybaków”. *Galicia* stała się jednym z pierwszych, uzbrojonych przez nacjonalistów jednostek.

Wkrótce wyszła dyrektywa No 1, w związku z którą flotylla Ozamiz miała wyjść w morze 12 sierpnia, praktycznie w pełnym składzie. Przy tym *Galicia* wraz z *Tritonia*, *Virgen del Carmen* i *Juan Ignacio*, zajęły miejsce w dozorze blokadowym rejonu San Sebastian. Już 14-go przeprowadziła ostrzał pozycji przeciwnika pod Cadavedo. Trzeba oddać sprawiedliwości, że rezultaty ostrzału były raczej mizerne, tak, że późniejsze tego typu operacje przeprowadzały jedynie duże okręty floty, względnie trawlerzy z artylerią kal. 76 mm i większą. Z uwagi na fakt, że główny kaliber *Galicii* stanowiło działo 57 mm, jednostkę wy-

korzystywano jedynie do operacji blokadowych.

10 września nacjonaści zdołali w końcu utworzyć wysuniętą bazę dla niewielkich jednostek w Ribadeo, w rezultacie z *Tritonia*, *Virgen del Carmen*, *Santa Urbana*, *Ciriza*, *Argos* i *Galicia* sformowano Flotylla Ribadeo pod dowództwem kmdr ppor. Francisco Paraga Rage. W celu bardziej efektywnego kierowania flotyllę podzielono na 2 grupy operacyjne: pierwsze 3 jednostki pod dowództwem Ozamiz, a pozostałe – por. Manuel Seijo López. Głównym zadaniem flotylli była blokada Gijón. Przy czym włączenie do tych sił *Galicii* miało czysto formalny charakter, bowiem okręt już 25 sierpnia wyszedł z Ferrol właśnie dla prowadzenia blokady Gijón. Mniej więcej w tym czasie holownik otrzymał numer taktyczny P-41, teraz już oficjalnie przypisany klasie patrolowców – „Patrulleros”.

7 września „patrulleros” *Tritonia*, *Ciriza*, *Virgen del Carmen* i *Galicia* mogły wyróżnić się tym, że uciszyły baterię przeciwnika u ujścia rzeki Nalon, a nieco później zatrzymały statek *Ulia* (4000 t, 2435 BRT) kierujący się do Francji z ładunkiem fosfatów. Dwa pierwsze okręty odprowadziły natychmiast parowiec do Ferrol.

12 i 13 września jednostki flotylli zapewniały eskortę okrętu liniowego *España* ostrzeliwującego nieprzyjacielskie pozycje pod Gijón. Przy tym eskorta też częściowo brała udział w ostrzale, a częściowo stanowiła ochronę przed okrętami podwodnymi.

W tym czasie na północ przerzucono szereg republikańskich okrętów podwodnych (C-2, C-3, C-4, C-5, C-6 i B-6) z zadaniem atakowania dużych jednostek nacjonalistów, tak, że podobna troska nie była pozbawiona sensu. *Galicia* była jedną z pierwszych jednostek, która nabrała doświadczenia w działaniach przeciwpodwodnych, co prawda nieudanych, starając się przechwycić okręt podwodny C-5 (dowódca kmdr ppor. Jose Lara).

19 września nacjonaści postanowili przeprowadzić kolejną operację stawiania aktywnych zapór minowych między Bilbao a Santander. W tym celu z Ferrol wyszedł z 40 minami na pokładzie niszczyciel *Velasco* (dowódca kmdr ppor. Francisco Núñez Rodriguez). Ochronę jednostki przez

okrętami podwodnymi w trakcie stawiania min w rejonie Bilbao zapewniały *Virgen del Carmen* i *Denis*, a w rejonie Santander – *Galicia* i *Ciriza*. Żaden z patrolowców nie miał na pokładzie min, mimo autorytatywnych stwierdzeń szeregu autorów.

O godz. 08:30 w odległości 25 Mm na północny-wschód od Cabo Blanco na *Velasco* zauważono sylwetkę nierozpoznanego okrętu podwodnego. Znajdowała się ona w położeniu nawodnym niedaleko od niszczyciela, który zwiększył prędkość do 25 węzłów i podjął próbę staranowania przeciwnika. Z uwagi na fakt, że okręt szybko się zanurzył, *Velasco* już o 09:15 powrócił na poprzedni kurs. O godz. 11:15 zauważono *Galicia* i *Ciriza*, które miały zapewnić ochronę pop w trakcie minowania Santander. O 12:30 niszczyciel stracił z widoku swą eskortę i obrał kurs na Bilbao.

W tym czasie *Galicia* zmierzała kursem na wschód i znajdowała się 15 Mm na północ od przylądka Peñas, a 3 Mm przed nią znajdowała się *Ciriza* (dowódca por. Seijo López). O 12:30 obserwatorzy zauważyli w odległości 5000 m od rufy sylwetkę okrętu podwodnego w położeniu nawodnym, idącego z pełną prędkością. Holownik dał natychmiast sygnał syreną na *Ciriza* i ruszył na zbliżenie z przeciwnikiem. Po 15 minutach *Galicia* otworzyła ogień ze swego dziobowego działka kal. 57 mm. Już pierwszymi strzałami udało się uzyskać nakrycie celu, który pośpiesznie zanurzył się w głębinach. Co ciekawe, na *Ciriza* nie usłyszano ani dźwięków

syreny, ani kanonady artyleryjskiej, wobec czego *Galicia* musiała działać w pojedynkę. Jak wykazało przeprowadzone śledztwo, dym z kominu rozciągał się akurat za rufą trawlera, co oznaczało, że również wizualny kontakt z *Galicia* był utrudniony. Holownik nie dawał jednak za wygraną. Rozwijając pełną prędkość zaczął obrzucać bombami przypuszczalne miejsc, w którym znajdował się przeciwnik, do czasu aż znów się nie wynurzył.

Wersja republikanów w kwestii tego epizodu jest nieco różna. Okręt podwodny B-6 (dowódca chor. Oscar Scharfhausen) szedł do portów północy z ładunkiem broni (700 skrzynek każda o wadze 33 kg, dostarczonych wcześniej z Meksyku). Po wykryciu trawlerów nacjonalistów na mostku rozgorzała gorąca dyskusja na temat tego, co jest korzystniejsze dla Republiki: dostarczyć broń na miejsce przeznaczenia czy zatopić kilka jednostek przeciwnika. W rezultacie większość opowiedziała się za zanurzeniem. Jednak z powodu sabotażu, przez niezamknięty zawór akustyczny zaczęła do wnętrza napływać woda, zmuszając jednostkę do wynurzenia, i rozstrzygając faktycznie kwestię podjęcia walki.

Tak czy inaczej, po pewnym czasie *Galicia* wykryła ponownie okręt podwodny w odległości 1500 m. Holownik natychmiast otworzył ogień ze swego dziobowego działka, karabinów maszynowych i ręcznej broni załogi, podejmując nierówny bój. Główny kaliber przeciwnika stanowiło działko kal. 76 mm, co nie dawało dzielnemu holow-

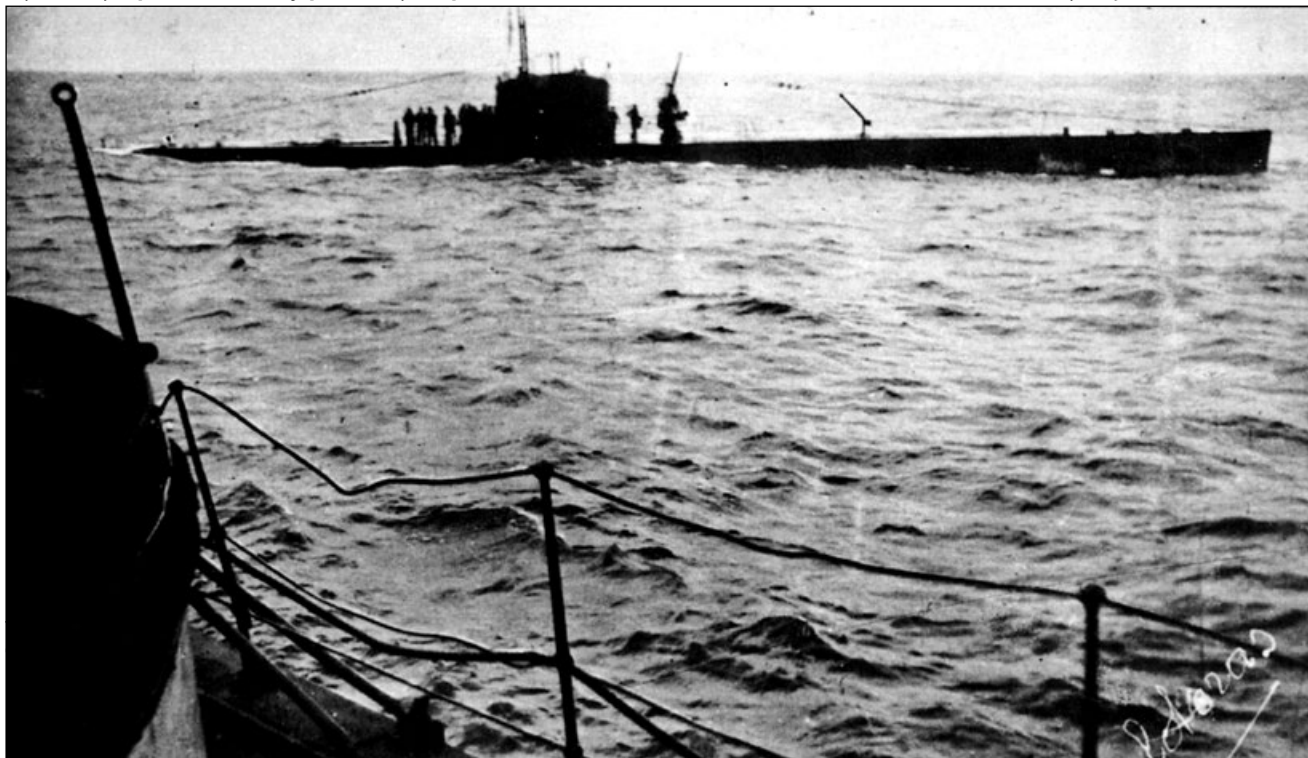
nikowi żadnych szans. I rzeczywiście, jedna z pierwszych salw okrętu podwodnego trafiła w dziób. Pocisk przebił mostek, uszkadzając przy tym przewód sterowniczy, przewód parowy sygnalizacji dźwiękowej i eksplodował w nadbudówce. Obsługujący działko marynarz I klasy Jose Navira, zginął na miejscu, a kolejnych 4 (w tym dowódca holownika) odniosło rany. Tym niemniej zastępując poległego, załoga kontynuowała bój.

W krótkim czasie *Galicia* otrzymała kolejnych 5 trafień, które raniły dalszych 3 członków załogi. Do zasobni węglowej lewej burty zaczęła dostawać się woda zaburtowa, zaś obsługa maszynowni rozpoczęła naprawę uszkodzonego kotła. W związku z tym prędkość *Galicia* spadła do 4 węzłów. W czasie starcia ciągle zmieniał się dystans między przeciwnikami, maksymalne zbliżenie wynosiło raptem 800 m. Starcie trwało około 3 godzin, a ostatecznie dla wzmocnienia obsady dziobowego działka stanął przy nim sam dowódca.

O 14:30 na *Velasco* dotarł szyfrogram z *Galicia*, z którego wynikało, że „w polu widzenia wykryto okręt podwodny”. Niszczyciel natychmiast wykonał zwrot i z prędkością 27 węzłów wyruszył z pomocą. O 15:15 na horyzoncie pojawiły się dymy z *Galicia* i *Ciriza*, a wkrótce później także charakterystyczne spaliny z diesla okrętu podwodnego. Kwadrans później na niszczycielu precyzyjnie określono podwodnika, a o 15:40, gdy dalmierze pokazały 6440 m, obsada dziobowego działka kal. 102

Wynurzony republikański okręt podwodny B-6 po walce.

Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo



mm pod dowództwem chor. Severo Martín Allegue, mogła otworzyć ogień. Starcie trwało raptem 7 minut. Po tym, jak obserwatorzy potwierdzili trafienie w prawą burtę przeciwnika w centralnej części kadłuba, republikańska jednostka podniosła białą flagę, sama nie odpowiadając ogniem.

O 16:00 *Velasco* zbliżył się do *B-6* na odległość umożliwiającą kontakt głosowy, i kmr ppor. Núñez zażądał natychmiastowego przecięcia anteny radiowej. W odpowiedzi okręt podwodny przekazał, że tonie. Wówczas „uspokojono” załogę, informując, że w takim przypadku nikt nie będzie jej ratował.

W tym czasie szalupa z zastępcą dowódcy niszczyciela por. José Jaudenes skierowała się ku okrętowi podwodnemu. Ta jednak potwierdziła, że czas dla podjęcia akcji ratowniczej minął. O 16:15 *B-6* zaczął tonąć rufą, a wszyscy znajdujący się na niej ludzie rzucili się do wody. Tak czy inaczej przyszło organizować akcję ratowniczą. O 16:20 republikańska jednostka zatonała, w końcowej fazie stając praktycznie pionowo z dziobem u góry. 14 ludzi podjęła szalupa, a kolejnych 7 przyjęła na pokład *Ciriza*. Pozostałych 36 członków załogi wzięła na pokład *Velasco*: im rzucano linkę z kołem ratunkowym i wciągano na niszczyciel. Łącznie udało się uratować 57 ludzi, z których 2 wkrótce zmarło, a pozostali trafili do niewoli.

Po zakończeniu walki, na miejsce zatonięcia dotarła uszkodzona *Galicia*. Po przycumowaniu do *Velasco*, na niszczyciel przekazano ciężko rannych, a holownikowi przekazano pomoc w walce o utrzymanie żywotności. Przebicie w rejonie linii wodnej udało się zatkać za pomocą koi i cementu.

Z uwagi na fakt, że w czasie wszystkich tych działań na *Velasco* uległy uszkodzeniu tor minowe, trzeba było zrezygnować z operacji stawiania zapory minowej. *Galicia* ruszyła do Ribadeo w eskorcie *Ciriza*, a *Denis* i *Virgen del Carmen* odesłano do Pesajes. Sam niszczyciel



Dwa interesujące ujęcia tonącego *B-6*.

Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo

wyruszył do Ferrol, gdzie dotarł rannym 20 września.

W czasie starcia *Galicia* wystrzeliła łącznie 153 pocisków kal. 57 mm, 97 kal. 47 mm i około 2 tys. pocisków karabinowych. W odpowiedzi holownik otrzymał 2 bezpośrednie trafienia pociskami kal. 76 mm. Jak już wspomniano poległ 1 członek załogi, a kilku odniosło rany, w tym: dowódca holownika chor. Sánchez-Barcaiztegui, zastępca dowódcy Manuel Anca, kapral artylerii Jesus Paz, kapral piechoty Eloy Rodríguez, bosman Luis Mella, marynarze Fernando Landeira,

Cipriano Purrua i palacz Juan Egea. Poza tym rany odniósł trzeci mechanik *B-1* José Vilar Guerrero, który od początku wojny domowej przyłączył się do nacjonalistów i wszedł w skład załogi *Galicia*.

Zgodnie z protokołem przesłuchania Scharfhausena, jedyną stratą wśród załogi okrętu podwodnego był komisarz, który po przerwaniu ognia zaczął otwierać kingstony. Fakt ten pozostaje całkowicie na sumieniu dowódcy *B-6*, ponieważ nie można go potwierdzić ani zaprzeczyć. Z wziętych do niewoli podwodników, 2 zmarło z ran, a pozostali



stałych postawiono przed trybunałem wojennym w Ferrol. 14 października 1936 roku 23 osoby zostały skazane na karę śmierci, jednak wykonano go jedynie w stosunku do 3 marynarzy.

W całej tej historii pozostaje jeden niezrozumiały moment: czy okręt podwodny poszedł na dno w wyniku udanego trafienia *Velasco* czy wskutek licznych trafień *Galicia*. Prawdopodobnie, na to pytanie nie uda się udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Z wyjaśnień jednego z jeńców wynika, że pocisk z *Velasco* eksplodował na grodzi między przedziałem maszynowni a kambuzem, w rejonie linii wodnej. Teoretycznie, w przypadku zorganizowanej walki o żywotność okręt podwodny mógł utrzymać się na powierzchni, lecz samo pojawienie się niszczyciela przeciwnika w pełni zdeorganizowała załogę, która w momencie pojawienia się pierwszych problemów, zaczęła się poddawać. Z drugiej strony, minimum 5 jeńców utrzymywało, że jednostka zatонуła w wyniku licznych trafień z *Galicia*, których skutkiem nie sposób było zapobiec.

Tak czy inaczej, holownik wyszedł zwycięsko z pierwszego starcia. Za ten sukces Sánchez Barcaiztegui został uhonorowany Krzyżem św. Ferdynanda z liśćmi laurowymi³. Sam holownik po dotarciu do Ribadeo został skierowany na remont, który trwał do końca października. Później został przerzucony do Ferrol, gdzie realizował swoje podstawowe funkcje do końca wojny.

Brak niezbędnej konserwacji i duże obciążenie działaniami bojowymi doprowadziły do silnego zużycia holownika. Był to jednak problem całej floty. W związku z tym po zakończeniu wojny domowej w pośpiesznym trybie przyjęto program remontu praktycznie całej floty. Trafiła do niej również *Galicia*.

Po zakończeniu programu remontu i modernizacji nadeszła pora na reorganizację floty. Objęła ona również holowniki. W pierwszej kolejności jednostki zamiast nazw otrzymały literowo-cyfrowe oznaczenia. Rozkazem ministerialnym z 24 kwietnia 1941 wszystkie holowniki o wyporności między 200 a 400 t od tej pory były klasyfikowane jako redowe i otrzymały indeks RR (Remolcador de Rada – holownik redowy). W ramach realizacji tego polecenia, dekretem z 9 maja 1941 *Galicia* stała się *RR-11*.

W nocy 2 grudnia 1947 r. dyżurujący w porcie Ferrol policjanci i wojskowi zameldowali o jednostce, która syreną wzywała pomocy. Natychmiast kutry i szalupy podeszły do statku, który zidentyfikowano jako *Castillo Coca*, jednak w zaistniałej skomplikowanej sytuacji pomoc już nie mogła. Wówczas na rozkaz zastępcy dowódcy arsenału w Ferrol w morze wyszedł *RR-11*, który na miejsce zdarzenia dotarł około godz. 05:00 rano. Tam dowódca holownika przekonał się, że stan morza czyni nader niebezpiecznym jakiegokolwiek podejście do *Castillo Coca* by

ratować znajdujących się na nim marynarzy. Wówczas podjęto decyzję o powrocie do Ferrol po specjalną ratowniczą tratwę i 600 m hol by później z ich pomocą ściągnąć całą załogę statku. Niestety, żywioł nie oczekiwał ratowników, i gdy holownik powtórnie dotarł na miejsce tragedii, odnalazł jedynie porozrzucane na wodzie resztki statku. Cała, licząca 26 osób załoga parowca, zginęła.

To wydarzenie było ostatnim godnym wspomnienia w biografii starego holownika, który 8 lutego 1967 r. został skreślony ze stanu floty i wkrótce oddany na złom. ●

Bibliografia

- Anca A.A., *Remolcadores y Lanchas Remolcadoras de la Armada (1860-1940)* – Pontevedra: Damaré Ediciones, 2007, - 118 p.
- Cerezo Martínez R., *Armada Española, siglo XIX*, Madrid, Ediciones Poniente, 1983 – En 4 Volumes.
- Moreno de Alboran F., Moreno de Alboran S., *La Guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la Guerra de 1936-39*, Madrid 1998, - En 4 volumes.
- Rozkazy Ministerstwa Marynarki Wojennej od 1922 do 1967 r.

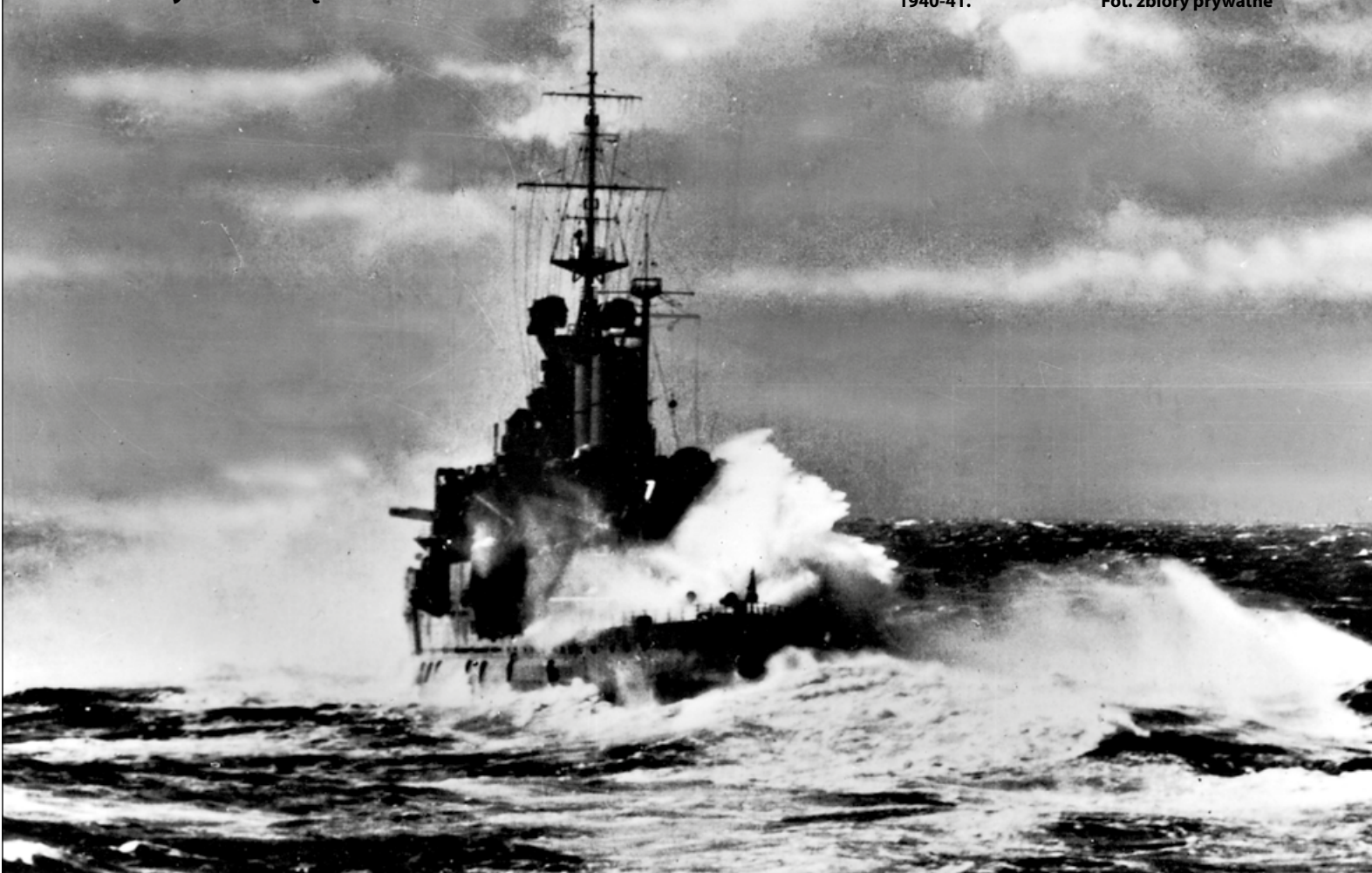
Tłumaczenie z języka rosyjskiego Maciej S. Sobański

3. Potomek słynnego Victoriano Sánchez Barcaiztegui, dla uhonorowania którego nazwano niszczyciel, pozostający w latach wojny domowej pod banderą Republiki, pełnił później służbę na holowniku *Cartagenes*, uzbrojonym trawlerze *Fantastico*, a wojnę zakończył na stawiaczu min *Jupiter*. Swoją karierę F. Sanchez-Barcaiztegui zakończył w stopniu kontradmirała jako dowódca bazy w Gijón.

Holownik *Galicia* z oznaczeniem RR-11 w Barcelonie.

Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo





Pierwsze starcie pancerników

Wstęp

Uprawnione wydaje się stwierdzenie, iż pierwszą „prawdziwą” bitwą morską Drugiej Wojny Światowej była bitwa u ujścia La Platy, lecz pierwszym w tej wojnie starciem pancerników była bez wątpienia potyczka między brytyjskim krążownikiem liniowym *Renown* a niemieckimi pancernikami *Scharnhorst* i *Gneisenau*¹.

Wiosną 1940 roku zarówno Alianci jak też Niemcy planowali z przyczyn strategicznych usadowić się w Skandynawii. Tak więc ofiarą wojennej strategii paść miały Dania, a w szczególności Norwegia. Traf chciał, że zarówno Niemcy jak i Brytyjczycy postanowili wcielić w czyn swe zamiary niemal równocześnie (III Rzesza przystąpiła do działania z pewnym wyprzedzeniem) i z tej przyczyny w tym samym czasie na morzu znalazły się zespoły flot obydwu przeciwników. Pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau*, dowodzone przez wiceadm. Lütjensa, wykonywały zadania dalekiej osłony (niem. Fernsicherung) dla sił dokonujących

inwazji na Norwęgii w ramach operacji „Weserübung”, podczas gdy ku norweskim wodą zmierzały również okręty Royal Navy, w tym krążownik liniowy *Renown* oraz 10 niszczycieli; zespołem tym dowodził wiceadm. Whitworth. Brytyjczykom ubył jeden niszczyciel – *Glowworm* – który odłączył od reszty i przypadkowo natknął się na niemiecki krążownik ciężki *Admiral Hipper*. W walce, która rozgrywała się, a która jest chyba jednym z najbardziej znanych epizodów kampanii norweskiej, *Glowworm* został zatopiony, zaś niemiecki krążownik uszkodzony. Wiele by można jeszcze dodać odnośnie tego i innych epizodów właśnie rozpoczynającej się kampanii na skandynawskich wodach, lecz dla istoty omawianej sprawy wystarczającym jest stwierdzić, że nad ranem 9 kwietnia 1940 r. dochodzi do spotkania niemieckich pancerników z brytyjskim krążownikiem liniowym *Renown* płynącym wraz z – teraz już tylko dziewięcioma – niszczycielami. Zespoły wrogich okrętów natknęły się na sie-

bie na zachód od Lofotów, mniej więcej na wysokości norweskiego Stromvaer. Warunki w jakich doszło do spotkania przeciwników były co najmniej trudne, nie tylko ze względu na porę doby, lecz również z powodu złych warunków hydro-meteo: stanu morza 5° i opadów śniegu.

Przeciwnicy

Ukazawszy w ogólnym zarysie okoliczności zdarzenia, a przed opisem samego starcia, zasadnym jest przedstawić antagonistów.

Krążownik liniowy *Renown* był okrętem zbudowanym jeszcze w czasie „Wielkiej Wojny”, niemniej został w latach 1936-39 poddany przebudowie połączonej z modernizacją, niejednokrotnie określanej mianem rekonstrukcji. Dzięki temu był na początku kolejne-

1. Tytułem wyjaśnienia – mianowicie różnica między krążownikami liniowymi a pancernikami była w okresie Drugiej Wojny Światowej już raczej umowna i uprawnione wydaje się twierdzenie, iż opisywana potyczka była, mimo uczestnictwa w niej „krążownika liniowego” po jednej ze stron, właśnie pierwszym starciem pancerników drugiego światowego konfliktu.

go światowego konfliktu nadal wartościową jednostką, której charakterystyki przedstawiały się następująco: wyp. 32 000 t, wym. 242 m x 27,5 m x 9,6 m, prędkość maks. 29-30 w, uzbr. 6 x 381 mm (3 x II), 20 x 114 mm (10 x II) oraz lekkie uzbrojenie plot. i wyrzutnie torped². Warto odnotować, że w czasie gdy rozgrywały się opisywane wydarzenia, choć było to w planach, to jednostka nie miała zainstalowanego pełnego wyposażenia radiolokacyjnego. Dla ścisłości zasadnym jest dodać, że prócz *Renown* zbudowano też siostrzanego *Repulse*, ten drugi jednak w omawianych wydarzeniach nie odgrywał jakiegokolwiek roli.

Natomiast pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau* były wówczas najnowszymi, bowiem zbudowanymi w latach 1936-39, niemieckimi jednostkami tej klasy. Zatrzymując się jeszcze przy samej klasyfikacji godzi się zauważyć, że w anglojęzycznych źródłach często określano parę niemieckich okrętów mianem battlecruisers, czyli krążowniki liniowe, jednak sami Niemcy klasyfikowali je jako Schlachtschiffe, tj. pancerniki względnie okręty liniowe i chociażby dlatego za takie właśnie należy te okręty uznać. Obydwie jednostki choć nie identyczne, to jednak były bardzo podobne, w związku z czym ich dane można przedstawić razem, mianowicie: wyp. 32 000 t, wym. 229,8 m x 30 m x 9,93 m, prędkość maks. 30,7 w, uzbr. 9 x 280 mm (3 x II), 12 x

150 mm (4 x II + 4 x I) oraz lekkie uzbrojenie plot. (w.t. wówczas jednostki nie posiadały). Dodać warto, że już w 1939 r. obydwa okręty otrzymały stacje radiolokacyjne FuMO 22 na stanowisku głównego dalmierza. Antena kratownicowa (często w lit. określana jako „materacowa”) była zainstalowana nieruchomo i obracała się wraz z obrotem całej wieżyczki dalmierza (dalocelownika). Co do bardziej szczegółowego opisu obydwu pancerników, to polecić warto monografię tych jednostek autorstwa p. Przemysława Federowicza (patrz bibliografia).

Starcie

Jako pierwszy przeciwnika wykrył *Gneisenau* za pomocą swojej stacji radiolokacyjnej, zaraz też ogłoszono alarm bojowy, jednak informacji o nawiązaniu kontaktu z wrogiem nie przekazano na *Scharnhorsta*. O tym, że właśnie rozpoczyna się bitwa na drugim niemieckim pancerniku zorientowano się, gdy jeden z oficerów na pomoście zamierzał wziąć namiar za pomocą sekstansu, a tu niespodziewanie na horyzoncie dostrzeżono błysk salwy artyleryjskiej. Tak się bowiem złożyło, że na *Renown* również dostrzeżono wroga – dwa okręty wyłaniające się ze śnieżnego szkwału w dziobowej ćwiartce z prawej burty. Po krótkim wahaniu uznano, że muszą to być jednostki nieprzyjaciela, z którymi zdecydowano się

podjąć walkę, wobec czego obrano kurs na zbliżenie, a artylerzyści gotowali się do otwarcia ognia. Co ciekawe obie strony błędnie zidentyfikowały wroga: Niemcy uznali, że mają za przeciwnika pancernik typu *Nelson*, a Brytyjczycy, że dostrzeżone nieprzyjacielskie okręty to pancernik *Scharnhorst* jako pierwszy w szyku oraz ciężki krążownik *Admiral Hipper*, choć w rzeczywistości mieli do czynienia z pancernikami *Gneisenau* i *Scharnhorst* płynącymi w tej kolejności.

Choć to Niemcy, a ściślej radarzyści *Gneisenau*, pierwsi wykryli nieprzyjaciela, to jednak Brytyjczykom przypadło oddanie w nadchodzącej walce pierwszych strzałów. Mianowicie o godz. 04:05 (lub 07) *Renown* otworzył ogień strzelając pełną salwą artylerii głównej, tj. ze wszystkich sześciu dział kal. 381 mm z dystansu 17 tys. metrów³. Wystrzelone pociski upadły około 300 m od celu, którym był pierwszy w szyku niemiecki okręt, czyli *Gneisenau*. Do artylerii głównej niebawem dołączyła również artyleria uniwersalna. Tymczasem Niemcy nie pozostawali dłuż-

2. Tu, jak też przy opisie niemieckich okrętów autor pozwolił sobie na pewne uproszczenia. Tak więc przeliczenia wymiarów kadłuba oraz kalibru dział ze stóp i cali dokonano z pewnymi zaokrągleniami. Podobnie ściśle rzecz ujmując kaliber niemieckich dział nie wynosił 280 mm i 150 mm, lecz 283 mm i 149 mm (149,1 mm), a na dodatek był podawany w centymetrach jako 28 cm i 15 cm, jednak sposób jego przedstawienia jest spójny z dawną ogólnie przyjętą w polskiej literaturze wojennej morską.

Portretowa fotografia *Gneisenau*.

Fot. zbioru Siegfrieda Breyera





Dziobowe wieże „Anton” i „Bruno” *Scharnhorsta* krótko przed otwarciem ognia. Dziób okrętu tonie w falach. Fot. zbiory Michała Jarczyka

ni i zaraz też rozpoczęli wstrzeliwanie się do celu. Czynie to jednak inną metodą, miast bić pełnymi salwami oddawali je kolejno z każdej wieży, a więc wystrzelili po trzy pociski. Już trzecia salwa *Gneisenau* okazała się celna bowiem dwa pociski trafiły *Renown*: jeden uszkodził główną podporę fokmasztu, a drugi ugodził rufę przebijając burty na wylot powyżej linii wodnej. Szczęśliwie dla Brytyjczyków ani jeden ani drugi pocisk nie eksplodował. Brytyjczycy zrewanżowali się bardzo szybko, niedługo potem, a dokładnie o godz. 04:17 trafiając z dystansu 13 350 m *Gneisenau* pociskiem kal. 381 mm w maszt bojowy. Spowodowało to uszkodzenie systemu kierowania ogniem, głównego dalmierza oraz urządzenia radarowego, a ponadto zginął pierwszy oficer artylerii (IAO) FKpt. Hans-Georg von Buchka. Teoretycznie kierowanie ogniem przejąć powinno drugie, rufowe stanowisko kierowania ogniem, lecz od tego momentu artylerzystom niemieckiego okrętu nie udało się osiągnąć ani jednego trafienia więcej. Ponadto artyleria uniwersalna brytyjskiego okrętu uzyskiwała jeszcze dwa trafienia: jedno w wieżę „Anton” (lub wieżę „A”, czyli pierwszą dziobową wieżę artylerii głównej), a drugie w nadbudówkę (okolice kominu, przy jednym ze stanowisk dział plot.) albo jak chcą inne źródła w wieżę „Cäsar” (lub „C”, czyli wieżę rufową).

