

OKRĘTY WOJENNE

Dwumiesięcznik
Vol. XV, Nr 73 (5/2005)
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,
Michał Glock, Tadeusz Górski, Tomasz Grotnik,
Krzysztof Hanuszek, Marek Herma,
Jerzy Lewandowski, Andrzej Nitka, Grzegorz Nowak,
Grzegorz Ochmiński, Jarosław Palasek, Radomir Pyzik,
Jan Radziński, Marcin Schiele, Maciej Szopa,
Marek Supłat, Tomasz Walczyk

Współpracownicy zagraniczni
BIAŁORUS
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,
ROSJA
Siergiej Bałakin, Borys Lemaczko, Nikolaj W. Mitiuckow,
Konstantin B. Strelbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij
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, www.drukujemy.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2005
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:

Japoński krążownik ciężki *Kinugasa*
sfotografowany w październiku 1928 roku.
fot. zbiory Shizuo Fukui

W NUMERZE



Maciej S. Sobański

Z życia flot

2

4 Maciej S. Sobański

Lato 2005 – czarne dni rosyjskiej floty



Maciej Szopa

Doggerbank 1915

9

17 Maciej S. Sobański

Japońskie krążowniki ciężkie typu
Furutaka i *Aoba*, część II



Maciej S. Sobański

Brytyjskie slupy lat 1926-1946, część IV

25

32 Aleksandr Mitrofanov

Evakuacja Hanko – tryumf i tragedia



Jarosław Palasek

Amerykańskie okręty dowodzenia,
część IVa

36

43 Przemysław Federowicz

Operacja „Ostfront”, część I



Zvonimir Freivogel

Ramb III – *Kiebitz* – *Galeb*
Niewiarygodna historia pewnej jednostki

47

57 Przemysław Federowicz

Niemieckie okręty desantowe
w Głogowie



Zvonimir Freivogel

Typ *Wespe* i *Seelöwe* – pierwsze pełnomorskie
trałowce Bundesmarine, część I

60

66 Maciej S. Sobański

Marynarka Wojenna
Socjalistycznej Republiki Wietnamu



Tomasz Grotnik

Uniwersalny okręt desantowy *Dok-do*

76

80

Recenzje





Nowy algierski okręt szkolny zbudowany w Chinach. fot. Internet

ALGERIA

Nowy okręt szkolny

Stocznia Qixun w Szanghaju ukończyła budowę dużego okrętu szkolnego dla marynarki wojennej Algierii, wzorowanego na zbudowanym w latach 1986-1987 dla floty ChRL *Zhenghe* (81). Wyporność normalna jednostki wynosi 4500 t, a pełna odpowiednio 5448 t przy długości całkowitej kadłuba 132,1 m, szerokości 16,4 m i zanurzeniu 5,3 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne SEMT-Pielstick o łącznej mocy 7800 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 20 węzłów. Zasięg 5000 Mm/15 węzłach.

Okręt posiada zapewne uzbrojenie, które w przypadku chińskiego prototypu składało się z 2 podwojnie sprzężonych dział plot. kal. 57 mm L/62 Typ 66, 2 podwojnie sprzężonych dział plot. kal. 30 mm Typ 69 (AK-230) oraz 2 pięciorurkowych miotaczy bomb głębinowych. Nie są znane szczegóły dotyczące uzbrojenia okrętu budowanego na zamówienie Algierii, należy jednak sądzić, że jest ono podobne (co najwyżej zastosowano nowsze modele).

Jednostka z uwagi na swój charakter posiada bogate wyposażenie elektroniczne, obejmujące radary nawigacyjne, radar obserwacji powietrznej oraz kierowania ogniem artylerii plot., a także sonar kadłubowy.

Etatowa załoga liczy 190 marynarzy i oficerów oraz dodatkowo 30 instruktorów i 180 kursantów.

INDIE

Kontrakt stulecia

W dniu 12 września 2005 r. przy okazji wizyty w Paryżu premiera Indii Manmohan Singh został podpisany nowy „kontrakt stulecia” przewidujący budowę przez Francję za kwotę 2,4 mld Eu 6 nowych okrętów podwodnych typu *Scorpène*, a drugiej części również zakup 43 samolotów pasażerskich typu Airbus.

