

OKRĘTY WOJENNE

Dwumiesięcznik
Vol. XIV, Nr 68 (6/2004)
ISSN-1231-014X, Indeks 386138

Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski

Kolegium redakcyjne
Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju
Mariusz Borowiak, Jarosław Cichy, Andrzej Danilewicz,
Przemysław Federowicz, Maciej K. Franz, Jan Front,
Tomasz Grotnik, Krzysztof Hanuszek, Marek Herma,
Piotr Kubiszewski, Jerzy Lewandowski,
Grzegorz Nowak, Grzegorz Ochmiński,
Jarosław Palasek, Radomir Pyzik, Jan Radziński,
Marcin Schiele, Maciej Szopa, Marek Supłat,
Tomasz Walczyk

Współpracownicy zagraniczni
BIAŁORUŚ
Igor G. Ustimienko
BELGIA
Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck,
CZECHY
René Greger, Ota Janeček
FRANCJA
Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
HOLANDIA
Robert F. van Oosten
IZRAEL
Aryeh Wetherhorn
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
MALTA
Joseph Caruana
NIEMCY
Siegfried Breyer, Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Zvonimir Freivogel, Bodo Herzog,
Werner Globke, Reinhard Kramer, Peter Schenk,
Hans Lengerer
ROSLA
Siergiej Batakin, Borys Lemaczko, Nikołaj W. Mitiuckow,
Konstantin B. Strelbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
SZWECJA
Lars Ahlberg, Curt Borgenstam
UKRAINA
Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zabłockij
WIELKA BRYTANIA
Ralph Edwards
WŁOCHY
Maurizio Brescia, Achille Rastelli

Adres redakcji
Wydawnictwo „Okrety Wojenne”
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry
Polska/Poland tel: +48 (032) 384-48-61
www.okretywojenne.pl
e-mail: okrety@ka.home.pl

Skład, druk i oprawa:
DRUKPOL Sp. J.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. (032) 285-40-35 e-mail: drukpol@pnet.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2004
Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą wydawnictwa
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adjustacji
tekstów. Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują wyłącznie
opinie i punkt widzenia ich autorów.

Nakład: 1500 egz.

Na okładce:
Peruwiański krążownik lekki *Almirante Grau*.
fot. zbiory John Rodriguez Asti

Szanowni Czytelnicy

Czas nieublaganie mija, i niniejszym numerem naszego magazynu, zamykamy kolejny rok wydawniczy. Przed nami kolejny, w którym dolożymy starań aby zaprezentować Wam jak najciekawsze materiały, w większości nieznane lub otoczone rąbkami tajemniczości, w czym staramy się być pionierami.

Na razie gorąco zachęcamy do przeczytania niniejszego numeru, który w sposób całkowicie niezamierzony, stał się po „latynoamerykańskim”.

Na zakończenie pragniemy złożyć Czytelnikom oraz ich Rodzinom, moc najserdeczniejszych życzeń zdrowych i spokojnych Świąt Bożego Narodzenia oraz pomyślności w Nowym Roku.

Z shiploverowskim pozdrowieniem
Redakcja



W NUMERZE



Maciej S. Sobański, Marcin Schiele
Z życia flot

2

5 Maciej S. Sobański
Wariag – krążownik opiewany w pieśni, część II



Gérard Garier
Francuskie niszczyciele typu Algérien, część I

16

22 Aleksandr Mitrofanov
Almirante Latorre – chilijski pancernik „Potiomkin”



Zvonimir Freivogel
Włoskie korwety typu Gabbiano, część IV

35

44 Aleksandr Mitrofanov
Almirante Grau – długowieczny krążownik



Maciej S. Sobański
Ciężkie krążowniki lotnicze typu Kijew, część III

53

62 Hartmut Ehlers
Dywizjon Morski Sił Zbrojnych Malty



Krzysztof Hanuszek, Maciej S. Sobański
Brytyjskie niszczyciele rakietowe typu «42», część II

69

77 Katarzyna Andrzejewska, Grzegorz Dominik
Wrak Steuben



Recenzje

80



Widok na dziobowe, pionowe wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych chińskiego niszczyciela rakietowego typu 054C. fot. Internet

CHINY

Materiały fotograficzne potwierdzają przedstawioną na łamach nr 62 „OW” informację, że nowy chiński niszczyciel rakietowy typu 052C o numerze boczny 170, posiada na pokładzie dziobowym 6 pionowych, wzorowanych na rosyjskich rozwiązaniach technicznych, bębnowych wyrzutni rakiet przeciwlotniczych dalekiego zasięgu rodziny S-300 (SA-10A/B/C „Grumble”) względnie ich chińskich odpowiedników typu „Hong Qian-9” (HQ-9). Donośność tych wyposażonych

obecnej uzbrojenie *Absalon* obejmuje jedynie amerykańskie działo kal. 127 mm Mk 45 Mod 4, a pozostałe elementy, takie jak – przeciwokrętowe pociski rakietowe „Harpoon”, pociski plot. „Stinger”, torpedy zop oraz SEAGNA/SBROC Mk 36, mają zostać zamontowane do roku 2007, gdy jednostka osiągnie pełną gotowość bojową. Do tego czasu okręt otrzyma również 2 pokładowe śmigłowce Augusta-Westland EH-101 oraz 2 kutry desantowe typu LCP. Wówczas za-



Duński okręt wielozadaniowy *Absalon* (L 16) w czasie ostatnich prób morskich. fot. Royal Danish Navy

w głowicę konwencjonalną lub atomową pocisków wynosi do 90 km, zaś ich pułap waha się w przedziale od 25 do 30 000 m.

DANIA

Pierwszy ze znajdujących się w budowie w stoczni Odense Staal-skbsvaerft (Lindovaerftet) wielozadaniowych okrętów wsparcia desantowego typu Flex Supportships – SF 3000 (szerzej zaprezentowany w „Z życia flot” „OW” nr 63) otrzymał nazwę *Absalon*. Rzecz znamienne dla jednostki przewidziano numer burtowy L16 charakterystyczny dla okrętów desantowych, a nie typowe dla fregat F. Stępkę pod budowę okrętu położono 28 listopada 2003, kadłub wodowano 25 lutego 2004, zaś wejście do służby przewidziane jest na 20 października 2004 roku. W chwili

loga ma liczyć 100 oficerów i marynarzy, zaś pomieszczenia jednostki pozwolą na zakwaterowanie do 300 osób. Docelowe wejście do służby 2 nowych okrętów uniwersalnych pozwoli na istotne zwiększenie potencjału duńskich wojsk lądowych uczestniczących w działaniach zbrojnych bądź misjach pokojowych pod auspicjami NATO bądź ONZ.

EGIPT

Wg niepotwierdzonych informacji marynarka wojenna Egiptu planuje prawdopodobnie zakup od Serbii i Czarnogóry 2 fregat typu *Koni* (proj. 1159 lub *Kotor*) oraz 5 kutrów rakietowych typu *Osa-I* (proj. 205). Aktualnie strona serbska dysponuje 2 fregatami typu *Kotor* (*Kotor* i *Novi Sad*) zbudowanymi w Kraljevicu w latach

1985-1988 oraz 1 typu *Koni* (*Beograd*) zbudowaną w 1978 w Zelenodolsku w ZSRR. Podstawowe parametry taktyczno-techniczne fregat (dane w nawiasie dotyczą typu *Koni*): wyporność 1492/1850 t (1593 t), wymiary: 96,7 x 11,7 (12,6) x 3,6 (4,2) m, siłownia typu CODAG 28 600 KM (36 000) KM, prędkość 27 węzłów, uzbrojenie: 4 x P 20/21, 1 x „Osa-M”, 1 x AK-726, 2 x AK-230, 2 x RBU-6000, w wariantie jugosłowiańskim dodatkowe jeszcze 2 x Fasta-M i 2 x 20 mm plot. załoga 90 i odpowiednio 96 oficerów i marynarzy.

W służbie serbskiej pozostają jeszcze 4 kutry rakietowe typu *Osa-I*, pochodzące jeszcze z serii 10 jednostek zakupionych w ZSRR w latach 1965 – 1969, są to: *Steven Filipović-Seljo*, *Nikola Martinović*, *Zikica Jovanović* *Spanac* oraz *Josip Mazar Sosa*, piątym oferowanym do sprzedaży kutrem jest zapewne wycofany ze służby po uszkodzeniach odniesionych w toku jugosłowiańskiej wojny domowej *Karlo Rojc*. Wyporność kutrów rakietowych wynosi 171/210 t przy wymiarach 38,6 x 7,6 x 1,8 m.

Z uwagi na fakt, że wszystkie wymienione okręty od lat pozostają praktycznie unieruchomione, a ich aktualny stan techniczny stanowi wielką niewiadomą, choć zapewne jest kiepski, strona serbska musi przed sprzedażą przeprowadzić ich generalny remont, a poza tym zapewnić serwis na 10 letni okres eksploatacji.

GRUZJA

Skład floty tego kaukaskiego państwa zasilony został przez kuter typu *La Combattante 2* подарowany przez rząd Grecji. Nowy nabytek



otrzymał nazwę *Dioskuria*, co oznacza antyczną nazwą portu Suchumi. W chwili obecnej nie jest znana kwestia czy kuter został przekazany wraz z rakietami przeciwokrętowymi MM-38 „Exocet”, jednak ich kontenery startowe nadal znajdują się na okręcie.

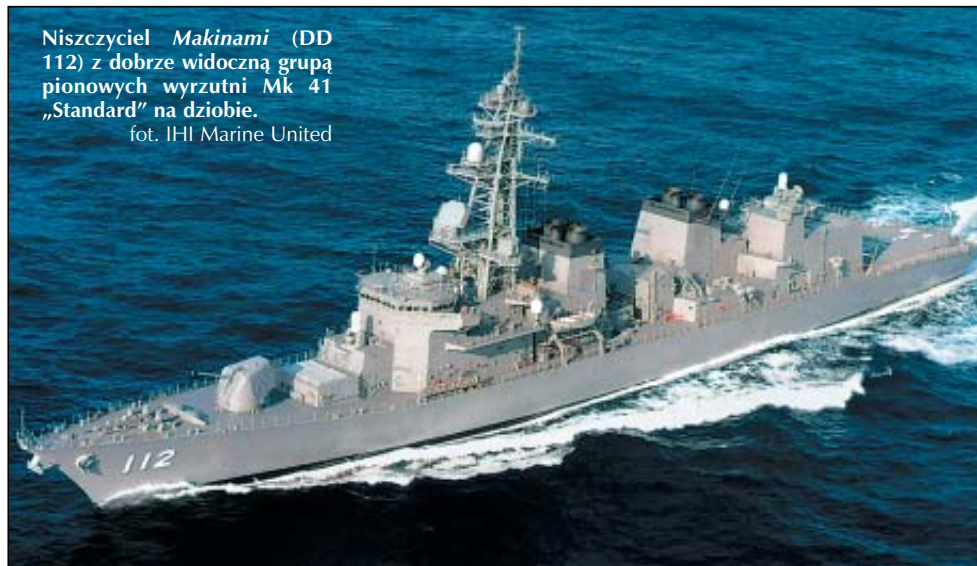
JAPONIA

Marynarka Japonii prowadzi obecnie intensywną modernizację swojej floty, głównie na drodze budowy wielu nowoczesnych okrętów o znacznie większych możliwościach poprzedniej generacji, nawet tych niedawno zaprojektowanych. Dobrych przykładem owej tendencji jest szybka modyfikacja niszczycieli wielozadaniowych typu *Murasame* (DD 101-109), wcielonych do służby w latach 1997-2002. Ich rozwojowa wersja liczy już trzy okręty: *Takanami* (DD 110), *Oonami* (DD 111) i najnowszy *Makinami* (DD 112), na którym banderę podniesiono 18 marca 2004 roku.

Jednostki projektu DD 110 różni od poprzedników przede wszystkim przemodelowany zestaw uzbrojenia na dziobie. Natomiast dwa moduły pionowych wyrzutni Mk 41 Short (w układzie 2 x VIII) zamieniono na cztery moduły wyrzutni Mk 41 „Standard” (4 x VIII), czyli w odmianie „wysokiej”. Rozwiązanie to umożliwi załadunek bloków tych wyrzutni 32 pociskami plot. RIM 66L/M. „Standard” SM 2 MR Block III a nawet w niedalekiej przyszłości RIM 161 „Standard” SM 3 o własnościach zwalczania rakiet balistycznych i ich głowic. Na śródkokreślu zlikwidowano jednocześnie „lekkie” wyrzutnie Mk 48 LS rakiet RIM 7 M. „Sea Sparrow”. Należy dodać, że do wyrzutni Mk 41 „Standard” można będzie załadować rakietotorpedy RUM 139 A ASROC VL oraz, w maksymalnym wariantcie, aż 128 kompaktowych pocisków plot. RIM 162 B ESSM. Pozostałe elementy uzbrojenia obejmują 8 kontenerów startowych pocisków przeciwokrętowych Mitsubishi Type 90 (SSM 1 B), dwie wyrzutnie typ 68 (Mk 32) dla 324 mm lekkich torped ZOP Type 97 (GRX 4), dwa zestawy arty-

Gruziński kuter rakietowy *Dioskuria*. 25.08.2004 r.

fot. Siergiej Bałakin



Niszczyciel *Makinami* (DD 112) z dobrze widoczną grupą pionowych wyrzutni Mk 41 „Standard” na dziobie.
fot. IHI Marine United

leryjskie 6 x 20 mm Mk15 „Vulcan/Phalanx” Block 1 B oraz wielozadaniowy śmigłowiec pokładowy Sikorsky-Mitsubishi SH 60 K, uzbrojony m.in. w rakiety Type 80 (ASM1).

Większość urządzeń elektroniki bojowej pozostawiono bez poważniejszych zmian, gdyż nadal reprezentują one nadzwyczaj wysoki poziom technologiczny. Wymienione modernizacje zwiększyły załogę niszczycieli typu *Takinami* do 176 ludzi, a także wyporność standardową z 4550 do 4650 oraz pełną z 6200 do 6300 ton. Kolejny okręt serii *Sazanami* (DD 113) ma wejść do służby w lutym 2005 r. a piąta jednostka znana jedynie pod numerem stoczniowym 2243, będzie ukończona na początku 2006 r. W kolejnych latach zamówionych zostanie najpewniej sześć kolejnych okrętów projektu DD 110.

Pozostałe dane techniczne okrętów typu *Takinami* przedstawiają się następująco: długość całkowita 151,0 m., szerokość 17,4 m., głębokość kadłuba 10,9 m., zanurzenie na śródkręciu 5,3 m., zanurzenie z gruszką dziobową 7,9 m., siłownia COGAG z dwiema turbinami gazowymi Rolls Royce Spey SM 1 C o łącznej mocy 31 060 kW oraz dwiema turbinami GE LM 2500 o łącznej mocy 31 642 kW, prędkość „oficjalna” 30 w, w rzeczywistości ponad 34 w.

KANADA

W dniu 5 października 2004 roku na pokładzie kanadyjskiego okrętu podwodnego *Chicoutimi* doszło do poważnego pożaru instalacji

elektrycznej na Atlantyku w odległości około 60 Mm na północny zachód od wybrzeży Irlandii. W wyniku pożaru, który zniszczył tablice rozdzielne i system dystrybucji energii elektrycznej, doszło do utraty sterowności, a z liczącej 54 oficerów i marynarzy ekipy na pokładzie 3 osoby uległy silnemu zatruciu dymem. Dwóch rannych w ciężkim stanie zdołano ewakuować śmigłowcem do szpitala w Irlandii Północnej, trzecia osoba – lt (kpt.) Chris Saunders (32 lata) zmarł przed udzieleniem mu pomocy lekarskiej. Początkowo, gdy na pokładzie wybuchł pożar, załoga uznała sytuację za niegroźną, czego konsekwencją był fakt, że pierwsza jednostka z pomocą dotarła dopiero po 24 godzinach, skutecznie „hamowana” przez trudne warunki atmosferyczne.

Chicoutimi odbywał właśnie swój „dziewiczy” rejs transatlantyki z bazy Royal Navy w Faslane (Clyde) do swej stałej bazy Halifax (Clyde) w Nowej Szkocji. Jednostka należy

do serii 4 okrętów podwodnych typu *Upholder* (Typ 2400), pierwszych po dłuższej przerwie z napędem klasycznym zbudowanych dla brytyjskiej Royal Navy w latach 1983 – 1993. SS 879 *Chicoutimi* (eks – S 40 *Upholder*) został zbudowany przez stocznnię Vickers w Barrow-in Furness, a do służby wszedł w roku 1990. Po zaledwie kilkuletniej eksploatacji już w roku 1994 jednostka została odstawiona do rezerwy i zakonserwowana. W roku 1998 władze Kanady wydzierżawiły, a następnie nabyły całą serię, którą określono mianem typu Victoria, przy czym okręty otrzymały nowe nazwy – *Chicoutimi*, *Corner Brook*, *Victoria* oraz *Windsor*. Reaktywacja jednostek trwała jednak długo i wiązała się ze znacznymi kosztami.

Podstawowe parametry taktyczno-techniczne *Chicoutimi*: wyporność nawodna wynosi 2185 t, a podwodna 2400 t przy długości całkowitej kadłuba 70,3 m, szerokości 7,6 m i zanurzeniu 5,5 m.



Kanadyjski okręt podwodny *Chicoutimi* po awarii. Do jego burty za-cumował holownik *Impulse*.
fot. Royal Navy

Konstrukcja jednokadłubowa o kształcie kropłowym, pokryta warstwą 22 000 gumowych płytek anechoicznych, rozpraszających impulsy hydrolokacyjne.

Napęd zapewniają 2 silniki wysokoprężne Paxman Ventura 16RPA 200SZ, każdy o mocy 2035 KM oraz silnik elektryczny GEC o mocy 5400 KM. Prędkość nawodna 12 węzłów, a podwodna 20 węzłów. Zapas paliwa 200 t. Zasięg 8000 Mm/8 węzłach na chrapach oraz 54 Mm/20 węzłach i odpowiednio 270 Mm/3 węzłach. Autonomiczność 50 dób.

Uzbrojenie okrętu stanowi 6 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm z zapasem 18 torped Alliant Mk 48 Mod 4. Bogate wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Kelvin Hughes Typ 1007, kanadyjski sonar holowany CANTASS zintegrowany z brytyjskim Typ 2046, radarowy system ostrzegawczy Condor Systems Sea Search 2. Etatowa załoga liczy 44 ludzi, w tym 7 oficerów.

Na pomoc uszkodzonej jednostce wyruszyła brytyjska fregata *Montrose*, a następnie *Marborough* oraz jednostki pomocnicze *Angus* i *Knight Wave*. Holowanie uszkodzonego *Chicoutimi* z powrotem do Clyde podjął brytyjski okręt ratowniczy *Anglian Prince*, który jednak musiał czekać na poprawę pogody, by w końcu zostać zastąpiony przez amerykański *Carolyne Chouest*.

NIEMCY

W dniu 13 września 2004 roku w stoczni Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) w Kilonii w obecności nadburmistrza miasta Gotha, patrona jednostki, odbyło się uroczyste wodowanie U 33, trzeciego z serii 4 okrętów podwodnych typu 212A. Wejście U 33 do służby przewidziane jest na styczeń 2006 roku. Współczesny okręt jest obecnie trzecim, kolejnym noszącym numer U 33, pierwszy wszedł do służby w Kaiserlichen Marine w marcu 1914, a drugi w Kriegsmarine w lipcu 1936.

Okręty podwodne typ 212A, stanowiące wyraz najnowszych osiągnięć techniki, posiadają napęd klasyczny, pracujący niezależnie od powietrza atmosferycznego, co pozwala na przebywanie w zanurzeniu przez dłuższy czas, porów-



Ceremonia wodowania niemieckiego okrętu podwodnego U 33.

fot. „Soldat und Technik”

nywalny z jednostkami o napędzie atomowym, rewolucjonizując tym samym działania podwodne.

Napęd niezależny od powietrza atmosferycznego zapewnia 9 ogniw paliwowych na ciekły wodór, każde o mocy 34 kW, zaś standardowy napęd stanowi silnik Siemens Permasyn. Układ napędowy umożliwia rozwijanie prędkości 12 węzłów na powierzchni, 20 węzłów w zanurzeniu oraz 8 węzłów w zanurzeniu przy wykorzystaniu napędu niezależnego od powietrza atmosferycznego. Zasięg wynosił 8000 Mm przy 8 węzłach na powierzchni i odpowiednio 420 Mm przy 8 węzłach w zanurzeniu.

Uzbrojenie jednostek typu 212A składa się z 6 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, które pozwalają na wykorzystywanie w nich torped DM-2A3 „Seehecht”, DM-2A4, przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych „Triton” względnie min morskich. Załoga liczy 27 ludzi, w tym 5 oficerów

nazwę *Regele Ferdinand* F221 (eks-*Coventry*, zbud. Swan Hunter 1984-1988). Przejęcie drugiej jednostki – *Regina Maria* (eks-*London*, zbud. Yarrow 1983-1987) ma nastąpić wiosną 2005 roku.

Kontrakt na reaktywację i remont fregat (*Coventry* został wycofany ze służby w 2001, a *London* jeszcze w 1999) o wartości około 185 mln USD został podpisany już w roku 2001, a jego realizację zlecono BAE Systems Naval Ships. W ramach prac dokonano przebrojenia okrętów, demontując całość uzbrojenia rakietowego, to znaczy po 4 przeciwokrętowe pociski MM38 „Exocet”, 2 wyrzutnie pocisków plot. GWS 25 Mod 3 „Sea Wolf” oraz 4 wyrzutnie celów pozornych „Sea Gnat”. W zamian na pokładzie dziobowym zainstalowano działko 76mm OTO Melara Super Rapid z głowicą optyczno-elektroniczną RADAMEC 2500 do kierowania ogniem.

W ramach remontu dokonano również przeglądu siłowni oraz wymieniono część wyposażenia elektronicznego ogólnego przeznaczenia.

Aktualnie charakterystyka taktyczno-techniczna fregaty *Regele Ferdinand* wygląda następująco: wyporność standardowa 4250 t, a pełna odpowiednio 4850 t przy długości całkowitej kadłuba

148,1 m, szerokości 14,8 m i zanurzeniu 4,3 m (bez opływki sonaru). Siłownia typu COGAG – 2 turbiny marszowe Rolls-Royce Tyne RM1C + 2 turbiny Rolls-Royce Olympus TM 3, łączna moc 48 500 KM, aktualna maksymalna prędkość około 28 węzłów, a marszowa 18 węzłów. Zasięg 7000 Mm przy 18 węzłach, wg innych źródeł zaledwie 4500 Mm/18 węzłach. Uzbrojenie obejmuje 1 działko 76 mm OTO Melara Super Rapid, 2 podwójnie sprzężone działka Oerlikon/BMARC 30 mm L/75, 2 pojedyncze działka Oerlikon/BMARC 20 mm GAM-B01 oraz 2 potrójne wyrzutnie torped pop kal. 324 mm PMW 49A. Nie jest znana liczebność załogi, w wersji brytyjskiej wynosiła ona 265 ludzi, pod banderą rumuńską będzie zapewne mniejsza.



Tajlandzka fregata „511” w trakcie ostatnich prac wyposażeniowych w chińskiej stoczni.

fot. Internet

Nie jest znane wyposażenie lotnicze fregat, prawdopodobnie będzie to śmigłowiec pokładowy typu Kaman SH-2G „Seasprite”.

Rumuni planują przeprowadzenie II etapu modernizacji fregat w latach 2008 – 2009 i wówczas zamierzają wyposażyć jednostki w wyrzutnie pocisków przeciwokrętowych i plot., a jak będzie naprawdę pokaże czas.

TAJLANDIA

W stoczni chińskiej znajduje się obecnie w budowie kolejna fregata dla Tajlandii o numerze boczonym „511”. Opublikowane zdjęcia fotograficzne wskazują, że jest to jednostka wykazująca bardzo duże podobieństwo do 2 fregat typ 25T zbudowanych dla Tajlandii przez chińską stocznice Zhonghua w Szanghaju w latach 1991 – 1994. Okręty te – 421 *Naresuan* i 422 *Taksin*, zostały wykończone – uzbrojone dopiero po ich dostarczeniu do Tajlandii głównie w broń pochodzącą z państw zachodnich, której dostawy do Chin były niemożliwe z uwagi na embargo wprowadzone po krwawych wydarzeniach na Placu Tiananmen w czerwcu 1989 roku. Podstawowe parametry taktyczno-technicz-

ne fregat typu 25 T przedstawiają się następująco: wyporność 2590/ 2980 t przy długości 120,5 m, szerokości 13,4 m i zanurzeniu 3,9 m. Siłownia typ CO-DOG o łącznej mocy 55 000 KM, zapewnią maksymalną prędkość 32 węzły. Zasięg 4000 Mm przy 18 węzłach. Różnorodne uzbrojenie obejmuje: 8 przeciwokrętowych pocisków rakietowych „Harpoon”, 1 działko kal. 127 mm L/54 US Mk 45 mod 2, 2 podwójnie sprzężone działka plot. kal. 37 mm L/76 Typ 76A, 2 potrójne wyrzutnie torped pop kal. 324 mm Mk 32 Mod 5 oraz śmigłowiec pokładowy „Super Lynx 300”. Załoga fregat liczy 168 ludzi, w tym 24 oficerów.

Wszystko wskazuje, że podobną charakterystykę posiadać będzie fregata 511, która zapewne ostateczne uzbrojenie otrzyma także dopiero po dostarczeniu do Tajlandii.

RUMUNIA

Po długich staraniach Rumunia w dniu 9 września 2004 roku wreszcie przejęła oficjalnie w Portsmouth pierwszą z fregat Typ 22 Batch 2, której nadano historyczną dla rumuńskiej marynarki wojennej

Rumuńska fregata *Regele Ferdinand* (F 221) krótko po wejściu do służby.

fot. internet



część II

Wariag – krążownik opiewany w pieśni

Dzieje okrętu

Podpisanie w Sankt Petersburgu w dniu 11 kwietnia 1898 roku kontraktu między amerykańską stoczną „The William Cramp & Sons” z Filadelfii a rosyjskim Ministerstwem Marynarki Wojennej pozwoliło na przystąpienie do budowy jednego z krążowników pancerno pokładowych określanego mianem „dalnij razwiedzik” (pol. „dalekiego rozpoznania”).

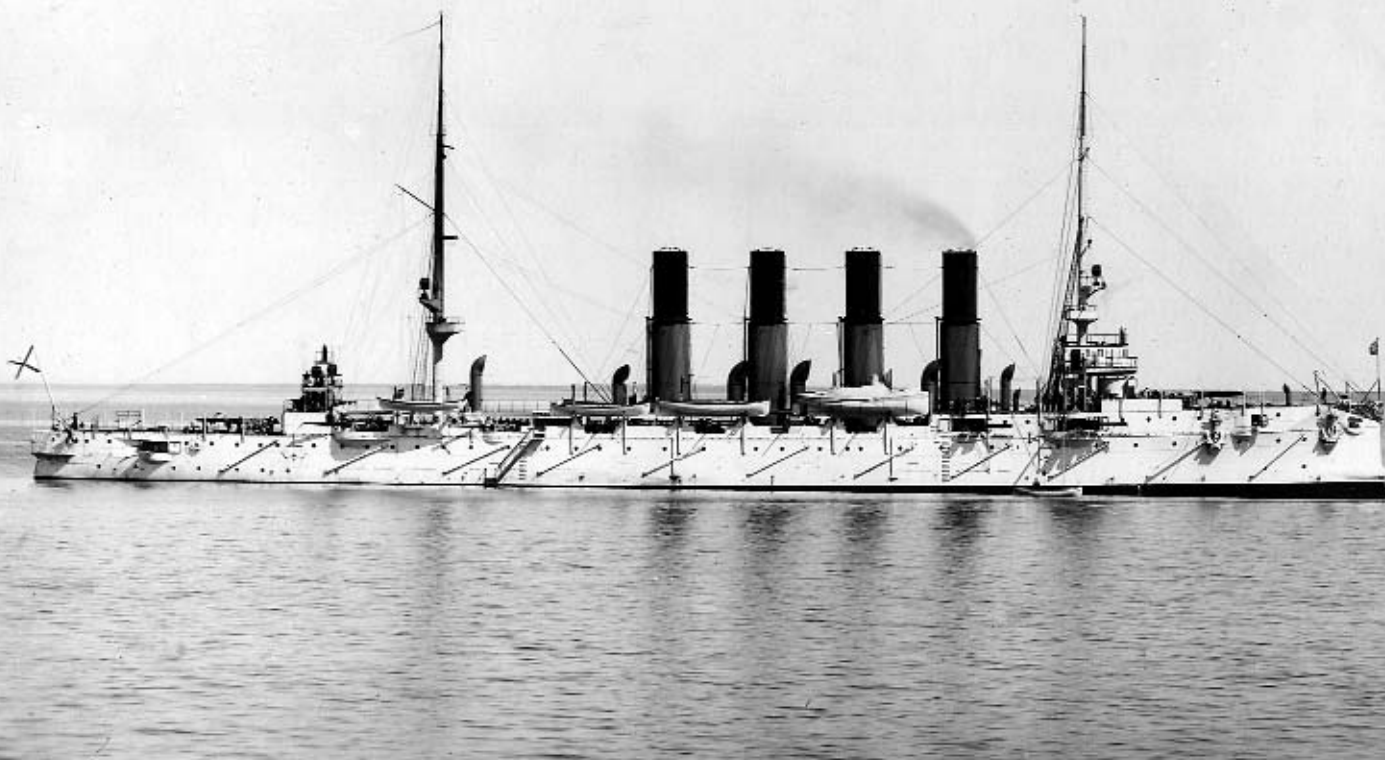
Przybycie w dniu lipca tego roku na teren stoczni rosyjskiej Komisji Nadzorczej pod kierownictwem kpt. I rangi (kmdr) M. A. Danilewskiego pozwoliło na faktyczne rozpoczęcie prac, których termin ukończenia i zdania gotowej jednostki określono kontraktem na 20 miesięcy. Komisja na miejscu przystąpiła do weryfikacji i doprecyzowania projektu przedstawionego przez stocznnię Cramp, co z uwagi na liczne wspomniane już wcześniej nieścisłości w tłumaczeniu tekstu samego kontraktu, było sprawą niełatwą, a co gorsza wywołującą wiele scysji i sporów. Ostatecznie po uzgodnieniu projektu przystąpiono w październiku 1898 roku do budowy na pochylni jednostki, która otrzymała

numer stoczniowy 301. Prac tych nie zakłóciła zmiana na stanowisku szefa Komisji Nadzorczej, które w grudniu 1898 objął kpt. I rangi (kmdr) E. N. Szczęsnowicz. Do oficjalnego położenia stępki okrętu, któremu w styczniu 1899 nadano nazwę Wariag doszło w dniu 10 maja 1899 roku. Po czym prace na pochylni kontynuowano, mimo kłopotów spowodowanych strajkami w stoczni, co pozwoliło na uroczyste wodowanie okrętu w dniu 19 października 1899 roku w obecności rosyjskiego ambasadora w USA grafa A. P. Kassini. Po wodowaniu krążownika przystąpiono do prac wykończeniowych przy stoczniowym nabrzeżu.

Na stanowisko dowódcy nowego krążownika wyznaczony został kpt. I rangi (kmdr) W. I. Ber, a już latem 1899 pojawili się na terenie stoczni pierwsi członkowie załogi budowanej jednostki – maszyniści i palacze, którzy uczestniczyli w procesie prac wykończeniowych, zapoznając się z nowymi dla rosyjskiej floty kotłami parowymi systemu Niclausse.

W dniu 29 grudnia 1899 roku do Filadelfii przybył rosyjski parowiec *Władymir*

Sawin, który dostarczył z Rosji uzbrojenie dla budowanego okrętu, bowiem zgodnie z ustaleniami kontraktu obowiązek ten ciążył na zamawiającym. Do 1 stycznia 1900 roku ukończono praktycznie prace wewnątrz kadłuba i przystąpiono do montażu uzbrojenia, mimo że prace wykończeniowe prowadzono nieprzerwanie wiadomo było, że stocznia nie dotrzyma określonego w kontrakcie terminu 20 miesięcy na przekazanie krążownika stronie rosyjskiej. W tej sytuacji MTK rozpoczął przygotowywanie dokumentacji, która miała umożliwić wyegzekwowanie od stoczni Cramp przewidzianych kontraktem kar umownych za zwłokę. Równocześnie jednak stocznia Cramp wystąpiła ze swymi „roszczeniami”, obwiniając stronę rosyjską odpowiedzialnością za zwłokę w wymiarze 3 miesięcy i 10 dni spowodowaną długotrwałym zatwierdzaniem projektów. Inną przyczyną opóźnienia były strajki, traktowane przez wykonawcę jako „siła wyższa”. Ostatecznie strona rosyjska w maju 1901 roku zrezygnowała z dochodzenia swych należności z tytułu kar umownych za zwłokę w przekazaniu pan-



Wariag na ładnej burtowej fotografii wykonanej pod koniec 1901 roku.

fot. zbiory E. Iwanow

cernika *Retwizan* i krążownika *Wariag*, które określono wstępnie na kwotę 149 660 USD¹⁵.

Do początków maja zdołano zamontować na pokładzie krążownika uzbrojenie (poza wyrzutniami torpedowymi), kominy i maszty, co pozwoliło na przystąpienie w połowie miesiąca do prób na uwięzi. W dniu 16 maja 1900 roku obsadzony stoczniową załogą *Wariag* po raz pierwszy wyszedł w morze. W czasie prób uzyskano prędkość 22,5 węzła, jednak z uwagi na przegrzewanie się łożysk musiano je przerwać. W trakcie prób sprawdzano również szczelność kadłuba i jego wytrzymałość w czasie prowadzenia ognia artyleryjskiego z jednej i obu burt.

W dniu 2 lipca 1900 krążownik wszedł na dok, gdzie przeprowadzono malowanie podwodnej części kadłuba przed przystąpieniem do oficjalnej próby prędkości. Próba ta została przeprowadzona na mili pomiarowej w rejonie Bostonu w dniu 12 lipca 1900 roku. W tej toku uzyskano maksymalną prędkość 24,59 węzła przy mocy siłowni 16 198 KM i ciśnieniu roboczym pary 15,5 atm.

W dniu 15 lipca zamierzano przeprowadzić 12 godzinną próbę pływania z prędkością maksymalną 23 węzłów, jednak po upływie 8 godzin próbę przerwano z powodu awarii pokrywy jednego z cylindrów maszyny parowej. Próbę wznowiono dopiero 21 września, wówczas zdołano uzyskać średnią prędkość 23,18 węzła przy mocy siłowni 14 157 KM, ciśnieniu roboczym pary 17,5 atm. i 150 obrotach śrub na minutę.

W dniu 22 września 1900 roku stocznia Cramp przekazała krążownik stronie ro-

syjskiej, co pozwoliło Komisji Nadzorczej na odbiór poszczególnych systemów okrętowych i wskazanie stwierdzonych usterek. Warto w tym miejscu wspomnieć, że od lutego 1899 członkiem Komisji był ówczesny starszy inżynier mechanik (wówczas oficerowie mechanicy nie posiadali jeszcze stopni korpusu morskiego) Michał A. Borowski, który w latach II Rzeczypospolitej dosłużył się stopnia kontradmirała¹⁶. Załoga rosyjska objęła w pełni *Wariaga* 6 grudnia 1900 roku, zaś 2 stycznia 1901 na okręcie podniesiono proporzyczkę wodócy oznaczający oficjalne rozpoczęcie kampanii. Do prób jednostki na wodach Zalewu Delaware i oceanu z rosyjską załogą, wśród której było wielu marynarzy z niewielkim doświadczeniem, kpt. I rangi (kmdr) W. I. Ber przystąpił 22 lutego 1901 roku.

W dniu 10 marca 1901 krążownik ostatecznie opuścił Filadelfię i przeszedł na redę Hampton Roads, gdzie stanął na kotwicy by 20 marca po pobraniu 1.300 t węgla wyruszyć ku brzegom Rosji. Po pokonaniu Atlantyku jednostka 14 kwietnia osiągnęła francuski port Cherbourg, gdzie w czasie 12 dniowego postoju dokonano przeglądu siłowni i uzupełniono paliwo. W dniu 25 kwietnia okręt wyszedł do Kronsztadu, do którego dotarł 3 maja 1901 roku po pokonaniu trasy liczącej 5083 Mm.

Wariag był pierwszym krążownikiem zbudowanym w ramach „Programu 1898”, który podjął służbę pod rosyjską banderą, trudno więc dziwić się, że stanowił przedmiot powszechnego zainteresowania i był odwiedzany przez notabli różnych szczebli marynarki wojennej na czele z Ministrem

wiceadm. P. P. Tyrtowem. W dniu 18 maja 1901 roku inspekcję na pokładzie nowej jednostki przeprowadził sam car Mikołaj II. W czasie postoju w Kronsztadzie na przygotowującym się do przerzutu na wody Dalekiego Wschodu krążownik zamontowano wyrzutnie torpedowe, radiostację oraz dokonano usunięcia kolejnych usterek w układzie napędowym. Okręt wykonywał jedynie krótkie rejsy szkoleniowe dla przeprowadzenia strzelań i kalibracji przyrządów nawigacyjnych.

W dniu 1 sierpnia 1901 roku na pokładzie *Wariaga* została przeprowadzona kolejna carska inspekcja poprzedzająca przejście okrętu do Eskadry Oceanu Spokojnego. Wieczorem 5 sierpnia 1901 *Wariag*, którego wyporność po załadunku 1000 t węgla wzrosła do 7300 t, opuścił, jak się miało okazać na zawsze, Kronsztad kierując się do Kopenhagi, którą osiągnął 9 sierpnia. Następnie krążownik eskortował carski jacht *Sztandar*¹⁷ z Mikołajem II na pokładzie do Gdańska, gdzie monarcha spotkał się z cesarzem Niemiec Wilhelmem II. Dalszy rejs wiódł w eskorcie carskiej świty przez Kilonię do Dunkierki na spotkanie z prezydentem Francji. W dniu 16 września 1901 krążownik opuścił Cherbourg by już samodzielnie kontynuować rejs na Daleki Wschód. Trasa wiodła przez Kadyks, Algier i Palermo do Zatok Suda na Krecie, gdzie okręt miał spę-

15. wg Mielnikow R. M., *Kreiser...*

16. wg Machaliński Z., *Admirałowie polscy 1919 – 1950*, Warszawa 1993.

17. zbudowany w roku 1893 w Kopenhadze carski jacht *Sztandar* został w latach trzydziestych XX wieku przebudowany na stawiacz min Marti i w tych charakterze pełnił służbę w radzieckiej marynarce wojennej w czasie II wojny światowej.

dzić około miesiąca prowadząc intensywne szkolenie obejmujące między innymi strzelania artyleryjskie i torpedowe. Niestety rozkazy z Sankt Petersburga zmieniły te plany i jednostka 25 października weszła do Pireusu by dalej trasą przez Kanał Sueski i Aden osiągnąć Zatokę Perską, gdzie miała reprezentować rosyjską banderę. Już dotychczasowy przebieg rejsu wskazywał na dużą zawodność kotłów systemu Niclausse, których rurki wodne permanentnie pękały powodując niesprawność układu napędowego. W Adenie na pokład załadowano aż 1600 t węgla i zwiększono do 450 t zapas wody, co spowodowało przeciążenie okrętu i wzrost wyporności krążownika do ponad 8000 t.

Na wodach Zatoki Perskiej *Wariag* odwiedził Maskat, Bender-Abbas, Deire, Linga, Bushir

i Kuwejt by następnie przejść do Karaczi. Po opuszczeniu 25 grudnia Karachi jednostka 31 tego miesiąca weszła do Kolombo na Cejlonie, zaś Nowy Rok załoga witała już na trasie do Singapuru, który osiągnięto 15 stycznia 1902 roku. Postój w Singapurze przeznaczony na przegląd mechanizmów okrętowych trwał blisko 3 tygodnie, po czym krążownik wyruszył do Hong Kongu, a następnie 13 lutego wszedł na redę japońskiego portu Nagasaki, gdzie na okręcie podniósł swoją flagę młodszy oficer flagowy Eskadry Oceanu Spokojnego kontradm. K. P. Kuzmicz. W dniu 23 lutego 1902 roku po trwającym ponad 6,5 miesiąca rejsie *Wariag* dotarł w końcu do Port Artur, który miał stać się jego bazą.

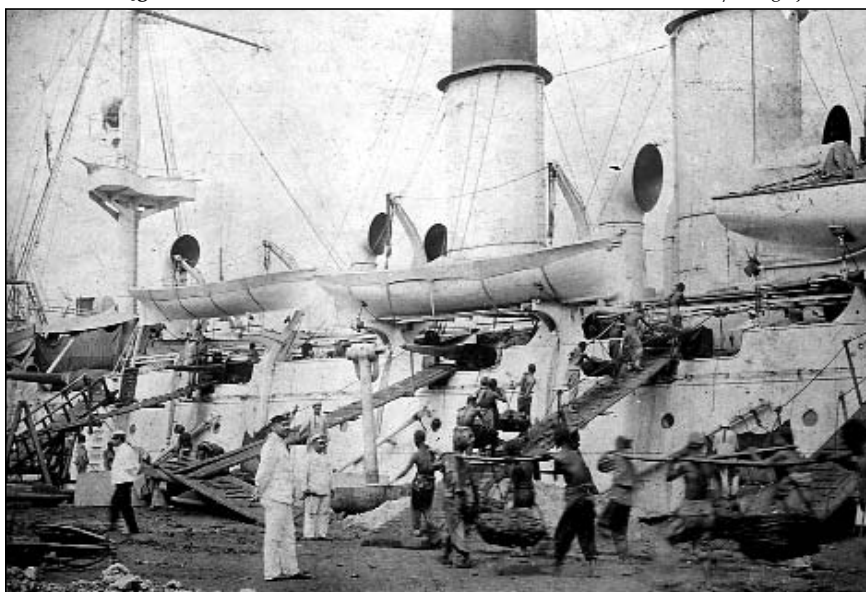
Już w dniu przybycia do Port Artur inspekcję krążownika przeprowadził d-ca Eskadry Oceanu Spokojnego wiceadm. N. I. Skrydlów, a 27 lutego 1902 sam dowodzący rosyjskich sił morskich na Pacyfiku adm. J. I. Aleksiejew. Okręt odstawiono do tzw. „uzbrojonej rezerwy” na czas przeglądu wszystkich mechanizmów po długim i uciążliwym rejsie. Do linii *Wariag* powrócił już 1 maja 1902, po czym wykonał rejs do Taku, a następnie przez 3 letnie miesiące prowadził intensywne szkolenie załogi w Zatoce Talienwan u brzegów Kwantungu. Niestety po raz kolejny dała o sobie znać zawodność kotłów parowych systemu Niclausse, których pękające rurki wodne i kolektory spowodowały ponowne odstawienie krążownika do „uzbrojonej rezerwy”, tym razem na okres od 31 lipca do 1 października 1902 roku. Awarie uniemożliwiły również przeprowadzenie prób prędkości okrętu. Częste awarie spowodowały powołanie przez adm. J. I. Aleksiejewa specjalnej komisji, na czele której stanął kpt. I rangi (kmdr) I. P. Uspienki, z zadaniem określenia bezpiecznej prę-

kości krążownika. Komisja uznała, że *Wariag* może bezpiecznie rozwijać chwilową maksymalną prędkość na poziomie 20 węzłów, a przez dłuższy czas zaledwie 16 węzłów. Po zakończeniu remontu okręt wykonał swój pierwszy rejs do koreańskiego portu Czemulpo, a po powrocie trafił znów w końcu roku do remontu, który ostatecznie zakończono 13 lutego 1903. Ciągłe perturbacje z rurkami wodnymi i kolektorami jednostki, spowodowały, że Ministerstwo Marynarki Wojennej postanowiło zamówić wspomniane części bezpośrednio we francuskiej firmie Niclausse, a poza tym podjąć ich produkcję w Rosji. Po zakończeniu remontu przeprowadzono w dniu 20 lutego 1903 roku komisyjną próbę prędkości, w czasie której *Wariag* przy wyporności około 7200 t zdołał osiągnąć 20 węzłów.

Ogółem w pierwszym roku służby w składzie Eskadry Oceanu Spokojnego, krążownik mimo awarii siłowni zdołał pokonać trasę 7950 Mm, uczestnicząc w licznych ćwiczeniach artyleryjskich i torpedowych.

W dniu 28 lutego 1903 roku inspekcję *Wariaga* przeprowadził nowy d-ca Eskadry Oceanu Spokojnego wiceadm. Oskar W. Stark, zaś nazajutrz 1 marca nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy krążownika, które objął kpt. I rangi (kmdr) Wsiewołod F. Rudniew, wyznaczony jeszcze w grudniu 1902. Liczący 47 lat Rudniew był doświadczonym oficerem z blisko 30 stażem, zarówno na stanowiskach dowódczych jak i sztabowych. Opuszczenie pokładu krążownika przez kpt. I rangi (kmdr) W. I. Bera zakończyło niemal całkowitą wymianę kadry oficerskiej okrętu. Z tych którzy odbierali krążownik w Stanach Zjednoczonych pozostali jedynie mechanik i starszy lekarz.

Załadunek węgla do zasobni w Port Arturze.



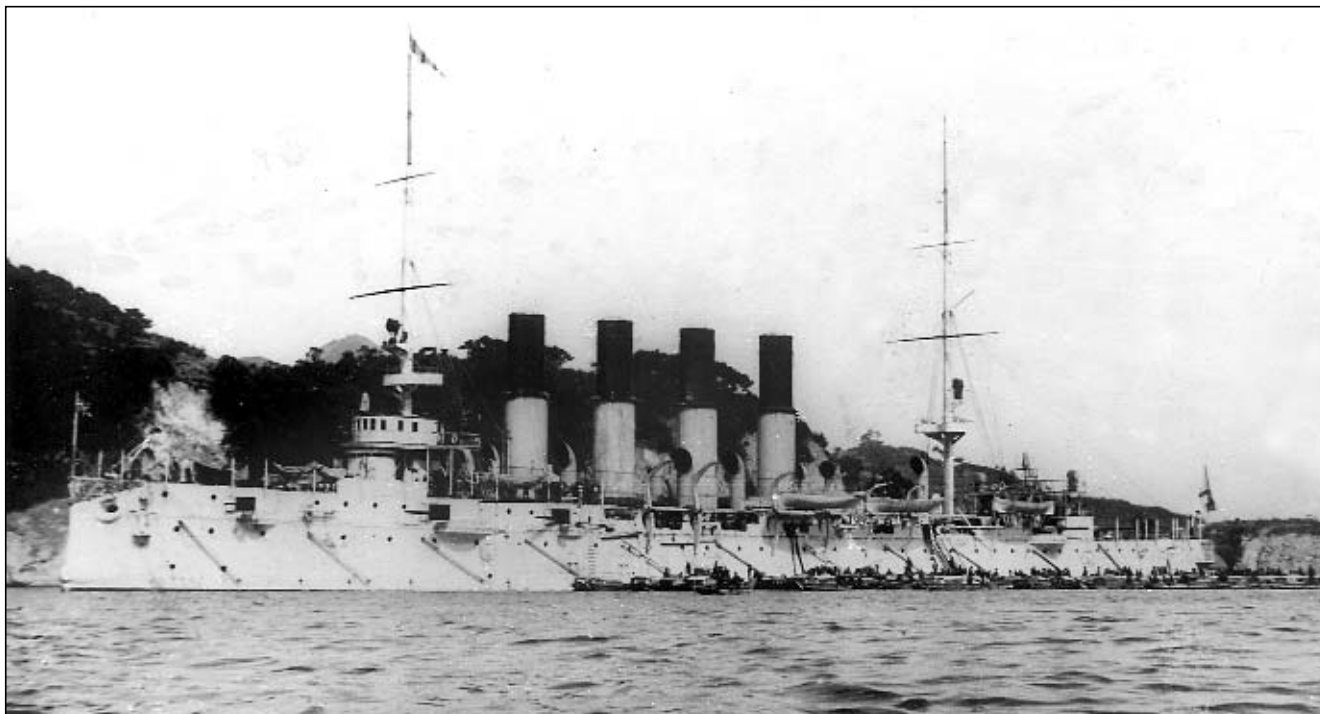
fot. zbiory Siergiej Bałakin

Przez cały marzec znajdujący się na zewnętrznej redzie Port Artur okręt prowadził intensywne szkolenie załogi. W dniu 19 marca 1903 rozpoczęto próby morskie *Wariaga* po zakończonym niedawno remoncie. Niestety w czasie prób znów nastąpiły pęknięcia kolejnych rurek wodnych w kotłach, zaś uzyskana prędkość dochodziła zaledwie do 20 węzłów.

W dniu 18 kwietnia 1903 krążownik przeprowadził samodzielne strzelanie, zaś 22 tego miesiąca wyszedł w morze w składzie Eskadry Oceanu Spokojnego kierując się do Zatoki Taliewan, gdzie przeprowadzono ćwiczenia obejmujące między innymi działania i manewrowanie w zespołach. Eskadra powróciła do Port Artur 4 maja w celu uzupełnienia zapasów, a już 12 tego miesiąca była ponownie w morzu. W dniu 22 maja 1903 zespół pod dowództwem kontradm. E.A. Sztakelberga, w którego składzie znajdował się *Wariag*¹⁸, został skierowany do Czemulpo, stanowiącego morskie wrota do stolicy Korei. Po wypełnieniu swej misji, jaką było „wsparcie” rosyjskiego posła w Seulu, zespół 31 maja powrócił do Port Artur.

W dniu 14 czerwca 1903 okręt został odstawiony do „uzbrojonej rezerwy” i skierowany do remontu, w którego czasie miano zainstalować dostarczone bezpośrednio z Francji rurki wodne i kolektory do psujących się ciągle kotłów systemu Niclausse. Prowadzony remont nie przerwał jednak szkolenia i zgrywania załogi krążownika. Po zakończeniu remontu 29 września jednostkę zadokowano, a po opuszczeniu doku kadłub pomalowano na ochronny oliwkowy kolor¹⁹.

18. pozostałe okręty zespołu to krążownik *Rossija* oraz kontrtorpedowce *Bditielnij* i *Bojewoj*.



Wariag na redzie Czemulpo 16 października 1902 roku.

fot. zbiory B. Lobacza

W dniu 5 października 1903 roku *Wariag* znalazł się ponownie w kampanii. Wraz z rozpoczęciem kampanii nastąpiły kolejne zmiany kadry oficerskiej krążownika, przy czym podobnie jak w całej Eskadrze wciąż brakowało oficerów do pełnego etatu. Wymiana objęła również sporą część starej załogi, którą zwolniono do rezerwy, zastępując nowicjuszami, czego widocznym skutkiem było obniżenie stopnia gotowości bojowej.

W dniu 16 października 1903 po raz kolejny przeprowadzono próby prędkości krążownika, w który w warunkach przeciążenia uzyskał 20,5 węzła. W listopadzie i początkach grudnia stojący na redzie Port Artur okręt nadal szkolił załogę i uzupełniał zapasy, nie ponawiając już prób nie gwarantujących osiągnięcia w normalnych warunkach eksploatacyjnych projektowanej prędkości 23 węzłów.

W dniu 16 grudnia Rudniew otrzymał rozkaz wiceadm. O. W. Starka udania się do Czemulpo dla zapewnienia łączności między rosyjskim poselstwem w Seulu a Port Artur w sytuacji przerwania przez Japończyków łączności telegraficznej. Na międzynarodowej redzie portu Czemulpo stacjonowały zawsze okręty głównych światowych mocarstw, zabezpieczające w ten sposób ich interesy na terytorium Korei. Pobyt *Wariaga* przewidziany na 10 dni, został skrócony i już 22 grudnia jednostka powróciła do Port Artur. Po powrocie krążownik z miejsca przystąpił do uzupełniania zapasów węgla, wody i amunicji, a 27 grudnia otrzymał rozkaz ponownego udania się do Czemulpo by

objąć funkcję starszego rosyjskiego okrętu na redzie („stacjonera”) podporządkowanego posłowi w Seulu A. I. Pawłowowi. Kapitanowi I rangi (kmdr) Rudniewowi podporządkowano także ochronę poselstwa w Seulu, które stanowił świeżo dostarczony oddział Kozaków Zabajkalskich oraz liczący 56 marynarzy oddział desantowy z pancernika *Pietropawłowsk*. W dniu 28 grudnia 1903 roku o godz. 12.50 krążownik opuścił Port Artur, jak się wkrótce miało okazać po raz ostatni.

Po południu 29 grudnia 1903 *Wariag* wszedł na redę Czemulpo na której panowało spore ożywienie. Znajdowały się tam wówczas rosyjski krążownik *Bojarin* i kanonierka *Giljak*, brytyjskie krążowniki *Cressy* i *Talbot*, włoski *Elba*, japoński *Chiyoda* oraz amerykańska kanonierka *Vicksburg*. Okręty rosyjskie odeszły do Port Artur 30 grudnia i 1 stycznia 1904, a w tym samym czasie Rudniew otrzymał z Seulu informację, że w kierunku Czemulpo zmierza 10 japońskich okrętów wojennych.

Zawirowania wokół sytuacji w Korei spowodowały, że na redzie pojawiły się kolejne jednostki z państw europejskich – niemiecki krążownik *Hansa* oraz francuskie *Pascal* i *Gueydon*. W dniu 5 stycznia 1904 dotarła tam również dowodzona przez kpt. II rangi (kmdr por.) Grigorija P. Bielajewa rosyjska kanonierka *Koriejec*²⁰, która już nazajutrz wyszła na poszukiwanie ewentualnego japońskiego desantu w pobliskiej Zatoce A-San.

Mimo japońskich zapewnień o prowadzonych rozmowach pokojowych z Rosją,

w połowie stycznia atmosfera w Czemulpo zrobiła się nerwowa, skutkiem czego redę opuściły *Hansa*, *Cressy* i *Gueydon*.

Po przejściu przez Japończyków kontroli nad telegrafem w porcie, wybuch konfliktu był już tylko kwestią czasu, wobec czego jedynym rozsądnym rozwiązaniem wydawało się wycofanie rosyjskich okrętów do bazy w Port Artur. Zwolennikiem takiego rozwiązania, zwłaszcza wobec braku stałej łączności z macierzystą bazą był dowodzący zespołem kpt. I rangi (kmdr) Rudniew, jednak okręty w Czemulpo były de facto pod rozkazami posła w Seulu Pawłowa, który miał dość odwagi na podjęcie takiej decyzji. Nie pomyśleli również o losie jednostek ani wiceadm. O. W. Stark, ani namiestnik adm. J. I. Aleksiejew.