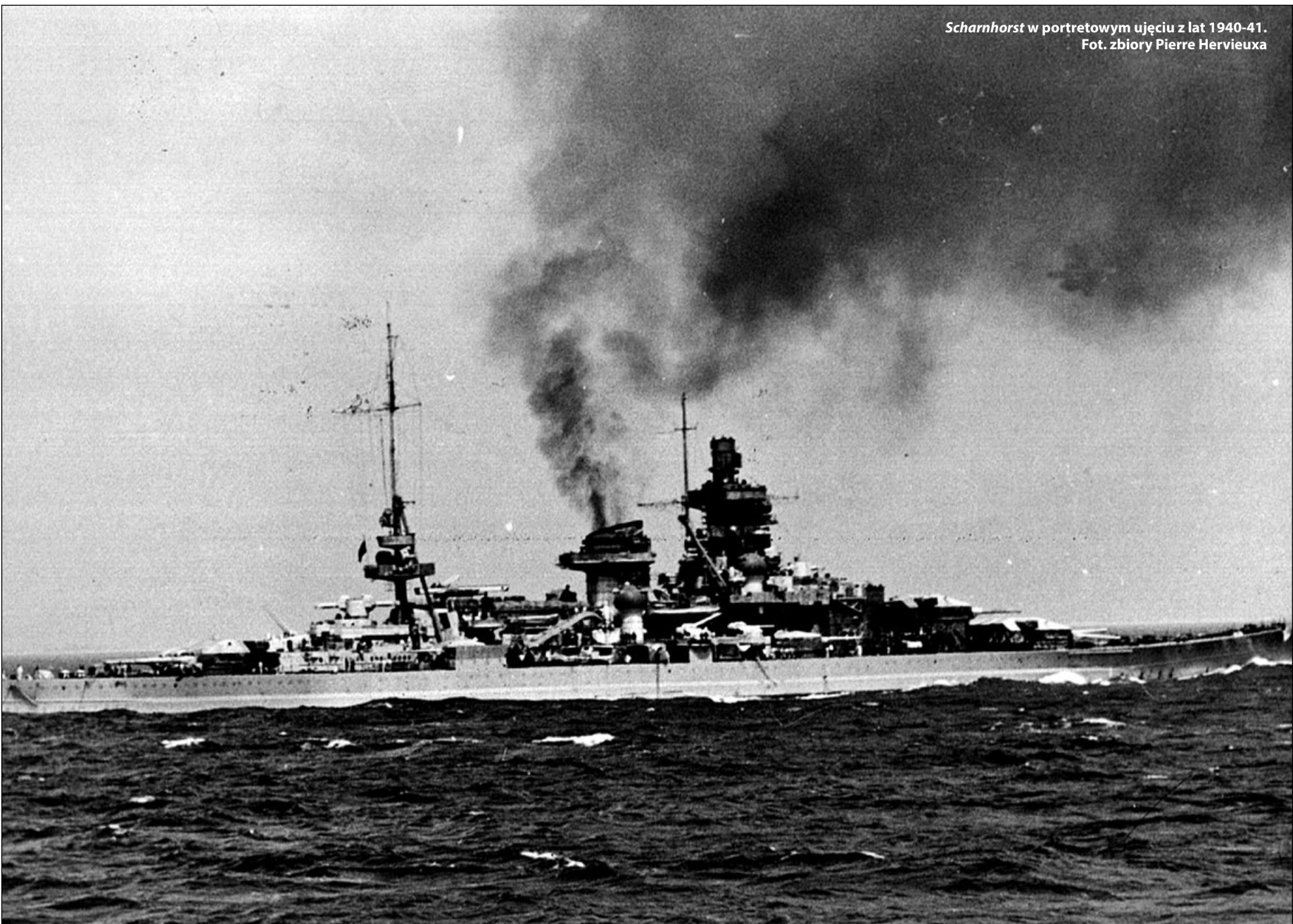
Drugie z wymienionych trafień nie poczyniło godnych odnotowania szkód, natomiast pierwsze mogło okazać się dotkliwym ciosem. Mianowicie pocisk trafił w osłonę lewego okna dalmierza wieży „A”. Warto się w tym miejscu zatrzymać i kwestii tej poświęcić kilka słów. Otóż spotkać się można z tezą, że pocisk zniszczył osłonę okna dalmierza i wybił oszklenie instrumentu optycznego. Tym samym przy sztormowej pogodzie woda z łamiących się na dziobie i przelewających przez pokład fal zaczęła wdziierać się do tej wieży głównego kalibru szybko czynią ją niezdadną do użytku. Jednak niekoniecznie tak musiało być. Wprawdzie wieża „Anton” w rzeczy samej wypadła z akcji, lecz tak samo stało się na drugim niemieckim okręcie. Mianowicie obydwa pancerniki „ryły” fale biorąc tony wody na dziób i u *Scharnhorsta* z tego powodu niezdadna do walki stała się wieża „A”, jest więc całkiem prawdopodobne, że z tej samej przyczyny mogła utracić zdolność bojową wieża „Anton” drugiego niemieckiego pancernika. Jakby nie było *Gneisenau* został pozbawiony możliwości efektywnego kierowania ogniem i czasowo stracił trzecią część artylerii głównej, a że również *Scharnhorst* miał problemy z pierwszą wieżą artylerii głównej, to siła ognia całego niemieckiego zespołu faktycznie zmalała o jedną trzecią. Do toczącej się walki włączyły się, czy też raczej próbowa-

ły włączyć się brytyjskie niszczyciele. Jednostki te również strzelały, jednak ze względu na stan morza pozostały w tyle za *Renownem* i wkrótce całkiem „odpadły”. Niemniej błyski ich salw wskazywały Niemcom, że mają jeszcze do czynienia z dodatkowym przeciwnikiem tyle, że niewidocznym, bowiem skrytym przez pogodę przed obserwacją wzrokową.

Tak więc jeden niemiecki pancernik został uszkodzony ogniem nieprzyjaciela, a dla obydwu toczenie boju w sztormowej pogodzie wiązała się ze znacznymi trudnościami, wobec czego wiceadm. Lütjens postanowił przerwać walkę. Niemcy obrali kurs NE i płynąć tak szybko jak to było możliwe w istniejących warunkach starali się oderwać od przeciwnika, przy czym *Scharnhorst* postawił zasłonę dymną. Brytyjczycy nie zamierzali tak łatwo dać za wygraną i *Renown* zwiększył prędkość rozwijając 29 węzłów lecz wkrótce zmuszony został przez panujące warunki by zmniejszyć ją do 20 w., w związku z czym Niemcy zaczęli szybko się oddalać i około 05:00 utracono kontakt wzrokowy z nieprzyjacielem. Po niedługim czasie *Renown* znów zwiększył prędkość i zdołał na krótko dogonić przeciwnika. Około 05:20 doszło do kolejnej wy-

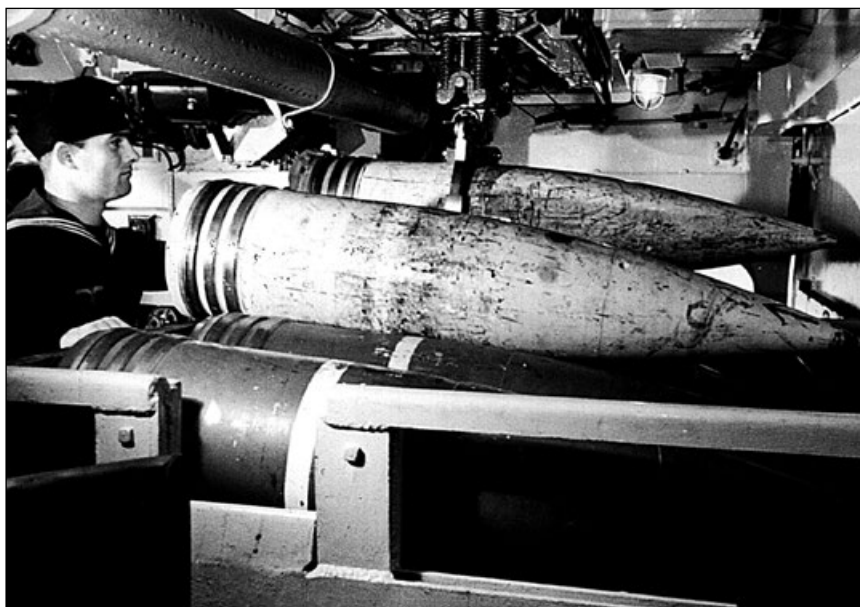
3. 18 600 jardów – tu i dalej, z pewnymi zaokrągleniami, zastosowano powszechnie przyjęty przelicznik 1 jard = 0,9144 m.

*Scharnhorst w portretowym ujęciu z lat 1940-41.
Fot. zbiory Pierre Hervieuxa*



Jeszcze raz *Renown*, tym razem w 1943 roku.
Fot. zbiory prywatne





Pociski głównego kalibru w magazynie amunicji *Gneisenau*. Fot. zbiory Pierre Hervieuxa

miany ognia, *Renown* strzelał z wież dziobowych, a *Scharnhorst* z rufowej, jednak żadna ze stron nie osiągnęła trafień. Zresztą wymiana ognia była krótka, bowiem w panujących warunkach utrzymanie wysokiej prędkości i prowadzenie ognia okazało się niemożliwe. Dlatego też niebawem działa zamilkły, a przeciwnicy coraz bardziej oddalali się od siebie i wreszcie około 06:15 ostatecznie utracili ze sobą kontakt wzrokowy, a tym samym opiswane starcie dobiegło końca.

Rezultaty

Zużycie amunicji niemieckich okrętów wyniosło 195 (według niektórych źródeł 182) pocisków kal. 280 mm oraz 91 pocisków kal. 150 mm wystrzelonych przez *Scharnhorsta*, podczas gdy liczby te dla *Gneisenau* wynosiły 54 pociski kal. 280 mm i 10 pocisków kal. 150 mm. Z kolei *Renown* wystrzelił 230 pocisków kal. 381 mm i aż 1056 pocisków kal. 114 mm, choć można się również spotkać z liczbą 240 wystrzelonych pocisków głównego kalibru oraz 800 artylerii uniwersalnej (też całkiem pokaźna ilość). Co prawda liczba trafień na taką ilość zużytej amunicji nie może imponować, jednak trudne warunki hydro-meteo miały tu decydujący wpływ.

Jak już stwierdzono powyżej uszkodzenia *Gneisenau* obejmowały wyeliminowany nieprzyjacielskim trafieniem system kierowania ogniem oraz niezdolną do walki pierwszą wieżę artylerii głównego kalibru (ta jednak mo-

gła również stać się niesprawną na skutek sztormu). Co do *Scharnhorsta*, to wprawdzie nie został trafiony, jednak o czym też już wspomniano powyżej „wypadła z gry” wieża „A” oraz miał miejsce szereg awarii. najpoważniejsza dotknęła jedną z turbin i kocioł, choć zaraz dodać trzeba, że personel maszynowy zrobił wszystko, by stosunkowo szybko przywrócić im sprawność. Ponadto nastąpiło kilka awarii w wieżach np. zablokowanie jednego z dosyłaczy pocisków itp., jednak niesprawności te miały charakter miejscowy i krótkotrwały przez co nie wpłynęły zasadniczo na zdolność bojową okrętu. Uszkodzeniu uległy również wodnosamoloty, lecz później udało się jeden doprowadzić do stanu używalności. Jeśli idzie o straty osobowe, to z załogi *Gneisenau* zginął pierwszy oficer artylerii (IAO) FKpt. von Buchka oraz 5 innych ludzi (jak wynika z dostępnych źródeł jeden oficer i czterech marynarzy), a kolejne 9 osób zostało rannych, natomiast *Scharnhorst* żadnych strat w ludziach nie poniósł. Poległych członków załogi *Gneisenau* pochowano w Wilhelmshaven krótko po powrocie do bazy – pancerniki zawinęły tamże już 12 kwietnia 1940 r.

Rzecz jasna na *Renown* też nie obyło się bez uszkodzeń i strat w ludziach. Jak już wspomniano brytyjski okręt został trafiony dwoma pociskami kal. 280 mm, które jednak nie wybuchły. Pierwszy pocisk uszkodził główną podporę trójnożnego fokmasztu, co przy okazji spowodowało zerwanie

biegnącego wzdłuż niej okablowania oraz anten radiowych. Z tym poradziło sobie stosunkowo szybko zastępując porozrywane przewody nowymi i rozciągając nowe anteny. Przy okazji zdaniem Brytyjczyków wszelkie zalety wynikające z zastosowania trójnożnych masztów, a w szczególności ich stabilność i odporność na uszkodzenia zostały przy tej okazji potwierdzone. Przy takim trafieniu maszt typu palowego zapewne zostałby ścięty, a całkiem możliwe, że rufowy też by nie wytrzymał i uległ przewróceniu. Drugi pocisk, który trafił w rufę, przebił poszycie prawej burty, zdemolował kilka pomieszczeń, w tym jedną z umywalni, przebił pokład główny, a następnie przebił poszycie lewej burty i wpadł do morza. Rzecz jasna pocisk uczynił otwory nie tylko w poszyciu burt i pokładzie, lecz również w grodziach wewnętrznych okrętu, niewielkie uszkodzenia odniosły też instalacje i było jeszcze wiele drobnych szkód takich jak rozbite szafki etc. Ponadto, mimo, że tak otwór wlotowy jak i wylotowy pocisku znajdowały się powyżej linii wodnej, to jednak przez przebicia wlały się pewne ilości wody zaburtowej, szczególnie że w sztormowej pogodzie fale sięgały wysoko. Niemniej jednak uszkodzenia były niewielkie i praktycznie bez wpływu na zdolność bojową okrętu. Dodać jeszcze należy, że być może brytyjski okręt został trafiony, czy raczej otrzymał „quasi – trafienie” trzecim pociskiem. Mianowicie późniejsze oględziny wykazały obecność płytkiego wgniecenia na pierwszym kominie. Jest prawdopodobnym, że powstało skutkiem dosłownie otarcia się o komin przelatującego niemieckiego pocisku. Godzi się zauważyć, że Brytyjczycy mieli sporo szczęścia – gdyby pocisk, który trafił w rufę eksplodował, to prawdopodobne, że doszłoby do uszkodzenia mechanizmu sterowego, co z kolei mogło mieć bardzo poważne konsekwencje.

Warto odnotować, że nie tylko ogień nieprzyjaciela spowodował uszkodzenia brytyjskiego okrętu. Całkiem sporo szkód wyrządził własne działa, a ściślej podmuchy i wstrząsy towarzyszące wystrzałom artylerii głównego kalibru. Zapewne na skutek powodowanego wstrząsami wypadania nitów (ich obłuzowanie zauważono już wcześniej) z obu burt odpadło po około 30 stóp,

czyli mniej więcej 10 m, zewnętrznego poszycia bąbli przeciwtorpedowych. Podmuchy wystrzałów przednich wież artylerii głównego kalibru spowodowały zerwanie jednego z włazów na pokładzie dziobowym. Skutkiem tego było wlewanie się dużych ilości wody do wnętrza okrętu za każdym razem, gdy fale przelewały się przez dziób. Ponadto spore szkody wyrządziły wystrzały rufowej wieży głównego kalibru, która by prowadzić ogień musiała z powodu położenia własnego okrętu względem jednostek wroga być możliwie najbardziej obrócona w kierunku dziobu, skutkiem czego podmuch wystrzałów obydwu rufowych dział obejmował nadbudówki *Renowna*. Z tego powodu ucierpiały łodzie okrętowe, wyrwane zostały wrota hangaru jak też uczynione inne szkody. Dodać jeszcze można, że podczas walki zaistniały drobne awarie, np. czasowa niesprawność systemu przedmuchiwania spowodowała pod koniec potyczki krótkotrwałe wyłączenie z akcji jednego z dział głównego kalibru. Jednak przypadki tego rodzaju praktycznie nie miały wpływu na przebieg walki.

Co do strat osobowych, to większość źródeł podaje, że tylko jeden członek załogi *Renowna* został ranny w opisywanym starciu. Jako że z pośród dwójki niżej wymienionych zazwyczaj podawany jest albo jeden albo drugi, przeto zasadna wydaje się teza, że obydwaj zostali przy tej

okazji ranni, wobec czego faktycznie straty osobowe brytyjskiego okrętu obejmowały ich obu. Otóż z pośród oficerów odłamkiem pocisku został ranny w lewą stopę (musiano mu amputować dwa palce) oficer nawigacyjny okrętu Lt. Cmdr. Martin J. Evans. Znacznie cięższą ranę odniósł jeden z marynarzy – Leading Seaman Noble został ugodzony odłamkiem w głowę, na skutek czego doznał paraliżu jednej strony ciała. Podsumowując, zasadnym jest twierdzić, że wbrew temu, co wynika z większości dostępnych źródeł nie jeden, a dwóch członków załogi *Renowna* zostało rannych w opisywanym starciu.

Brytyjczycy ocenili potem, że obsługa dział tak głównego kalibru jak też artylerii uniwersalnej dobrze wykonywały swoje obowiązki w warunkach bojowych, a samo uzbrojenie, jak też systemy pomocnicze (dosyłanie amunicji itp.) z nielicznymi wyjątkami funkcjonowały poprawnie. Również Niemcy uznali poziom wyszkolenie swoich załóg za satysfakcjonujący, a niezawodność uzbrojenia i innych systemów za – mimo pewnych uwag – ogólnie wystarczająco dobre. Największe zastrzeżenia budziła dzielność morską okrętów, szczególnie fakt, iż brały na dziób ogromne ilości wody, co w sytuacji bojowej mogło doprowadzić, a w tym konkretnym przypadku doprowadziło, do tego, że pierwsza dziobowa wieża artylerii głównego ka-

libru stawała się niezdadna do użycia. Na koniec interesującym jest odnotować, że zarówno Niemcy jak i Brytyjczycy wysoko ocenili nie tylko wyszkolenie, ale również morale i to co można określić mianem ducha bojowego załóg.

Konkluzja

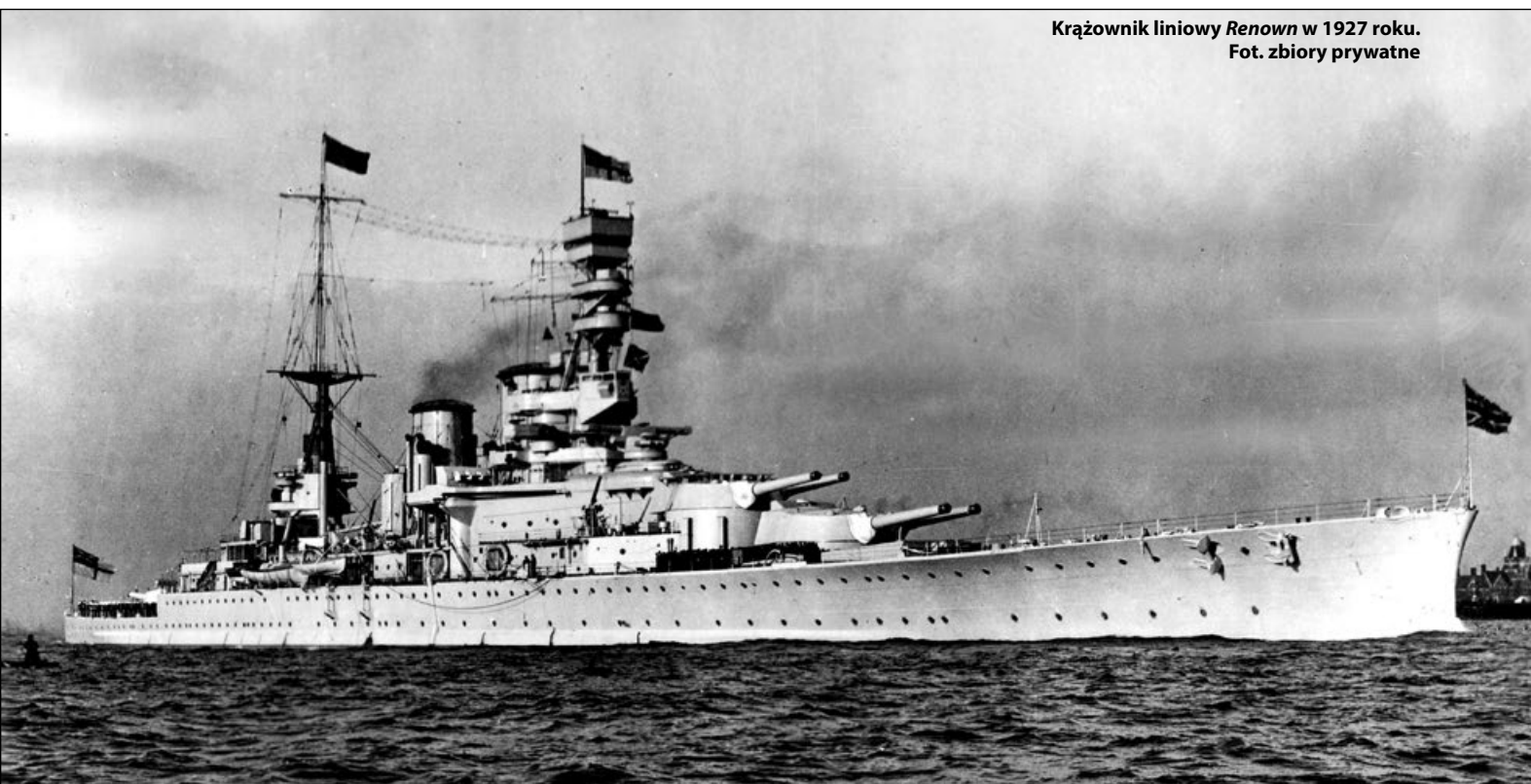
Opisane starcie wkrótce uległo zapomnieniu, bowiem było krótkie i nie przyniosło rozstrzygających rezultatów, a tymczasem kampania w Norwegii obfitowała w liczne bitwy i potyczki o dramatycznym przebiegu i zdecydowanym rozstrzygnięciu. Niemniej jednak dostarczyło ono obydwu uczestniczącym w nim stroną doświadczeń, tym cenniejszych, że ani brytyjskie, ani niemieckie wielkie okręty nie miały okazji do walki ze swoimi odpowiednikami od ponad dwudziestu lat. Wreszcie fakt, że potyczka ta jest niemal całkowicie zapomniana i rzadko opisywana (a jak już, to pobieżnie), czyni ją tym bardziej ciekawą i wartą poświęcenia jej więcej uwagi, aniżeli tylko krótkiej wzmianki. ●

Bibliografia

- Federowicz Przemysław, *Pancerniki typu Scharnhorst*, Tarnowskie Góry 2008.
 Northcott Maurice P., *Renown and Repulse*, London 1978.
 Pertek Jerzy, *Napaść morską na Danię i Norwegię*, Poznań 1986.
 Materiały ze zbiorów autora oraz redakcji OW.

FOTOKOLEKCJA

Krażownik liniowy *Renown* w 1927 roku.
 Fot. zbiory prywatne



Niemieckie nadbrzeżne instalacje militarne na Bornholmie w II wojnie światowej

Po zajęciu Danii 9 kwietnia 1940 roku, następnego dnia wojska niemieckie opanowały także należącą do królestwa wyspę Bornholm. 20 kwietnia stacjonujące na niej jednostki odwiedził Adolf Hitler. Bornholm stał się miał wkrótce bardzo ważną dla Niemców bazą okrętów wojennych oraz istotnym punktem przeładunkowym w tej części Bałtyku. Zajęcie wyspy ułatwiało kontrolę pomiędzy wschodnimi i zachodnimi portami bałtyckimi oraz między portami Niemiec i neutralnej Szwecji. Główną bazą morską Kriegsmarine na Bornholmie stał się oczywiście największy port w Rønne, przy czym do celów militarnych wykorzystywane były także Nexø i Hasle oraz inne mniejsze porty. W Rønne stacjonowały okręty podwodne oraz siły lekkie. W różnych okresach z bazy tej operowały okręty następujących klas – torpedowce i niszczyciele, okręty podwodne, ścigacze torpedowe (Schnellbooty), stawiacze min i trałowce, patrolowce oraz jednostki desantowe. W Rønne stacjonowała również jednostka lotnictwa morskiego (łódzie latające i wodnosamoloty). Na brzegach

Odległości między Bornholmem a wybrzeżami Niemiec i Szwecji. Rys. Tomasz Siegmund

wyspy utworzonych zostało 11 posterunków straży przybrzeżnej – Küstwach (Hammerhavn, Sandvig, Allinge, Svaneke, Snogebæk, Øster Sømarken, Boderne, Arnager, Rønne, Hasle i Vang) oraz trzy stacje meteorologiczne Kriegsmarine (Sandkås, Stammershølle i Saltuna). Co ciekawe, w maju 1940 roku do Rønne wprowadzony został zdobyty 5 tego miesiąca przez dwa wodnopłatowce typu Arado Ar 196, brytyjski okręt podwodny Seal.

W ostatnim roku wojny wyspa stała się ważnym punktem przeładunkowym dla ewakuowanych z Kurlandii żołnierzy i uciekinierów cywilnych. W znaczny też sposób zwiększyła się liczba stacjonujących na Bornholmie żołnierzy oraz ilość sprzętu wojakowego¹. 5 maja 1945 roku skapitulowały wojska niemieckie w Danii,

1. Według danych radzieckich, w marcu 1945 r. na wyspie znajdowało się 12 000 żołnierzy, osiem baterii artylerii nadbrzeżnej oraz 10 stacji radarowych.



Makieta działa kalibru 380 mm SK C/34 na stanowisku typu S 75/80 baterii „Hanstholm II” w Hanstholm. Tak samo miały wyglądać armaty baterii „Bornholm-Süd”.
Fot. Jacek Jarosz

jednak dowodzony przez generała Wuthmanna garnizon bornholmski nie chciał się poddać Rosjanom. 7 i 8 maja 1945 roku samoloty radzieckie zbombardowały Rønne i Nexø, które zostały w dużej części zniszczone². Rosjanie o planowanych atakach uprzedzili ludność cywilną poprzez zrzućcie ulotek. 9 kwietnia na wyspę dostały się pierwsze jednostki Armii Czerwonej. Tego też dnia generał Wuthmann podpisał w Kołobrzegu akt bezwarunkowej kapitulacji Bornholmu. Wkrótce do Kołobrzegu zostało przetransportowanych około 16 000 jeńców niemieckich. Po rocznym pobycie na wyspie Rosjanie wyprowadzili się z niej w kwietniu 1946 roku, a na Bornholm powróciła administracja duńska.

Od razu po zajęciu Bornholmu, wyspę tę Niemcy zaczęli brać pod uwagę w swoich planach dotyczących jej militarnego wykorzystania. Już wczesną jesienią 1940 roku rozpoczęto planowanie budowy dwóch nadbrzeżnych baterii artylerii ciężkiej, mających stanowić zabezpieczenie przed możliwym działaniem floty Związku Radzieckiego w zachodniej części Morza Bałtyckiego. Jedna miała zostać ustawiona w południowej części wyspy (plaża Dueodde), druga zaś – w północnej (Hammer Odde). W listopadzie 1940 roku Niemcy rozpoczęli budowę baterii armat kal. 380 mm SK C/34 w rejonie Dueodde. Skonstruowane w roku 1934 działa – takie same jak na *Bismarcku* – miały masę 105,3 t (bez lawety) i mogły oddawać jeden wystrzał co półtorej minuty. Standardowe pociski o masie 800 kg i prędkości początkowej 820 m/s mogły dolecieć na odległość 42 000 m. Pociski „lekkie” o masie 495 kg i prędkości początkowej 1050 m/s miały zasięg 55 700 m.

Mająca składać się z czterech pojedynczych armat określana była jako

Bateria „Bornholm-Süd” w Dueodde. Stanowisko działa kalibru 380 mm typu S 75/80 nr 1.
Fot. Jacek Jarosz



„Bornholm-Süd”. Jej żelbetowe stanowiska typu S 75/80 miały być takie same, jak w bateriach na Helu („Schleswig-Holstein”³ – 3 x 406 mm SK C/34) i w Hanstholm („Hanstholm II”⁴ – 4 x 380 mm SK C/34, północno-zachodnia Dania). Również taka sama jak na Helu miała być wieża kierowania ogniem baterii (typ S 21). W czerwcu 1941 roku, po ataku Niemiec na ZSRR, budowę ba-

terii przerwano. Do tego czasu powstały jedynie dwa nieukończone stanowiska

2. Po zakończeniu działań wojennych Szwedzi podarowali mieszkańcom Rønne i Nexø 300 montowanych z gotowych elementów domów drewnianych. Pierwsze z tych miast otrzymało 225 domów, drugie zaś – 75.

3. MKB 2 (Marine Küsten Batterie)/MAA (Marine Artillerie Abteilung) 119. W 1942 roku bateria została przeniesiona do Sangatte koło Calais (północna Francja) i zmieniła nazwę na „Grossdeutschland” (MKB 6/MAA 244, od 1942: „Lindemann”).

4. MKB 2/MAA 118.





Armata kalibru 380 mm SK C/34 na terenie baterii „Hanstholm II”. Wcześniej należała do usytuowanej w Blåvand koło Esbjergu baterii „Vogelnest” (od 1944: „Tirpitz”, MKB 4/MAA 518). Działo to do roku 2005 znajdowało się w Muzeum Uzbrojenia w Kopenhadze, po czym zostało przeniesione do Hanstholmu. Takie same armaty miały wchodzić na uzbrojenie baterii w Dueodde.

Fot. Jacek Jarosz

dla armat kal. 380 mm („Bunker West” i „Bunker Ost”). Budowy północnej baterii „Bornholm-Nord” (eks-rosyjskie 4 x 305 mm) nawet nie rozpoczęto.

Także pod koniec 1940 roku rozpoczęła się budowa dwóch testowych baz okrętów podwodnych, w których planowano prowadzenie prób działania urządzeń hydrofonicznych i sonarowych oraz systemów łączności. Pierwsza baza została umiejscowiona na zachodnim brzegu Bornholmu, w znajdującej się na południe od Hasle, na wysokości miejscowości Tofte zatoce Levka, druga zaś w jego części południowo-wschodniej, na południe od Snogebæk, niedaleko miejscowości Stavnsgard. Były one określane jako Unterseeboot Abnahme Gruppe Abteilung (UAG) „Schall”, Levka/ Snogebæk⁵. Obie bazy były wyposażone w niezbędne do przeprowadzania prób urządzenia techniczne, w pomosty do cumowania jednostek oraz w zabezpieczające je stanowiska działek przeciwlotniczych. W każdej z baz na betonowych fundamentach ustawione zostały po trzy prowizoryczne budynki „główne”, natomiast U-booty cumowały przy usytuowanych prostopadle do brzegu ustawionych na betonowych blokach pomostach. Obronę baz miały stanowić pojedyncze działka

przeciwlotnicze kal. 20 mm FLAK 38, które zamontowane zostały na około 20-metrowych drewnianych wieżach

posadowionych na fundamentach betonowych. Obsługiwane przez trzech żołnierzy działka o masie 405 kg mogły wystrzeliwać 220 (maksymalnie 450) pocisków na minutę, a ich praktyczny pułap prowadzenia ognia sięgał około 1200 (zasięg poziomy 3800) m. Pociski o masie 0,3 kg osiągały prędkość początkową 900 m/s. Normalny zapas amunicji wynosił 1350 pocisków, które umieszczone były w 20-nabojowych magazynkach. W sumie 10 października 1944 roku na całym Bornholmie znajdowało się 12 pojedynczych działek FLAK 38.

Obie bazy obsługiwały głównie okręty podwodne typu VII C. Początkowo załogę każdej z nich stanowiło od 15 do 20 żołnierzy, z czasem jednak zaś liczby te znacznie się zwiększyły. Akwenty obu baz były dozorowane przez stacjonujące w pobliskich portach jednostki patrolowe. Bazy posiadały łączność telefo-

5. Według części opracowań baza w zatoce Levka była określana jako Unterseeboot Aushname Gruppe „Schall” (UAG „Schall”)/Levka, natomiast baza koło Snogebæk – jako Unterseeboot Ausnahme Gruppe „Schall” (UAG „Schall”)/Nekso.



Niemieckie nadbrzeżne instalacje militarne na Bornholmie w latach 1940-1945.

Rys. Tomasz Siegmund



Schron techniczny baterii „Bornholm-Süd”.

Fot. Jacek Jarosz



Baza U-bootów w zatoce Levka - pozostałości fundamentów budynków.

Fot. Jacek Jarosz

Baza U-bootów koło Snogebæk - betonowe pozostałości.

Fot. Jacek Jarosz



niczną zarówno ze sobą, jak i z Rønne. W maju 1945 roku zostały zajęte przez Rosjan, a w roku następnym przejęło je wojsko duńskie. Obecnie po bazie w zatoce Levka pozostały nieliczne relikty – kilka betonowych fundamentów, w tym pod wieżę dla działek przeciwlotniczych. Po usytuowanej niedaleko na północny wschód od niedokończonej baterii artylerii nadbrzeżnej w Dueodde bazie koło Snogebæk pozostało również kilka fundamentów oraz betonowe bloki-fundamenty pod pomost dla U-bootów.

W roku 1943 dla obserwacji wód wokół wyspy, ustawiono na jej brzegach kilka radarów: cztery aktywne typu „Freya” Fu MG 41 o zasięgu 80 000 m⁶ (Hammer Odde, Rønne, Raghhammer Odde i Dueodde) oraz dwa pasywne (Hammer Odde i Dueodde)⁷. Stacja radarowa w Rønne jako jedyna na Bornholmie otrzymała żelbetowy schron lekkiej konstrukcji, o ścianach grubości 50 cm. Schron ten został rozkuty przy pomocy młotów pneumatycznych w roku 1972, zaś po całej instalacji pozostały jedynie nasypy ziemne. W połowie kwietnia 1945 roku wokół Rønne Niemcy ustawili trzy mające bronić portu prowizoryczne czterodziałowe baterie nadbrzeżne składające się ze starych zdobycznych⁸ armat kal. 75 mm francuskiego typu Schneider wz.1897. Były to przerobione armaty polowe, które ustawiono na podstawach cokołowych, ułożonych z kolei na drewnianych platformach. Mające masę 1140 kg działa mogły wystrzeliwać pociski o masie 6,19 kg na maksymalną odległość 11 100 m. Szybkostrzelność dochodziła do 12 wystrzałów na minutę, a prędkość początkowa pocisków wynosiła 550-650 m/sek. Jedna bateria została usytuowana na północ od portu, zaś dwie pozostałe – na południe. ●

6. Według części danych miały to być radary okrętowe typu *Seetakt*, na bazie których powstała *Freya*.

7. Istotnym elementem obrony wyspy była także, co prawda rozlokowana w jej głębi, stacja radarowa „Bock”, znajdująca się na południowy zachód od miejscowości Olsker. Zainstalowano w niej radary typów *Wassermann*, *Freya*, *Jagdschloss* oraz dwa *Würzburg-Riese*. Dodatkowo znajdowała się tam stacja naprowadzania myśliwców nocnych „Jägerkontrol”. Do jej obrony służyła bateria armat przeciwlotniczych kal. 88 mm (na lawetach kołowych). Do chwili obecnej zachowały się następujące obiekty: budynek *Jagdschlossu*, budynek „Jägerkontrol” oraz podstawa pod *Wassermann*. Pozostałe obiekty zostały zlikwidowane.

8. Mogły to być armaty zdobyte przez Wehrmacht we wrześniu 1939 r. w Polsce.



część II

Pennello Nero — Czarna bandera

Druga część artykułu włoskiego historyka, przedstawiający radiodepesze z pierwszych dni września 1943 roku, gdy w dramatycznych okolicznościach okręty floty włoskiej przemieszczały się z Morza Tyrreńskiego na południe. Dokumenty, które przybliży ten artykuł są unikatowym materiałem źródłowym przechowywanym w zbiorach Biura Historycznego Włoskiej Marynarki Wojennej. Ich publikacja powinna pozwolić uporządkować choć częściowo dyskusję wobec rejsu zespołu admirała C. Bergaminiego.

Maciej Franz

W międzyczasie dowódca 8 Dywizji admirał Biancheri, zaokrętowany na *Duca degli Abruzzi*, który wspólnie szkolili się z okrętami liniowymi 9 Dywizji, dał rozkaz aby jego niszczyciele (*Mitragliere*, *Fuciliere* i *Carabinieri*) udzieliły pomocy rozbitkom z *Romy*. Ponadto podano, że okręt liniowy został zatopiony a admirał Oliva był najstarszym stopniem oficerem w dywizji, admirał Biancheri wysłał mu następującą wiadomość:

(Vol. 2^o n. 189) trasm. 16:14 – fala m. 152,90

Od dowódcy 8 Dywizji do dowódcy 7 Dywizji – Myślę, że należy przejąć dowództwo.

Niemal równocześnie 7 i 8 Dywizja poinformowała Supermarine o tym co się stało:

(Vol 1^o n. 143) 162009 – czas transmisji 16:15 (lub bardziej prawdopodobnie 16:25 lub 16:35):

Dowódca 7 Dywizji do Supermariny

Okręt liniowy *Roma* poważnie uszkodzony i podpalony bombami lotniczymi o godzinie 15:52 Stop na pozycji 41° 10' długości północnej 8° 40' szerokości wschodniej Stop 162009

(Vol. 1^o n. 417) 161409 – trasm. 16:17 szyfrowanie C.O.

Dowództwo 8 Dywizji do Supermariny

Formacja zaatakowana przez samoloty angielskie Stop okręt liniowy *Roma* trafiony groźnie zatopiony Stop 161409.

Te wiadomości mogły zostać odebrane pomiędzy 16:00 a 17:00 i jest ciekawym, że admirał Biancheri uważał, że atakujące samoloty należały do Brytyjczyków a nie do Niemców.

Później musiał zdać sobie sprawę z sytuacji, w której prawdopodobnie doszło do śmierci admirała Bergaminiego na *Romie* i zdecydował się nawiązać kontakt o godzinie 16:22 z admirałem Oliva, nadaje do wszystkich jednostek „Przejmuję dowództwo Floty Bojowej”.

W tym czasie sytuacja na morzu była krytyczna: zatopiony *Roma* z całym Sztabem Dowódcy Floty, nikt nie wiedział jakie rozkazy zostały wydane i gdzie skierować flotę. Admirał Accorretti, dowódca 9 Dywizji nadał do admirała Oliva:

(Vol. 2^o n. 198) trasm. 16:31 – szyfrowanie U.C.

Z *Vittorio Veneto* do dowódcy 7 Dywizjonu – Supermarina nadał na *Roma* zawieszono, ponieważ wiadomości zaszyfrowane zostały nieczytelnym kodem Stop Proponuję poinformować i poprosić o powtórzenie.

Admirał Biancheri wyraził to jeszcze bardziej w komunikacie:

(Vol 2º n. 208) trasm. 16:49 – szyfrowanie U.C.

Z dowództwa 8 Dywizjonu do *Eugenio* – Proponuje aby dotrzeć do Spezia.

Po przyjęciu dowództwa admirał Oliva, uważał że powinien wziąć pełną odpowiedzialność w swoje ręce, po czym zwrócił się do Supermariny:

(Vol. 1º n. 434) 163009 – trasm. 17:00 szyfrowanie zwyczajne

Z dowództwa 7 Dywizji do Supermariny

Okręt liniowy *Roma* zatopiony Stop Przejmuję dowództwo Stop Proszę przekazać instrukcję Stop 163009.

(Vol 1º n. 436) 164509 – trasm. 17:00 – PAPA – szyfrowanie zwyczajne fala 54,02

Z dowództwa 7 Dywizji do Supermariny

Proszę o instrukcje do szyfrów i tabel w moim posiadaniu 164509.

W końcu w Supermarinie wkrótce po 17:00 dnia 9 września, zdano sobie sprawę że polecenia przekazane dowództwo Floty Bojowej na *Romę* nie zostały otrzymane lub zinterpretowane przez inne okręty zespołu bojowego, dlatego o 17:38 wysłana została wiadomość radiowa w szyfrowaniu 16b, który zakładano że znajduje się w posiadaniu wszystkich trzech dywizji.