Przypomnijmy wyporność nawodna jednostek typu *Scorpène* wynosi 1668 t, a podwodna odpowiednio 1908 t przy długości całkowitej 66,4 m, szerokości

6,2 m i zanurzeniu 5,8 m. Napęd klasyczny stanowią 4 silniki wysokoprężne MTU współpracujące z silnikiem elektrycznym, układ ten ma zapewnić maksymalną prędkość podwodną powyżej 20 węzłów oraz zasięg nawodny 6500 Mm przy 8 węzłach, a podwodny 550 Mm przy 4 węzłach.

Uzbrojenie okrętu stanowi 6 dziobowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, które pozwalają na wystrzelanie z nich nie tylko torped, w tym kierowanych przewodowo „Black Shark”, ale również pocisków rakietowych przeciwokrętowych Aerospatiale SM-40 „Exocet”. Jednostka ognia na pokładzie okrętu składa się z 18 torped i rakiet.

Nie jest w tej chwili jeszcze wiadomo czy wszystkie okręty powstaną w stoczni francuskiej, czy też jak to jest w indyjskiej tradycji w stoczni krajowej przy znaczącym współudziale Francji.

IRAN

Budowa okrętów podwodnych

W dniu 10 maja 2005 r. telewizja irańska pokazała stojący przy nabrzeżu w porcie Bandar Abbas miniaturowy okręt podwodny. Wg słów kierującego zakładem budującym jednostki adm. Mohammad Reza Zahedi, Iran, a konkretnie Organizacja Przemysłu Obronnego, podjął już seryjną produkcję takich okrętów, które mogą być uzbrojone w torpedy i rakiety. Doniesieniom tym przeczą informacje pochodzące

z attachatów wojskowych w Teheranie, wskazujące, że miniaturowy okręt podwodny nie nadaje się raczej do bezpośredniego użycia bojowego, a może służyć jedynie do przerzutu grup dywersyjnych czy rozpoznawczych.

Zgodnie z wszelki prawdopodobieństwem nowe irańskie miniaturowe okręty podwodne stanowią rozwinięcie jednostek typu *Yugo* produkowany w KRL-D, których od 3 do 9 zostało zakupionych przez Iran w okresie wojny z Irakiem w latach 1980 – 1988, o następujących parametrach taktyczno-technicznych: wyp. 90/110 t, 20 x 3,1 x 1,6 m, 350 KM pręd. 10,5/ 8 w., zasięg naw. 550 Mm/10 w i podwodny 50 Mm/4 w., załoga 4 ludzi + 5-7 grupa desantowa.

Warto także pamiętać, że Iran zakupił również 3 rosyjskie okręty podwodne typu *Kilo* zbudowane w latach

okres 12 miesięcy okręt podwodny *Gotland* wraz z załogą i niezbędną ekipą obsługi technicznej, który trafił do bazy U.S. Navy w San Diego, gdzie będzie przedmiotem szczegółowej analizy technicznej w związku z zastosowaniem na nim napędem niezależnym od powietrza atmosferycznego.

Gotland (typ A-19) został zbudowany w stoczni Kockums w Malmö w latach 1992 – 1996. Wyporność nawodna 1384 t, a podwodna odpowiednio 1494 t przy długości całkowitej 60,6 m, szerokości 6,1 m i zanurzeniu 5,6 m. Napęd klasyczny – 2 silniki wysokoprężne VA 185 o łącznej 2600 KM + 2 generatory elektryczne Jeumont-Schneider o mocy 1520 kW z silnikiem elektrycznym ASEA oraz 2 generatory Stirling VA-275R Mk II o mocy po 75 kW do pracy niezależnie od powietrza atmosferycznego. Prędkość nawod-



Okręt podwodny *Gotland* wydzierżawiony Amerykanom na jeden rok. fot. U.S. Navy

1991-1994, jednak obecnie z uwagi na zły stan techniczny co najmniej 2 z nich znajdują się w bazie Bandar Abbas w stanie nie operacyjnym.

SZWECJA

Wypożyczenie *Gotlanda*

Szwecja w maju 2005 roku „wypożyczyła” Stanom Zjednoczonym na

na 10 węzłów, podwodna na chrapach 10 węzłów, a podwodna swobodna 20 węzłów.