W dniu 23 stycznia 1904 roku Japonia przerwała rozmowy i zerwała stosunki dyplomatyczne z Rosją, co oznaczało wojnę, której plan przewidywał, że dowodzony przez kontradm. Sotokichi Uriu 4 dywizjon krążowników pancerno pokładowych 2 Eskadry Połączonej Floty zaatakują rosyjskie okręty w Czemulpo i zapewni osłonę lądującym japońskim oddziałom²¹. Wiadomość o zerwaniu stosunków dyplo-

19. rozkaz o zmianie barwy okrętów Eskadry Oceanu Spokojnego na „bojową” wydał wiceadm. O. W. Stark już 28.03.1903 r., kolor bojowy to czerń i ochra w proporcji 1:3.

20. *Koriejec* – kan. zbud. 1886 Sztokholm (Szwecja), wyp. 1300 t, dł. 66,3 m, szer. 10,7 m, zan 3,5 m, maszyna parowa 1560 KM, prędkość 13 w., ożaglowanie pomocnicze, uzbr.: 2 x 203 mm, 1 x 152 mm, 4 x 107 mm, 2 x 47 mm, 4 x 37 mm, 1 wt, załoga 179 ludzi, w tym 11 oficerów – wszystkie działa dużego i średniego kalibru wz. 1877 – przestarzałe.

matycznych z Japonią dotarła do Rudniewa od starszego oficera na redzie Czemułpo d-cy brytyjskiego krążownika *Talbot* kmdr L. Bayly, nie została jednak potwierdzona przez rosyjskiego posła w Seulu. Pawłow postanowił jednak wysłać w dniu 26 stycznia 1904 kanonierkę *Koriejec* z pocztą do Port Artur, tym bardziej, że oba porty dzieliła odległość zaledwie 260 Mm. Tymczasem w nocy 25 stycznia redę skrycie opuścił japoński krążownik *Chiyoda*, który dołączył do sił kontradm. Uriu.

W dniu 26 stycznia 1904 o godz. 15.45 kanonierka *Koriejec* wyszła z Czemułpo by po zaledwie 10 minutach o godz. 15.55 natknąć się na japoński zespół kontradm. Uriu osłaniający transportowce z desantem²².

Japończycy zagroździł drogę rosyjskiej jednostce uniemożliwiając jej marsz w kierunku zachodnim, co więcej torpedowce odpaliły w kierunku kanonierki 2 torpedy. W tej sytuacji kpt. II rangi (kmdr por.) Bielajew otworzył do nieprzyjaciela ogień z działa kal. 37 mm i zawrócił na redę Czemułpo. *Koriejec* stanął na kotwicy o godz. 16.55, a jego dowódca zameldował Rudniewowi o niedawnych wydarzeniach.

Wkrótce po *Koriejcu* na redę weszły siły kontradm. Uriu, które rozpoczęły wysadzenie desantu z zadaniem opanowania portu, a następnie marszu na Seul. Działania takie wobec faktu wcześniejszego ogłoszenia przez Koree neutralności w konflikcie między Japonią a Rosją, spowodowały, że d-ca krążownika *Talbot* kmdr Bayly jako starszy oficer na redzie udał się na okręt flagowy kontradm. Uriu krążownik *Naniwa* by ostrzec przed prowadzeniem działań wojennych na międzynarodowej w rozumieniu prawa redzie portu Czemułpo.

Noc na rosyjskich okrętach minęła w oczekiwaniu na ewentualny japoński atak, który jednak nie nastąpił, a rankiem 27 stycznia 1904 roku do Rosjan dotarła wiadomość o wybuchu wojny między Japonią a Rosją. O godz. 07.30 kontradm. Uriu wystosował pismo do dowódców zagranicznych okrętów na redzie Czemułpo w którym poinformował o ataku na rosyjskie jednostki i zaproponował opuszczenie redy do godz. 16.00 dla uniknięcia ewentualnych szkód w czasie bitwy. Dowódca francuskiego krążownika *Pascal* Victor Senes podzielił się natychmiast tą informacją ze swym rosyjskim kolegą. Tymczasem o godz. 09.30 Rudniew otrzymał oficjalne japońskie żądanie opuszczenia redy do godz. 12.00.

Dowódcy zagranicznych „stacjonerów” skierowali do kontradm. Uriu formalny zbiorowy protest przeciwko naruszeniu neutralności Korei, do którego nie przylą-

czył się kmdr por. W. Marshall dowodzący amerykańskim *Vicksburg*. Nie podjęto jednak żadnych czynnych działań przeciwko Japończykom, wobec czego dowodzący rosyjskim zespołem kpt. I rangi (kmdr) Rudniew po naradzie z d-cą *Koriejca* Bielajewem, postanowił wyjść w morze i podjąć próbę przebicia się do Port Artur. O godz. 10.45 Rudniew obwieścił swój zamiar załodzi, co wywołało powszechny aplauz.

W dniu 27 stycznia 1904 roku o godz. 11.20 krążownik *Wariag* i kanonierka *Koriejec* zeszły z kotwicy i żegnane gorąco przez załogi pozostałych zagranicznych jednostek ruszyły w morze na bój. Okręty szły z prędkością 6 – 7 węzłów w szyku torowym, przy czym kanonierka podążała w odległości 1 – 2 kabli za krążownikiem. O godz. 11.25 Rudniew ogłosił „Alarm Bojowy” i rozkazał podnieść banderę bojową.

Przewaga japońska była miażdżąca, nie tylko ilościowo, ale i siłą ognia, kontradm. Uriu dysponował 4 działami kal. 203 mm, 38 kal. 152 mm i 16 kal. 120 mm wobec rosyjskich 2 kal. 203 mm i 13 kal. 152 mm²³. Siły kontradm. Uriu oczekiwały Rosjan u wyjścia z redy przy południowym krańcu wyspy Filipp, w odległości około 10 Mm od Czemułpo, a główna rola przypadła najsilniejszej jednostce zespołu krążownikowi pancernemu *Asama*. Początkowo Japończycy zaproponowali jednostkom Rudniewa poddanie się bez walki, a gdy to nie nastąpiło *Asama* o godz. 11.45 otworzył z dystansu 7500 – 8000 m ogień do *Wariaga*. Z chwilą trafienia pod japoński ostrzał Rosjanie utrzymali dotychczasowy kurs, zmieniając jednak szyk na schodowy, w rezultacie czego *Koriejec* znalazł się po lewej burcie za krążownikiem.

Już jeden z pierwszych japońskich pocisków trafił w stanowisko dalmierza nr 3 na prawym skrzydle dziobowego mostka, gdzie zabił nawigatora miczmana A. Niroda i 2 dalmierzystów. Kolejne pociski zniszczyły dział „N 3” kal. 152 na dziobie okrętu. Rosjanie odpowiedzieli ogniem z *Wariaga* o godz. 11.52 ostrzeliwując *Asama* i *Chiyoda*. Niestety do wymiany ognia przylączyły się kolejne japońskie krążowniki *Naniwa* i *Niitaka*. *Koriejec* włączył się do akcji później i skierował swoje działa przeciwko *Chiyoda*, niestety przestarzała artyleria pokładowa o małej szybkostrzelności i niskiej celności, spowodowała, że rezultaty jego ognia były problematyczne.

Ogień japoński siał spustoszenie na otwartych stanowiskach artyleryjskich *Wariaga*, gdzie kolejno milkły poszczególne działa, których obsługa ponosiła przy tym poważne straty. Na pokładzie

wybuchł groźny pożar, który z wielkim trudem udało się stłumić ekipie awaryjnej miczmana Nikołaja I. Czerniłowskiego-Sokoła.

O godz. 12.05 krążownik znajdował się w odległości 8 Mm od Czemułpo rozpoczynając zwrot na trawersie wyspy Yodolmi, gdy został trafiony 2 pociskami dużego kalibru (prawdopodobnie 203 mm z *Asama*). Stuki tych trafień okazały się tragiczne, jeden z pocisków uszkodził przewody sterowe, pozbawiając okręt możliwości sterowania, zaś odłamki drugiego przeترzebiły stanowisko dowodzenia, zabijając kilku marynarzy, a innych, w tym kpt. I rangi (kmdr) Rudniewa, raniąc.

Sterowność okrętu udało przywrócić szybko, z tym jednak, że ster obsługiwano ręcznie, bezpośrednio w pomieszczeniu maszynki sterowej, dokąd komendy starszego nawigatora lt (por.) Jewgienija A. Berensa przekazywano rurami głosowymi. Chwila niesterowności wystarczyła jednak by w trakcie wykonywania zwrotu w prawo *Wariag* o godz. 12.12 wszedł na kamienną mieliznę w pobliżu wyspy Yodolmi. Komenda „Pełna Wstecz” nic już nie pomogła i unieruchomiony krążownik, wystawiony lewą burtą w kierunku nieprzyjaciela znalazł się w zgoła beznadziejnym położeniu, bowiem japońskie jednostki zbliżały się niebezpiecznie kontynuując ostrzał. Dystans zmniejszył się do 5000 – 5500 m. Właśnie w tym czasie ostrzał spowodował najpoważniejsze uszkodzenia. Trafienia sześciocalowych pocisków w zasobnie węglowe Nr 10 i Nr 12 o godz. 12.20 i 12.30 wywołały silne przecieki do wnętrza kadłuba, zagrażające bezpiecznej pracy kotłów. Na szczęście udało się je zlikwidować, a co ważniejsze *Wariag* zdołał o własnych siłach zejść z mielizny i dokończyć zwrot. Pozwoliło to na wprowadzenie do akcji dział lewej burty, które wcześniej nie mogły uczestniczyć w pojedynku ogniowym z Japończykami, uzyskując nawet trafienie w rufowy mostek *Asama*²⁴.

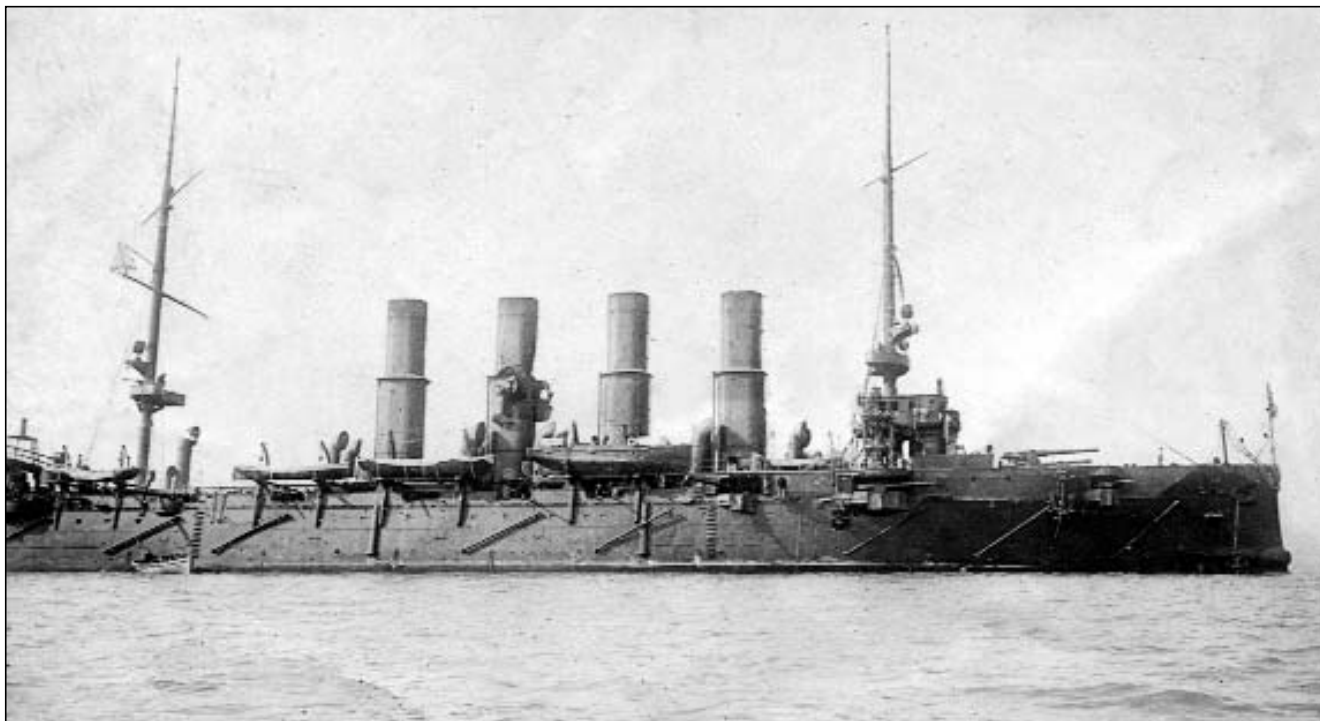
Po dokończeniu zwrotu rosyjskie okręty zawróciły w kierunku redy Czemułpo, jednak mimo intensywnych działań grup awaryjnych na krążowniku pojawił się przechył na lewą burtę spowodowany pojawieniem się mimo pracy pomp, wody we wnętrzu kadłuba, co więcej jeden z japońskich pocisków uszkodził trzeci komin i zniszczył dział kal. 75 mm lewej burty, a inne

21. wg Dyskant J. W., *Port Artur 1904*, Warszawa 1996.

22. w skład eskadry kontradm. Uriu wchodził krążownik pancerny *Asama*, krążowniki pancerno pokładowe *Naniwa*, *Niitaka*, *Akashi*, *Chiyoda* i *Takachiho*, awizo *Chihaya* oraz 8 torpedowców.

23. wg Dyskant J. W., *Port...*

24. wg źródeł rosyjskich, faktu trafienia nie potwierdzają Japończycy.



Wariag krótko o walce z Japończykami. Uwagę zwraca uszkodzony trzeci komin.

fot. Prigent

spowodowały powstanie na pokładzie nowych ognisk pożaru.

Z uwagi na wąski farwater prowadzący na redę ostrzał Rosjan prowadziły jedynie krążowniki *Asama* i *Chiyoda* zaś jeden z torpedowców próbował przeprowadzić atak torpedowy zakończony niepowodzeniem z uwagi na zaporowy ogień rosyjskich okrętów.

Japończycy przerwali ostrzał w chwili, gdy rosyjski zespół podchodził do kotwicy na redzie Czemulpo, a pociski zaczęły padać w pobliżu zagranicznych okrętów, co groziło już wywołaniem międzynarodowego skandalu. O godz. 12.45 ogień przerwali również Rosjanie, kończąc tym samym trwającą godzinę, a jak chcą inni 55 minut, starcie.

O godz. 13.15 *Wariag* stanął na kotwicy i zdziśiatkowana załoga przystąpiła z miejsca do usuwania uszkodzeń, a rannym udzielano niezbędnej pomocy. Z uwagi na liczbę rannych do pomocy etatowym starszemu lekarzowi M. H. Chrobotinowi i młodszemu lekarzowi M. L. Banszczikowowi przybyli lekarze z innych „stacjonarów”. Już wstępna inspekcja wykazała, że w wyniku bitwy krążownik utracił większość swego potencjału bojowego, z 12 umieszczonych na otwartych stanowiskach górnego pokładu dział kal. 152 mm sprawne pozostały jedynie 2, zaś z 12 dział kal. 75 mm jedynie 5. Uszkodzone bądź zniszczone zostały wszystkie działa małokalibrowe. Japoński ogień, a krążownik trafić mogło nawet 12 – 14 pocisków burzących kal. 152 – 203 mm, spowodował również 5 dużych wyrw w kadłubie

i uszkodził dalmierze, maszt, trzeci komin oraz układ sterowy²⁵.

Bardzo poważne były także straty w ludziach, w bitwie pod Czemulpo zginęło od 30 do 33 członków załogi²⁶, w tym 1 oficer, natomiast dalszych od 91 do 191, w tym 6 oficerów, odniosło rany bądź kontuzje. Już po bitwie z ran zmarło od 6 do 10 rannych. Straty dotyczyły przede wszystkim marynarzy znajdujących się na górnym pokładzie. W tej grupie załogi wyniosły one łącznie (zabitych i rannych) blisko 45%. Japońskie pociski nie zdołały w zasadzie naruszyć pokładu pancernego, stąd też straty załogi na stanowiskach we wnętrzu kadłuba były relatywnie niewielkie.

W czasie bitwy pod Czemulpo działa *Wariaga* wystrzeliły ogółem 1.105 pocisków, w tym 425 kal. 152 mm, 470 kal. 75 mm i 210 kal. 47 mm²⁷, zaś *Koriejec* 52 pociski, w tym 49 kal. 152-203 mm.

Do chwili obecnej nie są znane żadne potwierdzone rezultaty rosyjskiego ognia, bowiem Japończycy w swych oficjalnych materiałach dotyczących wojny 1904 – 1905 nie przyznają się do poniesienia strat w ludziach i sprzęcie w starciu pod Czemulpo, co brzmi raczej mało wiarygodnie z uwagi na sygnalizowany przez Rosjan fakt uzyskania trafień w *Asama* i *Chiyoda*.

Z uwagi na skalę uszkodzeń stan krążownika nie rokował nadziei na możliwość ponowienia próby wywalczenia sobie drogi do Port Artur. W tej sytuacji Rudniew porozumiał się ze starszym oficerem na redzie kmdr L. Bayly w sprawie przeję-

cia załóg jednostek rosyjskiego zespołu przez pozostałe „stacjonery” oraz poinformował o zamiarze wysadzenia okrętów w powietrze tak by nie wpadły w ręce Japończyków. Ostatecznie jednak rosyjski dowódca zgodził się z sugestią kmdr Bayly, że wysadzenie w powietrze jednostki wielkości *Wariaga* może spowodować uszkodzenie innych przebywających na redzie „stacjonarów”. Po powrocie o godz. 13.50 Rudniewa na krążownik rozpoczęto przygotowania do ewakuacji pozostałej przy życiu załogi i zniszczenia samego okrętu. Podobne działania podjął również kpt. II rangi (kmdr por.) G. P. Bielajew na pokładzie kanonierki.

Koriejec odszedł w głąb redy, gdzie o godz. 15.55 (lub 16.10, jak chcą tego inne źródła) został wysadzony w powietrze.

Po zakończeniu ewakuacji załogi o godz. 15.50 kpt. I rangi (kmdr) Rudniew dokonał ostatniego obchodu okrętu, po czym otwarto kingstony i zawory, co spowodowało powolne zatapianie przez wodę wnętrza krążownika. Dowódca zszedł z pokładu ostatni zabierając ze sobą uszkodzoną przez odłamki banderę bojową. Krążownik tonął rufą w przechyle na lewą burtę, a o godz. 18.10

27 stycznia 1904 roku *Wariag* przewrócił się na lewą burtę i po chwili zniknął pod wodą.

25. wg Dyskant J. W., *Port...*

26. źródła podają różną liczbę rosyjskich marynarzy poległych w bitwie – *Krasnoznamiennyj Tichookiejskij*... – mówi o 30 ludziach, Dyskant J. W., *Port...* – 32 ludziach, a rosyjski serwis internetowy www.cruisierx.narod.ru – 33 marynarzy.

27. wg *Krasnoznamiennyj Tichookiejskij*...

Załoga *Wariaga* znalazła schronienie na pokładach krążowników francuskiego, angielskiego i włoskiego, gdzie przyjęto ją bardzo serdecznie i troskliwie. Jedynie Amerykanie powołując się na zasady neutralności odmówili przyjęcia Rosjan. Ewakuacja marynarzy z Czemulpo odbyła się w dniach między 3 a 10 lutego 1904 roku na pokładach „stacjonerów”, które po dokonaniu niezbędnych uzgodnień z Japończykami odeszły do Sajgonu i Hong Kongu.

Prawdziwe losy rosyjskich okrętów pozostawały nieznane władzom w Sankt Petersburgu, które dopiero w połowie lutego 1904 otrzymały raport Rudniewa o bitwie. Do ojczyzny bohaterska załoga krążownika dotarła parowcem *Crimea* w pierwszych dniach kwietnia by 16 tego miesiąca znaleźć się w stolicy, która przywitała ich podniosłymi patriotycznymi uroczystościami.

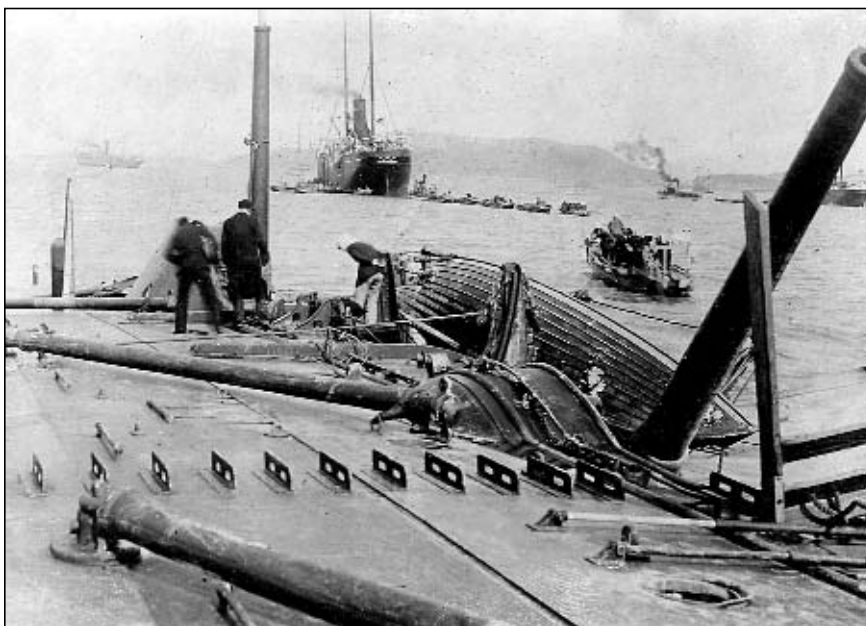
Wszyscy członkowie załóg *Wariaga* i *Koriejca* otrzymali Krzyże Św. Jerzego i pamiątkowe medale „Za bitwę „Wariaga” i „Koriejca”, (marynarze także pamiątkowe sztucce). Oczywiście odznaczenia oficerów były wyższej klasy, przy czym rzecz znamienna, otrzymali je również oficerowie nieliniowi – inżynierowie mechanicy i lekarze. Sam Wsiewołod F. Rudniew otrzymał order Św. Jerzego IV klasy i został zaliczony w skład carskiej świty, by w niedługim czasie objąć dowództwo 14 Ekipaży Floty i znajdującego się w budowie najnowszego pancernika *Andriej Pierowozwannij*. W dalszej przyszłości bohaterski dowódca doczekał się awansu i szlifów kontradmirałskich.

Bohaterska postawa załogi *Wariaga* w bitwie pod Czemulpo zyskała uznanie nie tylko w samej Rosji, która nader umiejętnie wykorzystwała ten aspekt dla rozpętania ogólnonarodowej propagandy wojennej, co najmniej niepopulanej wojny, ale również poza jej granicami. Już w marcu 1904 roku niemiecki poeta Rudolf Greinz poświęcił bitwie wiersz, który w patetycznym rosyjskim przekładzie J. M. Studenskogo stał się bardzo popularny w Rosji i z czasem wszedł do kanonu muzyki ludowej jako słynna pieśń „Wariag” zwaną też od pierwszych słów „Nawierch wy towariszcz...”

Niemal natychmiast po zakończeniu starcia w Czemulpo Japończycy nie bacząc na obecność na redzie portu międzynarodowej eskadry przeprowadzili inspekcję wraku *Wariaga*, który leżał na lewej burcie, częściowo zagłębiony w grząskim iles, z tym jednak, że w czasie odpływu większa część kadłuba była widoczna powyżej lustra wody. W dniu 7 lutego 1904 roku Japończycy po ściągnięciu specjali-

stów z Sasebo rozpoczęli prace nad podniesieniem wraku z morskiego dna. Początkowo wykorzystując fakt, że był częściowo dostępny przy odpływie, zdjęto z niego ocalałe pokładowe środki pływające, a w miesiącach kwiecień – maj 2 działa kal. 152 mm i 10 kal. 75 mm. Równocześnie przez wycięte w burcie otwory wyladowano znajdujący się w zasobniach węgiel. Później w czerwcu i lipcu nurkowie odcięli kominy, maszty, wentylatory i część nadbudówek. Po zakończeniu tych prac rozpoczęto wyrównywanie kadłuba, drążąc w gruncie za pomocą pomp swego rodzaju nieckę. Gdy przechył wraku zredukowano do 24° zdjęto działa znajdujące się na lewej burcie. Wtedy także przystąpiono do uszczelniania dziur i przestrzelin

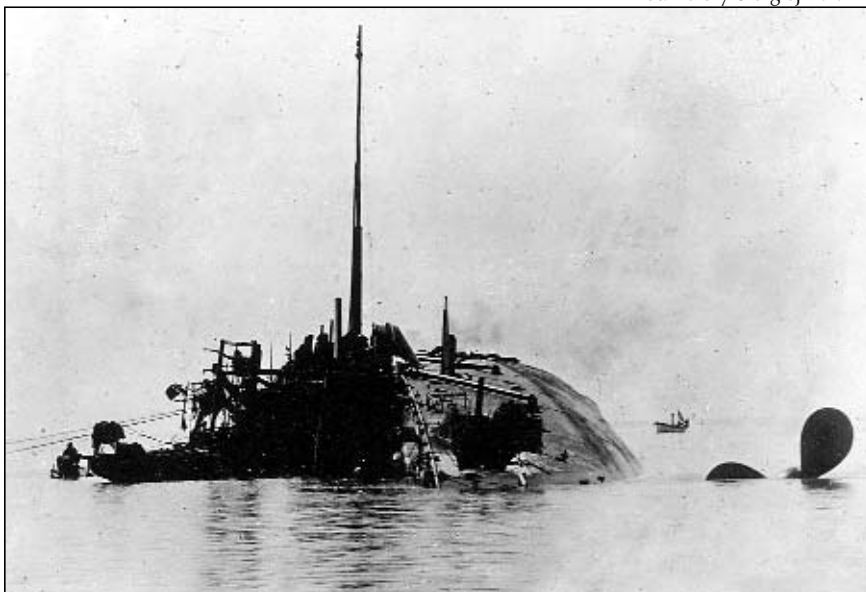
w kadłubie, tak by można było rozpocząć wypompowywanie wody z jego wnętrza. Mimo użycia pomp o łącznej wydajności 4000 m³/godz. wrak nawet nie drgnął z miejsca, bowiem okazało się, że nie zdołano uzyskać zadawalającej szczelności kadłuba. Próby ponowiono we wrześniu po dostarczeniu nowych pomp, których łączna wydajność wzrosła do 9000 m³/godz., jednak i tym razem bez rezultatu. Dalsze próby przerwano z uwagi na pogarszającą się pogodę i jesienne sztormy. Prace przy wraku *Wariaga* przerwano w dniu 30 października 1904 by wznowić je dopiero w kwietniu 1905, tyle tylko, że już według innej koncepcji. Tym razem postanowiono zbudować na całej długości pokładu od dziobu do rufy keson

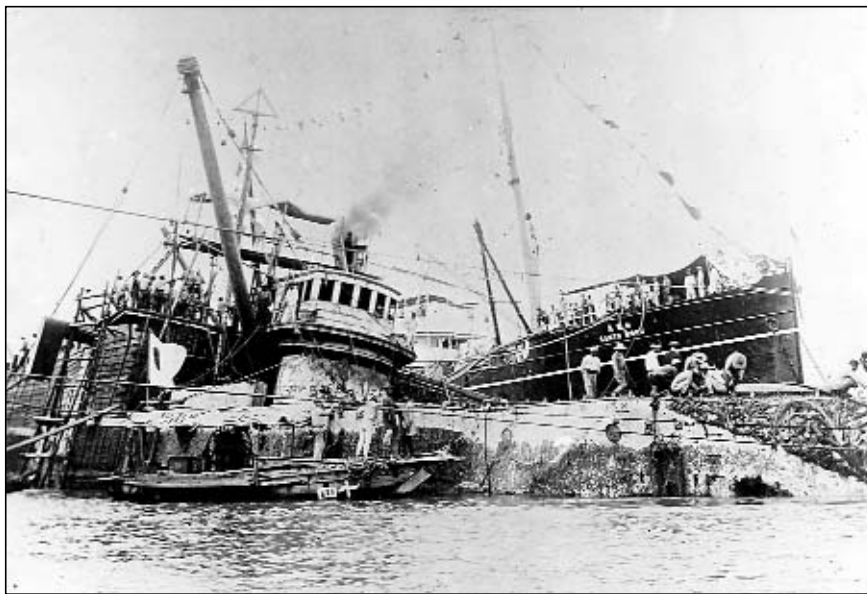


Japończycy w czasie inspekcji przewróconego na burtę *Wariaga*. fot. zbiory Siergiej Bałakin

Widok na uszkodzoną rufę samozatopionego *Wariaga* w czasie odpływu.

fot. zbiory Siergiej Bałakin





Japończycy przystępują do prac nad podniesieniem *Wariaga*, jesień 1904 roku.

fot. zbiory Siergiej Bałakin

o wysokości około 6,1 m. Budowę kesonu, na którą zużyto blisko 500 t drewna zakończono w połowie maja, po czym przystąpiono do wyrównywania wraku. W czasie do 15 lipca zdołano ograniczyć przechył do 3°, a następnie postawić okręt na równej stępce. Próbę odpompowania wody z kadłuba zakończoną sukcesem podjęto 27 lipca, zaś ostatecznie w dniu 8 sierpnia 1905 roku wrak *Wariaga* oderwał się od dna. Po podniesieniu jednostki komisja techniczna stwierdziła, że stan kadłuba i siłowni pozwala na przejście okrętu o własnych siłach do Japonii. Związane z przygotowaniami do tej operacji prace zakończono w październiku i 27 tego mie-

siąca krążownik eskortowany przez dwa statki ratownicze *Santo Maru* i *Kyoto Maru* odszedł do Sasebo, a następnie na miejsce remontu do Yokosuka.

Pracami nad podniesieniem *Wariaga* kierował gen. Arai, a uczestniczyło w nich stale około 300 japońskich robotników oraz od 400 do 800 japońskich kulisów. Łączny koszt tych robót wyniósł blisko 1 mln jenów²⁸.

Jednostka otrzymała japońską nazwę *Soya* od zatoki na północy wyspy Hokkaido i została skierowana do kapitalnego remontu, który trwał w latach 1906 – 1907 w stoczni marynarki wojennej w Yokosuka. W wyniku remontu istotnej zmianie

uległa sylwetka jednostki, która otrzymała nowe kominy, wentylatory i mostek. Zmiany objęły również uzbrojenie, co prawda zachowano artylerię głównego kalibru – 12 dział kal. 152 mm L/45 Canet, lecz dotychczasowe 12 dział kal. 75 mm Canet zastąpiono 10 „trzycałówkami” (76,2 mm) systemu Armstrong, wyprodukowanymi na licencji w Japonii. Zdemonutowano wszystkie działa małego kalibru, które zastąpiono 2 kal. 42 mm. Do 2 ograniczono liczbę wyrzutni torpedowych, z tym, że miały one kal. 457 mm²⁹ nie do końca wyjaśniona jest kwestia czy Japończycy zachowali na krążowniku oryginalne kotły parowe systemu Niclausse czy też zainstalowali własne systemu Miyabara³⁰.

Po zakończeniu remontu *Soya* podjął służbę w charakterze okrętu szkolnego kadetów. Jako jednostka szkolna w okresie 9 lat krążownik odwiedził porty wielu państw świata.

Wybuch I wojny światowej latem 1914 roku spowodował, że mimo różnic interesów i otwartych „rachunków krzywd” zarówno Japonia jak i Rosja znalazły się w obozie państw Ententy. Sytuacja na froncie wschodnim spowodowała, że najkrótsza droga dostaw sojuszniczego sprzętu dla Rosji wiodła przez porty Dalekiej Północy. Dla zabezpieczenia tego kierunku przed ewentualnymi morskimi

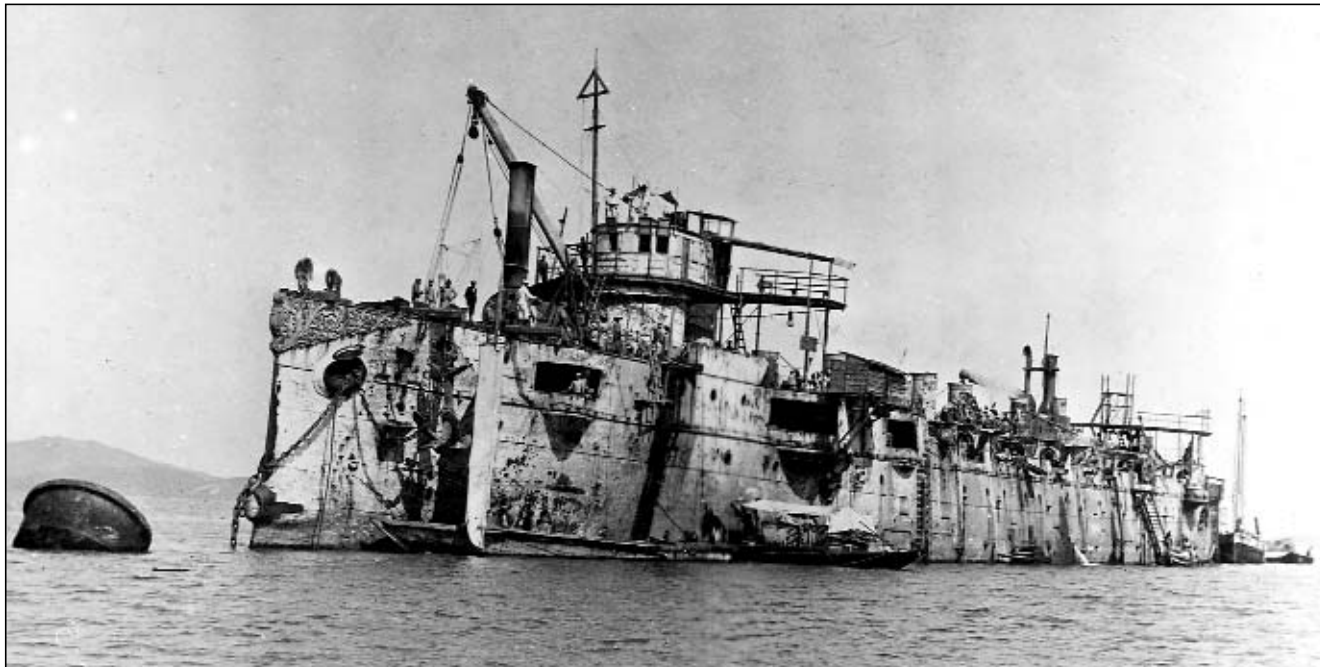
28. wg Mielnikow R. M., *Krejser...*

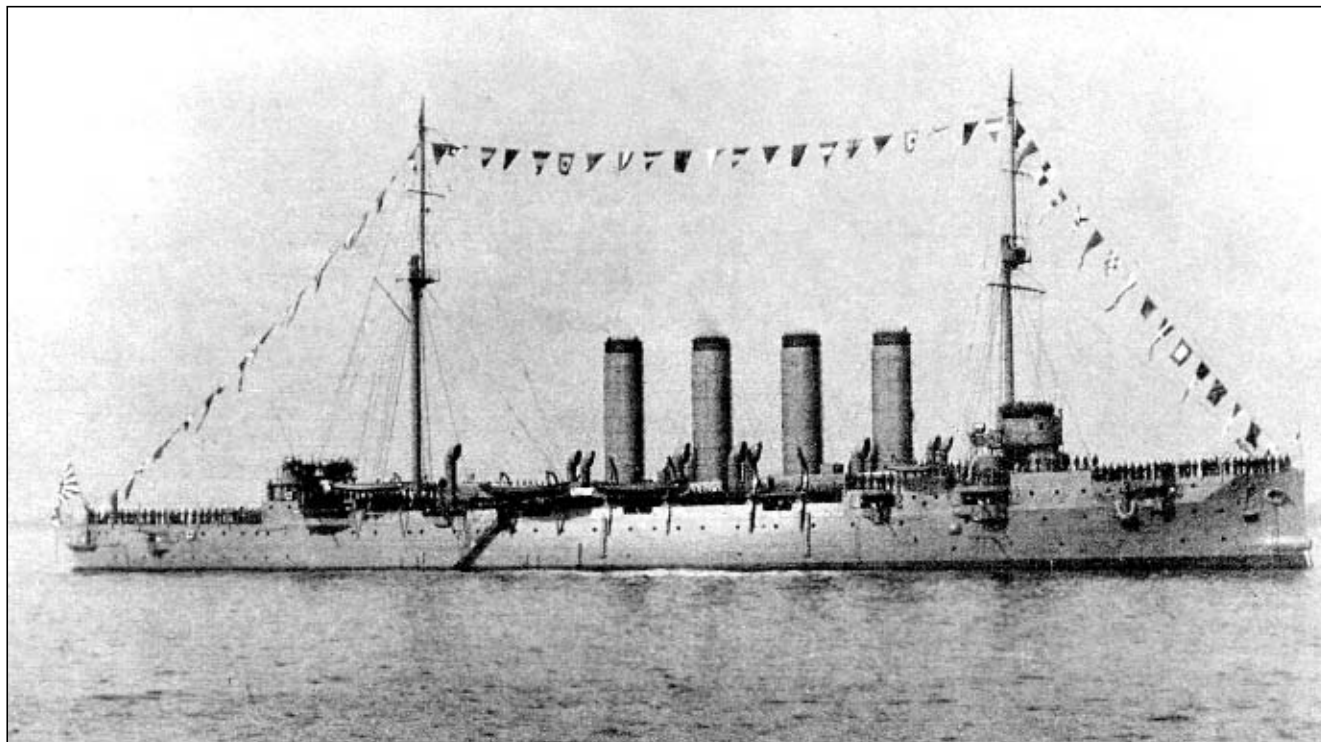
29. wg Jentschura H. G., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen Kriegsschiffe 1869 – 1945*, München 1970.

30. wg Jentschura H. G., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen...*, w czasie remontu wymieniono kotły okrętowe na typ Miyabara, źródła rosyjskie utrzymują generalnie, że zachowano dotychczasowy model.

Wariag po podniesieniu, 8 sierpnia 1905 roku. Zwraca uwagę brak odciętych kominów i masztów.

fot. zbiory Siergiej Bałakin





Po odbudowie Japończycy nadali nowemu nabytkowi swojej floty nazwę Soya.

fot. zbiory Siergiej Bałakin

działaniami Kaiserliche Marine w początkach roku 1916 Rosjanie przystąpili do formowania Floty Północnego Oceanu Lodowatego (FSLO). Problem jednak w tym, że wspomnianym akwennie nie było wcześniej praktycznie żadnych rosyjskich okrętów bojowych, zwłaszcza większych, a przerzut tych ostatnich zarówno z Bałtyku jak i Morza Czarnego był niemożliwy z uwagi na układ geopolityczny. Podjęte próby zakupu okrętów w Wielkiej Brytanii zakończyły się niepowodzeniem, lecz dzięki staraniom rosyjskiego attaché morskiego w Tokio kpt. II rangi (kmdr por.) A. N. Wozniesińskiego podjęto rozmowy z Japonią, która zgodziła się w końcu odsprzedać przestarzałe okręty, zdobyte jeszcze w czasie wojny lat 1904 – 1905. Transakcja objęła pancerniki (predrednuty) *Tango* (eks-*Poltawa*), *Sagami* (eks-*Pereświat*) oraz krążownik *Soya* (eks-*Wariag*). Cena krążownika ustalona została na 4 mln jenów³¹.

Rosyjska komisja odbiorcza przybyła do Japonii w lutym 1916, zaś po przeprowadzeniu niezbędnych napraw, zespół nowych „starych” nabytków rosyjskiej marynarki wojennej, jeszcze pod japońską banderą i dowództwem kontradm. S. Yamana, opuścił 18 marca Sasebo by 21 wejść do Władywostoku, gdzie w dniu 22 marca 1916 roku nastąpiło ponowne podniesienie na nich rosyjskiej bandery.

Dowództwo *Wariaga*, bo przecież krążownikowi przywrócono starą, słynną nazwę, objął kpt. I rangi (kmdr) Karl I von Dehn, zaś licząca 592 ludzi, w tym 17 ofi-

cerów i 5 chorążych, załoga jednostki została sformowana z Ekipaży Gwardii. Właśnie obsadzenie okrętu gwardyjską kadrą oficerską o twardych, monarchistycznych przekonaniach, wywarło niekorzystne piętno na jego dalszych losach.

W dniu 31 marca 1916 jednostkę skierowano do remontu, który miał przygotować *Wariag* do przebazowania na nowe miejsce służby w składzie FSLO. Stan techniczny krążownika był średni, choć wiele mechanizmów, zwłaszcza układu napędowego, nosiło ślady długotrwałej intensywnej eksploatacji. Sprawy dodatkowo komplikował jeszcze fakt braku właściwego zaplecza remontowego we Władywostoku, w rezultacie czego prace zlecano różnym firmom prywatnym.

W toku remontu zmieniono lokalizację dział kal. 152 mm na pokładzie dziobowym i rufowym, które ustawiono jedno za drugim w osi symetrii okrętu. Dzięki temu zabiegowi zwiększono siłę salwy burtowej do 8 dział głównego kalibru. Wszystkie działa kal. 152 mm znajdujące się na otwartych stanowiskach otrzymały niewielkie pancerne maski zabezpieczające obsługę przed rażeniem odłamków. Same armaty wyremontowano, zwiększając przy okazji kąt podniesienia lufy do +18°. Liczbę dział kal. 76,2 mm Armstrong zredukowano do 6, demontując armaty z rufowej kazamaty i stanowisk przy drugim kominie. Na marsach bojowych zamontowano 2 ciężkie karabiny maszynowe, przystosowane do prowadzenia ognia do celów powietrznych. Prace objęły również

kotłownię, gdzie dokonano przeglądu kotłów i ich armatury oraz maszynownię, gdzie sprawdzono maszyny główne i urządzenia pomocnicze. Z uwagi na docelowe przeznaczenie krążownika na zimnych wodach Dalekiej Północy Rosji w pomieszczeniach założono dodatkowe ogrzewanie i izolację termiczną. *Wariag* otrzymał również nową radiostację pokładową o mocy 2 kW.

W dniu 15 maja 1916 okręt wyszedł w morze dla przeprowadzenia strzelania oraz prób maszyn, uzyskując prędkość 16 węzłów. W dniu 20 maja 1916 na pokładzie *Wariaga* doszło do pierwszego zbiorowego aktu niezadowolenia załogi spowodowanego złą jakością podawanego żywienia. „Bunt” udało się szybko spacyfikować serwując jego uczestnikom ćwiczenia lądowe w pełnym oporządzeniu. Strzelania z dział głównego kalibru powtórzono 5 czerwca, a w dniach 11 – 13 tego miesiąca krążownik przeprowadził wspólne ćwiczenia z pancernikiem *Czesma*.

Rosyjski zespół (OSON) obejmujący *Czesme* i *Wariaga*, a dowodzony przez kontradm. Anatolija I. Bestużewa-Riumina opuścił Władywostok w dniu 18 czerwca 1916 o godz. 14.30 kierując się do Romanowa na Murmanii) bazy Floty Północnego Oceanu Lodowatego.

Trasa rejsu wiodła przez Hong Kong, gdzie postój trwał w dniach 26 czerwca – 7 lipca. 8 lipca już po opuszczeniu Hong

31. wg Mielnikow R. M., *Krejser...*

Kongu doszło do poważnego wypadku na pokładzie *Wariaga* – nastąpiło pęknięcie rurek wodnych w jednym z kotłów i wyrzut pary, która oparzyła 3 znajdujących się w pomieszczeniu marynarzy, z których jeden wkrótce zmarł. Następny postój wypadł w Singapurze, podczas którego uzupełniono zapasy węgla przed przejściem do Colombo na Cejlonie. Port ten osiągnięto 26 lipca, a już 4 sierpnia okręt był ponownie w morzu. 7 sierpnia przekroczono równik, co pozwoliło na zorganizowanie, mimo trwającej wojny, uroczystości „Chrztu równikowego”.

W dniach 11 – 21 sierpnia krążownik stał na redzie Victoria na Wyspach Seszelskich, co pozwoliło na krótki odpoczynek załogi zmęczonej żeglugą w tropikach. 27 sierpnia jednostka weszła do Adenu w celu uzupełnienia paliwa, a następnie wyruszyła przez Morze Czerwone do Suez. Po pokonaniu Kanału Sueskiego rankiem 5 września rosyjski zespół stanął na kotwicy w Port Saidzie. Tu rozeszły się drogi *Wariaga* i *Czesma*, który pozostał w składzie alianckich sił na Morzu Śródziemnym. Rankiem 8 września 1916, który zygając ruszył w kierunku La Valetta na Malcie, podniósł swoją flagę kontradm. Bestużew-Riumin. Po krótkim postoju na Malcie okręt skierował się do francuskiego Tulonu, który osiągnięto 19 września. W Tulonie, gdzie w tym samym czasie stał inny rosyjski krążownik *Askold*, przeprowadzono na pokładzie prace remontowe, a już 2 października skierowano jednostkę w dalszy rejs. Warto zwrócić

uwagę, że dowództwo *Wariaga* bardzo ograniczyło kontakty załogi okrętu z rodakami z *Askolda* obawiając się nie bez racji wzrostu radykalizacji nastrojów.

Atlantyk przywitał krążownik złymi warunkami pogodowymi i silnym sztormem, a przedostającą się do zasobni węglowych woda wywołała nawet niewielki przechył na prawą burtę, który trudno było usunąć z uwagi na zanieczyszczenie systemu odwadniającego. Rankiem 13 października 1916 *Wariag* osiągnął Queenstown w Irlandii, gdzie uzupełniono zapasy, po czym przeszedł do Greenock. Ostatecznie 16 października okręt dotarł do Glasgow, gdzie został zadokowany, malowany i poddany dalszemu przystosowaniu do służby w Arktyce. Po zakończeniu remontu, w którego trakcie z pokładu zdemontowano kolejne 2 działa kal. 76,2 mm Armstrong, ograniczając tym samym ich liczbę do 4, jednostka wyszła 8 listopada 1916 w morze kierując się na północ. W dniu 17 listopada 1916 roku *Wariag* rzucił kotwicę na redzie Romanowa na Murmaniu, docierając w końcu po trwającym blisko 5 miesięcy rejsie na nowe miejsce służby.

W dniu 30 listopada 1916 okręt oficjalnie wszedł w skład Floty Północnego Oceanu Lodowatego, gdzie został wyznaczony na jednostkę flagową Sił Obrony Zalewu i Rejonu Kolskiego, dowodzonych przez kontradm. Bestużewa-Riumina.

Stan techniczny mającego już swoje lata krążownika przedstawiał jednak wiele do życzenia, a wojenna służba na Dalekiej

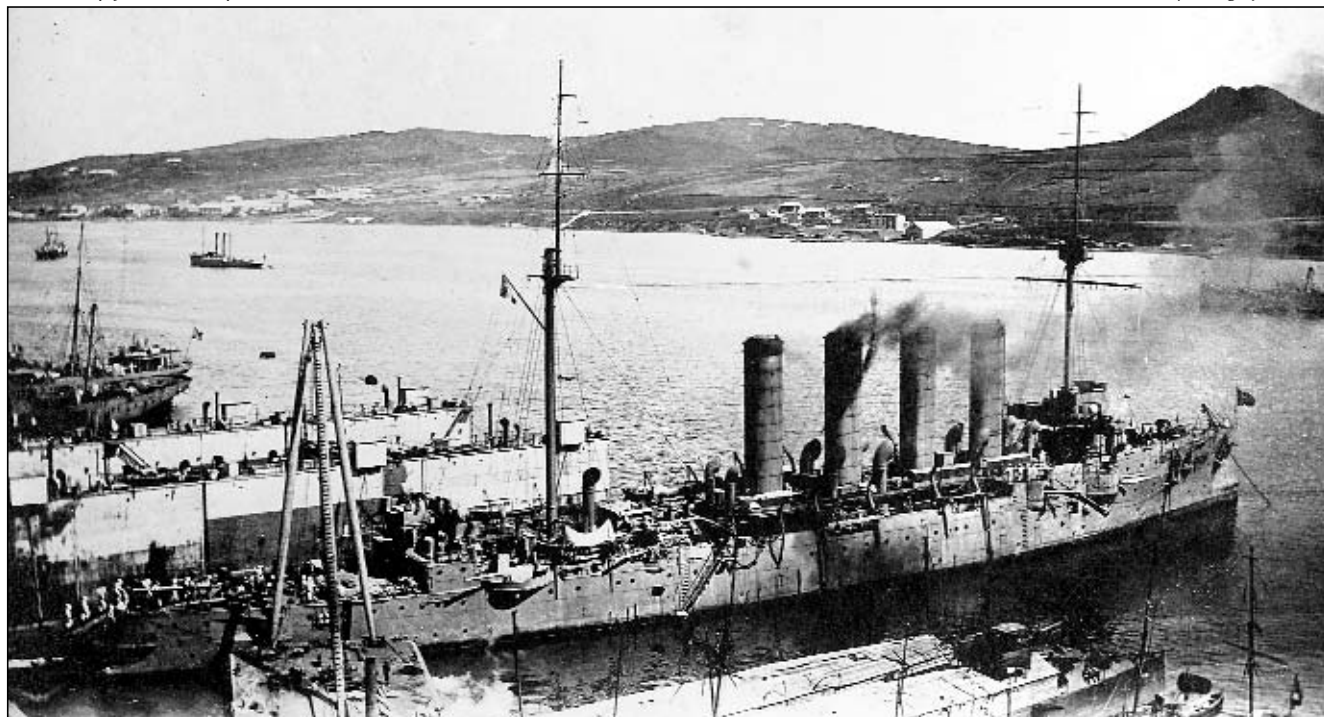
Północy nie należała do łatwych, tymczasem w tym rejonie nie działały praktycznie żadne stocznie zdolne do przeprowadzenia najmniejszych choćby remontów. Powołana w początkach 1917 roku przez dowództwo Floty specjalna komisja techniczna, stwierdziła, że z uwagi na stan kadłuba i siłowni remont *Wariaga* jest absolutnie niezbędny. Władze rosyjskie podjęły w tej kwestii rozmowy z brytyjską Admiralicją by ta ujęła rosyjski okręt w swych planach stoczniowych. W dniu 2 lutego 1917 uzyskano zapewnienie Brytyjczyków o możliwości podjęcia remontu, którego termin rozpoczęcia wyznaczono na 17 marca.

Rosjanie zamierzali wraz z remontem zlecić również przeprowadzenie przebrojenia krążownika. Stare działa kal. 152 mm L/45 Canet miały zostać zastąpione 12 nowymi kal. 130 mm L/55 wz. 1911³² produkowanymi przez Obuchowskiej Zakład, które wystrzeliwały pociski o masie 36,86 kg z prędkością początkową 823 m/s na maksymalny dystans 18 290 m przy kącie podniesienia lufy +30°³³. W ten model dział uzbrajano znajdujące się w budowie nowe rosyjskie krążowniki typu *Swietyłana* i *Admirał Nachimow*. W tej sytuacji przed wyjściem na remont do Wielkiej Brytanii z pokładu *Wariaga* zdemontowano większość uzbrojenia artyleryjskiego, pozostawiając jedynie 4 działa kal.

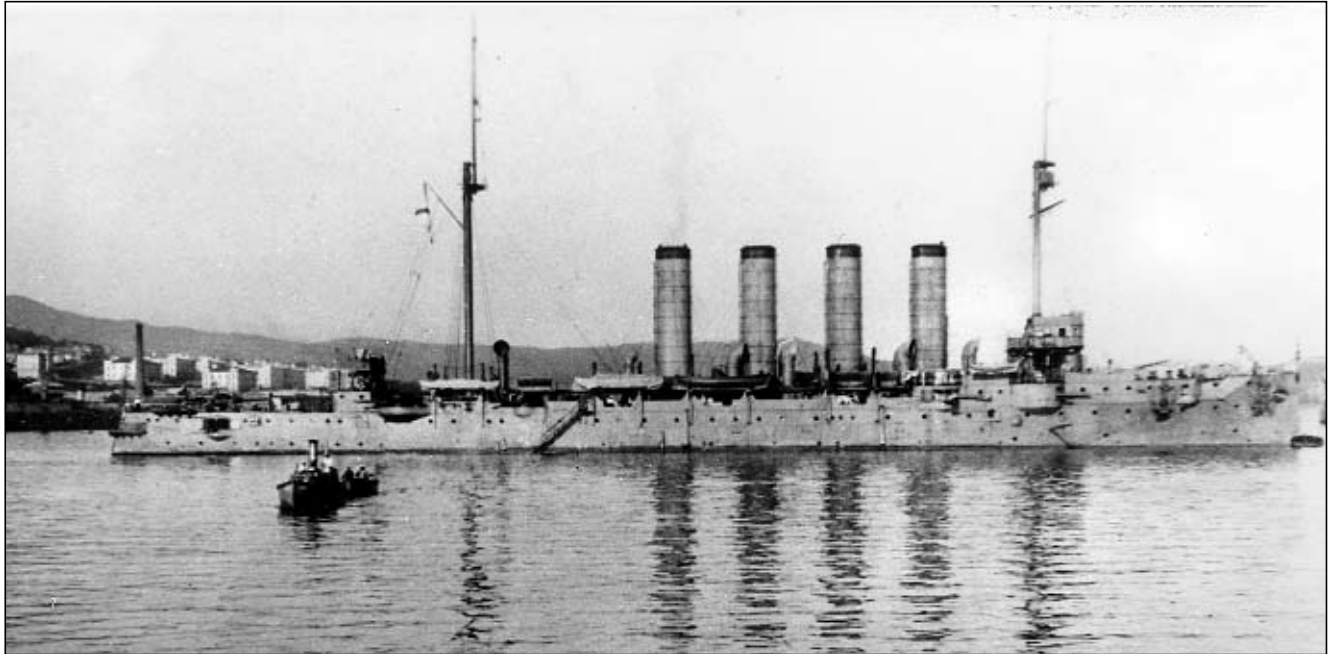
32. wg Conway's *All the World's Fighting Ships 1906–1921*, London 1985, na pokładzie krążownika zamontowano zamontować jedynie 10 dział kal. 130 mm L/55.