(Vol. 1º n. 477) 173809 – trasm. 18:40 PAPA – szyfr 16b – fala A.C.Z Supermariny do 7 Dywizji, 8 Dywizji (i do 9 Dywizji?), *Scipione Africano*

Supermarina 57847 – Potwierdzam rozkaz Bona powtarzam Bona wcześniej przekazane Stop Odwołanie 06992 Dziś dowództwo FF.NN.BB. przeznaczone dla dowództwa 7 Dywizji marynarki wojennej na FF.NN.BB. p.c. dowództwo 8 Dywizji p.c. dowództwo 9 Dywizji 173809.

Tę wiadomość powtórzono o godzinie 19:42 (n. 495) ale w „*Liście chronologicznej*” nie odnajdujemy odpowiedzi na „Odwołanie 06992”, dlatego nie można ustalić, czy zawierała ona instrukcje z „Promemoria Dick”.

Dopiero później, po przyjęciu dowództwa, admirał Oliva przekazał rozkaz aby wznowić nawigację:

(Aneks vol. 2º n. 38) [prawdopodobnie nadany szyfrem taktycznym]

Z dowództwa 7 Dywizjonu do wszystkich: Jak najszybciej sformować drugi zespół z pełną prędkością i zachowaniem odległości 171609.

Sukcesywnie informowano Rzym o zaistniałej sytuacji:

(Vol. 1º n. 509) 173509 – trasm. około 18:25 – PAPA – szyfrowanie?

Z dowództwa 7 Dywizjonu do Dowództwa Floty

Dowództwo 7 Dywizjonu 0011 – Moja pozycja o godzinie 17:15 długość 41º17' szerokość 8º22' kierunek zachodni prędkość 22 węzły Stop Okręt liniowy *Italia* trafiony bombą w dziób niezbyt poważnie 173509¹.

Sytuacja nie musiała być zrozumiała dla admirała Oliva: chociaż z wiadomości z grupy data-czas 173809 Supermarina nakazywano udać się w stronę Bona, dwie godziny później dowództwo 7 Dywizji skierowało do Rzymu ponowne wezwanie o dalsze rozkazy:

(Vol. 1º n. 522) 194509 – trasm. około 21:24 – PAPA szyfrowanie M.C. – fala 77,22

Z dowództwa 7 Dywizji do Supermariny

0012 Stop Godzina 15:52 okręt liniowy *Roma* trafiony niemiecką bombą lotniczą przypuszczam że wybuch komory amunicyjnej spowodował wybuch i zatopienie o godzinie 16:12 Stop Wysłane do ratowania rozbitków niszczyciele *Mitragliere*, *Carabinieri*, *Fuciliere* i *Regolo* i torpedowiec *Pegaso* Stop Zakładam że te okręty mają wielu rozbitków na swoich pokładach Stop Zastanawiam się czy mogą (możliwe że jest to słowo „może”) przejść do Basti albo innego portu Korsyki Stop Proszę o wydanie bezpośrednich rozkazów bo nie mogę się z nimi połączyć Stop Zespół Floty Bojowej ciągle atakowany z powietrza okręt liniowy *Italia* trafiony niegroźnie.

Przed tą wiadomością, która mogła zostać odebrana w Rzymie (około godziny 21:30) admirał Oliva sporządził kolejne i ponownie ponowił prośbę o rozkazy:

(Vol 1º n. 509) 201509 – trasm. około 20:30 – PAPA – szyfrowanie M.C.

Z dowództwa 7 Dywizji do Supermariny

0012 – Według tego samego protokołu co wiadomość z 19:00 (1) Stop Moja pozycja długość 41º19' szerokość 07º26' kierunek zachodni będę utrzymywał do zachodu słońca, a potem obok własnych rozkazów, ponownie chcę zapytać czy mogę wysłać pozostałe niszczyciele eskorty w stronę Bona i kierować okręty do Algieru Stop Nie mogę rozszyfrować części rozkazów które trafiły na okręt linowy *Roma* z powodu nie posiadania odpowiedniego szyfru, zastanawiam się, czy było więcej potrzebnych mi informacji 201509.

Ta wiadomość została powtórzona o godzinie 21:03 ale nie ma jej w spisie „*Listy chronologicznej*” i nie mogłem znaleźć odpowiedzi na nią. Jednak wkrótce po wymianie (kompilacji) wiadomości, admirał Oliva nadał na torpedowiec *Libra*, który szedł na czele szyku formacji włoskich okrętów wojennych, rozkaz, by kierował się ku Bona:

(Vol. 2º n. 280) czas nadania 20:29 dnia 9 września – fala U.C.

Dowództwo 7 Dywizji do okrętu *Libra*: O godzinie 21:00 skierować się w stronę Przylądka Bona.

Podejście do Bona

Księga nawigacyjna lekkiego krążownika *Eugenio di Savoia* wskazuje: „godzina 21:07 – kurs 168º; godzina 21:59 – prędkość 23 węzły”. Następnie krótko po godzinie 21:00, 9 września, Flota Bojowa włoskiej marynarki wojennej, która znajdowała się na zachód od Sardynii, skierowała się na kurs

1. Okręt liniowy *Italia* (dawny *Littorio* od lipca 1943 roku) został trafiony o godzinie 16:29 przez jedną bombę zdalnie sterowaną (kierowaną radiową), taką samą jakie doprowadziły do zatopienia okrętu liniowego *Roma*, na wysokości mostku, na prawej burcie, w rejonie wieży artyleryjskiej, które spowodowało przyjęcie 700 ton wody do wnętrza okrętu.

w stronę Bona, ale tylko do piątej następnego dnia o poranku admirał Oliva poinformował poprzez radio sygnalizator podległe mu wszystkie jednostki:

(Vol. 2^o n. 308) trasm. o 04:49 – fala U.C.

Dowództwo 7 Dywizji do wszystkich: najszybciej jak to możliwe, przed wejściem do portu przekazać (całym załogom) rozkazy Supermariny i króla Stop Prawdziwie przedstawić klauzule rozejmu, które zakazują oddania okrętów w obce ręce, rozważając tylko wprowadzenie nad nimi kontroli Stop lojalnie flota wojenna wykona rozkazy najwyższych władz Państwa Stop Zachować ostrożność i godność w tych nie-szczęśliwych chwilach Stop Kierujemy się ku Bona Stop Wymalować koła charakteryzujące neutralność na pomostach, podnieść duże czarne bandery Stop w momencie spotkania z okrętami angielskimi artyleria na pozycji zero Stop rozpoznawanie sygnałów GA i włączone światła nawigacyjne Stop.

Wynika z tego, że po połączeniu zespół bojowy włoskiej floty wojennej płynął w nocy bez uzyskania jakiś szczególnych rozkazów co do swoich losów, a w szczególności nie znając sygnałów jakie powinny go charakteryzować na wypadek spotkania z siłami anglo-amerykańskimi.

Radiodepesza ta ma sporą wartość. Można przypuszczać, że w pierwszej swojej części (zakomunikowanie rozkazów Supermariny, etc.) zawierała wiadomości zapadłe na spotkaniu admirałów na pokładzie okrętu liniowego *Roma* przed wypłynięciem z La Spezia. W rzeczywistości, jest prawie pewnym, że w rozmowie telefonicznej która miała miejsce wieczorem dnia 8 września pomiędzy admirałem de Courten'em w Rzymie a admirałem Bergaminim, minister przekonywał dowódcę Floty Bojowej do stanięcia na kotwicy w rejonie Sardynii, przekazywał rozkazy Króla i wskazywał jak wielkie zasługi ma flota wojenna dla Państwa. W tym względzie admirał de Courten, co już wspomniano w raporcie (z 12 lutego 1944 roku) mówi o tym: „(...) *Ta gorzka ofiara może przynieść w przyszłości wielkie korzyści Państwu (...) Zapewniał, że nie ma specjalnych klauzuli w zawieszeniu broni, konieczności opuszczenia bandery lub konieczności ich przekazania i powiedział mu, że decyzyja, aby zaakceptować to zawieszenie broni zapadła na poziomie Supermariny i Króla*”.

Lekki krążownik *Duca degli Abruzzi* w marszu na Malte.

Jeśli chodzi o instrukcje zawarte w „Promemoria Dick”, to pozostaje poważna wątpliwość ponieważ nie odnaleziono żadnych informacji potwierdzających wysłanie tych informacji na okręty Floty Bojowej włoskiej marynarki wojennej, poza tą z 15:40 z dnia 9 września (134509), z którym jak już powiedzieliśmy, mogły być problemy z jego odebraniem i zinterpretowaniem na okręcie liniowym *Roma*, ani nie został rozszyfrowana przez inne okręty eskadry. Można by pomyśleć, że działania admirała Olivy były związane z wiadomością rozpowszechnioną przez Radio Malta, w języku angielskim o godzinie 21:00 dnia 8 września i w języku włoskim o godzinie 2:15 dnia 9 września, o których już mówiono w tym tekście wcześniej. Ale to tylko hipoteza i nie pozbawiona wątpliwości: te wiadomości, w rzeczywistości nie zawierały żadnej informacji o sygnale „GA” (Gamma Alfa) znajdującym się w rozkazie wydanym przez admirała Oliva.

Należy więc stwierdzić, że Supermarina wysłała instrukcje w „Promemoria Dick”, jak również wspomniała w wiadomości 134509, bezpośrednio do dowódcy zespołu bojowego na pokład okrętu liniowego *Roma*, także z innej wiadomości prawdopodobnie zapisanej pod numerem 06992 cytowanej w radiodepeszy 173809, lecz nie posiadającej kopii².

O godzinie 7:20 dnia 10 września lekki krążownik *Eugenio di Savoia* sygnalizuje (Vol. 2^o n. 326) na wszystkie jednostki: „*Podnieść czarne bandery*”.

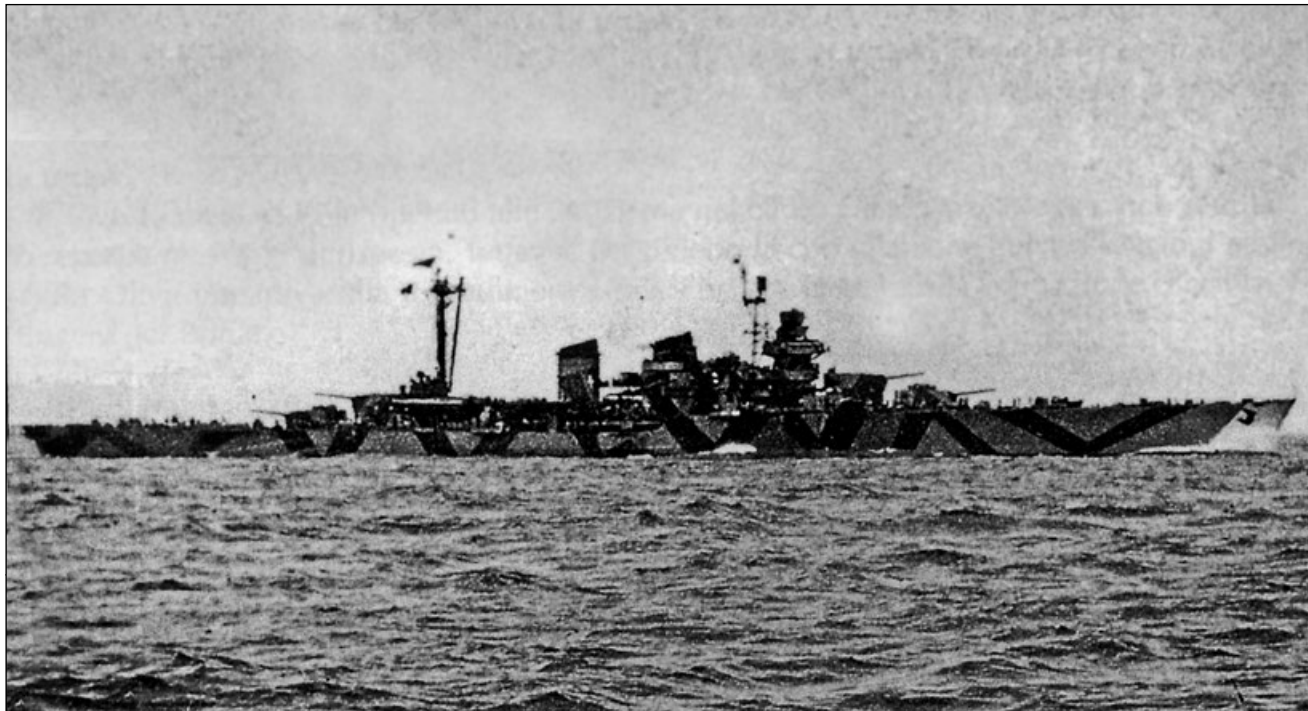
Mniej więcej, około godziny 7:10, okręt flagowy przekazał dyspozycję (Vol. 2^o n. 329) skierowane do wszystkich oficerów i marynarzy:

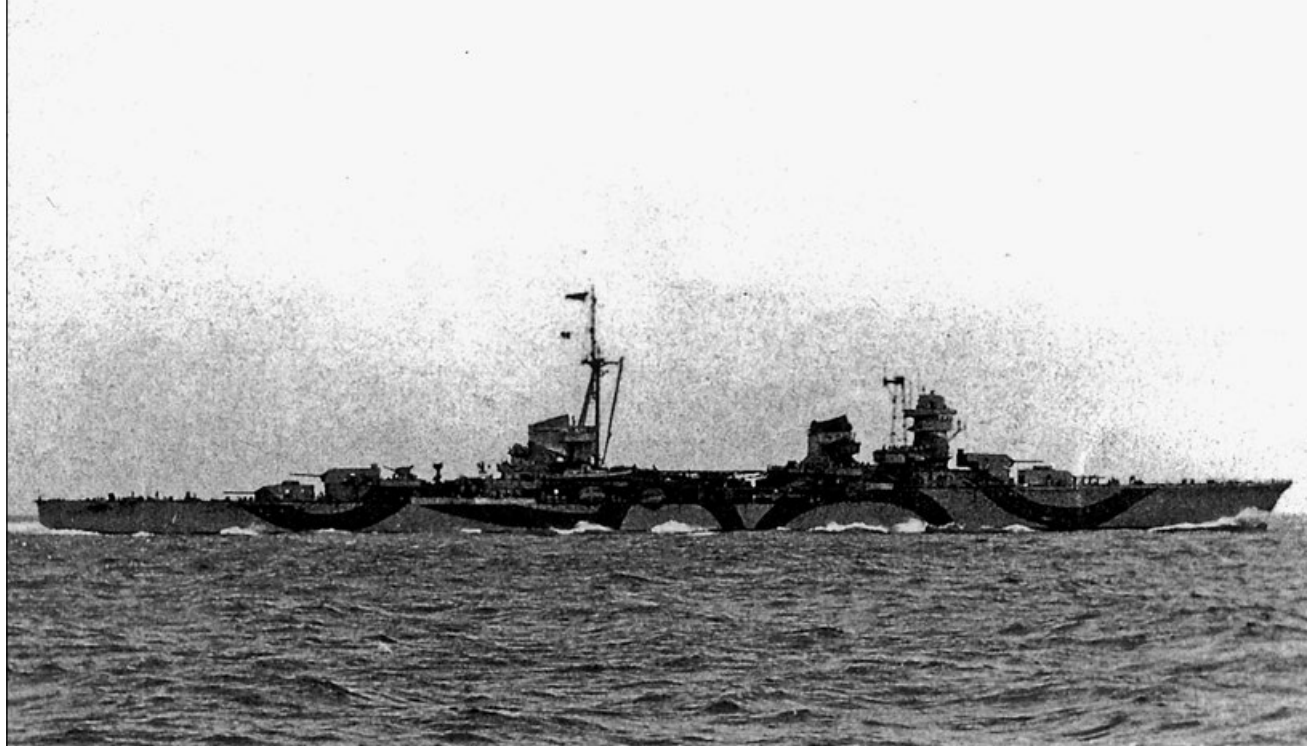
Dowództwo 7 Dywizjony do wszystkich: przed godziną 8:00 wszystkim załogom mają zostać wydane spodnie z białego płótna, kamizelki, czapki równe dla wszystkich (zwyczajowo nie noszone) Stop Oficerowie i podoficerowie mają mieć białe czapki Stop³.

2. Inna hipoteza może być taka, że na lekkim krążowniku *Eugenio di Savoia*, przechwycono i rozszyfrowano wiadomość 064209 przekazaną przez Supermarine na okręt liniowy *Caio Duilio* w Tarencie na fali 52,98 metrów, ale wydaje się to mało prawdopodobne z wielu powodów.

3. Sygnał, że całość dotyczy procedur spotykanych w czasie pokoju, ale biorąc pod uwagę okoliczności, to miał on raczej większe znaczenie: miał on pokazać zespół bojowy nie jako będący w rozsypanie, ale jako zjednoczony i zdyscyplinowany, będący w gotowości i dobrym stanie bojowym.

Fot. grzecznościowo „Storia Militare”





Lekki krążownik *Duca d'Aosta* w rejonie Przylądka Bona.

Fot. grzesznościowo „Storia Militare”

W zapisach raportów nawigacyjnych krążownika lekkiego *Eugenio di Savoia*, znajdują się zapisy ze spotkania Floty Bojowej włoskiej marynarki wojennej z zespołem floty brytyjskiej w Zatoce Bona:

8:38 – widać formację marynarki wojennej składającej się z dwóch okrętów liniowych, pięciu niszczycieli i jednego okrętu patrolowego. Jeden z brytyjskich okrętów liniowych nadaje sygnał poszukujący okrętu flagowego. *Eugenio di Savoia* odpowiada sygnałami świetlnymi.

9:10 – Brytyjski okręt patrolowy zadał pytanie czy oficer może wejść na pokład.

Lekki krążownik *Eugenio di Savoia* zatrzymuje maszyny. Na pokład weszli komandor porucznik Brownrigg, Zastępca Szefa Sztabu admirała Cunninghama, dowódcy Floty Śródziemnomorskiej, porucznik Smith i trzech sygnalistów.

9:20 – Flota Bojowa włoskiej marynarki wojennej znajduje się w ruchu [...] prędkość 20 węzłów przemieszcza się za zespołem bojowym Brytyjczyków. Okręty liniowe wydaje się, że to *Warspite* i *Valiant*, na pierwszym znajduje się sygnał kontradmirała Bisset'a [...]. Kurs prawie 080°. Miejsce przeznaczenia Malta.

Około pół godziny po tym wydarzeniu, około 9:55, admirał Oliva poinformował dowódców dywizji w prostej radiodepeszy (Vol. 2° n. 359): „*Kierunek wyspa Malta*”.

Flota Bojowa włoskiej marynarki wojennej dotrze, wreszcie rankiem następnego dnia, 11 września, na Maltę gdzie okręty zostaną podzielone w odpowiednie rejony portu, gdzie znajdują się okręty liniowe *Caio Duilio* i *Andrea Doria*, które przybyły z Tarentu wczoraj popołudniu, dowodzone przez admirała Alberto Da Zara (5 Dywizjon), które przeszły pod dowództwo, dowódcy Regia Marina znajdującego się na Maltzie.

Z tego co jest udokumentowane, jest oczywistym, że przepisy „Promemoria Dick” były przekazywane na okręty 5 Dywizji przed jej wyjściem z bazy w Tarencie, ale nie przed Flotą Bojową włoskiej marynarki wojennej stacjonującej w La Spezia i Genui. Ponadto admirał de Courten wieczorem 8 września rozmawiał telefonicznie z admirałem Bergaminim (być może licząc na uzyskanie konsensusu w trwającym spo-

rze o dalszy los floty włoskiej) o rejsie w stronę La Maddaleny, pomimo że generał Ambrosio rankiem tego samego dnia ogłosił, że siły anglo-amerykańskie musiały odrzucić propozycję koncentracji floty włoskiej na Sardynii.

Później Supermarina dowiedziała się, że La Maddalena została zajęta przez siły niemieckie – i również w tym przypadku nie wydaje się to wynikać z zachowanych dokumentów, które docierały do Rzymu – nakazała okrętom Floty Bojowej włoskiej marynarki wojennej skierować się w stronę Bona, ale jak widzieliśmy z radiodepesz nie podano w większości cytatów „*Listy chronologicznej*”.

Jeśli chodzi o wiadomości o okupacji niemieckiej bazy w La Maddalena, „*Lista*” obejmuje dwie radiodepesze, z których jedna jest szczególnie interesująca, wysłana przez admirała Bruno Brivonesi'ego, Szefa Departamentu Marina Militare na Sardynii i brata admirała Bruto Brivonesi'ego, pełniącego takie samą funkcję w Tarencie.

Pierwszy był wniosek o skierowanie jednej korwety pod dowództwem porucznika Corvetti:

(Vol. 3° n. 610) 133009 – trasm. o godzinie 14:30 – PA
Okręt *Danaide* do Supermariny

Wojska niemieckie nie podjęły żadnych działań bojowych, okupacja portu La Maddalena (dotyczy lokalnego dowództwa floty) i prawdopodobnie zajęli szyfry Stop Niektóre baterie lokalne prawdopodobnie okupowane Stop Kieruje w stronę grupy bojowej *Fortunale* (prowadzona przez torpedowiec o tej samej nazwie) Stop Oczekuję rozkazów Stop Podpisana Corvetti 133009.

Drugi, miał spóźnione informacje na temat ówczesnej sytuacji, ponieważ otrzymał go rano w dniu 10 września:

(Vol. 3° n. 739) 073010
Dowództwo Floty w Cagliari do Supermariny.

74563 – wysyłam następującą depeszę otrzymaną z od zespołu telegraficznego w Zatoce Sassari, który został jeńcem niemieckiego dowódcy, który zajmował dowództwo DICAT i wszystkie komunikaty, zamykając możliwość wydawania rozkazów do niego w sposób niekontrolowany Zatoka Attual-

mente korzystając z wyjątkowej możliwości Zatoki podpisano Brivonesi Stop 073010.

Jak mi powiedział, depesza pojawiła się za późno, bo w nocy nie mógł uzyskać wyjaśnień:

(Vol. 3° n. 676) 182009 – trasm. 19:20 – PA

Dowódca Sił Zbrojnych na Sardynii do Dowództwa Floty w Cagliari e p.c. c.f. Sollazzo La Maddalena.

Ponieważ w następującym porozumieniu osiągniętym pomiędzy mną a dowódca oddziałów niemieckich admirał Brivonesi na wschodzie może prowadzić aktywne działania Stop Oczekiwać bezpośrednich rozkazów od niego Stop podpisano generał Basso 182009.

Po zawarciu wyżej wymienionej umowy wojska niemieckie wycofały się z Sardynii na Korsykę a stamtąd dotarli na stały ląd, na Półwysep Apeniński⁴.

O kompletności „Listy chronologicznej radiodepesz pomiędzy godziną 12:00 dnia 8 września a godziną 24:00 dnia 13 września 1943 roku” – powstała, jak już wspomniano w tym tekście, w 1944 roku z dokumentacji, którą udało się zachować, odzyskać i uporządkować w Archiwum Biura Historycznego Włoskiej Marynarki Wojennej – składamy ciekawe oświadczenie wydane z okazji wyszukiwania dokumentów przez Marc’Antonio Bragadina, który został przydzielony przez Supermarinę już w czasie konfliktu na auto-
ra pierwszego publikowanego tomu historii Floty Włoskiej (Regia Marina) podczas drugiej wojny światowej *Che ha fatto la Marina?*, Milano, Gazanti, 1949.

Biuro Historyczne Włoskiej Marynarki Wojennej

W odniesieniu do zatopienia okrętu liniowego „Roma” zaświadcza co następuje:

Pierwsza wiadomość o ataku lotniczym dotarła do Supermariny w depeszy odkrytej w C.F.N. (Dowództwo Floty Wojennej), która twierdziła „Jesteśmy atakowani przez samoloty brytyjskie (lub wrogie)”. Jakież dziesięć minut później przyszła druga depesza, będąca korektą do pierwszej i informowała: „Poprawiam samoloty były niemieckie”.

Te dwie depesze, pamiętam je bardzo dobrze, nie tylko przeszły przez moje ręce w „biurze” Supermariny w dniu przyjazdu, ale potem były przechowywane w oryginale u mnie, między innymi telegramami, które miały zostać przyporządkowane do utajnienia po likwidacji Supermariny, i powrót do C.S.M. po zakończeniu działań wojennych. Dodam, że według wspomnianej depeszy, Supermarina kierująca się ku Malcie miała posiadać osłonę z powietrza i Malta nie mogła tego zorganizować.

M.A. Bragadin

Roma, 18 kwietnia 1958.

Tak więc już w 1958 roku widać, że część dokumentacji zniknęła lub jednak została utracona. ●

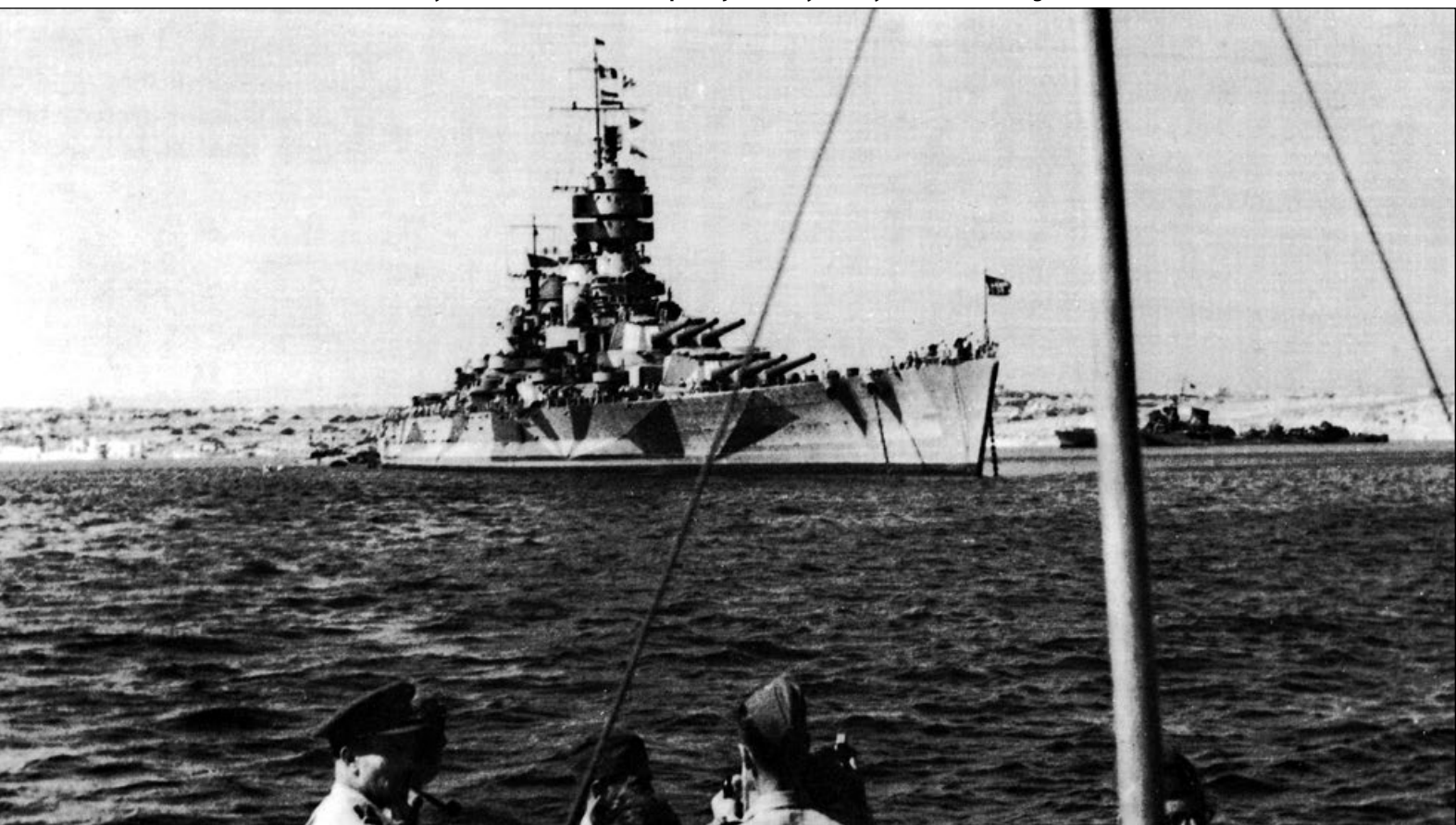
**Tłumaczenie z języka włoskiego
Maciej Franz**

Współcześnie, opierając się o najnowsze badania archiwalne, ale także ustalenia historyków, można jednak podjąć się próby możliwie obiektywnego przedstawienia wydarzeń z tych kilku dni na Morzu Śródziemnym. Ale o tym w kolejnym numerze.

M. Franz

4. Co nie przeszkadzało bateriom rozlokowanym w Cieśninie Bonifacio, która chwilowo wpadła w ręce niemieckie, około godziny 17:00 w dniu 9 września otworzyć ogień do niszczycieli *Vivaldi* i *Da Noli* kierując się na zachód w celu przyłączenia się do Floty Bojowej włoskiej marynarki wojennej, powodując uszkodzenia i późniejsze wejście na miny.

Pancernik *Vittorio Veneto* zacumowany na Malcie, 11 września. Z prawej widoczny niszczyciel *Grecale*. Fot. grzecznościowo „Storia Militare”





Bohater naszej opowieści, lotniskowiec eskortowy Royal Navy – *Searcher* (w wolnym przekładzie – tropiciel) z „Wildcatami” 822 dywizjonu Fleet Air Arm na pokładzie. Był to dość duży okręt swojej klasy, wypierający 7800 ton, wyposażony w prawie 150-metrowy pokład lotniczy, dwie windy, 9 lin hamujących dobieg samolotów i katapultę. Obsługiwała go załoga licząca 646 osób. CVE-22, takie nosił oznaczenie pierwotne, powstał w stoczni w Seattle w stanie Waszyngton w USA. Po wojnie, po przebudowie pełnił funkcje zwykłego frachtowca.

Fot. FAA Museum via Adam Jarski

Nikt już nie chciał umierać w maju...

Tego pamiętnego dnia – 8 maja 1945 roku 20-letni Peter Lock, podporucznik pilot Fleet Air Arm - lotnictwa brytyjskiej Royal Navy został wyznaczony na poranny patrol bojowy – Combat Air Patrol - nad zespołem okrętów Home Fleet, skierowanemu z północnych wód norweskich w stronę Kopenhagi przez cieśniny duńskie. Służył w 822 dywizjonie myśliwskim, zaokrętowanym na lotniskowcu eskortowym *Searcher*, wyposażonym w najnowszą, ostatnią wojenną wersję amerykańskiego myśliwca morskiego – „Wildcat” VI, z charakterystycznym wypiętrzonym ku górze sterem kierunku.

Kiedy przed 10:00 startował z pokładu *Searchera*, wiedział już, że zdeklarowano koniec wojny i nie podejrzewał, że los spłata mu figla oddając w jego ręce życie osób z nieciekawą przeszłością. Tuż po 10 nad zlewiskiem

Skagerraku i Kattegatu dostrzegł dwa samoloty. Ponieważ akwen jest wąski, sprzyjający kontrakcji, a wszystkiego należało się jeszcze spodziewać po III Rzeszy, ruszył do ataku. Szybko rozpoznał swoje cele. Były to trójsilnikowe transportowe Ju-52 podążające kursem z południowego zachodu na północny wschód.

Ostatnia szansa

Zaczął od krótkiej serii z czterech półcalowych kaemów zamontowanych w skrzydłach. Pociski ułożyły się tuż przed nosem prowadzącego Junkersa. Zapamiętał na długo przerażone twarze w oknach transportowca i gestykujące gwałtownie ręce. Potem przyszła refleksja – czy robi słusznie, bo przecież jest już po wszystkim. Dyżurny kontroler opl lotniskowca poradził mu, aby dał spokój, ponieważ wszyscy już mówią o pokoju w Europie. Pozwolił

więc odlecieć swoją drogą parze Junkersów. Po godzinie lub dwóch, kiedy opowiadał o swoim spotkaniu oficerowi wywiadu na *Searcherze*, ten nagle wypalił, że istnieje przypuszczenie, że pozwolił przeżyć grupie poszukiwanych oficerów SS, którzy w ostatniej chwili zdecydowali się uciec drogą lotniczą z jednej z nadal bronionych nazistowskich enklaw w północnej Francji do neutralnej Szwecji.

Aby było jeszcze ciekawiej, warto powiedzieć, że Peter Lock pochodził z okupowanej przez hitlerowców wyspy Jersey. Kiedy ta została zajęta przez Wehrmacht Lock był w szkole w Anglii. Jego matka zaś przez dwa lata przechowywała we własnej piwnicy pewnego młodego człowieka ukrywającego się przed tropiącymi go gestapowcami. Ci zaś kwatrowali w sąsiednim budynku. Czy to oni uciekali w przechwyconych przez niego Jun-



Drugi nasz bohater – morski myśliwiec „Wildcat” VI na pokładzie jednego z lotniskowców eskortowych Royal Navy. Fleet Air Arm (FAA) – lotnictwo brytyjskiej Królewskiej Marynarki Wojennej było drugim po Amerykanach największym i jedynym zagranicznym eksponentem „Wildcatów”. Pierwsze oddane brytyjskim marynarzom Wildcaty, nosiły u wypiszy miano „Martletów”. I weszły do akcji w Europie, przeciwko Luftwaffe, nim oddano pierwsze salwy wojny na Pacyfiku. Wytwórnia Grummana zaprzesała produkcji „Wildcatów” w 1943. Kontynuowała ją jednak korporacja General Motors w swoich zakładach – Eastern Aircraft Division w Linden w New Jersey. Ostatni w wojennej linii „Wildcatów” – FM-2 został specjalnie przygotowany do służby na lotniskowcach eskortowych, odchudzony, wyposażony w mocniejszy silnik, zwrotniejszy od swoich poprzedników. FM-2 to brytyjski „Wildcat” VI. 1082 brytyjskie „Martlety/Wildcaty” służyły w 30 dywizjonach FAA od 1940 do 1945 roku. Zestrzeliły w sumie 67 wrogich samolotów. Większym kontem strącen szczytą się tylko jednostki na „Fulmarach”.

Fot. FAA Museum via Adam Jarski

kersach? Ta kwestia długo go dręczyła, kiedy podczas krótkiej przepustki przed wyruszeniem do dalszej walki na Daleki Wschód dotarł do domu rodzinnego na Jersey. Matka nie rozpoznała syna po pięciu latach rozłąki, witając młodego oficera w marynarskim granacie zwyczajowym – czym mogę służyć sir...

To tylko jeden – zarejestrowany przez reporterów BBC Radio Cambridgeshire – niezwykle wątków historii 822 dywizjonu FAA, powiązanych z dziejami lotniskowca *Searcher*, których wspólnym mianownikiem jest przymiotnik – *ostatni*. Nim Peter Lock po raz ostatni w tej wojnie otrzymał szansę posłania do wody samolotów z uchodzącymi nazistami, było jeszcze kilka *ostatnich* w historii akcji jego jednostki. A scenariem wszystkiego stały się wody oblewające Norwegię.

Ostatnie zwycięstwo

24 marca 1945 roku drugi zespół uderzeniowy brytyjskiej Home Fleet – Force Two – wyruszył do akcji przeciwko hitlerowskiej żegludze na wodach norweskich. Operację opatrzone kryptonimem „Prefix”. Celem

było wszystko, co porusza się po Zatoce Trondheim i w akwenie północnego Kristiansundu. Z mapy wynika, że były to dwa oddzielne obszary operacyjne (oba akweny dzieli w linii prostej ponad 150 km). Force Two tworzyły 2 krążowniki, 4 niszczyciele brytyjskie i dwa kanadyjskie, pięć uderzeniową zaś „Avengery”, „Barracudy” i „Wildcaty” bazujące na 4 lotniskowcach eskortowych: *Puncherze*, *Searcherze*, *Nairanie* i *Queenie*. Rankiem 26 marca w powietrze wzbila się mieszana formacja z dwóch lotniskowców – *Queen* i *Searechera* kierując się ku Trondheim. Wygląda na to, że dwa pozostałe okręty wypuściły swoje grupy lotnicze przeciwko Kristiansundowi (w tym „Barracudy” z *Punchera*). Nas interesuje to, że eskadrę „Avengerów” z 853 dywizjonu, dowodzoną przez komandora por. J.M. Glasera z *Queen* osłaniały „Wildcaty” VI z 882 dywizjonu bazujące na *Searcherze*. Formację myśliwców składającą się z dwóch eskadr prowadził bardzo doświadczony lotnik – ówczesny komandor por. (czasu wojny) Ronald Arthur Bird (choć niektóre źródła podają, że dowodził komandor por. G.A.M. Flood). Birdowi zaliczo-

no już po pół zwycięstwa powietrznego w walce z francuskimi Potezami 63 i niemieckimi BV 138.