Uzbrojenie stanowią 4 dziobowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm z zapasem 12 torped Tp 613 i Tp 22 oraz 2 rufowe wyrzutnie torpedowe kal. 400 mm z zapasem 4 torped Tp 422 i Tp 45 pop. Na zewnątrz kadłuba okrętu można również przytwierdzić 22 miny morskie Tp 42. Załoga *Gotland* liczy 23 marynarzy i oficerów.

Innym prawdopodobnym celem amerykańskich prób ze szwedzką jednostką jest opracowanie taktyki i środków zwalczania niewielkich klasycznych okrętów podwodnych na wodach przybrzeżnych.

URUGWAJ

Zaopatrzeniowiec z Niemiec

Władze Urugwaju zakupiły w Niemczech wycofany ze służby okręt zaopatrzeniowy A 1413 *Freiburg*, zbudowany w Hamburgu w latach 1965 – 1968, który otrzymał nazwę *General*



Piąty japoński duży niszczyciel z systemem AEGIS na pochylni stoczni Mitsubishi w Nagasaki. fot. „Ships of the World”



Podniesienie urugwajskiej bandery na zaopatrzeniowcu General Artigas w Wilhelmshaven, 4 kwietnia 2005 roku. fot. Hartmut Ehlers

Artigas. Jednostka należy do typu 701E, jej wyporność wynosi 3900 t przy długości całkowitej 118,3 m, szerokości 13,2 m i zanurzeniu 4,3 m. Napęd zaopatrzeniowca zapewniają 2 silniki wysokoprężne Maybach MD 874 o łącznej mocy 5600 KM, które pozwalają na rozwijanie maksymalnej prędkości 17 węzłów. Zasięg 3000 Mm przy 17 węzłach.

Uzbrojenie stanowi 1 podwójnie sprzężone działko plot. kal. 40 mm L/70 Bofors. Załoga niemieckiej jednostki liczyła od 71 do 82 ludzi, liczebność urugwajskiej nie jest znana. Jednostka, która może przewozić do 1.100 t zaopatrzenia jest wyposażona w lądowisko dla śmigłowca.

„Nowy” okręt zastąpił noszącą dotychczas nazwę *General Artigas* starą fregatę, eks-francuską *Victor Schneider* typu *Commandant Rivière*, którą wycofano z eksploatacji w maju 2005 roku.

TUNEZJA

Kutry raketowe z Niemiec

Tunezja zakupiła w Niemczech za kwotę 33 mln. Eu 6 używanych dużych kutrów raketowych typu 143B *Albatros*, zbudowanych w latach 1972-1977. Okręty typu *Albatros* mają mieszaną drewniano-metalową konstrukcję kadłuba, a ich wyporność wynosi 398 t przy długości całkowitej 57,5 m, szerokości 7,8 m i zanurzeniu 2,6 m. Napęd

stanowią 4 silniki wysokoprężne MTU o łącznej mocy 16 000 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 38 węzłów. Zasięg 600 Mm przy 33 węzłach. Uzbrojenie pierwotnie w wersji niemieckiej składało się z 2 pojedynczych armat OTO Melara kal. 76 mm L/62, 4 przeciwokrętowych pocisków rakietowych MM 38 *Exocet*, 2 wkm kal. 12,7 mm oraz 2 wyrzutni torpedowych kal. 533 mm dla torped pop. Czy uzbrojenie to zostanie zachowane w całości w czasie służby pod banderą tunezyjską, trudno w tej chwili powiedzieć. Załoga okrętu liczyła 40 marynarzy i oficerów.

Pierwsze 2 kutry raketowe – *Sperber S65* i *Greif S63* zostały przejęte przez tunezyjskie załogi w dniu 30 czerwca 2005 roku w Warnemünde i po krótkim przeszkoleniu w Wilhelmshaven przeszły na ojczyste nowy. Nie są znane ich aktualne, nowe nazwy. Pozostałe jednostki, które opuszczają niemiecką banderę do końca 2005, będą sukcesywnie przejmowane przez nowego właściciela.

USA

Budowa desantowców

Mimo kłopotów wywołanych przejściem huraganu „Katrina”, trwają w stoczni Avondale (rejon Nowego Orleanu) należącej do Northrop Grumman Ship Systems (NGSS), prace wykończeniowe na nowym trans-

portowcu desantowym LPD-18 *New Orleans*. Wg zapewnień dowódcy jednostki kmrdr Johna B. Skillman, okręt do służby w roku 2006 i trafi do bazy San Diego w Kalifornii, skąd po dalszym przeszkoleniu załogi prawdopodobnie do Sasebo w Japonii.