33. wg Sziorokorad A. B., *Korabielnaja...*

W czasie wojny światowej *Wariag* został odkupiony od Japończyków i powrócił do swojej pierwotnej nazwy. Tutaj na fotografii krążownik zacumowany jest w Władywostoku.



fot. zbiory Siergiej Bałakin



Kolejna, tym razem bardzo ładna, fotografia *Wariaga* wykonana również we Władywostoku.

fot. zbiory Siergiej Bałakin

152 mm L/45 Canet (po 2 na dziobie i rufie) oraz 2 karabiny maszynowe³⁴.

W dniu 25 lutego 1917 roku o godz. 11.30 *Wariag* podniósł kotwicę opuszczając Zalew Kolski i Rosję, jak się wkrótce miało okazać na zawsze. Gdy okręt znajdował się w drodze do Wielkiej Brytanii w Rosji wybuchła tzw. „Rewolucja Lutowa”, która zmiotła panującą od ponad 300 lat dynastię Romanowych. Informację o tym wydarzeniu odebrała pokładowa radiostacja, co wywołało zrozumiałą niepokój dowódcy i kadry oficerskiej. W dniu 3 marca krążownik osiągnął wybrzeże Szkocji, a 4 marca 1917 wszedł do Liverpoolu.

W dniu 19 marca 1917 roku krążownik wprowadzono do doku w Birkenhead, gdzie Brytyjczycy przeprowadzili bardzo szczegółową inspekcję techniczną, oceniając stan jednostki i zakres niezbędnych robót. Czas potrzebny dla przeprowadzenia prac remontowo-modernizacyjnych oceniono na 12 miesięcy, zaś ich szacunkowy koszt na około 300 tys. funtów szterlingów. Przy czym mocno obłożeni pracami stocznioowymi Brytyjczycy zaproponowali przeprowadzenie remontu dopiero po zakończeniu wojny. Propozycja ta została zaakceptowana przez Ministerstwo Marynarki Wojennej w Piotrogradzie, które w dniu 25 marca 1917 roku skierowało na ręce dowódcy krążownika telegram w którym nakazało przekazanie *Wariaga* pod brytyjską ochronę. Załoga jednostki miała częściowo udać się do Stanów Zjednoczonych po odbiór nowych okrętów, a reszta wrócić do Rosji.

Tymczasem pokłosiem „Rewolucji Lutowej” było powstanie na krążowniku Komitetu Okrętowego („Komitet Wybor-

nych Matrosow”), na którego czele stanął bosman G. Letunowicz. Rozpoczął się wyraźny rozdzźwięk między załogą a kadrą na czele z kpt. I rangi (kmdr) von Dehnem, bowiem już na swym pierwszym posiedzeniu w dniu 22 marca 1917 Komitet zażądał usunięcia z okrętu nie cieszących się zaufaniem oficerów. Komitet próbował także wpłynąć na rosyjskiego attaché morskiego kontradm. N. A. Wołkowa by ten doprowadził mimo wszystko do rozpoczęcia remontu tak potrzebnego Rosji okrętu. Ostatecznie jeszcze w kwietniu 300 marynarzy z *Wariaga* i większość oficerów wyjechało do USA po nowe trałowce, a pozostali, nie licząc 50 pozostawionych do dozoru jednostki, powrócili w maju 1917 do Rosji. Pod koniec maja 1917 okręt ostatecznie rozbrojono, a całe zdjęte uzbrojenie – 2 wyrzutnie torpedowe z torpedami, 4 działa kal. 152 mm L/45 Canet z amunicją, 12 nowych dział kal. 130 mm L/55 (wyprodukowanych w brytyjskich zakładach Vickers), a także wyposażenie nawigacyjne i radiostację, załadowano na parowiec *Altaj* i odesłano do Rosji. Wraz z ładunkiem odpłynęło dalszych 39 członków załogi krążownika, tak, że nadzór pełniło już tylko 11 marynarzy.

Wybuch „Rewolucji Październikowej” wywołał natychmiastową reakcję Brytyjczyków, którzy listopadzie 1917 przejęli rozbrojona jednostkę³⁵, zaś pragnących powrócić do Rosji członków szcztątkowej załogi osadzili w więzieniu w Liverpoolu, skąd w marcu 1918 roku odesłano ich do ojczyzny na pokładzie portugalskiego parowca. W dniu 15 lutego 1918 roku holowany *Wariag* wszedł na mieliznę u brzegów Irlandii, jednak udało się go wkrótce

ściągnąć na wodę i w latach 1918 – 1919 jednostka służyła jako hulk magazynowy Royal Navy. Rozbrojony okręt został definitywnie wycofany ze służby w roku 1920 i sprzedany na złom. Holowany na złomowisko *Wariag* wszedł w roku 1920 na mieliznę, tym razem u brzegów Szkocji. Szczęście opuściło jednak weterana i nie udało się go ściągnąć na głęboką wodę ze znajdującej się w odległości 500 m od brzegu mielizny. W tej sytuacji właściciele wraku postanowili rozebrać go złom na miejscu. Złomowanie krążownika rozpoczęto w roku 1922, a zakończono w 1923 lub jak chcą inni dopiero w 1925. ●

Bibliografia:

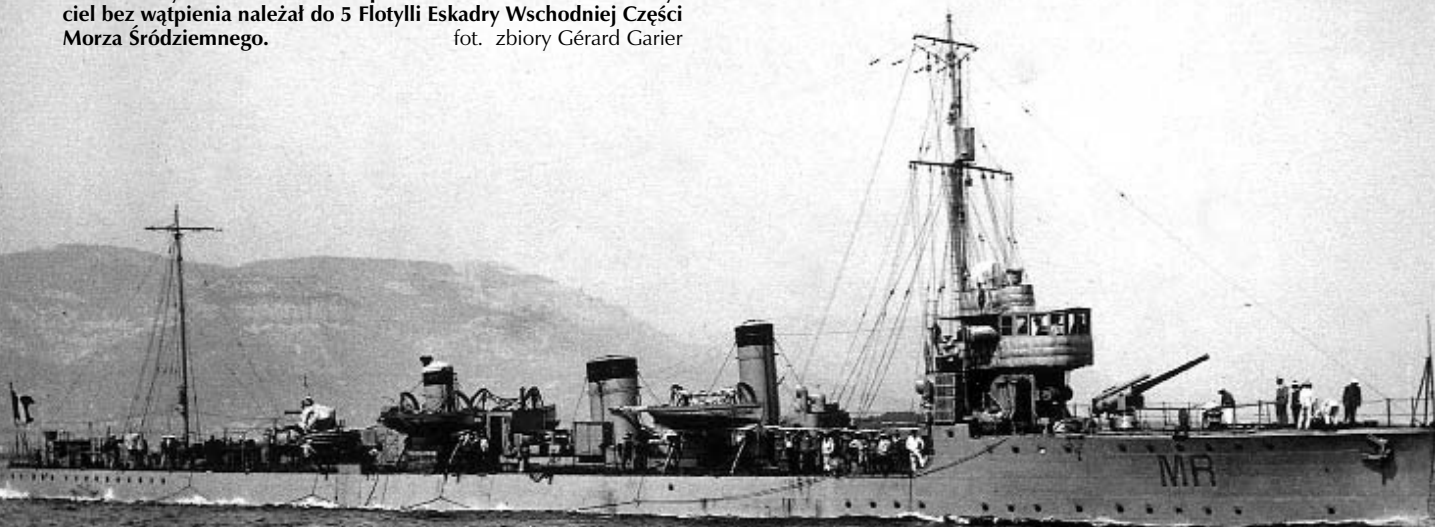
1. Conway's *All the World's Fighting Ships 1906 – 1921*, London 1985.
2. Dyskant J. W., *Port Artur 1904*, Warszawa 1996.
3. Gozdawa-Golebiowski J., *Od wojny Krymskiej do Bałkańskiej*, Gdańsk 1984.
4. Jentschura H. G., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen Kriegsschiffe 1869 – 1945*, München 1970.
5. Kriestianinow W. J., *Krejsera Rossijskogo Impieratorskogo flota 1856 – 1917, cz. I*, Sankt Petersburg 2003.
6. *Krasnoznamennyj Tichookejskij Flot*, pod red. S. J. Zacharowa, Moskwa 1981.
7. Machaliński Z., *Admirałowie polscy 1919 – 1950*, Warszawa 1993.
8. Mielnikow R. M., *Krejser „Wariag”*, Leningrad 1975.
9. Olender P., *Wojna japońsko-chińska na morzu*, Warszawa 1997.
10. Szirokorad A. B., *Korabielnaja artillerija Rossijskogo flota 1867 – 1922 gg. – „Morskaja Kollekcija”* – nr 2/1997, Moskwa 1997.

³⁴ wg Mielnikow R. M., *Krejser...*

³⁵ niektóre źródła podają, że Brytyjczycy przejęli rozbrojony krążownik dopiero w dniu 7.12.1917 r.

Marocain na redzie Tulu. Niewykluczone, że znak identyfikacyjny na kadłubie (MR) i pasy na kominach były czerwone, a był to kolor 3 Flotylli od roku 1918 do października 1920 roku. Niszczyciel bez wątpienia należał do 5 Flotylli Eskadry Wschodniej Części Morza Śródziemnego.
fot. zbiory Gérard Garier

Gérard Garier (Francja)



Francuskie niszczyciele typu Algérie

część I

W czasie I wojny światowej marynarce francuskiej brakowało dotkliwie jednostek eskortowych do zwalczania niemieckich i austro-węgierskich okrętów podwodnych, które coraz bardziej zagrażały żegludze alianckiej na Morzu Śródziemnym i Atlantyku. Francuskie stocznie przeciążone były już budową okrętów różnych innych klas, a na skutek zwiększenia produkcji na potrzeby frontu ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb wojsk lądowych (działa, karabiny, itd.), budowa okrętów uległa spowolnieniu a następnie wstrzymaniu.

W związku z tym rząd francuski rozpoczął poszukiwania stoczni zdolnych w krótkim czasie dostarczyć tak pilnie potrzebne jednostki. Ze względu na główne kryterium, które decydowało o wyborze dostawcy, to znaczy szybkość budowy, zrezygnowano z zakupu jednostek w Stanach Zjednoczonych lub Wielkiej Brytanii.

Za sprawą attache morskiego Japonii w Paryżu, który zaproponował i zagwarantował dostarczenie przez japońskie stocznie w trybie pilnym 12 niszczycieli typu *Kaba* lub 8 typu *Momo* za tę samą cenę, wybrano ostatecznie ofertę Japonii na dostawę 12 niszczycieli typu *Kaba*.

W dniu 21 listopada 1916 r., podpisano kontrakt na dostarczenie wspomnianych niszczycieli typu *Kaba* (seria zwodowana w roku 1915 dla Cesarskiej Marynarki Japonii). Pierwsze sześć niszczycieli miało być przekazane marynarce francuskiej w Port Saidzie w ciągu 6 miesięcy, licząc od daty położenia stępki, a reszta po następnych trzech miesiącach.

Budowa jednostek tymczasowo oznaczonych jako „torpilleur no 1” („torpedowiec nr 1”) do „torpilleur no 12” („torpedowiec nr 12”) została powierzona arsenałom morskim w Yokosuka (No. 1 i 2), Kure (No. 3 i 4), Sasebo (No. 5 i 6) oraz Maizuru¹ (No. 7 i 8); budowę ostatnich czterech zlecono prywatnym stoczniom Kawasaki w Kobe (No. 9 i 10) oraz Mitsubishi w Nagasaki (No. 11 i 12).

Dostawa jednostek odbyła się, zgodnie z zawartym kontraktem w dwóch grupach:

Pierwszą grupę tworzyły – *Algérie* (eks Nr 1), *Arabe* (eks Nr 3), *Hova* (eks Nr 5), *Marocain* (eks Nr 7) oraz *Tonkinois* (eks Nr 11), które zgrupowane w Sasebo w lipcu 1917 r., przybyły 1 sierpnia do Port Said i opuściły go 15 września. Po dwóch miesiącach prób odbiorczych, 5 wymienionych jednostek włączono w skład 3 Flotylli Niszczycieli, razem z dwoma 450-tonowymi niszczycielami². Zespół bazował na Korfu.

Drugą grupę tworzyły – *Annamite* (eks Nr 2), *Bambara* (eks Nr 4), *Kabyle* (eks Nr 6), *Sakalave* (eks Nr 8), *Sénégalais* (eks Nr 9), *Somali* (eks Nr 10) oraz *Touareg* (eks Nr 12), które po zgromadzeniu w Sasebo, co nastąpiło we wrześniu 1917 r., opuściły port 15 tego miesiąca i przybyły do Port Said 26 października³.

W dniu 9 listopada zostały przejęte przez francuskie załogi, a 11 listopada, po ceremonii chrztu podniosły trójkolorowe bandery, otrzymując nazwy „narodów zamieszkujących francuskie posiadłości zamorskie”.

Nowe jednostki zastąpiły w składzie 11 Flotylli Niszczycieli dziewięć greckich jedno-

stek zajętych i wcielonych do służby przez marynarkę francuską w dniu 20 grudnia 1916 roku⁴, które bazując w Tarencie zapewniały stamtąd eskortę transportom wojsk między tym włoskim portem a Iteą w Grecji.

Charakterystyka jednostek – właściwości, opinie i służba z uwzględnieniem oryginalnych dokumentów i informacji członków załóg.

Opis konstrukcji⁵

Podstawowe wymiary kadłuba:

Długość całkowita: 82,260 m

Długość między pionami: 79,400 m

Szerokość maks. na LW 7,33 m

Wysokość maks.: 4,651 m

Zanurzenie średnie: 2,390 m

Stateczność

Podczas prób przeprowadzonych 22 kwietnia 1918 r. w Tulonie, *Annamite* wypierał (przy obciążeniu normalnym) 854,904 t dla? – a = 0,363 m; po oddaniu paliwa, wyporność spadała do 638,904 t dla? – a = 0,674 m.

1. Zwany też *Shinmaizuru*.

2. Były to *Janissaire* oraz *Cavalier*.

3. Roger Hector w swojej broszurze o *Kabyle* podaje 7 listopada 1917.

4. W tym dniu utworzono 11 i 12 Flotyllę Niszczycieli, w skład których weszło 13 niszczycieli i torpedowców greckich zajętych przez Francję. Nazwy „zarekwirowanych” jednostek nie zostały zmienione i były one przydzielone następująco: 11 Flotylla – *Velos*, *Aspis*, *Doxa*, *Naphratoussa*, *Thyella*, *Sfendoni*, *Niki* i *Lonchi*; 12 Flotylla – *Aigli*, *Alkyoni*, *Daphni*, *Aretusa*, *Doris*. Okrety zostały zwrócone rządowi greckiemu w październiku 1917, w momencie przyplięcia „Japończyków”.

5. Charakterystyka okrętów zaczerpnięta w całości z wyciągów z „Registre descriptifs” czterech jednostek.

Nr stoczn. w Japonii	Nazwa	Wodowany	Data wejścia do służby	Skreślony z listy floty
1	<i>Algérie</i>	1917	Wrzesień 1917	14 czerwiec 1936
2	<i>Annamite</i>	1917	1917	18 sierpień 1933
3	<i>Arabe</i>	1917	1917	14 czerwiec 1936
4	<i>Bambara</i>	20 czerwiec 1917	1917	18 sierpień 1933
5	<i>Hova*</i>	lipiec 1917	1917	14 czerwiec 1936
6	<i>Kabyle*</i>	7 czerwiec 1917	25 lipiec 1917	14 czerwiec 1936
7	<i>Marocain</i>	1 czerwiec 1916	29 wrzesień 1917	27 sierpień 1935
8	<i>Sakalave</i>	1917	9 listopad 1917	14 czerwiec 1936
9	<i>Sénégalais</i>	20 lipiec 1917	8 listopad 1917	14 czerwiec 1936
10	<i>Somali</i>	21 lipiec 1917 **	8 listopad 1917	27 sierpień 1935
11	<i>Tonkinois</i>	1917	1917	14 czerwiec 1936
12	<i>Touareg</i>	9 czerwiec 1917	18 październik 1917	27 sierpień 1935

* według wspólnego opisu rejestrowego numery obu okrętów były zamienione!
 ** lub 20 czerwiec 1917 r.

Napęd

Okręty posiadały trzy wały napędowe ze śrubami trójłopatowymi. Każdy wał był napędzany przez jedną maszynę parową potrójnego rozprężania, o czterech pionowych cylindrach osiągającą moc 3300 KM przy 400 obr/min.; zespół trzech maszyn dostarczał łączną moc 10 000 KM, przy ciśnieniu roboczym kotłów 17,570 kg/cm².

Główne maszyny były umieszczone w dwóch odrębnych przedziałach; dwie maszyny znajdujące się w przednim przedziale napędzały wały zewnętrzne, a trzecia maszyna (moc przenoszona była na śrubę centralną) znajdowała się w tylnym przedziale.

Kotły

W trzech przedziałach umieszczono 4 kotły wodnorurkowe typu „Kampon”, działające na wzmocnionym ciągu w układzie naczyń połączonych. Dwa kotły w przednim przedziale były opalane wyłącznie mazutem, pozostałe dwa były napędzane węglem i ropą.

Bambara w trakcie prób prędkości w Japonii, latem 1917 roku.

fot. zbiory P. du Cheyron z „Le Monde Illustré” z 20.12.1919



5 lipca 1917 r. w czasie prób w Sasebo, *Hova* osiągnął na czterech bazach średnią prędkość 29,159 węzła, 13 sierpnia 1917 na tej samej trasie *Kabyle* osiągnął 29,541 w.

Sakalve 22 sierpnia 1917 r. przy wyporności 685 t i zanurzeniu na dziobie i rufie 2,39 m, osiągnął średnią prędkość 30,435 w. przez 2 godziny, przy prędkości obrotowej wałów 412 obr/min.

Jednostki te zabierały 125 m³ węgla w 6 bunkrach oraz 138,93 m³ ropy w zbiornikach.

Artyleria

Uzbrojenie główne produkcji japońskiej składało się z armaty kal. 120 mm L/40 i znajdowało się na dziobówce. Mogła ona prowadzić ogień w płaszczyźnie poziomej, w kącie 300°. Maksymalny kąt podniesienia lufy wynosił 40°, a zasięg 11 800 m. Artyleria średnia składała się z trzech armat morskich kal. 76 mm japońskiej produkcji o kącie podniesienia lufy 40° (zasięg 9900 m) i jednej armaty plot. kal. 76 mm (maksymalny kąt podniesienia lufy wynosił 85°, a pułap

7000 m), które rozmieszczone były następująco: 2 na burtach po obu stronach środkowego komina i 2 wzdłuż osi kadłuba, w jego rufowej części (armata plot. znajdowała się na podwyższonej platformie).

Celowanie – armata 120 mm wyposażona była jedynie w celownik optyczny, z którego w sposób efektywny korzystać można było tylko przy bardzo dobrej pogodzie, kiedy kołysanie jednostki było minimalne. W przypadku złych warunków atmosferycznych uciążliwe kołysanie kadłuba stwarzało wiele problemów z prawidłowym ustaleniem parametrów strzału. Wszystkie elementy odpowiednio skonstruowanego celownika opierały się na wsporniku, co zapewnić miało stabilną płaszczyznę celowania podczas kołysania wzdłużnego i boczego.

Ładowanie – ładowanie armat 120 mm i 76 mm odbywało się ręcznie, lub z wykorzystaniem podajnika na rolkach.

Łaładunek armaty plot. kal. 76 mm podczas prowadzenia ognia do celów lotniczych. odbywał się bezproblemowo, ale ładowniczy musiał być dobrze wyszkolony by nie znaleźć się na linii wylotu łuski.

Jakość broni – precyzja wykonania była doskonała, ale zła jakość stali użytej do ich produkcji sprawiła że niektóre elementy zużywały się lub deformowały bardzo szybko.

W skład uzbrojenia dla oddziałów desantowych wchodziły 2 karabiny maszynowe typu „Saint Etienne” (dalsze dwa dostarczono w lutym 1919 r.), 2 rkmy, 28 strzelb i 42 rewolwery.

W 1923 roku z *Marocain* oraz w 1930 roku z *Arabe* usunięto armaty kal. 120 mm, instalując w ich miejsce francuskie armaty kal. 100 mm model 1917.

Niszczyciele wyposażone były w dalmierz „Bar and Stroud” o długości bazowej 1,37 m.

Stanowisko kierowania ogniem znajdowało się w pomieszczeniu nawigacyjnym, a zapasowe na pomoście. Komendy obsłu-



Niszczyciel *Sénégalais* (SL) w Tulonie (1920-1921). Wytyczne ministerstwa z 28 listopada 1917 roku zalecały montaż materaców i kapoków dla ochrony pomostów zakupionych w Japonii niszczycieli. Późniejszy okólnik z 14 lutego 1922 roku zakazywał definitywnie używania tego typu wyposażenia z powodu jego łatwopalności i zastąpić je wełnianymi materacami

fot. zbiory Gérard Garier

dze armaty i dalmierza przekazywano przez głośniki i tuby komunikacyjne zainstalowanej sieci transmisyjnej systemu „Germain”

Torpedy

Okręty tego typu miały 2 zestawy obrotowych wyrzutni torpedowych kal. 450 mm (2 x II), ustawione na głównym pokładzie 2 z przodu, dwie z tyłu. Zestawy obracały się na centralnym trzpieniu.

4 torpedy 450 mm model 1909R, zastąpiono we wrześniu 1920 r. modelem 1918 długości 5,880 m z ładunkiem 184 kg (całkowita masa głowicy bojowej).

Do naprowadzania wyrzutni torped używano 6 zestawów celowniczych, 2 na pomoście, 4 na wyrzutniach.

Do zwalczania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych *Sakalave* oprócz pocisku artyleryjskiego o masie 140 kg wyposażono również w holowaną torpedę ZOP typu „Ginocchio”, z której jednak szybko zrezygnowano.

Bomby głębinowe

W latach 1917/18 okręty miały zrzutnię dla 8 bomb głębinowych o masie 75 kg każda. Ładunek mógł być nastawiony na głębokość 10, 20, 30, 40 metrów. Prędkość opadania wynosiła 3 m/s.

Sprzęt komunikacyjny i ratunkowy

Jeden welbot ratunkowy, 1 łódź 5,5 metrowa, 1 motorówka z silnikiem benzynowym, 1 bączek 3,65 m, 1 dinghy oraz 4 lub 6 tratw ratunkowych, tudzież koła ratunkowe B16. Zestaw ten wyglądał różnie na różnych okrętach. Obrotowe żurawiki pozwalały szybko opuszczać łodzie na wodę.

Załoga

5 oficerów, 1 bosman, 8 matów w tym 3 mechaników, 29 st. marynarzy i 63 marynarzy.

Malowanie

- Kadłub powyżej linii wodnej, nadbudówki, wyposażenie pokładu, maszty, kominy, łodzie: szarobłękitny.
- Linia wodna, szczyty kominów: czarny.
- Kadłub poniżej linii wodnej: zielony.

Komunikacja

Sygnalizacja optyczna z użyciem reflektora (sterowanie ręczne lub automatyczne) z kryształicznym lustrem parabolicznym, umieszczony z tyłu pomostu. Średnica 750 mm zasilany napięciem 60 V o zasięgu 2000 m.

Odbiornik radiowy o mocy 3 kW Teishisho (lub innej firmy) o 4 długościach fal ze wzmacniaczem i dwoma kondensatorami, zasięg 300 mil.

Holowanie

Okręty tego typu były zdolne do holowania, na przykład *Bambara* podczas ćwiczeń w roku 1920 z łatwością holowała *Tonkinois*.

Różne

Okręty posiadały bibliotekę, sprzęt do gry w piłkę nożną, uprawiania boksu, a także mechaniczną pianolę (na *Bambara*).

„Japończycy” w akcji: zalety i wady

Zbudowane w czasie wojny według dość zaskakujących dla Europejczyków norm niszczyciele oddały nieocenione usługi eskortowe do momentu zakończenia wojny

w 1918 r., lecz ich dalsza kariera bynajmniej się na tym nie zakończyła. Należy się im ocena, szczególnie w porównaniu z ich francuskimi odpowiednikami i to zarówno pod względem walorów nawigacyjnych jak wartości bojowej.

Dzielność morską

Komandor ppor. (Capitaine de corvette) Guette, pierwszy dowódca *Sakalave* w okresie od 15 listopada 1917 r. do 6 listopada 1919 r., scharakteryzował swoją jednostkę następująco:

„Wiatr miał duży wpływ na dzielność morską okrętu. Przy rozwinięciu małej prędkości i wietrze od dziobu okręt szybko opada („ryje fale”), natomiast przy wietrze od rufy trzyma się dobrze kursu. Przy odpowiedniej prędkości jednostka słucha steru nie schodząc z kursu. Powyżej 15 węzłów maksymalny margines wychylenia steru nie może przekroczyć przedziału od 15 do 20 stopni. Dotyczy to szczególnie okoliczności kiedy niszczyciel znajduje się w marszu na pełnej prędkości!”

Przy bardzo wzburzonym morzu jednostka porusza się bez problemów, należy jednak zwrócić uwagę, aby liczba obrotów nie przekroczyła liczby 130 obrotów na minutę, gdyż powyżej tej granicy dają się odczuć bardzo silne wibracje, a to z powodu takiego a nie innego kształtu kadłuba, który jest bardzo długi, charakteryzując się dodatkowo smukłą linią części dziobowej.

Przy wzburzonym morzu, jednostka może iść z dużą prędkością. Przy fali od rufy, która w tym momencie pcha niszczyciel, ten może się poruszać z prędkością dostosowaną do fali i w ten sposób uniknąć nabierania wody na rufę.

Przy spokojnym morzu, kołysania są nieduże. Przy wzburzonym morzu od rufowego trawersu, przechyły osiągają 40 i 45°.

Trudno jednoznacznie wypowiedzieć się na temat stopnia stabilności tego typu niszczyciela. Praktyka wykazuje, że jednostki zachowywały się wyjątkowo dobrze na morzu przy złej pogodzie, tzn. utrzymywały kurs do wiatru, a ich prędkość była proporcjonalna do gwałtowności fal. W tych warunkach powstawały silne wstrząsy z drganiami na rufie, co wynikało z długości kadłubów okrętów i stosunkowo krótkimi falami na Morzu Śródziemnym. Rufa nabierała wodę.

W związku ze swą długością, niszczyciele były „kłopotliwe” w małych portach i przystaniach, i tak np. *Sakalave* mógł manewrować z dużą precyzją tylko przy słabej fali. Gdy wiatr stawał się silniejszy należało manewrować na dużej prędkości.”

Wartość bojowa

„Ich służba przebiegała dosyć spokojnie, nie licząc ataków na nieprzyjacielskie okręty podwodne, co nie pozwala na praktyczną ocenę wartości bojowej jednostek.

Należy stwierdzić, że armata kal. 120 mm oraz trzy armaty kal. 76 mm stanowią dosyć poważną siłę ogniową i jest ona adekwatna w stosunku do wyporności niszczyciela.

Dodać należy również, że wyrzutnie torped są dobrze rozmieszczone i łatwe w obsłudze.”

Poszczególne pomosty są wygodne i dobrze rozmieszczone. W marcu 1918 zainstalowano na nich dodatkowe osłony (drewno, szkło, brezent)

Ocena ogólna niszczycieli na podstawie oceny innego niszczyciela – *Bambara*, w okresie kampanii od 17 do 21 listopada 1921 r.

Pod kątem właściwości nawigacyjnych

– poruszanie się jednostki (obserwacje odnoszą się do stosunkowo krótkich fal na Morzu Śródziemnym i Czarnym),

– Wiatr i spokojne morze – długi i wąski kadłub zapada się w morze; rozbryzgi fal zalewają bezpośrednio mostek. Kiedy kolejna fala uderza w dziób, rufa jest wstrząsana przez falę poprzednią. Przy wietrze o sile 6 i prędkości 14-15 węzłów pojawia się ryzyko awarii.

– Ruchy wzdłużne – ocena zła, gdy siła wiatru osiąga powyżej 5 stopni (i takim samym stanie morza), okręt zaczyna się kołysać, głównie z powodu swojej niedostatecznej stabilności, co wynika z takich a nie innych parametrów kadłuba. Okręt źle znosi

Niszczyciel *Touareg* w Fiume w latach 1919-1920. Znak burtowy (TO) koloru czerwonego, wyróżniającym 3 Flotyllę, której był flagowcem.

fot. zbiory Gérard Garier



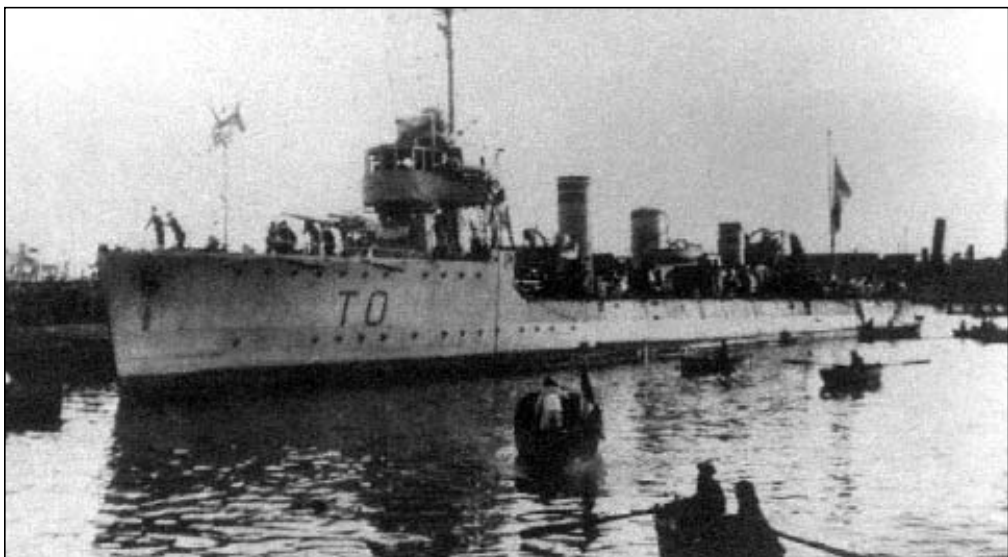
Sakalave wychodzący z arsenału w Tulonie między październikiem 1920 a lipcem 1921 roku, z białym znakiem burtowym SK i białymi pierścieniami na kominach. W tym czasie niszczyciel wchodził w skład 2 Flotylli Wschodniej Części Morza Śródziemnego. Zwraca jego skrócony maszt tylny.

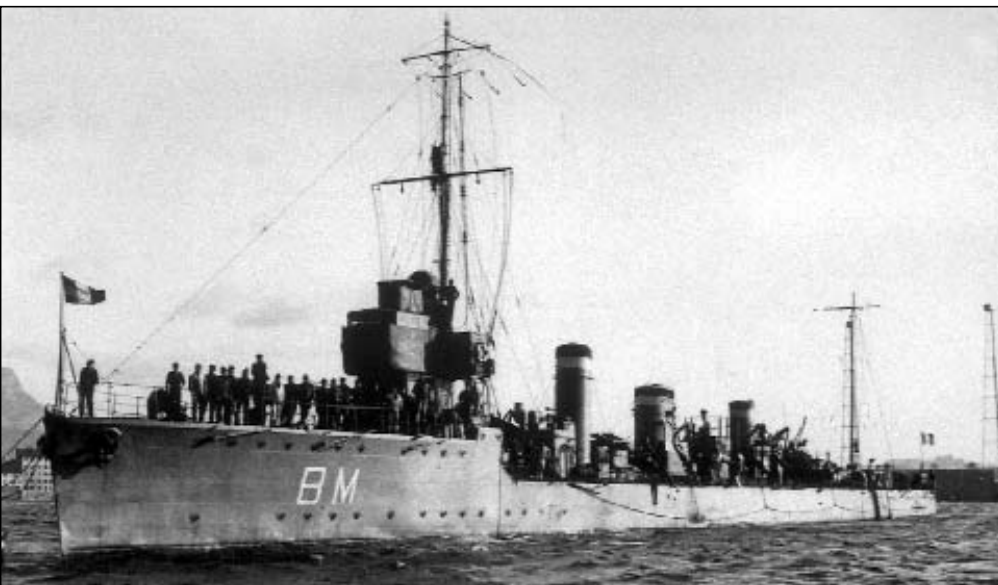
fot. zbiory Gérard Garier



Touareg wracający do Tulonu w latach 1924-25. Flagowiec 5 Flotylli Eskadry Śródziemnomorskiej. Znak burtowy (TO) koloru białego i czarne pierścienie na kominach.

Fot. zbiory Gérard Garier





Bambara z białym znakiem burtowym (BM) w Tulonie w latach 1920-21. Niszczyciel należał do 2 Flotylli Eskadry Wschodniej Części Morza Śródziemnego.

fot. zbiory Gérard Garier

falę, która przechodzi pod nim, dziób zanurza się szybko, by znaleźć w końcu oparcie po przejściu poprzedniej fali; odnosi się wrażenie, że kadłub „ześlizguje” się po grzbiecie fali poprzedniej, która w tym krytycznym momencie znajduje się już pod rufą. Przy wzburzonym morzu przechyły dochodzą do 35 stopni, a pokład dziobowy i śródokręcie zalewają kaskady wody. Przy gwałtownych wstrząsach na dziobie i rufie, pokłady znajdują się częściowo pod wodą. Może to być powodem konieczności zredukowania prędkości przez jednostkę na długi czas.

-Ruchy boczne – ocena dobra ze względu na szerokość okrętu, gdyż niszczyciel szybko „się wyprostowuje”. Szeroki wychył do 50 stopni (pomiar na „pochyłomierzu”), ale stosunkowo mniejszy przy silnej fali. Pokład zalewany przez minimalne ilości wody. Niszczyciel z łatwością porusza się przy 12 węzłach i wietrze o sile 9-10 stopni.

Wiatr od rufy⁶ – ocena dobra. Przy silnej fali, przetaczają się wprawdzie przez rufę ogromne masy wody, lecz poważnych wstrząsów nie odczuwa się.

Kurs – może jednostka utrzymać nawet pod wiatr, lub wraz z nim rozwinąć małą prędkość.

Przy przegłębieniu na dziób – woda przepływa łagodnie.

Silne przechyły mogą spowodować zakłócenia w obrotach turbin.

Przy każdej pogodzie wymagana jest ścisła kontrola szczelności kadłuba; wszystkie bulaje, otwory na dziobowym pokładzie, systemy wentylacji pokładowej, otwory do ładowni i magazynów muszą być zamknięte. Świetliki maszynowni i na rufie muszą być zamknięte na dłużej. Należy założyć siatki zabezpieczające i wyciągarki, by zabezpieczyć zalane pomieszczenia lub w przypadku zmycia za burtę członka załogi.”

Pod kątem wartości bojowej:

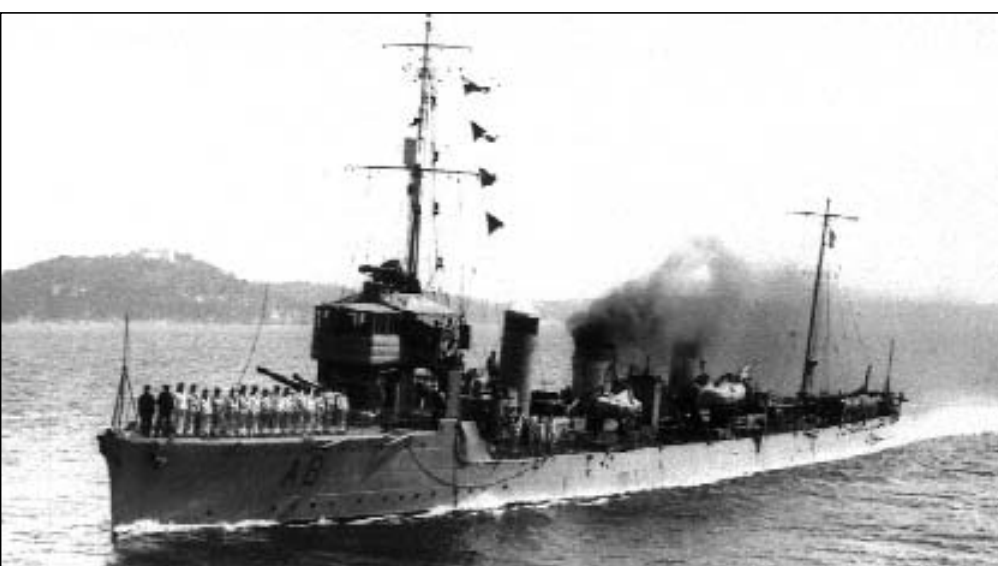
– „Prędkość – prędkość okrętu przy dobrej pogodzie (29,5 w.) jest mniejsza niż na francuskim typie 800-tonowym. Zasięg operacyjny zadawalający.

– Artyleria – tendencja do kołysania się okrętu i łatwość z jaką nabiera wodę mają negatywny wpływ na użycie artylerii.

– Z wyjątkiem dobrej pogody należy dokonać wyboru między prędkością i manewrowaniem, a użyciem armat⁷.

– Utrudnienia w marszu naprzód aż do niemożności użycia żurawika lub obrotu

⁶ Wiatr wiejący wzdłuż osi rufy okrętu



Arabe na redzie Vignettes, w drodze do Tulonu. Czarne skróty nazwy, w tym przypadku AB oraz czarne pasy na kominie wyróżniały 5 Flotyllę w latach dwudziestych.

fot. zbiory Gérard Garier

Niszczyciel Annamite z białym znakiem burtowym (AN) wychodzący z redy Tulonu w dniu 19 stycznia 1926 roku. Uwagę zwraca osłona telemetru na wysokości pomostu.

Fot. zbiory Gérard Garier



Bardzo piękna fotografia *Kabyle* na redzie Tulonu w czasie silnego mistralu w okresie październik 1920 – lipiec 1921 roku, w czasie gdy należał do 2 Floty Wschodniej Części Morza Śródziemnego (Lewant). Znak identyfikacyjny KB koloru białego. Pierścienie na kominach są koloru czarnego.

Od lewej do prawej można rozpoznać na drugim planie pancerniki obrony wybrzeża *Henri IV* i *Amiral Trehouart*.

fot. zbiory Gérard Garier

armat, co dało o sobie znać tak na siostrzanych jednostkach niszczyciela *Bambara* jak i na 800-tonowym typie francuskim. Jednostka „czuje się” pewniej przy komendzie cała wstecz, co stanowi pewną rekompensatę.

– Wibracje są mniej uciążliwe podczas prowadzenia ognia artyleryjskiego, niż to ma miejsce na niszczycielach typu „800 – ton”.

– Brak amunicji scalonej (oddzielny załadunek pocisków i ładunków miotających) negatywnie wpływają na prędkość prowadzenia ognia

– Torpedy – wyrzutnie torpedowe ustawione wzdłuż osi kadłuba i mają wszystkie z tym związane zalety i wady. Nie można je odpalać, jeżeli wyrzutnia ustawiona jest pod kątem 70-80°.

– Przy dużej prędkości własnej trafienie w cel, jakim jest nieprzyjacielska jednostka, może być utrudnione, to z kolei rekompensuje możliwość wystrzelenia całej salwy z 4 torped na jedną burtę.



– Bomby głębinowe – zapas niewystarczający, system zrzucań trudny. Nie ma możliwości zrzucań na burtę.

Podsumowanie

Ten typ niszczyciela ustępuje wprawdzie typowi 800-tonowemu⁸, ale każdy przeciwnik, któremu przysłoby się z nim zmierzyć, musi się z nim poważnie liczyć.

W Tulonie, 17 listopada 1921 r., kmdr R. le Brun, dowódca zdający jednostkę

Notatka Komisji Stałej ds. przygotowania bojowego pod kątem nawigacyjnym i militarnym (luty 1920 r.)

„Niszczyciele japońskiego typu są bardzo dobrymi jednostkami morskimi. Nawiguje się

nimi dobrze; charakteryzują się dużym zasięgiem operacyjnym, który pozwala im wykonywać poważne zadania.”

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka francuskiego
Tomasz Walczyk

7. Harald Fock w *Z – vor! Internationale Entwicklung und Kriegseinsätze von Zerstörern und Torpedobooten 1914 bis 1939*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford, 1989 podaje na stronie 158, że z uwagi na występujące powyżej 15 węzłach wibracje kadłuba, użycie wspomnianego w tekście dalmierza o długości bazowej 1,37 m stawało się niemożliwe. (przy. red.).

8. Inny dowódca wyraził przeciwną opinię: „Zdecydowanie lepsze od typu *Mécanicien Principal Lestin*” – słynnych 800-tonowców

SUPLEMENT

Niemiecki krążownik szkolny *Emden* podczas wchodzenia do hiszpańskiego portu Vilagarcia de Arousa (na północ od Vigo), w czasie strzelania salutacyjnego – 10 grudnia 1929 roku. Na fotografii widać, że opuszczono już na wodę część szalup, a nad częścią rufową widać dym z wystrzałów na salut z armat 88 mm.

fot. zbiory Robert Nierobisch



Aleksandr Mitrofanov
(Litwa)

Chilijskie *Almirante Latorre* na ciekawej fotografii z końca lat trzydziestych. Na rufie okrętu widoczna katapulta dla wodnosamolotu.
fot. National Historical Center



Almirante Latorre

– chilijski pancernik „Potiomkin”

Geneza i budowa

W lipcu 1910 roku Kongres Narodowy Chile zatwierdził ambitny plan rozwoju marynarki wojennej, nawiązujący do 100 rocznicy ogłoszenia niepodległości, który otrzymał nazwę Plan del Centenario (Plan Stulecia), przeznaczając na jego realizację corocznie kwotę 400 tys. L. Program przewidywał budowę w Anglii 2 superdrednotów, 6 kontrtorpedowców oraz 2 okrętów podwodnych. Dla obsługi floty planowano rozbudowę infrastruktury brzegowej, w tym budowę w Talcahuano suchego doku nr 2, który pozwalałby na obsługę nowych superdrednotów.

Plan ten był odpowiedzią Chile na regionalny wyścig zbrojeń morskich rozpoczęty w roku 1907 przez Brazylię zamówieniem w Anglii 2 drednotów z działami kal. 305 mm. W roku 1908 do rywalizacji przyłączyła się Argentyna – potencjalny przeciwnik Chile, podejmując decyzję o budowie w jednej ze stoczní USA 2 drednotów (*Moreno* i *Rivadavia*) uzbrojonych w 12 dział kal. 305 mm.

W dniu 5 sierpnia 1911 roku rząd chilijski podpisał z brytyjską stoczną W. G. Armstrong Whitworth & Co. kontrakt na budowę 2 superdrednotów *Valparaíso* i *Santiago*. Budowa pierwszego rozpoczęła się 27 listopada 1911 w stoczni w Newcastle-on-Tyne. W związku ze śmiercią w lipcu 1912 bohatera wojny o Pacyfik adm. Juan José Latorre, nazwę okrętu zmieniono na *Almirante La-*

torre, zaś bliźniacza jednostka, której stępkę położono 22 stycznia 1913 otrzymał nową nazwę *Almirante Cochrane*.

Za wzór dla nowych okrętów przyjęto znajdujący się w budowie brytyjski okręt liniowy *Iron Duke* uzbrojony w 10 dział kal. 343 mm, będący wówczas najsilniejszą jednostką tej klasy na świecie. Podstawowe różnice chilijskich okrętów sprowadzały się do wyższej prędkości (22,75 węzła wobec 20,7 węzła), większego kalibru głównej artylerii – 356 mm, liczby dział średniego kalibru (16 x 152 mm wobec 12 x 152 mm, choć pierwotnie planowano uzbrojenie w 20 dział kal. 120 mm). Równocześnie opancerzenie „admiralów” było słabsze i zabezpieczało przed pociskami dział kal. 305 mm, którymi dysponowały inne floty państw Ameryki Południowej.

Almirante Latorre został wodowany 27 listopada 1913 roku w obecności ambasadora Chile, jego małżonki (matki chrzestnej okrętu), przedstawicieli dyplomatycznych i handlowych. Zakończenie budowy planowano na pierwszą połowę 1914 roku, zaś *Almirante Cochrane* na rok 1915. Jednak w dniu 20 grudnia 1913 roku stocznia zwróciła się do chilijskiej ambasady z prośbą o przesunięcie terminu przekazania okrętów na odpowiednio 1 marca i 1 czerwca 1915. Rząd Chile musiał zgodzić się na tę propozycję.

Zainteresowanie znajdującymi się jeszcze w budowie chilijskimi okrętami przeja-

wiali nie tylko Brytyjczycy. W styczniu 1914, rząd Rosji zaniepokojony wzmocnieniem tureckiej floty na Morzu Czarnym, rozpatrywał kwestie ewentualnego zakupu obu okrętów liniowych, jednak zrezygnował z nich wobec przedłużania się procesu budowy.

Wybuch pierwszej wojny światowej zastał *Almirante Latorre* w trakcie prac wykończeniowych, podczas gdy *Almirante Cochrane* znajdował się jeszcze na pochylni. W związku z pilną koniecznością uzupełnienia floty Wielka Brytania zaproponowała Chile odkupienie znajdujących się w budowie jednostek. W rezultacie rozmów 2 okręty liniowe oraz 4 kontrtorpedowce przejęła Royal Navy, zaś 2 okręty podwodne Royal Canadian Navy. W cenę za wspomniane jednostki weszło przekazane Chile w roku 1917 5 okrętów podwodnych typu *Holland*, zaś w 1918 roku 50 samolotów dla lotnictwa morskiego.

W dniu 30 września 1915 roku ukończony *Almirante Latorre* wszedł w skład Royal Navy pod nazwą HMS *Canada*. W czasie prac wykończeniowych dokonano szeregu zmian konstrukcji okrętu, w tym zamontowano nowy system kierowania ogniem artyleryjskim. Nowy okręt liniowy uczestniczył w składzie 3 Dywizjonu 4 Eskadry Grand Fleet w bojach na Morzu Północnym, w tym w Bitwie Jutlandzkiej, w czasie której odpierając atak niemieckich kontrtorpedowców *Canada* wystrzelił 42 pociski kal.

356 mm oraz 109 kal. 152 mm. W tej fazie bitwy działa kal. 356 mm okrętu liniowego były najsilniejszymi, jakimi dysponowała brytyjska Eskadra.

W toku działań wojennych jednostka otrzymała 2 działa plot. kal. 76,2 mm, zaś na wieżach artyleryjskich „B” i „X” zamontowano platformy startowe dla samolotów (zamontowane w 1918, a zdjęte w 1920). W roku 1916 zdjęto 2 działa kal. 152 mm. W toku eksploatacji pojawiły się poważne problemy związane z przeforsowaniem turbin wysokiego ciśnienia (układ napędowy osiągał moc 55 000 KM zamiast projektowanych 37 000 KM). Doprowadziło to do pęknięć w korpusach turbin i ucieczki pary, których nie udało się usunąć.

Proces wykańczania *Almirante Cochrane* wznowiono dopiero w roku 1917, zaś w 1918 podjęto decyzję o ukończeniu okrętu jako lotniskowiec. Nowa jednostka weszła w skład Royal Navy w roku 1922 jako HMS *Eagle*. Lotniskowiec poszedł na dno w dniu 11 sierpnia 1942 na Morzu Śródziemnym zatopiony torpedą niemieckiego okrętu podwodnego *U 73* w toku operacji pod kryptonimem „Pedestal” polegającej na przeprowadzeniu konwoju na Maltę.

Po zakończeniu wojny władze Chile rozpoczęły w roku 1919 rozmowy z Wielką Brytanią na temat zwrotu okrętów liniowych i pozostałych jednostek. W kwietniu 1920 został wykupiony *Almirante Latorre*, który po zakończeniu remontu z dniem

1 sierpnia tego roku wszedł w skład Armada de Chile, stając się tym samym na prawie 40 lat najpotężniejszym okrętem wojennym Ameryki Łacińskiej. Rozmowy o losie *Almirante Cochrane* przeciągały się z powodu trudności z ponowną przebudową zgodnie z pierwotnym projektem. Brytyjczycy proponowali Chile w zamian krążownik liniowy *Princess Royal* (wg innych źródeł 2 krążowniki liniowe) których i tak nie mogli posiadać w składzie floty zgodnie z postanowieniami Konferencji Waszyngtońskiej, zaś władze USA okręt liniowy *Delaware*, jednak propozycje te zostały odrzucone z uwagi na wysokie koszty.

W dniu 27 listopada 1920 nowy okręt marynarki wojennej Chile pod dowództwem adm. Gómez Carreño wyszedł z portu Plymouth i po przeprowadzeniu dokowania w suchym doku Balboa (w strefie Kanału Panamskiego) 20 lutego następnego roku osiągnął Valparaíso, gdzie został okrętem flagowym eskadry.

Opis konstrukcji

W 1920 roku parametry taktyczno-techniczne *Almirante Latorre* przedstawiały się następująco:

Wyporność (w tonach metrycznych)

Konstrukcyjna – 26 698

Standard – 28 662

Pełna – 32 188

Podstawowe wymiary (w metrach)

Długość maksymalna – 201,4

Szerokość maksymalna – 28

Zanurzenie maksymalne – 10,2

Maksymalna nawodna wysokość burty – 8,9

Opancerzenie (w mm)

– główny pas pancerza burtowego 229 – 112

– dziobowe i rufowe grodzie poprzeczne 114 – 76

– pokład 102 – 25

– wieże artyleryjskie głównego kalibru

– przód 254

– boki 152

– barbety wież artyleryjskich głównego kalibru 254

– kazamaty artylerii średniego kalibru 152

– stanowisko dowodzenia 279 – 152

Uzbrojenie:

– 10 dział kal. 356 mm Elswick Mark I w dwudziałowych wieżach („A”, „B”, „Q”, „X”, „Y”, zaś we flocie chilijskiej 1, 2, 3, 4 i 5) z zapasem amunicji po 100 pocisków na lufę oraz system kierowania ogniem Dreyer Mk IV

– 16 dział kal. 152 mm BL Mark XVII w jednodziałowych kazamatkach, z zapasem amunicji po 200 pocisków na lufę

– 2 działa plot. kal. 76,2 mm L/45 20 cwt QF HA Mark I z zapasem amunicji po 300 pocisków na lufę

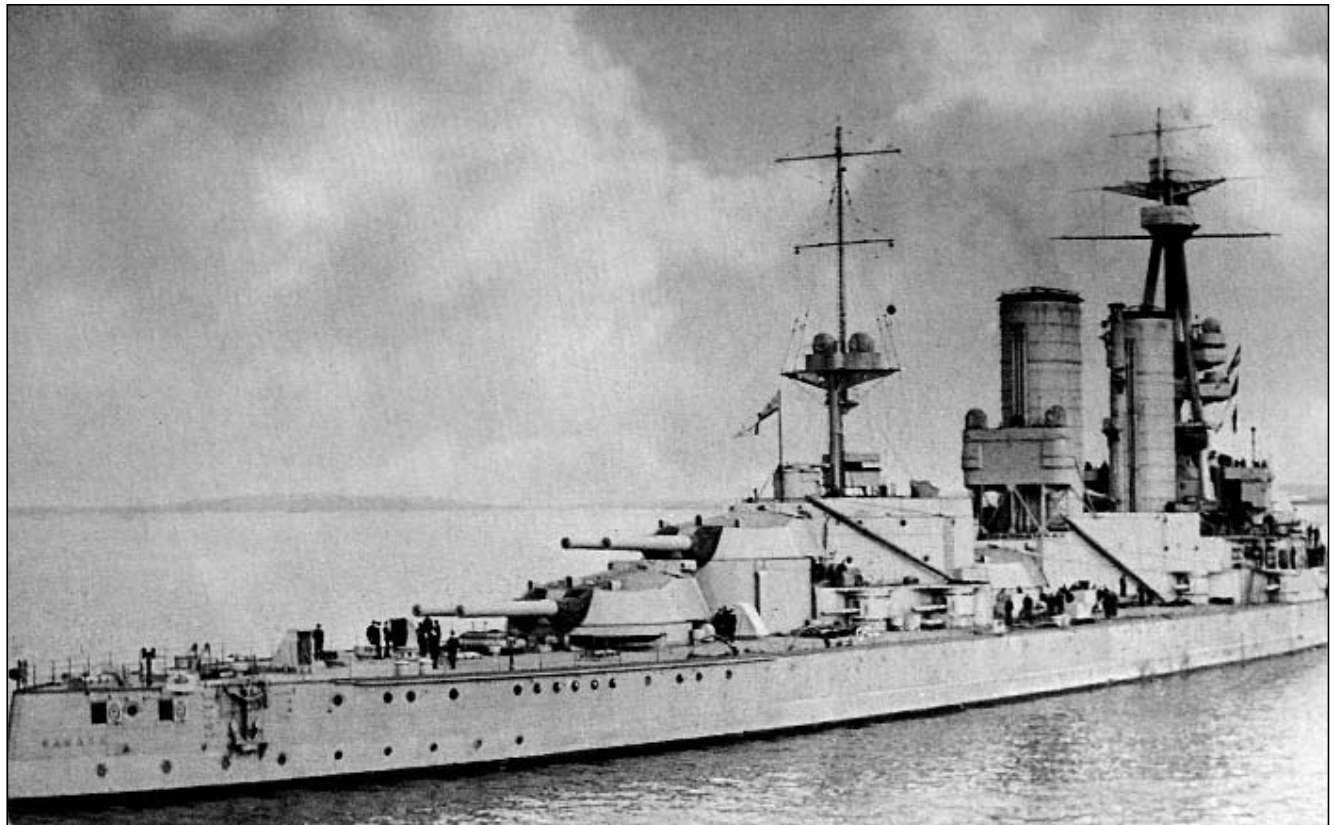
– 4 podwodne wyrzutnie torped kal. 533 mm

Układ napędowy:

– 21 kotłów parowych typu Yarrow z mieszanym systemem ogrzewania (węgiel + mazut) i ciśnieniu roboczym 15,8 kg/cm

Canada na kotwicy w Scapa Flow w kwietniu 1917 roku.

fot. Imperial War Museum



Almirante Latorre – chilijski pancernik „Potiomkin”

– 2 turbiny parowe wysokiego ciśnienia Brown Curtis oraz 2 turbiny parowe niskiego ciśnienia Parsons o łącznej mocy 37 000 KM

– 4 wały napędowe i 4 śruby

– zapas węgla 3300 t

– zapas mazutu 520 t

– zasięg przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów – 4400 Mm

– maksymalna prędkość 22,75 węzła (faktycznie osiągnięto nawet 23 – 24 węzły)

Załoga:

etatowa 1167 marynarzy i oficerów

minimalna nawigacyjna 550 marynarzy i oficerów.