Pogoda była paskudna, iście angielska, niskie, gęste chmury, szkwały i deszcz, co oczywiście mogło sprzyjać zaskakującej akcji każdej ze stron. Musiało być istotnie bardzo ciężko, bo zanotowano, że brzeg norweski Brytyjczycy przekroczyli na pułapie zaledwie 100 m. Było już grubo po godz. 10. Potem podstawa chmur się podniosła, a pogoda stopniowo się poprawiała. „Avengery” dostrzegły dwa godzinę ich bomb statki i rozpoczęły nalot. W tym momencie, nurkując przez nadal niskie chmury, na scenie pojawiły się Messerschmitty 109. Była to ósemka Bf 109G6 i G14 z III/JG 5. Niemcy zaskoczyli Brytyjczyków i mieli pełne prawo strącić od razu co najmniej kilka brytyjskich maszyn. Ale zostali tak dokładnie podprowadzeni przez radar opl, iż chyba ich także samych zaskoczyło nagle wyjście nieomal prosto na formację FAA. Wszystko działo się tak szybko, że w pierwszym zająciu zdołali zaledwie uszkodzić jednego „Wildcata” (podporucznik J.F. Pullen na JV719 S O B), który nota bene o własnych siłach

Na szczęście pilot tego „Wildcata” VI z 882 dywizjonu nie musiał już umierać w efekcie ostatnich operacji ofensywnych FAA w Europie. Widzimy „Wildcata” VI, który omal nie stał się ofiarą ostatniej zwycięskiej walki powietrznej brytyjskich morskich myśliwców w Europie. Tak wyglądał po powrocie na lotniskowiec 26 marca 1945 roku samolot – JV719 S O B pilotowany przez podporucznika J.F. Pullena. Według niektórych relacji, prawa część statecznika poziomego została odstrzelona razem ze sterem wysokości przez atakującego Messerschmitta. To zdjęcie ma świadczyć jednak o tym, że doszło do zderzenia, najprawdopodobniej z końcówką skrzydła nadlatującego od przodu Bf 109. Brakuje bowiem śladów po odłamkach i kulach. Pokazuje to jak wytrzymałą konstrukcję stworzyli konstruktorzy Grummana. JV719 wbrew pozorom przeżył dość długo. Skasował go 27 grudnia 1945 roku w wypadku podczas lądowania w Donibristle lotnik RAF – kapitan J.A. Tooth.

Fot. FAA Museum via Adam Jarski

wrócił na okręt. Wiele wskazuje jednak na to, że jeden z pilotów niemieckich zderzył się po prostu z Pullenem, odcinając mu jak nożem prawą część statecznika poziomego, razem ze sterem wysokości. Resztki dźwigara wygięte zostały bowiem do tyłu, co sugerować może, że Niemcy atakowali w niekorzystnej pozycji nos w nos... Nie znaleźli się zatem na ogonach „Wildcatów”, jak sugerować może wieloletnia debata anglosaskich historyków na temat tego starcia. Kluczem jest tu dokładna analiza zdjęć samolotu Pullena.

Po pierwszym zwarcie prowadzący Messerschmitta popełnił kardynalny błąd taktyczny. Miał wyjść do góry i zaatakować ponownie z przewagą wysokości (dysponując wskazaniem naziemnej stacji radiolokacyjnej), Niemcy przyjęli walkę manewrową pod chmurami na pułapie, na którym „Wildcaty” VI miały przewagę zwrotności i optymalnej pracy silników. Bar-

dzo szybko zapłacili za to wysoką cenę. Komandor Bird pilotujący myśliwiec JV792 S O A zgłosił zestrzelenie jednego Bf 109 o 10:55 i uszkodzenie drugiego. Z jego raportu wynika, że 109-ka zderzyła się z ziemią na północny wschód od miejscowości Tustna, a pilot ratował się na spadochronie. Zniszczenie drugiej 109-ki przyznano podporucznikowi rezerwy Royal Navy Alanowi Frederickowi Womackowi na JV709 S O W. Relacjonował on, że jego przeciwnik spadł do wody o 10:45 nieopodal Smoleren. Spadochronu nie zaobserwował. Podporucznicy rezerwy Royal Navy – Ronald F. Moore na JV768 S O D i J.A.P. Harrison (nie zachowały się dane jego samolotu) podzielili

się zwycięstwem nad trzecim Messerschmittem. Roztrzaskał się on o wodę o 10:50 w pobliżu Hitteren. Harrison zgłosił także uszkodzenie następnej wrogiej maszyny.

A jak to wygląda dziś w świetle dostępnych danych Luftwaffe? Okazało się, że zgłoszenia Brytyjczyków i ich ocena raportów pilotów po powrocie na okręt ściśle odpowiadają liście strat Niemców. Utracili oni na pewno

Pierwsze szóstki – „Wildcaty” VI dostarczone 822 dywizjonowi w hangarze Searchera. Interesujące nas myśliwce pochodziły z partii 288 „Wildcatów” VI, dostarczonych Brytyjczykom, o numerach seryjnych od JV637 do JV924. Lotniskowiec mógł pomieścić aż 28 maszyn ze złożonymi skrzydłami ze względu na sporą przestrzeń hangarową – 79,2 x 18,9 m.

Fot. FAA Museum via Adam Jarski



3 109-ki: w maszynie nr 412398 zginął Fw. Hermann Jaeger, w zderzeniu z wodą 782139 rany odniósł Uffz. Gottfried Roesch, na spadochronie opuścił zestrzeloną 782270 Fw. Heinrich Dreisbach. Inny Bf 109, który wrócił do bazy, został rozbity podczas lądowania (25% zniszczeń płatowca). Co mogło być następstwem uszkodzeń podczas walki. Oficjalnie Luftwaffe nie przyznała żadnych zwycięstw swoim lotnikom, choć ocalili piloci zgłaszali... 6 zestrzelonych „Martletów”, 1 „Avengera” i ... 1 „Mosquito”.

Była to ostatnie starcie bojowe samolotów pokładowych FAA z Niemcami, ostatnia ich zwycięska akcja przeciwko Messerschmittom i ostatni poważny sukces pilotów Wildcatów w Europie. Komandor Ronald Arthur Bird, który po wojnie powrócił do swojego stałego stopnia porucznika pilota czasów pokoju, otrzymał dwukrotnie DSC za sukcesy na wodach norweskich (26 marca 1945 i 9 sierpnia 1945 roku). Nigdy mu ich uroczyscie nie wręczono, bo służył na Dalekim Wschodzie. 4 kwietnia 1946 roku poniósł śmierć za sterami „Seafire” L.III 794 dywizjonu, kiedy ten nagle rozpadł się w powietrzu.

Ostatnia ofiara

Na początku maja 1945 roku w Europie nikt już nie chciał umierać w tej wojnie. Ale wielu nadal chciało walczyć. Po opuszczeniu północnej Norwegii Niemcy przenieśli bazę swoich okrętów podwodnych z Hammerfest do zatoki Kilbotn w pobliżu Harstad (na północny zachód od Narviku). Ataki U-bootów na alianckie konwoje nie były wcale rzadkością, a mimo wyraźnego rozkazu admirała Dönitza - do ostatniego doszło 7 maja 1945 roku! W tej sytuacji brytyjska admiraliczka zmontowała ostatnią w Europie operację lotniczo-morską przeciwko kotwiczowisku U-botów w Kilbotn o kryptonimie „Judgement”. Zaangażowano do niej spore siły: 2 krążowniki z eskortą 5 niszczycieli i aż 3 lotniskowce eskortowe. Dowodził Szkot - admirał Rhoderick McGrigor. 1 maja 1945 roku armada wyszła w morze. Przy pięknej majowej pogodzie 4 maja po południu lotniskowce rozpoczęły przygotowania do startu. W powietrze wyszły 44 samoloty. *Trumpeter* wysłał 8 „Avengerów” i 4 „Wildcaty”, *Queen* - tyle samo maszyn, zaś najbardziej nas zajmujący *Searcher* - całość 822 dywizjonu, czyli 20 „Wildcatów”

VI. Zespół poprowadził komandor por. C.L.F. Webb. Osiem „Wildcatów” VI objuczono pojedynczymi bombami 250-funtowymi pod jednym z podskrzydłowych pylonów (zbiornik pod drugim). Miały bowiem zaatakować stary norweski okręt obrony wybrzeża - *Harald Haarfagre*, zamieniony przez Niemców w pływającą baterię opl - *Thetis*. Około 17 samoloty brytyjskie nadlatując z zachodu kompletnie zaskoczyły Kriegsmarine (stacja radiolokacyjna nie przekazała na czas ostrzeżenia). Z powojennych relacji wynika, że marynarze z kotwiczowca w Kilbotn *U 711* prawie już uwierzyli, że udało im się jakoś przetrwać tę wojnę. Artylerzyści niemieccy byli jednak czujni. Już podczas pierwszego ataku samolotów otworzyli huraganowy ogień. Na samym początku trafiono Wildcata VI prowadzonego przez 27-letniego Nowozelandczyka, rodem z Wellington, por. Hugh Morrisona, znakomitego lotnika, Senior Pilot 822 dywizjonu i zastępcę dowódcy, znanego jako *Hughie*. W lutym 1945 Morrisonowi udało się przeżyć udane wodowanie na JV695. 4 maja także wodował ciężko uszkodzonym przez flak samolotem. Wydostał się nawet

Searcher w ciekawym ujęciu z opuszczonym podnośnikiem samolotów.

Fot. FAA Museum via Adam Jarski





Ta fotografia sama w sobie jest sporą sensacją. Niedawno zostało odnalezione w starych rodzinnych papierach pana Johna Pine, w wypłó-wiałej brązowej kopercie należącej do jego ojca – oficera sztabu admirała sir Henry R. Moore’a – dowódcy Home Fleet na wodach nor-weskich. Widzimy na nim uchwycione z kabiny „Wildcata” VI (lewy dolny róg) kluczowe chwile 7 minut operacji „Judgement” – ostatniego ataku samolotów FAA wojny w Europie na bazę U-bootów w Kilbotn koło Harstand w Norwegii. Jest 4 maja 1945 roku. Kolumny wody po wybuchach bomb zrzuconych z „Avengerów” oznaczają koniec niemieckiego okrętu podwodnego typu VIIC – U 711 i jego pływającej bazy – *Black Watch*. Tonie także motorowiec *Senja*, podniesiony potem z dna przez Norwegów. Tuż nad widocznym w rogu skrzydłem „Wildcata” utrwalono stary norweski okręt obrony wybrzeża – *Harald Haarfagre*, który Niemcy zamienili w pływającą baterię przeciwlotniczą. Jego działa zabiły załogę „Avengera” z 846 dywizjonu i pilota „Wildcata” 822 dywizjonu. Wszyscy piloci zapamiętali, że był piękny majowy dzień i nikt już nie chciał umierać...

Fot. Archiwum rodziny Pine

na brzeg zatoki. Zmarł jednak od od-niesionych ran. Był ostatnim morskim myśliwcem FAA, który zginął w wal-ce w wojnie w Europie. Pochowano go na cmentarzu przykościelnym w wio-sce Soervik.

Niemcy zestrzelili także „Avengera” JZ217 C z 846 dywizjonu z *Trumpete-ra*. Załoga podobnie jak Morrison, pró-bowała awaryjnego lądowania, ale na lądzie. Skończyło się jednak katastro-fą. Polegli 22-letni por. Francis John Gahan, 20-letni podporucznik Alasda-ir Donald Hay Elder i 22-letni strzelec pokładowy Peter Bernard Mansfield.

Brytyjczycy zatopili bazę załóg U-bootów – duży i nowoczesny pięcio-tysięcznik – zwodowany w 1939 roku norweski prom pasażerki – *Black*

Watch (zapisano to na konto załóg z *Trumpetera*). Lotnikom z *Queen* przypisuje się natomiast zatopienie 950-tonowego zaopatrzeniowca *Senja*. U 711 uszkodzony bombami zatonął w kilka godzin po nalocie. Cała ope-racja „Judgement” pozbawiła życia ok. 150 Niemców. Mało brakowało, aby bomby jednego z „Avengerów”, w któ-rym zawiódł ich wyrzutnik, zabiły kil-ku norweskich rybaków z Kilbotn. Skończyło się jednak na wybitych po-dmuchem oknami w dwóch domach i ciężkim strachu.

Ostatni z „Wildcatami” VI

Po zakończeniu wojny w Europie *Searchera* latem 1945 roku skierowa-no do dobijania Japonii na wody da-

lekowschodnie. Razem z nim popły-nęły „Wildcaty” VI 882 dywizjonu, przemalowywane już stopniowo w obowiązujący na tamtym teatrze działań granatowy kamuflaż. Samo-lotów znacznie już lepszych od wy-służonych *szóstek* nie brakowało. Na dostawy „Hellcatów” i „Corsairów” z USA dla FAA można było liczyć, ale nie było już sensu przeszkalać na nie pilotów. Wojna na Dalekim Wscho-dzie także się kończyła. Tradycji sta-ło się zadość. 882 na pokładzie *Searchera* powitał na Cejlonie VJ Day jako jedyna myśliwska jednostka pokłado-wa Royal Navy w całości wyekwipo-wana w „Wildcaty” VI. Dywizjon po powrocie do Europy rozformowano 9 października 1945 roku.



Searcher w portretowym ujęciu z lotu ptaka
Fot. FAA Museum via Adam Jarski



Searcher zмага się ze sztormem wczesną wiosną 1945 roku (pełne kokardy na skrzydłach). Na pierwszym planie widzimy zakotwiczony do pokładu startowego „Wildcata” VI JV766 – S O X. Na drugim planie - Fairey „Firefly”. Te ostatnie były używane w roli nocnych myśliwców. 822 miał dwa takie samoloty. Jeden nich to MB492.
Fot. FAA Museum via Adam Jarski

Najlepszą polską klamrą tej opowieści o niezwykłych przypadkach niechaj będzie to, co wydarzyło się znacznie, znacznie wcześniej. 21 sierpnia 1944 roku piloci U.S. Navy z rozpoznawczo-myśliwskiej jednostki VOF-1, operujący z pokładu lotniskowca eskortowego *Tulagi*, działającego na Morzu Śródziemnym, przechwycili na północ

od Marsylii całą formację transportowych Junkersów 52, którymi najprawdopodobniej ewakuowała się hitlerowska administracja południowej Francji. Żaden z lotników się nie wahał... Aż dwa Junkersy padły łupem nadzwyczaj skutecznego porucznika pilota amerykańskiej marynarki. Nazywał się Edward Olszewski. ●

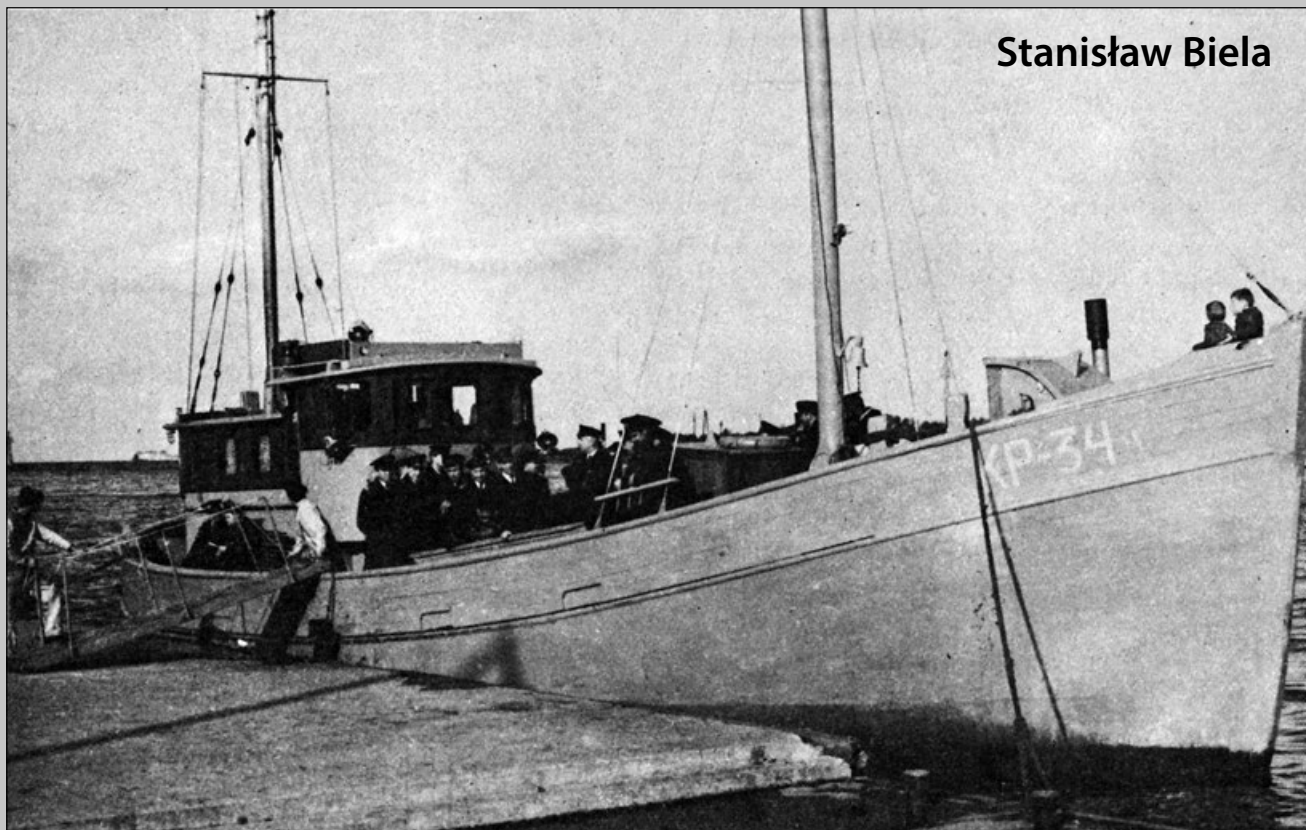
Autor pragnie wyrazić swoją wdzięczność panu Adamowi Jarskiemu za udostępnienie swoich zbiorów, bez czego nie można byłoby rzucić nowego światła na wydarzenia z 26 marca 1945.

Artykuł prezentujemy za zgodą redakcji miesięcznika „Skrzydłata Polska”.

Searcher w sztormie.

Fot. FAA Museum via Adam Jarski





Okręty pogranicza w DarłóWKu i Darłowie w latach 1948-1951

Po zakończeniu II wojny światowej, do ochrony granic Polski, został powołany rozkazem Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego nr 0245 z 13 września 1945 roku, odrębny rodzaj wojsk, który nazwano: Wojska Ochrony Pogranicza (WOP). W Ministerstwie Obrony Narodowej (MON) 27 września 1945 roku sformowano Departament Wojsk Ochrony Pogranicza, który miał zorganizować ochronę granic państwa i kierować służbami specjalistycznymi związanymi z jej ochroną. Jeśli ochrona lądowej granicy mogła być oparta o sieć strażnic, to granica morska wymagała również komponentu morskiego. Marynarka Wojenna (MW) miała swoje zadania i mogła jedynie sporadycznie w sytuacjach nadzwyczajnych wesprzeć WOP. Ochronę granicy morskiej powierzono 4 Oddziałowi Morskiemu Ochrony Pogranicza sformowanemu w styczniu 1946 roku z żołnierzy 12 i 16 Dywizji Piechoty na podstawie rozkazu NDWP nr 0245/org. z 13 września 1945 roku. Zadaniem jego było objęcie służby granicznej na całej długości granicy morskiej. Jego sztab stacjonował w Gdańsku i Słupsku.

4 Bałtycki Oddział WOP został sformowany na podstawie rozkazu NDWP nr 0153/org. z 21 września 1946 roku. Na bazie 4 Oddziału Morskiego Ochrony Pogranicza sztab oddziału stacjonował w Słupsku i Koszalinie

Obydwa oddziały nie dysponowały żadnymi jednostkami pływającymi nadającymi się do służby morskiej. Podjęta została próba pozyskania w 1947 roku z ZSRR trzech kutrów pościgowych. Rozważano również możliwość budowy jednostek pływających dla WOP w stocznich polskich. Zjednoczenie Stocznii Polskich uzależniało ich budowę od opracowania dokumentacji. Stocznie wymagały podania typów jednostek na

wzór których można by było projektować nowe jednostki patrolowe WOP. Szef departamentu WOP przeprowadził rozmowę z dowódcą MW kontradmirałem Steyerem, podczas której rozważano budowę w oparciu o konstrukcję przedwojennych okrętów i kutrów:

- okrętu strażniczego – wg trałowca typu „Jaskółka” wz. 33¹;
- ścigacza – wg kutra patrolowego typu „Batory”;
- kutra patrolowego do patrolowania wód portowych, zatok i Odry – wg ciężkiego kutra uzbrojonego *Okoń*.

Rozmowę zakończono konkluzją:

*„Ze względu na to, że nie posiadano odpowiedniego doświadczenia i nie było pewności, który z branych pod uwagę typów będzie odpowiadał najlepiej służbie w WOP – uznano za celowe przeprowadzenie konsultacji z odpowiednimi fachowcami w ZSRR, biorąc pod uwagę fakt, że mają oni w tej dziedzinie duże doświadczenie, ponadto pełniąc służbę na Bałtyku znają specyfikę tych wód.”*²

Co prawda pierwszą jednostką pływającą w Darłowie była motorówka *Wopista* wyremontowana w 1947 roku przez ludność Darłowa, lecz nie nadawała się ona do służby na morzu i w wrześniu została przekazana do Szczecina, gdzie pełniła służbę na Zalewie Szczecińskim³.

4 Bałtycki Oddział WOP rozformowany został w 1948 roku, a na jego bazie sformowano 12 Brygadę WOP.

12 Brygada Ochrony Pogranicza, została sformowana na podstawie rozkazu MON nr 055/org. z 20 marca 1948 roku.

1. Po wojnie określane jako typ „Czajka”.

2. Henryk Kula *Granica Morska PRL 1945-1950* str. 211, 212 i 213.

3. Henryk Kula *Granica Morska PRL 1945-1950* str. 211.

Sztab brygady stacjonował w Koszalinie, w jej strukturze przewidziano Flotyllę Ścigaczy WOP z miejscem stałego postoju w Darłównie. Do końca 1948 roku nie pozyskała jednak żadnych jednostek pływających.

Rozkazem Ministra Obrony Narodowej nr 205/Org. z 4 grudnia 1948 roku, z dniem 1 stycznia 1949 roku Wojska Ochrony Pogranicza podporządkowano Ministerstwu Bezpieczeństwa Publicznego (MBP). Na „prośbę” ministra MBP, minister żegluga wydał rozporządzenie z 10 sierpnia 1949 roku „O użyciu statków przedsiębiorstw państwowych dla potrzeb WOP”. Na jego podstawie w sierpniu przedsiębiorstwo „Arka” oddało do dyspozycji kierownika Morskiego Granicznego Punktu Kontroli MGPK w Darłównie trzy kutry rybackie DAR-29, DAR-39 oraz DAR-42⁴. Były to kutry typu „KU-134” budowane w stocznich rybackich Gdyni i Ustki w latach 1947-1953. Posiadały kadłuby i nadbudówki wykonane z drewna.

12 Brygada Ochrony Pogranicza została rozformowana w 1950 roku, a na jej bazie powstała 15 Brygada WOP.

15 Brygada WOP została sformowana na podstawie rozkazu MBP nr 043/org z 3 czerwca 1950⁵ roku. Sztab Brygady stacjonował w Koszalinie. „Siły okrętowe” wchodzące w skład 15. BWOP z miejscem stałego bazowania w Darłównie⁶, rozpoczęły swą działalność jako Flotylla Morska sformowana na podstawie rozkazu Ministra Bezpieczeństwa Publicznego⁷ (MBP) nr 043/org. z dnia 3 czerwca 1950 roku wg etatu 098/2, który to przewidywał w jej składzie: 2 okręty strażnicze, 4 ścigacze, 6 morskich łodzi motorowych.

Kuter patrolowy powraca do bazy.

Fot. zbiory Marka Padjasa



DAR -29 (stan na październik 2014)

Typ 134; nr budowy 276

Zbudowany: Stocznia Rybacka Ustka

Rok budowy: 1947

Wyporność: Dp = 21,79 t; N=31,8 t

Wymiary: LH = 13,96 m; B = 4,52 m; H = 2,36; H = 2,44 m

Kadłub: drewno

Napęd: silnik wysokoprężny wbudowany na stałe

Produkcji: PZM Puck

Typu: UE 680

Moc: 121 KM, obroty 2200 obr./min., nr silnika 464/107500031

Załoga: 4 ludzi

Żeglowność: rozszerzona do 30 Mm od brzegu

Opracowanie własne
na podstawie PRS: 621 - łodzie rybackie pokładowe.
Nr PSR 621033 wg danych na 14.10.2014 roku

W pierwszym okresie planowano sformować załogi dla 3 ścigaczy i 4 łodzi motorowych w miarę otrzymywania taboru morskiego. Morskie łodzie motorowe miały być przydzielane czasowo lub na stałe do poszczególnych batalionów

4. Henryk Kula *Granica Morska PRL 1945-1950*, str. 224.

5. Decyzją Partii i Rządu z dniem 1 stycznia 1949 roku WOP został podporządkowany MBW.

6. Pierwszą jednostką pływającą w Darłowie była wspomniana motorówka *Wopista*.

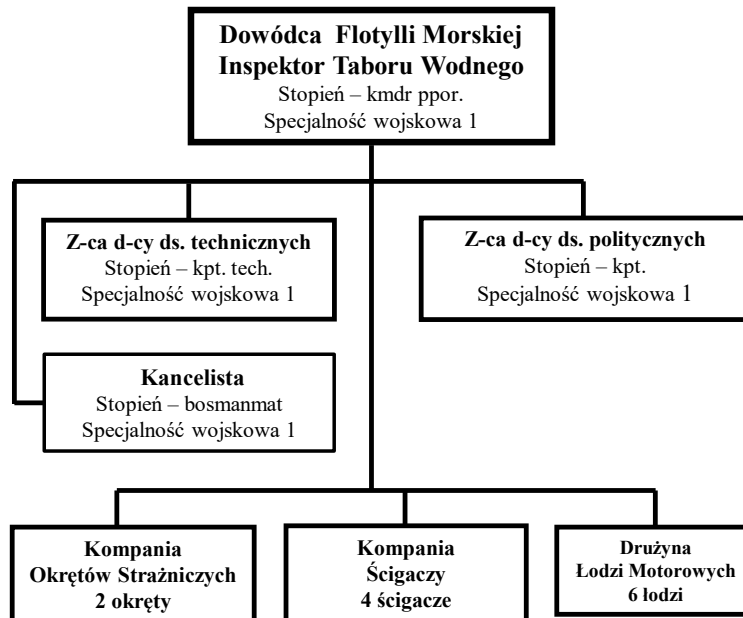
7. Decyzją Partii i Rządu z dniem 1 stycznia 1949 roku WOP został podporządkowany MBW.

Naprawa reflektora na dachu sterówki.

Fot. zbiory Marka Padjasa



Dowództwo Flotylli Morskiej 15 B WOP wg Etatu nr 089/2



Stany Osobowe dowództwa Flotylli Morskiej przewidywały:

Oficerów – 7

Podoficerów – 57 w tym: służby zawodowej – 35, służby zasadniczej – 20

Szeregowców – 16

Razem: 80

Na wyposażeniu miało się znajdować: 27 lornetek, 15 kompasów oraz 4 radiostacje.

Natomiast uzbrojenie dowództwa Flotylli Morskiej przewidywało: 52 pistolety, 20 karabinów kbk, 8 ckm-ów i 4 działa.

Uwaga: należy domniemywać, że ckm-y i działa były przeznaczone dla okrętów strażniczych i ścigaczy

Uposażenie:

Dowódca Flotylli Morskiej-Inspektor Taboru Wodnego – 11 550 zł

Zastępcy ds. technicznych i politycznych po – 8925 zł

Opracowanie własne na podstawie IPN BU 343/15t.

WOP⁸ w zależności od aktualnych potrzeb. Flotyllę Morską na całkowite zaopatrzenie przydzielono do sekcji Administracyjno-Gospodarczej 15 Brygady WOP.

Flotylla nigdy nie osiągnęła stanu przewidzianego etatem. Niemniej jednak przewidziane etatem struktury organizacyjnej wynikały z założenia, dotyczącego planu ochrony przez jednostki pływające środkowego odcinka wybrzeża. Strefę przybrzeżną miały ochraniać łodzie motorowe (zwłaszcza w sezonie letnim w rejonie plaż), w pasie wód terytorialnych miały działać ścigacze nadzorując rybaków, a na pełnym morzu okręty strażnicze na wyznaczonych liniach dozoru oraz podczas ucieczek blokując kierunek Bornholmu.

Bazując na materiałach z etatu nr 098/2 Flotylli Morskiej 15 B WOP opracowałem schematy jej organizacji wraz z danymi o wyposażeniu, uzbrojeniu oraz planach ich wykorzystania. Używane w tekście formularze etatów nazewnictwo sugeruje, iż był on przygotowywany przez „zielonych” a nie marynarzy. Był on, jak to w historii bywało, przejawem chciejstwa a nie realnej oceny rzeczywistości. W przedstawionych schematach opuściłem świadomie część „lądową” a skupiłem się na elemencie „morskim”, zachowałem również oryginalną pisownię.

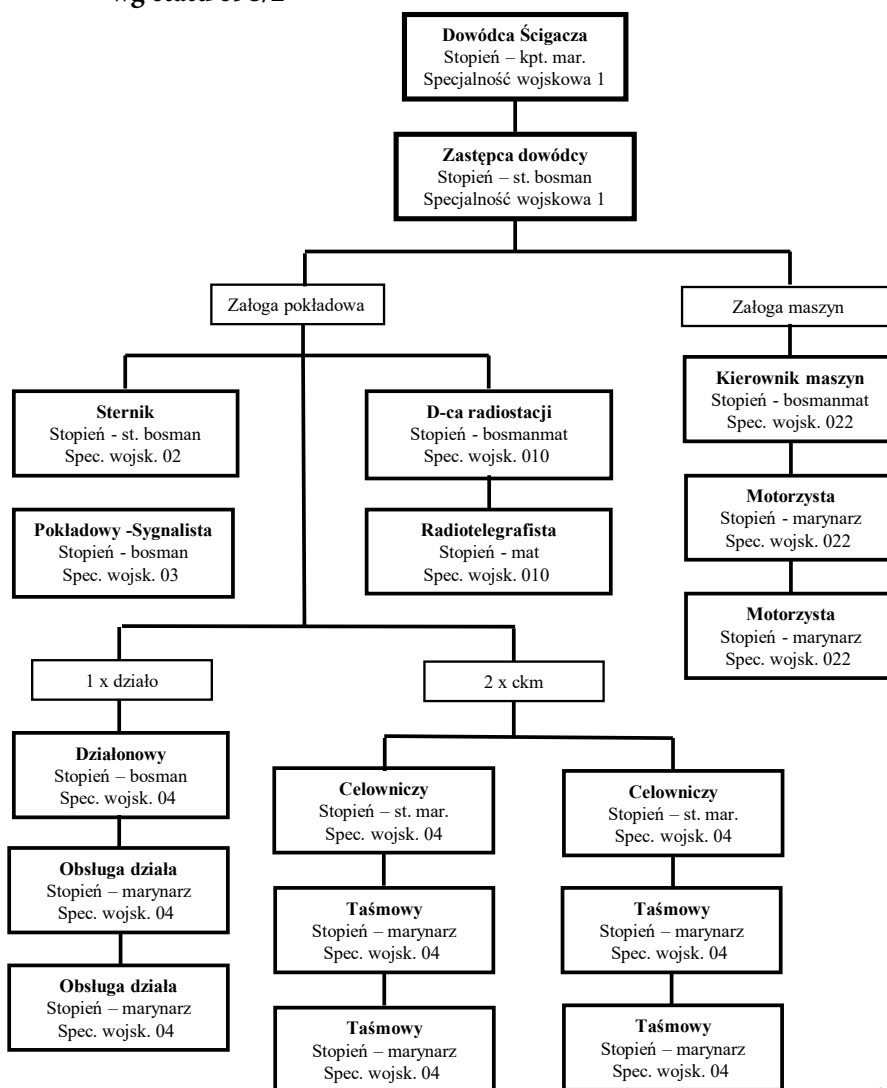
Kompania okrętów strażniczych miała posiadać na stanie 2 okręty. Jednak przed 1950 rokiem na stanie WOP nie było żadnej jednostki pływającej, która mogła by pełnić służbę jako okręt strażniczy. Ponieważ nie zostały opracowane założenia techniczno-taktyczne dla tego typu okrętów w etacie zapisano: „*Okręt strażniczy z całkowitym wyposażeniem. Obsługa zależna całkowicie od jakości okrętu, wprowadzona zostanie po otrzymaniu takowych*”.

Natomiast kompania ścigaczy miała liczyć 6 okrętów z tym, że czasowo obsada została przewidziana tylko dla 4 ścigaczy. Etat nie podaje jakiego typu miała by być to jednostka. Podejmowano starania o uzyskanie tego typu jednostki z ZSRR. Można przypuszczać, że planowano pozyskać jednostki typu „MO-4”⁹, co sugerowało by uzbrojenie i wyposażenie ścigacza oraz 15 osobowa załoga. Co prawda w marcu 1951 roku podjęto działania w sprawie ponie-

8. W składzie 15 BWOP były: 151 batalion WOP – Trzebiatów, 152 batalion WOP – Koszalin, 153 batalion WOP – Ustka oraz Morska Graniczna Placówka Kontrolna – Kołobrzeg, Morska Graniczna Placówka Kontrolna – Ustka.

9. Podstawowy ścigacz w flocie NKWD zaprojektowany w latach 30-tych jako ścigacz okrętów podwodnych. Budowany w latach 1936-1945 w ilości 219 jednostek. Wyp. pełna 56 t., 26x4x1,5 m; 3 silniki GAM-34BS o mocy 850 KM; uzbrojony w 2 armaty 45 mm typu 21-K; 2 wkm 12,7 mm DSzK. Prędkość maks. 27 w; ekon. 16 w, zasięg 800 Mm, autonomiczność; 3 doby.

Planowana organizacja załogi ścigacza Flotyli Morskiej 15 Brygady WOP wg etatu 098/2



Opracowanie własne
na podstawie IPN BU 343/15t.

mieckiego trałowca. W maju tegoż roku zakończono opracowanie wstępnego projektu dla ścigacza na bazie R-boota z Świnoujścia, jednak jego załoga miała liczyć 25 marynarzy. Podobnie było z motorówkami. Też nie podano jakiego typu będą to jednostki. Wówczas WOP dysponował różną zbierającą przypadkowych motorówek.

Pierwszą i jedyną jednostką pływającą formującą się Flotyli był przyjęty na jej stan w marcu 1951 roku kuter KP-31¹⁰. Był to przedwojenny statek dozoru rybołówstwa *Kania*. Zmobilizowany we wrześniu 1939 roku, po kapitulacji przejęty przez Niemców. Po wojnie odnaleziony w Hawrze, sprowadzony do Polski, od 1948 roku pływał nadal jako jednostka dozoru. W lutym 1950 roku przejęty przez WOP¹¹. Z końcem 1951 roku KP-31 został spisany z stanu dywizjonu ze względu na zły stan techniczny.

Zgodnie z etatem 098/7 przydzielone zostały okręty patrolowe: *Kniewski*, *Rutkowski*, *Hibner*, *Kania*, *Rega* oraz łódzie pogranicza *Pilot-33* i *Pilot-34*.

KP-31 eks *Kania*

Zbudowany: Stocznia Rybacka Gdynia
Rok budowy: 1936
Wyporność: 35 t
Wymiary: L = 16,606 m; B = 4,7 m; H = 2,36; H = 2,00 m
Kadłub: drewno
Napęd: silnik wysokoprężny wbudowany na stałe
Prędkość: 7 w.