W trakcie budowy znajdują się kolejne jednostki serii – *Mesa Verde* (LPD-19). Który został wodowany 15 stycznia 2005 w Pascagoula oraz *Green Bay* (LPD-20) i *New York* (LPD-21) nad którymi prace trwają w stoczni w Avondale.

Ustalono zostały również nazwy dla dalszych 4 okrętów serii, będą to – *San Diego* (LPD-22), *Anchorage* (LPD-23), *Arlington* (LPD-24) oraz *Somerset* (LPD-25).

Przypomnijmy w skrócie podstawowe dane taktyczno-techniczne nowych transportowców desantowych (a jak chcą niektórzy desantowca dokujących). Wyporność pełna 25 296 t przy długości całkowitej 208,5 m, szerokości 32,0 m i zanurzeniu 7,0 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 41 000 KM, które zapew-

Crombie, Londyn i Durham, został uroczystie definitywnie wycofany ze służby brytyjski lotniskowiec *Invincible*. W uroczystościach opuszczenia bandery uczestniczył Pierwszy lord Morski sir Alan West, dowódca floty adm. Jonthon Band, Drugi Lord Morski wiceadm. James Burnell-Nugent oraz ponad 500 dawnych oficerów lotniskowca.

Przypomnijmy *Invincible* R 05 został zbudowany w stoczni Vickers w Barrow w latach 1973-1980 jako pierwszy z serii 3 jednostek. Wyporność 16 970/20 710 t przy długości kadłuba 210,0 m, szerokości 36,0 m i zanurzeniu 6,5 m (8,8 m z opływka sonaru). Napęd stanowią 4 turbiny gazowe Rolls-Royce Olympus TM-3B o łącznej mocy 112 000 KM, które zapewniały maksymalną prędkość 28 węzłów. Zasięg 7000 Mm przy 18 węzłach. Moc elektrowni pokładowych 14 000 kW.

Skład pokładowej grupy lotniczej zmienny, z reguły do 9 samolotów pionowego startu i lądowania „Sea Harrier” FA 2 oraz 9 – 12 śmigłowców „Sea King”. Uzbrojenie obronne obejmu-



Amerykański transportowiec desantowy Green Bay (LPD-20) w budowie. fot. Mariusz Adamczyk

niają maksymalną prędkość 22 węzły. Uzbrojenie obronne 2 działka plot. kal. 30 mm Bushmaster II oraz 2 bębnowe wyrzutnie pocisków plot. RIM-116A, każda o pojemności 21 rakiet.

Zdolność przewozowa okrętów to desant w sile do 800 ludzi, 14 pojazdów desantowych AAV i 2 poduszki desantowe. Na pokładzie można także zaokrętować własną grupę lotniczą w składzie 2 lub 4 śmigłowców względnie 2 przemiennopłaty MV-22B „Osprey”. Załoga ma liczyć 363 ludzi, w tym 28 oficerów.

WIELKA BRYTANIA

Pożegnanie z *Invincible*

W dniu 3 sierpnia 2005 r. w bazie Portsmouth, po ostatnim rejsie wzdłuż południowego wybrzeża Anglii, trakcie którego odwiedził Southampton,

je 3 zestawy kal. 30 mm „Goalkeeper” oraz 2 pojedyncze działka plot. kal. 20 mm L/90 Oerlikon GAM-BO1.

Załoga liczyła 685 ludzi, w tym 60 oficerów, zaś pokładowa grupa lotnicza dalsze 366 osób, w tym 80 oficerów.

Po wycofaniu ze służby *Invincible*, związanym jak twierdzi Mike Hancock, poseł do Parlamentu z ramienia Partii Liberalnej z okręgu Portsmouth, z poszukiwaniem oszczędności w związku z rosnącymi kosztami przedłużającego się udziału w interwencji w Iraku, jedynym lotniskowcem Royal Navy posiadającym status operacyjny będzie *Illustrious* R 06, bowiem *Ark Royal* R 07 przechodzi obecnie modernizację, która zakończyć ma się w roku 2006.