Działa głównego kalibru *Almirante Latorre* zostały zaprojektowane i wykonane w firmie Elswick specjalnie dla chilijskich okrętów. Wykonano 14 dział (4 zapasowe) dla *Almirante Latorre*, zaś z zamówionych 10 dla *Almirante Cochrane* jedynie 3, które ostatecznie trafiły do francuskiej artylerii kolejowej. Na bazie działa Mark I opracowano dział Mark VII brytyjskich okrętów liniowych typu *King George* czasów II wojny światowej.

Podstawowe parametry dział kal. 356 mm

L/45 Mark I

Waga dział – 86,11 t

Długość dział – 16,469 m

lufy – 16,002 m

części gwintowanej lufy – 13,457 m

Długość lufy w kalibrach – 45

Objętość komory – 385,1 dm³

Szybkostrzelność – około 2 strzałów na minutę

Żywotność lufy – 350 wystrzałów

Typ amunicji – rozdzielnego ładowania, kartuszkowa

Waga i typ ładunku miotającego – 156 kg MD45

Typ pocisku /waga/waga materiału wybuchowego (kg):

APC Mark Ia/719/27,9

APC Mark IIIa/723,5/17

CPC/ 719/47,8

HE/ 719/61,2

Maksymalna prędkość początkowa – 726 m/s

Maksymalna donośność pociskiem APC Mark Ia (kąt podniesienia lufy +20°) – 22 310 m

Maksymalna zdolność przebicia pancerz (pocisk APC Mark Ia, odległość 0 m) – 1351mm

Podstawowe parametry dwudziałowej wieży Two-gun Turrets Canada (5): Mark I

Waga – 671 t

Odległość między osiami dział – 254 cm

Kąt poniesienia lufy (przedział) –3/+20°

Kąt ostrzału w płaszczyźnie poziomej –

150/150° (wieże „A”, „B”, „X”, „Y”)

– 30/150° (wieża „Q”) na każdą burtę

Kąt ładowania komory – dowolny

Szybkość naprowadzania (stopni/s)

– w płaszczyźnie pionowej – 3

– w płaszczyźnie poziomej – 3

W charakterze dział średniego (pomocniczego) kalibru zamontowano działa kal. 152 mm L/50 BL Mark XVII, również zaprojektowane w roku 1913 specjalnie dla Chile. Ogółem wyprodukowano 29 takich dział.

Podstawowe parametry dział kal. 152 mm L/50 BL Mark XVII

Waga samego dział – 8856 kg

Waga kompletnego dział (bez pancernej tarczy ochronnej) – 13 844 kg

Długość dział – 7,885 m

lufy – 7,620 m

Długość lufy w kalibrach – 45

Objętość komory – 27,04 dm³

Szybkostrzelność – 5 – 7 strzałów na minutę

Typ amunicji – rozdzielnego ładowania, kartuszkowa

Waga i typ ładunku miotającego – 13,0 kg (MD26)

– 12,76 kg (SC140)

Prędkość początkowa pocisku – 885 m/s

Typ i waga pocisku:

– HE (45,36 kg)

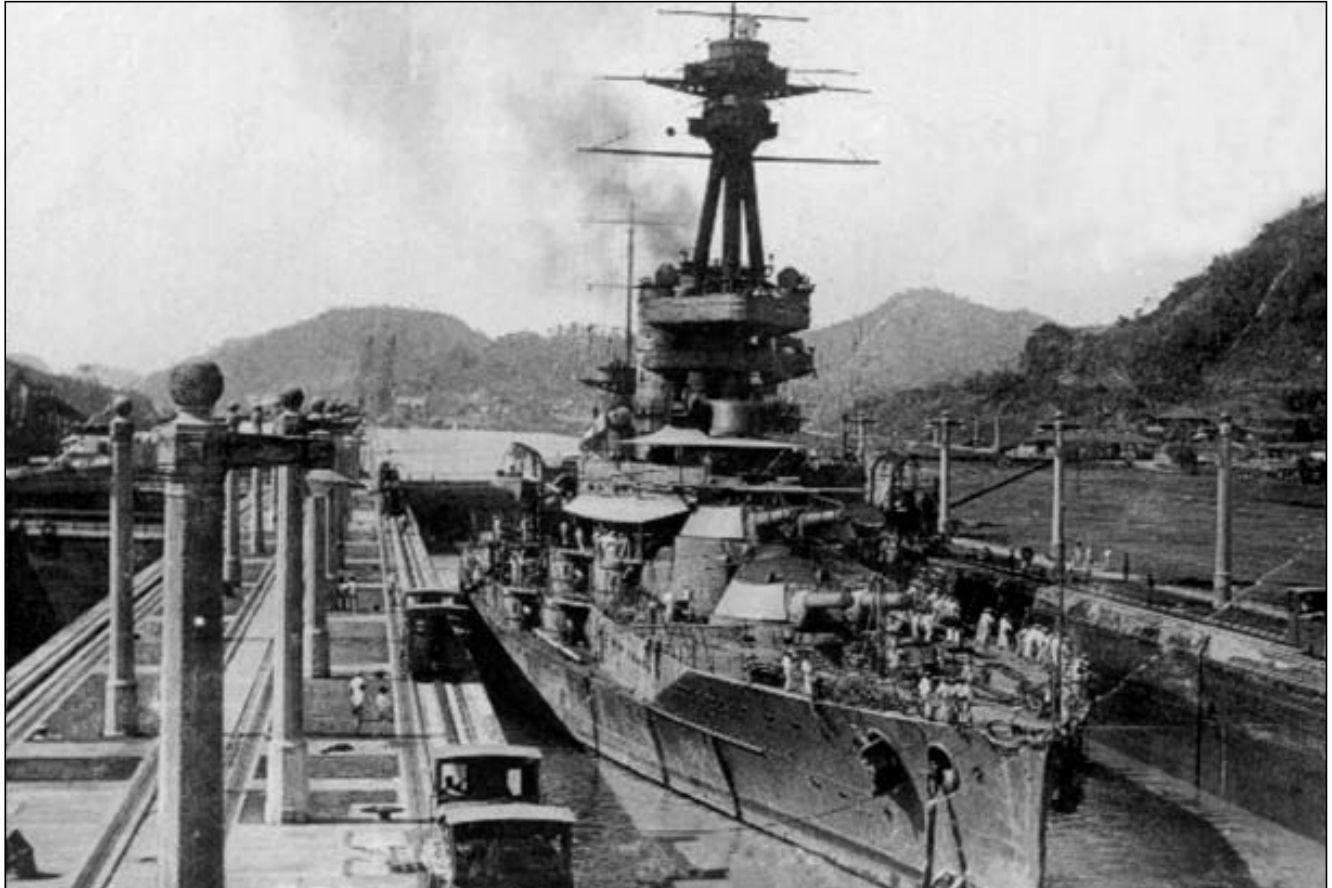
– CPC (45,36 kg)

– CPBC (45,36 kg)

Maksymalna donośność pociskiem HE (przy kącie podniesienia lufy +20°) – 14 800 m

Jedna z piękniejszych fotografii okrętu opuszczającego bazę Scapa Flow w kwietniu z 1917 roku, jeszcze jako *Canada* pod brytyjską banderą.
fot. Imperial War Museum





Wyraźna fotografia *Almirante Latorre* w służbie Knału Panamskiego w drodze do Chile. Zwraca uwagę pomost bojowy, rozmieszczenie systemu kontroli ognia, odcień „Atlantycka popiel” typowa dla okrętów brytyjskich Pierwszej Wojny Światowej, która się odcina w świetle tropikalnego słońca.

fot. zbiory Fernando L. Wilson

Kąt podniesienia lufy (przedział) – $-7/+20^\circ$
Kąt ostrzału w płaszczyźnie poziomej – $80/+80^\circ$.

Pod banderą Chile

Almirante Latorre był pierwszym dużym okrętem bojowym, jaki wszedł w skład floty Chile po roku 1902, gdy zostało podpisane porozumienie z Argentyną o zaprzestaniu wyścigu zbrojeń morskich. Nowy okręt liniowy, dysponujący najnowszym ówczesnym uzbrojeniem i wyposażeniem stał się znaczącym skokiem jakościowym w rozwoju chilijskiej marynarki wojennej. Do tej chwili największy kaliber dział nie przekraczał 240 mm (pancernik *Capitán Prat*), wyporność 8500 t (krążownik pancerny *O'Higgins*), zaś w turbinami parowymi dysponowały tylko nieliczne kontrtorpedowce.

Dzięki sile ognia i wysokiej prędkości *Almirante Latorre* miał realnie uzyskać przewagę nad swoimi południowoamerykańskimi konkurentami. W końcu donośność dział kal. 356 mm przewyższała o blisko 33 razy donośność brazylijskich i argentyńskich dział kal. 305 mm, a pociski ważyły prawie jeszcze raz tyle.

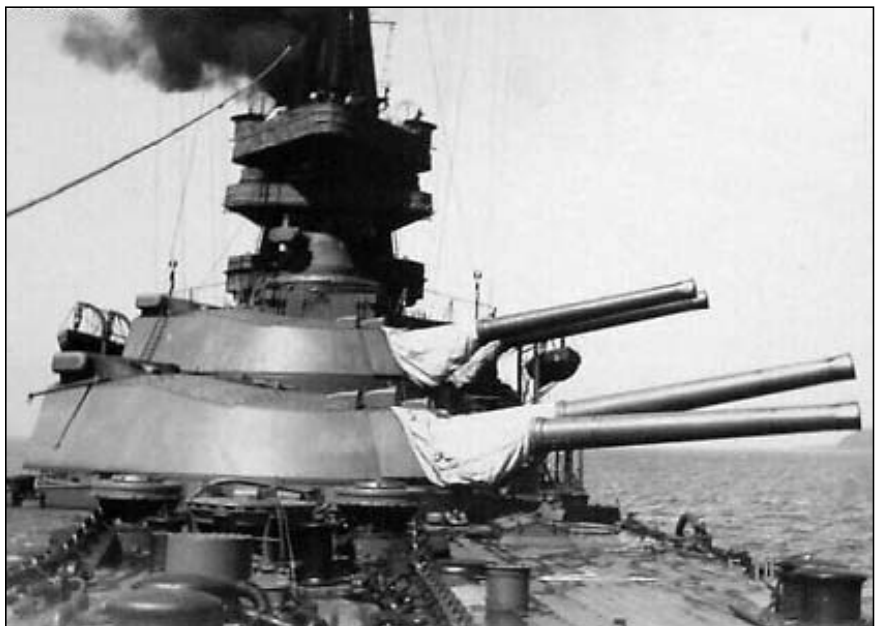
W kwietniu 1922 chilijski okręt liniowy był dokowany w Balboa (przeznaczano dla niego suchy dok w Talcahuano cały czas

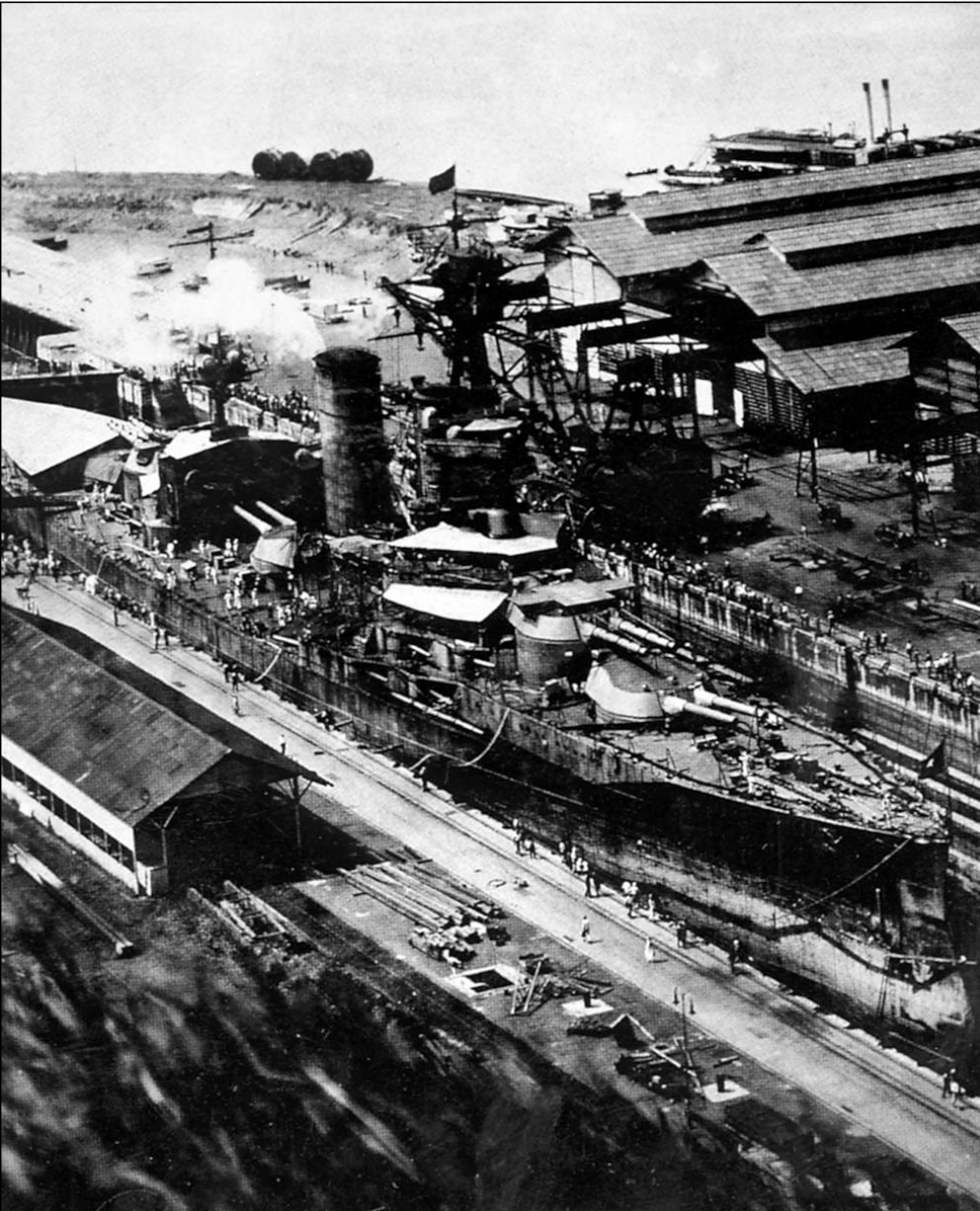
znajdował się jeszcze w budowie). W listopadzie tego roku na pokładzie jednostki prezydent republiki Arturo Alessandri Palma odwiedził nawiedzone przez trzęsienie ziemi prowincje Coquimbo i Atacama.

W dniu 15 lipca 1924 w obecności prezydenta *Almirante Latorre* został uroczystie wprowadzony do ukończonego po 12 latach budowy suchego doku nr 2 w bazie morskiej Talcahuano.

Widoczna ewidentnie pierwotna brytyjska forma okrętu, wieże 356 mm nr 1 i 2, skierowane na lewą burtę, także dalocelowniki obrócone w tę samą stronę oraz potężny dym wskazujący na próby artyleryjskie po przybyciu do Chile.

fot. zbiory Fernando L. Wilson



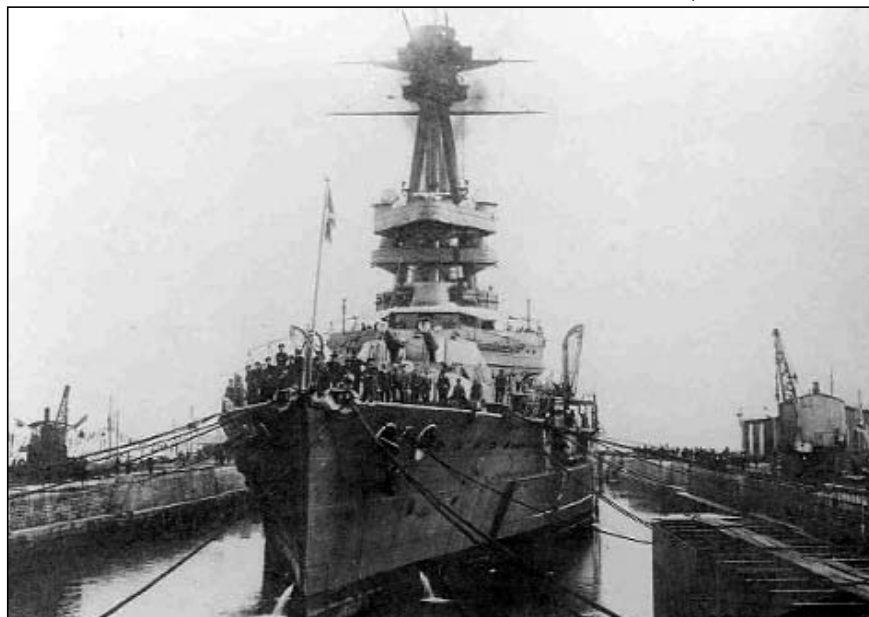


Almirante Latorre w czasie dokowania w Balboa w Strefie Kanału Panamskiego. Na wieży „B” artylerii głównej widoczna pobrytyjska platforma startowa dla samolotów.

fot. „Ships of the World”

Interesująca fotografia *Latorre* wykonana w Chile przed 1929 rokiem. Okręt posiada pierwotny kształt kadłuba, pomost nadal jest odkryty, oryginalne ustawienie reflektorów. Zwraca uwagę stosowany przez Royal Navy odcień „atlantycka popiel”, w którym przybył do Chile. Okręt wchodzi do doku nr 2 Stoczni Marynarki w Talcahuano, obecnie ASMAR.

fot. zbiory Fernando L. Wilson



Lata dwudzieste ubiegłego wieku były okresem rozkwitu marynarki wojennej Chile, w której skład weszły nowe jednostki, głównie brytyjskiej budowy. W związku z tym w Anglii otwarto kursy dla chilijskich marynarzy, zaś działająca w Chile brytyjska misja morska reorganizowała strukturę marynarki wojennej i proces nauczania w Escuela Naval.

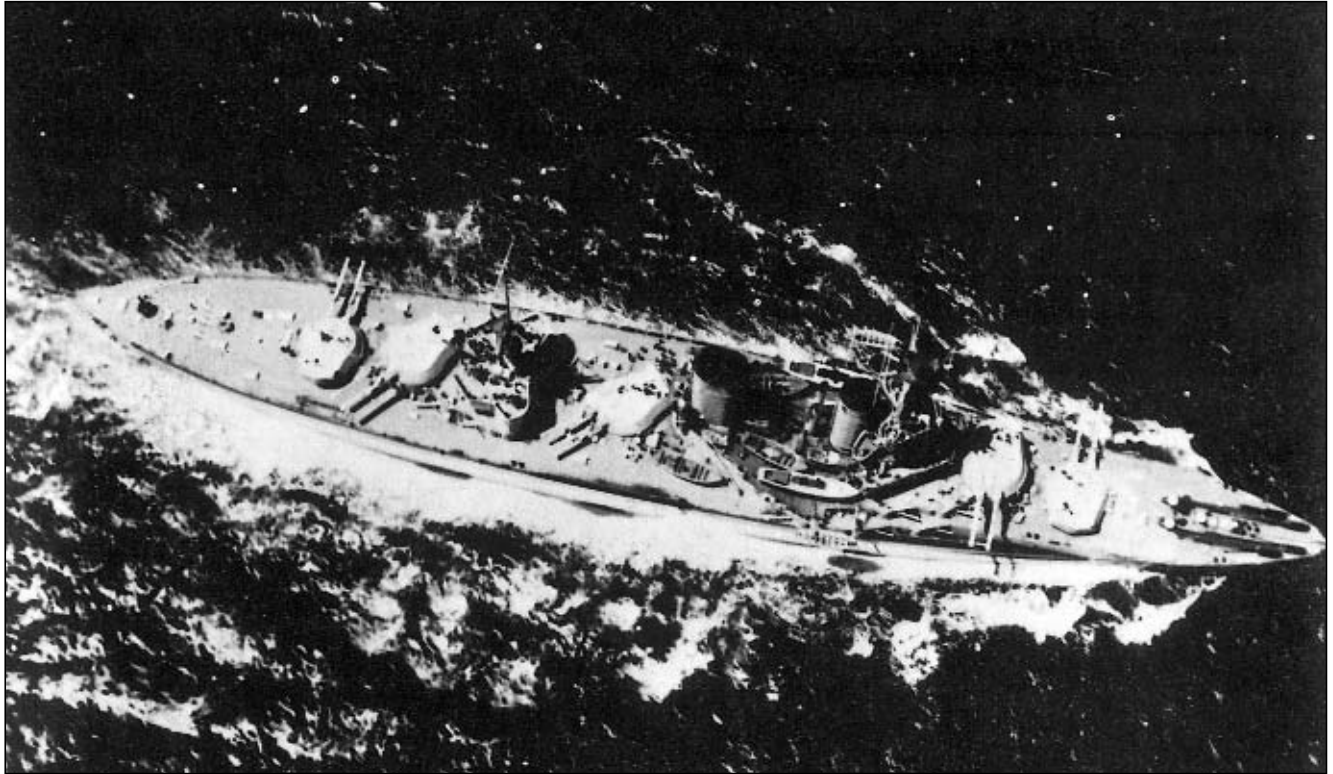
W listopadzie 1928 specjalna komisja pod przewodnictwem kontradm. Francisco Nieto i przy udziale brytyjskich specjalistów zaczęła rozpatrywać możliwość modernizacji okrętu liniowego zgodnie wymogami współczesnego pola walki. Decyzję o modernizacji podjęto 5 stycznia 1929. Argumentem, który przeważał był fakt przeprowadzenia w połowie lat dwudziestych w stocznjach USA modernizacji pary argentyńskich pancerników.

W dniu 15 maja 1929 roku jednostka rozpoczęła przejście do Wielkiej Brytanii trasą przez Kanał Panamski, Trynidad i Azory. Prace modernizacyjne na *Almirante Latorre* prowadzone były w latach 1929 – 1931 w stoczni w Devonport. Ich zakres był analogiczny jak na brytyjskich okrętach typu *Queen Elizabeth*, równocześnie usunięto stwierdzone wcześniej niedostatki konstrukcyjne. W rezultacie modernizacji wyporność pełna okrętu wzrosła do 32 960 t.

W pełnym zakresie zmodernizowano układ napędowy, zamiast 21 kotłów typu Yarrow zamontowano 18 nowych kotłów typu Admiralicji, opalanych paliwem płynnym, którego zapas wynosił 5500 t. Wymieniono również turbiny parowe, montując 4 nowe zespoły z dwustopniowymi przekładniami o łącznej mocy 56 803 KM, co pozwalało na osiąganie prędkości do 25 węzłów.

Zmodernizowano konstrukcję systemu zabezpieczenia jednostki. Okręt liniowy otrzymał dodatkowe „bąble” przeciwtorpedowe, co spowodowało wzrost szerokości do 29,9 m, a równocześnie zmniejszenie o 1,2 m zanurzenia. Grubość pokładu pancernego zwiększono w wielu newralgicznych miejscach do 102 mm, równocześnie wzmocniono grodzie wodoszczelne. Zmieniono całkowicie wyposażenie mostka, zwiększono wysokość trójnożnego fokmasztu na którym zostało umieszczone nowe stanowisko dalmierzy i kierowania ogniem artylerii średniego kalibru.

W toku remontu wiele uwagi poświęcono uzbrojeniu artyleryjskiemu okrętu. Zostały zwiększone kąty podniesienia luf dział głównego kalibru, wymieniono 2 lufy dział kal. 356 mm, zamiast dotychczasowych dział plot. kal. 76,2 mm zamontowano 4 działa plot. kal. 102 mm Mark V z zapasem po 300 pocisków na lufę, a także nowe systemy kierowania ogniem dział głównego



Widok z lotu ptaka na *Latorre* w drodze z modernizacji. Widać wzmocnione miejsce na katapultę, nie ma natomiast przygotowanych stanowisk dla wkm-ów na dachach wież artylerii głównej, brak radarów, kamuflażu wojennego, wymiary drugiego komina pozwalają odróżnić okręt od pokrewnych jednostek typów *King George V* i *Iron Duke*.
fot. National Historical Center

kalibru AFCS Mk 1 oraz dział średniego kalibru i przeciwlotniczych.

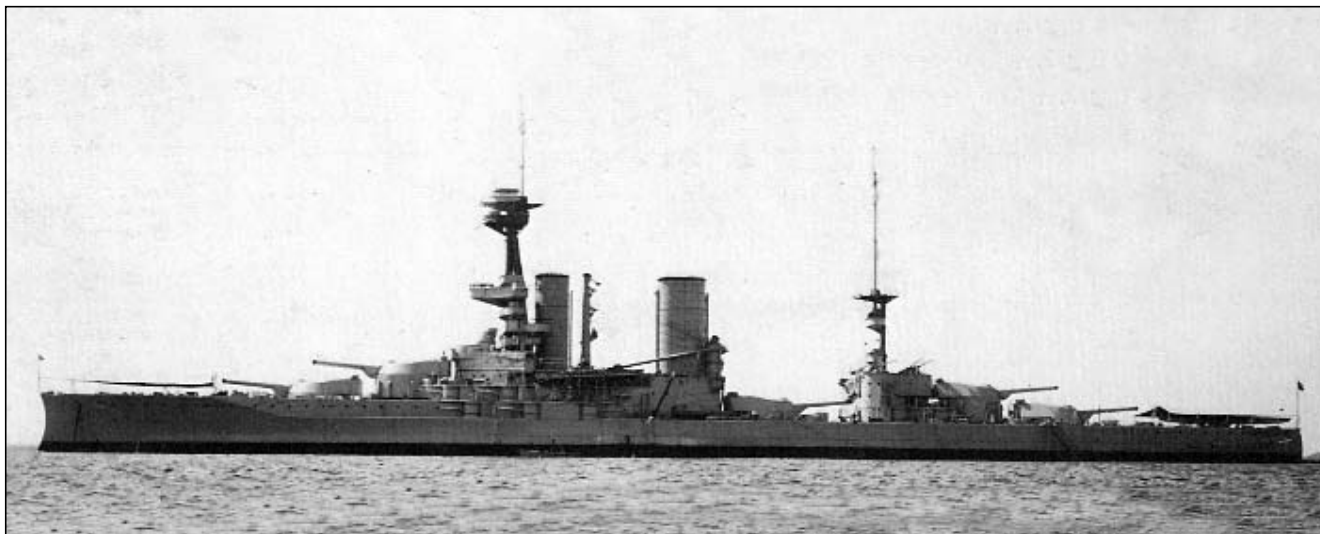
Okręt otrzymał najnowsze środki łączności i wyposażenie nawigacyjne. Planowano także założenie na rufie katapulty dla wod-

nosamolotu pokładowego Fairey III F, jednak te prace zostały wykonane już po powrocie do Chile przez jedną z włoskich firm. Marynarka wojenna nabyła w Wielkiej Brytanii 5 wodnosamolotów Fairey III F,

które w roku 1939 zastąpiono przez maszyny niemieckiej produkcji typu Arado-95A. Warto zaznaczyć, że pilotami tych samolotów był personel sił powietrznych, zaś obserwatorami i korygującymi ogień artyleryjski

Latorre zacumowany bezpośrednio po powrocie do Chile z modernizacji. Nie widać jeszcze katapulty na rufie, która została zamontowana równocześnie z działkami plot. Z drugiej strony widoczny jest charakterystyczny bąbel. Wszystko razem pozwala datować fotografię na koniec 1931 roku.
fot. zbiory Fernando L. Wilson





Almirante Latorre w 1933 roku z zamontowaną już katapultą.

fot. zbiory Fernando L. Wilson



Zdjęcie rufy z katapultą i wodnosamolotem Fairey IIIF, przygotowanym do startu. Na pokładzie widoczny żurawik do podnoszenia wodnosamolotu, po jego lądowaniu na wodzie. Prawdopodobnie fotografia przedstawia pierwszy start w 1932 roku.

fot. zbiory Fernando L. Wilson

Wodnosamolot Fairey IIIF należący do Chilijskich Sił Powietrznych, startuje z katapulty *Latorre*. To jeden z pierwszych startów, w tle widoczny niszczyciel *Serrano*, gotowy do podjęcia rozbitków w razie wypadku. Widoczny również żurawik oraz wieża „X”, obrócona do przodu na lewą burtę. 1932 rok.

fot. zbiory Fernando L. Wilson



oficerowie floty. Pierwszy start wodnosamolotu miał miejsce 17 marca 1932 roku. W roku 1941 (wg innych źródeł w 1944) katapulta została zdjęta, a na jej miejscu ustawiono 4 wkm-y plot. Hotchkiss.

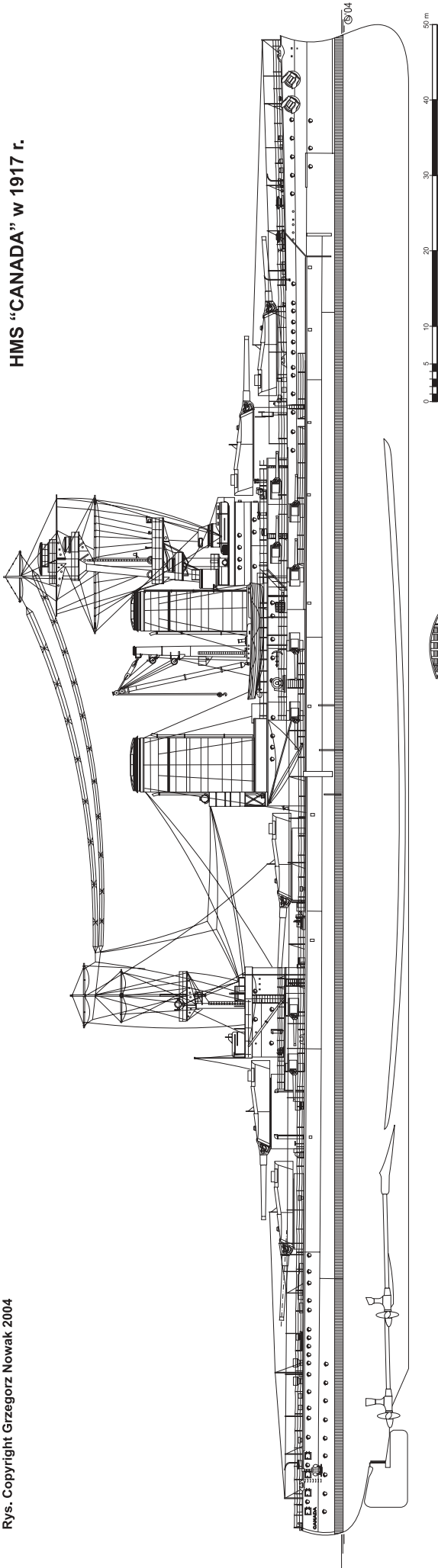
Almirante Latorre powrócił do Chile 12 kwietnia 1931 roku, przywożąc na swym pokładzie z Europy 2 holowniki o wyporności 33 t.

Powrót *Almirante Latorre* do ojczyzny w kwietniu 1931 roku przypadł na okres tzw. „wielkiego kryzysu”, głębokiego kryzysu ekonomicznego, jaki dotknął światową gospodarkę. Kryzys silnie uderzył w gospodarkę Chile zorientowaną na eksport surowców, w pierwszym rzędzie miedzi i nitratów, do rozwiniętych krajów Ameryki Północnej i Europy Zachodniej. Eksport ten spadł praktycznie niemal do zera. Kryzys ekonomiczny pogłębiany był jeszcze przez kryzys polityczny spowodowany dyktaturą gen. Carlos Ibanez del Campo (1927 – 1931). W lipcu szeroki narodowy protest i krach gospodarczy doprowadziły do upadku reżimu. Do władzy doszedł rząd na którego czele stał przewodniczący Sądu Najwyższego Manuel Trucco.

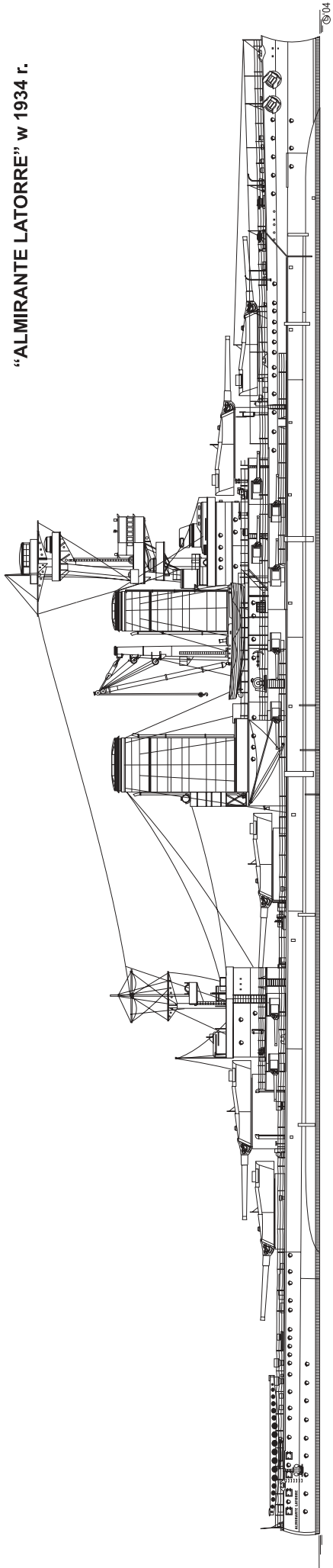
Katastrofalny spadek poziomu życia dotknął także marynarkę wojenną. Minister finansów nowego rządu zakomunikował o obniżeniu o 12 – 30% zarobków urzędników państwowych, w tym także wojskowych, którzy już wcześniej otrzymywali nader mizerny żołd. Trzeba wspomnieć, że jeszcze w czasie remontu *Almirante Latorre* w Wielkiej Brytanii, jego załozę „obcięto” o połowę dodatek za pobyt zagranicą.

Zimowe miesiące (półkula południowa!) były okresem aktywnego treningu bojowego floty Chile. W tym okresie flota dzieliła się na trzy eskadry: Bojową (okręt flagowy *O’Higgins*) i Szkolną (jednostka flagowa

HMS “CANADA” w 1917 r.



“ALMIRANTE LATORRE” w 1934 r.



Al-mirante Latorre), operujące u północnych wybrzeży kraju oraz Południową (Rezerwową) stacjonującą w bazie Talcahuano. W tym czasie siły morskie Chile dysponowały wcale znacznym potencjałem: 1 okrętem liniowym, 4 krążownikami typu «Elswick» (zbudowanymi jeszcze w końcu XIX wieku), 4 nowymi i 6 starymi niszczycielami, 9 okrętami podwodnymi, 3 stawiaczami min i ponad 20 jednostkami pomocniczymi.

W końcu sierpnia 1931 roku okręty eskadry Bojowej i Szkolnej (na pokładach których było ogółem ponad 5000 marynarzy i oficerów) stały na kotwicy na redzie portu Coquimbo. Wśród marynarzy rosło niezadowolenie z powodu komplikującej się sytuacji politycznej i ekonomicznej. Największą aktywność w tej mierze przejawiała załoga okrętu liniowego. „Grona gniewu” na pokładzie tej jednostki zaczęły narastać jeszcze w czasie remontu w Devonport pod wpływem miejscowych ruchów lewicowych i komunistycznych, a także agitatorów spośród demokratycznej chilijskiej demokracji przybywających z Paryża. Chilijski wywiad i policja na podstawie posiadanych informacji doszły do wniosku, że po powrocie okrętu na ojczyste wody na jego pokładzie może dość do wybuchu buntu.

Inicjatorami wystąpienia stali się „suboficiales” (podoficerowie) służby zaopatrzenia, przechodzący szkolenie na pokładzie *Almirante Latorre*. Grupa ta licząca 21 ludzi, została wybrana z grona cywili na podstawie otwartego konkursu. Wielu z nich posiadało już wcześniej doświadczenie pracy związkowej i agitacyjnej. Nieformalnym przywódcą grupy był Manuel Astica. Grupa ta zaproponowała załogom okrętów eskadry by te przedstawiły dowództwu petycję z żądaniem naprawienia najbardziej bolesnych problemów marynarzy.

Dowódca pancernika (Eskadry?) kmdr Alberto Hozvén, gdy dowiedział się o petycji postanowił zdusić w zarodku zarzewie niezadowolenia, nakazując przybycie delegacji każdego z okrętów na pokład jednostki flagowej. Tam w twardych słowach stwierdził, że działania marynarzy Eskadry są nie patriotyczne i naruszają porządek oraz tradycje marynarki wojennej. Przemówienie nie odniosło zamierzonego skutku, bowiem na komendę „rozejść się” nie odpowiedział tradycyjny okrzyk „Viva Chile!”, który wzniesli jedynie nieliczni kadeci-praktykanci. Stało się jasne, że sytuacja pozostawała skrajnie napięta.

31 sierpnia na pokładzie *Almirante Latorre* odbył się mityng młodszych dowódców (podoficerów), na którym po płomiennym przemówieniu Manuela Astica postanowiono o północy przejąć kontrolę na wszystkich okrętach Eskadry na redzie



Buntowniczy dowódca okrętu – starszy sygnalista Ernesto González. fot.

Coquimbo. W nocy z 31 sierpnia na 1 września oficerowie wachtowi na wszystkich okrętach eskadry zostali aresztowani, pozostali zaś uwięzieni w swoich kabinach. Szeregowi marynarze, choć byli zaskoczeni wydarzeniami, jednak bez wahania przyłączyli się do swoich podoficerów. Wkrótce na wszystkich okrętach zapalono czerwone światła, świadczące o tym, że jednostki przyłączyły się do powstania. Szczególną sytuacją miała miejsce na pokładzie niszczyciela *Hyatt*. Gdy na pokład przybył dowódca jednostki Humberto Aylvin, zdenerwowany zastępca zapytał go, jakie stanowisko powinni zająć w tej złożonej sytuacji oficerowie. Wówczas z ust dowódcy padła jasna odpowiedź – ich miejsce jest razem ze wszystkimi członkami załogi.

Choć podoficerowie kwatermistrzostwa proponowali utworzyć wybierane komitety okrętowe „a la Sovietico”, to jednak większość zadecydowała pozostawać wiernym zasadom wojskowego porządku. W tej sytuacji komendę okrętów przejęli najstarsi stopniem „suboficiales”, zaś ich pomocnikami zostało 6 niższych stopniem młodszych dowódców. Dowodzenie *Almirante Latorre* objął starszy sygnalista Ernesto González, zaś jego sekretarzem wybrany został Manuel Astica. Podoficerowie okrętu flagowego ogłosili się Głównym Sztabem Załóg (Estado Mayor de las Tripulaciones – EMT) i przejęli dowodzenie Eskadrą.

Informacje o powstaniu dotarły do Santiago dopiero wieczorem następnego dnia. Do tego czasu EMT ogłosił o przejęciu w swoje ręce pełnej władzy na terytorium prowincji Coquimbo. Miejscowy garnizon i policja zachowały neutralność.

Władze ogarnęła panika. Zbuntowała się marynarka wojenna, zawsze uważana za lojalną i najbardziej konserwatywną część sił zbrojnych. Wszyscy mieli jeszcze

w pamięci krwawą wojnę domową roku 1891, gdy Armada de Chile poparła Kongres w jego konflikcie z prezydentem Jose Manuel Balmaceda. Najbardziej obawiano się możliwych desantów zbuntowanej floty i zajęcia przez nią rejonów wydobywania nitratów i miedzi na północy kraju, co mogło spowodować powstanie robotników. Nie wykluczano również przyłączenia się do buntów oddziałów armii i korpusu karabinierów. Nad krajem zawisła perspektywa rewolucji społecznej.

Attache morski USA w Chile donosił do Waszyngtonu: „*Ten bunt głęboko wstrząsnął Santiago, panuje powszechna opinia, że jeśli osiągnie sukces, to wkrótce podobne akcje podejmą oddziały armii i karabinierów. Liczne tysiące bezrobotnych, podatnych na komunistyczną propagandę zaczęły wówczas brać władzę w swoje ręce*”.

Wieczorem władze otrzymały petycję z żądaniami powstańców. Oto główne z nich:

- ustanowić place na poprzednim poziomie
- oddać pod sąd członków dawnego rządu
- rząd winien podjąć wszelkie środki by przerwać negatywną kampanię propagandową skierowaną przeciwko siłom zbrojnym
- władze powinny przyjąć powyższe żądania w ciągu 48 godzin.

Ze swej strony marynarze obiecali pozostawić okręty na kotwicy do czasu ostatecznego rozwiązania konfliktu i nie kierować dział przeciwko ludności cywilnej. Powstańcy odcinali się od jakichkolwiek żądań o charakterze politycznym.

Przed północą władze otrzymały kolejny, drugi pakiet żądań. Tym razem z postulatami ekonomicznymi przedstawiono również żądania polityczne. Proponowano zamrożenie spłaty zagranicznych długów, obniżenie procentów bankowych, przeprowadzenie reformy rolnej, przyspieszenie industrializacji kraju oraz wprowadzenia progresywnego podatku dochodowego, tak by obywatele z wysokimi dochodami płacili również wyższe podatki.

Tę samą noc rząd podał się do dymisji. Nowo sformowany gabinet skierował do prowadzenia rozmów z powstańcami popularnego we flocie kontradm. Edgardo von Schroeders, któremu udzielił jednak bardzo ograniczone pełnomocnictwa.

W czasie modernizacji w Devonport okręt liniowy został wyposażony w bardzo nowoczesną i silną, jak na owe czasy, radiostację zaś jego radiooperatorzy otrzymali w Wielkiej Brytanii solidne przygotowanie. Teraz ta radiostacja nadawała żądania powstańców na falach stacji komercyjnych i wzywała marynarzy całej floty Chile by

przylłączyli się do powstania. Te wezwania trafiły na podatny grunt. Marynarze bazy morskiej Talcahuano, w tym znajdującej się tam bazy okrętów podwodnych i 2 szkół morskich, a także robotnicy miejscowego arsenału (łącznie ponad 3000 ludzi), przylłączyli się do rewolucji. Przy czym dowódca bazy kontradm. Chappuseaux odmówił zdławienia buntu i sam przylłączył się do niego. Tym samym liczba zbuntowanych jednostek wzrosła do 23. do powstanie nie przylłączył się jedynie okręt podwodny *Fresia*, który wyszedł z Talcahuano w morze by topić okręty buntowników.

Sytuacja w Valparaíso, głównej bazie floty również pozostawała napięta. Marynarzy poparł pułk „Maipo” dowodzony przez swoich podoficerów. Praktycznie jedyną podporą dowództwa byli kadeci szkoły morskiej (Escuela Naval), jednak i ich sporadycznie atakowali uzbrojeni cywile. Baza morska w Salinas, gdzie znajdowała się szkoła łączności, komunikowała przez radio o przylłączeniu się do powstania. Za jej przykładem poszła baza sił powietrznych (dawna baza lotnictwa morskiego) w Quinteros. Także idący do Panamy zbiornikowiec *Rancagua* zawrócił do kraju.

W tym czasie w rezultacie rozmów między EMT a przedstawicielem rządu von Schroeders został wypracowany projekt memorandum o zgodzie, który przedłożono rządowi. W największym skrócie sprowadzał się on do stwierdzeń: wszyscy oficerowie powracają na swoje stanowiska, uczestnicy buntu nie podlegają represjom, Ministerstwo Marynarki Wojenne rozpatruje żądania marynarzy. Ostatecznie nie zdołano jednak osiągnąć porozumienia – rząd przedłożył swoją wersję porozumienia, zaś EMT odmówiło podpisania jakiegokolwiek porozumienia do czasu przybycia do Coquimbo okrętów Eskadry Rezerwowej z Talcahuano. Eskadra ta wkrótce dotarła na północ (bez udziału oficerów!), co dawało przykład wysokiego profesjonalizmu podoficerów i marynarzy chilijskiej marynarki wojennej.

Wystraszony rząd rozpaczliwie próbował uzyskać pomoc ze Stanów Zjednoczonych. Pierwsze próby dotyczyły dostaw bomb burzących i gazu łzawiącego. Zostały one odrzucone przez USA z banalnego powodu – święta Labor Day. Później chilijskie władze prosiły już o bezpośrednią interwencję. W dniu 7 września kwestie możliwości wykorzystania amerykańskiej floty rozpatrywał Departament Stanu USA oraz Departament Marynarki. Zdaniem U.S. Navy minimalne siły winny składać się z 4 lekkich lub 3 ciężkich krążowników, które mogły osiągnąć z baz atlantyckich rejon konfliktu w czasie 8 – 10 dni. Nie wykluczano jednak, że walki z powstańcami wymagać mogły po-

teżniejszych sił – 1 okrętu liniowego, 1 lotniskowca, 3 ciężkich lub 4 lekkich krążowników, 12 niszczycieli wraz z niezbędnymi jednostkami zabezpieczenia. Rozwinięcie takich sił wymagało jednak co najmniej 15 dni. W końcu jednak chilijska prośba o zbrojną interwencję została odrzucona.

W tym czasie strajk transportowców sparaliżował Santiago, grupa prokomunistycznych studentów opanowała budynek administracji Universidad de Chile. Na pokład *Almirante Latorre* przybyła delegacja Federacji Pracujących Chile (FOCH – Federación de Obreros de Chile), działającej pod kierownictwem partii komunistycznej, deklarując swoje poparcie dla powstańców. Przewodniczący FOCH w Coquimbo naczelnicy *Juan Riveros Araya* wszedł w skład EMT.

W odpowiedzi rząd postanowił pokazać buntownikom swoją „żelazną pięść”. Rozmowy z buntownikami zostały przerwane, zaś von Schroeders został wezwany do Santiago. Jako pierwszy został stłumiony bunt w pułku „Maipo”. W dniu 5 września brygada gen. Guillermo Novoa w składzie 2 pułki piechoty, pułku kawalerii, kompanii oficerów marynarki wojennej i pododdziałów artylerii i saperów (ogółem 2000 ludzi) rozpoczął szturm bazy Talcahuano. Po ciężkich walkach rankiem następnego dnia baza została zdobyta. Wg oficjalnych danych zginęło 18 ludzi, w tym 6 żołnierzy sił rządowych (liczbę zabitych inne źródła określają nawet na 320 ludzi), 34 zostało rannych, w tym 2 żołnierzy sił rządowych. Niszczyciel *Riveros* został poważnie uszkodzony w wyniku trafienia licznych pocisków artyleryjskich, na jego pokładzie był 1 zabity i kilku rannych. Uszkodzenia oraz braki paliwa były przyczyną późniejszego poddania się jednostki krążącemu wodnosamolotowi. Następnie wojska rządowe zajęły bazy Salinas, Quinteros w Valparaíso. Należy przy tym zauważyć, że powstańcy przed kapitulacją zdołali uszkodzić samoloty w bazie Quinteros.

W tym momencie jedynymi przeciwnikami władz pozostali marynarze na redzie Coquimbo. Tym razem swoje możliwości bojowe postanowiły zademonstrować siły powietrzne Chile utworzone z niezależnych wcześniej lotnictwa armii i floty. Dowódcą sił powietrznych był gen. Ramón Vergara, brat gen. René Vergara, który kierował operacjami wojskowymi przeciwko powstańcom w Talcahuano i Valparaíso. Generał lotnictwa liczył, że wystarczy mu zaledwie kilka godzin by zdusić powstanie.

Rankiem 6 września 2 samoloty Curtiss *Falcon* pojawiły się nad redą Coquimbo i zaatakowały 4 bombami o wadze 12 kg okręty podwodne, nie uzyskały jednak żadnych trafień i zostały odpędzone ogniem karabinowym bazy okrętów podwodnych Araucano. W tym samym dniu o godz. 17.30 atak na okręty przeprowadziło 14 bombowców II Grupy lotniczej w składzie 2 Junkers R-42, 2 Vickers „Wibault”, 3 Vickers „Vixen” oraz 7 Curtiss „Falcon”. Warto zauważyć, że zastosowano oryginalną metodę wyeliminowania możliwości ewentualnego sabotażu ze strony mechaników lotniczych, którzy musieli uczestniczyć w locie wraz z pilotami swoich maszyn. Razem z lotnikami sił powietrznych samoloty pilotowali również cywilni piloci ochotnicy.

Ataki przeprowadzono z pułapu 800 – 1000 m, a łącznie zrzucono 2 bomby 300 kg, 2 bomby 200 kg i 95 bomb 9 kg oraz wystrzelono 277 pocisków karabinów maszynowych. Głównym celem był oczywiście *Almirante Latorre* (jedna bomba 300 kg upadła 10 m, a druga 30 m od rufy okrętu). Okręty odpowiedziały ogniem z dział plot., karabinów maszynowych i broni strzeleckiej (ta ostatnia była jedynym środkiem samoobrony okrętów Eskadry Rezerwowej, które nie posiadały uzbrojenia plot.) Nie można wykluczyć, że kierowanie ogniem plot. w niektórych przypadkach wzięli na siebie oficerowie. Powstańcy wystrzelili łącznie 133 pocisków artyleryjskich różnych

Samoloty Vickers „Vixen” które brały udział w bombardowaniu zbuntowanego pancernika.
fot. „Historia de la Fuerza Aerea de Chile”



kalibrów, 4239 pocisków karabinów maszynowych oraz od 40 do 50 tys. pocisków karabinowych. Najnowszy system kierowania ogniem plot. *Almirante Latorre* nie był wykorzystany w akcji.

Efektywność nalotów była skrajnie niska – odłamki spowodowały jedynie uszkodzenie okrętu podwodnego *Quidoro* (H-4), na którego pokładzie zginął marynarz, a drugi został ranny. Według niektórych źródeł lotnicy otrzymali rozkaz by nie zatapiać własnych okrętów. Lotnictwo straciło jedną maszynę, a praktycznie wszystkie biorące udział w nalocie zostały uszkodzone.

Działania rządu doprowadziły do radykalizacji stanowiska EMT – radiostacja *Almirante Latorre* otwarcie nawoływała do rewolucji społecznej: „*W chwili obecnej marynarze liczą, że jedyną możliwą odpowiedzią na antynarodowe działania rządu powinna być zmiana ustroju społecznego, co odpowiadałoby podstawowym oczekiwaniom społeczeństwa. Wojna domowa, rozpętana przez władze, w tej chwili zmienia się w rewolucję społeczną*”. W odpowiedzi na działania władz EMT groziło ostrzałem z ciężkich dział okrętu liniowego Coquimbo, La Serena, a także położonego na północ od Valparaíso modnego kurortu Viña del Mar – „centrum oligarchii, zmuszającej rząd do podjęcia przeciw na tak okrutnych środków”.

Rozumiejąc jednak, że szanse na sukces topnieją momentalnie EMT zaczął poszukiwać wyjścia z trudnego położenia. Radiostacja okrętu zwróciła się z prośbą do arcybiskupa Santiago o pośrednictwo w rozmowach z władzami o przezwycięzenie kryzysu. Władze jednak już rozmów nie podjęły. Wśród zbuntowanych okrętów rozpoczął się rozłam. Niszczyciele *Hyatt* i *Riquelme* opuściły redę Coquimbo i przybyły do Valparaíso, gdzie poddały się władzom. Rano 7 września EMT podjęło decyzję o przerwaniu powstania. Okręty uwolniły swoich oficerów i z białymi flagami przeszły do wskazanych przez rząd portów. Przewodniczący FOCH w EMT Juan B. Riveros Araya popełnił samobójstwo na pokładzie *Almirante Latorre*.

Sprawę buntu we flocie rozpatrywał specjalnie utworzony trybunał wojskowy. Członkom EMT postawiono następujące zarzuty:

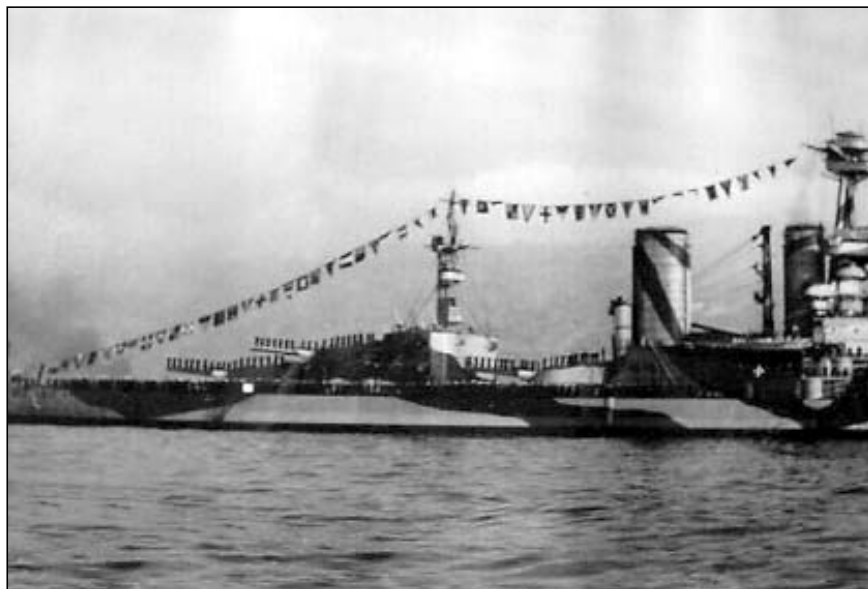
- zbrojne antyrządowe powstanie i wykorzystanie broni przeciwko prawowitym władzom
- aresztowanie oficerów i przejęcie okrętów
- wezwanie przez radio do rewolucji społecznej.

Trybunał sądził łącznie 51 ludzi, 6 z nich, w tym Ernesto González, zostało skazanych na karę śmierci, 2 (Manuel Astica i Augu-



Dwa składane ujęcia dziobu i rufy *Latorre* prezentują sylwetkę okrętu w kamuflażu w latach wojny. Fotografie mogą być prawdopodobnie datowane na 1944 rok. Jeszcze przed zainstalowaniem systemów amerykańskich, natomiast nie ma już katapulty.

fot. zbiory Fernando L. Wilson



sto Zagal) na dożywocie, a pozostali na więzienie w wymiarze od 51 dni do 10 lat. W dniu 17 września z okazji Dnia Niepodległości wyroki śmierci zostały zmienione na dożywocie, a już w lipcu 1932 wszyscy skazani byli na wolności.

Sąd nad oficerami obradował na terenie bazy Salinas. Zarzucono im niedbalstwo, w szeregu przypadków również wspieranie buntu. Wszyscy oficerowie, w tym Hozven, zostali przeniesieni do rezerwy. Choć zarzuty o współdziałanie z rewolucjonistami nie zostały udowodnione, 2 oficerów zwolniono ze służby za okazanie moralnego wsparcia buntownikom.