Opracowanie własne
na podstawie Marka Soroki *Polskie Okręty Wojenne 1945-1980*

Pierwsze jednostki pływające przyszły z dywizjonu patrolowców z Gdańska:

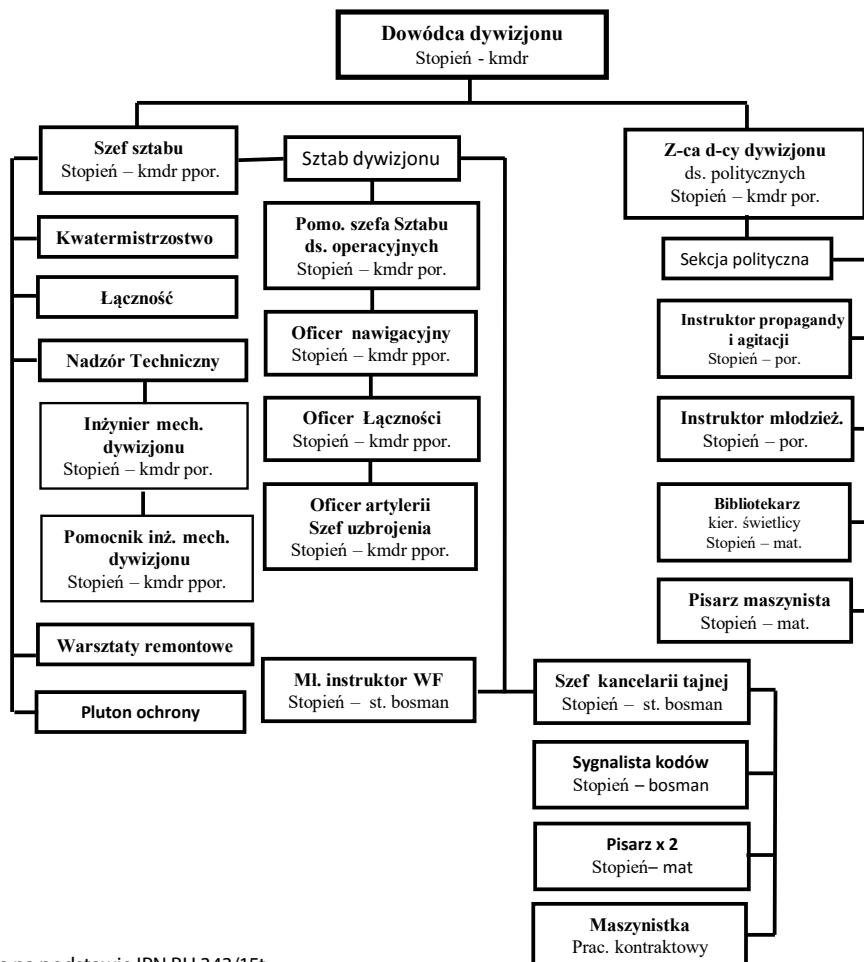
Okręty ochrony pogranicza o nazwach własnych dowodzone przez:

10. Archiwum SG 171/64 str. 24.

11. Wg Marka Soroki *Polskie Okręty Wojenne 1945-1980*, str. 132 i 133.

Dowództwo i służby dywizjonu Okrętów Pogranicza 15 Brygady WOP

Etat 098/7



Opracowanie własne na podstawie IPN BU 343/15t.

Lata 50-te. W Darłowie po służbie, na drugim planie jednostki portowe.

Fot. zbiory Marka Padjasa



- *Kniewski* – bsm. Edward Sikora,
- *Rutkowski* – bsm. Kazimierz Nowak,
- *Hibner* – bsmmat? Drelicharz,
- oraz kutry ochrony pogranicza:

- *Pilot 34* – mat. Jerzy Krasowski z służby zasadniczej,
- *Pilot 38* – mat. Tadeusz Adamczyk z służby zasadniczej.

Rok później w ślad za Rozkazem org. MBP Nr 06/ww z dnia 26 czerwca 1951 roku na etat 098/7 zatwierdzonego w dniu 26 czerwca 1951 roku przez ministra Bezpieczeństwa Publicznego gen. dyw. Radkiewicza, dowódca WOP rozkazem nr 019/org z dnia 7 lipca 1951 roku polecił przeformować ją z dniem 15.07.1951 roku w Dywizjon Okrętów Pogranicza 15 Brygady WOP (dOP 15 B WOP), miejscem stałego bazowania w Darłównie. Obowiązki dowódcy dywizjonu pełnił w tym czasie - szef sztabu dywizjonu kpt. Kazimierz Pietrusz-

Dane techniczno-taktyczne KP-32**Wyporność:**

Dn 16,00 t; Dp 17,00 t

Wymiary:

Lc 12,90 m; T 1,75 m; B 4,20 m Hwb 052 m

Osiągi:

Vmaks. 9,00 w; Ve 7,00 w; Z (v = 9,0 w) 550 Mm; Z (v = 7,0 w) 600 Mm

Nb 4 dób

Zapasy:Paliwa 1,2 t; oleju smar. 0,5 t; wody 0,15 m³

Załoga: 7 osób

Siłownia**Napęd główny:**

1 silnik diesla Gray Marine o mocy 225 KM napędzający 1 śrubę
 Zużywający 16 kg/h paliwa przy prędkości maksymalnej i 14 kg/h przy ekonomicznej

Zespoły prądowców:

Brak danych.

Uzbrojenie artyleryjskie:

Ckm typu Maksim wz. 10 7,62 mm 1xl zapas? pocisk.

Radiołączność:

Radiostacja o zasięgu 100 Mm

Dzielność morską:Dopuszczony do pływania przy stanie morza 2-3⁰ wg. skali Beauforta**Inne:**

Czas przygotowania do wyjścia w morze 20 min.

Opracowanie własne

na podstawie Archiwum SG nr akt. 831/2/61

ka, a jego przejął nawigator dywizjonu por. St. Zajkowski. Równocześnie tym samym rozkazem personalnym zostali mianowani na stanowisko oficera zaopatrzenia technicznego bsm. Stefan Paczkowski oraz Kierownika Warsztatów Remontowych bsm. Parkitny.

Do dywizjonu 7 lipca 1951 roku, przybyło 37 marynarzy, którzy ukończyli I Kurs Specjalistów Morskich WOP w Gdańsku.

Od 1 sierpnia 1951 roku wprowadzono nową klasyfikację jednostek pływających WOP¹². Równocześnie oprócz nazw własnych kutry otrzymały oznaczenia alfanumeryczne.

Nowym miejscem stałego bazowania od października 1951 roku został port Darłowo.

Rozkazem Personalnym Nr 023 z dnia 1 listopada 1951 roku dowódcą dywizjonu Okrętów Pogranicza 15 Brygady WOP został mianowany radziecki oficer - kmdr por. Włodzimierz Łazarow, dowódcami kutrów patrolowych zostali mianowani:

- KP-31 – st. bsm. Bronisław Rajewski,
- KP-32 Hibern – bsmmat Józef Pawlak,
- KP-33 Kniewski – bsmmat Władysław Osieka,
- KP-34 Rutkowski – bsmmat Lucjan Szuster,
- KP-35 – bsmmat Edward Sroga,
- Pilot-36 – bsmmat Jerzy Krasowski.

Pierwsza, a zarazem jedyna opisana akcja pościgowa w 1951 roku przeprowadzona została w dniach 23-24 grudnia. Licząc na przedsięwziętą atmosferę i uśpienie czujno-

ści, w dniu 23 grudnia rejonie strażnicy WOP nr 83 (Mielno) 8 uzbrojonych mężczyzn podjęło próbę ucieczki przez Bałtyk pontonem. KP-32 oraz KP-35 wyszły z portu w Darłowie, by przechwycić uciekający ponton. Zespołem kutrów dowodził por. St. Zajkowski. O godz. 05:30 odnaleziono ponton i zatrzymano przestępców. Na pokładzie KP-32 dowodzonego przez bosmanmata Eugeniusza Gawlika zostali przetransportowani do Darłowa.

W kwietniu 1952 roku do portu w Darłowie przyszedł z Gdańska duży patrolowiec DP-56¹³ dowodzony przez bosmanmata Józefa Cieślaka, uzupełniając jego stan po wycofaniu KP-31.

Służba w ochronie granicy

Kutry patrolowe pełniły służbę w ochronie granicy będąc podporządkowane operacyjnie dowódcom 151, 152 i 153 bat WOP i to oni przydzielali im zadania. Okres podporządkowania wynosił 7 do 10 dni. Stacjonowały one w zależności od operacyjnego wykorzystania w portach Dziwnowa, Kołobrzegu i Ustki, a jedna jednostka pełniła dyżur w bazie dywizjonu Darłowie w gotowości do wyjścia nr 1.

12. Oznaczenia od KP-31 do KP-40 były zarezerwowane dla jednostek pływających 15 Brygady WOP.

13. DP 56 Juhas (PMW DP 56) – kuter rybacki typu „KG-177” zbudowany w Gdyni 1949 r. Bliźniacza jednostka Baca (49; 49: PMW DP 55, Górnik; 6.59: LPŻ Westerplatte); 6.: WŁA 76.

Dane techniczno-taktyczne DP-56**Wyporność:**

Dn 38,00 t; Dp 41,00 t

Wymiary:

Lc 17,75 m; T 1,50 m; B 5,70 m; Hwb 0,85 m

Osiągi:

Vmaks. 8,00 w; Ve 7,00 w; Z (v = 8,0 w) 600 Mm; Z (v = 7,0 w) 800 Mm

Nb 6 dób

Zapasy:Paliwa 2,0 t; oleju smar. 0,1 t; wody 0,45 m³**Załoga:** osób

Podoficer zawodowy + ? marynarzy

Siłownia**Napęd główny:**

1 czterocylindrowy silnik diesla SD4 Puck B-120W o mocy 120 KM,
 napędzający 1 śrubę
 Zużywający 20 kg/h paliwa przy prędkości maksymalnej i 16 kg/h przy ekonomicznej

Uzbrojenie artyleryjskie:

Wkm typu DSzK wz. 38 12,7 mm 1xl, zapas ? pocisk.

Radiołączność:

Radiostacja o zasięgu 100 Mm

Dzielność morską:Dopuszczony do pływania przy stanie morza 4-5⁰ wg. skali Beauforta**Inne:**

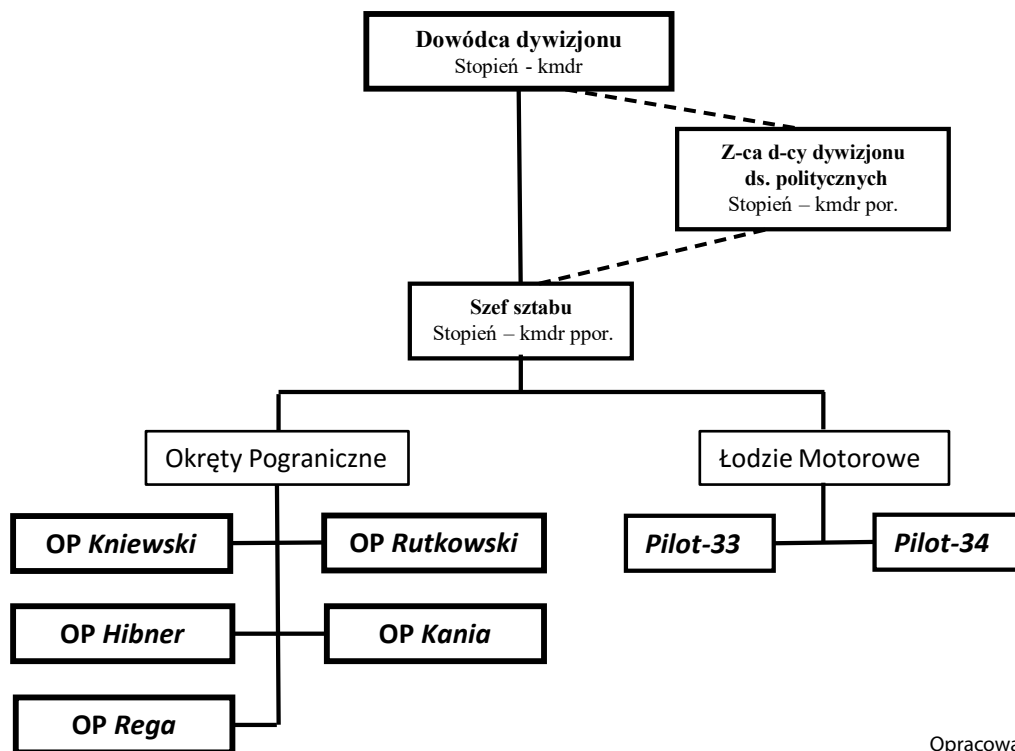
Czas przygotowania do wyjścia w morze 20 min.

Opracowanie własne

na podstawie Archiwum SG nr akt. 831/2/61

Dywizjon Okrętów Pogranicza 15 Brygady WOP

Etat 098/7



Opracowanie własne:
na podstawie Archiwum MW syg. akt 395/91/15

Na kanale pomiędzy Darłowem a Darłówniem. Podniesiona bandera na rufie wg ceremoniału morskiego oznacza, że na pokładzie łodzi wiosłowej znajduje się oficer. Fot. zbiory Stanisława Bieli



Jednostki pływające dywizjonu realizowały służbę ochrony granic poprzez dyżur: w porcie, stały na kotwicy, lub ruchomy operując w pasie przybrzeżnym ze względu na ich dzielność morską. W przypadku naruszenia granicy blokowały rejon w którym miało ono miejsce. Prowadziły również poszukiwania przestępców na morzu, rozpoznanie oraz konwojowanie statków zagranicznych do i z portu do granicy wód terytorialnych, a następnie obserwowały je do czasu zniknięcia za widnokręgiem.

Poważny problem stanowił brak kadr dowódczych, zwłaszcza na jednostkach pływających. W sztabach lub jednostkach lądowych funkcje te mogli pełnić „zieloni”, to na „wodzie” konieczna była wiedza i praktyka morską. ●

Bibliografia

Materiały archiwalne:

Archiwum MW Gdynia:

Kronika dywizjonu syg. 395/91/15

Archiwum SG w Szczecinie:

Historia Brygady za lata 1945-1953 syg. 171/64

Rozkaz na ochronę granicy i sprawozdania, ze służby okrętów, miesięczne, kwartalne i roczne sprawozdania z działalności okrętów syg. 831/2/61

IPN: syg. IPN BU 343/15t

Książki:

Wiesław Błady, *Polska flota rybacka w latach 1921-2001*, wyd. Morski Instytut Rybacki, Gdynia 2002.

Henryk Kula, *Granica Morska PRL 1945-1950*.

Marek Soroka, *Polskie okręty wojenne 1945-1980*, Gdańsk, 1986.

Dywizjonu Okrętów Pogranicza 15 Brygady WOP

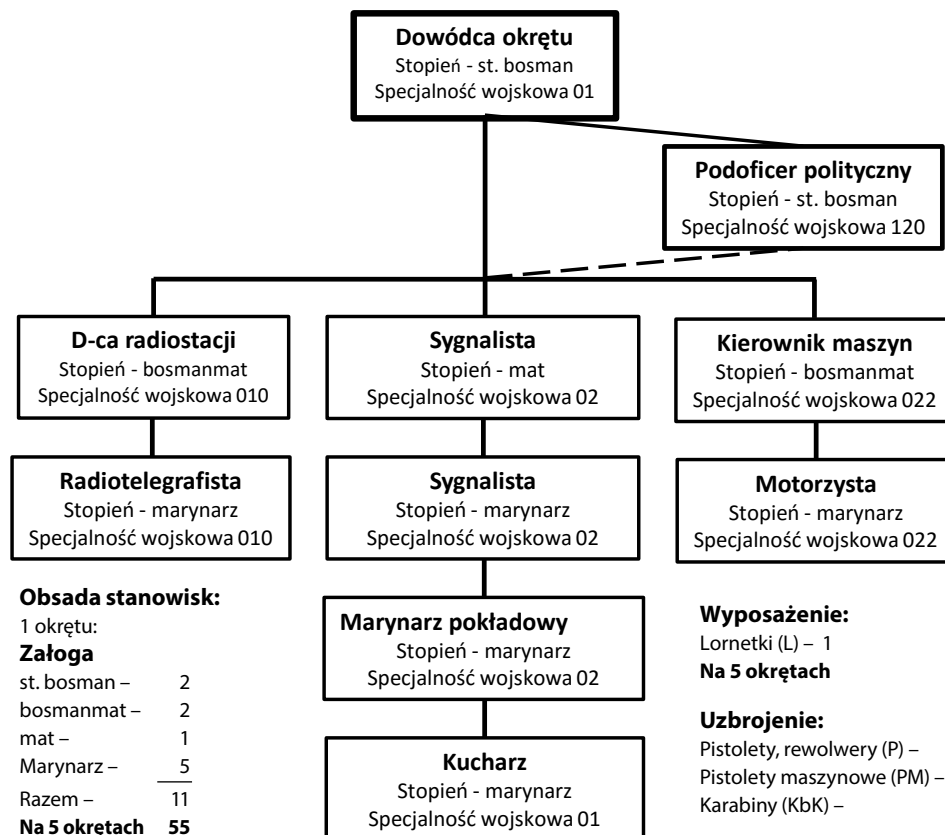
Etat 098/7

Zatwierdzony Rozkazem org. MBP Nr. 06/ww z dnia 26.06.1951

Unieważniony Rozkazem org. MBP Nr. 024/ww z dnia 10.04.1951

Etaty załogi Okrętów Patrolowych

OOP Kniewski; Rutkowski; Hibner; Kania; Rega



Opracowanie własne na podstawie IPN BU 343/15t.

Kuter rybacki DAR 29 w Darłównu, styczeń 2006 roku. Sterówka została wymieniona - kadłub oryginalny.
Fot. Bohdan Huras





część III

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

Okręty podwodne hiszpańskiej floty

Rozwój sił podwodnych Franco

Po zwycięstwie nacjonalistów w wojnie domowej hiszpańska flota podwodna znajdowała się w żałosnym stanie. Wszystkie jednostki typu „B” zostały zatopione bądź znajdowały się w stanie uniemożliwiającym ich wykorzystanie, z okrętów typu „C” w linii pozostawały jedynie C-1, C-2 i C-4, choć były w złym stanie technicznym. Gotowe do działań bojowych były tak naprawdę jedynie eks-włoskie jednostki *General Sanjurjo* i *General Mola*.

Z okrętów typu „B” frankiści wykorzystywali jedynie B-2, który w końcu wojny domowej znajdował się w stanie na wpółzatopionym w Kartaganie. Po remoncie od czerwca 1940 r. jednostka była wykorzystywana do praktyki kadetów Szkoły Mechanicznej w El Ferrol (La Escuela de Máquinas de la Armada). W dniu 16 sierpnia 1943 r. w trakcie jednego z wyjść w morze na hiszpańskich wodach terytorialnych okręt został zaatakowany przez brytyjski samolot. Oto jak opisywał zdarzenie w raporcie dowódca okrętu

podwodnego („Revista General de Marina”, 1-2/2013):

„16 (sierpnia), 14:10. Wychodzimy z portu w morze z wykładowcami i kadetami na pokładzie, manewrując na silnikach elektrycznych... O 15:35 na trawersie Prioriño zauważono na zachodzie samolot na znacznej wysokości, do którego otworzyły ogień baterie plot. Samolot wykonał kilka podejść z lewej burty na stałej wysokości, w celu rozpoznania (jednostki). Widząc to wydałem rozkaz podniesienia jeszcze jednej flagi o dużych wymiarach. O 1:45 samolot zanurkował na okręt podwodny, prowadząc ogień z broni maszynowej, a następnie z wysokości 200 m zrzucił serię 8 bomb wagomiaru 25-50 kg, które eksplodowały 200 m za rufą. Zapalniki bomb były nastawione z opóźnieniem, dlatego wybuchały one na głębokości około 10 m, podnosząc ogromne słupy wody i silnie wstrząsając okrętem. Nabierając wysokości, samolot kontynuował ostrzał z broni maszynowej. Wydałem rozkaz, by cała nie zajęta na pokładzie załoga skryła się w wnętrzu

kadłuba sztywnego, równocześnie postanowiłem ukryć się w Cariño za przyłaskiem Prioriño Chico. O 15:55, gdy podchodziliśmy do Prioriño, samolot powrócił i zanurkował bezpośrednio na jednostkę, prowadząc ogień z broni maszynowej, a następnie zrzucił bomby, które wybuchły 100 m od prawej burty, między okrętem a brzegiem. Samolot był czterosiłnikowy, amerykańskiego typu, z brytyjskimi znakami rozpoznawczymi. W czasie bombardowania cały personel zachował zimną krew i dyscyplinę, co jest godne najwyższych pochwał...” W trakcie oględzin kadłuba odkryto ślady trafień pocisków broni maszynowej.

W dniu 8 października 1948 r. okręt został skreślony z listy floty i do 5 kwietnia 1951 wykorzystywany w charakterze pływającej elektrowni dla zaopatrywania Szkoły w energię elektryczną. Następnie jednostka została sprzedana na złom. 28 listopada w czasie holowania w sztormowej pogodzie zerwał się hol i okręt wyrzuciło na asturyjski brzeg, gdzie zatonał.

C-1 do roku 1941 przechodził remont w Kartagenie, a następnie do sierpnia 1948 wchodził w skład Flotyli Okrętów Podwodnych, po czym był wykorzystywany jako okręt-cel. W październiku 1958 r. został oddany na złom.

C-2 po remoncie został włączony w skład Flotyli Okrętów Podwodnych. 29 lutego 1948 r. został przeklasyfikowany w okręt nawodny, a 8 września tego roku przekazany La Escuela de Máquinas de la Armada w El Ferrol dla zastąpienia B-2. Skreślony z listy floty w czerwcu 1951 r., zatonął w trakcie holowania na złom do Avilés.

C-4 wraz z innymi okrętami floty republikańskiej 7 marca 1939 r. przybył do Bizerty, gdzie został internowany przez władze francuskie. Po kilku dniach jednostki zostały jednak przekazane frankistom. 31 marca na pokładzie transportowców *Mallorca* i *Marqués de Comillas* do Bizerty przybyły nowe załogi, a 5 kwietnia C-4 przybył już do Kadyksu. W pierwszych latach powojennych (po zakończeniu wojny domowej!) w związku trudną sytuacją ekonomiczną Hiszpanii aktywność floty została zredukowana do minimum. 30 kwietnia na pokładzie C-4 wyszedł w morze odwiedzający Kartagenę gen. Francisco Franco.

W dniu 27 czerwca w trakcie ćwiczeń floty w zakresie zwalczania okrętów podwodnych w rejonie Wysp Balearskich, w których uczestniczyła Flotylla Okrętów Podwodnych w składzie C-2, C-4 i *General Sanjurjo* doszło do zderzenia niszczyciela *Lepanto* i C-4, symulującego atak torpedowy. Okręt podwodny pod dowództwem kapitana de corbeta (pol. kmdr ppor.) Francisco Reina Carvajala zatonął na głębokości 300 m w odległości 13 Mm od brzegu. Zginęła przy tym cała, licząca 44 osoby, załoga.

W tym czasie (1939-1945 i 1951-1957) Ministerstwem Marynarki Wojennej (Ministerio de Marina) kierował energiczny i kompetentny adm. Salvador Moreno Fernández (1886-1966). Pierwsze kroki w kierunku odbudowy i rozwoju hiszpańskiej floty zostały podjęte

już we wrześniu 1939 r., gdy zatwierdzono Ustawę o flocie, przewidującą szeroki program budownictwa okrętowego, obejmujący między innymi 50 okrętów podwodnych. W okresie 11 lat na program przewidywano wydatkowanie 5 500 000 peset. Stworzona Rada ds. budownictwa okrętowego (Consejo Ordenador de las Construcciones Navales) przystąpiła do rozmów z Niemcami i Włochami o współdziałaniu przy jego realizacji.

Dla tej, jeszcze nie powstałej floty, zaczęto tworzyć własną infrastrukturę. Przykładem mogą być tu Wyspy Kanaryjskie, których obronie reżim Franco nadał szczególne znaczenie, obawiając się ich okupacji przez sojuszników. Dopiero niedawno, po demilitaryzacji szeregu wojskowych obiektów na wyspach archipelagu, szerokie kręgi społeczeństwa mogły zaznajomić się z siecią podziemnych umocnień w Santa Cruz de Tenerife i Las Palmas, zbudowanych między rokiem 1939 a początkiem lat 1950-tych, które wraz z przylegającymi nabrzeżami miały zapewnić bazowanie 12 okrętów podwodnych.

W roku 1943 przyjęto kolejny ambitny plan rozwoju hiszpańskiej marynarki wojennej, przewidujący budowę 4 okrętów liniowych, 4 lotniskowców, 8 krążowników ponad setki niszczycieli i torpedowców, 50 okrętów podwodnych oraz innych jednostek bojowych i pomocniczych. Wszystkie te plany były ewidentnie nierealne. Gospodarka państwa została zniszczona przez wojnę, a i w latach przedwojennych stopień rozwoju hiszpańskiego przemysłu nie pozwalał na samodzielną realizację podobnych projektów. Teraz (po wojnie domowej) Hiszpania znalazła się praktycznie w międzynarodowej izolacji, mogąc liczyć jedynie na wsparcie ze strony państw „Osi”.

W tej sytuacji postanowiono ograniczyć się do wykończenia 3 okrętów typu „D” i budowy 6 typu „G” (niemiecki typ VIIC).

Okręty podwodne typu „D” (seria 20)

Dekret o budowie oceanicznego okrętu podwodnego typu „Sigma II” w ce-

nie 17 402 540 peset został zatwierdzony przez prezydenta Republiki Niceto Alcalá-Zamora y Torres w dniu 30 sierpnia 1932 r. 27 marca 1934 r. podjęto decyzję o budowie kolejnych 2 dalszych bliźniaczych jednostek, które zgodnie z tradycją otrzymały kolejne oznaczenie typu hiszpańskich okrętów podwodnych, to jest „D”. Projekt tych oceanicznych jednostek został opracowany pod kierownictwem hiszpańskiego konstruktora i dyrektora stoczni SECN w Kartagenie Aureo Fernández Ávila. Do wybuchu Wojny Domowej udało się położyć stępki pod D-1, D-2 i D-3, jednak ich budowę udało się ukończyć dopiero w końcu lat 40-tych – początku 50-tych.

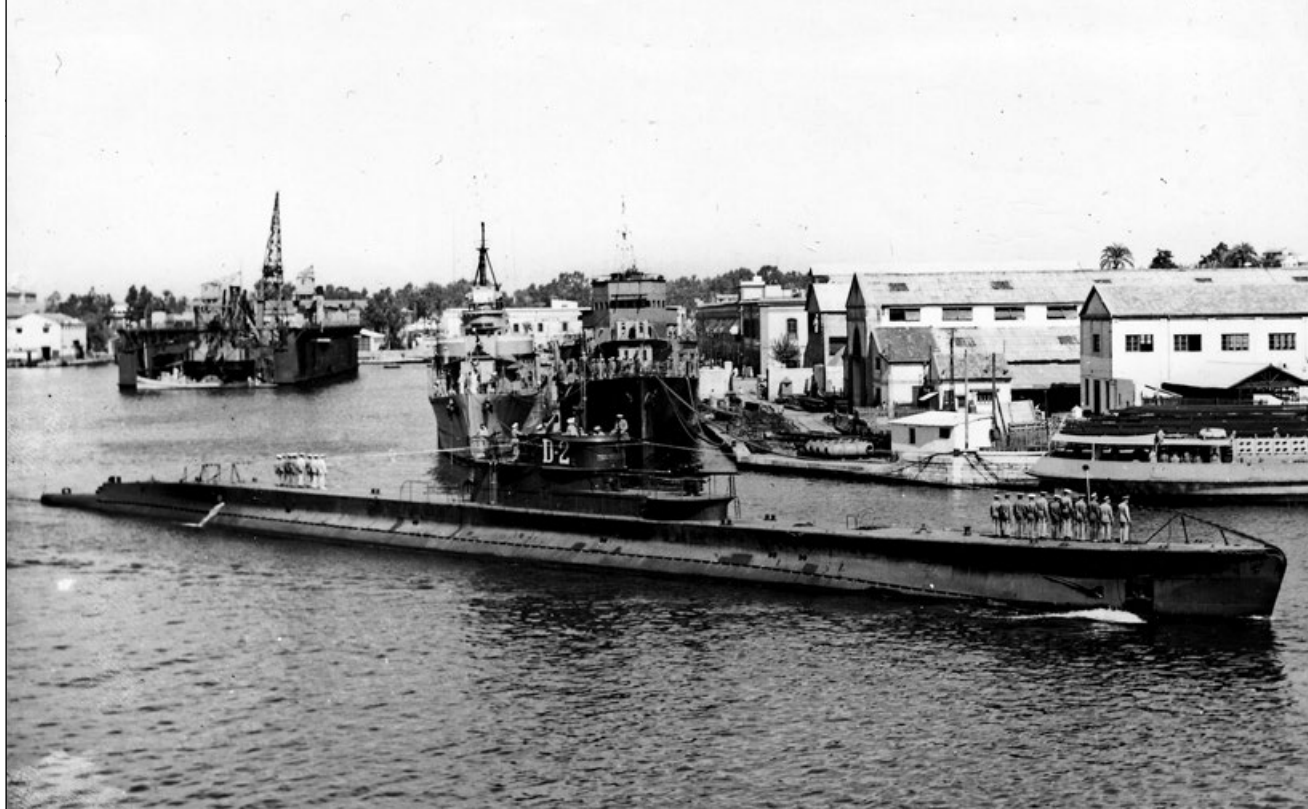
Decyzję o wznowieniu budowy jednostek podjęto w lutym 1940 r. Różne przyczyny powodowały, że prace przebiegały bardzo wolno, a ich jakość była niska. Choć D-1 wodowano w roku 1944, jednak do chwili oddania do służby minęły kolejne 3 lata. Przyczyna tego stanu rzeczy tkwiła w licznych odkrytych defektach, z których do najważniejszych należały:

- przegłębienie na dziób przy pływaniu w położeniu nawodnym,
- przedmuchiwanie zbiorników balastowych w trakcie wypływania prowadziło do powstania negatywnej znacznej wysokości metacentrycznej, która mogła spowodować przewrócenie się okrętu z powodu utraty po-przeczej stateczności,
- z powodu wykorzystania stali niskiej jakości głębokość zanurzenia była ograniczona do 50 m, zamiast projektowanych 80 m, a wyporność nawodna wzrosła z 1050 t do 1095 t.

Wszystko to razem doprowadziło do tego, że okręty typu „D” wykorzystywano zasadniczo do celów szkoleniowych. Zamiast planowanego działa kal. 120 mm Vickers zamontowano dział kal. 88 mm niemieckiej firmy Krupp, stosowane torpedy typów G7a i G7e były również niemieckiej produkcji.

W roku 1956 przy współpracy z USA opracowano plan modernizacji floty (Plan de Modernización de la Flota), obejmujący również 2 okręty podwod-

Nazwa	Data			
	położenia stępki	wodowania	wejścia do służby	wycofania z eksploatacji
D-1 (S-11)	23.09.1933	11.05.1944	17.03.1947	03.03.1965
D-2 (S-21)	19.11.1934	21.12.1944	23.05.1951	01.04.1971
D-3 (S-22)	11.12.1934	20.02.1952	20.02.1954	02.02.1971



D-2 w kartagieńskiej bazie, druga połowa lat 50-tych.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów podwodnych typu „D”	
Długość maks., m	84,3
Szerokość maks, m	6,9
Zanurzenie, m	?
Wyporność nawodna, t	1095
Wyporność podwodna, t	1399
Moc diesli, KM	2 x 2.500
Moc silników elektrycznych, KM	2 x 650
Zapasy paliwa, t	?
Prędkość nawodna, węzłów	20,5
Prędkość podwodna, węzłów	9,5
Zasięg nawodny, Mm (węzłów)	9000 (12)
Zasięg podwodny, Mm (węzłów)	100 (4)
Maksymalna głębokość zanurzenia, m	80
Uzbrojenie torpedowe	6 wyrzutni x 533 mm (4 dziobowe+2 rufowe), 14 torped
Uzbrojenie artyleryjskie	1 x 88 mm, 2 x 20 mm
Załoga, osób	60

ne typu „D”. Z modernizacji *D-1* zrezygnowano z uwagi na kiepski stan techniczny jednostki.

Prace modernizacyjne prowadzono siłami narodowego przedsiębiorstwa Bazan w Kartagenie w okresie 15.10.1960-15.12.1962 (*D-3*) i 28.08.1961-15.04.1963 (*D-2*). W trakcie prac kadłubom nadano bardziej opływowe kształty dla poprawy ich właściwości hydrodynamicznych, zdemontowano działo kal. 88 mm i rufowe wyrzutnie torpedowe. Zamontowano nowe wyposażenie elektroniczne, w tym radar SJ-1 i stację hydroakustyczną WFA-16. Po modernizacji nawodna prędkość wyno-

D-3 - ostatni okręt serii po modernizacji, 1971 rok. Na drugim planie ścigacz okrętów podwodnych *Cándido Pérez*. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



siła 18, a podwodna – 10 węzłów, a załoga wzrosła do 74 osób. Podstawowym zadaniem S-21 i S-22 (tak od 15 czerwca 1961 r. zaczęto nazywać D-2 i D-3) była walka z okrętami podwodnymi. Jednostki serii 20 tak jak poprzednio miały wiele niedostatków, w pierwszym rzędzie słabą stateczność i wysoką awaryjność.

Ciekawym detalem tego typu okrętów podwodnych była jednomiejscowa kabina ratunkowa, opracowana przez kapitana de corbeta (pol. kmdr ppor.) Arturo Génova Torruella i po raz pierwszy wypróbowana 14 września 1931 r. na pokładzie C-3. Połączona liną z zatopionym okrętem kabina wypływała na powierzchnię i znajdujący się w niej członek załogi mógł nadać sygnał alarmowy.

Okręty podwodne typu „G” (typ VIIC)

Po długiej serii kontaktów z niemieckimi specjalistami w zakresie projektowania i budowy okrętów podwodnych, nader krytycznie oceniającymi możliwości budowy pełnowartościowych jednostek tej klasy w Hiszpanii, 25 września 1941 r. podjęto decyzję o budowie na podstawie licencji przez stocznice w Kartagenie 6 okrętów podwodnych typu „G”, których podstawą był dobrze zareкоменdowany w trakcie działań wojennych niemiecki typ VIIC.

Koszt nowych okrętów (bez torped) oceniano na 118 533 660 peset. Planowano prototyp oddać do służby w końcu roku 1944, a pozostałych 5 w roku następnym. Przygotowanie znacznej części wyposażenia, w tym diesli, silników elektrycznych, wyrzutni torpedowych zamierzano powierzyć hiszpańskim przedsiębiorstwom.

Tych „różowych” planów nie udało się zrealizować. Problemy techniczne i finansowe, a także trudności z dostawami materiałów z Niemiec, które z wiosną 1944 zostały praktycznie przerwane, doprowadziły do tego, że w początkach roku 1945 budowa okrętów była w pełni sparaliżowana. Poważną przyczyną był w szczególności fakt, że hiszpańskie firmy nie produkowały stali okrętowej o wysokiej jakości, wykorzystywanej przy budowie kadłuba sztywnego.

W dniu 5 grudnia 1946 r. flota została przestawiona na zmodyfikowany projekt typu „G”, pozwalający na wy-

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów podwodnych typu „G” (dane dla U 573/G-7/S-01)	
Długość maks. m	67,23
Szerokość maks. m	6,18
Zanurzenie, m	4,78
Wyporność nawodna, t	769
Wyporność podwodna, t	871
Moc diesli, KM	2 x 1400
Moc silników elektrycznych, KM	2 x 375
Zapasy paliwa, t	113
Prędkość nawodna, węzłów	16,5
Prędkość podwodna, węzłów	7,5
Zasięg nawodny, Mm (węzłów)	6500 (12)
Zasięg podwodny, Mm (węzłów)	90 (4)
Robocza głębokość zanurzenia, m	100
Graniczna głębokość zanurzenia, m	170
Uzbrojenie torpedowe	5 wyrzutni x 533 mm (4 dziobowe + 1 rufowa), 14 torped
Uzbrojenie artyleryjskie	1 x 88 mm, 1 x 20 mm
Załoga, osób	44/ 46/ 54

korzystanie stali o gorszych parametrach, co prowadziło do zmiany wyporności, wymiarów kadłuba i jego wewnętrznego rozplanowania, a także zmniejszenia prędkości podwodnej. Proponowano wyposażać jednostki w zdalne sterowanie głównymi silnikami elektrycznymi oraz kabiny ratunkowe „Génova”.

Po długich debatach, 1 lutego 1949 r. minister marynarki wojennej adm. Francisco Regalado Rodríguez zatwierdził budowę 4 okrętów podwodnych zmodyfikowanego projektu „G” za cenę 29 456 163,97 peset. W dniu 18 maja 1953 r. na pochylni Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S.A. w Kartagenie położono stępkę pod G-I.

W czerwcu 1953 r., korzystając z polepszenia międzynarodowej sytuacji Hiszpanii, udało się w Niemczech zakupić dla G-2 – G-4 oryginalną stal St 52, która dotarła do zamawiającego do końca roku. W rezultacie pozwoliło to budować wspomniane 3 jednostki wg starego projektu. Wkrótce okazało się, że stal okrętowa hiszpańskiej produkcji źle poddaje się spawaniu. W tej sytuacji podjęto decyzję o zakupie stali w Niemczech i również G-I budowano wg pierwotnego projektu. W końcu roku 1954 położono ponownie stępkę okrętu i dalsza budowa przebiegała już w dostatecznie szybkim tempie.

Do tego czasu hiszpańscy marynarze doszli do wniosku, że projekt VIIC z lat trzydziestych zestarzał się moralnie i w końcu 1955 r. przystąpili, ko-

rzystając z pomocy Amerykanów, do rozpatrzenia możliwości kolejnej jego modernizacji. Proponowano polepszenie hydrodynamicznych parametrów kadłuba, nadając mu bardziej opływowe kształty i rezygnując z uzbrojenia artyleryjskiego. Zakładano instalację baterii akumulatorów o zwiększonej pojemności, pozwalającą na zwiększenie prędkości podwodnej i zasięgu w zanurzeniu, zmniejszającą poziom szumów, a także wykorzystanie torped z akustycznym systemem samonaprowadzania. Ostatecznie jednak 20 października 1961 r. Rada Ministrów podjęła decyzję o przerwaniu budowy okrętów typu „G”.