Wydarzenia września 1931 roku stały się dla puczystów na czele z gen. Pinochetem swego rodzaju moralnym usprawiedliwie-

niem obalenia rządu jedności narodowej Salvadora Allende (antyrządowy pucz 11 września 1973 roku rozpoczęła marynarka wojenna). Ich zdaniem wewnątrz floty tlił się podtrzymywany przez rząd „marksistowski spisek”, któremu udało się zapobiec jedynie dzięki zdecydowanym działaniom junty.

W latach 1931- 1934 w związku z trudną sytuacją ekonomiczną kraju *Almirante Latorre* został przeniesiony do aktywnej rezerwy w bazie Talcahuano. Po powrocie do czynnej służby okręt stał się prawdziwą „kuźnią kadr” dla chilijskiej floty. Interesujące informacje o okręcie liniowym w latach 1938 – 1944 można znaleźć w znajdujących się w internecie wspomnieniach wiceadm. Patricio Carvajal Prado *Al. Servicio*

de la Artilleria en el Acorazado „Almirante Latorre.

Okręt przeprowadzał rejsy szkolne zarówno wzdłuż północnych wybrzeży jak i daleko na południe, sięgając Hornu, pływał także w łodach subarktyki, wszędzie demonstrując swoją solidną konstrukcję oraz wspaniałe przygotowanie chilijskich marynarzy. Przykładowo w dniu 19 listopada 1938 w czasie przejścia z Talcahuano do Valparaíso przy silnie obrośniętym kadłubie okręt osiągnął prędkość 22,4 węzła. Niekiedy załoga jednostki musiała wykonywać całkiem odmienne funkcje, takie jak likwidacja skutków trzęsienia ziemi w styczniu 1939 roku czy stłumienie buntu załogi francuskiego statku *Winnipeg* w porcie Valparaíso.

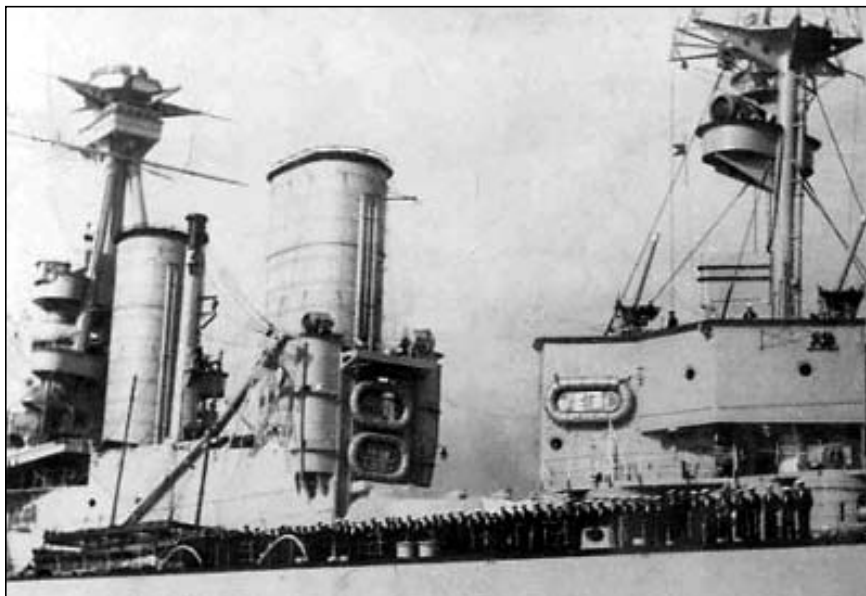
W roku 1939 w zamian samolotu Fairey III F okręt liniowy otrzymał wodnosamolot pływakowy produkcji niemieckiej Arado 95A. Samolot posiadał silnik o mocy 880 KM i był uzbrojony w 2 km-y MG-15 kal. 7,9 mm.

Pod kadłubem mógł przenosić torpedę lotniczą o masie 700 kg lub bombę 375 kg, zaś pod skrzydłami 2 bomby 50 kg.

Wybuch II wojny światowej był poważną próbą dla chilijskiej floty. Praktycznie przezwane zostały dostawy części zamiennych,

Rufa Latorre. Widać dachy wież „X” i „Y” (nr 4 i 5 według terminologii chilijskiej) z wielkokalibrowymi karabinami maszynowymi Hotchkissa 13,2 mm. W pojedynczych stanowiskach wzdłuż osi okrętu. Podstawa katapulty również wyposażona w wkm-y tego samego typu oraz tratwy Carleya. Na wieżach 356 mm wyraźnie widać płyty pancerne. Ciemna tonacja dachów wież oraz brak Oerlikonów datują fotografię na około 1945 rok.

fot. zbiory Fernando L. Wilson



Załoga Latorre zgromadzona na lewej burcie. Fotografia odpowiada okresowi z trzydziestych i czterdziestych. Wyraźnie widać wielkość okrętu, dach wieży „Q” ze stanowiskiem plot. 2 działa 102 mm wyraźnie widoczne razem z systemem kierowania ogniem. Widoczne również tratwy Carleya, typowe dla brytyjskich okrętów z epoki. fot. zbiory Fernando L. Wilson

uzbrojenia i amunicji, pojawiły się również trudności w dostawach paliwa. Dla zapewnienia wysokiego stopnia przygotowania bojowego trzeba było niekiedy korzystać z oryginalnych metod. Dla ograniczenia zużycia pocisków głównego kalibru *Almirante Latorre* przy strzelaniach szkolnych na dystans do 4000 m wykorzystywano działa kal. 57 mm, których lufy umieszczono we wnętrzu luf kal. 356 mm.

Choć Chile przestrzegało neutralności, jej flota znajdowała się w stanie gotowości bojowej, ochraniając porty niezbędne dla eksportu surowców mineralnych i importu produktów naftowych. Bezceremonialne traktowanie neutralności Urugwaju i Argentyny przez okręty brytyjskie i niemieckie w czasie bitwy w La Plata było wystarczającą lekcją.

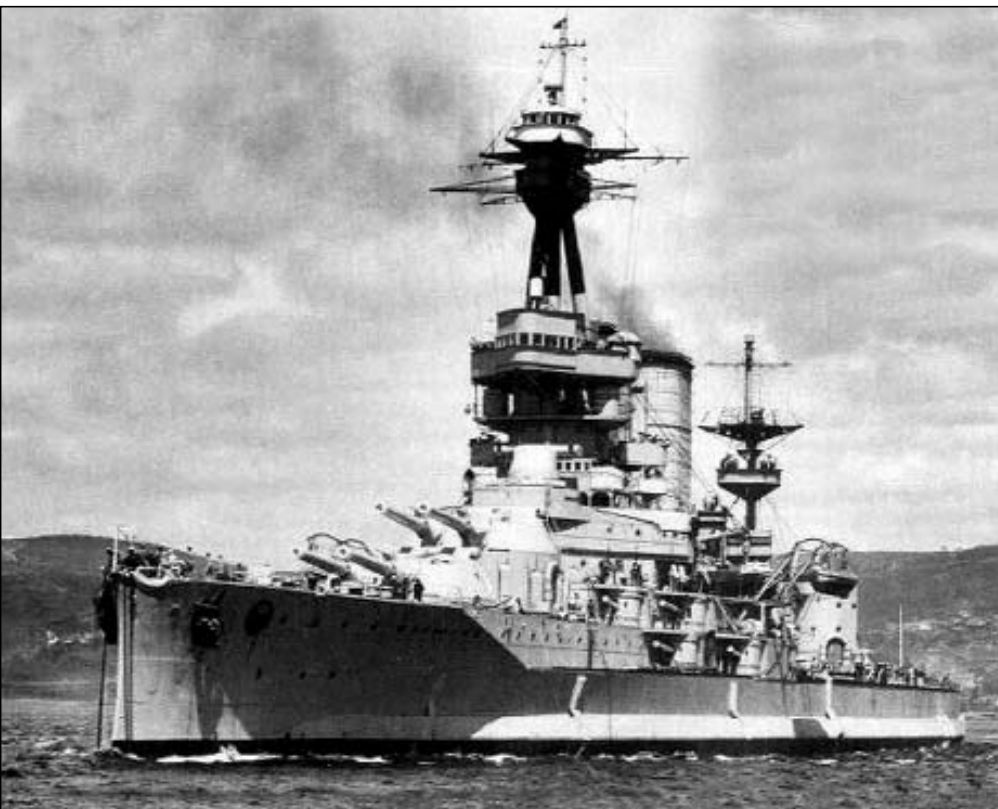
Uwzględniając doświadczenia działań wojennych w Europie i na Oceanie Spokojnym wzmocniono obronę przeciwlotniczą okrętów. W końcu lat trzydziestych – początku czterdziestych na dachach wież artylerii głównego kalibru oraz pokładzie rufowym (w miejscu zdjętej katapulty) zainstalowano do 12 wkm-ów i działek plot. kal. 13,2 mm i 25 mm francu-

skiej firmy Hotchkiss. W roku 1943 zostały one zamienione na działka plot. kal. 20 mm Oerlikon z zapasem po 2000 pocisków na lufę.

Po ciężkich stratach poniesionych w początkowej fazie wojny na Pacyfiku Stany Zjednoczone próbowały wzmocnić swoją flotę uzupełniając ją chilijskimi okrętami. W końcu 1941 – początku 1942 amerykański rząd zwrócił się do Chile z propozycją odkupienia *Almirante Latorre*, 6 niszczycieli typu *Serrano*, 3 okrętów podwodnych typu «O» wraz z jednostką bazą *Araucano*, na co jednak władze chilijskie nie przystały. Był to kolejny dowód świadczący o doskonałym stanie technicznym okrętów Armada de Chile, w przeciwieństwie do Argentyny, której flota nie była przedmiotem amerykańskiego zainteresowania.

Marynarka wojenna Chile nie uczestniczyła w działaniach bojowych, jednak szeroko wykorzystywała płynące z nich wnioski. Za przykładem U.S. Navy dla walki o utrzymanie żywotności okrętu w roku 1944 na *Almirante Latorre* utworzono specjalne takie grupy awaryjne. W roku 1946 okręt liniowy został wyposażony w radar. Była to amerykańska stacja wykrywania celów nawodnych typu SG, pozwalająca na prowadzenie ognia artyleryjskiego w nocy i w warunkach złej widoczności. Jednostka otrzymała także system walki elektronicznej typu TDY. W rezultacie wprowadzania różnych unowocześnień i wzbogacania wyposażenia liczebność załogi okrętu wzrosła do 1500 marynarzy i oficerów.

W końcu lat czterdziestych i początku pięćdziesiątych wieloletnia służba okrętu liniowego zaczynała wskazywać, że jednost-



Latorre zacumowany w Valparaíso na początku lat pięćdziesiątych. Zwraca uwagę radar SG na skrzyni, kopułę SU lub SL ponad pomostem, oraz trzecią niezidentyfikowaną na głównym maszcie. Działka 20 mm ponad kazamatami dział 152 mm pomagają w datowaniu fotografii. Kształt bąbla jest bardzo dobrze widoczny, tak jak i przebieg przewodów i odprowadzeń po jego brzegu.

fot. zbiory Fernando L. Wilson

ka zestarzała się fizycznie i moralnie. Środki obrony plot. oraz sama konstrukcja zupełnie nie odpowiadały już nowym wymogom. Stan samego kadłuba też przedstawiał wiele do życzenia. Ogromne naprężenia powstające w czasie strzelania dział głównego kalibru powodowały niszczenie nitowanej konstrukcji i poszycia. Wymiany wymagała artyleria, w pierwszym rzędzie zużyte działa kal. 356 mm. Na domiar złego w 1951 nastąpiła awaria w siłowni okrętu, prawdopodobnie wybuch jednego z kotłów. W rezultacie wszystkich tych czynników w roku 1952 *Almirante Latorre* został odstawiony do rezerwy.

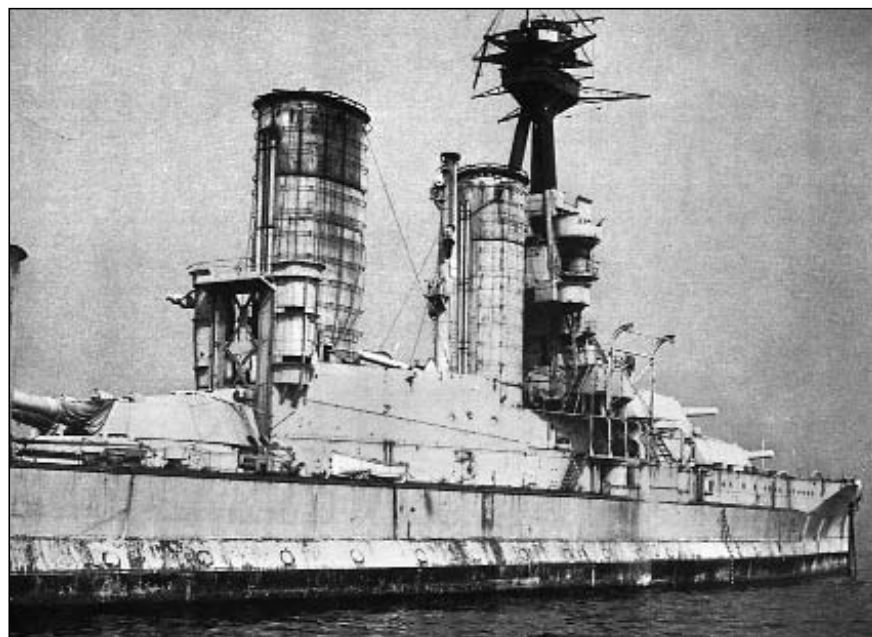
W połowie lat pięćdziesiątych rozpatrywano rozmaite warianty modernizacji okrętu-weterana, przez lata będącego chlubą floty Chile. Proponowano przeprowadzenie modernizacji w dwóch etapach w stoczni brytyjskiej firmy Vickers w Barrow. W pierwszym etapie planowano kapitalny remont kadłuba i układu napędowego, demontaż dział kal. 152 mm oraz zamontowanie nowych dział plot. Nowa artyleria plot. powinna składać się z 12 uniwersalnych dział kal. 102 mm Mk XIX w dwudziałowych wieżach oraz poczwórnie sprzężonych dział plot. kal. 40 mm Bofors produkcji amerykańskiej wraz z systemami kierowania i radarami. W następnym etapie przewidywano

montaż najnowocześniejszych brytyjskich dział plot. kal. 40 mm STAAG i MK 7.

Ostatecznie jednak zrezygnowano z planów modernizacji na korzyść zamówienia w stoczni Vickers niszczycieli typu *Almirante*

Smutna fotografia, okręt unosi się wysoko ponad linią wodną, wskazującą na zdjęcie wyposażenia i paliwa. Rdza która pojawiła się jest smutnym dowodem długiego bezczynnego postoju od momentu skreślenia z listy floty. Okręt przygotowany do holowania w kierunku stoczni złomowej. Kończy się pewna era dla floty chilijskiej.

fot. zbiory Siegfried Breyer



te oraz pozyskania z USA 2 krążowników typu *Brooklyn*. Zasłużony okręt liniowy – weteran został w roku 1956 (wg innych źródeł w 1955) ostatecznie skreślony z listy floty. Niemalą rolę w tym przypadku odegrały losy pancerników potencjalnego przeciwnika – Argentyny. Stan techniczny jednostek był na tyle opłakany, że od 1947 nie wychodziły już w morze, zaś w 1957 zostały sprzedane na złom.

W roku 1958, w ostatnim etapie swojej służby *Almirante Latorre* odegrał określoną rolę w pomyślnym zakończeniu sporu terytorialnego z Argentyną o wyspy Snipe. Już sama możliwość reaktywacji okrętu liniowego i ponownego wprowadzenia go do służby wywarła ogromny wpływ na morale przeciwnika.

W dniu 28 lutego 1958 weteran został sprzedany na złom za kwotę 881 110 USD japońskiej firmie Mitsubishi Heavy Industries Ltd. W dniu 29 maja 1959 roku *Almirante Latorre* wyszedł w swój ostatni rejs do Japonii opuszczając Talcahuano na holu *Cambrian Salvos*. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

Bibliografia:

1. „Modelist-Konstruktor” Nr 6, 1995.
2. *Pierwsza światowa wojna na morze*, (redaktor A. E. Taras), Minsk-Moskwa 2001.
3. J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.
4. Alejandro Concha Cruz, *Historia Escolar de Chile*, Santiago, 2002.
5. Internet.



Włoskie korwety typu Gabbiano

ARTEMIDE (Artemida, grecka bogini łowów. W Rzymie czczona jako Diana) wchodziła w skład 1. Dywizjonu Korwet z bazą w Trapani. W dniu 21 lutego 1943 r. korweta weszła na minę i na holu torpedowca Pegaso dowlokła się do Trapani. Prace remontowe przeprowadzić miała stocznia w Livorno, do której uszkodzona jednostka weszła 15 kwietnia. Tam też, 9 września wpadła w ręce Niemcom, którzy po przebazowaniu jej do Genui oddali ją do służby 12 lipca 1944 r. jako *UJ 2226*. Już 26 sierpnia około północy zderzyła się jednak z transportowcem wojennej budowy *KT 36* i ponownie musiała pójść do stoczni remontowej, gdzie prace mocno się ślimaczyły, gdyż 24 kwietnia 1945 r., kiedy Niemcy wycofali się z Genui, ciągle niegotowy jeszcze okręt doprowadzono do stanu nieużywalności, zatapiając go następnie. Po wojnie podniesiony z dna i złomowany.

PERSEFONE (Persefona, inaczej Kora, grecka bogini świata zmarłych. W Rzymie identyfikowana z Proserpiną) operowała po oddaniu do służby z Palermo, eskortując kursujące między Trapani a Bizertą konwoje. Na jej koncie figuruje zestrzelony samolot nieprzyjacielski. W dniu 9 września 1943 r. znajdując się w La Spezia w stoczni remontowej, zatopiona została przez pracowników stoczniowych. Niemcy podnieśli ją z dna i przeholowali do Genui, gdzie ją wyremontowano. W dniu 15 października 1944 r. jednostkę ponownie oddano do służby jako *UJ 2227*, lecz już 24 kwietnia 1945 r. ponownie została puszczona na dno przez Niemców. Po wojnie pocięta na złom.

EUTERPE (muza pieśni lirycznej, gry na flecie i chóru tragicznego). Pierwotnie miała się nazywać *Vesta* (Westa – rzymska odpowiedniczka greckiej Hestii, opiekunki ogniska domowego, miasta, a także państwa). Przydzielona do 2. Dywizjonu Korwet wzięła udział 24 kwietnia 1943 r. razem z *Gabbiano* w zatopieniu brytyjskiego okrętu podwodnego *Sahib*. W momencie ogłoszenia zawieszenia broni razem z *Persefone* znajdowała się w La Spezia i przez pracowników stoczniowych doprowadzona została do stanu nieużywalności; podniesiona przez Niemców z dna i przeholowana do Genui. Pomimo nadania oznaczenia *UJ 2228* jej remont do dnia ponownego samozatopienia, tj. 24 kwietnia 1945 r. nie został ukończony.

MINERVE (Minerwa, rzymska bogini mądrości; odpowiednik greckiej Ateny) po oddaniu do służby operowała na Adriatyku i koło Sardynii biorąc udział w 51 akcjach bojowych. W dniu 18 sierpnia 1943 r. w pobliżu Bastii zatopiła brytyjski okręt podwodny *Saracen*. We wrześniu szczęśliwie dotarła do Portoferraio, by następnie u boku aliantów operować jako eskortowiec między Palermo, Maltą i Tarentem. W powojennej marynarce wojennej Włoch służyła jako korweta ZOP do 1 lipca 1969 r.

DRIADE (Driady – w mitologii greckiej boginki lasów) do momentu wycofania się Włoch z wojny u boku „Osi” należała do bardzo aktywnych jednostek. W składzie 3. Dywizjonu wzięła udział w 89 akcjach, z czego 17 stanowiły patrole przeciwpo-

dwodne, a 18 razy wcieliła się w rolę eskortowca. W dniu 9 września 1943 r. przebywała w Tarencie i przyłączyła się do aliantów. Po wojnie służyła jako korweta ZOP i 1 lipca 1966 skreślona ją z listy floty.

DANAIDE (Danaidy – jedna z 50 córek Danaosa, króla Argos, które w noc poślubną zabiły (z wyjątkiem jednej) swych mężów, za co musiały po śmierci, w Tartarze, napełniać wodą beczkę z podziurawionym dnem) należała również do jednej z aktywniejszych korwet, biorąc w składzie 2. Dywizjonu udział w 20 eskortach i 28 patrolach ZOP. W dniu 9 września 1943 r. przeszła do Portoferraio, operując następnie z Malty i Palermo. W dniu 18 maja 1944 r. wraz z bliźniaczą korwetą *Urania* wzięła udział w tropieniu niemieckiego U-boota *U 453*. Po wojnie *Danaide* pozostała w służbie do 1 stycznia 1968 r. W ostatnim okresie jako przewodnik dywizjonu korwet obrony przeciwlotniczej (pozbawiona miotacza „Hedgehog”).

POMONA (italska bogini owoców rosnących na drzewach) we wrześniu 1943 r. szczęśliwie przedostała się do aliantów. Korweta należała do 3. Dywizjonu i w dniu 8 września znajdowała się w Brindisi z ledwo co w Poli (Pula) przeszkoloną załogą. Niezwłocznie też wykorzystana została do eskortowania alianckich konwojów. Zmodernizowana po wojnie, pozostała w służbie do 1 czerwca 1965 r. Jednostka pierwotnie nazywać się miała *Ebe* (Hebe – w mitologii greckiej uosobienie wiecznej młodości).



Minerva wychodzi na akcję. Korweta przetrwała wojnę i służyła następnie w składzie Marina Militare. Włosi stosowali w czasie II wojny światowej różne schematy kamuflażu. fot. zbiory Achille Rastelli

Korweta *Driade* na tle weneckiego Pałacu Dożów w sierpniu 1945 r. Jednostka wyposażona jest jeszcze w zrzutnie bomb głębinowych typu „Gatteschi”. Również pozostałe uzbrojenie nie zostało jeszcze zmienione. fot. zbiory Achille Rastelli





Pomona i *Danaide* na redzie: kadłuby obu korwet różniły się od siebie odcieniem farby; kadłub *Pomony* wydaje się być jaśniejszy. Uzbrojeniu uległo już zredukowaniu.
fot. zbiory Achille Rastelli

FLORA (rzymska bogini kwiatów) miała podobną do *Pomony* historię służby. *Flora* brała udział w 11 patrolach ZOP i 5 eskortach. W momencie kapitulacji znajdowała się w Neapolu, operując następnie razem z aliantami jako eskortowiec między Palermo a Bizertą. W służbie do 1969 r. Z listy floty skreślona 1 stycznia 1970 r.

SFINGE (sfinks – tajemniczy potwór m.in. w mitologii greckiej, przedstawiany z ciałem lwa, skrzydłami, z głową i piersiami kobiety) był jednostką flagową 3. Dywizjonu i przed zawieszeniem broni kursowała w konwojach między Brindisi a Albanią. Po 9 września 1943 r. u boku aliantów na Morzu Tyrreńskim. Po wojnie w charak-

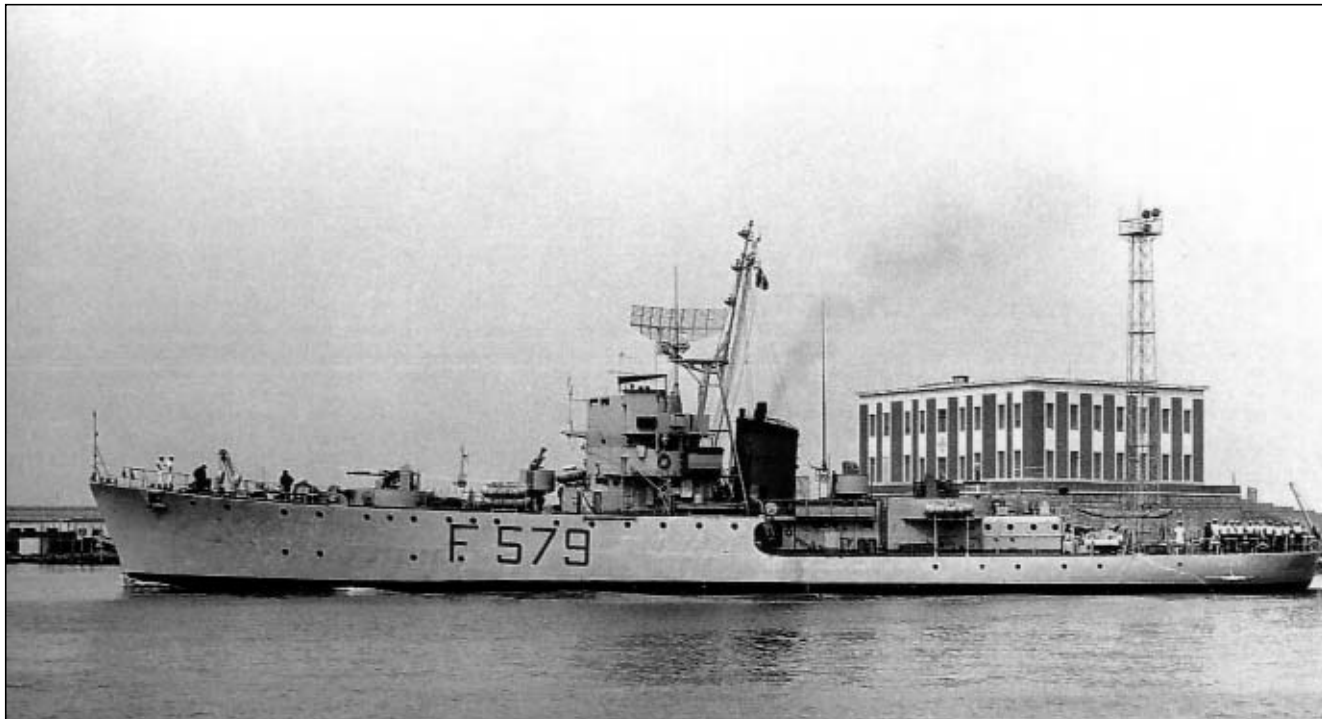
terze korwety obrony plot. Skreślona z listy floty w dniu 15 czerwca 1977 r.

CHIMERA (w mitologii greckiej ziejący ogniem potwór o głowie lwa, tułowiu kozy z wężem zamiast ogona) operowała w składzie 4. Dywizjonu z bazą w greckim Argostoli. Po ogłoszeniu zawieszenia broni prze-

Pomost dowodzenia, potrójny maszt i komin powojennej *Flory*. Jednostka wyposażona jest w brytyjski radar typu „293” (z antenami „Chese”); wspomniany pomost dowodzenia został powiększony, a jego front zamknięty; liczba środków komunikacyjnych mocno ograniczona.
fot. zbiory Achille Rastelli



Włoskie korwety typu *Gabbiano*



Sfinge po modernizacji, z amerykańskim radarem AN/SPS-6, uzbrojona w armaty plot. kal. 40 mm. Maszt został mocno odchylony w kierunku rufy, aby umożliwić pełny obrót anteny radaru.
fot. Achille Rastelli

szła na stronę aliantów i w dniu 27 września 1943 r. zestrzeliła „Stukasa”. Następnie operowała z Malty. Po wojnie w służbie Marina Militare do 1 maja 1977 r.

SIBILLA (Sybilla – imię wielu prorokiń w różnych krajach starożytnego świata) miała podobny przebieg służby jak bliźniacza *Chimera*. *Sibilla* operowała w składzie 4. Dywizjonu i we wrześniu przeszła na stronę aliantów. Skreślona z listy floty w dniu 1 lutego 1973 r.

FENICE (Feniks – starożytny ptak bajeczny, symbol odradzania się z popiołów) była jednostką flagową 4. Dywizjonu i do września 1943 r. wzięła udział w tylko jednej akcji bojowej. Po wojnie w składzie Marina Militare. Wycofana ze służby w dniu 1 lipca 1965 r.

TUFFETTO (perkozek) zagarnięty przez Niemców, kiedy znajdował się w stadiu wyposażania. Wcielony w skład Kriegsmarine w dniu 20 lutego 1944 r. jako

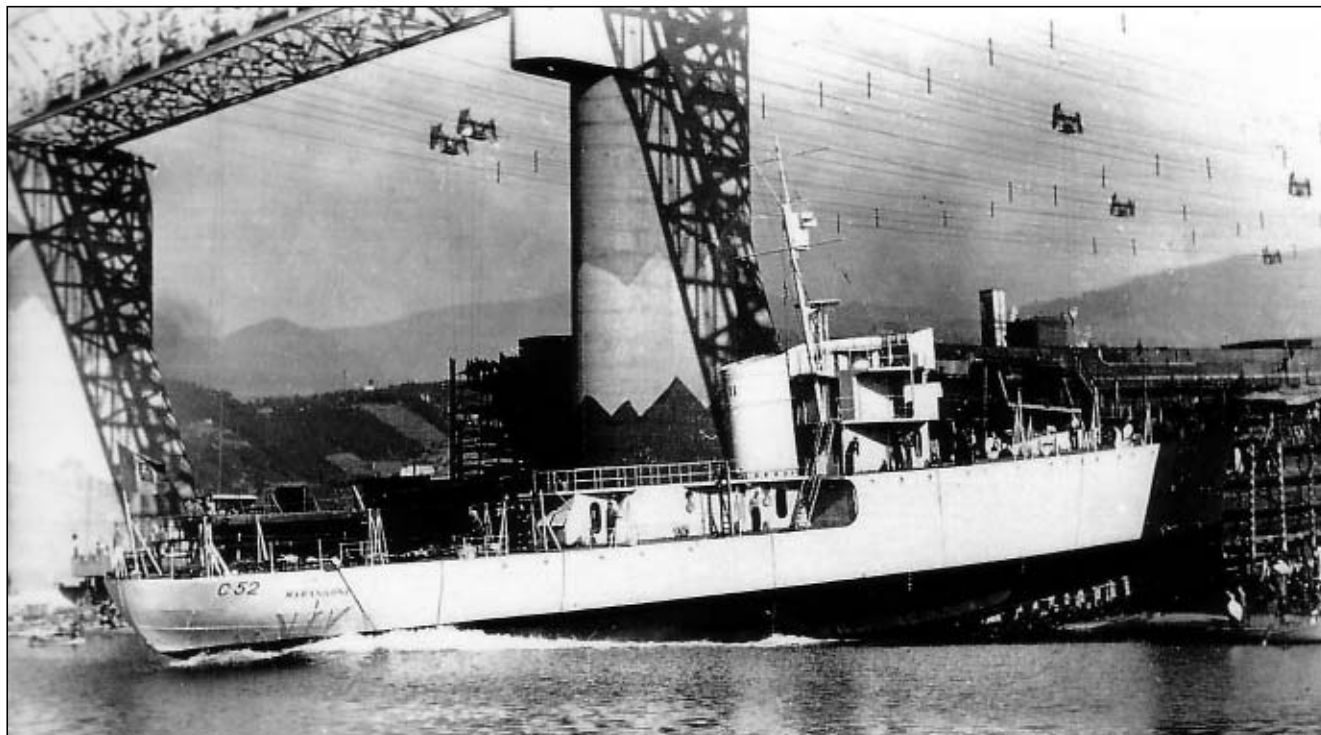
UJ 2222, lecz już trzy miesiące później, bo 24 maja 1944 r. w potyczce z amerykańskimi kutrami torpedowymi na Morzu Liguryjskim jednostka odniosła ciężkie uszkodzenia (nadłamaný dziób, 24 zabitych). Przecholowany do Genui, lecz już nie reaktywowany, gdyż nie ukończono remontu. Samozatopiony w Genui 24 kwietnia 1945 r.

MARANGONE (kormoran mały) w nieukończonym stanie zdobyty przez Niem-

Chimera w trakcie jednej z akcji bojowych latem 1943 r.

fot. „Storia Militare”





Moment wodowania korwety *Marangone*, które nastąpiło na krótko przed wycofaniem się Włoch z wojny u boku „Osi”. Wraz z większością innych jednostek bliźniaczych należących do drugiej partii wpadła w ręce Niemców, którzy przemianowali ją na *UJ 2223*.

fot. zbiory Achille Rastelli

ców na pochylni. Od 26 lutego 1944 r. jako *UJ 2223* w służbie Kriegsmarine. W dniu 24 maja 1944 r. zatopiony (41 zabitych) w pojedynku z amerykańskimi kutrami torpedowymi *PT 202*, *PT 213*, *PT 218*. Patrz również *UJ 2222* (eks – *Tuffetto*).

STROLAGA (nur lodowiec) w nieukończonym stanie zdobyty przez Niemców na pochylni. W dniu 18 kwietnia 1944 r. jed-

nostce nadano oznaczenie *UJ 2224*, lecz 8 września 1944 r. zatopiona została w Genui przez alianckie lotnictwo.

ARDEA (czapla) w nieukończonym stanie w dniu 9 września 1943 r. zdobyta przez Wehrmacht. Jednostce nadano oznaczenie *UJ 2225*, lecz budowy nie zdołano nigdy ukończyć. W dniu 24 kwietnia 1944 r. samozatopiona w Genui.

DAINO (sarna) kadłub zgarnięty przez Niemców w Livorno. Jednostka miała być wcielona do Kriegsmarine jako *UJ 6087*, lecz zniszczona została na pochylni przez alianckie lotnictwo.

CERVO (jeleń) doświadczył podobnego losu jak *Daino*. Po zdobyciu go przez Niemców w dniu 9 września 1943 r. przeholowany do Genui. Wprawdzie nadano mu ozna-

Crisalide sfotografowana w dniu 16 maja 1953 r. z pierwotnym częściowo uzbrojeniem (armata kal. 100 mm), ale z przebudowanym pomostem dowodzenia i trójnożnym masztem.

fot. zbiory Achille Rastelli



Włoskie korwety typu *Gabbiano*

czenie *UJ 6086*, lecz jego dalszej budowy ukończyć już nie zdołano, więc 24 kwietnia 1945 r. zatopiono go w porcie celem jego zablokowania.

STAMBECCO (koziorożec) podzielił los *Daino*, gdyż również zagarnęli go 9 września w Livorno Niemcy i podczas jednego z nalotów lotnictwa alianckiego w roku 1944 r. został zniszczony na pochylni. Pod niemiecką banderą miał nosić oznaczenie *UJ 6088*.

CRISALIDE (poczwarka) wpadła w ręce Niemcom w nieukończonym stanie, którzy wykorzystali ją jako rezerwuuar części zamiennych dla innych zdobytych korwet tego typu. Po wojnie Włosi kontynuowali w latach 1946 – 1952 jej budowę, po czym zasilila skład Marina Militare, pozostając w służbie do 1 grudnia 1972 r.

FARFALLA (motyl) podzielił los *Crisalide*. Zdobyty przez Niemców, którzy jednak nie kontynuowali jego budowę, co nastąpiło dopiero po wojnie, w latach 1946 – 1953. W służbie powojennej marynarki wojennej Włoch pozostała do 31 grudnia 1971 r.

Stępek pod korwety *MAGGIOLINO* (chrabąszcz) i *CUCCINIGLIA* (koszenila –

gospodarczo pożyteczny owad z rzędu pluskwiaków dostarczający karminu) nie położono w ogóle; zlecenia na budowę anulowano.

SCURE (topór wojenny) zdobyty został 11 września 1943 r. przez Niemców w Wenecji – Mestre; przewidywane nowe oznaczenie *UJ 209*. W dniu 1 maja 1944 r. ciężko uszkodzony na pochylni przez nieprzyjacielskie lotnictwo, 24 kwietnia 1945 r. wysadzony został w powietrze na pochylni stoczni Breda.

CLAVA (maczuga) i *ZAGAGLIA* (assegai – lekka włócznia używana przez plemiona pld.-afrykańskie) nieukończone podzieliły los *Scure*; miały otrzymać oznaczenia *UJ 210* i *UJ 211*, lecz dalsza budowa została wstrzymana w roku 1945. Kadłuby obu znajdujących się na pochylniach jednostek pocięto po wojnie na złom.

URANIA (muza astronomii) w momencie ogłoszenia zawieszenia broni szkolila właśnie przyszłą załogę, lecz szczęśliwie udało jej się przejść na stronę aliantów. W dniu 19 maja wraz z bliźniaczą *Danaide* i torpedowcami *Indomito*, *Libra*, *Fortunale* i *Monzambano* eskortowała konwój HA. 43, który zaatakował niemiecki okręt pod-

wodny *U 453*. Za jego sprawą z konwoju ubył brytyjski transportowiec *Fort Missana-bie* o nośności 7147 BRT (był to ostatni sukces niemieckiej Ubootwaffe na Morzu Śródziemnym), co powodowało natychmiastowe polowanie, w którym udział wzięły również okręty włoskie. Niemiecki okręt podwodny został ostatecznie zatopiony w dniu 21 maja przez brytyjskie niszczyciele *Termagant*, *Tenacious* i *Liddesdale*. *Urania* służyła następnie w powojennej marynarce wojennej Włoch. Z listy floty skreślono ją 1 sierpnia 1971 r.

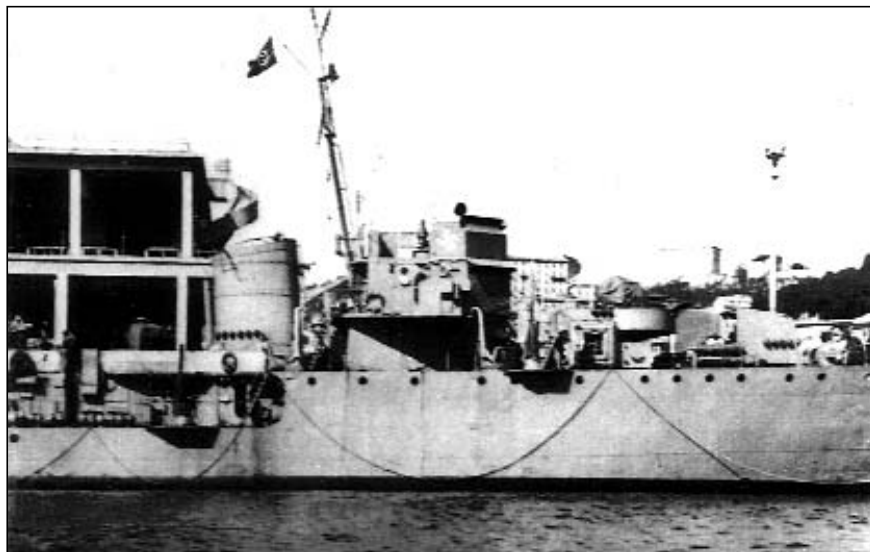
BERENICE (Berenike, Berenika II – postać historyczna {ok. 258 – ok. 220 p. n. e.}, żona i współregentka Ptolemeusza III, króla Egiptu. Związana z nią jest przypowieść o powstaniu z jej włosów konstelacji gwiazdnej – Warkocza Bereniki {Coma Berenices}). Berenika ślubowała złożyć bogom w ofierze swe piękne włosy w intencji powrotu jej męża z wyprawy wojennej). Korwecie udało się wprawdzie w dniu 9 września 1943 r. opuścić port w Trieście, lecz u jego wejścia zniszczona została ogniem niemieckiej artylerii polowej.

EGERIA (nimfa leśna, inspiratorka, doradczyni) została zdobyta przez Niemców 10 września 1943 r. w trakcie przeprowa-

Urania w roku 1959 z miotaczem „Hedgehog” i pojedynczą armatą kal. 40 mm (pod brezentem) oraz zdwojoną podstawą armat plot. kal. 40 mm na rufie. Radar wydaje się należeć do typu „SL”. Przekazane Akademii Morskiej jednostki zachowały swoje wyrzutnie torpedowe.

fol. Achille Rastelli





UJ 201 (eks-Egeria) w roku 1944 w Trieście: uzbrojenie zostało już zmodyfikowane. Jednostka jest już wyposażona w charakterystyczne w tym czasie dla jednostek Kriegsmarine liny ratunkowe, które rozwieszone były wzdłuż burt.
fot. Archiwum Kuglera

dzanych w Monfalcone prac wyposażeniowych i 28 stycznia 1944 r. jako *UJ 201* podniosła banderę Kriegsmarine, lecz już po miesiącu, bo w dniu 29 lutego 1944 r. (rok przestępny!) została zatopiona koło wyspy Isto (Ist) przez francuskie duże niszczyciele *Le Malin* i *Le Terrible*. Korweta wraz z innymi niemieckimi jednostkami (torpedowce *TA 36* i *TA 37*, korweta *UJ 205*

oraz kutry trałowe *R 188*, *R 190*, *R 191* eskortowała z Pireusu do Poli frachtowiec *Kapitän Diederichsen* (eks – *Sebastiano Venier*), który również został zatopiony.

MELPOMENE (muza tragedii) została zdobyta przez Niemców 10 września 1943 r. w Monfalcone, kiedy ta znajdowała się na etapie prac wyposażeniowych. Do służ-

by oddano ją 24 kwietnia 1944 r. jako *UJ 202*, przeprowadzając następnie na Adriatyku wraz z bliźniaczym *UJ 208* (eks – *Spingarda*) i torpedowcem *TA 20* kilka akcji przeciwko partyzantom Tity, stając się dla nich i aliantów przysłowiową „solą w oku”. Zwabione 1 listopada 1944 r. koło Zadaru w pułapkę wszystkie trzy jednostki zostały zniszczone przez brytyjskie niszczyciele eskortowe *Avon Vale* i *Wheatland*.

TERSECORE (Terpsychora – muza tańca) i *EURIDICE* (Eurydyka – żona Orfeusza) zostały wprowadzone jeszcze zwodowane, stając się następnie niemiecką zdobyczą wojenną. Przewidywane dla nich oznaczenia brzmiały *UJ 203* i *UJ 204*, lecz do służby nie zostały już oddane, gdyż 19 lipca wzgl. 25 maja 1944 r. zostały zniszczone przez alianckie lotnictwo. *UJ 203* już 20 kwietnia 1944 r. został ciężko uszkodzony po zainkasowaniu w dziób bomby i właśnie ta data w niektórych publikacjach podawana jest jako data zatopienia jednostki.

Pomimo anulowania dwóch zleceń noszono się z zamiarem zbudowania dodatkowo jeszcze dziesięciu korwet opisywanego typu, zamierzając prawdopodobnie wyrównać w ten sposób oczekiwane straty wojenne. Dla pierwszych trzech korwet, których

Jeszcze jedno ujęcie byłej *Melpomene*; tutaj jako *UJ 202* z już zmienionym uzbrojeniem: poczwórną podstawą działek plot kal. 20 mm („Vierling”) na dziobie i pojedynczymi stanowiskami tego samego kalibru rozmieszczonymi wzdłuż burt i opancerzonym mostkiem.

Fot. Bibliothek für Zeitgeschichte





UJ 203 (eks-Tersicore) padł natomiast w Monfalcone, w stanie nieukończonym ofiarą alianckiego lotnictwa.

fot. „Storia Militare”

stępki miały być położone na pochylniach stoczni O. T. O. w Livorno przewidziane były następujące numery burtowe: C 9, C 10, C 11, niezależnie od faktu, że ostatni z wymienionych widniał już na burtach *Gabbiano*. Podpisane zawieszenie broni z aliantami przekreśliło jednak te plany, a zlecenia anulowano.

Dyslokacja korwet *Gabbiano* we wrześniu 1943 r.

Ostatni oficjalny schemat organizacyjny (Ordre de Bataille), tzn. sprzed podpisanego we wrześniu 1943 r. zawieszenia broni wyszczególnia jednostki typu *Gabbiano* jako przydzielone do Dowództwa Sił ZOP (Comando Superiore Forze Antisom), które podlegały kontradmirałowi Martinengo. W ich skład wchodziły:

Squadriglia Corvette 3. Gruppo Antisom (Dowództwo w Neapolu) z korwetami *Gabbiano*, *Pelicano*, *Gru* (gotowe bojowo w bazie w Gaeta), *Ibis* (gotowy bojowo w Porte Conto na Sycylii), *Antilope*, *Camoscio*, *Artemide* (w stoczni remontowej w Livorno) oraz *Persefone* (w stoczni remontowej w La Spezia);

Squadriglia Corvette 7. Gruppo Antisom (Dowództwo w La Maddalena) z korwetami *Cormorano* (gotowy bojowo w Bastii), *Folaga* (gotowa bojowo w La Spezia), *Ape* (gotowa bojowo w Portoferraio), *Euterpe* (w stoczni remontowej w La Spezia), *Mineve* i *Danaide* (gotowe bojowo w La Maddalena);

Squadriglia Corvette 8. Gruppo Antisom (Dowództwo w Neapolu) z korwetami *Driade* (w trakcie drobnych prac w Tarenzie), *Pomona* (gotowa bojowo w Brindisi), *Flora* (gotowa bojowo w Tarenzie) i *Sfinge* (gotowa bojowo w Durazzo/Dürres);

Squadriglia Corvette 11. Gruppo Antisom (Dowództwo w Pireusie) z korwetami *Scimitarra* (gotowa bojowo w Durazzo), *Chimera*, *Sibilla* i *Fenice* (gotowe bojowo w Brindisi).

Zdobyte przez Niemców korwety typu *Gabbiano* (większość z nich znajdowała się w różnych stadiach budowy) zasilily skład 6. Flotyli Eskortowej Kriegsmarine na Morzu Tyrreńskim (stad nowe oznaczenia od UJ 6081 do UJ 6088) oraz 22. Flotyli ZOP (UJ 2221 – UJ 2227). Korwety o oznaczeniach od UJ 201 do UJ 210 przydzielone zostały do 2. Flotyli Eskortowej (2. Geleitflottille) operującej w ramach 11. Zgrupowania Eskortowego (11. Sicherungsdivision) na Adriatyku. Na tym akwenie nie było jednak zbyt dużego zapotrzebowania na ścigacze okrętów podwodnych, gdyż o wiele większe zagrożenie stanowiły alianckie okręty i lotnictwo. Do służby zdolano oddać jednak stosunkowo małą liczbę wspomnianych jednostek, które wszystkie zostały zniszczone do końca działań wojennych.

Streszczenie i wnioski

Włoska marynarka wojenna długo szukała optymalnego typu ścigacza okrętów podwodnych i korwety typu *Gabbiano* oka-

zały się być właściwą odpowiedzią na stawiane im wymogi. Ich budowę rozpoczęto stosunkowo późno, lecz pomimo to prawie połowa zamówionych jednostek zdołała zasilić Regia Marina przed podpisaniem zawieszenia broni. 22 korwety wspomnianego typu służyło jeszcze przez kilka dziesięcioleci w powojennej marynarce wojennej Republiki Włoskiej, choć w czasie wojny przewidywano, że ich maksymalny czas służby będzie wynosił co najwyżej sześć miesięcy. Na szczęście dla Marina Militare ani jedna z opisywanych korwet nie musiała być na mocy traktatu pokojowego z roku 1947 wydana żadnemu byłym wrogiemu państwu, dzięki czemu jednostki można było zmodernizować i nadal utrzymać w służbie. W porównaniu z eskortowcami innych państw korwety typu *Gabbiano* były mniej-
sze niż brytyjskie typu *Flower*, ale za to po części lepiej uzbrojone, szybsze i wyposażone w nowocześniejsze maszyny napędowe. Brytyjskie korwety natomiast bardziej nadawały się do pełnienia służby w trudnych warunkach pogodowych na Atlantyku, czego o włoskich powiedzieć nie można, gdyż skonstruowane zostały z myślą o wykorzystaniu ich na Morzu Śródziemnym. Niemiecka Kriegsmarine nie planowała jednostek tej klasy (oprócz nieudanych eskortowców typu «F 1») i zmuszony była do ciągłego improwizowania. Japońska marynarka wojenna uzbroiła natomiast swoje jednostki eskortowe w armaty o stosunkowo zbyt dużym kalibrze,

które przeciwko zanurzonym okrętom podwodnym nieprzyjaciela nie były w stanie dużo zdziałać. W zasadzie to tylko U.S. Navy zbudowała okręty o porównywalnej wielkości. Mowa o trałowcach typu *Admirable* i eskortowcach typu «PCE», zbudowanych w latach 1942 – 1944 w dużej liczbie (wyporność 850 ton, jedna armata kal. 76 mm, sześć armat plot, kal. 40 mm, cztery kal. 20 mm, miotacz bomb głębinowych „Hedgehog, cztery wyrzutnie i dwie zrzutnie bomb głębinowych). Prędkością, gdyż rozwijały tylko 14 węzłów, ustępowały jednak korwetom typu *Gabbiano*. Reasumując, należy stwierdzić, że praca włoskich planistów, konstruktorów i stoczniovców zaowocowała typem bardzo udanego okrętu ZOP, a włożony trud i zainwestowane koszty zostały przez te w literaturze fachowej mało postrzegane jednostki zwrócone wielokrotnie. ●

Tłumaczenie z języka niemieckiego

Michał Jarczyk

Korekta: Jarosław Cichy

Polskie znaczenie nazw korwet typu *Gabbiano* podano za: – Władysław Kopa-

liński, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, wydanie XX, Warszawa, 1990, – Anna Iiska, Kazimierz Ilski, *Mini Encyklopedia – Mitologia Antyczna*, Poznań 1996, – *Leksykon Zwierząt od A do Z*, Warszawa 1991 – Internet Przyp. tłumacza

Bibliografia:

1. Elio Ando: *The Gabbiano Class Corvettes*, część I i część II w *Warship Vol. X*, Conway Maritime Press, London 1985.
2. Elio Ando, Erminio Bagnasco: *Navi e Marinai Italiani nella Seconda Guerra Mondiale*, Albertelli Editore, Parma 1999.
3. Erminio Bagnasco: *Le Armi delle Navi Italiane*, Albertelli Editore, Parma 1978.
4. Erminio Bagnasco: *La Marina del Trattato di pace* w „*Storia Militare*” Nr. 86, Listopad 2000.
5. Erminio Bagnasco, Enrico Cernuschi: *Antisom*, część I i II w „*Storia Militare*” Nr 93 und 94, Czerwiec i Lipiec 2001.
6. Erminio Bagnasco, Enrico Cernuschi: *Le Navi da Guerra Italiane 1940-1945 / Italian Warships of World War Two*, Ermanno Albertelli Editore, Parma 2003.
7. Manlio Bressan: *Una corvetta sulle rotte per la Tunisia* w „*Storia Militare*” Nr 92, Maj 2001.
8. Rainer Busch, Hans-Joachim Räll: *Der U-Boot-Krieg 1939-1945 – Deutsche U-Boot-Erfolge vom September*

1939 bis Mai 1945, Verlag Mittler & Sohn, Hamburg-Berlin-Bonn 2001.

9. John Campbell: *Naval Weapons of World War Two*, Conway Maritime Press, London 1985.
10. Aldo Fraccaroli: *Italian Warships of World War II*, Ian Allan, London 1969.
11. Marco Ghiglini: *Corvette Classe Gabbiano* w „*Storia Militare*” Nr 101, Luty 2002.
12. Marco Ghiglini: *Materiale dotyczące korwet typu Gabbiano*.
13. Erich Gröner, Dieter Jung, Martin Maas: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 8/1 und 8/2*, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1993.
14. Manfred Krellenberg: *La 22a Flottiglia Cacciasommergibili della Kriegsmarine* w „*Storia Militare*” Nr 79, Kwiecień 2000.
15. H. T. Lenton: *British Submarines – Navies of the Second World War*, Macdonald, London 1972.
16. H. T. Lenton: *British and Empire Warships of the Second World War*, Greenhill Books, London 1998.
17. Achille Rastelli: *Carlo Feccia di Cossato*, Mursia, Milano 2001.
18. Jürgen Rohwer, Gerhard Hümmelchen: *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, Greenhill Books, London 1992.
19. Stefan Terzibaschitsch: *Kampfsysteme der U. S. Navy*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2001.
20. Archiwum autora

Kilka jednostek oczekujących na ostatni rejs prowadzący do stoczni złomowej. Wśród nich znajdują się cztery pozbawione uzbrojenia korwety typu *Gabbiano*. Od lewej: *Flora*, jednostka z numerem burtowym 558, *Baionetta*, *Pomona*, holownik *Ercole* oraz *Pelicano*.

fot. Achille Rastelli



Almirante Grau

— długowieczny krążownik

Aleksandr Mitrofanov
(Litwa)



Almirante Grau na fotografii z ubiegłego roku.
fot. zbiory John Rodriguez Asti

Przez pierwsze 30 lat XX wieku podstawowym zadaniem floty wojennej Holandii była obrona bogactw naturalnych Holenderskich Indii Wschodnich (obecnie Indonezji) przed zakusami innych państw, przede wszystkim Japonii. Realizacja tego zadania wymagała silnej marynarki wojennej. W tym celu w roku 1932 podjęto decyzję o budowie 2 lekkich krążowników, które miały wejść do służby w latach 1941 i 1945. Projekty nowych okrętów opracowany został przez holenderskiego inżyniera budowy okrętów Hoorft na podstawie wprowadzonego do służby w roku 1937 krążownika *De Ruyter*.

Nowe okręty miały kadłub z wydłużonym bakiem, nadbudówką wieżową mieszczącą pomost nawigacyjny, stanowisko dowodzenia i stanowisko kierowania ogniem artylerii głównego kalibru oraz jeden komin. Grubość pancerza burtowego 13-75 mm, pokładów 20-50 mm, grodzi wzdłużnych i poprzecz-

nych 30-50 mm, wież artylerii głównego kalibru i ich barbet 20-100 mm. Pancerz pochodził z niemieckiej firmy Krupp A. G, francuskiej Marrel Freres i angielskiej Colvilles Ltd.

Układ napędowy obejmował 3 turbiny parowe Parsons o łącznej mocy 78 000 KM, pracujące za pośrednictwem 3 przekładni zębatych na 3 wały napędowe. Parę dostarczało 6 kotłów typu Yarrow. Siłownia rozmieszczona w 3 maszynowniach i 3 kotłowniach zapewniała prędkość 32 węzłów.

Uzbrojenie krążowników powstawało w szwedzkiej firmie Bofors i obejmowało 10 dział kal. 152,4 mm w 4 wieżach (2 trzydziałowych i 2 dwudziałowych), 6 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 40mm oraz 2 potrójne wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm. Przewidywano wyposażenie krążowników w katapultę z 2 wodnosamolotami Fokker C-XIW, przeznaczonymi do rozpoznania i korygowania ognia artyleryjskiego.

Stępkę pod pierwszą jednostkę, która otrzymała nazwę *Kijkduin* (zmienioną następnie na *Eendracht*) położono 19 maja 1939 w stoczni Rottedamse Droogdok Maatschappij w Rotterdamie, a pod następną (*De Zeven Provinciën*) 5 września 1939 w stoczni Wilton Fijenoord Dok Maatschappij w Schiedam. W związku z wybuchem II wojny światowej tempo budowy znacznie spadło, co było następstwem braku pracowników w znacznej liczbie powołanych do wojska.

Po zajęciu Holandii w maju 1940 przez wojska niemieckie okupant postanowił dokończyć budowy jednostek wg zmodyfikowanego projektu „Erzatz EMDEN”, które zamierzano wcielić do Kriegsmarine w charakterze krążowników szkolnych w okresie między połową 1942 a początkiem 1943 roku. *Eendracht* otrzymał oznaczenie „KH1”, a *De Zeven Provinciën* – „KH2”. Okręty miały posiadać następujące podstawowe parametry:

Wyporność standardowa 8350 t
Wyporność pełna 9820 t
Wymiary główne 187,3 x 17,25 x 5,6 m
Uzbrojenie 4 x II -150 mm L/55C/38
12 – 37 mm C/38
6 wt kal. 533 mm

2 wodnosamoloty Arado Ar 196
Załoga 700 marynarzy i oficerów

Układ napędowy i prędkość maksymalna pozostały bez zmian. Dokonano jedynie minimalnych zmian konstrukcji kadłuba, które sprowadzały się do wpro-

wadzenia wzorem *Gneisenau* i *Scharnhorst*, tzw. „Stewy atlantyckiej” dla poprawy dzielności morskiej krążowników.

Zamiast dział głównego kalibru produkcji firmy Bofors (które ostatecznie trafiły na szwedzkie krążowniki *Tre Kronor* i *Göta Lejon*) proponowano wykorzystać działa przygotowane dla niemieckich krążowników typu «M» oraz okrętów liniowych typu «H», których budowę anulowano.

Braki materiałów i elementów wyposażenia, przeładowanie stoczni innymi robotami, a także akty sabotażu, spowodowały, że prace przy wykończeniu krążowników przebiegały bardzo wolno, a od września 1941 zostały praktycznie całkowicie przerwane, bowiem priorytet zyskała wówczas budowa okrętów podwodnych i małych jednostek.

Wobec zbliżania się sił alianckich, Niemcy postanowili zablokować podejście do portu w Rotterdamie zatapiając kadłub nieukończonego krążownika „KH2”. Okręt wodowano 24 grudnia 1944, jednak nie został on zatopiony.

Wkrótce po zakończeniu wojny władze Holandii postanowiły dokończyć budowy krążowników wg planów zmodyfikowanych, odpowiadających współczesnym wymogom. Pracami kierował jak poprzednio inż. Hooft we współpracy ze specjalistami brytyjskiej marynarki wojennej. Opracowanie projektu zakończono w roku 1947.

Zmiany dotyczyły w pierwszym rzędzie uzbrojenia oraz układu napędowego. Jako dział głównego kalibru wybrano opracowany w roku 1942 przez firmę Bofors model uniwersalny kal. 152 mm L/53 z półautomatycznym systemem ładowania. Charakterystycznym szczegółem systemu było to, że przechowywane oddzielnie pociski i łuski z ładunkiem miotającym, były przed załadowaniem scalane w jeden nabój. Działa miały zostać umieszczone w 4 dwudziałowych wieżach. Uzbrojenie plot. stanowić miały 4 podwójnie sprzężone, stabilizowane w trzech płaszczyznach, działa kal. 57 mm oraz 8 pojedynczych dział kal. 40 mm, wszystkie również produkcji firmy Bofors. Uzbrojenie artyleryjskie było częściowo dostarczone bezpośrednio przez firmę Bofors, a częściowo wyprodukowane w Holandii na podstawie licencji. Zrezygnowano z wyrzutni torpedowych. Krążowniki otrzymały najnowocześniejsze w owym czasie systemy kierowania ogniem oraz wyposażenie elektroniczne.

W związku ze zmianą typów i rozmieszczenia uzbrojenia niezbędne było ponowne zaprojektowanie komór amunicyjnych oraz systemu podawania amunicji. Głębokiej rekonstrukcji, wykorzystując doświadczenia II wojny światowej, poddano siłownię. Dwie turbiny parowe De Schelde Parsons z przekładniami redukcyjnymi o łącznej mocy 85 000 KM

Holenderski *De Ruyter* (C 801) w La Valetta na Malcie – 17.09.1962 rok.

fot. zbiory Leo van Ginderen



oraz 4 kotły parowe Werkspoor-Yarrow, zostały rozmieszczone w 2 maszynowniach i 2 kotłowniach. Szeregowe (eszelonowe) rozmieszczenie układu napędowego wymagało zainstalowania 2 kominów. Pamiętając o okolicznościach zatopienia przez Japończyków krążownika *De Ruyter* w roku 1942 w czasie bitwy na Morzu Jawajskim, agregaty prądotwórcze zostały rozmieszczone w różnych przedziałach. Wprowadzono również najnowsze systemy przeciwawaryjne. W wyniku modernizacji wyporność standardowa okrętów wzrosła do 9500 t.

W trakcie budowy niejednokrotnie zmieniano nazwy okrętów. W roku 1947 *Eendracht* przemianowano na *Kijkduin*, który jednak po wodowaniu w roku 1950 stał się *De Zeven Provinciën*, podczas, gdy pierwotnie noszący tę nazwę stał się *De Ruyter*.

Próby odbiorcze *De Ruyter* rozpoczęto wiosną 1953, a *De Zeven Provinciën* latem tego roku. Dla sprawdzenia możliwości eksploatacyjnych w różnych warunkach klimatycznych, pierwszy z krążowników skierowano do Arktyki, a drugi w szerokości tropikalne. Rezultaty prób okazały się zadawalające i po usunięciu różnych drobnych usterek okręty weszły do służby: *De Ruyter* – 18 listopada, a *De Zeven Provinciën* – 17 grudnia 1953.

W latach pięćdziesiątych i początku sześćdziesiątych krążowniki wypełniały intensywną służbę, przeprowadzając długie rejsy w różne rejony świata, pełniąc również funkcję jednostek flagowych zespołów. Jesienią 1955 na pokładzie *De Ruyter* królowa Juliana z małżonkiem złożyła oficjalną wizytę na Holenderskich Antylach, zaś w czasie swej wizyty w Holandii szach Iranu, właśnie na pokładzie tego krążownika odbył rejs z Aarhus do Amsterdamu. Krążowniki brały aktywny udział w manewrach NATO, takich jak „Fair Wind” (lipiec 1956) czy „Shipshare” (wrzesień 1958).

W celu zwiększenia potencjału obrony plot. zespołów floty, w początku lat sześćdziesiątych zdecydowano o uzbrojeniu krążowników w amerykański rakietowy kompleks plot. „Terrier”. Z uwagi jednak na wysoki koszt modernizacji, ograniczono się jedynie do *De Zeven Provinciën*. Prace modernizacyjne zostały przeprowadzone między kwietniem 1962 a sierpniem 1964 przez stocznię Rotterdamse Droogdok Maatschappij oraz amerykańską bazę morską w Norfolk. W toku prac zdemontowane zostały rufowe wieże artyleryjskie głównego kalibru oraz działa kal. 57 mm, a także dziobowe działa kal. 40 mm. Pokład w rufowej części kadłuba został podniesiony do poziomu pokładu śródkręcia

(baku), tam została umieszczona wyrzutnia z dwoma prowadnicami dla rakiet plot. „Terrier RIM-2”. Zamiast tylnego komina i masztu krążownik otrzymał masztokomin z anteną radaru obserwacji powietrznej LWO2, dalej w kierunku rufy powstał maszt kratownicowy z anteną radaru SPS-34 oraz 2 anteny radarów SPG-55 kierowania ogniem kompleksu „Terrier”.

De Ruyter do roku 1972 pełnił funkcję jednostki flagowej 5 Floty (w końcu lat siedemdziesiątych przemianowanej na Grupę Operacyjną 429.5), uczestnicząc w manewrach NATO. Ostatnimi okazały się manewry „Spinning Nut” (kwiecień 1972). W dniu 26 kwietnia 1973 w związku z ograniczeniem wydatków na cele wojskowe i budową nowych fregat typu *Tromp*, okręt skreślono z listy floty.

Wcześniej jednak, bo już w marcu tego roku podpisano porozumienie o sprzedaży krążownika do Peru. Była to odpowiedź tego kraju na fakt zakupu przez Chile szwedzkiego krążownika *Göta Lejon*. W dniu 23 maja 1973 w bazie holenderskiej marynarki wojennej w Den Helder nastąpiło uroczyste podniesienie peruwiańskiej bandery na *Almirante Grau*, bo taką nazwę na cześć bohatera narodowego Peru otrzymał dawny *De Ruyter*.

Bliźniaczy holenderski *De Zeven Provinciën* po modernizacji i przebudowie na okręt rakietowy. Fotografia również została wykonana w La Valetta, lecz w drugiej połowie lat sześćdziesiątych. fot. zbiory Leo van Ginderen





Almirante Grau (eks-*De Ruyter*) na wodach peruwiańskich w 1974 roku.

fot. zbiory John Rodriguez Asti

W dniu 13 czerwca *Almirante Grau* opuścił Den Helder., 28 czerwca na Atlantyku przyłączył się do niego peruwiański niszczyciel rakietowy *Palacios*, a 11 lipca oba okręty weszły do głównej bazy floty Peru w Callao.

Już w czasie tego rejsu krążownik uczestniczył w zakrojonych na szeroką skalę manewrach Marina de Guerra del Peru pod kryptonimem „Julio”, w których udział brał także krążownik *Coronel Bolognesi*, niszczyciele, okręty podwodne, kutry torpedowe oraz zbiornikowiec.

W dniu 7 lipca 1976 po wejściu do służby we flocie holenderskiej nowej fregaty *De Ruyter*, krążownik *De Zeven Provinciën* został odstawiony do rezerwy i przedstawiciele marynarki wojennej Peru rozpoczęli z miejsca rozmowy o możliwościach jego nabycia. Porozumienie podpisano 14 sierpnia 1976 i nowy okrętu peruwiańskiej floty otrzymał nazwę *Aguirre*, na cześć dowódcy monitora *Huascar*, poległego w bitwie u przylądka Angamos.

W związku z odmową zgody władz Stanów Zjednoczonych na wykorzystywanie przez Peru systemu przeciwlotniczego „Terrier”, postanowiono przebudować *Aguirre* na krążownik – śmigłowcowiec (crucero portahelicopteros) wzorem brytyjskich jednostek *Blake* i *Tiger*. Prace te zostały przeprowadzone przez stocznice Rotterdamse Droogdok Maatschappij w okresie między wrześniem 1976 a październikiem 1977.

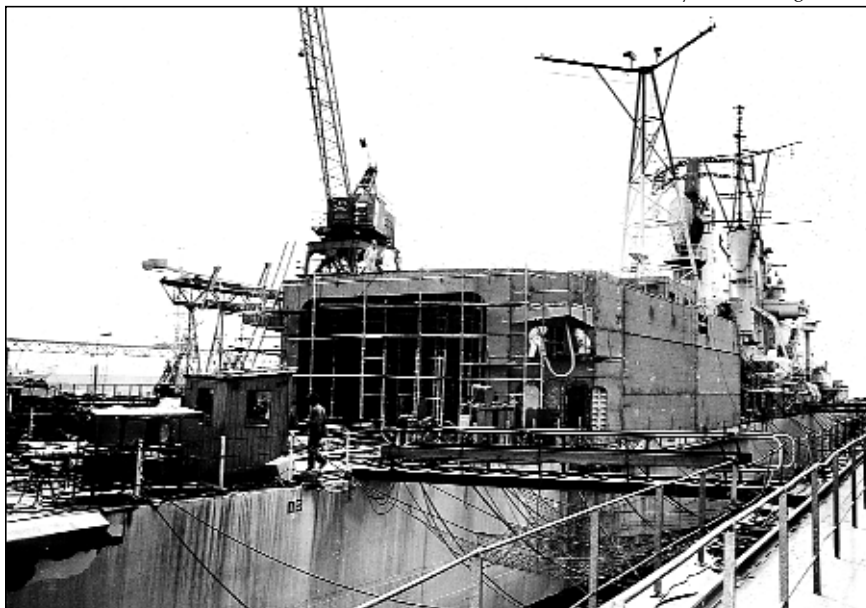
W trakcie modernizacji w rufowej części zamontowano obszerny hangar (20,4 x 16,5 m), mieszczący 3 śmigłowce typu „Sea King” SH-3D lub 4 mniejsze maszyny oraz przygotowano pokład lotniczy o wymiarach 17 x 35 m. Dach hangaru mógł służyć jako dodatkowe stanowisko startowe. Przeprowadzono również remont kapitalny układu napędowego oraz zamontowano nowe środki walki radioelektronicznej i łączności. Rozpatrywano również możliwość za-

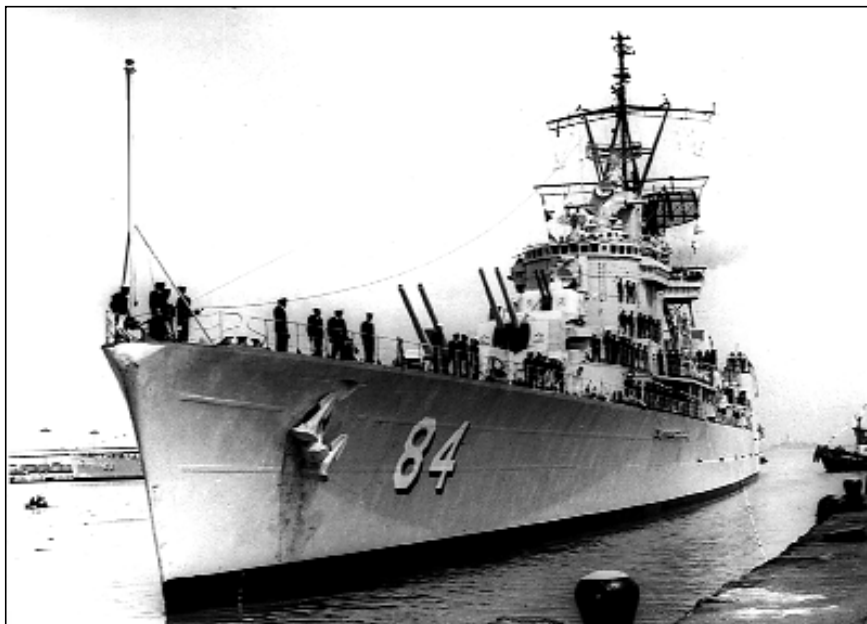
montowania w przyszłości 4 wyrzutni przeciwokrętowych pocisków rakietowych typu „Otomat” oraz osmioprowadnicowego kontenera rakietowych pocisków plot. „Aspide” (ze względów ekonomicznych projekty te nie zostały zrealizowane).

Śmigłowce krążownika mogły realizować szeroki wachlarz zadań: zwalczać okręty podwodne (ASW) i nawodne (ASV), wysadzać desanty pododdziałów piechoty morskiej i sił specjalnych, pro-

Aguirre (eks-*De Zeven Provinciën*) w trakcie przebudowy w stoczni Rotterdamse Droogdok Maatschappij na krążownik śmigłowcowy. Fotografia pochodzi z 1977 roku.

fot. zbiory John Rodriguez Asti





Uroczyste powitanie *Aguirre* w Callao w dniu 17 maja 1978 roku. fot. zbiory John Rodriguez Asti

wadzić wsparcie ogniowe z powietrza. W wersji AWS „Sea King” mógł zabierać 4 torpedy Mk 46 lub Mk 44, bomby głębinowe, do 32 boi hydroakustycznych i opuszczany hydrolokator, zaś w wersji ASV pociski rakietowe klasy powietrze-okręt AM-39 „Exocet”.

W październiku 1977 transportowiec *Independencia* dostarczył z Peru załogę i paliwo dla krążownika, a w początku listopada rozpoczęto próby morskie *Aguirre*. W dniu 24 lutego 1978 odbyło się w Den Helder uroczyste podniesienie peruwiańskiej bandery na *Aguirre* i niszczyciela *Garcia y Garcia* (dawny holenderski *Holland*). 22 kwietnia oba okręty, które utworzyły grupę operacyjną Grupo de Tarea 11.9, rozpoczęły przejście

na ojczyste wody, które osiągnęły uroczyste witane 17 maja 1978.

W końcu lat siedemdziesiątych – początku osiemdziesiątych *Almirante Grau* i *Aguirre* uczestniczyły aktywnie w rozmaitych krajowych i międzynarodowych manewrach morskich, takich jak „UNITAS”, odwiedzając przy tym liczne porty Peru. *Almirante Grau* wykorzystywano również w charakterze jednostki szkolnej, która odbywała rejsy wzdłuż ojczystego wybrzeża z kadetami Szkoły Marynarki Wojennej na pokładzie. W dniu 5 października 1979 oba krążowniki uczestniczyły w największej paradzie morskiej na redzie Callao zorganizowanej z okazji 100 rocznicy bitwy koło przylądka Angamos. W paradzie uczestniczy-

ło 35 okrętów peruwiańskiej marynarki wojennej. W początkach 1986 *Aguirre* odbył rejs zagraniczny z kadetami la Escuela Naval na trasie Callao – Balboa (Panama) – La Guayra (Wenezuela – Cartagena (Kolumbia) – Paita – Talara – Callao.

W połowie roku 1980 *Almirante Grau* został odstawiony do remontu w bazie morskiej Callao, gdzie zastał jednostkę w styczniu 1981 wybuch konfliktu granicznego z Ekwadorem. W dniu 29 stycznia, nie bacząc na brak pełnej gotowości technicznej, krążownik skierowano z konwojem na północ do portów Paita i Bayovar. *Aguirre* oraz szereg innych okrętów został skierowany na południe do portu Pisco, bowiem nie można było wykluczyć możliwości pojawienia się ekwadorskich okrętów i w tym rejonie.

W początku lat osiemdziesiątych podjęto decyzję o modernizacji *Almirante Grau* zgodnie z najnowszymi wymogami. Czynnikiem, który skłonił Peruwiańczyków do podjęcia tego kroku była modernizacja w USA okrętów liniowych typu Iowa oraz doświadczenia konfliktu falklandzkiego. Zadanie opracowania zakresu niezbędnych prac zlecono brytyjskiej firmie YARD (Yarrow Admiralty Research and Development), która wcześniej uczestniczyła w modernizacji peruwiańskich niszczycieli *Ferre* i *Palacios*. W wyniku konkursu, w którym uczestniczyło 6 zagranicznych firm, w dniu 6 sierpnia 1983 został zawarty kontrakt na przeprowadzenie modernizacji z konsorcjum firm, w którego skład weszły *Hollandse Signaal Apparaten BV* (HAS) i *Amsterdamse Droogdok Maatschappij* (ADM). Później w związ-

Aguirre w trakcie manewrów w 1979 roku, na drugim planie jeden z dwóch zmodernizowanych niszczycieli typu *Daring*.

fot. zbiory John Rodriguez Asti





Almirante Grau w ujęciu od rufy w 1979 roku.

fot. zbiory John Rodriguez Asti

ku z upadkiem firmy ADM, odpowiedzialność za realizację prac przejął jedynie HAS.

25 marca 1985 *Almirante Grau* przybył do Amsterdamu. Zakończenie prac planowano na 13 października 1987, a obejmować one miały remont i modernizację dział głównego kalibru, wymiana 8 pojedynczych dział kal. 40 mm L/70 Bofors na 4 podwójnie sprzężone Breda Bofors 40 mm L/70 Compact, zamontowanie kompleksu plot „Albatros” z ośmioprowadnicowym kontenerem startowym rakiet plot. „Aspide” zamiast rufowego działu kal. 57 mm, a także 8 wyrzutni przeciwokrętowych pocisków rakietowych typu „Otomat Mk-2” lub MM-40 „Exocet”.

Proponowano również wyposażenie okrętu w najnowsze systemy kierowania ogniem: WM-25 dla dział głównego kalibru, LIROD (Lightweight Radar Optronic Director) dla głównego kalibru oraz obrony plot., a także radar STIR (Separated Tracking and Illumination Radar) kierowania kompleksem rakiet przeciwokrętowych.

Zamiast dotychczasowych, przestarzałych radarów proponowano zamontowanie radaru DAO8 wykrywania celów nawodnych oraz LWO8 wykrywania celów powietrznych, których anteny miały znajdować się odpowiednio na fok i grot maszcie. Środki walki radioelektronicz-

nej miały obejmować system pasywny MAGE/ESM „RAPIDS” (Radar Passive Identification System) oraz aktywne środki przeciwdziałania radioelektronicznego (ECM) „Scimitar”. Przewidywano wymianę stacji hydroakustycznej CWE-610 na nową PH-34 produkcji firmy Signaal. Wystrzeliwanie celów pozorowanych zapewnić miały 2 wyrzutnie DAGAIE i 1 SAGAIE produkcji francuskiej.

Wszystkie wymienione wcześniej systemy miały współpracować z systemem kierowania bojowego SEWACO (Sensor Weapon Control and Command) w wersji Foresee, produkcji firmy Signaal, znajdującym się w nowym centrum informacji bojowej (COC – Centro de Operaciones de Combate).

Dla zapewnienia wymiany informacji krążownika z innymi okrętami i śmigłowcami planowano wyposażać krążownik w systemy Link Y oraz VESTA (Versatil Transponder System), dzięki czemu mógł on efektywniej wykonywać zadania jednostki flagowej zespołu.

Modernizacja siłowni sprowadzała się do zmiany paliwa opalającego kotły parowe z mazutu na D-2 oraz zwiększenia mocy elektrowni pokładowych przez za-

Ujęcie masztu *Almirante Grau* po modernizacji oraz instalacji nowych radarów.

fot. zbiory John Rodriguez Asti

montowanie dodatkowych 4 wysoko-
prężnych agregatów prądotwórczych.

W trakcie prac pojawił się nieoczekiwany nowy problem, bowiem 28 lipca





Stanowisko kierowania pracą głównych turbin *Almirante Grau*.

fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov

1986 prezydent Peru Alan Garcia postanowił mocno ograniczyć środki przeznaczone na modernizację krążownika. I choć w końcu dowództwo marynarki wojennej zdołało uzyskać w końcu częściowe ich zwiększenie, to jednak przyszło ograniczyć zakres modernizacji w stosunku do przyjętych planów. Trzeba było zrezygnować z wyrzutni rakietowych, nowej stacji hydroakustycznej, dział 40 mm Breda-Bofors, wyrzutni celów pozorowanych SAGAIE. W tym czasie załoga własnymi siłami przeprowadziła remont pomieszczeń mieszkalnych.

W dniu 7 sierpnia 1986 dekretem prezydenta republiki krążownik *Aguirre* pełniący w tym czasie funkcję jednostki flagowej eskadry został przemianowany na *Almirante Grau*, zaś noszący dotychczas tę nazwę okręt stał się „Proyecto de Modernizacion 01” (PM-01).

W dniu 23 stycznia 1988 PM-01 rozpoczął przejście do Peru, które osiągnął 15 lutego. W tym samym dniu jednostka powróciła do swej dawnej nazwy.

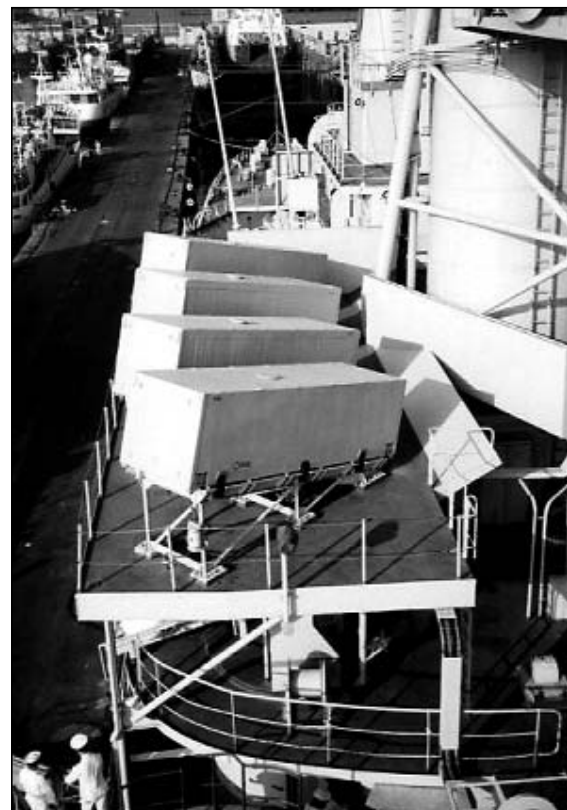
Po powrocie *Almirante Grau* do kraju jego modernizacja kontynuowana była na miarę przydzielonych środków finansowych w stoczni SI-MA-Callao. W roku 1992 (wg innych źródeł w 1993) okręt został uzbrojony w 8 wyrzutni rakiet „Otomat Mk-2”, w związku z czym został przeklasyfikowany

z lekkiego krążownika na lekki krążownik rakietowy (crusero ligero misilero – CLM-81). W roku 1996 zamiast 4 działowych dział 40 mm zamontowano 2 podwójnie sprzężone działa 40 mm L/70 Breda-Bofors Compact (zdjęte z wycofanego niszczyciela *Palacios*). Uzbrojenie plot. zostało także wzmocnione przez zainstalowanie w SIMA-Callao wyrzutni MGP-86 dla rakiet plot. typu „Igla” produkcji rosyjskiej.

W odróżnieniu od swego „siostrzanego” okrętu CH-84 *Aguirre* nie był modernizowany, tym nie mniej jednak jednostka znajdowała się w dobrym stanie technicznym. W czasie konfliktu granicznego z Ekwadorem w roku 1995 krążownik uczestniczył w patrolowaniu i przeprowadzaniu konwojów wzdłuż wybrzeża Peru. W tym czasie na prośbę dowódcy krążownika rozpatrywano możliwość zamontowania 4 wyrzutni pocisków przeciwokrętowych MM-38 „Exocet”, zdjętych ze starego niszczyciela *Palacios*. W roku 1996 holenderska firma Signaal

opracowała projekt modernizacji systemów radioelektronicznych CH-84, w tym szczególnie radaru DA-05. Plany te jednak, podobnie jak i inne nie zostały zrealizowane.

W dniu 21 marca 1999 *Aguirre* został wycofany ze służby i przeznaczony jako „źródło” części zamiennych dla *Almirante Grau*. Autor artykułu obserwował z powietrza latem 2000 roku krążownik-



Prawoburtowa bateria rakiet przeciwokrętowych „Otomat” Mk 2 na *Almirante Grau*.

fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov

Dziobowe działa kal. 152 mm i 40 mm Breda -Bofors *Almirante Grau*.

fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov



-śmigłowcowiec osadzony na plaży na północ od Callao. W literaturze pojawiły się informacje, że właśnie w tym roku okręt został rozebrany na złom.

CLM-81 *Almirante Grau* nadal pozostawał w składzie Marine de Guerra del Peru będąc najstarszym na świecie czynnym krążownikiem i jedynym okrętem z silnym uzbrojeniem artyleryjskim. W całym szeregu źródeł, w tym o tak ważkim charakterze jak *Jane's Fighting Ships* pojawiły się informacje, że okręt został odstawiony do rezerwy i wykorzystywany jest w charakterze pływających koszar, itp., jednak nie odpowiadają one prawdzie. Przykładem może być fakt czynnego udziału krążownika w przeprowadzonych w roku 2002 wspólnych amerykańsko-peruwiańskich manewrach „SIFOREX 2002”, ćwiczeniach „PreUnitas Anfibia Chavin” i „Unitas 45-2004” (latem 2004). Tym niemniej jednak pla-



G-9W centrum informacji bojowej na *Almirante Grau*.

fot. zbiory Aleksandr Mitrofanov

Ekrany radarów w centrum informacji bojowej *Almirante Grau*.

fot. zbiory Aleksandr Mirofanov



Podstawowe dane taktyczno-techniczne krążowników *Almirante Grau* i *Aguirre*

Pierwotny projekt techniczny (1938)

Podstawowe wymiary: długość maks. – 185,01 m, szerokość – 16,99 m, zanurzenie – 5,6 m

Wyporność: standardowa – 8350 t, pełna – 9620 t

Układ napędowy: turbiny parowe o mocy 78 000 KM pracujące na 3 wały, 6 kotłów parowych, prędkość – 32 węzły

Uzbrojenie: 2 X III, 2 X II – 150 mm, 6 x II – 40 mm, 4 x II – 12,7 mm, 3 x II w kal. 533 mm, 2 katapulty z 2 wodnosamolotami Fokker C-XIw

Po wejściu do służby (1953)

Podstawowe wymiary: długość maks. – 185,70 m (*De Zeven Provinciën*), 187,32 m (*De Ruyter*), szerokość – 17,25 m, zanurzenie – 9,15 m

Wyporność: standardowa – 9681 t, pełna – 12 040 t

Uzbrojenie: 4 x II – 152,4 mm L/53, 4 x II – 57 mm L/60, 8 x I – 40 mm L/70, wyrzutnie pocisków oświetlających/ pasywnych zakłóceń kal. 103 mm, 2 wyrzutnie bomb głębinowych

Opancerzenie: burtą 76-50 mm, wieże głównego kalibru 125-50 mm, stanowisko dowodzenia 125-50 mm, pokłady 30-20 mm

Układ napędowy: turbiny parowe o łącznej mocy 85 000 KM, pracujące na 2 wały, -4 kotły parowe, prędkość – 32,2 węzła, zasięg 2100 Mm/32 węzłach, 7000 Mm/12 węzłach

Wyposażenie elektroniczne i systemy kierowania ogniem: 2 systemy kierowania ogniem dział kal. 152,4 mm – HSA M25, 4 systemy kierowania ogniem dział kal. 57 mm i 40 mm – HSA M 45, radar obserwacji nawodnej – DA 02, radar obserwacji powietrznej – LW – 02, radiowysokościomierz – SGR 104, radar nawigacyjny – ZW-01

***De Zeven Provinciën* po modernizacji w roku 1964**

Uzbrojenie: 2 x II – 152,4 mm L/53, 3 x II – 57 mm L/60, 4 x I – 40 mm L/70, 1 dwuprowadnicowa wyrzutnia rakiet „Terrier RIM-2”

Wyposażenie radioelektroniczne i systemy kierowania ogniem: radar obserwacji celów nawodnych – DA 0, radar obserwacji celów powietrznych – SPS-34, radiowysokościomierz – SGR 104, system kierowania ogniem dział kal. 152,4 mm – HSA M25, 3 systemy kierowania ogniem dział kal. 57 mm i 40 mm – HSA M 45, 2 systemy naprowadzania rakiet „Terrier” – SPG-35, radar nawigacyjny – ZW-01

***Aguirre* (eks- *De Zeven Provinciën*) po modernizacji w roku 1978**

Wyporność: standardowa – 10 007 t, pełna – 12 446 t

Uzbrojenie: zdemontowana wyrzutnia rakiet „Terrier”, zabudowany hangar i pokład lotniczy dla 4 śmigłowców typu „Sea King” lub 5 AB-212 AS, – pozostałe uzbrojenie bez zmian

Wyposażenie radioelektroniczne i systemy kierowania ogniem: zdemontowane SPG 35, SPG 104 i SPS 34, zamontowane 2 radary nawigacyjne Decca i system kierowania ogniem NA -10, pozostałe wyposażenie bez zmian (później zamontowano optoelektroniczny system kierowania ogniem LIROD 8)

***Almirante Grau* (eks-*De Ruyter*) wg stanu na rok 2004**

Wyporność: standardowa – 9681 t, pełna – 12 165 t

Uzbrojenie: 4 x II – 152,4 mm L/53 Bofors, 2 x II – 40 mm L/70 Breda-Bofors, 4 x I – 40 mm L/70 Bofors, 8 x I1 wyrzutni rakiet przeciwokrętowych „Otomat Mk 2”, 2 x V wyrzutni rakiet plot „Iglá”, 2 wyrzutnie bomb głębinowych Mk VII Mod. 0, 1 x X wyrzutni celów pozorowanych CSEE SAGAIE, 2 x X wyrzutni celów pozorowanych CSEE DAGAIE

Wyposażenie radioelektroniczne i systemy kierowania ogniem: radar obserwacji celów nawodnych Signaal DA 08, radar obserwacji celów powietrznych Signaal LW – 08, system kierowania ogniem Signaal WM – 25, 2 radary nawigacyjne Decca 1226, system kierowania ogniem Signaal STIR – 24, 2 optoelektroniczne systemy kierowania ogniem LIROD 8, -pasywny system zakłóceń elektronicznych MAGE RAPIDS, aktywny system przeciwdziałania elektronicznego CME Scimitar, system dowodzenia i informacji bojowej SEWACO

Załoga: 650 ludzi, w tym 48 oficerów

Almirante Grau – długowieczny krążownik

Podstawowe dane uzbrojenia artyleryjskiego krążownika *Almirante Grau*

Charakterystyka/typ	Bofors TAK	Bofors TAK	ofors TAK	Bofors TAK
Compact	152,4 mm L/53	57 mm L/ 60	40 mm L/70	40 mm L/70
Producent	Bofors	Bofors	Bofors	Bofors
Długość lufy, mm	8056	3420	2800	2800
Prędkość początkowa m/s	900	825	1025	1025
Donośność m	25 970	14 500	12 600	12 600
Pułap m	14 000	10 300	4000	8700
Masa dział, t (bez amunicji)	113	24	2,8	5,5
Zapas amunicji, szt.	3250	8600	16	728
Masa pocisku, kg	51	2,6	0.96	0.96
Masa ładunku, kg	35,15	3,65	2,4	2,4
Szybkostrzelność/lufę strzałów/minutę	10	130	300	300
Kąt podniesienia lufy	-15 +68	-10 +90	- 3 +85	-13 +85
Model rok	1942	1950	1948	1976

nuje się ostateczne wycofanie krążownika ze służby w peruwiańskiej marynarce wojennej w roku 2008. ●

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

Bibliografia:

1. John Rodriguez Asti, *Buques de la Marina de Guerra del Peru desde 1884: Crueros*, Lima 2000.
2. Anthony Preston (redaktor), *Fighting Ships of the World*, London 1980.
3. A. D. Baker III, *Combat Fleets of the Worlds 1995*, Annapolis 1995.
4. Keith Faulkner, *Jane's Fighting Ships, Recognition Handbook*, 1994.
5. Robert Hutchinson, *Jane's Fighting Ships. Recognition Handbook*, 2002.
6. IK Hurs (redaktor), *Wojenno-morskie siły inostrannyh gosudarstw*, Moskwa 1988.
7. WN. Szynkow, *Awianiesuszczie korabli i morskaja awiacija*, Minsk 2003.
8. JW., Apalkow, *Bojewyje korabli mira na rubieże XX-XXI wiekow, Czast III*, Sankt Petersburg 2001.
9. „Defensa”, Numero 267/268 Jilio/Agosto 2000.
10. „Warships. International Fleet Review”, September 2004
11. „Jane's Sea and Systems Library”, 03.2001. CD-ROM
12. Internet

Redakcja serdecznie dziękuje John Rodriguez Asti za przesłanie interesujących fotografii materiałów do powyższego artykułu.

Gracias, amigo

Almirante Grau na fotografii wykonanej w bazie Callao w maju 2004 bieżącego roku.

fot. Dariusz Adamczyk



Baku w trakcie ostatnich prób odbiorczych
na Morzu Czarnym w 1987 roku.
fot. zbiory Anatolij N. Odajnik



Ciężkie krążowniki lotnicze typu *Kijew* (Projekt 1143)

SŁUŻBA OKRĘTÓW *Noworossyjsk*

Stępkę pod budowę trzeciej jednostki serii proj. 1143, która otrzymała pierwotnie nazwę *Charkow*, zmienioną następnie na *Noworossyjsk*, położono w stoczni Czernomorskiej Sudostroitielnyj Zawod w Nikołajewie na pochylni nr „0” w dniu 30 września 1975 roku, bezpośrednio po wodowaniu *Minska*. Jednostka, która powstawała wg zmodyfikowanego projektu proj. 1143.3 uwzględniającego już doświadczenia wstępnej eksploatacji prototypowego *Kijewa* otrzymała numer stoczniowy „S-103”.

Podstawowe modyfikacje sprowadzały się do powiększenia pojemności hangaru do 24 maszyn, dzięki czemu możliwy był wzrost liczebności pokładowej grupy lotniczej do 36 samolotów i śmigłowców. Równocześnie zlikwidowano niepraktyczne ka-

dłubowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm oraz zamierzano zastąpić 2 podwójne wyrzutnie rakiet plot. bliskiego zasięgu „Osa-M” przez 12 pionowych ośmiorurowych wyrzutni pocisków plot. systemu „Kinżał” (SA-N-9)⁴⁰. Częściowa wymiana wyposażenia elektronicznego i konieczność zwiększenia liczebności załogi spowodowały rezygnację z dodatkowych 8 rakietowych pocisków przeciwokrętowych P-500 „Bazalt” przeznaczonych do ponownego załadowania wyrzutni⁴¹.

Zgodnie z projektem nowy okręt miał zostać wyposażony już w ponaddźwiękowe samoloty pionowego startu i lądowania Jak-41, które jednak nie wyszły jeszcze poza stadium prototypów, wobec czego pozostawiono dotychczasowe maszyny Jak-38M, do dyspozycji których pozostawiono jednak na okręcie zwiększony do 1800 t zapas paliwa lotniczego.

Jednostkę wodowano w dniu 26 grudnia 1978 roku, jednak w związku ze wspomnianymi wcześniej modyfikacjami prace wykończeniowe przebiegały bardzo powoli i dopiero 14 sierpnia 1982 *Noworossyjsk* został oficjalnie przejęty przez marynarkę wojenną. Okręt zgodnie z planem dyslokacji przeznaczony był do służby na Dalekim Wschodzie w związku z czym w dniu 24 listopada 1982 został formalnie wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Jednostka pozostawała jednak nadal na Morzu Czarnym, gdzie w składzie Floty Czarnomorskiej zdawała kolejne zadania, zgrywała nową załogę i przygotowywała się

40. wg Reznik B., *Wojenno-morskaja afera* – serwis internetowy www.laes.sbor.ru

41. wg Bałakin S. A., *Awianoscy mira...*, system „Kinżał” nie został zamontowany na pokładzie *Noworossyjska* i okręt był pozbawiony rakietowej obrony plot. bliskiego zasięgu.



Ujęcie prawej burty *Noworossyjska* z września 1983 roku.

fot. zbiory Arthur D. Baker III

do przerzutu na miejsce służby. W dniu 9 maja 1983 *Noworossyjsk* uczestniczył na reddie Sewastopola w paradzie z okazji Dnia Zwycięstwa, by już 14 maja opuścić ostatecznie wody Morza Czarnego. Okręt wraz z eskortującymi niszczycielami *Sdierżanij* (zmieniony następnie przez *Obraczowij*) i *Nachodcziwij* wyruszył do Siewieromorska trasą przez Cieśniny Tureckie, Morze Śródziemne i dalej wokół Europy. Port przeznaczenia osiągnął *Noworossyjsk* w dniu 7 czerwca 1983 roku. Przejście radzieckiego zespołu, który uzupełniał w marszu paliwo z towarzyszących zbiornikowców, korzystając z systemu „Struna”, wzbudził spore zainteresowanie flot państw NATO, które cały czas śledziły przebieg rejsu. Na Dalekiej Północy przeprowadzono próbne strzelanie rakiet „Bazalt” oraz kontynuowano szkolenie załogi w warunkach oceanicznych uczestnicząc w ćwiczeniach „Mistral” i „Okiean-83”. Nie obyło się przy tym bez awarii, bowiem w dniu 26 września 1983 utracono jeden z pokładowych śmigłowców Ka-27, przy czym zginął jeden z pilotów.

W dniu 17 października 1983 zespół pod dowództwem wiceadm. Dymowa w składzie *Noworossyjsk* (d-ca kpt, I rangi [kmdr] B. P. Czernych), krążownik rakietowy *Nikolajew*, fregata rakietowa *Porywistyj*, duży okręt desantowy *Aleksander Nikolajew* wyszedł z Siewieromorska kierując się na wody Dalekiego Wschodu. Zespół odwiedził Luandę (Angola), Victorie (wyspa Sokotra u wybrzeży Afryki – Somali), Maputo (Mozambik) i Madras (Indie). Rejs zakończono 27 lutego 1984 roku po prze-

ściu 23 285 Mm, a w jego trakcie lotnictwo pokładowe przeprowadziło około 600 lotów.

Jeszcze w roku 1984 okręt uczestniczył na manewrach Floty Oceanu Spokojnego pod kryptonimem „Gołubaja Strieła” i „Dlinnaja` Osien”⁴⁰.

W roku 1985 jednostka w składzie dowodzonego przez wiceadm. Dymowa zespołu różnorodnych sił uczestniczyła w ćwiczeniach taktyczno-operacyjnych Floty Oceanu Spokojnego, których głównym zadaniem było sprawdzenie możliwości przeprowadzenia kombinowanego uderzenia z dużego dystansu na bazę U.S. Navy w Pearl Harbor, a następnie poszukiwanie i zwalczanie amerykańskich okrętów podwodnych na wodach Morza Filipińskiego. Za udział w ćwiczeniach *Noworossyjsk* otrzymał od organizatorów ocenę „dobry”.

W roku 1987 dowodzony przez kpt. I rangi (kmdr) J.J. Litwinienko okręt przeprowadził pokazowe strzelanie kompleksem rakiet przeciwokrętowych do celów nawodnych, zaś w dniach 12 – 16 maja 1988 złożył oficjalną wizytę w północnokoreańskim (KRL-D) porcie Wonsan⁴².

W okresie czynnej służby jednostki we Flocie Oceanu Spokojnego z pokładu *Noworossyjska* przeprowadzono ogółem około 1900 startów samolotów i 2300 startów śmigłowców⁴³.

Brak środków finansowych i możliwości technicznych uniemożliwiał systematyczne prowadzenie bieżących remontów, w rezultacie czego okręt bardzo szybko wypracowywał rezsurs pracy urządzeń pokładowych. Wyjścia w morze stawały się coraz rzadsze,

a ostatnie miało miejsce w roku 1991, po czym młodą wiekiem, lecz mocno już zużytą i wyeksploatowaną jednostkę odstawiono do rezerwy stawiając na kotwicy w Zatoce Postowaja w pobliżu Sowieckiej Gawanii. Dalsze losy *Noworossyjska* przebiegały bardzo podobnie do bliźniaczego *Minska*. W dniu 30 czerwca 1993 okręt skreślono ze stanu floty, a 31 sierpnia 1994 ostatecznie rozformowano jego załogę.

W roku 1995 wycofaną, lecz nadal znajdującą się w dobrym jak na „złom” stanie technicznym, zakupiła w celu złomowania za kwotę 4,314 mln USD południowokoreańska firma Yang Distribution Co, która w styczniu 1996 przeholowała ją do portu Busan. Dalsze losy eks-*Noworossyjska* nie są znane, trudno jednoznacznie stwierdzić czy okręt został zgodnie z założeniami pocięty na „żyłteki” czy też znaleziono dla niego inne bardziej „pokojoywe” przeznaczenie.

Baku – Admirat Flota Sowieckiego Sojuza Gorszkow – Admirat Gorszkow

Decyzję o budowie kolejnego, czwartego już okrętu lotniczego, który otrzymał nazwę *Baku* władze radzieckie podjęły w roku 1977, z tym jednak, że ta jednostka miała powstać według projektu oznaczonego jako proj. 1143.4. Wspomniany projekt miał zostać w porównaniu z prototypem w bardzo poważnym stopniu zmodyfikowany, bowiem od momentu rozpoczęcia wstępnych prac projektowych minęło już bez mała 10

42. wg Bałakin S. A., *Awianoscy mira...*

43. wg Demidow M. W., *Oczierg istoriji...*

Noworossyjsk w bardzo interesującym ujęciu od rufy również w 1983 roku. Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Novorossyjsk w marszu z maksymalną prędkością. Fotografia wykonana z amerykańskiego śmigłowca w 1983 roku, w czasie rejsu okrętu do Władywostoku. fot. zbiory Arthur D. Baker III

lat i niektóre z zastosowanych rozwiązań technicznych, a co ważniejsze również modele uzbrojenia i wyposażenia po prostu się zestarzały. Nie od rzeczy jest wspomnieć również o wykorzystaniu pewnych doświadczeń, jakie przyniosła eksploatacja w różnych warunkach klimatycznych i wcześniejszych jednostek serii. Głównym konstruktorem de facto nowego projektu został W. F. Anikiejew.

Przy zachowaniu tych samych podstawowych gabarytów zewnętrznych pewnemu zwiększeniu uległa wyporność standardowa okrętu, która wynosi (w zależności od źródła informacji) od 33 000 t do 37 000 t, zaś wyporność pełna odpowiednio 43 000 t – 44 500 t. pewnej zmianie uległa sylwetka jednostki, której blok nadbudówki został uproszczony, choć jeszcze bardziej wypiętrzony. Cechą charakterystyczną nadbudówki wyraźnie odróżniającą *Baku* od poprzednich jednostek proj. 1143, były płaskie, ścianowe anteny radarowe ze skanowaniem fazowym.

W projekcie założono, że grupa lotnicza okrętu liczyć będzie 36 maszyn, w tym 14 ponaddźwiękowych samolotów pionowego startu i lądowania Jak-41M, 6 poddźwiękowych samolotów Jak-38M, 10 śmigłowców Ka-27 w wersji zop oraz 6 Ka-25. Powierzchnia pokładu lotniczego nie uległa zmianie i była określana na około 6200 m², w tym około 1500 m² zajmowane przez stanowiska startowe i rozruchowe otrzymało po raz pierwszy specjalne pokrycie termooizolacyjne „Onega”, wytrzymujące temperaturę do + 450°C. Część umożliwiającą

start i lądowanie o wymiarach długość 195 m i szerokość 20,7 m była odchylona o 4,5° w lewo od osi symetrii okrętu. Natarcie pokładu startowego ścięte w lewo i pozbawione charakterystycznych dla wcześniejszych jednostek serii sponsonów. Dla potrzeb zwiększonej grupy lotniczej przewidziano zapas paliwa lotniczego wynoszące 1500 t.

Transport samolotów i śmigłowców z hangaru, który miał identyczne wymiary jak na *Novorossyjsku* umożliwiały 2 podnośniki, dziobowy o udźwigu 30 t i gabarytach 18,9 x 10,0 m oraz rufowy o udźwigu 20 t i gabarytach 18,9 x 4,8 m.

Baku podobnie jak wcześniejsze okręty lotnicze proj. 1143 zachował identyczny układ napędowy w którym zastosowano co prawda nowe, bardziej wydajne kotły typu KWG-3, dzięki czemu możliwe było rozwinięcie maksymalnej prędkości 30 węzłów⁴⁴.

Zapasy paliwa wynoszący 8900 t pozwalał na osiągnięcie zasięgu 4050 Mm przy prędkości maksymalnej i odpowiednio 6900 Mm (a wg Pawłowa nawet 13 500 Mm) przy prędkości ekonomicznej 18 węzłów.

Zmianie uległo również uzbrojenie okrętu. Do 12 (6 x II) zwiększono liczbę wyrzutni rakietowych pocisków przeciwokrętowych P-500 „Bazalt”, z tym jednak, że niemożliwe było ich ponowne przeładowanie na morzu.

Obronę przeciwlotniczą jednostki zapewniały 4 zespoły 6 ośmiorurowych wyrzutni kompleksu „Kinżał”, które zastąpiły przestarzałe już wyrzutnie pocisków „Sztorm” i „Osa-M”. Dwa zespoły kom-

pleksu „Kinżał” znajdowały się w dziobowej części okrętu, jedna bezpośrednio za nadbudówką na prawej burcie, a ostatnia na lewej burcie przy pokładzie startowym. Zapas pocisków SA-N-9 na pokładzie wynosi 192 sztuki.

Wymieniono także częściowo uzbrojenie artyleryjskie, montując w przed nadbudówką 2 pojedyncze uniwersalne działa kal. 100 mm L/70 AK-100. Donośność tych dział wynosiła 21,5 km, pułap 8,0 km, a szybkostrzelność teoretyczna do 60 strzałów na minutę. Zapas amunicji kal. 100 mm wynosił 1200 sztuk. Do kierowania ogniem dział AK-100 służy radar „Kite Screech”, zamontowany przed nadbudówką. Obronę bezpośrednią, w tym także przeciwko przeciwokrętowym pociskom rakietowym, zapewniało nadal 8 sześciolufowych (tzw. rotacyjnych) dział plot. kal. 30 mm L/65 AK-630M, z tym jednak, że zapas amunicji kal. 30 mm zwiększono do 48 000 sztuk.

Zmiany objęły również uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych. Zlikwidowano wyrzutnię rakietotorped „Wihr”, zaś RBU-6000 zastąpiono 2 nowymi dziesięciururowymi miotaczami rakietowych bomb głębinowych RBU-12000 systemu „Udaw-1” o zasięgu do 12 000 m, z zapasem 120 pocisków.

Baku został wyposażony w wielofunkcyjny kompleks radiolokacyjny „Mars-Passat” z płaskimi, ścianowymi antenami radarów ze skanowaniem fazowym; zamontowanymi na nadbudówce. Do kierowania i napro-

⁴⁴ wg Demidow M. W., *Oczierg istoriji...*

wadzenia lotnictwa pokładowego służą systemy „Rezistor-K4”, „Tur” oraz „Gazon”. Ogniem rakietowych pocisków przeciwokrętowych systemu „Bazalt” kieruje radar „Argon-K” („Trap Door-C”), a systemu „Kinżal” 4 radary „Cross Sword”. Jednostkę wyposażono także w kompleks nawigacyjny „Buran” oraz sonar „Polinon” w opływie dziobowej.

Według niepotwierdzonych informacji *Baku* miał otrzymać system opancerzenia ochronnego zabezpieczający komory amunicyjne oraz inne życiowo ważne ośrodki okrętu przed skutkami ataku rakietowego. Grubość tego opancerzenia ma dochodzić miejscami nawet do 140 mm, a jego łączna masa wynosić aż 1700 t⁴⁵.

Liczebność załogi jednostki proj. 1143.4 wynosi ogółem 1600 marynarzy i oficerów, zaś bez pokładowej grupy lotniczej 1200 ludzi.

Stępkę pod budowę nowej jednostki, nazwanej *Baku* położono w dniu 26 grudnia 1978 roku⁴⁶ w stoczni Czernomorskiej Sudostroitielnyj Zawod w Nikolajewie. Okręt otrzymał numer stoczniowy „S-14”, a z ramienia marynarki wojennej nadzór nad jego budową objął kpt. I rangi (kmdr) A. A. Borisow. Jednostkę wodowano w dniu 31 marca 1982 roku, po czym przystąpiono do prac wykończeniowych, które przebiegały bardzo opieszale, nawet jak na radziec-

kie warunki. Dość, że do stoczniowych prób na uwięzi przystąpiono dopiero w czerwcu 1986, a próby morskie rozpoczęto 9 stycznia 1987 roku. W trakcie prób okręt po raz pierwszy odbył w okresie od 23 października do 11 grudnia 1987 próbny rejs na Morzu Czarnym.

Już w roku 1984 w Siewieromorsku przystąpiono do procesu formowania w oparciu o personel Floty Północnej, załogi nowego okrętu lotniczego, który miał pełnić służbę w składzie tej floty. Do lutego 1985 zdołano obsadzić wszystkie okrętowe stanowiska oficerskie i miczmańskie, a także część marynarskich przeznaczonych dla starszych roczników kontyngentu. Pierwsi członkowie załogi pojawili się w stoczni w Nikolajewie w lutym 1986, zaś proces formowania ukończono do dnia 1 września 1986, po czym w dniu 23 września tego roku okręt został w pełni obsadzony⁴⁷.

Po kilkumiesięcznych próbach stoczniowych w czerwcu 1987 przyszła pora na próby państwowe. W czasie prób stoczniowych i państwowych *Baku* przeszedł na wodach Morza Czarnego 16 496 Mm, wykonując 18 strzałów rakietowych oraz 40 artyleryjskich⁴⁸. Protokół przyjęcia okrętu przez marynarkę wojenną został podpisany 11 grudnia 1987, a 20 grudnia na maszt po raz pierwszy oficjalnie podniesiono banderę. W dniu 30 grudnia 1987 *Baku* został for-

malnie włączony w skład Floty Północnej ZSRR.

W pierwszej połowie roku 1988 okręt, którym dowodził kpt I rangi (kmdr) Wiktor F. Liakin, pozostawał na Morzu Czarnym, gdzie zaliczał zadania kursowe by 7 czerwca 1988 opuścić Sewastopol i rozpocząć 6-miesięczny dozór bojowy na Morzu Śródziemnym. Na pokładzie okrętu znajdowała się grupa lotnicza dysponująca 12 samolotami Jak-38M (planowany Jak-41 pozostawał nadal jedynie w sferze prób), 16 śmigłowcami Ka-27PL oraz 4 Ka-25DC i Ka-25PS. W dniu 10 czerwca na pokładzie wybuchł niegroźny pożar, który zdołano szybko zlikwidować bez strat. W trakcie dozoru *Baku* wraz z jednostkami eskorty ze składu 5 OPESEK wiceadm. W. G. Jegorowa krążył po wodach wschodniej i środkowej części Morza Śródziemnego wykonując zadania bojowe i szkoleniowe, między innymi przeprowadził 10 strzałów rakietowych i 15 artyleryjskich. Lotnictwo pokładowe w toku prowadzonych lotów utraciło 2 maszyny – 12 lipca samolot Jak-38U, a 11 sierpnia

45. wg Bałakin S. A., *Awianosczy mira...*, natomiast Bierznoy S. S. i Pawłow A. S. określają prędkość maksymalną na 32 węzły.

46. wg Bałakin S. A., *Awianosczy mira...*

47. Bierznoy S. S. i Pawłow A. S., określają termin położenia stępki jako 17 lutego 1978 r.

48. wg Liakin W. F., *TAKR „Baku”...*

***Baku* wychodzi na próby stoczniowe z Nikolajewa w grudniu 1986 roku. Z prawej strony widoczna jest rufa krążownika śmigłowcowego Leningrad.**

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik





Baku przygotowuje się w Sewastopolu do przebazowania w skład Floty Północnej, przełom lat 1987/88.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

śmigłowiec Ka-27PL. W obu przypadkach udało się uratować załogi maszyn. *Baku* odwiedził syryjskie porty Latakia (między 22 a 29 sierpnia) oraz Tartus (między 1 a 21 listopada). W czasie zakończonego w dniu 29 listopada 1988 dozoru jednostka przeszła 13 834 Mm. Na okręcie zostały zamontowane 12 doświadczalnych oraz 4 prototypowe systemy uzbrojenia i wyposażenia, co odbiło się negatywnie licznymi awariami w trakcie eksploatacji w czasie pierwszego dozoru. Po zakończeniu dozoru jednostka wraz z eskortującym niszczycielem *Otlitsnyj* trasą wokół Europy dotarła do bazy w Siewieromorsku, który osiągnęła 17 grudnia 1988 roku⁴⁹.