Latem 1942 r. Armada nieoczekiwanie otrzymała okręt podwodny typu VIIC, który wcześniej w Kriegsmarine nosił oznaczenie U 573. Jednostka została zbudowana w Hamburgu w stoczni Blohm und Voss i została wcielona do służby 5 czerwca 1940 r. Od końca grudnia 1941 r. U 573 działał przeciwko sojusznikom na Morzu Śródziemnym.

1 maja 1942 r. w odległości 50 Mm na południowy-wschód od przylądka Cabo Palos w czasie pozostawania w położeniu nawodnym okręt został zaatakowany przez brytyjski samolot Lockheed „Hudson” z 233 dywizjonu RAF. Jednostka zdołała zanurzyć się na głębokość 15 m, gdy samolot zrzucił serię bomb głębinowych. Jedną z nich, eksplodującą po prawej burcie, 3-4 m od rufy, spowodowała poważne uszkodzenia. W kadłubie sztywnym stwierdzo-



G-7 (eks U 573) niemieckiego typu VIIC w rejonie Kartageny. Uwagę zwracają fortyfikacje nadbrzeżne pochodzące z różnego okresu historycznego
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

no przebicie o wymiarach 30 x 3 cm, zaklinowany został prawy wał napędowy, a lewy uległ uszkodzeniu. Okręt zanurzył się na głębokość 80 m. Po dokonaniu oględzin stanu jednostki, jego dowódca postanowił zmierzać do najbliższego neutralnego portu, wykorzystując do tego celu jedynie lewy silnik elektryczny.

2 maja okręt dotarł do bazy marynarki wojennej w Kartagenie. Przeprowadzone szczegółowe oględziny wykazały, że remont U 573 do stanu używalności przekracza limity określone prawem międzynarodowym (nie więcej niż 72 godz.). Załoga zniszczyła dokumentację i najważniejsze elementy wyposażenia, po czym jednostka została internowana. Po kilku tygodniach jej załoga została repatriowana do Niemiec.

Marynarka Wojenna Hiszpanii przejawiała duże zainteresowanie niemieckim okrętem podwodnym, który po niedługich rozmowach z władzami niemieckimi został nabyty za 1,5 mln RM (6,5 mln peset). W dniu 2 sierpnia 1942 r. jednostka weszła w skład hiszpańskiej floty jako G-7.

Prace związane z remontem okrętu, przy współudziale strony niemieckiej rozpoczęły się w sierpniu 1943 r., przebiegały jednak nader powolnie. Wynikało to zarówno z poważnych uszkodzeń jednostki jak i technicz-

nych oraz finansowych możliwości hiszpańskiego przemysłu. Przykładem może być rufowa wyrzutnia torpedowa, której Hiszpanie nie zdołali naprawić i w marcu 1944 r. musieli zamówić nowy w berlińskiej firmie AGK (za 292 673 peset). Nowa wyrzutnia dotarła do Kartageny już w maju – zadziwiająco szybko, biorąc pod uwagę ówczesny stan niemieckiego przemysłu, posiadającego priorytet własnej floty podwodnej.

W połowie 1947 r. rozpoczęto próby w ruchu, a 5 listopada okręt dokonał próbnego zanurzenia na głębokość 120 m. następnego dnia G-7 wszedł w skład czynnej floty. Przez kilka lat (do momentu otrzymania w roku 1959 amerykańskich jednostek typu „Balaio”) był najnowocześniejszym okrętem Armady w tej klasie. Poważnymi jego niedostatkami był brak chrapów, radaru oraz nowoczesnej aparatury hydroakustycznej.

Od roku 1951 na zlecenie marynarki wojennej Empresa Nacional Bazán rozpoczęła opracowywanie rodzimych chrapów dla okrętów serii „D”, „G”, *General Mola* i *General Sanjurjo*. Niestety próby prowadzone w latach 1952-1954 na pokładzie G-7 zakończyły się niepowodzeniem.

15 czerwca 1961 r. w związku z oznaczeniami NATO zmieniono nazwę okrętu na S-01. W dniu 2 maja 1970

r., po 28 latach służby w hiszpańskiej flocie, jednostkę skreślono ze stanu. Wśród hiszpańskich podwodników cieszyła się ona zasłużoną reputacją solidnego i prostego w sterowaniu oraz obsłudze okrętu.

Okręty podwodne typu „General Mola”

O przekazaniu 2 włoskich okrętów podwodnych *Archimede* (C-3, *General Mola*) i *Torricelli* (C-5, *General Sanjurjo*) wspomniano już wcześniej, w związku z czym przejdziemy do ich powojennej historii.

1 kwietnia 1939 r., po zwycięstwie wojsk frankistowskich, oba okręty po raz pierwszy weszły do Kartageny, a w początku września przeszły do Bilbao na remont kapitalny. W pierwszych powojennych latach (po zakończeniu wojny domowej) „Włosi” bazowali na Sóller, by w roku 1943 przejść do Kartageny. W tym czasie pozbawiono je rufowych dział pokładowych kal. 100 mm.

W czasie II wojny światowej doszło do szeregu incydentów między hiszpańskimi jednostkami podwodnymi a okrętami Royal Navy. 7 lutego 1943 r. *General Sanjurjo* zmierzał z Kartageny do Alicante (wg innych źródeł – na ratunek załogi niemieckiego samolotu) sam w położeniu nawodnym, co naruszało porozumienie z Wielką Brytanią o tym, że hiszpańskie okręty pod-

wodne mogą poruszać się jedynie pod eskortą jednostek nawodnych. Gdy *General* znajdował się 55 Mm na wschód od Kartagenu, został wykryty przez brytyjskie okręty podwodne. W tej sytuacji *General Sanjurjo* otrzymał rozkaz powrotu do bazy. Nieoczekiwanie jeden z brytyjskich okrętów (*Torbay*) otworzył ogień artyleryjski, uzyskując trafienie w dziobową część „Hiszpana”. *General Sanjurjo* natychmiast zastopował silniki i zaczął nadawać sygnały Brytyjczykom, ci jednak kontynuowali agresywne działania i jeden z ich okrętów staranował „kolegę”, powodując uszkodzenia jego lekkiego kadłuba. Dopiero pojawienie się na scenie hiszpańskiej kanonierki *Dato* zakończyło incydent. Po tej sytuacji hiszpańskie okręty podwodne były malowane na kolor biały, a na ich mostkach malowano hiszpańską flagę.

W końcu września 1948 r. na pokładzie *General Sanjurjo* doszło do eksplozji w baterii akumulatorów, która spowodowała ofiary wśród załogi. W dniach 15-19 października 1950 r. *General Sanjurjo*, *General Mola*, *G-7* i *D-1* uczestniczyły w największych manewrach floty hiszpańskiej wraz z 4 krążownikami, 12 niszczycielami i licznymi innymi jednostkami (łącznie

nie 45 okrętów). Zgodnie ze scenariuszem hiszpańska flota odpierała atak „czerwonych” na konwój zmierzający z Kadyksu na Wyspy Kanaryjskie.

W okresie kwiecień – czerwiec 1954 r. *General Sanjurjo* i *General Mola* uczestniczyły w składzie zespołu okrętów w rejsie ku brzegom hiszpańskiej kolonii Gwinea Równikowa. Oba okręty niejednokrotnie odwiedzał gen. Franco.

W związku z pogorszeniem się stanu technicznego „Włochów” i występującymi coraz częściej awariami w dniu 28 września 1959 r. oba okręty zostały skreślone ze stanu floty. *General Mola* zamierzano wykorzystać jako trenażer w szkole wojennomorskiej w Marin, lecz w trakcie holowania jednostkę wyrzuciło na skały wyspy Cies, gdzie zatoneła. Analogiczny los spotkał także i *General Sanjurjo* – jednostka zatoneła na Zatoce Biskajskiej w trakcie holowania na złomowanie do Santurce.

Miniaturowe okręty podwodne

Niepowodzenia przy budowie okrętów typów „D” i „G” zmusiło kierownictwo hiszpańskiej marynarki wojennej do poszukiwań możliwości stworzenia tańszych i prostszych w budowie okrętów podwodnych, które

mogły by powstać w krajowych stocznicach. Postanowiono skorzystać z doświadczenia niemieckich konstruktorów, z których niektórzy przenieśli się do Hiszpanii, w zakresie tworzenia miniaturowych okrętów podwodnych w czasie II wojny światowej. Konstruktorzy ci dysponowali ponad 5 tys. mikrofilmów z planami niemieckich okrętów podwodnych.

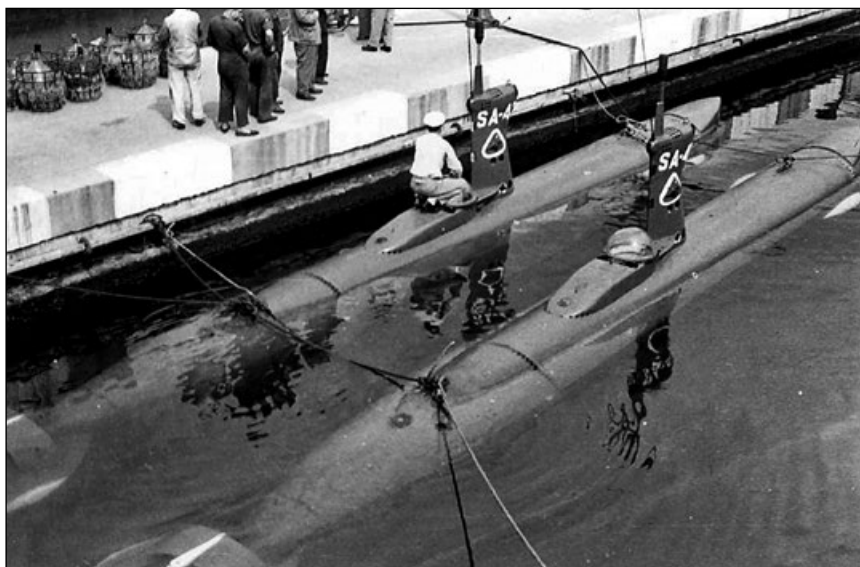
W początku lat 50-tych w Empresa Nacional Bazán przystąpiono do projektowania i budowy 2 niewielkich serii miniaturowych okrętów podwodnych. Pracami nad ich stworzeniem kierował niemiecki inż. Erich Vollbrecht. Jako prototyp dla pierwszej serii wykorzystano projekt niemieckiego okrętu typu XXVIII B5 (później typ 127) „Seehund”, co w tłumaczeniu na język hiszpański oznaczało „Foca” (foka).

Hiszpańska wersja zminimalizowanego okrętu podwodnego otrzymała oznaczenie *Foca II-b*. Równocześnie zwiększono podstawowe wymiary i wyporność, moc silników (z 60/25 KM do 125/110 KM), prędkość nawodną i podwodną (z 7,7/6,0 węzła do 9,5/11,5 węzła) i zasięg (z 500/63 Mm do 600/120 Mm). zmieniono również konstrukcję samego kadłuba z dwukadłubowego w *Seehund* do jednokadłubowego u *Foca*.

General Mola w Kartagenie, lata 50-te. Za nim płyną dwa okręty typu „D”.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Miniaturowe okręty podwodne typu „Foca”.

Fot. zbiory Aleksandra Mitrofanova

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów podwodnych typu <i>Foca II-b</i> (Serie 40)	
Wyporność nawodna, t	17,81
Wyporność podwodna, t	20,38
Długość maks. m	13,75
Szerokość maks. m	1,70
Zanurzenie, m	1,73 (z torpedami)
Uzbrojenie: torpedowe	2 torpedy kal. 533 mm typ G7e
Diesel dla pływania nawodnego	1 x 125 KM Pegaso
Silnik elektryczny dla pływania w zanurzeniu	1 x 110 KM Cenemesa
Prędkość nawodna, węzłów	9,5 (bez torped)
Prędkość podwodna, węzłów	11,5
Zapasy paliwa, l	896
Zasięg, Mm	600
nawodny	120 (3 węzły)
podwodny	
Głębokość zanurzenia, m	80 (bez torped)
	40 (z torpedami)
Załoga, osób	2

Kształt kadłuba (cylinder ze stożkową częścią rufową i i półsferyczną dziobową) był optymalizowany do pływania w zanurzeniu. Śruba napędowa o 3 piórach i średnicy 1 m była umieszczona w nieruchomej dyszy Korta, za którą rozmieszczono ster pionowy i poziomy. Kadłub mógł być demontowany na kilka części, co umożliwiało jego transport samochodami i koleją.

W środkowej części kadłuba znajdował się niewielki kiosk o wysokości 1,4 m i długości 0,9 m, w którym rozmieszczono chrapy i zmienny pery-

skop o długości 2,5 m z kątem obserwacji pionowej w sektorze od +80° do -10°. W kierunku rufy od kiosku znajdował się luk wejściowy o średnicy 550 mm z przezroczystą sferyczną kopułą, służący również do obserwacji.

Układ napędowy składał się z czterosurowego sześciocylindrowego samochodowego silnika wysokoprężnego Pegaso, silnika elektrycznego Cenemesa (licencja firmy Siemens) i baterii akumulatorów Tudor 13PT210/1,5. Te torpedy, stosowane w torpedach G7e charakteryzowały się krótkim czasem

służby i wybuchowością. I tak na SA-42 doszło do wybuchu wodoru w trakcie prób silnika elektrycznego. Uzbrojenie składało się z 2 torped, podwieszonych z boku na burtach pod kadłubem.

Budowę jednostek prowadziła stocznia Empresa Nacional Bazán w Kartaginie.

Podobnie jak w przypadku niemieckich poprzedników, eksploatacyjne i bojowe walory hiszpańskich „fok” były nader niskie z powodu słabej dzielności morskiej, prymitywnych środków nawigacji i obserwacji oraz braku środków hydroakustycznych. Przy tym wydatki eksploatacyjne na każdą jednostkę wynosiły 500 000 peset rocznie. W związku z tym SA-41 wykonał w ciągu 4 lat łącznie raptem 50 wyjść w morze, a SA-42 w czasie 3 lat – 28. Maksymalny czas przebywania w morzu nie przekraczał 50 godzin, lecz praktycznie ich autonomiczność oceniano na góra 24 godziny.

Oba okręty zachowano po dzień dzisiejszy na lądzie w charakterze pomników – SA-41 w parku Estación Naval de Mahón (Wyspy Balearskie), a SA-42 w bazie okrętów podwodnych w Kartaginie.

Kolejnym krokiem w rozwoju hiszpańskich miniaturowych okrętów podwodnych stał się projekt Tiburón-IIIB (Serie 50), również oparty na niemieckim prototypie Walross. Znacznie większe rozmiary „rekina” (hiszp. tiburón) w porównaniu z „foką” pozwoliły na poprawę warunków bytowych – były 2 koje, niewielki kambuz i umywalnia oraz zwiększenia liczebności załogi (5-6 ludzi), dzięki czemu możliwe było pozostawanie w morzu do niedzieli.

Zastosowanie stali AC 52 zamiast St 42 pozwoliło na zwiększenie głębokości zanurzenia, a instalacja 2 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm umożliwiła strzelanie niemieckimi torpedami G7a (parogazowe) lub G7e (elektryczne). Siłownię zmodyfikowano montując 2 silniki wysokoprężne i 2 silniki elektryczne, poruszające za pośrednictwem reduktora wspólny wał napędowy zakończony śrubą o 3 piórach i średnicy 1,48 m, umieszczoną w nieruchomej dyszy.

Nazwa	Oznaczenie	Data			
		położenia stępki	wodowania	wejścia do służby	wycofania ze służby
<i>Foca-I</i>	F-1/ SA-41	28.11.1953	15.04.1955	28.01.1963	04.07.1969
<i>Foca-II</i>	F-2/ SA-42	01.12.1953	04.02.1963	16.04.1964	04.07.1969



Miniaturowy okręt podwodny SA-51 w Barcelonie. Fot. zbiory Aleksandra Mitrofanova

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów podwodnych typu <i>Tiburón-IIIB</i> (Serie 50)	
Wyporność nawodna, t	78
Wyporność podwodna, t	81
Długość maks., m	21,15
Szerokość maks., m	2,41
Zanurzenie, m	?
Uzbrojenie: torpedowe	2 dziobowe wyrzutnie torpedowe 2 torpedy kal. 533 mm typ G7a lub G7e
Silniki wysokoprężne dla pływania nawodnego	2 x 140 KM Pegaso
Silniki elektryczne dla pływania podwodnego	2 x 240 KM Ceemesa
Silnik elektryczny prędkości ekonomicznej	5 KM
Prędkość nawodna, węzłów	9,6
Prędkość podwodna, węzłów	15
Zapas paliwa, t	5
Zasięg, Mm nawodny	1000 (9,6 węzłów) 2000 (6 węzłów)
podwodny	15 (15 węzłów) 120 (6 węzłów) 150 (3 węzły)
Głębokość zanurzenia, m	100
Liczebność załogi, osób	5

Dodatkowy silnik elektryczny o mocy 5 KM umożliwiał ciche poruszanie się z prędkością ekonomiczną. Bateria akumulatorów, identyczna jak w przypadku „fok”, tyle, że większej pojemności, stwarzała identyczne problemy. W celu awaryjnego wynurzenia możliwe było odrzucenie twardego balastu, przytwierdzonego do stępki.

W środkowej części znajdował się kiosk o długości 3 m i wysokości 2,4 m, w którym mieściły się chrapy i wysuwany peryskop o długości 4,5 m. W części dziobowej kiosku na wysokości 1,8 m znajdował się właz wejściowy o średnicy 550 mm z przezroczystą sferyczną kopułą, służący również do obserwacji.

Okręty typu „Tiburón-IIIB” były wyposażone w aktywny i pasywny system hydroakustyczny, żyrokompas i echosondę.

Budowę jednostek prowadziła również stocznia Empresa Nacional Bazán w Kartagenie.

Jedynym godnym wspomnienia „dalekim” rejsiem „rekinów” było przejście SA-51 na trasie Kartagena-Barcelona-Kartagena z zawinięciem do Villajoyosa, Walencja i Vinaroz w związku z udziałem w „Tygodniu Morskim” w Barcelonie w roku 1966 (Operation SENABAR). Przejście było ubezpieczone przez holownik RR-52. W święcie uczestniczył także SA-42, który dotarł do Barcelony na pokładzie transportowca desantowego TA-11 *Aragóon*. Na wodach Barcelony oba okręty przeprowadzały szereg ewolucji, w tym zanurzenie i wynurzenie w obecności publiczności. W dniu 17 stycznia 1967 r. w toku prób przeprowadzono próbne zanurzenie na głębokość 115 m.

W chwili obecnej SA-52 jest ustawiony na postumencie w parku bazy okrętów podwodnych w Kartagenie, a SA-51 został w roku 1986 przekazany w dzierżawę Naukowemu Muzeum Barcelony (Museo de la Ciencia de Barcelona, w chwili obecnej Cosmo Caixa), gdzie jest prezentowany pod nazwą *Barcelona*.

W Hiszpanii opracowywano również projekt miniaturowego okrętu podwodnego – nosiciela bojowych dywersantów *Cachalote*, który jednak nie doczekał się realizacji.

Okręty podwodne typu „Balao”

Po okresie długiej międzynarodowej izolacji reżimu Franco w roku 1953 zostało podpisane porozumienie ze Stanami Zjednoczonymi w sprawie pomocy ekonomicznej i wojskowej dla Hiszpanii. Plan obejmował również pomoc w modernizacji hiszpańskiej marynarki wojennej. Równoległe z modernizacją jednostek typu „D” Armada otrzymała amerykańskie okręty podwodne typu „Balao”.

W roku 1957 w trakcie wizyty ministra marynarki wojennej Hiszpanii Felipe Abárzuza w USA opracowano

Nazwa	Oznaczenie	Data			
		położenia stępki	wodowania	wejścia do służby	wycofania z służby
<i>Tiburón-I</i>	SA-51	27.04.1957	06.11.1964 ?	21.09.1964	05.10.1979
<i>Tiburón-II</i>	SA-52	30.10.1957	?	21.09.1964	05.03.1979



Almirante García de los Reyes (eks Kraken) amerykańskiego typu „Balao” w bazie okrętów podwodnych w Kartagenie, druga połowa lat 60-tych. Działo kal. 127 mm za kioskiem zostało już zdemontowane.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

porozumienie o dzierżawie jednego z amerykańskich okrętów podwodnych typu „Balao”, który przeszedł modernizację zgodnie z programem „Fleet Snorkel”. 122 okręty typu „Balao” weszły do służby w latach 1943-1945 odgrywając ważną rolę w wojnie na Pacyfiku (szczegółowo można o nich przeczytać artykuły autora *USS Pampanito*, opublikowanym w „OW” 104 (6/2010). Po wojnie większa ich część została odstawiona do rezerwy, a pozostałe modernizowano wg programów „Fleet Snorkel”, GUPPY, przebudowywano na nosiciele skrzydlatych pocisków rakietowych, jednostki dozoru radiolokacyjnego i do innych celów.

Do przekazania Hiszpanii i dzierżawie na okres 5 lat został wybrany *Kraken* (SS-370), który od maja 1946 r. pozostawał w rezerwie w San Francisco w składzie Pacific Reserve Fleet. We wrześniu 1958 r. okręt przeholowano do stoczni marynarki wojennej w Pearl Harbor w celu przeprowadzenia modernizacji zgodnie z programem „Fleet Snorkel”. Modernizacja sprowadziła się do zamontowania chrap wraz z niezbędnym wyposażeniem, zmiany kształtu kiosku, demontażu pomocniczego diesel-generatora i modernizacji wyposażenia elektronicznego.

W dniu 24 kwietnia rozkazem ministra marynarki wojennej Hiszpanii jednostce nadano nazwę *E-1 Almirante*

García de los Reyes, dla uczczenia założyciela hiszpańskiej floty podwodnej i ministra marynarki wojennej w latach 1928-1930 adm. García de los Reyes. 24 października tego roku *E-1* wszedł oficjalnie w skład Armady i po 2 miesiącach intensywnego szkolenia hiszpańskich podwodników na wodach amerykańskich skierował się do Kartageny trasą przez Kanał Panamski.

W końcu stycznia 1960 r. *Almirante García de los Reyes* dotarł do Kartageny, gdzie został włączony do składu Flotyli Okrętów Podwodnych. Dla Armady było to epokowe wydarzenie – po raz pierwszy do służby wszedł oceaniczny okręt z chrapami, wyposażony we współczesne środki radiolokacji i hydroakustyki oraz samonaprowadzające torpedy.

W Hiszpanii *Almirante García de los Reyes* pełnił początkowo służbę do treningu sił przeciwpodwodnych. W końcu roku 1960 zdemontowano działo kal. 127 mm. W dniu 15 czerwca 1961 r. w Armada wprowadzono nowe literowo-cyfrowe oznaczenie okrętów podwodnych, składające się z litery S (submarino) i dwóch cyfr (pierwsza- typ, druga – numer porządkowy w danym typie). Tym sposobem *E-1* zmienił się na *S-31*.

Od połowy 1961 r. rozpoczęło się bardziej aktywne życie nowej jednostki Armady: udział w narodowych i międzynarodowych ćwiczeniach morskich

Foca, Spanex, Canarex, Faron, Hispania, Atlantide, Flota, Mar Alboran i innych, wizyty w portach hiszpańskich i zagranicznych. W latach 1964-1965 okręt przeszedł remont i dokowanie w Filadelfii (USA). Uczestniczył w „Tygodniu Morskim” w Barcelonie (1966), Santander (1968), Alborane (1971).

W roku 1971 jednostkę ponownie skierowano na remont i modernizację, tym razem jednak w stoczni hiszpańskiej. Zamontowano nowe baterie akumulatorów, przygotowane przez zakłady Tudor (Zaragoza), log, system nawigacyjny Loran i inne wyposażenie.

6 września 1974 r. okręt został wyłączony ze składu U.S. Navy i sprzedany Hiszpanii, gdzie został odstawiony do rezerwy. Planowano wykorzystanie *Almirante García de los Reyes* w charakterze źródła części zapasowych, jednak po poważnej awarii na pokładzie *S-33 Narciso Monturiol*, gdzie w wyniku zalania uległ awarii diesel No 3, *S-31* powrócił do aktywnych sił floty.

30 grudnia 1981 r. w czasie „Morskiego Salonu” w Barcelonie (XV XV Salón Náutico de Barcelona) *S-31* odbył swe ostatnie zanurzenie. 1 kwietnia następnego roku jednostka została skreślona ze spisu floty, a w grudniu sprzedana na złom. W czasie 21 lat służby w składzie Armady okręt pokonał 132 252 Mm, przebywając w morzu ponad 2000 dób, w tym 10 257 godzin w zanurzeniu.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów podwodnych typu „Balao”		
Parametr	Fleet Snorkel	GUPPY IIA
Długość maks., m	95	93,6
Szerokość maks., m	8,3	8,3
Zanurzenie, m	5,2	5,2
Wyporność nawodna, t	1826	1878
Wyporność podwodna, t	2414	2479
Moc głównych silników, KM	diesle 4 x 1600 silniki elektryczne 4 x 1375	diesle 3 x 1600 silniki elektryczne 4 x 1375
Typ/ liczba baterii akumulatorów	Sargo I/ 2 x 126	Sargo II/ 2 x 126
Prędkość nawodna, węzłów	18,5	17
Prędkość podwodna, węzłów	10	13,5
Prędkość na chrapach	6,5	8
Głębokość zanurzenia, m	120	120
Zapas paliwa, t	480	480
Zasięg nawodny, Mm	11 800 (10 węzłów)	11 800 (10 węzłów)
Zasięg podwodny, Mm	95 (3 węzły)	88 (4 węzły)
Uzbrojenie torpedowe	6 wyrzutni dziobowych 4 wyrzutnie rufowe, 24 torpedy	6 wyrzutni dziobowych 4 wyrzutnie rufowe, 24 torpedy, miny
Uzbrojenie artyleryjskie	1 x 127 mm (zdemontowane w końcu roku 1960)	-
Stacja hydroakustyczna	AN/BQS-2, AN/BQR-2B (od roku 1975), AN/BQS-4C	AN/BQR-2B, AN/BQS-4C
Radar	SS-2	SS-2
Liczebność załogi, osób	80-85	84

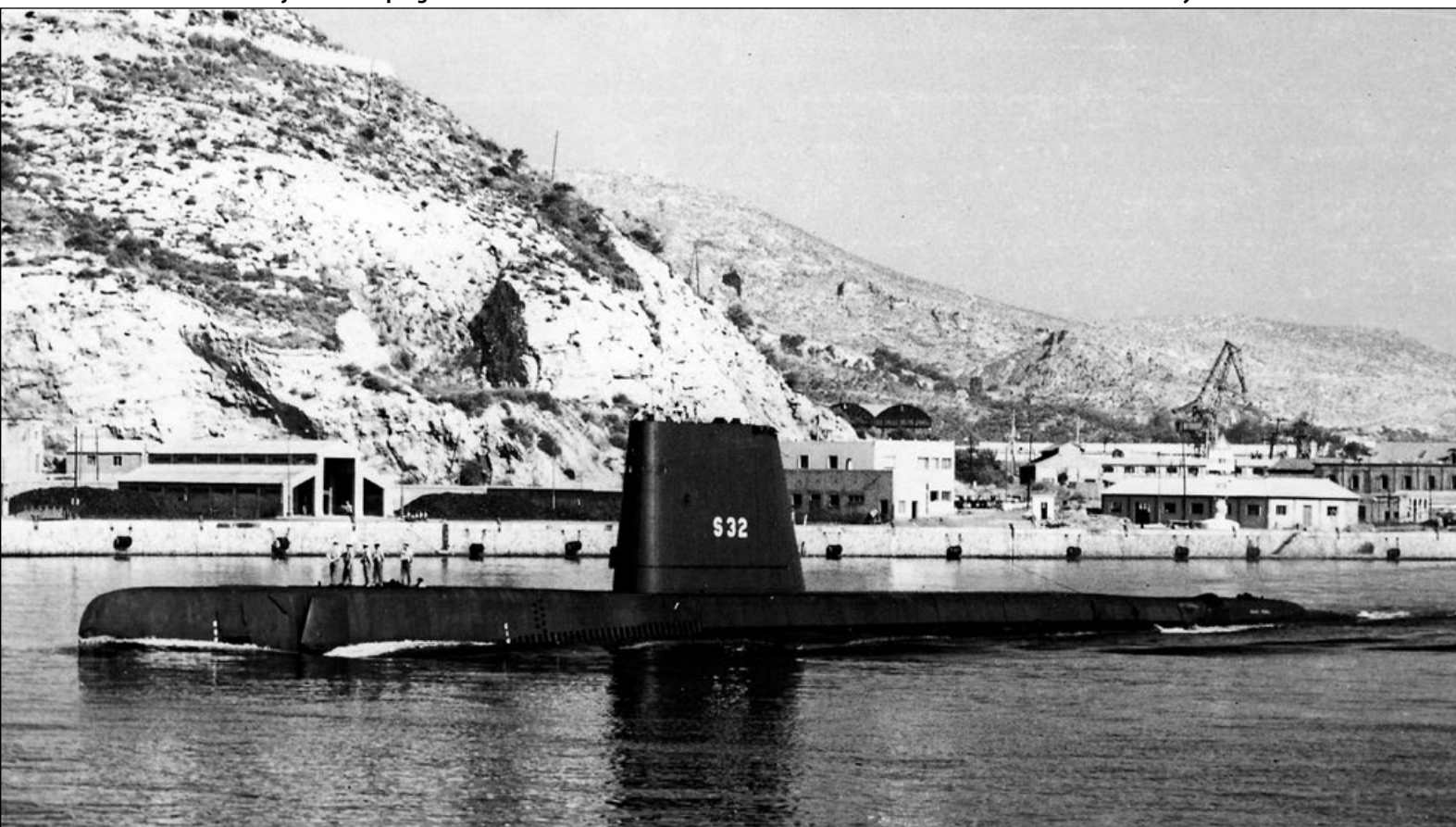
W roku 1970 zostało podpisane nowe porozumienie o wojskowej współpracy między USA a Hiszpanią, zgodnie z którym miało nastąpić przekazanie w dzierżawę 2 okrętów podwodnych, a sprzedaż kolejnych 2. Wszystkie przeznaczone do przekazania jednostki przeszły wcześniej modernizację zgodnie z programem GUPPY (Great Un-

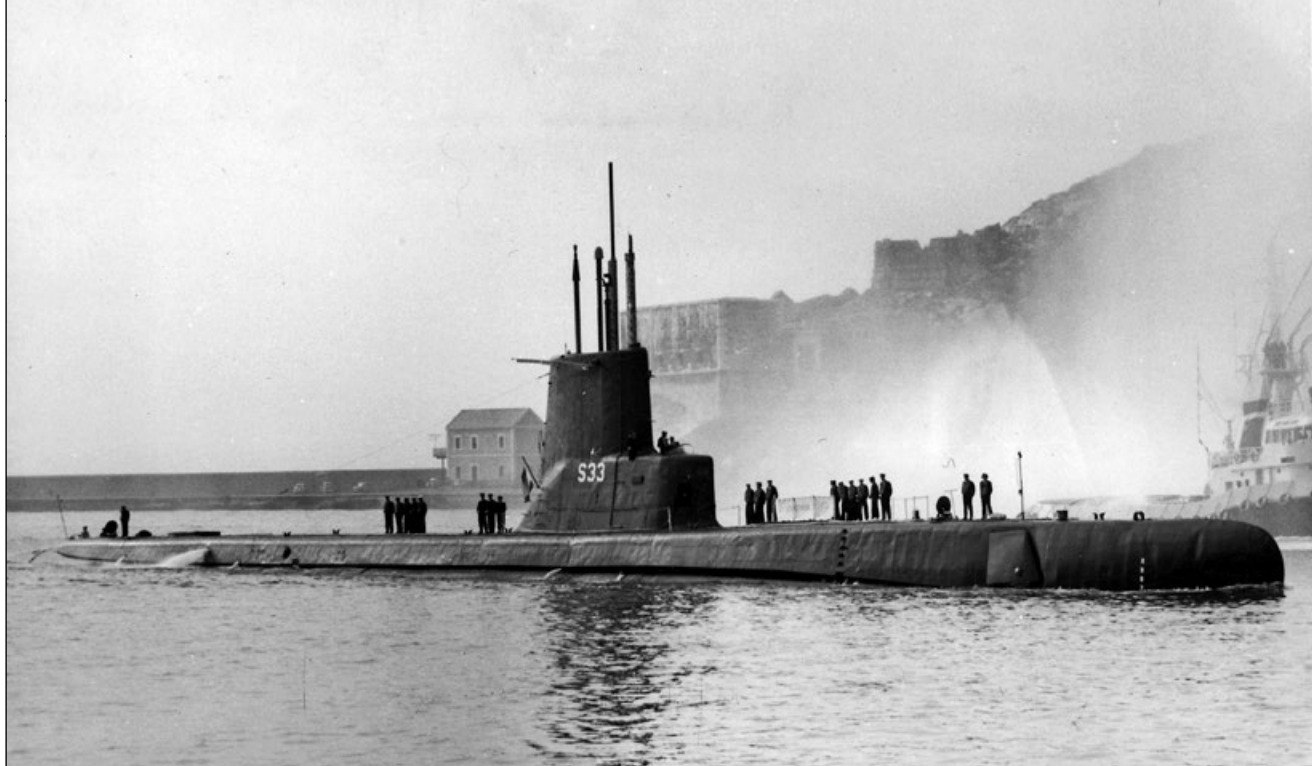
derwater Propulsive Power – zwiększenia mocy dla ruchu pod wodą) w wersji IIA. Celem modernizacji było zwiększenie prędkości i zasięgu w położeniu podwodnym.

Na okrętach poza zamontowaniem chrapów nadano bardziej optymalny kształt kadłuba i kiosku, by obniżyć w ten sposób opór hydro-

dynamiczny, zdemontowano pomocniczy diesel-generator oraz główny diesel No 2, wymieniona baterię akumulatorów na bardziej pojemną oraz zaopatrzono jednostkę w nową śrubę napędową o 5 piórach i większej średnicy.

26 czerwca 1971 r. w San Francisco zmienił właściciela SS-396 *Ronqu-* Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Nazwa okrętu	Data				
	położenia stępki	wodowania	wejścia do służby	wejścia do służby w Armada	wycofania ze służby
<i>Almirante García de los Reyes E-1/S-31 (eks-Kraken SS-370)</i>	13.12.1943	30.04.1944	08.09.1944	24.10.1959	01.04.1982
<i>Isaac Peral S-32 (eks-Ronquíl SS-396)</i>	09.09.1943	27.01.1944	22.04.1944	01.07.1971	02.06.1984
<i>Narciso Monturiol S-33 (eks-Picuda SS-398)</i>	15.03.1943	12.07.1943	?	30.09.1972	30.04.1977
<i>Cosme García S-34 (eks-Bang SS-385)</i>	30.04.1943	30.08.1943	?	28.09.1972	30.09.1982
<i>Narciso Monturiol S-35 (eks-Jallao SS-368)</i>	29.09.1943	12.03.1944	?	24.06.1974	31.12.1984

il, który w październiku po dotarciu do Kartagenu przemianowano na S-32 *Isaac Peral*. W dzierżawę przekazano SS-398 *Picuda* (S-33 *Narciso Monturiol*, 30 września Key West) i SS-385 *Bang* (S-34 *Cosme García*, 28 września New London). 24 czerwca 1974 Armada przejęła SS-368 *Jallao*, który otrzymał oznaczenie S-35. W pierwszym roku służby pod hiszpańską banderą

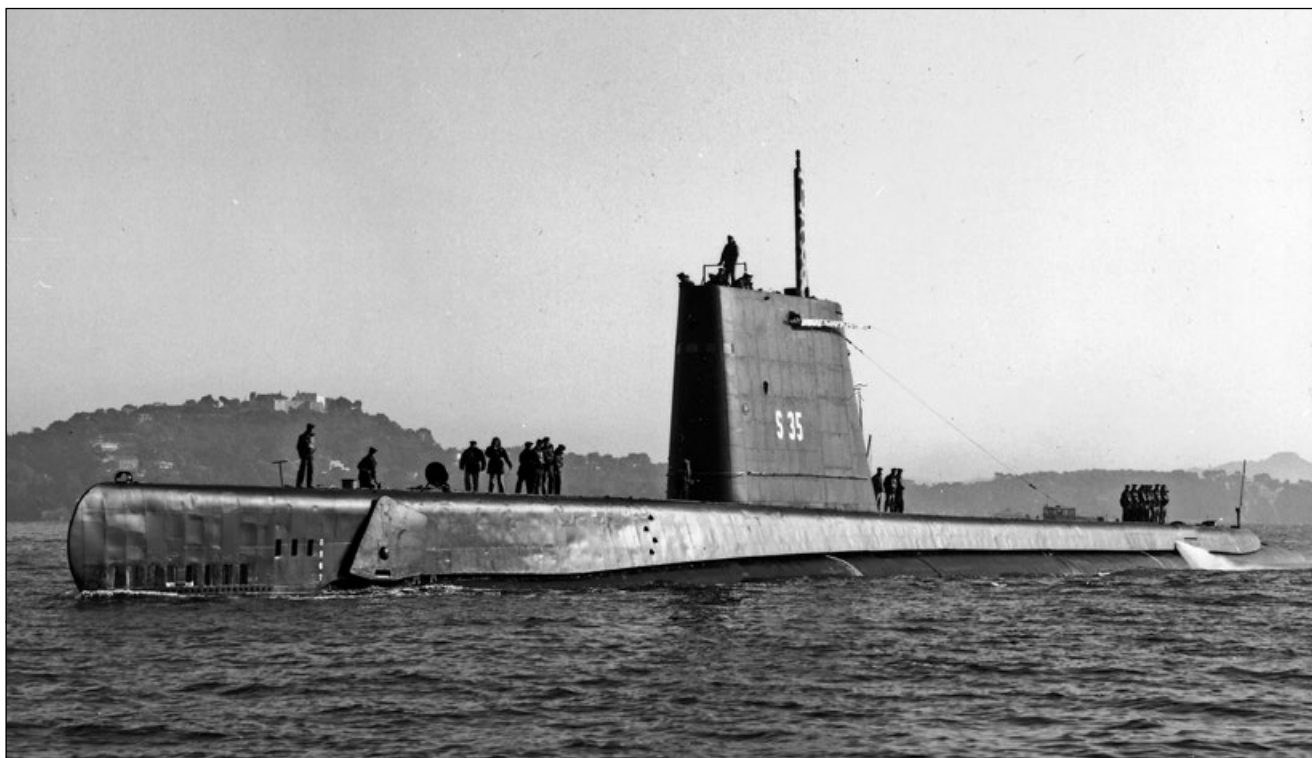
***Narciso Monturiol II* (eks *Jallao*) sfotografowany w rejonie Tulonu, 20 października 1980 roku.**

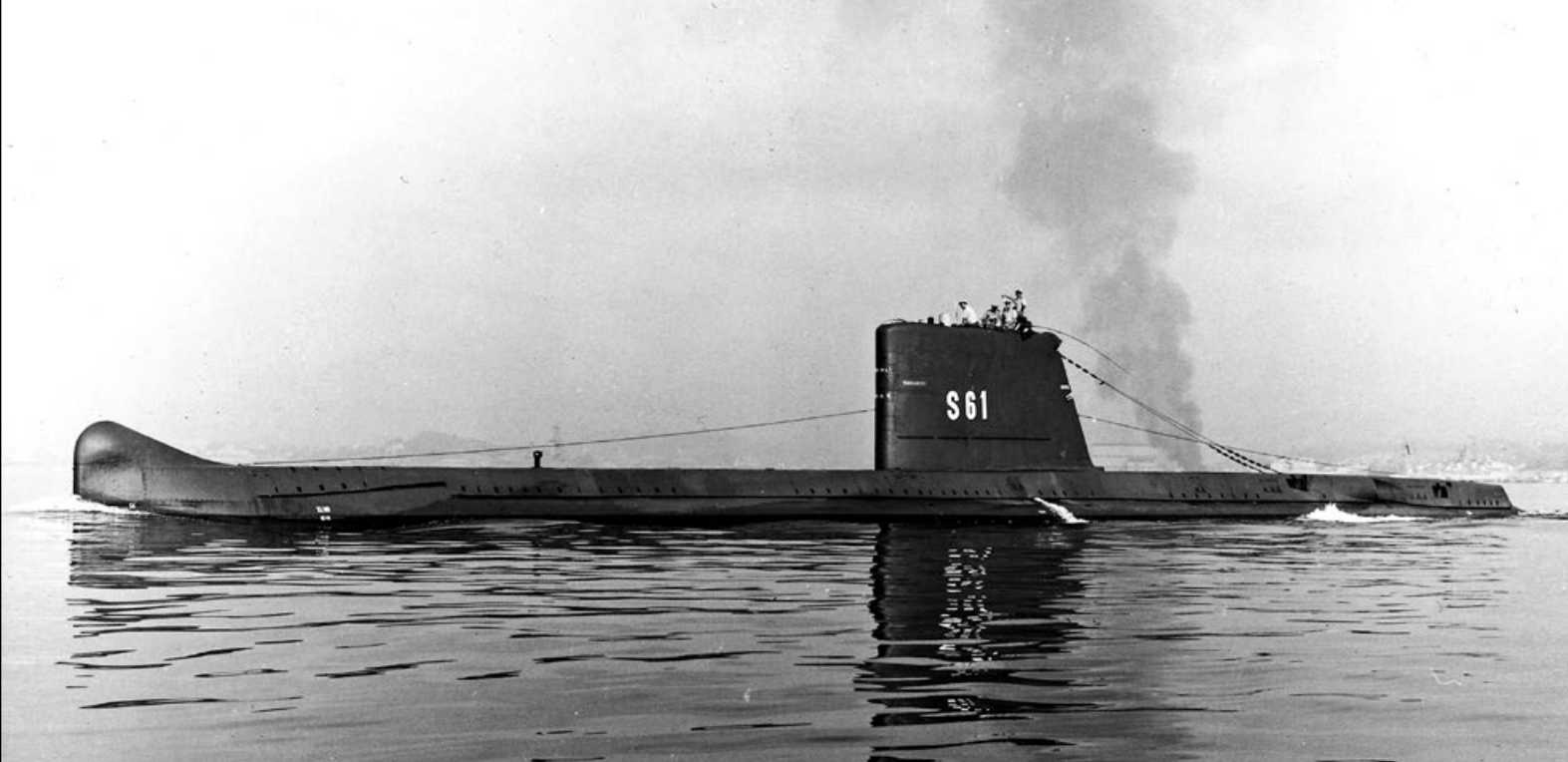
okręt nie posiadał nazwy i dopiero po skreśleniu z listy floty *Narciso Monturiol* przejął jego nazwę.

W dalszej służbie czwórki hiszpańskich GUPPY IIA niektóre epizody godne są uwagi. W latach 1974-1975 w czasie hiszpańsko-marokańskiego konfliktu związanego z dekolonizacją Sahary Zachodniej, okręt prowadził patrole i rozpoznanie u wybrzeży Ma-

roka. W kwietniu 1975 r. *Cosme García* w czasie międzynarodowej wystawy filatelistycznej Exposición Internacional de Filatelia España-75, dostarczył w zanurzeniu worek z pocztą z Kartagenu do Alicante. W 1975 r. S-35 przebywał pod wodą nieprzerwanie 300 godz., co stanowiło rekord floty hiszpańskiej. W ostatnim dniu 1984 r. wraz ze spisaniem z listy floty S-35 *Narciso Montu-*

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Delfin francuskiego typu „Daphné” w burtowym ujęciu z 20 września 1973 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

riol zakończył się 25 letni okres służby jednostek typu „Balao” we flocie hiszpańskiej.

Okręty podwodne typu „Delfin”

W roku 1964 został przedstawiony kolejny ambitny plan modernizacji hiszpańskiej floty, przewidujący między innymi budowę 8 oceanicznych okrętów podwodnych. Po szeregu zmian, 17 listopada tego roku plan został ostatecznie zatwierdzony. Zgodnie z nim przewidywano budowę w stoczni Empresa Nacional Bazán w Kartagenie okrętów podwodnych typu „Daphné” (Delfin wg hiszpańskiej klasyfikacji) na podstawie francuskiej licencji. 16 lipca następnego roku zostało zawarte porozumienie z francuską

marynarką wojenną o współpracy technicznej budowie wspomnianych jednostek.

Do projektowania okrętów podwodnych typu „Daphné” Francuzi przystąpili jeszcze w roku 1952. Była to zwiększona wersja wcześniejszego typu „Aréthus” o nieco mniejszej prędkości, ale za to silniejszym uzbrojeniu torpedowym i większej dopuszczalnej głębokości zanurzenia. Łącznie w latach 1964-1971 we Francji zbudowano 21 jednostek tego typu – 11 dla francuskiej marynarki wojennej i 10 na eksport: 3 dla Pakistanu, 4 dla Portugalii i 3 dla RPA. W czasie wojny indyjsko-pakistańskiej w roku 1971 pakistański okręt podwodny tego typu *Hangor* zatopił indyjską fregatę *Khukri* – był

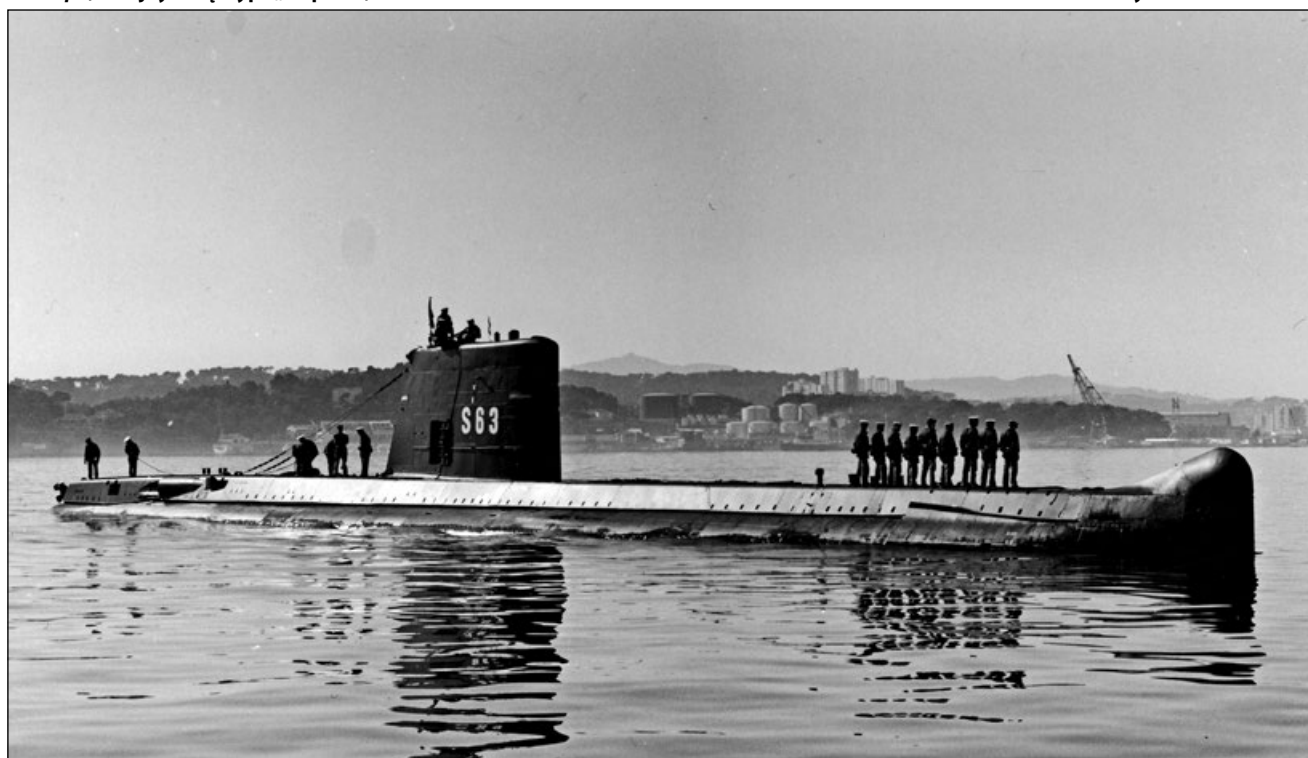
to pierwszy skuteczny atak jednostki podwodnej od czasu zakończenia II wojny światowej.

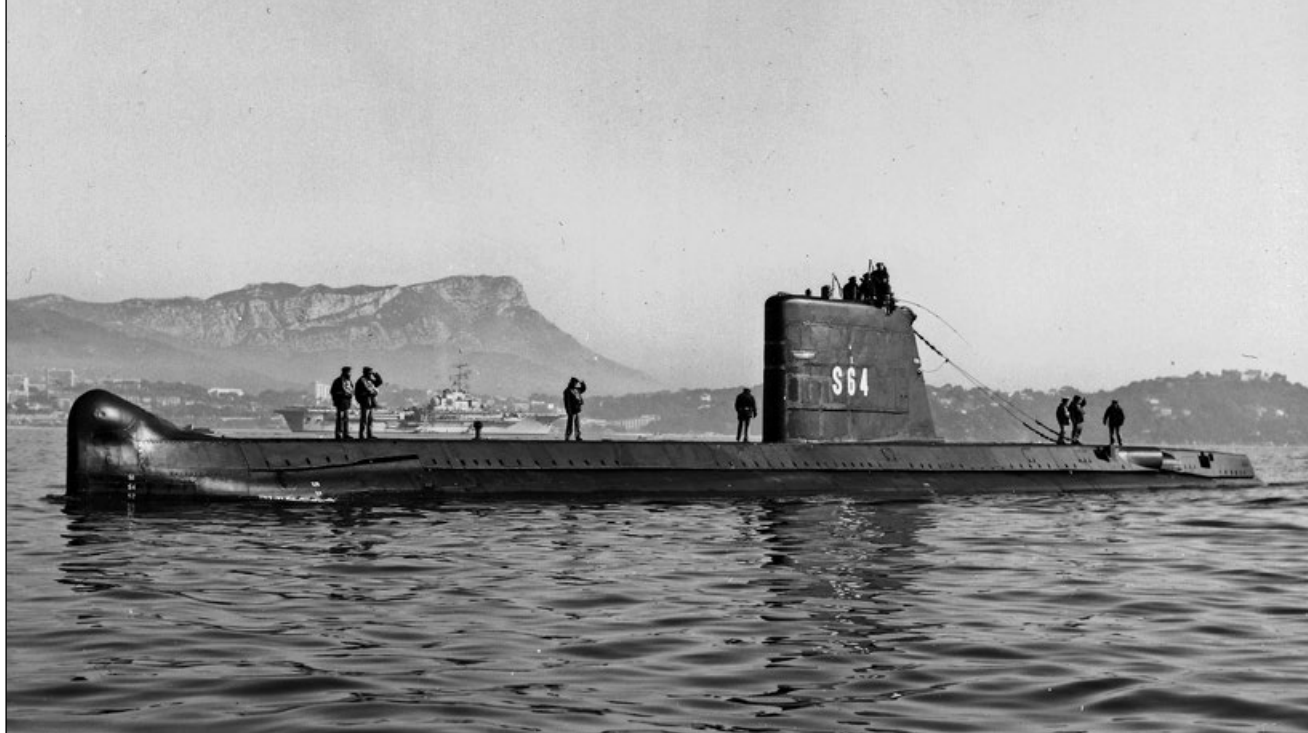
Francuskie okręty podwodne miały ewidentnego pecha: w styczniu 1968 r. na Morzu Śródziemnym zaginął bez wieści z całą załogą *S-647 Minervé*, a w marcu 1970 r. taki sam los spotkał *S-644 Eurydicé*. Na krawędzi zatonięcia z powodu przedostania się wody przez chrapy znalazł się *S-645 Flore*, zaś w roku 1972 zatonął *S-651 Sirene* (został wydobyty i powrócił do służby).

Pierwsze 2 hiszpańskie jednostki o numerach *S-11* i *S-12* zostały zamówione 2 stycznia 1967, 2 kolejne 30 czerwca 1970 r. Ostatecznie numery burtowe zostały zmienione na *S-61*, *S-62*, *S-63* i *S-64*, a 29 marca 1973

Marsopa, kolejny okręt typu „Daphné”, 1976 rok.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Narval w Tulonie, 20 października 1980 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Nazwa	Oznaczenie	Data			
		położenia stępki	wodowania	wejścia do służby	wycofania ze służby
<i>Delfin</i>	S-61	13.08.1968	25.03.1972	05.03.1973	02.07.2003
<i>Tonina</i>	S-62	02.03.1970	03.10.1972	10.07.1973	30.09.2005
<i>Marsopa</i>	S-63	19.03.1971	15.01.1974	12.04.1975	30.06.2006
<i>Narval</i>	S-64	24.04.1972	14.12.1974	12.11.1975	23.04.2003

nadano im nazwy morskich zwierząt z rodziny wielorybów.

Budowa okrętów podwodnych typu „Delfín” skutkowałą rozwojem różnych dziedzin hiszpańskiego przemysłu, dzięki czemu udział rodzimych materiałów i wyposażenia wyniósł 60-

70%. Podstawowym zadaniem jednostek była walka z okrętami podwodnymi przeciwnika, czemu sprzyjał niski poziom szumów, wysoka manewrowość w zanurzeniu, nowoczesne wyposażenie hydroakustyczne oraz potężne uzbrojenie torpedowe, a także

duża głębokość zanurzenia (graniczna – do 575 m).

Jednostki były półtorakadłubowe, z dwuwałowym napędem diesel-elektrycznym. Dwa czterosuwowe silniki wysokoprężne o układzie V typu SEMT-Pielstick 12PA4V185 o mocy po 1225 KM napędzały elektrogeneryatory o mocy po 850 kW. Szczytowa moc napędowych silników elektrycznych wynosiła 2 x 1300 KM, a długotrwała – 2 x 800 KM. Bateria akumulatorów firmy Tudor składała się z 2 grup po 160 elementów, które mogły być podładowane do 80% w czasie ledwie 2,5 godziny.

Uzbrojenie torpedowe składało się z 12 wyrzutni torpedowych – 8 dziobowych typu IH-55, umieszczonych w kadłubie sztywnym i 4 rufowych typu ED-56, umieszczonych w nadbudówce. Nie przewidywano przeładowywania wyrzutni torpedowych, strzelanie torpedami do zwalczania op możliwe było na głębokości do 300 m, a przeciwookrętowymi – do 150.

Strzelanie z dziobowych wyrzutni możliwe było z wykorzystaniem „długich” torped (długość 5,9 m), „średnich” (5,2-5,4 m) i „krótkich” (nie więcej niż 4,4 m), a z rufowych wyrzutni – jedynie „krótkimi”. Poza torpedami kal. 550 mm możliwe było również korzystanie z torped kal. 533 mm, po zainstalowaniu w wyrzutniach wkładek.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów podwodnych typu „Delfin” (Serie 60)	
Wyporność nawodna, t	869
Wyporność podwodna, t	1043
Długość maks., m	57,75
Szerokość maks., m	6,75
Zanurzenie, m	4,6
Uzbrojenie: torpedowe	8 wyrzutni dziobowych, 4 wyrzutnie rufowe kal. 550 mm, 12 torped lub 12 min
Silniki wysokoprężne	2 x 1225 KM SEMT-Pielstick
Silniki elektryczne	2 x 1300 KM Jeumont-Schneider
Liczba śrub napędowych	2
Prędkość nawodna, węzłów	12,5
Prędkość podwodna, węzłów	15,6 (7 minut) 13,2 (74 minuty) 7 (na chrapach)
Zapas paliwa, t	90
Zasięg, Mm nawodny podwodny na chrapach	2410 (12,5 węzła) 300 (3 węzły) 4300 (7,5 węzła)
Głębokość zanurzenia, robocza, m	300
Autonomiczność, dob	30
Liczebność załogi, osób	45-57

Podstawowe dane taktyczno-techniczne torped przeznaczonych dla okrętów podwodnych typu „Delfin” (Serie 60)

Typ	Kaliber/długość	Masa, w tym głowica	Prędkość/ zasięg	Graniczna głębokość	System naprowadzania	Przeznaczenie
L 5 Mod 3	533/ 5,5 m	1300/ 150 kg	35 (7 km)	500	AAPSSN	POP
F 17 Mod 2	533/ 5,4 m	1400/ 250 kg	40 (20 km)	600	AAPSSN/ przewodowy	POP
L 3	550/ 4,32 m	900/ 200 kg	25 (5,5 km)	300	AAPSSN	POP
E 14	550/ 4,28 m	927/ 200 kg	31 (12 km)	300	APSSN	POP
E 15	550/ 5,9 m	1387/ 300 kg	25 (12 km)	18	APSSN	do zwalczania okrętów nawodn.
E 18	533/ 5,23	1230/ ? kg	35 (18 km)	500	APSSN	POP

Uwagi:
- wszystkie torpedy z napędem elektrycznym,
- AAPSSN – akustyczny aktywno-pasywny system samonaprowadzania,
- APSSN – akustyczny pasywny system samonaprowadzania.

Z wyrzutni torpedowych można było również stawiać miny dennie z magnetyczno-akustycznym niekontaktowym zapalnikiem typu TSM 3510 (Francja), produkowane w Hiszpanii na podstawie licencji przez firmę EESA pod nazwą MAE-10. Masa miny 850 kg, w tym ładunku wybuchowego 530 kg.

Okręty były wyposażone w szumoniarniki DSUV-2, hydrolokatory DUUA-1 (później w trakcie modernizacji zastąpiona przez DSUV-22A i DUUA-2A), system kierowania uzbrojeniem typu DLT-D3 (zastąpiona przez DLT-3A Digital), system kontroli szumów własnych, stację radarową Thompson Sintra DRUA 31 lub DRUA 33A oraz inne wyposażenie elektroniczne. W skład wyposażenia nawigacyjnego wchodziły systemy radionawigacji DECCA i Loran, 2 echosondy, log i żyrokompas. Na pokładzie S-63 *Marsora* w trakcie modernizacji zamontowano stacje

hydroakustyczne DSUV-62C z wydłużoną holowaną anteną i system obniżania poziomu szumów drogą podawania powietrza na kadłub i śruby napędowe Praire/Masker.

Warunki bytowe na typie „Delfin” były spartańskie. Oddzielną kabinę, o powierzchni około 3 m², posiadał jedynie dowódca, a większość pozostałych członków załogi korzystała z „rotacyjnych” koci. Racja wody wynosiła raptem około 7 l na osobę na dobę. Tym nie mniej jednak okręty często wychodziły w morze i wykonywały rejsy obejmujące pełny okres autonomności (30 dób). W listopadzie 1973 r. *Tonina* przez okres 21 dób przebywała pod wodą, co stanowiło rekord floty hiszpańskiej.

Do szkolenia członków załogi po raz pierwsze w Armada firma SAES (Sociedad Anónima de Electrónica Submarina) opracowała specjalne trenażery pozwalające imitować różne

sytuacje, jakie mogą powstać na pokładzie okrętu podwodnego. Po 5-7 latach okręty przechodziły gruntowne remonty i modernizację, co pozwalało zachować je w dobrym stanie technicznym przez około 30 lat.

W związku z wprowadzeniem do służby okrętów podwodnych typu „Gallerna” (Serie 70) i przygotowaniami do budowy jednostek Serie 80 poczynawszy od roku 2003 rozpoczęto wycofywanie „Delfinów” ze służby. W czasie swojej służby okręty pokonały 735 000 Mm, spędzając w morzu 10 000 dni, 109 000 godzin pod wodą. Do chwili obecnej zachowano jedynie S-61 *Delfin*, który w lutym 2004 r. przekazano miastu Torrevieja, gdzie jest eksponatem muzeum „Museo del Mar y de la Sal”.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

WARTO PRZECZYTAĆ

PIŃSKA FLOTYLLA WOJENNA W DOKUMENTACH I WSPOMNIENIACH

Zwracamy uwagę czytelników na książkę Walerija Spiczakowa „Pińska Flotylla Wojenna w dokumentach i wspomnieniach” (Lwów Liga-Press 2009, ISBN 978 966 397 118 2).

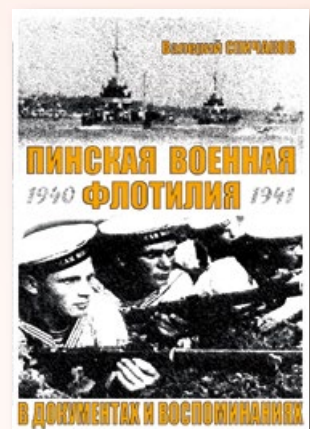
Monografia to efekt 9-letnich poszukiwań autora pozwalająca naświetlić nieznaną kartę historii radzieckiej floty – utworzenie, działania bojowe i zniszczenie Pińskiej Flotylli Wojennej 1940-1941.

Spotkania i korespondencja z weteranami flotylli, praca w archiwach i muzeach Moskwy, Sankt Petersburga, Kijowa, Pińska – pozwalają spojrzeć w nowy sposób na sytuację lata 1941 na brzegach Prypeci, Berezyny i Dniepru. Nie pominięto również uwagę okrętów polskiej RFMW (Rzeczna Flotylla MW), które zasiłyły radziecką flotyllę jesienią 1939 roku.

Od 22 czerwca 1941 roku flotylla prowadziła aktywne działania bojowe na rzekach Prypeć, Berezyna, Dniepr i Dnieśna. W związku z okrażeniem wojsk Frontu Południowo-Zachodniego okręty zostały zniszczone 18 września 1941 roku, a załogi w większej części zginęły lub trafiły do niewoli, przebijając się z „kotła kijowskiego”. Opisane wydarzenia przedstawiono w kontekście ogólnej sytuacji teatru działań wojennych – rzek Prypeć, Dniepr i Berezyna. Większość wykorzystanych w pracy dokumentów i wspomnień opublikowano po raz pierwszy. Mapy i plany zostały sporządzone przez samego autora na podstawie materiałów archiwalnych. Pod względem szczegółowości, stopnia kompletności i różnego punktu widzenia – praca nie znajduje analogów w wojenno-morskiej historiografii i skierowana jest w pierwszym rzędzie do badaczy historii II wojny światowej i oficerów floty.

Publikacja sżyta introligatorsko, 384 strony „encyklopedycznego” formatu (205x290 mm), 167 unikalnych fotografii, 101 portretów, 37 map-schematów, 28 rzutów bocznych okrętów, zawiera w większości materiały publikowane po raz pierwszy. Nakład 300 egzemplarzy, wydanych na koszt autora.

Publikację można otrzymać pocztą pisząc do autora do Lwowa pinsk.flota@yandex.ru lub w Polsce w sklepie modelarskim „Hobby” w Rzeszowie (ul. Bernardyńska 5, tel. 17 852-81-01, e-mail sklep@ww-model.pl).





Egipskie okręty pod bombami izraelskich samolotów

W numerze 89 „OW” opublikowano ciekawy artykuł rosyjskich autorów Nikołaja W. Mitiukowa i Aleksandra Szestopalca o zatopieniu egipskiego trałowca *El Miniya*. Była to jednostka należąca do radzieckiego proj. 254 (kod NATO T-43) o wyporności 569 ton i prędkości 14 węzłów. Standardowe uzbrojenie składało się z czterech działek kal. 37 mm (2 x II) i czterech wkm. plot. kal. 12,7 mm (2 x II) – warto odnotować, iż *El Miniya* miała tylko jedno zdwojone stanowisko działek kal. 37 mm. Artykuł zilustrowano interesującymi fotografiami podwodnymi wraku opisywanej jednostki. By zaoszczędzić Czytelnikom konieczności odszukiwania rzeczzonej publikacji należy przypomnieć, że dnia 6 lutego 1970 r. w trakcie tak zwanej „Wojny na wyniszczenie” rejon Hurgady był celem nalotów izraelskich samolotów. Podczas tych ataków lotniczych egipski trałowiec *El Miniya* otrzymał dwa trafienia bombami, co spowodowało jego zatonięcie. Obecnie wrak okrętu stanowi atrakcję dla nurków, choć amatorzy podwodnych przygód winni zachować ostrożność chociażby ze względu na amunicję zalegającą dno wokół miejsca spoczynku jednostki. Niczego nie ujmując dziełu rosyjskich kolegów należy tylko sprostować, iż opisywany trałowiec nie został zatopiony przez samoloty F-4 „Phantom”,

lecz A-4 „Skyhawk”. Dokładnie rzecz ujmując dnia 6 lutego 1970 r. egipskie cele w rejonie Hurgady były, w ramach operacji izraelskiego lotnictwa pod kryptonimem „Zikokit B”, atakowane przez 18 maszyn A-4 „Skyhawk” (po 6 samolotów z dywizjonów 102, 109 i 115 Izraelskich Sił Powietrznych). Maszyny były uzbrojone w bomby Mk 82 oraz niekierowane pociski rakietowe „Zuni”. To właśnie ofiarą tych samolotów padł trałowiec *El Miniya*.

Warto zaznaczyć, że nie był to ani jedyny ani największy okręt egipskiej MW zatopiony przez izraelskie lotnicze. **Izraelski samolot szturmowy A-4E „Shyhawk”.**

two. Najpierw jednak trzeba się jeszcze cofnąć w czasie do lat 50-tych XX wieku. Wielka Brytania prowadząca wówczas politykę równego wspierania Egiptu i Izraela przekazała tym państwom po dwa wojennej budowy niszczyciele typu „Z”. Jednostki te wypierały po 1710 ton i dzięki wydajnej siłowni turbinowej ich prędkość maksymalna wynosiła aż 35 węzłów. Uzbrojenie składało się z czterech pojedynczych dział kal. 114 mm, ośmiu wyrzutni torped w dwóch zespołach po cztery oraz działek plot. kal. 40 mm i bomb głębinowych. Pod banderę izraelską trafiły

Fot. zbiory Seweryna Fleischera



Zealous i *Zodiac*, które nowi właściciele nazwali *Eilat* (*Elath*) i *Jaffa* (*Yaffo*). Natomiast Egipt otrzymał *Myngs* przemianowany na *Al Qaher* oraz *Zenith*, który stał się *Al Fateh* (*Al Fatha*). Co ciekawe obydwie floty utraciły w działaniach bojowych po jednym niszczycielu tego typu. Dnia 21 października 1967 r. izraelski *Eilat* padł ofiarą egipskich kutrów raketowych na Morzu Śródziemnym w pobliżu Port Saidu. Był to pierwszy okręt posłany na dno kierowanymi pociskami raketowymi wystrzelonymi przez inne okręty, tym samym zajmując trwale miejsce w annałach historii wojen morskich. Rzecz opisano również na łamach OW, a konkretnie w jubileuszowym, setnym numerze.

* * *

Natomiast egipski *Al Qaher* został zatopiony 16 maja 1970 r. przez izraelskie lotnictwo u wybrzeży Morza Czerwonego niedaleko Ras Banas. W internecie można znaleźć kilka, niestety niezbyt dokładnych opisów końca okrętu. Między innymi wersje jakoby padł ofiarą izraelskich samolotów „Mirage”, które bombardowały i ostrzeliwały z broni pokładowej jednostkę, a nawet trafiły ją naprowadzanym w podczerwieni pociskiem raketowym powietrze-powietrze! W rzeczywistości okręt został w ramach operacji „Keshet Aviri” zaatakowany przez 12 (po 6 z 69 i 201 dywizjonu Izraelskich Sił Powietrznych) samolotów F-4 „Phantom”. Wszystkie maszyny uzbrojono w sześć bomb Mk 117 i dodatkowo przenosiły po trzy podwieszane zbiorniki paliwa, gdyż rejon celu był znacząco oddalony od izraelskich lotnisk. Napastnicy odnotowali silny ogień przeciwlotniczy, który jednak nie wyrządził im żadnych szkód, bowiem wszyscy powrócili do bazy nawet nie odnotowując uszkodzenia choćby jednego samolotu. Los nie był już tak łaskawy dla egipskiego niszczyciela. Kilkukrotnie trafiony bombami *Al Qaher* pogrążył się w płytkich wodach przy brzegu osiadając na rafie koralowej w taki sposób, że ponad lustro wody wystaje dziób z widocznymi zniszczeniami na skutek trafień bombami (całkowicie zniesiony pomost) i śladami postępującej korozji – vide fotografie.



Izraelski samolot myśliwsko-bombowy F-4 „Phantom”.

Fot. zbiory Seweryna Fleischera

* * *

Kilka słów warto jeszcze poświęcić szerszemu kontekstowi opisanych wydarzeń. Mianowicie jak już wspomniano na wstępie izraelskie ataki lotnicze miały miejsce podczas tak zwanej „Wojny na wyniszczenie” zwanej też czasami „Wojną na wyczerpanie”. Nazwy te dobrze ilustrują jej charakter – otóż po dotkliwej porażce w 1967 r., kiedy to państwa arabskie uległy izraelskiemu Blitzkriegowi, czyli przegrały „Wojen sześciodniową”, Arabowie postanowili przyjąć nową strategię walki z Izraelem. Wychodząc z założenia, że żydowskie państwo ma ograniczone zasoby pod każdym względem liczyć można było, iż zmuszając je do praktycznie nieustannego prowadzenia działań wojennych zo-

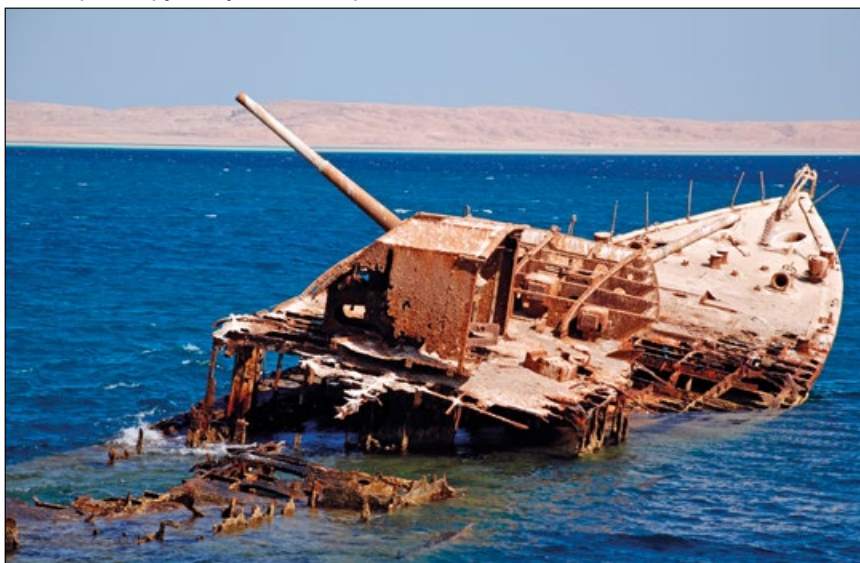
stanie ono tym wyczerpane i w efekcie pokonane.

* * *

Strategia powyższa, choć nie pozbawiona logicznych podstaw nie brała jednak pod uwagę, że Izrael znajdzie sobie możnego protektora, który umożliwi mu prowadzenie długotrwałej wojny z teoretycznie silniejszymi Arabami. Długo by można pisać o przyczynach takiego stanu rzeczy, dlatego wystarczy będzie stwierdzić, że po 1967 r. to USA stały się arsenałem i dosłownie sponsorem (corocznie przekazują niemałe sumy w ramach pomocy finansowej) żydowskiego państwa. Dzięki tej pomocy, szczególnie dostawom samolotów, Izrael nie tylko uzupełnił dotychczas poniesione straty, lecz mógł

Jeszcze jedno ujęcie części dziobowej *Al Qaher* z działami kal. 114 mm.

Fot. Internet





Podwodne ujęcie rufowego działa kal 114 mm Al Qaher.

Fot. Internet

sobie nawet pozwolić na śmiałe działania ofensywne wobec państw arabskich, takie opisane zatopienia egipskich okrętów, które dokonano właśnie przy użyciu amerykańskiej produkcji samolotów stanowiących wówczas jeden z najświeższych nabytków Izraelskich Sił Powietrznych. Były to maszyny typów A-4 „Skyhawk” oraz F-4 „Phantom” (w izraelskiej służbie otrzymały odpowiednio nazwy „Ayit” oraz „Kurnass”), które dysponowały dużymi możliwościami bojowymi. Dzięki modernizacjom długo pozostawały w służbie, bowiem „Phantomy”/„Kurnassy”

wycofano z niej w 2004 r. zaś „Skyhawki”/„Ayity” pozostawały w służbie aż do grudnia 2015 r., co prawda były pod koniec swej „kariery” wykorzystywane do zadań szkoleniowych.

* * *

Ponadto godzi się nadmienić, że Morze Czerwone kryje jeszcze szczątki wiele innych okrętów i statków. Wśród nich jest wrak, który większość źródeł określa jako pozostałości radzieckiej jednostki proj. 861 (kod NATO „Moma”). Warto przy okazji nadmienić, że te wypierające 1850 ton

i rozwijające prędkość 17 węzłów jednostki budowała polska Stocznia Północna w Gdańsku. „Momy”, by posłużyć się ich kodowym oznaczeniem były wykorzystywane w swej podstawowej roli „hydrografów” oraz w zmodyfikowanym wariantcie 861M jako okręty łączności (судно связи), a faktycznie rozpoznania radioelektronicznego. Ze względu na wyposażenie i znajdującą się wewnątrz rozbudowaną akumulatorownię, jak też pulpity (konsole) służące zapewne obsłudze urządzeń elektronicznych. Wrak spoczywa na równej stępcie, na głębokości zaledwie 24 m w pobliżu wyspy Zabagad. Dziób jest oderwany, a od kadłuba w kierunku brzegu bieżą przewody, co świadczy, że jednostka zatонуła (została zatopiona albo samozatopiona?) prawdopodobnie podczas przyjmowania paliwa lub podobnych czynności. Biorąc pod uwagę, że jak wskazano powyżej jednostki proj. 861 często służyły jako okręty rozpoznawcze (szpiegowskie) potencjalnie być może mamy w tym przypadku do czynienia z bardzo ciekawą historią. Dlatego też zwracam się do wszystkich Współpracowników oraz Czytelników „OW”, szczególnie ze Wschodu, o podzielenie się wiedzą na ten temat. ●

WARTO PRZECZYTAĆ

M/S PIŁSUDSKI – DUMA II RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Wydawnictwo Porta Mare wydało kolejny, już trzeci, album poświęcony polskim transatlantikom pasażerskim. Podobnie jak dwa poprzednie: „Legenda Batorego w fotografii” (wydana w 2009 i 2015 r.) i „Ostatni transatlantyk Stefan Batory” (2010 r.), trzeci, zatytułowany „M/s Piłsudski – Duma II Rzeczypospolitej Polskiej”, został opracowany przez Jerzego Drzemczewskiego i mają ten sam format i układ graficzny, chociaż jest nieco cieńszy od poprzednich. Jego niewątpliwym atutem są zamieszczone tam unikalne zdjęcia i inne dokumenty pochodzące z gromadzonej od kilkudziesięciu lat kolekcji autora poświęconej polskim statkom pasażerskim oraz ze zdjęć rodzinnych byłych członków załogi tego wyjątkowego w historii polskiej żeglugi statku.