W roku 1989 znajdująca się w składzie 170 Brygady Okrętów ZOP jednostka pełniła intensywną służbę na wodach Dalekiej Północy. W dniach 8 – 23 sierpnia *Baku* był przedmiotem inspekcji przeprowadzonej przez Główną Inspekcję Ministerstwa Obrony ZSRR na czele z gen. I. A. Sorokinem, która wystawiła okrętowi ocenę „dobry”. W całym roku 1989 jednostka przeszła 13 267 Mm, trzykrotnie osłaniała ćwiczenia desantu morskiego i wykonała 10 strzałów artyleryjskich oraz 4 rakietowe, w tym 2 pociskami przeciwokrętowymi. Samoloty Jak-38M wykonały z pokładu okrętu 171 startów, a śmigłowce Ka-27 dalsze 1142 starty⁵⁰.

W dniu 4 stycznia 1990 roku rozkazem Ministra Obrony ZSRR nazwa okrętu została zmieniona na *Admirał Floty Radziejskiej Sojuszu Gorskow*, a potocznie *Admirał Gorskow*, dla upamiętnienia zmarłego w 1988 Siergieja G. Gorskowa, który do-

wodził marynarką wojenną ZSRR w latach 1956 – 1985 przyczyniając się do jej rozwoju.

W całym roku 1990 jednostka przeszła 4 243 Mm, osłaniała ćwiczenia desantu morskiego i wykonała 6 strzałów artyleryjskich oraz 2 rakietowe, w tym 1 pociskami przeciwokrętowymi. Samoloty Jak-38M startowały z pokładu 47 razy, a śmigłowce Ka-25 i Ka-27 dalsze 1211 razy⁵¹.

Już w roku 1990 na pokładzie *Admirała Gorskowa* rozpoczęto długo oczekiwane próby z nowym ponaddźwiękowym samolotem pionowego startu i lądowania Jak-141. Maszyna po raz pierwszy lądowała na okręcie w dniu 26 września 1991, ale już 5 października w wyniku awarii został zniszczony samolot o numerze „3”, pilotowany przez lotnika-oblatywacza W. A. Jakimowa, co stało się przyczyną, a raczej jedynie nader wygodnym pretekstem do wstrzymania z przyczyn finansowych dalszych prac nad Jak-141, który zdaniem wielu specjalistów z dziedziny lotnictwa był wielce obiecujący, o parametrach techniczno-taktycznych zupełnie nieporównywalnych z pozostającymi w eksploatacji Jak-38M.

W dniu 14 marca 1991 roku *Admirał Gorskow* I sekretarz KC Rosyjskiej Partii Komunistycznej I. K. Połozkow wraz z dowódcą Floty Północnej adm. PN. Gromowem. Z dniem 1 października dokonana została reorganizacja sił nawodnych Floty Północnej, w wyniku czego jednostka trafiła do składu 44 Dywizji Okrętów ZOP⁵². Rok 1991 charakteryzował się już mniejszą intensywnością służby. Pokonano zaledwie 1375 Mm, przeprowadzono 4 strzelania ar-

tyleryjskie i 1 rakietowe, a śmigłowce Ka-27 startowały 417 razy.

W dniu 3 lutego 1992 *Admirał Gorskow* skierowany został na remont w stoczní SRZ-35 w miejscowości Rosta koło Murmańska, gdzie pozostawał aż do 5 września 1994 roku. W międzyczasie w dniu 7 lutego 1994 na pokładzie jednostki doszło do poważnej awarii rurociągu parowego, w wyniku której zginęło 6 ludzi. Okręt postawiono na dok pływający „PD-50” i w dniu 5 września 1994 odholowano do Rosłakowa. W końcu grudnia 1994 jednostka powróciła do SRZ-35, gdzie kontynuowano prace remontowe. W dniu 7 maja 1995 jednostkę wyholowano na kotwiczowisko na redzie Murmańska (stanowisko nr 7), gdzie wraz z innymi okrętami wzięła udział w morskiej paradzie z okazji 50-lecia Dnia Zwycięstwa.

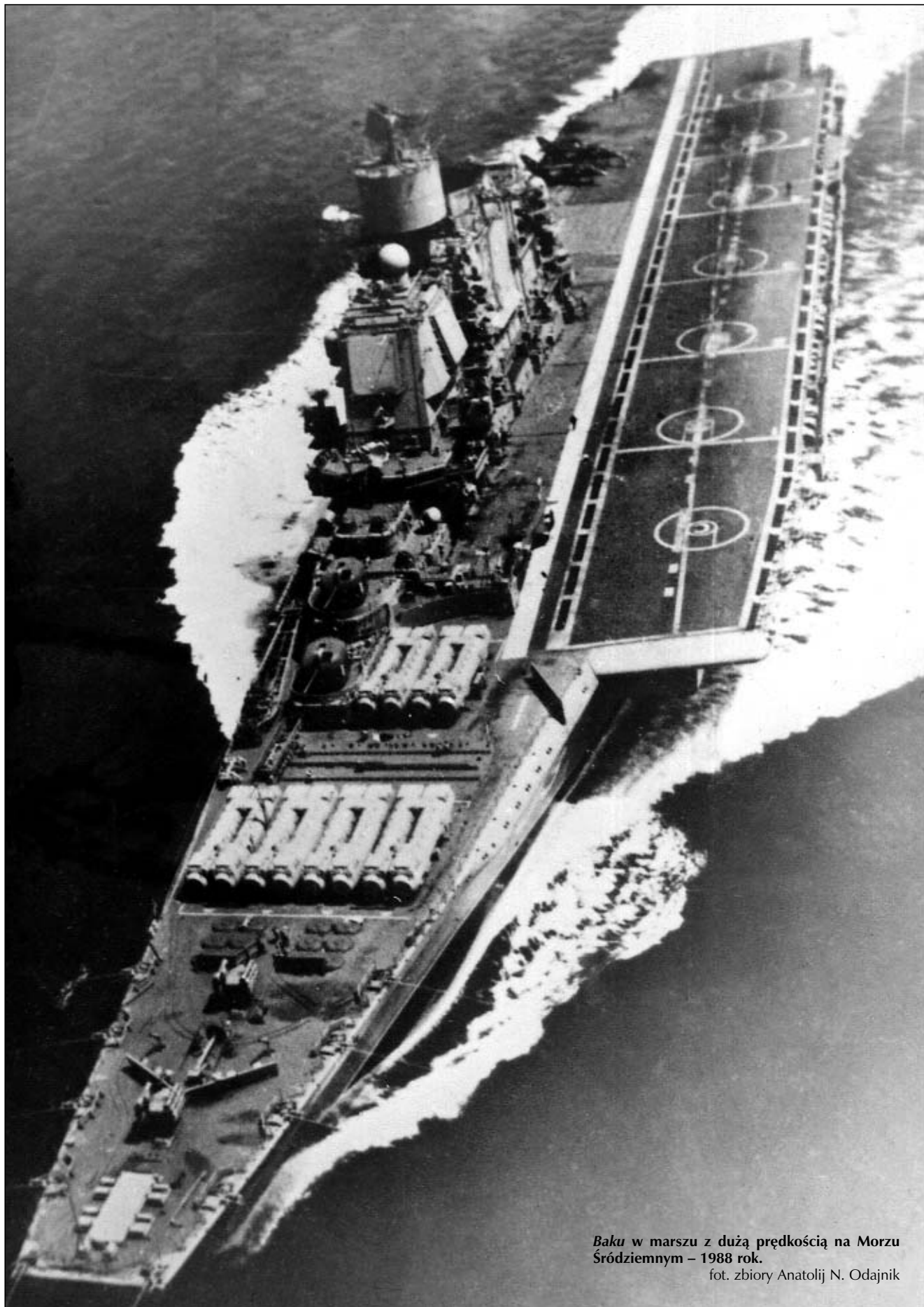
W latach 1996 i 1997 *Admirał Gorskow* pozostawał w stoczní SRZ-35, choć praktycznie na jego pokładzie nie prowadzono już żadnych prac. Tymczasem losy jednostki ważyły się zupełnie gdzie indziej, bowiem od roku 1994 zainteresowanie okrętem lotniczym przejawiała marynarka wojenna Indii. Rezultatem tego zainteresowania było podjęcie rozmów z Rosją na temat ewentualnej możliwości odsprzedaży okrętu. W dniu 24 stycznia 1998 roku delegacja marynarki wojennej Indii na czele z z-cą dowódcy floty gościła na pokładzie *Admirała Gorskowa* by zapoznać się bliżej z przedmiotem zakupu. Wstępne porozumienie

49. wg Liakin W. F., *TAKR „Baku”...*

50. wg Liakin W. F., *TAKR „Baku”...*

51. wg Liakin W. F., *TAKR „Baku”...*

52. wg Liakin W. F., *TAKR „Baku”...*



Baku w marszu z dużą prędkością na Morzu Śródziemnym – 1988 rok.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik



Baku również na Morzu Śródziemnym w czerwcu 1988 roku, lecz tym razem sfotografowany przez Amerykanów. fot. zbiory Arthur D. Baker III

w sprawie zakupu strony parafowały w dniu 21 grudnia 1998 roku⁵³, a na jego podstawie w lipcu 1999 okręt został przeholowany do Siewierodwińska, gdzie w stoczni „Siewmaszprijatije” rozpoczęto prace związane z przebudową jednostki wg projektu Borysa Szmielowa na „klasyczny” lotniskowiec z ciągłym pokładem lotniczym. W związku z tym zdemontowano uzbrojenie ofensywne w postaci dziobowych wyrzutni rakiet przeciwokrętowych. W ramach przebudowy ma powstać ciągły pokład lotniczy o długości 280 m ze skocznią startową (tzw. „trampolina”) o kącie natarcia 14,3° na dziobie, umożliwiającą start konwencjonalnych maszyn pokładowych bez konieczności użycia katapulty. Powiększony ma zostać także hangar do wymiarów 130 m długości, 23 m szerokości oraz 6,6 m wysokości. Zgodnie z wstępnymi ustaleniami pokładowa grupa lotnicza ma liczyć 34 maszyny, w tym 21 ponaddźwiękowych myśliwców Mig-29K oraz 13 śmigłowców Ka-28 i Ka-31⁵⁴, choć istnieje również wersja mówiąca o 8 Migach-29K, 8 „Sea Harrier” Mk 51 oraz śmigłowcach⁵⁵.

Projekt przewiduje pozostawienie uzbrojenia obronnego okrętu w postaci 4 zespołów 6 ośmioprowadnicowych pionowych wyrzutni rakietowych pocisków plot. systemu „Kinżal”, 2 pojedynczych dział kal. 100 mm L/70 Ak-100 oraz 8 sześciolufowych (tzw. „rotacyjnych”) dział plot. kal. 30 mm L/65 AK-630M, a także 1 wyrzutni rakiet pop RPK-5 systemu „Liwen”.

Załoga lotniskowca po przebudowie ma łącznie z 430 osobową grupą lotniczą liczyć 2042 ludzi, w tym 384 oficerów.

W ramach modernizacji jednostka otrzyma 3 aerofizynery oraz optyczny system lądowania LAK, a także nowe wyposażenie elektroniczne i sprzęt łączności.

Szacunkowy koszt modernizacji samego okrętu ma wynieść około 734 mln USD, zaś

zakup samolotów Mig-29K oraz śmigłowców Ka-31 „Helix” dalszych 823 mln USD⁵⁶. Choć sam zakup okrętu nie został jeszcze formalnie sfinalizowany, to jednak prace przy przebudowie *Admirala Gorszkowa*, którego nowa hinduska nazwa nie jest jeszcze znana, już trwają, zaś wejście jednostki do służby pod banderą Indii przewiduje się na przełom lat 2005/2006⁵⁷.

Próba oceny

Jednostki proj. 1143 trudno jest dziś ocenić w sposób jednoznaczny, zwłaszcza, że brak ich odpowiedników w innych flotach, choć z drugiej strony jak wszystkie konstrukcje hybrydowe posiadały one liczne wady. Podstawowym chyba mankamentem już u zarania dziejów tych okrętów było tworzenie konstrukcji pod nie do końca sprawdzony w praktyce model samolotu, którego rzeczywiste parametry taktyczno-techniczne okazały się więcej niż słabe, co w rezultacie poważnie ważyło na dalszych losach ich „nosicieli”. Nie do końca była jasna również sama koncepcja wykorzystania okrętów, które nie dysponowały w przeciwieństwie do „klasycznych” lotniskowców dostatecznym potencjałem pokładowych myśliwców by ochraniać zgrupowanie w składzie których operowały przed atakami lotnictwa przeciwnika. Co najwyżej mogły próbować eliminować samoloty rozpoznawcze i ZOP dalekiego zasięgu, czemu jednak nie sprzyjał niewielki promień działania Jak-38 i Jak-38M. Z kolei jako nosiciele śmigłowców do zwalczania okrętów podwodnych były zbyt duże, a co zatem idzie za kosztowne w eksploatacji.

Wyposażenie jednostek proj. 1143 w uzbrojenie ofensywne w postaci wyrzutni rakietowych pocisków przeciwokrętowych P-500 „Bazalt” dodatkowo jeszcze komplikowało sprawę, bowiem w założeniach

okręty mogły także samodzielnie wykonywać działania przeciwko zgrupowaniom sił przeciwnika.

Okręty proj. 1143 charakteryzował relatywnie krótki jak na radzieckie warunki okres czynnej służby, najdłużej bo 19 lat pozostawał w niej *Kijew*. Zaważyły na tym przede wszystkim względy natury organizacyjno-technicznej, wynikające z permanentnego braku środków finansowych na bieżącą eksploatację i remonty.

Burzliwemu rozwojowi ilościowemu i jakościowemu radzieckiej marynarki wojennej pod kierownictwem adm. Gorszkowa nie towarzyszyła niestety odpowiednia rozbudowa zaplecza remontowego i infrastruktury bazowo-portowej. Skutki tego odczuły wyraźnie okręty lotnicze typu *Kijew*, które zarówno na Dalekiej Północy jak i wodach Pacyfiku nie dysponowały właściwą bazą portową i remontową. W rezultacie większość czasu jednostki spędzały na redzie, a dla zabezpieczenia normalnego funkcjonowania ich urządzeń niezbędnym było stałe utrzymywanie pod parą 2 kotłów. Co więcej w warunkach złej pogody, a w obu wspomnianych akwenach taka sięgała nawet do 80% czasu, wymagana była praca aż 4 kotłów by w sytuacji ekstremalnej móc w każdej chwili uruchomić siłownię. Taki stan rzeczy powodował, że pracujące w dużej mierze na „jałowym biegu” urządzenia bardzo szybko wypracowywały swój resurs i to mimo, że okręty nie wycho-

53. wg Szczedrołosiew W. W., *Istoria sozdaniia...*

54. wg Bałakin S. A., *Awianoscymira...* miało to miejsce dopiero w październiku 2000 r. w czasie wizyty prezydenta W. Putina w Indiach.

55. wg Bałakin S. A., *Awianoscymira...*

56. wg Sobański M., *Marynarka wojenna Indii cz. I*, „Okręty Wojenne” nr 4/2003 (60) za *Combat Fleet of the World 2002 – 2003* pod red. A. D. Baker III, Annapolis 2002.

57. wg *Combat Fleet of...*

dziły zbyt często w morze. Brak możliwości remontowych na miejscu, a funduszy na przerzut do Nikolajewa zdecydował w dużej mierze o przedwczesnym wycofaniu ze służby jednostek *Minsk* i *Nikolajew*. Relatywnie długa służba *Kijewa* wynikała z przyjętej praktyki wyprawiania okrętu na dozór bojowy w okresie zimowym (listopad – maj) na ciepłe Morze Śródziemne, dzięki czemu udało się choć częściowo uniknąć problemów z zimowaniem na Dalekiej Północy. Tu na pierwszym miejscu wspomnieć należy kwestię niedostatecznej termoizolacji i ogrzewania pomieszczeń okrętowych, co prowadziło do kondensowania się pary wodnej, która miała destrukcyjny wpływ na stan urządzeń elektronicznych oraz pokładowej sieci elektro-energetycznej.

Wstrzymanie prac nad prototypami Jak-41 i Jak-141 przy równoczesnym wycofaniu po roku 1992 samolotów Jak-38M pozbawiło jednostki proj. 1143 ich podstawowego waloru, jakim były myśliwsko-szturmowe maszyny pionowego startu i lądowania, a tym samym podważyło cel i sens dalszego utrzymywania w służbie tych nader kosztownych w eksploatacji okrętów. Nie od rzeczy jest wspomnieć w tym miejscu, że rozpad Związku Radzieckiego tylko spotęgował problemy finansowe państwa rosyjskiego i w rezultacie zaciążył nad losem okrętów typu *Kijew*, które wbrew nadziejom ich projektantów nie były nawet „ersatz” lotniskowcami.

Zastanawiające jest również zakończenie losów okrętów lotniczych, które dziwnym zrządzeniem losu trafiły do stoczni złomowych na Dalekim Wschodzie, gdzie jednak nie poszły na „żyłетки”, lecz znalazły się w rękach Chińczyków. Trudno uznać to za przypadek, tym bardziej, że dalekowschodni kolos w ostatnim czasie nie szczędził sił i środków na rozbudowę swego potencjału morskiego. Wycofane ze służby jednostki lotnicze, podobnie jak zakupiony na Ukrainie nieukończony *Wariag* stanowią przecież wymarzony porównawczy materiał konstrukcyjny przy prowadzeniu własnych prac projektowych nad lotniskowcem. Trudno też sądzić by wszystko to działo się bez wiedzy i milczącej zgody Rosji. ●

Bibliografia:

1. Babicz W. W. *Naszi awianoscy na stapielach i w dalnych pochodach*, Nikolajew 2003.
2. Bałakin S. A., *Awianoscy mira 1945 – 2001*, „Nawal Kolekcja” Nr 8, Moskwa 2002.
3. Bałakin S. A., *Protiwołodocznyj krejsier „MOSKWA”*, „Morskaja Kolekcja” 5/2002 Moskwa 2002.
4. Bewz S. A., *Chronika Tichookieanskogo flota*, „Tajfun” nr1/2000.
5. Bieieżnoj S. S., *Sowietskij WMF 1945 – 1995*, „Morskaja Kolekcja” 1/1995, Moskwa 1995.
6. *Combat Fleet of the World 2002 – 2003* pod red. A. D. Baker III, Annapolis 2002.
7. Demidow M. W., *Oczierg istoriji Tichookieanskoj eskadry*, „Tahfun” nr 3/1999.
8. Gordon J., *Jak-38*, „Przegląd Konstrukcji Lotniczych” nr 4/94, Warszawa 1994.

9. Liakin W. F., *TAKR „Baku” proj. 11434*, „Tajfun” nr 6/2000.
10. Malinowski J., *Radzieckie krążowniki śmigłowe typu Moskwa cz. I*, „Okręty Wojenne” 5/2001 (50).
11. Morin A. B., *Tiażelży awianiesuszczij krejsier „ADMIRAL FŁOTA SOWIETSKOGO SOJUZA KUZNIECOW”*, „Gangut” nr 11, Sankt Petersburg 1996.
12. Pawłow A. S., *Wojenno-morskoy flot Rossiji i SNG 1992*, Jakuck 1992.
13. Polmar N., *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, Annapolis 1991.
14. Reznik B., *Wojenno-morskaja afera* – serwis internetowy www.laes.sbor.ru
15. Sobański M., *Ka-25 – „oczy floty”, cz. I i II*, „Okręty Wojenne” nr 52/ 2002 i 54/ 2002.
16. Sobański M., *Marynarka wojenna Indii, cz. I*, „Okręty Wojenne” nr 4/2003 (60).
17. Szczedrołosiew W. W., *Istorija sozdanija i rozwitija nadwodnych sił Siewiernogo Flota Czast 3. 7-ja operatiwnaja eskadra SF*, „Tajfun” nr2/1998.
18. Zabłockij W. P., *Tiażelżyje awianosnyje krejsiera „KIJEW” i „MINSK” proj. 1143*, „Tajfun” Nr 1/ 2002.
19. Zabłockij W. P., *Tiażelżyje awianiesuszczij krejsier „KIEW”*, „Morskaja Kolekcja” No 7/ 2003, Moskwa 2003.
20. Zabłockij W., *Okręty lotnicze Rosji*, Biblioteka Magazynu „MSiO” nr 9, Warszawa 2004.
21. Zabłockij W. P., *Tiażelżyje awianiesuszczij krejsiera „MINSK”, „NOWOROSSJSK”, „BAKU”*, „Morskaja Kolekcja” No 4/2004, Moskwa 2004.
22. Zabłockij W. P., *„Pegas” pokidajet stroj* (maszynopis niepublikowany).
23. Praca zbiorowa *Morskaja artillerija otieczestwiennogo Wojenno-Morskogo Flota – Sprawocznik*, Sankt Petersburg 1995.

Baku również sfotografowany przez U.S. Navy w czerwcu 1988 roku. Uwagę przykuwają przygotowane do startu na pokładzie lotniczym śmigłowce Ka-32.





Dywizjon Morski Sił Zbrojnych Malty

Malta stała się siedzibą Rycerzy Maltańskich, a może precyzyjniej Zakonu Rycerzy Świętego Jana od czasu, gdy w roku 1530 wyspę podarował im cesarz Karol V, po tym jak rycerze wcześniej zmuszeni zostali przez Turków do opuszczenia Rodos. W latach następnych Turcy parli jednak dalej na zachód i w roku 1565 oblegli Maltę. Rycerze zdołali jednak odrzucić przeważające siły Turków. Rycerze Świętego Jana obsadzali także szereg okrętów, które walczyły z Turkami i muzułmańskimi piratami. W roku 1798 Rycerze zostali usunięci z Malty przez Napoleona, który próbował kontrolować wyspę do 1800, gdy z pomocą mieszkańców zdobyli ją Brytyjczycy. Na mocy Traktatu Paryskiego z roku 1814 Malta przeszła ostatecznie pod panowanie brytyjskie i otrzymała status kolonii koronnej. Wyspa stała się bardzo ważną brytyjską fortecą na Morzu Śródziemnym, której znaczenie wzrosło jeszcze po uruchomieniu w listopadzie 1869 szlaku handlowego przez Kanał Sueski. Od tej pory Malta odgrywała istotne tak handlowe jak i militarne znaczenie dla Imperium Brytyjskiego, czego najdobitniej dowiodła w latach I i II wojny światowej.

W roku 1947 Wielka Brytania przyznała szeroką autonomię tej kolonii koronnej. W dniu 21 września 1964 Malta stała się niepodległym państwem w ramach Brytyjskiej Wspólnoty Narodów, zaś w 1974 ogłosiła się republiką. Stolicą państwa jest Valetta, leżąca na bardzo malowniczym, wąskim półwyspie otoczonym od zachodu przez Marsamxett Harbour i słynnym z lat wojny Grand Harbour od wschodu. Choć państwo nigdy nie było członkiem NATO, brytyjskiej podporządkowane NATO oddziały kontynuowały korzystanie z różnego rodzaju obiektów wojskowych znajdujących się na wyspie po uzyskaniu przez Maltę niepodległości. Porozumienie w sprawie Baz zostało co prawda w roku 1972 przedłużone na kolejne 7 lat, jednak po tym terminie nie było już odnowione¹.

Bezpieczeństwo Malty, której ludność sięga około 400 000 mieszkańców, a długość linii brzegowej wynosi 140 km, opiera się na własnych siłach obronnych oraz dwóch porozumieniach z Włochami i Libią, podpisanymi odpowiednio w 1980 i 1984 roku, w których oba wspomniane państwa wzajemnie gwarantują neutralność

Malty. Maltańskie siły obronne utworzono w późnych latach siedemdziesiątych, krótko po tym jak rząd Partii Pracy na którego czele stanął Dom Mintoff, objął władzę. Od tej pory władze ściśle przestrzegały zasad neutralności, czego widocznym przykładem było zakupywanie sprzętu wojskowego w różnych krajach. Porozumienie z Libią zostało częściowo anulowane w 1988, po zwycięstwie w wyborach Partii Konserwatywnej.

Zarówno lotnictwo wojskowe jak i dywizjon morski stanowią część sił zbrojnych określanych jako „Siły Zbrojne Malty” (AFM). Liczebność całkowicie ochotniczych AFM wynosi 1780 ludzi + 700 członków „Dejma” (paramilitarna milicja) oraz 1200 funkcjonariuszy policji. Pod wojskową komendą znajduje się również straż pożarna oraz kontrolerzy ruchu lotniczego. AFM zorganizowane są w 3 pułkach. Dywizjon Morski wchodzi w skład 2-go Pułku AFM, który jest jednostką kombinowaną, obejmującą również Dywizjon Lotniczy i Baterię Obrony Plot. Dywizjon Morski liczy 200 marynarzy i oficerów (2003), zaś jego baza mieści się w Hay Wharf we Floriana w Valetta po stronie Marsamxett Harbour.

Początkowo, we wczesnych latach siedemdziesiątych „Dywizjon Morski 2-go Pułku AFM” opierał się na różnych małych jednostkach pozyskanych z różnych państw – takich jak Wielka Brytania, Niemcy Stany Zjednoczone i Libia. Dywizjon Morski korzystał ze względów ekonomicznych z jednostek używanych aż do 2002 roku, gdy pozyskano ze Stanów Zjednoczonych. Pierwszymi jednostkami „floty” Malty były 2 otrzymane w 1971 eks-amerykańskie «PCF» typu *Swift*. Te pierwsze jednostki do dnia dzisiejszego znajdują się w dobrym stanie technicznym i nadal cechują się najwyższymi możliwościami operacyjnymi.

W 1979 i 1982 dla zwiększenia potencjału bojowego dywizjonu pozyskano po 2 używane jednostki z Libii i Jugosławii. Okręty otrzymane w 1979 z Libii² zastąpiły 2 starsze i słabsze eks-niemiec-

1. ostatnim brytyjskim okrętem, który opuścił Maltę po wygaśnięciu porozumienia w sprawie korzystania z bazy, był niszczyciel rakietowy London, który wyszedł 01 kwietnia 1979 oddając salut 21 wystrzałów artyleryjskich.

kie motorówki celne dostarczone w początku 1972. Dwa duże patrolowce otrzymane w 1982 z Jugosławii odzwierciedlały ścisłe więzi między obu państwami, nosząc nazwy ich prezydentów. Te jednostki były już prawdziwymi okrętami, a nie jedynie przybrzeżnymi patrolowcami. Miały duże białe numery taktyczne, bez litery „C”³, były jedynymi, które nosiły nazwy oraz posiadały stałe załogi⁴. Jedyna jednostka desantowa – US LCVP został przekazany przez Stany Zjednoczone w początku 1987.

Jednostki pozyskane po roku 1979, były uważane za należące do drugiej generacji.

C 23, jeden z «PCF» typu *Swift*, padł w dniu 7 września 1984 roku ofiarą wypadku w czasie wylądunku amunicji i skonfiskowanych nielegalnych fajerwerków. Zginęło 5 członków załogi i poważnie uszkodzona została dziobowa część kadłuba. Zniszczona część dziobowa została zastąpiona przez nową sekcję kadłuba. Dla upamiętnienia śmierci marynarzy w bazie wzniesiono skromny pomnik.

Kolejny ruch w kierunku wymiany starszych jednostek uczyniono w roku 1989 nabywając 2 kabinowe motorówki typu *Barberis* o długości 9,5 m, co pozwoliło na wycofanie ostatniej zachowanej eks-niemieckiej motorówki celnej oraz jednego z 2 libijskich patrolowców otrzymanych w 1979. W początku roku 1991 Stany Zjednoczone przekazały 2 jednostki należące wcześniej do NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration), dzięki czemu możliwe było wycofanie libijskich patrolowców celnych otrzymanych w 1974.

Następny krok w kierunku modernizacji „floty” uczyniono w 1992, pozyskując 7, całkiem nowoczesnych jednostek. Do tego momentu poza pochodzącymi z 1971 dwoma «PCF» typu *Swift*, Malta posiadała w czynnej służbie jedynie 3 wcześniejsze, większe patrolowce, które jednak z uwagi na koszty remontu, stały się nieekonomiczne. 4 małe patrolowce nabyte w latach 1989 i 1991 z uwagi na swoją wielkość nie mogły być używane poza zamkniętymi wodami. W tej sytuacji niezbędne było pozyskanie jednostek trzeciej generacji. We wrześniu 1988 rząd wyspy zatwierdził plan przetargu na 3-4 nowe patrolowce.

Z uwagi na ograniczone środki finansowe nie zamówiono jednak żadnego nowego okrętu, jednak nieoczekiwanie pojawiła się nowa szansa pozyskania jednostek związana ze zjednoczeniem w październiku 1990 obu państw niemieckich. Wówczas to okazało się, że Niemcy dysponują pewną liczbą zbędnych w nowej sytuacji eks-enerdowskich okrętów. Początkowo z uwagi na ich wysoką prędkość zamierzano uzyskać 2 rozbrojone kutry raketowe typu *Tarantul*, ostatecznie jednak zadowolono się 2 eks-trałowcami typu *Kondor I* oraz 2 przybrzeżnymi patrolowcami typu *GB-23* (*Bremse*). Wcześniej okręty te pełniły służbę w enerdowskiej Brygadzie Okrętów Pogranicznych (Grenzbrigade Küste, GBK) pod kontrolą Volksmarine, zaś po połączeniu państw niemieckich trafiły do Nie-

mieckiej Federalnej Straży Granicznej (Bundesgrenzschutz See, BGS-See). Szkolenie maltańskiego personelu odbyło się w głównej bazie Straży Granicznej w Neustadt, po czym jednostki zostały rozbrojone i wyremontowane w stoczni Kröger w Rendsburg. Okręty przybyły na Maltę w sierpniu 1992, przy czym typu *Kondor I* dotarły tam o własnych siłach⁵, zaś typu *GB-23* zostały dostarczone na pokładzie statku transportowego⁶.

Jednostki typu *GB-23* zostały natychmiast uzbrojone w pojedynczy km kal. 12,7 mm, natomiast typu *Kondor I* dla których przewidziano uzbrojenie w postaci radzieckiego, poczwórnego sprzężonego wkm-u kal. 14,5 mm ZPU-4, doczekały się go dopiero w roku 1994. Planowano również wyposażać patrolowce typu *Kondor I* w pokład startowy dla lekkiego śmigłowca. Pozostałe 3 uzyskane w 1992 roku jednostki były drewnianymi, przybrzeżnymi patrolowcami o wyporności 19 t otrzymanymi z Włoch, gdzie wcześniej pełniły służbę w „Guardia di Finanza” podległej Ministerstwu Finansów.

W roku 1993, po wycofaniu 3 zachowanych jeszcze starych eks-jugosłowiańskich i libijskich patrolowców, Dywizjon Morski, składał się z 14 poniższych jednostek⁷:

- 2 duże patrolowce eks-enerdowskie typu *Kondor I*
- 2 przybrzeżne patrolowce eks-enerdowskie typu *GB-23*
- 2 przybrzeżne patrolowce eks-amerykańskie typu *U.S. NOAA*
- 3 przybrzeżne patrolowce eks-włoskie typu *G.L. 313*
- jednostka desantowa eks-amerykański *U.S. LCVP*
- 2 motorówki kabinowe

Równocześnie połowie 1992 zmieniono znaki taktyczne okrętów, w których litera „P” zastąpiła dotychczasową „C”⁸. Zmiana ta była podobno rezultatem propozycji załóg, które uważały, że „C” (jak „cruiser” w rozumieniu krążenia patrolowca) było nie dość morskie i nie odpowiadało wyglądowi nowo pozyskanych jednostek! Inna propozycja by nadać nowym okrętom nazwy ich średniowiecznych maltańskich odpowiedników, została odrzucona przez Naczelne Dowództwo AFM, być może aby zapobiec próbie tworzenia zaczątków marynarki wojennej jako samodzielnego rodzaju sił zbrojnych. Musimy pamiętać, że AFM wprowadziło wspólny dla całych maltańskich sił zbrojnych zwykle szaro zielone mundury, a członkowie Dywizjonu Morskiego używają normalnych armijnych stopni wojskowych zamiast typowych rang używanych w marynarce wojennej.

Trzeba zaznaczyć, że do roku 1996 żadna z 12 wycofanych od chwili utworzenia Dywizjonu Morskiego ze służby jednostek nie została sprzedana bezpośrednio na złom. 4 zostały sprzedane jako jachty⁹, a pozostałe trafiły do lokalnych prywatnych właścicieli bądź stoczni.

2. różne roczniki floty wspominają trzecią jednostkę libijską C 30 eks- *Farwa*, który miał zostać otrzymany w 1979 wraz z C 28 (II) eks – *Arrakib* i C 29 (II) eks – *Akrama*. C 30 miał zatonać w roku 1981 w Msida creek. Funkcjonariusze Dywizjonu Morskiego powiedzieli mi, że taka jednostka nigdy nie istniała. Informacja zawarta w rocznikach floty wynika zapewne z opacznego zrozumienia notatek miejscowej prasy. Podobnie jednostki o nazwach *Aphrodite* i *Kiklan* nigdy nie występowały w Dywizjonie Morskim.

3. maltańskie numery taktyczne 38 i 39 wynikały ze zwyczajnego opuszczenia cyfry „1” na dawnych jugosłowiańskich numerach taktycznych, stąd też brakuje kolejnej numeracji okrętów.

4. wszystkie inne jednostki wychodziły i nadal wychodzą w morze obsadzone załogą, możliwą do skompletowania w danym momencie.

5. jednostki pokonały Kanał Kiloński 3 sierpnia 1992, a kolejne postoje wypadły w St. Malo Vigo i Cartagena, połowę załóg przeprowadzających okręty stanowili funkcjonariusze niemieckiej BGS.

6. przez przypadek w marcu 1993 na Malcie znaleźli się jeszcze jeden eks-enerdowski okręt. Był to dawny zbiornikowiec C 661 *Riems* z 6 Flotylli, którego portem macierzystym po zmianie nazwy na *Xmun* stała się Valetta. Jednostka bazowała w Sa Maison Wharf około 200 m od bazy Hay Wharf.

7. pomalowane na kolor czerwony jednostki do likwidacji zanieczyszczeń korzystające okazjonalnie z bazy Hay Wharf należą do zmilitaryzowanej maltańskiej straży porządkowej.

8. ostatnia zachowana libijska jednostka celna C 28 (eks – *Arrakib*) przez kilka ostatnich miesięcy służby nosiła już numer taktyczny P 28. Eks- jugosłowiańskie patrolowce *President Tito* i *Ganni Bonnici* (eks-*Dom Mintoff*) zachowały swoje oryginalne numery taktyczne na kadłubach.

Patrolowiec C 23 amerykańskiego typu *Swift Mk II* – lipiec 1983 roku.



Jednostki pływające Dywizjonu Morskiego 2 pułku AFM począwszy od roku 1971

Nr	Typ	Nazwa	Poprzednia nazwa	Data wejścia do służby	Uwagi
1	RAF RSL 1600	C 20.	–	1974	d 1991, 1992 Szkoła Morska Malta
2	lokalny typ maltański	C 21	Hadida Tal-Maghdija	14.05.1973	d 1974, później Marsaxlokk Company, następnie złomowany
3	RAF RSL 1300	C 21 (II).	–	1974	d 1981, później jednostka rybacka w Marsaxlokk
4	USN Swift Mk II PCF	C 23 - P 23	50 NS 6823	19.01.1971	nadal w służbie od 05.04.1971
5	USN Swift Mk II PCF	C 24 - P 24	50 NS 6824	19.01.1971	nadal w służbie od 05.04.1971
6	libijska jednostka celna	C 25	Arraid	16.01.1974	d 1990, później <i>Sun Island Cruises</i> , bez zmiany nazwy do 04.1993, następnie <i>Princess Elisabeth</i> , poza służbą Od 05.2002
7	libijska jednostka celna	C 26	Tariq	16.01.1974	d 1991, później <i>Sun Island Cruises</i> , bez zmiany nazwy do 04.1993
8	niemiecka jednostka celna	C 27	Brunsbuttel	17.01.1972	d 1989, zatonał 1992 Ta'Xbiex w wyniku eksplozji, zginął właściciel
9	niemiecka jednostka celna	C 28	Geier	17.01.1972	d 1979, później <i>Captain Morgan Cruises</i> , zmiana nazwy na <i>Sea Hawk</i>
10	niemiecka jednostka celna	C 29	Kondor	17.01.1972	d 1979 przeniesiony do Civil Engineering Dept jako <i>PWD-1</i> , później <i>Sun Island Cruises</i> , bez zmiany nazwy do 04.1993, następnie <i>Kondor</i>
11	RAF RTTL Mk 2	C 68	HMAFV 2768	1974	d 1988, przejęta Stocznia Bezzina w Marsa
12	RAF RTTL Mk 2	C 71	HMAFV 2771	1974	d 1988, przejęta Stocznia Bezzina w Marsa
13	motorówka kabinowa	C 22	Pepo	1981	jednostka skonfiskowana, d 1991, w rękach lokalnego prywatnego właściciela
14	libijska jednostka celna	C 28 (II) - P 28	Arrakib	28.02.1979	d 12.1992, sprzedaż 04.1993 Hay Wharf
15	libijska jednostka celna	C 29 (II)	Akrama	28.02.1979	d 1989, w rękach Stoczni Bezzina w Marsa, opuścił Valetta 07.04.1997 do Aliaga w Turcji na złomowanie przy burcie greckiego holownika <i>Ebverest</i>
16	jugosłowiański Typ 131	President Tito	Cer (138)	31.03.1982	d 02.1993, na sprzedaż Hay Wharf 04.1993, przybył do Aliaga, Turcja na złomowanie 24.02.1997
17	jugosłowiański Typ 131	Dom Mintoff	Durmitor (139)	31.03.1982	zmiana nazwy <i>Ganni Bonnici</i> , d 02. 1993, na sprzedaż Hay Wharf 04.1993, utracony na morzu w lutym 1997 w czasie holowania do Aliaga, Turcja na złomowanie
18	USN LCVP Mk 7	L 1 - LC 1	36 VP 6564	01.1987	remont w Hay Wharf 04.1993, w złym stanie technicznym 01.1999. po ponownym remoncie w 2000 powrót do służby jako <i>LC 1</i>
19	motorówka kabinowa typ Barberis	C 27 (II) - P 27.	–	1989	04.1993 w rezerwie oczekiwał remontu, d 1998
20	motorówka kabinowa typ Barberiss	C 29 (II) - P 29.	–	1989	04.1993 w rezerwie oczekiwał remontu, d 1997
21	motorówka typ U.S. NOAA	C 25 (II) - P 25	USCGS 1255	11.02.1991	remont Stocznia Bezzina 04.1993 w 19998 przechowywana na lądzie. w 01.1999 pozostała nienaprawiona

Jednostki pływające Dywizjonu Morskiego 2 pułku AFM począwszy od roku 1971 c.d.

Nr	Typ	Nazwa	Poprzednia nazwa	Data wejścia do służby	Uwagi
22	motorówka typ <i>U.S. NOAA</i>	<i>C 26 (II) – P 26</i>	<i>USCGS 1257</i>	11.02.1991	d 1999, sprzedana 2000, używana jako łódź rybacka
23	GDR <i>Kondor I</i> Proj. 89.1	<i>P 30</i>	<i>Ueckermunde</i> (GS 01 eks G 411)	07.1992	jednostka 89.104 projekt 89. 1 w służbie
24	GDR <i>Kondor I</i> Proj. 89.1	<i>P 31</i>	<i>Pasewalk</i> (GS 05 eks G 423)	07.1992	jednostka 89.108 projekt 89.1 w służbie
25	GDR <i>GB-23</i> Proj. 1589	<i>P 32</i>	<i>GS 20</i> eks G 733 eks G 33	07.1992	jednostka 1589.06 projekt 1589 w służbie
26	GDR <i>GB-23</i> Proj. 1589	<i>P 33</i>	<i>GS 22</i> eks G 722 eks G 22	07.1992	jednostka 1589.13 projekt 1589 w służbie
27	włoska jednostka celna typ <i>G. L. 313</i>	<i>P 34</i>	<i>G L. 324</i>	09.06.1992	d 1997
28	włoska jednostka celna typ <i>G. L. 313</i>	<i>P 36</i>	<i>G.L. 326</i>	09.06.1992	d 1997
29	włoska jednostka celna typ <i>G. L. 313</i>	<i>P 37</i>	<i>G.L. 316</i>	09.06.1992	04.1997 remont w Hay Wharf d 1997, sprzedany na miejscu
30	GDR <i>Kondor I</i> Proj. 89.1	<i>P 29</i>	<i>Boltenhagen</i> (BG 31 eks GS 09 eks G 443)	24.07.1997	jednostka 89.118, projekt 89.1 w służbie
31	<i>Supervittoria 800 SAR</i>	<i>Melita I</i>	–	05.1999	w służbie
32	<i>Supervittoria 800 SAR</i>	<i>Melita II</i>	–	05.1999	w służbie
33	<i>USCG Marine Protector</i>	<i>P 51</i>	<i>WPB 87351</i>	15.11.2002	przybył do Marsamxett Harbour 25.10.2002 w służbie

UWAGI:

1. W wykazie z początku lat siedemdziesiątych brak C 22, jednostka ta była przewidziana dla Dywizjonu Morskiego, ostatecznie trafiła jednak do służby celnej.
2. Wykaz z początku lat siedemdziesiątych zawierał także 2 holowniki przybrzeżne. Jednostki te zostały sprzedane po 6 miesiącach, bez wprowadzenia ich do służby. Brak materiałów fotograficznych który przedstawiałby wspomniane holowniki.
- 3 W źródłach nie natrafiono na oryginalne numery dawnych motorówek RAF – C 20 i C 21 (II) litera d – oznacza wycofanie ze służby.

W roku 1997 uzyskano z Niemiec trzeci okręt typu *Kondor I*, który uzbrojono w 1999. W tym samym roku otrzymano dwie jednostki poszukiwawczo-ratownicze z Maltese Civil Protection Department, a w 2002 nowy amerykański patrolowiec typu *Marine Protector*.

W roku 2003 Dywizjon Morski składał się z 11 następujących jednostek:

- 3 duże patrolowce eks-enerdowskie typu *Kondor I*
- 1 patrolowiec eks-USCG typu *Marine Protector*
- 2 patrolowce przybrzeżne eks-enerdowskie typu *GB-23*

Patrolowiec P 33 enerdowskiego typu GB-23 – 22.04.1993 roku.



- 2 patrolowce przybrzeżne eks-amerykańskie typu *U.S. Swift*
- 1 jednostka desantowa eks-amerykańska *U.S. LCVP*
- 2 jednostki poszukiwawczo-ratownicze

Malta nie przejęła drugiej jednostki typu *Marine Protector*, w zamian za to zamówiła w roku 2004 we włoskiej stoczni Fincantieri patrolowiec typu *Saetta*. Finansowanie budowy tej jednostki stanowi część porozumienia o pomocy ekonomicznej, finansowej i technicznej zwartej między Valetta i Rzymem w roku 2003.

„Dywizjon Morski 2-go pułku AFM” po ponad 30 latach od chwili utworzenia stanowi w pełni profesjonalny element maltańskich sił obrony. Dywizjon nadal cierpi na brak odpowiedniej liczby personelu oraz funduszy na nowe okręty. Brak personelu oznaczał przykładowo, że w roku 1993 2 jednostki typu *Kondor I* dysponowały tylko jedną wyszkoloną załogą, a pozostałe w ogóle nie posiadały stałych załóg. Taki stan powodował, że Dywizjon Morski mógł wysłać w morze przez 7 dni w tygodniu jedynie po 2 jednostki, podczas gdy pozostałe zajmowały się szkoleniem bądź przechodziły remonty.

9. większość jednostek wycieczkowych pływających po wodach Malty to dawne okręty wojenne, głównie pochodzenia brytyjskiego. Przykładowo należąca do Sun Island Cruises – *Lady Davinia*, to dawny brytyjski trawler redowy *Downham* (M 2622) Inny należący do Captain Morgan Cruises – *Kiloran* to dawny kuter typu *Fairmaile D*, *Small World I* (eks *Kiloran* z drewnianym kadłubem, podobno kanadyjskiego pochodzenia) czy *Ambra* (dawny brytyjski kuter torpedowy typu MTB/MGB) Był także jeszcze *Sayonara* z Sun Island Cruises, dawna brytyjska motorówka RASC o drewnianym kadłubie przypominającym kuter torpedowy typu MTB.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne jednostek pływających Dywizjonu Morskiego AFM

**Wyporność – pełna w tonach metrycznych (1000 kg), standardowa (std) w tonach długich (1016 kg)
Moc silowni w kW (łącznie), a zasięg w Mm**



Patrolowiec C 20 po wycofaniu ze służby – 15.04.1993 roku.

C 20

Wyporność: 13 t
Wymiary: 13,1 x 4,0 x 1,2 m
Napęd: 2 silniki wysokoprężne Rolls-Royce C 6, 142 kW, 2 śruby
Prędkość: 16 węzłów
Załoga: 4 ludzi
Uzbrojenie: brak
Kadłub drewniany, poszycie diagonalne

C 21

Wyporność: 20 t
Wymiary: 16,5 x 4,2 x? m
Uzbrojenie: brak
Dawna motorówka celna zbudowana 1969/1970 w Malta Drydoks.

C 21 (II)

Wyporność: 29 t
Wymiary: 19,2 x 4,9 x 1,5 m
Napęd: 2 silniki wysokoprężne Rolls-Royce C6, 142 kW, 2 śruby
Prędkość: 13 węzłów
Załoga: 5 ludzi
Uzbrojenie: brak
Kadłub drewniany. Budowany w takich stocznich jak Groves & Gutteridge, Robertsons (Dunoon) oraz Dorset Yacht Co. (Poole)

C 23, C 24

Wyporność: 23 t
Wymiary: 15,6 x 4,1 x 1,2 m
Napęd: 2 silniki wysokoprężne GM 12V-71N, 507 kW (wg innych źródeł 716 kW), 2 śruby
Prędkość: 25 węzłów
Załoga: 6 – 8 ludzi
Uzbrojenie: pierwotne – 3 x 12,7 mm (1 x II i 1 x I), 1 x 81 mm moździerz (sprzężony z pojedynczym wkm 12,7 mm), następnie ograniczone do 1 x 12,7 mm
Zbudowane Seawart Seacraft Ltd. Berwick La., USA w grudniu 1968. 17 stycznia 1971 wydłużone na okres 5 lat.



Patrolowiec C 27 (eks-zachodnioniemiecki *Brunsbüttel*).

C 25, C 26

Wyporność: 102 t
Wymiary: 35,0 (31,4) x 4,9 x 1,5 m
Napęd: 2 silniki wysokoprężne Mercedes Benz MB 820B 1344 kW (chwilowa), 1175 kW (stała)
Prędkość: 21 węzłów
Zasięg: 1400 Mm przy 12 węzłach
Załoga: 12 ludzi
Uzbrojenie: 2 x 12,7 mm
Zbudowane stocznia Mosir w Trogirze (Jugosławia) 1963 rok.

C 27

Wyporność: 107 t
Wymiary: 31,7 (29,7) x 5,18 x 1,6 m
Napęd: 2 silniki wysokoprężne MWM TRM 134S, 2 śruby
Prędkość: 16 węzłów
Załoga: 9 ludzi
Uzbrojenie: 1 x 12,7 mm
Zbudowany stocznia Th. Buschmann w Hamburgu 1953 rok

C 28

Wyporność: 117 t
Wymiary: 28 x 5,5 x? m
Uzbrojenie: 1 km



Patrolowiec C 29 (eks-zachodnioniemiecki *Kondor*) – 1980 rok.

C 29

Wyporność: 102 t

Wymiary: 27,6 x 5,26 x?

Uzbrojenie: 1 km

Zbudowane stocznia Lürssen w Bremen-Vegesack 1952 rok.

C 68, C 71

Wyporność: 35 t

Wymiary: 20,7 x 5,8 x 1,3 m

Napęd: 2 silniki benzynowe Rolls-Royce Sea Griffon, 2 śruby

Prędkość: 30 węzłów

Załoga: 9 ludzi

Uzbrojenie: brak

Kadłub drewniany. Budowany przez takie brytyjskie stocznie jak Vospers, Saunders-Roe i Groves & Gutteridge

C 28 (II), C 29 (II)

Wyporność: 102 t

Wymiary: 30,5 x 6,4 x 1,7 m

Napęd: 3 silniki wysokoprężne Rolls-Royce DV8TM, 1300 kW, 3 śruby

Prędkość: 18 węzłów

Zasięg: 1800 Mm przy 14 węzłach

Uzbrojenie: 1 x 20 mm Oerlikon

Zbudowane przez Vosper Thornycroft w Woolston (Wielka Brytania), wodowane 15 listopada 1966

President Tito, Dom Mintoff

Wyporność: 122 t

Wymiary: 32,0 (28,0) x 5,5 x 1,8 (2,5 ze śrubami) m

Napęd: 2 silniki wysokoprężne Mercedes Benz MB 820B, 1344 kW (chwilowa), 1175 kW (stała)

Prędkość: 20 węzłów

Załoga: 18 – 20 ludzi

Uzbrojenie: 6 x 20 mm Hispano-Suiza (3 x II)

Zbudowane w stoczni Mosir w Trogirze (Jugosławia) w latach 1965 – 1968.

L I

Wyporność: 14 t

Wymiary: 11,0 x 3,2 x 0,3 (dziób), 1,08 (rufa) m

Napęd: silnik wysokoprężny Gray Marine 64HN9, 168 kW (chwilowa), 123 kW (stała)

Prędkość: 9 węzłów

Zasięg: 110 Mm przy 9 węzłach

Załoga: 2 – 4 ludzi



Patroliczek Dom Mintoff jugosłowiańskiego Typu 131 – 21.08.1987 rok.

Uzbrojenie: brak

Zbudowany w Gulfstream Co. USA w 1965 roku. Ładowność – 39 ludzi, w tym załoga lub 4 t ładunku

C 25 (II) C 26 (II)

Wyporność: 36 t

Wymiary: 18,0 x 4,6 x 1,2 m

Napęd: 2 silniki wysokoprężne GM 12V-71, 507 kW (wg innych źródeł 716 kW)

Prędkość: 20 węzłów

Zasięg: 300 Mm przy 15 węzłach

Załoga: 7 ludzi

Uzbrojenie: 2 km-y

Zbudowane przez Equitable Equipment Corp., Nowy Orlean (Luzjana), USA jako motorówki do obsługi pól naftowych. Następnie używane przez NOAA jako jednostki badawcze. W czasie normalnej służby bez uzbrojenia.

P 29, P 30, P 31

Wyporność: 327 t (339 std)

Wymiary: 51,91 x 7,12 x 2,2 (maks 2,4) m

Napęd: 2 radzieckie silniki wysokoprężne 40DM, 3236 kW (chwilowa), 2942 kW (stała), 2 śruby

Prędkość: 20 węzłów

Zasięg: 1900 Mm przy 13 węzłach

Załoga: pierwotnie 24 ludzi (NRD), obecnie 16 ludzi (AFM)

Uzbrojenie: początkowo 2 x 12,7 mm, obecnie 4 x 14,5 mm (1 x IV – ZPU-4)

Zbudowane stocznia Peenewrft w Wolgast (NRD obecnie Niemcy), P 29 wszedł do służby 19 września 1970, P 30 01 lipca 1969, a P 31 18 października 1969.

P 32, P 33

Wyporność: 44 t (38 std)

Wymiary: 23,1 x 4,7 x 1,1 (1,37) m

Napęd: 2 silniki wysokoprężne 6 VD18/15HA (produkcji NRD), 730 kW, 2 śruby

Prędkość: 17 węzłów (ograniczona do 14 węzłów)

Zasięg: 300 Mm przy 12 węzłach

Załoga: 6 ludzi

Uzbrojenie: 1 x 12,7 mm

Zbudowane w stoczni VEB Yachtwerft Berlin (NRD obecnie Niemcy), P 32 wszedł do służby 27 listopada 1971, a P 33 17 marca 1972.



Patroliczek President Tito – 15.04.1993 rok.



Patrolowiec P 34 (eks-G.L. 324) włoskiego typu G.L. 313 – 22.04.1993 roku.

P 34, P 36, P 37

Wyporność: 20 t

Wymiary: 15,5 x 4,9 x 1,1 m

Napęd: 2 silniki wysokoprężne FIAT SRM828, 649 kW (stała), 2 śruby

Prędkość: poniżej 20 węzłów

Załoga: 7 ludzi

Uzbrojenie: 1 km

P 34 i P 36 zbudowane przez stocznnię Picchiotti (Viareggio), P 37 przez Baglietto (Vareze) w latach 1957 – 1959.

P 51

Wyporność: 91 t

Wymiary: 26,5 x 5,8 x 1,7 m

Napęd: 2 silniki wysokoprężne MTU 8V396 TE94, 2240 kW (chwi-

lowa), 1970 kW (stała), 2 śruby

Prędkość: 25 węzłów

Zasięg: 800 Mm przy 8 węzłach

Załoga: 10 ludzi

Uzbrojenie: 1 x 12,7 mm

Kadłub stalowy zbudowana przez stocznnię Bollinger SY w Lockport (La) USA, nadbudówka z tworzyw sztucznych zbudowana przez Halmatic. Na rufie rampa dla łodzi pokładowej (półsztywnej) o długości 5,5 m. Zrealizowana jako część amerykańskiej pomocy o wartości 13 mln USD, zamówiona 30 lipca 2001.

Melita I, Melita II

Wyporność: 13,5/12,5 t

Wymiary: 11,85 x 4,10/4,90 x 0,80 m

Napęd: 2 silniki wysokoprężne Cummins 6 CTA 8.3 M2 Diamond, 618 kW, 2 pędniki wodno odrzutowe KaMeWa FF310

Prędkość: 32 węzły, (16 węzłów stała)

Zasięg: 160 Mm przy 32 węzłach

Załoga: 3 ludzi

Uzbrojenie: brak

Zbudowane w 1998 przez stocznnię Vittoria SY dla Civil Protection Department of Malta do celów poszukiwawczych i ratowniczych. Nadal pozostają własnością wspomnianego Departamentu, jednak są eksploatowane przez Dywizjon Morski. ●

Tłumaczenie z języka angielskiego Maciej S. Sobański

Bibliografia:

1. Prywatne badania i rozmowy, dokumenty Dywizjonu Morskiego.
2. Kolejne edycje *Jane's Fighting Ships* oraz *Combat Fleet of the World*.
3. *Boats of United States Navy* („Navships” 250-452, july 1960).