Przypomnijmy, że m/s „Piłsudski”, gdy w sierpniu 1935 r. wchodził do służby w polskiej flocie, był nie tylko najokazalszym spośród czterech eksploatowanych wtedy transatlantyków, ale przede wszystkim największym i najnowocześniejszym statkiem handlowym, jaki kiedykolwiek pływał pod biało-czerwoną banderą. Był dumą i chlubą wszystkich Polaków, również tych mieszkających z dala od Polski. Tych ostatnich skutecznie leczył z kompleksów, że pochodzą z biednego, bez morskich tradycji, kraju. W każdym, pierwszy raz odwiedzanym porcie, witały go wielotysięczne tłumy, złożone głównie z przedstawicieli miejscowej Polonii.

M/s „Piłsudski” oprócz swojej zasadniczej funkcji, którą stanowił przewóz pasażerów między Gdynią i Kopenhagą a Nowym Jorkiem i Halifaxem, pełnił również rolę pływającego salonu polskiej kultury i sztuki w najlepszym tego słowa znaczeniu. W tym celu do wyposażenia statku i wystroju jego wnętrz zaangażowano 80 najwybitniejszych polskich artystów malarzy i projektantów.

Nieco gorsza dzielność morską „Piłsudskiego”, niż wybudowanego 8 miesięcy później jego bliźniaka „Batorego”, sprawiły, że to właśnie on w okresach najgorszej pogody na Północnym Atlantyku, był zatrudniany na zazwyczaj wtedy spokojnym Morzu Karaibskim. Wypływał z Nowego Jorku w kilka rejsów wycieczkowych z turystami amerykańskimi na pokładzie. Każdego roku latem odbywał też co najmniej dwie podróże turystyczne z Gdyni, przeważnie na norweskie fiordy i do stolic państw bałtyckich.



format 300x215 mm
stron 160
cena 65 zł

PORTA MARE – Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa
81-340 Gdynia, ul. Hryniewickiego 10 bud. 52
tel./fax: 58 621 91 91, tel. kom. 692 463 069
www.powr.pl, e-mail: powr@o2.pl, powrdzem@wp.pl



Holowniki redowo-portowe typu B 820

Historia budowy

Na początku lat 80-tych ubiegłego wieku Stocznia Ustka podpisała kontrakt na budowę 22 holowników portowo-redowych dla odbiorcy z ZSRR. Przy budowie jednostki zastosowano przepisy i konwencje obowiązujące w tym kraju.

Projekt powstał w Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym Stoczni, a prace nad nim rozpoczął jako główny konstruktor mgr inż. Romuald Krajewski. Następnie kontynuował je mgr inż. Romuald Czejniewski, a zakończył mgr inż. Witold Kozera.

Prototypowy holownik nr bud. 820/1 zbudowany został w 1987 roku i otrzymał nazwę *Neptun*¹. Kolejne holowniki zostały zbudowane w 1988 - 6, 1989 - 8 i w 1970 - 7 jednostek. W celu poprawienia warunków pracy została przekonstruowana sterówka. Ściana czołowa od wysokości okien została pochylona do przodu. Został zlikwidowany, przechodzący przez nią szyb maszynowy, a kominy odprowadzające spaliny zostały przeniesione na śródkręcie. Na ich miejsce trafiły tratwy ratunkowe. Autorowi nie udało się ustalić od której jednostki zostały one wprowadzone. Nie wpłynęły one na zmianę numeru projektu, ani nie została oznaczona nowa wersja.

Kryzys gospodarczy w Rosji i wyniki z niego trudności finansowe spowodowały, że SUDOIMPORT miał poważne kłopoty z uzyskaniem należności od firm, które je zamówiły. Dwa z nich o nr bud. 820/19 i 820/20 odsprzedał na Kubę.

Co prawda zapłacił za wszystkie 22 holowniki², lecz nie miał już funduszy na ich przeprowadzenie do rosyjskich portów. W tej sytuacji zwrócił się do polskiej centrali handlowej „Centromor” z prośbą o znalezienie nowego nabywcy. Ponieważ holowniki były mocno zadłużone (między innymi koszty postoju w Ustce) zostały wystawione na sprzedaż za cenę ok. 300 tys. dolarów.

Zakup holowników przez MW RP oraz ich służba

16 października 1989 roku na holowniku *H-15* z 42. dPJP w Świnoujściu została opuszczona bandera. Na kolejnym holowniku, którym był *H-18*, opuszczono ją 27 października 1993 roku, a jako następny do wycofania przewidziany był jedyny w kołobrzesckim porcie holownik *H-16*³. Była to jednostka przejęta od BdOP do zabezpieczenia działania 16. dKZOP przez KPW Kołobrzeg.

Oferta „Centromoru” pojawiła się we „właściwej chwili” i rozwiązała problem wymiany holowników. Po zakupie obie jednostki zostały dokowane w celu konserwacji podwodnej części kadłubów, oraz zostały dostosowane do służby w MW

1. Holowniki zostały opisane w miesięczniku „Budownictwo Okrętowe” nr 2/1988 w cyklu Statki Polskie nr 99 oraz przez Jarosława Ciślaka w *Polska Marynarka Wojenna* 1995.

2. Za te dwa holowniki SUDOIMPORT zapłacił stoczni w Ustce ok. 1 mln dolarów.

3. Wszystkie należały do typu H300/II (Goliat), budowane były przez Gdynską Stocznnię Remontową w latach 1962-1963 i służyły w MW w ilości 6 jednostek od *H-13* do *H-18*.



Przyjęcie bandery na *H-9*. Dowódca bosman szt. Aleksander Gębka.

Fot. zbiory Aleksandra Gembki

RP, poprzez uzupełnienie wyposażenia. Zamontowane zostały dodatkowe urządzenia nawigacyjne i radiołączności.

7 kwietnia 1993 roku obie jednostki zostały przekazane MW RP, gdzie otrzymały oznaczenia *H-9* i *H-10*. Pierwszy z nich trafił do KPW Kołobrzeg a drugi do 42. dPJP w Świnoujściu. Holowniki te, jako jedyne w MW RP posiadają napęd dwusrubowy oraz nie posiadają przeciwpożarowych działek pianowych. Holownik *H-9* wraz z kutrami ratowniczymi R-14 *Zbyszko* i R-15

Holownik *H-9* w porcie świnoujskim.

*Maćko*⁴ w latach 1993-2006 służył w grupie Ratownictwa Morskiego Komendy Portu Wojennego Kołobrzeg. Brał czynny udział w zabezpieczaniu ćwiczeń na poligonie w Ustce. Zadania, które nadal wypełnia na tym poligonie powodują, że jest modernizowany i wyposażany w nowoczesny sprzęt nawigacyjny i środki łączności⁵. Natomiast pełniący żmudną służbę holownika portowego w Świnoujściu *H-10* nie wymaga tak głębokiej modernizacji.

Po rozformowaniu 16. dKZOP, oraz KPW Kołobrzeg, *H-9* został 9 czerwca 2006 roku przyjęty na stan 42. dPJP. Następnie po rozformowaniu 42. dPJP obydwa holowniki zostały przyjęte na stan grupy PJP 12. WdTR.

Zadania holowników projektu 820

Holownik przeznaczony jest do prac portowo-redowych. Został zaprojektowany do prac w radzieckich portach i re-
dach, Morza Białego, Barentsa, Bałtyckiego, Czarnego, Ka-

4. Wszystkie jednostki grupy zbudowała niestety nieistniejąca już Stocznia w Ustce.

5. Po przejęciu przez MW RP stale modernizowany, a wykaz prac modernizacyjnych przeprowadzonych do listopada 2009 roku obejmuje 55 pozycji.

Fot. Mirosław Heberle



spijskiego i Mórz Dalekiego Wschodu.

Do zadań holowników portowo-redowych projektu 820 w MW RP należą:

- holowania okrętów na terenie portów, red oraz na wodach przybrzeżnych;
- holowania tarcz artyleryjskich na poligonach;
- transport ładunków na pokładzie o masie do 2,5 t;
- transport do 12 osób i ładunku do 1,5 t⁶.

Właściwości morskie

Stateczność i niezatapialność

Stateczność jednostki spełnia wymogi RS ZSRR-PRS dla holowników (w warunkach ograniczonego rejonu pływania). Zgodnie z umową z dnia 30 grudnia 1992 roku zawartą pomiędzy STiZ DMW a „Centromorem” holowniki posiadają klasę KM L 3 II /tug/⁷ zgodnie z PRS i RS ZSRR.

Doświadczalne przechylenia w celu określenia położenia środka ciężkości jednostki przeprowadzono na jedenastej i trzynastej jednostce, a następnie na co piątej z serii.

Niezależność od bazy

Do 5 dób, zgodnie z „Przepisami o pływaniu i postoju okrętów MW”⁸ i ograniczeniu zużycia wody do 36 l na osobę przy etatowej załodze 11 członków załogi od 27 czerwca 1993 roku. Od września 2011 r., tj. przejścia w skład 12. WdT w Świnoujściu etat załogi, to 10 osób.

Konstrukcja holownika i jego wyposażenie

Kadłub i pokładówka z masztem

Kadłub wypornościowy o kształcie typowym dla holowników. W części dziobowej ma kształt jarzmowy, oraz zaokrągloną rufę pawężową.

Stalowy kadłub holownika został wykonany ze stali okrętowej kat. A.D o konstrukcji całkowicie spawanej, z poprzecznym układem wiązań. Odstępy pomiędzy wręgami na całej długości jednostki wynoszą 500 mm. Dno jest pojedyncze, z wyjątkiem części rejonu siłowni, pomiędzy wręgami od 17 do 22, gdzie jest ono podwójne, wykonane z blach o grubości 7 mm. Przestrzeń ta została wykorzystana na zbiorniki paliwa.

Stępka od rufy do 10 wręgi jest pozioma, a od 10 wręgi ku dziobowi wzrasta skokowo do wysokości 300 mm, o grubości 7 mm z paskiem 80x80 w części rufowej, 150x10 w przedziale maszynowym i 150x8 w części dziobowej.

Poszycie zewnętrzne wykonane jest z arkuszy blachy grubości 10 mm w części rufowej, 8 mm, śródokręcia i 10 mm w części dziobowej z pasem wzmocnienia przeciwlodowego o grubości 12 mm.

Wręgi są wykonane ze stalowych kątowników o wymiarach:

- w części rufowej 75x50x8 mm;
- w rejonie śródokręcia 100x75x8 mm;
- w części dziobowej 90x60x8 mm.

Pokład główny prosty, ciągły na całej długości jednostki ze złamaniem siodłowości w rejonie wręgi 23 ze wznosem w kierunku dziobu. Jego blachy mają grubość 6 mm, na całej długości, a wzdłużnik pokładowy posiada grubości 8 mm w części środkowej i 10 mm w rufowej i dziobowej. Pokładniki ramowe wykonane są z kątowników 60x40x6 mm.

Dziobnica i tylnica kadłuba została wykonana jako konstrukcja spawana. Wokół pokładu na całym obwodzie bie-

6. Z uwzględnieniem zmian dokonanych do 1 października 2009 roku maks. 20 osób (razem z załogą) 1,3 t ładunku na pokładzie głównym.

7. Gdzie oznacza:

KM – statek o napędzie mechanicznym,

L 3 – oznacza możliwość samodzielnej żeglugi w drobno pokruszonym lodzie w lekich warunkach lodowych,

II – żegluga po morzach otwartych do 50-ciu Mm od miejsca schronienia z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 100 Mm i żegluga po morzach zamkniętych w granicach określonych dla każdego przypadku w świadectwie klasy oraz żegluga po Morzu Bałtyckim.

tug – holownik.

8. Syg. Mar. Woj. 560/72 rozdz. 1 pkt 9 pkt 4.



Holownik H-9 w porcie kołobrzesckim.

Fot. Marek Padjas



Przeszkłona sterówka z GSD na H-9 z manetkami sterowniczymi.
Fot. Stanisław Biela

gnie wykonana z blachy stalowej fałszburta o wysokości 1100 mm.

Na wysokości pokładu głównego zamocowana jest odbojnica wykonana z gumy, w formie klocków, o wymiarach 150x200x380 mm. Na fałszburtach znajdują się zaczepy do mocowania odbijaczy.

Kadłub został podzielony trzema grodziami na 4 przedziały:

- pierwszy przedział: rufa - 9 wręga - skrajnik rufowy, maszyna sterowa, zbiorniki wody słodkiej, zbiorniki ciśnieniowe i pompy wody słodkiej i zaburtowej;
- drugi przedział: od 9 do 23 wręgi - przedział maszynowy, zespół prądotwórczy, zbiorniki paliwa, oleju, wody zęzowej i fekaliów;
- trzeci przedział: od 23 do 38 wręgi - kabiny załogi, komora łańcuchowa o średnicy 800 mm, zbiornik wody gospodarczej;
- czwarty przedział: od 38 wręgi do dziobu - forpik.

Grodzie wykonano z blachy o grubości 7 i 10 mm i kątowników 60x40x6, 75x50x8 w formie pełnej konstrukcji spawanej. Poszycie grodzi bezpośrednio zespawane z poszyciem burt, pokładu i dna.

Na pokładzie, między 19 i 32 wręgiem, została posadowiona 2 kondygnacyjna stalowa nadbudówka, w całości spawana. Grubość, jej dziobowej ściany wynosi 5 mm, pozostałych ścian pokładu 4 mm. Żebra wzmacniające wykonane są z kątowników 60x40x6 i 90x60x8, natomiast pokładniki wzmacniające z kątowników 60x40x6 i 90x60x8.

Na ścianie nadbudówki od strony dziobu zostały zamontowane w kwietniu 1993 roku, na zlecenie MW RP, dzwony okrętowe z numerem burtowym H-9 i H-10 oraz rokiem budowy holowników.

W jej dolnej kondygnacji znajdują się: kambuz, magazyn prowiantu, jadalnia, blok sanitarny i magazynek bosmański.

Na górnej kondygnacji znajduje się przeszkłona sterówka, a za nią pomost z 2 tratwami ratunkowymi. Na podwyższonej części dachu sterówki, znajduje się ogrodzony relingami pokład Zapasowego Stanowiska Dowodzenia (ZDS⁹). Na nim ustawione zostały 2 kolumny magnetycznych kompasów peryskopowych, zapasowe koło sterowe, oraz reflektory: ksenonowy i sygnalizacyjny aldis. Drugi kompas magnetyczny został zamontowany na pokładzie sygnałowym, gdy przeniesiono tam koło sterowe z pokładu za sterówką.



Tablica z przełącznikami świateł sygnalizacyjnych.
Fot. Stanisław Biela

Zmianę tą wykonano siłami załogi. Drugi kompas i reflektor ksenonowy jest tylko na holowniku H-9.

Z tyłu za pokładem sygnałowym, na końcu nadbudówki, na środku zwężającej się u góry konstrukcji bramowej ustawiony został stalowy kolumnowy maszt sygnałowy ze wspornikami do montowania świateł nawigacyjnych i osprzętem do mocowania anten i flag sygnałowych. Na H-9 nie ma sztoku a lampa kotwiczna wisi na prawym odcigu masztu z przodu.

Na dachu i rufie nadbudówki zamontowane są relingi z rur stalowych.

Nad siłownią znajduje się bezzrębnicowy zdejmowany luk, umożliwiający wymianę silnika głównego i innych mechanizmów.

Za nadbudówką, nad silnikami, na dwu identycznych pylonach ustawione zostały dwa kominy odprowadzające spaliny z silników LB i PB. Pomiędzy nimi zamontowane zostało urządzenie haka holowniczego.

W celu zabezpieczenia antykorozyjnego na kadłubie, dyszach śrub, wspornikach wałów napędowych, a także w studzienkach kingstonowych, rozmieszczone są anody typu A₂ o wymiarach 150x100x30 mm i C₁ 530x105x30 mm. U wylotów wody morskiej zamontowano anody typu „O” na gumowych podkładkach. Obecnie są nowe, zamontowane podczas remontu w 2006 i 2012 roku.

Siłownia

Napęd główny

To, dwa sześciocyndrowe, czterosuwowe, nienawrotne, silniki spalinowe typu Delfin SW680/195 o mocy nominalnej 125 kW (170 KM) oraz maksymalnej 138 kW (187 KM) przy 700 do 2000 obr./min. napędzający poprzez sprzęgło z dociskiem hydraulicznym, nawrotne przekładnie redukcyjne SR o przełożeniu 1:4,06, 2 linie wałów i 2 stałe śruby napędowe, pracujące w obrotowych dyszach Korta.

Moc przenoszona przy pracy „wstecz” - 100%.

Silnik połączony jest z przekładnią za pomocą kołnierza. Rozruch silnika - elektryczny, można go uruchomić z GSD.

Czas pracy silnika do pierwszego remontu kapitalnego - 100 000 godz.

9. Po przejściu do 12. WdTR pojęcie zapasowego stanowiska zostało zlikwidowane i wykreślone z książki rozkładów okrętowych ponieważ nie miało ono praktycznego znaczenia.



Silnik główny prawej burty.

Fot. Stanisław Biela

Zespoły prądotwórcze

Cztery zespoły ZE266/52 o mocy 35 kVA każdy, napięciu 3x400V/50 Hz. Składające się z silnika spalinowego o mocy 28 kW przy 1500 obr/min. i synchronicznej prądnicy samowzbudnej prądu przemiennego, automatycznymi regulatorami napięcia typu „GCPF-84c/10” prądu przemiennego 3 x 400V, 50 Hz, moc 35 KVA. Stopień ochrony prądnicy IP-23. Współczynnik mocy prądnicy – 0,8. Całkowite potrzeby energetyczne w dowolnym reżimie jednostki zapewnia jedna prądnica, druga jest zapasową.

Do zasilania z brzegu przewidziano tablicę rozdzielczą zasilania z brzegu o napięciach 3 x 380V 50 Hz. Zmieniona w czerwcu 2003 na tablicę dla prądu 400V. Tablica zapewnia całkowite potrzeby energii elektrycznej w czasie postoju holownika w porcie. Jednostka wyposażona jest w kabel o długości 50 m, który w sierpniu 1998 roku wydłużono do 120 m, dokładając 70 m kabla. Maksymalny dopuszczalny prąd zasilania z brzegu – 60A.

Transformatory

Sieć 220V została zmieniona w czerwcu 2003 roku na 230V i była zasilana z szyn 3 x 380V a po zmianie na 400V głównej tablicy rozdzielczej (GTR) przez dwa transformatory 400 (231 16 kVA każdy typu TEa 50 Hz 16/05 Me 400/231.

Agregat prądotwórczy (z lewej) i główna tablica rozdzielcza.



Jeden transformator zabezpiecza pełne obciążenie sieci, drugi jest rezerwowym.

Akumulatory

Na jednostce zamontowano baterie akumulatorowe o napięciu 24V. Pojemność baterii zabezpiecza zasilanie w czasie określonym przepisami Rejestru ZSRR następujących urządzeń:

- środki łączności – baterie 6 ST-75 EMT (2x75Ah,24V) zastąpione od kwietnia 2005 roku przez 2 baterie po 165Ah 24V, przy czym składa się ona z 2 akumulatorów;
- oświetlenie awaryjne z baterii 6 SE, zastąpione od marca 2007 roku przez 2 baterie po 165Ah 24V składające się z 2 akumulatorów;
- światła nawigacyjne 190SEL zastąpione jak wyżej;
- sygnalizacja awaryjno-ostrzegawcza 2 x 190 Ah 24V zastąpiona jak wyżej.

Awaryjne akumulatory kwasowe zapewniają zasilanie odbiorców w ciągu 3 godzin (oświetlenie awaryjne, światła nawigacyjne, sygnalizacja awaryjna, telegrafy maszynowe) i podzielone są na dwie baterie.

Przewidziano dwie, wspólne dla wszystkich diesli baterie akumulatorów kwasowych 24V. Pojemność jednej baterii zabezpiecza trzy uruchomienia wszystkich diesli (baterie 6 SE 165, pojemność 2x313,5 Ah,24V) zmieniona od marca 2007 roku po 2 baterie 200Ah 24V, przy czym bateria składa się z 4 akumulatorów.

Urządzenia sterowe

Dwa obrotowe dysze Korta napędzane elektrohydrauliczną maszyną sterową typu tłokowego „NS 3a”, poprzez dwa stalowe ciągną, połączone z dyszami krzyżowo. Wychylenie każdej z dysz wynosi $\pm 35^\circ$, a czas wychylenia od -35° do $+30^\circ$ wynosi około 14 sek.

Manewrowanie odbywa się poprzez zmianę obrotów śrub napędowych. Każdy z 2 silników napędowych ma oddzielne, niezależnie od siebie sterowanie. Przy konieczności zdecydowanego manewru poprzez zmianę kierunku obrotu jednej ze śrub (jedna śruba - naprzód, druga wstecz). Sterowanie kierunkiem obrotów każdej śruby i obrotami silnika odbywa się za pomocą jednej manetki sterowania silnikiem.

Fot. Stanisław Biela





Koło sterowe H-9 na pokładzie sygnałowym. Fot. Stanisław Biela



Koło sterowe na H-10. Za sterem ówczesny dowódca 42 dPJP kmr. por. Jerzy Kłaput. Fot. zbiory Jerzego Kłaputa

Elektrohydrauliczny zawór rozrządowy znajduje się w achterpiku. Manewrowanie zaworem – zdalne, elektryczne, manetką wychylenia steru z GSD.

Awaryjnie manewrować można holownikiem za pomocą koła sterowego z hydrauliczną pompą zębatą, która znajduje się w rufowej części pokładu nadbudówki na H-10, a na H-9 na pokładzie sygnałowym. Moment siły obrotu koła sterowego 100 Nm, średnica koła sterowego 890 mm. Na holowniku H-9, na podstawie wniosku racjonalizatorskiego w czerwcu 2001, w ramach modernizacji instalacji przenoszenia napędu pomiędzy awaryjną kolumną sterową a maszyną sterową typu M20-14-1/E1 przeniesienie zapasowego sterowania z pokładu łodziowego na dach nadbudówki pokładu sygnałowego. Na bliźniaczym holowniku H-10, awaryjnie koło sterowe nadal znajduje się za kabiną GSD.

Urządzenia nawigacyjne

Kompas magnetyczny

Pierwotnie na pokładzie sygnałowym H-9, znajdował się magnetyczny kompas peryskopowy typu KMO-T. Dodatkowo w czerwcu 2002 roku, siłami złogi, zamontowano kompas magnetyczny UKP obok steru zapasowego.

Echosonda

Echosonda NEŁ-3 pracująca w zakresie 0,5-500 m, została wymieniona podczas remontu holownika w dniach 06.11-1.12.2006 roku na echosondę SKIPER GDS 101 pracująca

w zakresie od 0,1 do 1000 m. Jest to bardzo dobra echosonda dająca stały pomiar-wykres elektroniczny głębokości, bardzo przydatna na CPSP Ustka, gdy manewrowanie odbywa się bardzo blisko brzegu (4-6 kbl). Wymieniona tylko na holowniku H-9.

Środki łączności

Aparatura radiowa

- 1 radiostacja UKF REJD-1 z przystawką,
- 1 radiostacja ANGARA-RD o przewidywanym zasięgu łączności radiowej 75 Mm przy 2182 kHz, we wrześniu 2002 roku została zdemonstrowana i zdana do magazynu. W jej miejsce zamontowano radiostację niemiecką RR 3907, którą z kolei wymieniono w maju 2006 roku na radiostację SCANTISAIT TRP 8750 produkcji szwedzkiej o zasięgu minimalnym 200 Mm.

H-10 nie posiadał radiostacji dalekiego zasięgu KF, tylko bardzo starą radiostację UKF R-619. Z kolei H-9 nie ma radiostacji UKF.

Stacja radiotranslacyjna (rozgłoszenia okrętowa) „Rjabna”, została wymieniona w grudniu 2007 roku na rozgłoszenie RD-100 „Mors”. Jest jeszcze używany radiotelefon Rejd 1¹⁰, od niedawna również radiotelefon ICOM z przystawką DSC.

Uwaga:

Z przewidzianej projektem radiostacji R-625, MW RP zrezygnowała podczas zakupu holownika.

Telefoniczna

Na jednostce były zamontowane dwa systemy bezbaterijnych aparatów telefonicznych, zapewniających łączność dwustronną między: GSD i maszyną sterową oraz GSD i kabiną dowódcy, który zlikwidowano podczas remontu holownika w dniach pomiędzy 10 lipca a 25 sierpnia 2006 roku. Pozostawiono jedynie połączenie pomiędzy GSD i siłownią. Ogólny aparat telefoniczny wmontowano pulpit manewrowo-nawigacyjny. Ponadto na jednostce są dwa telegrafy przełączane.

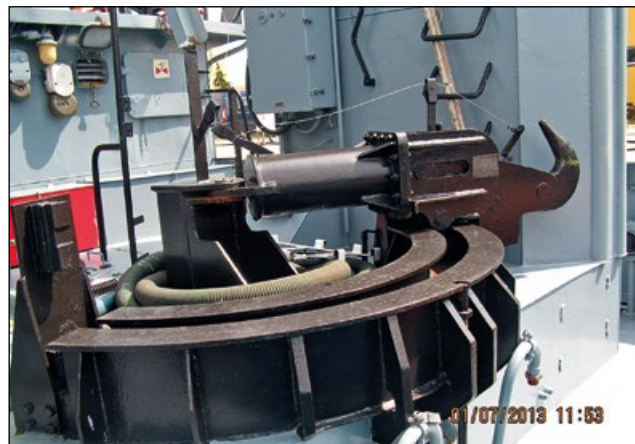
Wyposażenie obserwacji technicznej

Pierwotnie zamontowana stacja radiolokacyjna typu SRN-207 o maksymalny zasięg 32 Mm. Została wymieniona w grudniu 2006 roku na morski radar nawigacyjny typu

10. Produkcji rosyjskiej, który używany jest od początku eksploatacji holownika

Hak holowniczy.

Fot. Stanisław Biela



MRN 741 o maksymalnym zasięgu 96 Mm (obecnie w/w radaru już nie ma, jest za to nowy BRIDGE MASTER z przystawką antykolizyjną ARPA).

Ponadto w czasie eksploatacji GSD wyposażono w:

- 05.1999 – odbiornik GMDSS Navtex Nav 5,
- 04.2000 – odbiornik satelitarny GPS KGP 911 i odbiornik różnicowy DGPS KBR 90,
- 05.2004 – radiotelefon morski ICOM IC-M601, z przystawką DSC,
- 08.2006 – ster-autopilot kanadyjski ComNav 1201.

Urządzenia holownicze

Urządzenia holownicze obejmują:

- hak holowniczy z uciągami nominalnym 4,35 Ts /obciążenie zrywające liną 24,3 Ts/. Zwalnianie haka – zdalne ze GSD i bezpośrednie z pokładu głównego z obu burt.
- poler holowniczy na rufie,
- 3 kluzę, jedna w osi symetrii holownika i 2 w płaszczyznach silników głównych¹¹,
- 3 polery holownicze na dziobie i na obu burtach na śródkręciu (w fałszburtach).

Urządzenia kotwiczne i cumownicze

Urządzenia kotwiczne to:

- 1 wciągarka kotwiczna z napędem elektrycznym umieszczona na dziobie, wyposażona w pionową głowicę cumowniczą (kabestan),
- 1 kotwica typu Halla o masie 150 kg w kluzie na dziobie PB,
- 1 kotwica admiralicji o masie 75 kg na rufie, wydawanie ręczne na zapasowej linii holowniczej, wybieranej bębniem linowym napędzaną elektrycznie. Zostały one zdemontowane posiadają je tylko holowniki budowane dla ZSRR¹². Kotwice stopujące obsługiwane były przenośnym dźwigarem z napędem ręcznym, do jej obsługi przewidziano w fałszburcie slip,
- kotwica patentowa na rufie PB o masie 250 kg.

Urządzenia cumownicze to:

- 2 burtowe polery cumownicze,
- 1 poler cumowniczo-holowniczy na dziobie,
- 2 polery cumownicze wmontowanych w konstrukcję fałszburty z odpowiednimi kluzami.

Pierwotnie holownik posiadał 3 cumy po 60 m każda (wykonana z liny 40 kN) nawinięte na bębny ręczne. Trzy cumy

Kotwica admiralicji na prawej burcie.

Fot. Stanisław Biela



zapasowe po 60 m każda, były przechowywane w przedziale sterowym. Miały średnicę 28 mm i były wykonane z sisalu. Obecnie holownik posiada komplet cum do cumowania i do holowania zgodnie z normami należności MW RP.

Obsługa lin cumowniczych – ręczna lub za pomocą kabestanu kotwicznego

Sprzęt ratunkowy

Holownik wyposażony został w 2 pneumatyczne tratwy ratunkowe, każda dla 10 osób, umieszczone na pokładzie nadbudówki (na LB i PB), 4 koła ratunkowe w tym 2 z pławkami świetlnymi¹³ po 2 na relingach pokładu sygnałowego i GSD oraz 7 pasów ratunkowych¹⁴ umieszczonych nad kojami, w kabinie nawigacyjnej, siłowni, GSD i kabinie DO. Pod ławkami pracowników portowych znajdują się skrzynki na dodatkowe środki ratunkowe, niewchodzące w etatowe wyposażenie jednostki.

Uzbrojenie

Holownik nie posiada stałego uzbrojenia poza bronią osobistą załogi.

Dane techniczno-taktyczne

Wyporność

Dst. 141 t; Dn. 145 t; Dp. ok 153,25 t

Wymiary

Lc 22,00 m; T 2,15 m; B 6,00 m (6,30 z odbojnicami); H 3,15 m.

11. W wypadku awarii jednego z silników zaleca się przełożyć hol przez kluzę w płaszczyźnie silnika pracującego, co pozwoli wyeliminować moment skręcający, będący wypadkową pary sił (uciąg śruby-oporu obiektu holowanego).

12. Była to kotwica tzw. prądowa. Gdy holowniki w ZSRR miała stawać w rejonie ujść wielkich rzek i by się nie obracać, rzucił kotwicę za rufą. W Polsce obecnie takie kotwice można czasami spotkać na motorowych barkach śródlądowych). Kotwica stopująca obsługiwana jest przenośnym dźwigarem z napędem ręcznym, do jej obsługi przewidziano w fałszburcie slip.

13. Od maja 2002 roku plastikowych bez pławek świetlnych.

14. Od czerwca 1993 roku 15 pasów ratunkowych.

Prawoburtowa tratwa ratunkowa.

Fot. Stanisław Biela





Holownik H-9 w Świnoujściu.

Fot. Mirosław Heberle

Osiągi

Vmaks 9,10 w; Nb 6 dób

Uciąg na palu: 4,6 t

Zapasy

Paliwa 10,80 m³; oleju 0,57 m³; wody 3,00 m³; prowiantu praktycznie jest brany prowiant na 5 dni, dla 10 osób, wyjątkowo na 10 dni. Od października 2012 roku również załogi PJP podczas pobytu w porcie żywią się w stołówce.

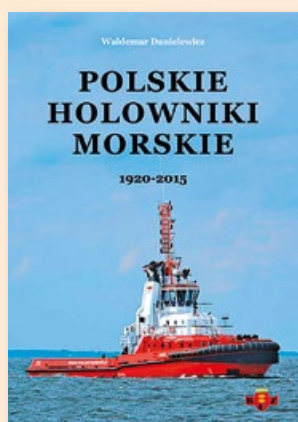
Załoga: rosyjski etat załogi przewidywał 6 osób:

Kapitan + mechanik + 4 marynarzy.

Podczas służby w MW RP etat przewidywał w różnych okresach od 10 do 11 członków załogi. Dla przykładu 29.08.2011 roku – 10 osób: 1 mł. chor. + 4 podoficerów (1 bosm., 1 st. mat, 2 matów) + 5 marynarzy (1 st. mar., 4 mar.). ●

Artykuł przygotowany na podstawie opracowania Stanisława Bieli pt. *Grupa Ratownictwa Morskiego Komendy Portu Wojennego Kołobrzeg 1999-2006. Historia gRM, jej Jednostki Pływające, oraz Pomocnicze Jednostki Pływające KPW Kołobrzeg*. Niepublikowany, leży w „szufladzie” i czeka na wydawcę.

WARTO PRZECZYTAĆ



POLSKIE HOŁOWNIKI MORSKIE 1920-2015

Staraniem wydawnictwa PORTA MARE ukazał się kolejny album z charakterystycznym logiem i napisem „Ocalić od zapomnienia” na stronie tytułowej. Tym razem jest to wyjątkowe dzieło zatytułowane „Polskie Holowniki Morskie 1920-2015” opisujące i dokumentujące w większości unikalnymi już zdjęciami wspaniałą historię wszystkich pływających pod białą-czer4woną banderą holowników.

Album, który ma 320 str. formatu 220x300 mm, poświęcony jest historii 309 holowników eksploatowanych pod polską banderą od początków naszej obecności na morzu, aż do dnia dzisiejszego. Jego zasadniczą część zajmują zdjęcia holowników, ich podstawowe dane techniczno-eksploatacyjne i biogramy, zestawione alfabetycznie, według nazwy pod którą ostatnio były zarejestrowane. Dzieli się ona na dwie części: kolorową, obejmującą holowniki będące w eksploatacji oraz czarno-białą, w której prezentowane są holowniki już wycofane ze służby u polskich armatorów lub złomowane. Tych pierwszych jest 74, a ostatnich - 235 jednostek. Ten podstawowy człon albumu poprzedzony jest krótkim rysem historycznym rozwoju polskiej flotyli holowniczej oraz przedsiębiorstw ją eksploatujących. Ważnym jego fragmentem, znajdującym się w końcowej części, jest też rozdział, w którym dość szczegółowo zostały omówione wszystkie holowniki według poszczególnych typów, wyprodukowanych przez polski przemysł okrętowy.

W formule tego albumu nie zmieściły się holowniki Polskiej Marynarki Wojennej, których przeznaczenie jest z reguły zupełnie inne od szczegółowo w nim omówionych pozostałych tego rodzaju pomocniczych jednostek pływających.

format 220x300 mm
stron 312
cena 80,00 zł

PORTA MARE - Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa
81-340 Gdynia, ul. Hryniewickiego 10 bud. 52
tel./fax: 58 621 91 91, tel. kom. 692 463 069
www.powr.pl, e-mail: powr@o2.pl, powdrzem@wp.pl

**H-9 wychodzi z Kołobrzegu na poligon eskortując
okręt podwodny.** Fot. Marek Padjas



**H-10 podczas pokazów ratownictwa z użyciem śmigłowca
Mi-14 w porcie Świnoujście.** Fot. Mirosław Heberlej

Z dziejów floty rosyjskiej



Z dziejów floty rosyjskiej

Red. Maciej S. Sobański

**120 stron
cena 30 zł + 8,30 zł kosztu wysyłki poleconej**



Brytyjskie kutry torpedowe pod radziecką banderą

Wiktoria Jarosław (Rojka)

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Torpedowej Armii Czerwonej znajdowało się 12 brytyjskich kutrów torpedowych, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te kutry, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te kutry, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.



Komintern: drugie życie starego krążownika

Roman Łapczin (Ukraina)
Mikhail Norozov (Rojka)

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.

Z akt S.R.I.D.F. Wizyta eskadry sowieckiej w Gdyni



Andrzej S. Bartelski

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.



Piński desant Operacja opromienienia miasta Pina (12-14.07.1944)

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.



Trałowce projektów 264 i 264A

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.



Okrety desantowe projektu 1171 „Tapii”

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.



Krym - pierwszy radziecki SUPERZBIORNIKOWIEC

Aleksandr Mitrofanov (Litwa)

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.



„Nieuchwytny Mike”

Andrzej Nika

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.



Fregaty rakietowe projektu 22350

Aleksandr Mitrofanov (Litwa)

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.



Rosyjska marynarka wojenna przeciw dżihadowi

Aleksandr Mitrofanov (Litwa)

W 1917 roku, w czasie wojny światowej, w składzie Floty Kominternu znajdowało się 12 starożytnych krążowników, które w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję. Te krążowniki, które w 1917 roku zostały przejęte przez Rosję, w 1918 roku zostały przejęte przez Rosję.