SUPLEMENT

Rumuńska fregata *CAm Macellariu* sfotografowana w czasie ostatnich manewrów „BLACKSEAFOR-2004”.

fot. Siergiej Bałakin



Brytyjskie niszczyciele rakietowe typu «42»

część II



Krzysztof Hanuszek
Maciej S. Sobański

Piękna nastrojowa fotografia *Nottingham* (D 91) wykonana w 2000 roku.

fol. Bernard Prézelin

Służba okrętów

Niszczyciele rakietowe typ «42», które sukcesywnie wchodziły do służby w okresie między rokiem 1975 a 1979 (1 seria), 1980 a 1982 (2 seria) i 1982 a 1985 (3 seria) znalazły się w składzie 3 Dywizjonu (okręty Batch 1) oraz 5 Dywizjonu (okręty Batch 2 i 3) Niszczycieli bazujących w Portsmouth.

W czasie swej dotychczasowej służby okręty tego typu miały okazję uczestniczyć w kilku konfliktach zbrojnych na skalę ponad lokalną, z których zwłaszcza pierwszy o Falklandy w roku 1982 okazał na nowych wówczas okrętów prawdziwie ogniową próbą.

W toku operacji zmierzającej do odzyskania opanowanych przez Argentynę Falklandów w składzie brytyjskiego zespołu 317.8 Combined Task Force dowodzonego przez kontradm. J. F. „Sandy” Woodwarda skierowanego w kwietniu 1982 roku do działań na Południowym Atlantyku znalazło się 5 niszczycieli rakietowych typ «42», a mianowicie: D 108 *Cardiff* (kmdr MGT Harris), D 118 *Coventry* (kmdr David Hart-Dyke), D 89 *Exeter* (kmdr HM Balfour), D 88 *Glasgow* (kmdr AP Hoddinott) oraz D 80 *Sheffield* (kmdr JFT Salt)¹⁷. W sytuacji braku w brytyjskim lotnictwie pokładowym samolotu dozoru radiolokacyjnego i wczesnego wykrywania, czemu trudno się dziwić, bowiem w tym czasie Wielka Brytania nie dysponowała już w zasadzie żadnym klasycznym lotniskowcem, o ile nie liczyć

R 12 *Hermes*, też już przystosowanego do obsługi „Sea Harrierów”, pozwalającym na bazowanie maszyn tego typu, niszczycielom rakietowym typ «42» wyznaczono funkcje jednostek dozoru radiolokacyjnego wysuniętych 20 Mm przed zespół sił głównych Royal Navy¹⁸ o tym, że zadanie tego rodzaju nie należało do łatwych i bezpiecznych mógł dobitnie świadczyć przykład z przed niemal 40 lat, gdy w czasie operacji U.S. Navy pod Okinawą, znajdujące się w dozorze radiolokacyjnym niszczyciele, poniosły ciężkie straty w wyniku działania japońskiego lotnictwa. Nie inaczej stało się także w czasie wojny o Falklandy.

Jako pierwszy z działaniami argentyńskiego lotnictwa zetknął się w dniu 4 maja 1982 roku D 80 *Sheffield*, gdy wraz z D 118 *Coventry* prowadził dozór radiolokacyjny na zachód od Falklandów. Argentyńczycy dysponujący wg niepotwierdzonych danych informacjami radzieckiego zwiadu kosmicznego o ruchach zespołu Royal Navy „użyczonymi” przez ZSRR, wczesnym rankiem 4 maja 1982 wysłali z lotniska Rio Grande na Ziemi Ognistej samolot rozpoznawczy Lockheed SP-2N „Neptune” o numerze taktycznym „2P112” w rejon na zachód od Falklandów. O godz. 07.08. maszyna wykryła w odległości 90 Mm dwa duże cele, z których jeden okazał się później być niszczycielem rakietowym *Sheffield*¹⁹. Do przeprowadzenia ataku na brytyjskie jednostki z tego samego lotniska wystarto-

wała o godz. 09.40 eskadra 3 morskich samolotów uderzeniowych Dassault-Breguet „Super Etendard”, każdy uzbrojony w 1 kierowany rakietowy pocisk przeciwokrętowy MM 39 „Exocet”²⁰ Argentyńska eskadra, dowodzona przez kmdr ppor. Augusto Bedacarratz, która uzupełniała po drodze paliwo w locie, odpaliła 2 pociski z odległości około 37 km od celu. W tym czasie stacja wczesnego ostrzegania (typ 965 AKE-2) zamontowana na pokładzie niszczyciela D 80 nie pracowała, natomiast na sąsiedniej jednostce dozoru radiolokacyjnego D 118 była niesprawna, co spowodowało, że rakiety „Exocet” zostały praktycznie wykryte dopiero wzrokowo, gdy znajdowały się w bezpośrednim sąsiedztwie celu uniemożliwiającym podjęcie skutecznego przeciwdziałania. Tym niemniej przeprowadzana na fregatę F 101 *Yarmouth* rakietą została unieszkodliwiona przez środki walki radioelektronicznej tej jednostki. Tymczasem *Sheffield* został około godz. 11.00 w punkcie o współrzędnych 52°75’S i 57°25’W trafiony rakietą w prawą burtę na śródokręciu w rejonie komina, około

17. wg serwisu internetowego www.warships1.com

18. wg Kubiak K., *Wojna falklandzka 1982*, Gdańsk 2002.

19. wg Wiżu Szeffild – argentyńskie „Trekery” i „Neptuny” na wojnie pod red. Aleksiejew S., Iwanow S., „Flotomaster” nr 4/2002.

20. rakietą przeciwokrętową „Exocet” MM 39 – dł. 4,7 m, rozp. 1,0 m, śred. 0,35 m, masa 655 kg, w tym głowica bojowa 165 kg, prędkość 0,9 Ma, zasięg 50-70 km.

2 – 2,5 m powyżej linii wodnej. „Exocet”, którego głowica bojowa nie zadziałała, zniszczył centrum przeciwwaryjny okrętu, a resztki rozlanego paliwa rakietowego wywołały pożar. Pożar rozprzestrzenił się momentalnie na całą nadbudówkę, czemu sprzyjało zarówno zastosowanie w czasie budowy „oszczędnościowych” ale łatwopalnych i toksycznych materiałów izolacyjnych jak i fakt, że konstrukcja samej nadbudówki została w znacznej mierze wykonana z lekkich stopów aluminium-magnezowych nieodpornych na działanie wysokiej temperatury. Działania zmierzające do opanowania ognia, który ogarnął część rufową okrętu podjęte przez grupy awaryjne niszczyciela okazały się bezskuteczne, nie pomogła również pomoc fregat F 73 *Arrow* i F 101 *Yarmouth*. O godz. 17.51 d-ca niszczyciela kmdr JFT Salt wobec zagrożenia wybuchu komór amunicyjnych, rozkazał opuszczenie pokładu *Sheffield* przez załogę, która przeszła na inne okręty. W wyniku argentyńskiego ataku zginęło 20 członków załogi, kolejnych 24 zostało rannych. Wypalony od śródokręcia w kierunku rufy wrak jednostki utrzymywał się na wodzie, wobec czego służby techniczne dokonały sprawdzenia jego stanu, a następnie podjęto decyzję o odholowaniu okrętu zrazu w kierunku Południowej Georgii, gdzie zamierzano przeprowadzić prowizoryczny remont umożliwiający późniejsze odejście do Wyspy Wniebowstąpienia. W dniu 10 maja 1982 roku holowany przez fregatę F 101 *Yarmouth* wrak zerwał się z holu

przy złej pogodzie, przewrócił, a następnie poszedł na dno w punkcie o współrzędnych 53°S i 57°W²¹.

Kolejnym niszczycielem typ «42», który doświadczył skuteczności argentyńskiego lotnictwa był D 88 *Glasgow*. W dniu 12 maja 1982 niszczyciel wraz z fregatą F 90 *Brilliant* utworzył grupę „COMBO”, która prowadziła dzienny ostrzał argentyńskiego lotniska w Port Stanley. Dla odparcia okrętów Argentyńczycy skierowali 12 samolotów szturmowych Douglas A-4Q/C „Skyhawk” ze składu Grupa 5, które atakowały w grupach po 4 maszyny. W chwili ataku podstawowe uzbrojenie plot. *Glasgow* – wyrzutnia rakiet plot. „Sea Dart” była niesprawna wskutek awarii podajnika rakiet, wobec czego cały ciężar obrony spadł na artylerię lufową oraz fregatę F 90 *Brilliant*, która dysponowała zestawem rakiet plot. „Sea Wolf”. Brytyjczycy zdołali skutecznie odeprzeć I falę ataku, niszcząc przy tym 2 maszyny „Skyhawk”. Niestety w czasie ataku II fali w skutek przeciążenia komputera odmówił posłuszeństwa system kierowania rakiet „Sea Wolf” na pokładzie fregaty, co znacznie zredukowało skuteczność ograniczonej tylko do artylerii lufowej obrony plot. obu okrętów. W tych okolicznościach Argentyńczycy zdołali uzyskać jedno bezpośrednie trafienie w *Glasgow*. Na szczęście bomba nie eksplodowała i po przejściu przez pomieszczenia maszynowni wpadła do morza. Kolejne trzy bomby odbiły się od lustra wody i ominęły niszczyciel. W wyniku ataku odłączone zostały turbiny mar-

szowe prędkości ekonomicznej, uszkodzone agregaty prądotwórcze, zaś przez powstały otwór do wnętrza kadłuba dostawała się woda. Grupy awaryjne zdołały uszczelnić przebicie i uruchomić turbiny, z których jednak z uwagi na zanieczyszczenie paliwa wodą morską trudno było korzystać, co powodowało, że okręt miał nader ograniczone możliwości ruchu. Uszkodzenia D 88 *Glasgow* wyłączyły czasowo jednostkę z udziału w operacjach bojowych i spowodowały, że liczba niszczycieli typ «42» dysponujących radarem wczesnego ostrzegania w siłach kontradm. Woodward ograniczyła się jedynie do D 118 *Coventry*, bowiem zarówno D 89 *Exeter* jak i D 108 *Cardiff* nie zdołały jeszcze osiągnąć wód Południowego Atlantyku²².

Trzecim i ostatnim niszczycielem rakietowym typ «42», który padł ofiarą argentyńskiego lotnictwa był D 118 *Coventry*. W dniu święta narodowego Argentyny 25 maja 1982 roku (które wywołało u Brytyjczyków uzasadnione podejrzenie zamiaru uczczenia go jakąś spektakularną akcją) jednostka wraz z fregatą F 88 *Broadsword* operowały w ramach zespołu taktycznego „COMBO” w rejonie wyspy Pebble na północ od wylotu Cieśniny Falklandzkiej. Ranniem tego dnia na pokładzie niszczyciela doszło do awarii wyrzutni rakiet plot. „Sea Dart” (swoją drogą, to ciekawy zbieg okoliczności, bowiem identyczne były przyczyna-

21. wg Kubiak K., „Wojna...”

22. wg Kubiak K., „Wojna...”

Sheffield (D 80) krótko po trafieniu argentyńską rakietą MM 39 „Exocet”. Uwagę zwraca element szybkiej identyfikacji jednostek brytyjskich w postaci czarnego, pionowego szerokiego pasa na kominie, nadbudówce i kadłubie. fot. Royal Navy





Również *Glasgow* (D 88) otrzymał pod Falklandami trafienie argentyńską bombą, która na szczęście nie wybuchła.

fot. Leo van Ginderen

ny wcześniejszej awarii wyrzutni na pokładzie *Glasgow*) spowodowanej panującymi w tej części Atlantyku warunkami atmosferycznymi, sprzyjającymi osadzeniu się soli morskiej na częściach urządzeń. W rezultacie awarii wyrzutnię trzeba było ładować ręcznie, co zdecydowanie zmniejszyło jej szybkostrzelność. Mimo tego utrudnienia około godz. 11.30 *Coventry* zdołał zestrzelić samolot „Seahawk” ze składu Grupo 5 Brigada Aerea bazującej w Rio Gallegos, a około 14.30 następną maszynę. Do bezpośredniego ataku na oba brytyjskie okręty doszło popołudniu o 17.00. w akcji wzięły udział 4 samoloty „Seahawk”. Pierwsza para zaatakowała fregatę *Broadsword*, niszcząc znajdujący się na pokładzie lotniczym śmigłowiec pokładowy Westland „Lynx”. Druga para atakująca niszczyciel *Coventry* od strony lądu, zdołała tym razem szczęśliwie uniknąć rażenia rakiet plot. „Sea Dart”, dzięki czemu przeprowadziła atak bombowy z małej wysokości. Argentynicy uzyskali 3 bezpośrednie trafienia w niszczyciel. Wszystkie bomby eksplodowały, powodując przechył, a po 20 minutach zatonięcie okrętu. Na pokładzie D 118 zginęło 21 członków załogi, zaś kolejnych 23 zostało rannych²³. Ocalałych rozbitków podjęła fregata F 88 *Broadsword*²⁴.

Tym samym bilans udziału niszczycieli rakietowych typ «42» w kampanii fal-

klandzkiej okazał się tragiczny, 2 okręty zostały zatopione, a kolejny poważnie uszkodzony. Rozpatrując przyczyny poniesionych strat, trzeba pamiętać, że Argentyni dobrze znali właściwości taktyczno-techniczne tych okrętów i ich uzbrojenia, dysponowali bowiem dwoma jednostkami

D 1 *Hercules* i D 2 *Santisima Trinidad*, identycznymi z brytyjskimi niszczycielami w wersji Batch 1.

²³ wg innych źródeł na pokładzie *Coventry* zginęło 19 członków załogi, a dalszych 25 zostało rannych.

²⁴ wg Kubiak K., *Wojna....*

Coventry (D 118) po wybuchu magazynu amunicji. Fotografia wykonana z pokładu fregaty *Broadsword*.

fot. Royal Navy





Ostatnie chwile *Coventry* przed zatonięciem.

fot. Royal Navy

Po zakończeniu kampanii i powrocie do Wielkiej Brytanii wszystkie istniejące okręty zostały przebrojone, otrzymując nie tylko dodatkową lekką artylerię lufową plot., ale także nowocześniejsze, a co ważniejsze bardziej niezawodne wyposażenie elektroniczne, którego awarie stanowiły

jedną z przyczyn brytyjskich strat na Falklandach.

Kolejną operację w której uczestniczyły niszczyciele rakietowe typ «42» Royal Navy były międzynarodowe działania pod kryptonimem „Pustynna Tarcza” i „Pustynna Burza” przeprowadzone z mocy manda-

tu Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych w latach 1990 – 1991, których celem było wyzwolenie Kuwejtu, zajętego w sierpniu 1990 przez Irak Saddama Husseina.

Niszczyciele operowały w składzie kontyngentu sił brytyjskich, którym dowodził gen. Patrick Hine. W dniu 24 stycznia 1991 roku śmigłowiec pokładowy Westland „Lynx” z D 108 *Cardiff* napotkał w pobliżu okupowanej kuwejckiej wyspy Qaruh trzy niewielkie irackie jednostki pływające. W wyniku przeprowadzonego ataku rakietowego przy użyciu pocisków „Sea Skua” 2 irackie trałowce zostały zatopione, zaś sama wyspa Qaruh została opanowana jeszcze w tym dniu przez siły Royal Navy i U. S. Navy, stając się pierwszym skrawkiem wyzwolonego terytorium Kuwejtu. W dniu 25 lutego 1991 niszczyciel D 96 *Gloucester* działający w północnej części Zatoki Perskiej zdołał zniszczyć iracką rakietę przeciwokrętową „Silworm” wystrzeloną w kierunku amerykańskiego okrętu liniowego *Missouri* na zaledwie kilka sekund przed osiągnięciem celu.

Po raz kolejny niszczyciele rakietowe typ «42» powróciły na wody Zatoki Perskiej, tym razem w ramach operacji pod kryptonimem „Iraqi Freedom” wiosną 2003 roku. W operacji tej uczestniczyły 3 jednostki – D 97 *Edinburgh* (17.01 –

Jednym z najdłużej pozostających w służbie Royal Navy niszczycieli typu «42» jest widoczny na fotografii *Edinburgh* (D 97). fot. Royal Navy



28.05), D 92 *Liverpool* (17.01 – 20.04) oraz D 98 *York* (17.01 – 17.05)²⁵. W chwili obecnej nie są znane bliższe szczegóły dotyczące tych działań.

Również pokojowa służba jednostek nie przebiegała całkiem bezawaryjnie. W dniu 4 września 1988 roku na wodach Zatoki Perskiej D 90 *Southampton* został staranowany przez statek handlowy *Tor Bay*. Uszkodzenia okazały się poważne, bowiem prowadzony po powrocie do Wielkiej Brytanii remont jednostki w stoczni Swan Hunter w Wallsend-in-Furness trwał prawie 3 lata, od września 1989 do maja 1992²⁶, dla odmiany w roku 2002 D 91 *Nottingham*, który nieco wcześniej zakończył trwającą 18 miesięcy modernizację, wszedł u wybrzeży Australii na rafę koralową. Po zejściu z rafy prowizoryczny remont niszczyciela przeprowadzono w australijskim porcie Newcastle, po czym jednostkę w celu jego kontynuacji odesłano do Wielkiej Brytanii na pokładzie statku-doku do przewozu ładunków wielkogabarytowych.

Czas aktywnej służby niszczycieli rakietowych typ «42», zaprojektowanych jeszcze w latach sześćdziesiątych, dobiega już powoli kresu. Jako pierwszy w dniu 12 listopada 1999 został wycofany ze służby D 86 *Birmingham*. Okręt po zdemontowaniu części zamiennych dla czynnych jeszcze jednostek („kanibalizacji”) 20 października 2000 odholowano na żyletki

Zgodnie z planem okręty 1 i 2 wersji mają pozostawać w czynnej służbie do roku



Argentyński *Hercules* bez namalowanego numeru burtowego. Fotografia z okresu walk o Falklandy/Malwiny po dobrojeniu okrętu w pociski przeciwokrętowe MM 38 „Exocet”

fot. zbioru Sergio Garcia

2012, zaś harmonogram ich wycofywania przedstawia się następująco: 2007 – D 87 *Newcastle*, 2008 – D 108 *Cardiff*, 2009 – D 98 *Glasgow*, 2010 – D 92 *Liverpool*, 2011 – D 89 *Exeter* oraz 2012 – D 90 *Southampton* i D 91 *Nottingham*²⁷.

Niedługo dłużej pozostawać mają w czynnej służbie okręty w wersji Batch 3, bowiem zgodnie z założeniami D 95 *Manchester* i D 96 *Gloucester* odejdą w roku 2013, natomiast D 97 *Edinburgh* oraz D 98 *York* odpowiednio w 2014, choć niektóre źródła mówią, że nastąpi to dopiero w roku 2015.

Jednostki argentyńskie

Informacje dotyczące okrętów typ «42» pozostały by niepełne, gdyby pominąć w nich 2 argentyńskie jednostki tego typu. Pierwsza z nich D 1 *Hercules*, została zamówiona 18 maja 1970 roku w stoczni Vickers w Barrow-in-Furness, druga natomiast powstała w argentyńskiej stoczni AFNE w Rio Santiago. Niektóre źródła wspominają, że Argentyna współfinansowała pro-

25. wg Kubiak K., *Royal Navy w operacji „Iraqi Freedom”*, „Morza, Statki i Okręty” nr 4/2004.

26. wg *Flottes de Combat* 2004.

27. wg *Flottes de Combat* 2004.

Oba niszczyciele argentyńskie w bazie. Na pierwszym planie zmodernizowany *Hercules* z nowym obszernym hangarem. fot. Martin Otero





Ujęcie obu argentyńskich niszczycieli od dziobu. Widoczny z lewej *Santísima Trinidad* ma zdemontowany materacowy radar.

fot. Martin Otero



Widok śródokręcia *Santísima Trinidad*.

fot. Sergio Garcia



wadzone prace projektowe nad nowymi wówczas jednostkami, co wydaje się raczej wątpliwe. Budowę pierwszego niszczyciela rozpoczęto w czerwcu 1971, a do służby oddano 12 lipca 1976, natomiast prace przy drugim już „krajowym” trwały znacznie dłużej. Stępkę pod budowę D 2 *Santísima Trinidad* położono 11 października 1971, okręt wodowano 9 listopada 1974, jednak wskutek przeprowadzonego w dniu 22 sierpnia 1975 roku sabotażu, budowa uległa znacznemu opóźnieniu. Do prób morskich przystąpiono dopiero w marcu 1980, a niszczyciel przekazano marynarce wojennej w lipcu 1981 roku.

Argentyńskie niszczyciele rakietowe typ «42» należą do najstarszej wersji Batch 1 i pierwotnie odpowiadały podstawowym parametrom taktyczno-technicznym swych brytyjskich odpowiedników. Zasadnicza różnica polega na wprowadzeniu w toku eksploatacji około roku 1980 ofensywnego uzbrojenia rakietowego w postaci 4 pojedynczych wyrzutni pocisków przeciwokrętowych MM 38 „Exocet” o wadze 735 kg, w tym głowica bojowa 165 kg i zasięgu 42 km, zamontowanych na śródokręciu w rejonie komina, po 2 na każdej burcie. Równocześnie okręty zachowały skromne artyleryjskie uzbrojenie plot. w postaci 2 pojedynczych dział kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk 7A.

Oba niszczyciele wzięły udział w argentyńskiej operacji opanowania Falklandów wiosną 1982 roku w składzie 40 Zespołu Sił Lądowania FT 40 dowodzonego przez kontradm. Gaultera O. Allara jako grupa ochrony i wsparcia (wraz z fregatami Drummond i Granville). W późniejszych działaniach przeciwko flocie brytyjskiej okręty już nie uczestniczyły. Co więcej wskutek wejścia na mieliznę został uszkodzony i stracił jedną ze śrub niszczyciel D 2. Jednostka ta utraciła także w wyniku awarii swój śmigłowiec pokładowy, co dodatkowo jeszcze obniżyło jej możliwości bojowe.

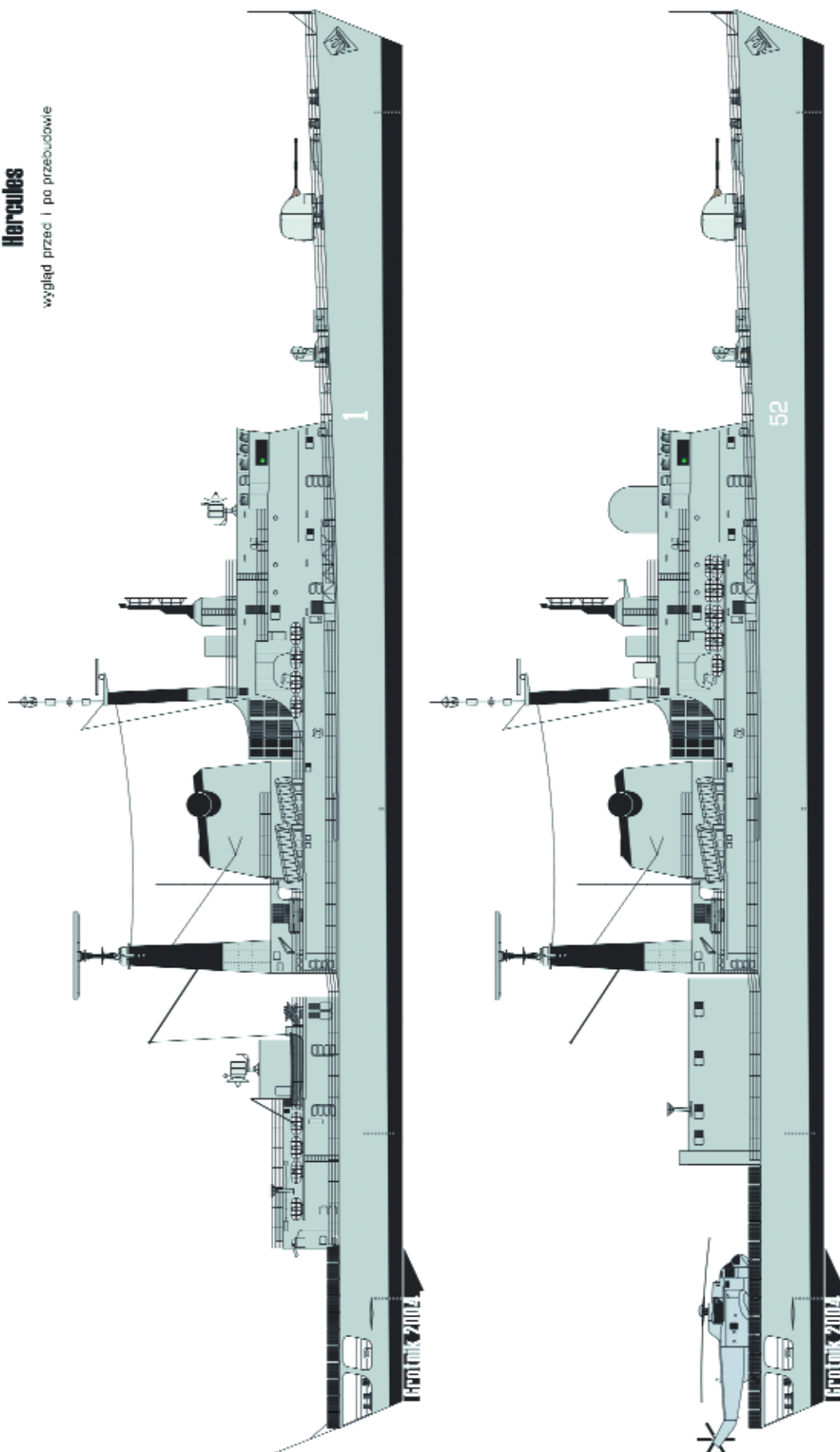
Sankcje nałożone na Argentynę przez Wielką Brytanię w czasie konfliktu falklandzkiego i po jego zakończeniu spowodowały odcięcie dostaw części zamiennych i rakiet GWS 30 „Sea Dart”, a tym samym praktycznie unieruchomiły oba niszczyciele. W tej sytuacji we wrześniu 1984 roku zamierzano nawet wystawić na sprzedaż obie nie-

Porównanie wielkości hangarów obu argentyńskich niszczycieli. Z lewej obszerny na *Hercules*, z prawej standardowy na *Santísima Trinidad*.

fot. Martin Otero

Hercules

wygląd przed i po przebudowie



nys. Tomasz Grotnik

sprawne jednostki²⁸. Ostatecznie do transakcji nie doszło, zaś okręty zostały jednak oficjalnie odstawione do rezerwy. D 1 *Hercules* został w roku 2000 poddany remontowi i przebudowie w stoczni w Talcahuano w Chile, w wyniku czego otrzymał na rufie duży hangar umożliwiający bazowanie śmigłowca SH-3 „Sea King” względnie AS. 355MN „Fennec”. Zdemonowano również wówczas rufowy radar naprowadzania rakiet plot. typ 909. Jednostka ta określana w niektórych źródłach także jak S2 „Nuevo Hercules” ma pełnić funkcję szybkiego wielozadaniowego transportowca. D 2 *Santisima Trinidad* wycofany ze służby jest podobno stopniowo „kanibalizowany” na części dla czynnego „bliźniaka” i choć od 1991 istnieją plany jego odbudowy, to ostatecznie nie wiadomo, czy okręt powróci do linii.

Podstawowe uzbrojenie niszczycieli typ «42» – system rakiet plot. GWS „Sea Dart” pozostaje jeszcze nie zdemonowany na pokładach obu argentyńskich jednostek, jednak z uwagi na brak samych rakiet i części zamiennych, jest niesprawny i nie posiada żadnej wartości bojowej.

Podsumowanie

Niszczyciele rakietowe typ «42», choć w swych założeniach projektowane jako jednostki uniwersalnego przeznaczenia,

w praktyce przeznaczone zostały do realizacji zadań związanych z obroną przeciwlotniczą zespołów floty. Ta zaś opierała się o 1 podwójną wyrzutnię rakiet plot. średniego zasięgu GWS 30 „Sea Dart”, co jak wykazały doświadczenia wojenne absolutnie nie wystarczyło nawet do zabezpieczenia samego okrętu. Stąd też późniejsze wprowadzenie artyleryjskich zestawów obrony bezpośredniej i wzmocnienie klasycznej lekkiej artylerii lufowej. Również pierwotne wyposażenie elektroniczne słabo zniosło próbę ogniwą na Falklandach, wykazując wysoką awaryjność i dużą wrażliwość na zakłócenia i warunki atmosferyczne. Mankamenty te zostały usunięte i w późniejszych działaniach na wodach Zatok Perskiej jednostki w pełni odpowiadały już wymogom współczesnego pola walki.

Niewątpliwie swoje piętno na niszczycielach wywarły „oszczędności” zarówno w fazie projektowania jak i późniejszej budowy, które doprowadziły między innymi do nadmiernego przeladowania okrętów. Od wady tej częściowo wolna była dopiero wersja Batch 3.

Na zakończenie jeszcze jedna refleksja, tym razem związana z określeniem jednostek typ «42» mianem niszczycieli rakietowych. Określenie to zostało zastosowane niewątpliwie na wyrost, bowiem w tej mie-

rze okręty przypominały bardziej przysłowiowe „bezzębne tygrysy”. Po prostu brak im rakietowego uzbrojenia ofensywnego w postaci wyrzutni pocisków przeciwokrętowych, w które uzbrojone były analogi amerykańskie, niemieckie czy francuskie, nie wspominając już o radzieckich/rosyjskich. Choć uzbrojeniem takim nie dysponowały brytyjskie „oryginały”, to otrzymały je ich argentyńskie odpowiedniki. ●

Redakcja serdecznie dziękuje Santiago L. Aversa za przesłanie interesujących fotografii do powyższego artykułu. Gracias, amigo

Bibliografia:

1. *Combat Fleet of the World 2002-2003* pod red. AD. Baker III, Annapolis 2002.
2. *Flottes de Combat 2004* pod red. B. Prezelin, Rennes 2004.
3. *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.
4. Krzewiński J., *Okręty wojenne świata*, Warszawa 1993.
5. Krzewiński J., *Royal Navy 1950-1994*, Warszawa 1995.
6. Kubiak K., *Wojna Falklandzka 1982*, Gdańsk 2002.
7. Kubiak K., *Royal Navy w operacji „Iraqi Freedom”*, „Morza, Statki i Okręty” nr 4/2004.
8. *Wiżu Szeffild – argentyńskie „Trekery” i „Neptuny” na wojnie* pod red. Aleksiejew S., Iwanow S., „Flotomaster” nr 4/2002.

²⁸ wg *Combat Fleet of the World 2002-2003*.

SUPLEMENT

Chiński okręt podwodny typu *Golf* (proj. 628) na interesującej fotografii z połowy lat siedemdziesiątych.

fot. zbiory Rafał Ciechanowski



Wrak Steuben



Rysunek wraku *Steuben*. rys. Andrzej „Dugi” Rutkowiak

Katarzyna Andrzejewska
Grzegorz Dominik

Historia Steubena

München, bo od tej nazwy należy zacząć historię *Steuben*, narodził się w 1923 roku w szczecińskiej stoczni „Vulcan”. Macierzystym armatorem były linie oceaniczne Norddeutscher Lloyd (NDL) z Bremen. Statek miał długość 168 m, szerokość 19,8 m oraz zanurzenie 8,5 m. Jego tonaż wynosił 14 660 BRT. Dzięki 2 czterocylindrowym silnikom potrójnego rozprężania (11 000 KM) mógł rozwinąć maksymalną prędkość do 16 w. Na pokładzie znajdowały się eleganckie kajuty, sala balowa, bar oraz palarnia papierosów. Odbывał regularne rejsy przez Atlantyk do Nowego Jorku oraz okazjonalne po Morzu Śródziemnym lub Norweskim. 11 lutego 1930 roku parowiec prawie doszczętnie strawił ogień. Po powrocie do macierzystego portu w Bremerhaven statek przeszedł remont, wymianę maszyn napędowych i kotłów. Odbudowano spalone kajuty, sale balowe i bar. 18 stycznia 1931 r. parowiec wszedł do służby pod nową dumną nazwą *General von Steuben*. 20 grudnia 1938 roku otrzymał skróconą nazwę *Steuben*. Wojnę rozpoczął jako hulk marynarki wojennej.

4 grudnia 1939 r. stacjonował w Gdańsku Nowym Porcie. Od 31 lipca 1940 r. został przebazowany do Hamburga, gdzie służył jako hulk w oddziale budowy nowych okrętów (Erprobungskommando für Kriegsschiffneubauten). Później, do 31 lipca 1944 r., wykorzystywany był jako uzbrojony transporto-

wiec wojska na Bałtyku. W 1944 r. posiadał 4 pojedyncze działka kal. 37 mm, 4 poczwórne „Vierlingi” kal. 20 mm oraz 2 podwójne działka 20 mm. Od lipca do grudnia 1944 r. odbył 18 rejsów ewakuacyjnych z Rygi do Gdyni i z Piławy do Świnoujścia. Podczas nich został trafiony radziecką artylerią koło Rygi i odniósł lekkie uszkodzenie od odłamków bomb radzieckich samolotów.

Od 23 grudnia 1944 r. został tymczasowo przydzielony do sztabu dowódcy U-bootów na wschodzie (Führer der U-boote Ost). Rok później został przeklasyfikowany na transportowiec rannych. Załogę statku stanowiło 160 osób cywilnej załogi oraz 61 osób z marynarki wojennej (m. in. personel obsługi dział plot, radiooperatry, lekarze itd.).

8 lutego 1945 r. *Steuben* znajdował się w Piławie. Na jego pokład przyjmowano rannych żołnierzy i cywilów, uchodźców i personel bazy. W sumie znalazło się tam 4267 ludzi [za H. Schön *Ostsee* 1945], w tym 2800 rannych, 800 uchodźców, 100 żołnierzy, 12 siostr z Czerwonego Krzyża, 270 członków marynarki, 61 osób personelu marynarki jako stałej załogi oraz 160 osób załogi cywilnej.

9 lutego *Steuben* został wyprowadzony z portu w Piławie, po czym udał się na redę Helu. Tam dołączyły do niego dwa okręty eskorty. Konwój ruszył z prędkością 12 w., zygzakując, w kierunku otwartego morza; portem docelowym miało być Świnoujście.

Tymczasem na północny zachód od Rozewia patrol pełnił radziecki okręt podwodny *S-13* dowodzony przez kapitana 3. rangi Aleksandra Iwanowicza Marinesko. (30 stycznia *S-13* na północ od Łeby zatopił niemiecki statek pasażerski *Wilhelm Gustloff*). 9 lutego radzieckie lotnictwo wykryło dużą jednostkę, zidentyfikowaną jako krążownik, i podało jej kurs. Około północy *S-13* wynurzył się i zaobserwował trzy statki, w tym najbliższy znajdował się około 4000 m od okrętu podwodnego. O godz. 00.52 Marinesko dał rozkaz odpalenia dwóch torped. Obie trafiły. Pierwsza w dziób na wysokości pomostu, druga w śródkreście w rejonie kotłowni. *Steuben* zaczął płonąć i powoli pograżał się w morzu. Rozpoczęła się paniczna ewakuacja ponad 4000 ludzi. Dwie minuty po trafieniu torped *Steubenem* wstrząsnęły kolejne eksplozje. Prawdopodobnie wybuchły kotły.

Statek *Steuben* zatonął kilkanaście minut później, a wraz z nim idzie na dno 3608 jego pasażerów. Dwóm pozostałym statkom udało się uratować jedynie 659 osób. Oba okręty wpłynęły rankiem do portu w Kołobrzegu. Pośpiesznie zorganizowane poszukiwania nie dały rezultatów. Nie odnaleziono już żadnych rozbitków.

Wrak *Steubena* jest obok *Wilhelma Gustloff* i *Goi* największym grobowcem spoczywającym na dnie w rejonie polskiego wybrzeża.

Odkrycie Steubena

Wilhelm Gustloff, Goya, Steuben – to trzy największe i najtragiczniejsze, pod względem ilości ofiar, katastrofy, jakie miały miejsce kiedykolwiek na morzu. Na odnalezienie *Steubena* trzeba było czekać blisko 60 lat. W środowisku badaczy, poszukiwaczy, nurków czy archeologów krążyło wiele wersji na temat pozycji zalegania tego statku. Żadna jednak nie była wiarygodna do dnia, kiedy odnalazł go ORP *Arctowski*. Nowoczesne hydroakustyczne systemy pomiarowe stanowiące wyposażenie tego okrętu, jak i ORP *Heweliusz*, w połączeniu z profesjonalizmem ich załóg umożliwiły osiągnięcie tego sukcesu. Niewątpliwie wszystkich nas cieszy fakt, że przypadł on w udziale naszej rodzimej Marynarce Wojennej.

26 maja 2004 r. okręt hydrograficzny ORP *Arctowski* z Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego w Gdyni, pod dowództwem kmdr ppor. mgr inż. Dariusza Beczka, pełni swoją służbę na wodach południowego Bałtyku, realizując wcześniej zaplanowane prace hydrograficzne. Obejmują one między innymi sondaż morski torów głębokowodnych oraz poszukiwanie i identyfikację obiektów mogących stanowić niebezpieczeństwo nawigacyjne. Działania takie wynikają bezpośrednio z zadań Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej i przyczyniają się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi statków i okrętów na morzu.

Około godziny 05.30 wachtowy hydrograf zauważa zmianę głębokości na ekranie monitora systemu echosondy wielowiązkowej EM-3000D. Jednocześnie burtowy sonar boczny ACON-100 rejestruje długie echo sonarowe, z wyraźnie zaznaczonym cieniem, co oznacza, że natrafili na leżący na dnie duży obiekt. Kiedy zarysowuje się w całości na sonogramie, nie ma już wątpliwości – jest to wrak, który nie znajduje się na żadnej z oficjalnych map ani w żadnym spisie obiektów podwodnych. Wtedy nikt jeszcze nie spodziewał się, że załoga ORP *Arctowski* dokonała jednego z największych odkryć związanych z historią ostatniej wojny na Bałtyku. Teraz należy przystąpić do szczegółowej weryfikacji znalezionej lokalizacji. Najlepiej do tego celu nadaje się nowoczesny, cyfrowy sonar holowany EdgeTech model DF-1000. Urządzenie dostarcza wielu obrazów sonarowych, przypominających do złudzenia zdjęcia fotograficzne, tyle że obraz tworzą nie promienie świetlne, ale echo fal akustycznych. Wysokiej jakości materiały posłużą do dalszej obróbki i analizy. Jednak już teraz można dostrzec w okolicach dziobu potężną wyrwę w burcie – najprawdopodobniej to właśnie



Grzegorz „Banan” Dominik przed 208 metrami nurkowania.

fot. ABYSS DIVING

„śmiertelna” rana zadana przez torpedę, która posłała jednostkę na dno.

Dzięki specjalistycznemu sprzętowi, w jaki wyposażony jest ORP *Arctowski*, zarejestrowane zostają bardzo dokładnie zarówno kształt samego wraku, jak i głębokości wokół niego. Teraz można już bezdyskusyjnie stwierdzić, że wrak ma długość ok. 160 m i leży na lewej burcie na głębokości 70 m.

Do dalszych prac związanych z pełną identyfikacją obiektu zostaje wyznaczony ORP *Heweliusz* (pod dowództwem kmdr ppor. mgr inż. Marka Czarneckiego). Do udziału w akcji zostaje również włączona Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, gdyż już wcześniej współpracowała ona z Dywizjonem przy podobnych przedsięwzięciach. Z ramienia uczelni do pracy przystępują kpt. mar. dr inż. Adam Olejnik, kmdr ppor. dr Dariusz Grabiec oraz Marcin Sutkowski. Ich zadaniem jest wykonanie i opracowanie materiału zdjęciowego

umożliwiającego identyfikację obiektu za pomocą zdalnie sterowanego pojazdu podwodnego (ROV). Więcej na stronie www.mw.mil.pl

Na wraku

W dniach 09-11 sierpnia 2004 r. miała miejsce pierwsza ekspedycja nurkowa do niedawno odkrytego przez Biuro Hydrografii Marynarki Wojennej wraku statku, legendarnego transportowca *Steuben*.

Wyprawa została zorganizowana przez warszawską firmę ABYSS DIVING.

W ekspedycji uczestniczyli nurkowie techniczni TDI w następującym składzie:

- Grzegorz „Banan” Dominik z Warszawy
- Robert Jabłoński z Częstochowy
- Janusz Jaroszek z Olsztyna
- Piotr Sitnik z Opola
- Marcin Stelmach z Opola
- Witold Zębaczyński z Opola
- Tomasz Wróblewski z Warszawy

Grzegorz „Banan” Dominik po nurkowaniu.

fot. ABYSS DIVING



Nurkom towarzyszył kamerzysta Jerzy Jabłoński z Warszawy

Wrak statku znajduje się około 39 mil na północ od Ustki na pozycji, która ze względów bezpieczeństwa oficjalnie została zgłoszona do właściwego Urzędu Morskiego. Ze wstępnych pomiarów przeprowadzonych za pomocą rybackiej echosondy marki Kodan wynika, iż jest to wrak o długości ok. 170 m, skierowany dziobem na zachód w kierunku 240 st. Dane te mogą zawierać pewien margines błędu ze względu na niedoskonałość urządzenia pomiarowego oraz małą stabilność jednostki.

Na wrak natrafiono dopiero za drugim podejściem około drugiej nad ranem, pomocną wskazówką okazała się potężna ławica ryb stojąca przy wraku. Nurkowanie przeprowadzono rano 10.08.2004 r., a dokonali tego: Grzegorz „Banan” Dominik, który jako pierwszy dotarł do wraku, oraz Tomasz Wróblewski. W trakcie nurkowania stwierdzono, że wrak leży na lewej burcie, kamienistym dnie i głębokości ok. 71,5 m, wystając przy tym ponad 15 m nad dno. Jego prawa burta znajduje się na gł. ok. 55 m. Wysokość wraku oceniono na ponad 30 m. Wokół wraku są porozrzucane drewniane elementy wyposażenia statku oraz ludzkie kości. Ze względu na ograniczony czas oraz bardzo trudne warunki nurkowania zarówno nad, jak i pod wodą (silny prąd oraz słaba widoczność), zdołano obejrzeć tylko niewielki fragment wraku pomiędzy dziobem a mostkiem kapitańskim, gdzie nie zauważono żadnych fragmentów sieci. Ekspedy-



Jednostka *Nurek* na której nurkowie wypłynęli na wyprawę.

fol. ABYSS DIVING

cję oraz nurkowania przeprowadzono z jednostki m/y *Nurek* dowodzonej przez kpt. Krzysztofa Chodakowskiego. Wyjście w morze nastąpiło z portu w Kołobrzegu. Płynąc na pozycję pokonano dystans 78 mil w 12 godzin.

Inspiracją do tego nurkowania było dla mnie odnalezienie tego wraku przez Biuro Hydrografii Marynarki Wojennej. Zdecydowałem się na nie z kilku powodów:

1. Po odnalezieniu przeze mnie w sierpniu 2002 r. wraku *Goi* marzyłem o zanurkowaniu na ostatnim z trzech wielkich bałtyckich „Titaniców” (jest to jak do tej pory trzecia co do wielkości tragedia morska – zginęło ok. 4000 osób).
2. Chciałem sprawdzić, czy zebrane przeze mnie do tej pory materiały są porównywalne z odkryciem

dokonanym przez Biuro Hydrografii Marynarki Wojennej.

3. Pragnąłem udowodnić, że rzekome odkrycie wraku *Steubena* przez Ulricha Restemeyera, a następnie materiał stworzony przez dr. Roberta D. Ballarda jako dowód tego odkrycia, jest nieprawdą, i że p. Restemeyer jest oszustem. (Warto wspomnieć że p. Ulrich Restemeyer w ubiegłym roku próbował udowodnić, że to właśnie on odkrył w kwietniu 2003 r. *Goyę*).

Na zakończenie pragnę wyrazić ubolewanie, że tej klasy odkrywcę, co dr Ballard, brał udział w tak niefortunnym przedsięwzięciu, jakim było wspomniane rzekome wcześniejsze odkrycie wraku *Steubena*, oraz że posiadał błędne informacje o odkryciu wraku *Goi*.

Pozostaję jednak w przekonaniu, że dr Ballard został wprowadzony w błąd przez p. Restemeyera. ●

Tomasz Wróblewski przed nurkowaniem. fol. ABYSS DIVING



Zapasowa kotwica na wraku *Steuben*.

fol. ABYSS DIVING





Flotylla kozackie w służbie Jagiellonów i Wazów

Górski Tadeusz, format 120 x 185 mm, s. 223, fot. 1, rys. 70, map 6, schematy 2, Wydawnictwo L&L, Gdańsk 2003, cena?

Polska nie należy do państw posiadających zbyt bogate tradycje morskie, a zwłaszcza już wojenne, o ile oczywiście nie liczyć okresu międzywojennego i lat II wojny światowej. W zbiorowej świadomości rodaków funkcjonuje handel gdański, a niektórych jeszcze bitwa ze Szwedami pod Oliwą, poza tym już tylko czarna dziura, co na dobrą sprawę odpowiada w zasadzie prawdzie historycznej. W całej naszej ponad 1000 letniej historii byliśmy zawsze państwem wybitnie lądowym, które właśnie na suchym lądzie musiało bronić swego stanu posiadania czy dochodzić racji. Tym bardziej interesujące są zatem wszelkie prace odkrywające również inne aspekty polskiej aktywności militarnej. Jedną z takich prac jest wydana w roku 2003 przez gdańskie wydawnictwo L&L książka autorstwa Tadeusza Górskiego zatytułowana *Flotylla kozackie w służbie Jagiellonów i Wazów*.

Kozacy, a szerzej problem kozaczyzny, postrzegany jest w Polsce głównie przez pryzmat sienkiewiczowskiego Ogniem i mieczem, czemu dodatkowo sprzyja jeszcze niedawna ekranizacja tej powieści. Niestety ogląd taki powoduje niekształcenie nader złożonego obrazu ówczesnej rzeczywistości i to mimo wielu popularyzatorskich prac Władysława Serczyka, który próbuje przełamać panujące stereotypy. Podobną próbę podjął również autor książki, który stara się przedstawić morskie działania Kozaków na Morzu Czarnym i nie do końca urzeczywistniony zamiar wykorzystania ich umiejętności również na Bałtyku. W liczącej zasadniczo 16 rozdziałów oraz posłowie i podsumowanie, pracy Górski wprowadza czytelnika w genezę powstania i organizację kozaczyzny zaporoskiej, stanowiącej dość szczegółowy twór zarówno

pod względem narodowościowo-wyznaniowym, społeczno-socjalnym jak i militarnym. Warto w tym miejscu wspomnieć, że kozaczyzna powstała i działała zupełnie niezależnie od prowadzonej przez polskich monarchów polityki czarnomorskiej.

Właśnie basen czarnomorski, a precyzyjnie „ziemie nicyrje” leżące na północnych wybrzeżach Morza Czarnego stały się od XV wieku przedmiotem ostrej rywalizacji między Imperium Osmańskim a Polską. Stąd też kozaczyzna przy całej swej niezależności bardzo szybko została uwikłana w liczne wojny polsko-tureckie. Wojny te toczyły się wyłącznie na lądzie, bowiem flota osmańska panowała na Morzu Czarnym, co jednak wcale specjalnie nie przeszkadzało Kozakom w dokonywaniu wypadów, głównie o charakterze rabunkowym, przeciwko tureckim nadmorskim miastom i osiedlom. Do swych działań morskich Kozacy umiejętnie wykorzystywali bardzo szczególne jednostki rzeczno-morskie, jakimi były dnierzańskie czajki. Jeden z bogato dokumentowanych literaturą rozdziałów książki, poświęcony jest właśnie budowie, konstrukcji, uzbrojeniu i wyposażeniu czajek oraz ich załóg. Dalekie czarnomorskie wyprawy czajek, jak stwierdza Górski, nawiązywały w pewnej mierze do dużo wcześniejszych wypraw Normanów (Waregów) przeciwko Bizancjum. Bojowe walory czajek, umiejętności i odwaga ich ochotniczych załóg zostały szybko dostrzeżone przez polskich monarchów, którzy nie omieszkali sięgnąć po ten oręż w toku ciągłych wojen Korony z Turcją i ich tatarskimi wasalami z Krymu.

Monarchą, który jako pierwszy świadomie sięgnął po kozackie czajki Zaporozców jako broń w walce z Turcją, był Stefan Batory w roku 1577. Król nakazał wówczas Kozakom podjęcie wyprawy na wybrzeże tureckie jako przeciwwagi dla wypadów Tatarów Krymskich na ziemię południa Rzeczypospolitej. Od tej pory morskie wyprawy Kozaków, zarówno te oficjalne z królewskim błogosławieństwem jak i „prywatne” o wybitnie rabunkowym charakterze, na niemal 75 lat stały się trwałym elementem czarnomorskiego teatru działań wojennych. Z jednej strony samowolne kozackie wyprawy były często przyczyną zaostrzenia stosunków polsko-tureckich, z drugiej zaś stały zagrożeniem nadmorskich ośrodków Imperium Osmańskiego akcjami flotylli czajek, zmuszało Turków do zwiększenia zaangażowania militarnego dla zapewnienia sobie spokoju w basenie Morza Czarnego, co odciążało Rzeczypospolitą. O tym, że zagrożenie kozackie było jak najbardziej realne

może świadczyć fakt, że zwinne czajki potrafiły pojawić się niespodziewanie nawet prawie u wrót stołecznego Stambułu, tak jak to miało miejsce w latach 1615, 1621 czy 1622.

Autor podzielił operacje kozackie na działania czajek przeciwko obiektom brzegowym, co stanowiło podstawowy rodzaj aktywności militarnej oraz bitwy morskie staczone z udziałem tych jednostek. W obu przypadkach zaprezentowano zarówno stosowaną taktykę jak i przedstawiono w układzie chronologicznym przykłady konkretnych operacji. Choć na pozór mogło by się to zdawać mało prawdopodobne, jednak flotylla czajek nawet na otwartym morzu stanowiły trudnego przeciwnika dla tureckich galer i w przypadku starcia, zwłaszcza, gdy dochodziło do abordażu, trudno było z góry przesądzić o jego rezultacie. Przy okazji czytelnicy mają okazję zapoznać się z organizacją ówczesnej floty osmańskiej jej taktyką oraz konstrukcją używanych okrętów. Wiele miejsca poświęcono także tureckim próbom zablokowania od strony łądu ujścia Dniepru do Morza Czarnego tak by uniemożliwić kozackim wyprawom swobodne wyjście na otwarte morze, które jednak zakończyły się generalnym niepowodzeniem.

Szczególne miejsce w publikacji zajmuje udział kozackich czajek w tzw. „Kampanii chocimskiej” 1621 roku. Zgodnie z polskim planem wojennym, jednostkom tym przypadło zadanie o charakterze dywersyjnym, mające na celu związanie sił tureckich na dalekim zapleczu, a tym samym utrudnienie komunikacji i dostaw, przez co osłabienie frontu lądowego. Kozacy w okresie między majem a wrześniem 1621 roku zorganizowali 5 wypraw, których celem było ujście Dunaju, wybrzeże Bułgarii oraz Trapezunt i Rize na wybrzeżu tureckim. Jedną z wypraw w czerwcu pojawiła się także u wrot Stambułu. Z uwagi na dobrze przygotowaną obronę turecką oraz słabe wsparcie logistyczne ze strony Rzeczypospolitej, wyprawy, a zwłaszcza trzecia i piąta, poniosły spore straty, tym nie mniej jednak zmusiły Turków do utrzymania w stałej gotowości znaczących

sił, przede wszystkim morskich, przez co ułatwiły działania wojskom polskim broniącym się w obozie pod Chocimiem.

Pozytywne mimo wszystko doświadczenia działań flotylli kozackich czajek na Morzu Czarnym próbowano wykorzystywać także na Bałtyku w walce przeciwko Szwedom. Inicjatorem tej koncepcji był hetman Stanisław Koniecpolski, który w roku 1635 za panowania króla Władysława IV Wazy, postanowił użyć Kozaków do działań na Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym. W tym celu 1.500 Kozaków rejestrowych pod wodzą pułkownika zaporoskiego Konstantego Wołka zostało skierowanych do Prus, gdzie nad Niemnem zbudowali flotyllę 15 czajek. W sierpniu 1635 czajki zostały użyte na wodach Zalewu Wiślanego pod Pilawą, gdzie prowadziły zadania blokadowe. Zawarty wkrótce rozejm ze Szwedami i rozformowanie flotylli nie pozwoliło na zademonstrowanie w pełni kozackich umiejętności morskich na burzliwych wodach Bałtyku.

Praca zawiera w części końcowej słownik użytych w treści terminów morsko-wojskowych, z których sporo część dotyczy specyfiki działań i organizacji sił kozackich i osmańskich, stąd też może nie być znana szerszemu gronu odbiorców. Bogata bibliografia, licząca 176 pozycji, stwarza zainteresowanym możliwość poszerzenia wiedzy i sięgnięcia po interesujące ich materiały źródłowe. Ciekawie przedstawia się strona ilustracyjna książki, reprodukcje, poza portretami są nieliczne, zaś nader syntetyczne, oddziałujące na wyobraźnię czytelnika, rysunki dobrze oddają ducha epoki.

Książka Tadeusza Górskiego *Flotylla kozackie w służbie Jagiellonów i Wazów* odsłania mało znane aspekty militarnych dziejów naszego kraju. Aspekty tym bardziej interesujące, że łączące w sobie dwa potocznie przeciwstawne elementy, jakimi są koczowniczy i otwarty step Kozacy i groźny żywioł, jakim jest morze. Warto by z publikacją Tadeusza Górskiego zapoznali się miłośnicy historii Polski, nie koniecznie zaś maryniści.

Maciej S. Sobański

Książki wojennomorskie polskie i zagraniczne sprzedam
Grzegorz Łubiński
skr. poczt. 12
99-300 Kutno

Nawiążę kontakt z osobami interesującymi się przemysłem stoczniowym, statkami handlowymi, itp.
Marcin Kuźbik
Sienkiewicza 24
63-600 Kępno