Royal Navy zamierza zastąpić wycofany *Invincible* lotniskowcem nowej generacji w roku 2012.

Podniesienie bandery na tunezyjskich kutrach raketowych.

fot. „Strategie und Technik”



Lato 2005

– czarne dni rosyjskiej floty



Maciej S. Sobański

Rozpad Związku Radzieckiego spowodował, że potężna, druga co do wielkości flota świata, znalazła się w nader przykrym położeniu. Z jednej strony, po zakończeniu „zimnej wojny” okazała się po prostu już zbędna w dotychczasowym kształcie, z drugiej zaś niemal równocześnie utraciła źródło swego finansowania, jakim był ZSRR, co spowodowało, proces jej „moralnego starzenia” zaczął postępować lawinowo.

W czasach radzieckich główny nacisk kładziony był na budowę wciąż nowych, „lepszyc” jednostek, co doprowadziło do sytuacji, że we flocie znajdowała się wielka różnorodność typów i modeli okrętów, skutecznie utrudniając bieżącą eksploatację. Przy mimo wszystkim dość ograniczonym potencjale przerobowym własnego przemysłu okrętowego, forsowanie budowy nowych jednostek, oznaczało nie mniej nie więcej jak to, że znajdujące się w służbie mają niewielkie szanse na przeprowadzenie remontu. Tym bardziej, że znakomita większość radzieckich stoczní znajdowała się w europejskiej części kraju, podczas, gdy potrzeby remontowe dotyczyły przede wszystkim operujących w szczególnie trudnych warunkach Floty Oceanu Spokojnego i Floty Północnej. W rezultacie stan techniczny nie remontowych systematycznie okrętów szybko się pogarszał, co uwzględniając także, nie najwyższy poziom kultury technicznej samych załóg, prowadziło do szybszego, niż to miało miejsce w przypadku flot innych państw, wycofywania jednostek ze służby i kierowania ich na złećki.

Taki stan floty przejęła marynarka wojenna Federacji Rosyjskiej czy jak to woli Rosji, w której składzie znalazła się znakomita większość okrętów floty dawnego Związku Radzieckiego. Tyle tylko, że ogólny kryzys, jaki dotknął Rosję w latach dziewięćdziesiątych, a zwłaszcza jego aspekty finansowe, spowodowały, że regres floty stał się widoczny gołym okiem. Na złom poszły setki okrętów, z których część w trakcie lub zaraz po ciągnących się latami kosztownych remontach. Za prezydentury Borysa Jelcyna o budowie nowych jednostek, większych od przybrzeżnego kutra patrolowego dla Federalnej Straży Granicznej, nikt nie słyszał.

Brak środków finansowych wpływał destrukcyjnie niestety również na personel marynarki wojennej, z którego do wszelkiej maści „biznesu” odeszła spora część młodych, dobrze wyszkolonych specjalistów. Pogorszyły się warunki bytowe kadry, obniżyła dyscyplina, czego najlepszym dowodem były wybuchające raz po raz afery związane z kradzieżami mienia wojskowego czy sprzedażą okrętów na złom, w które zamieszani byli również wyżsi oficerowie ze szczebla dowództw flot. Co gorsza z uwagi na oszczędności finansowe i prozaiczne braki paliwa ograniczono wychodzenie okrętów w morze, zarówno na ćwiczenia jak i dozory, powodując spadek poziomu wyszkolenia załóg, a tym samym i gotowości bojowej rosyjskiej marynarki wojennej.

Objęcie władzy w Rosji przez prezydenta Władymira Putina, spowodowało pewną konsolidację społeczeństwa, zaś dobra koniunktura na rynku su-

rowcowym, w głównej mierze na ropę naftową i gaz ziemny, wywołała odczuwalne ożywienie gospodarcze. Nowy, dynamiczny i młody (jak na rosyjskie relacje) prezydent podjął równocześnie działania reformujące państwo, które objęły także siły zbrojne. Ich celem było dopasowanie kształtu, wielkości i pochodzącej jeszcze z radzieckich czasów struktury do wymogów współczesności. Działania te objęły również marynarkę wojenną, która choć pierwszy raz od kilkunastu lat otrzymała nieliczne nowe okręty, co zahamowało nieco proces jej degradacji, to jednak nadal cierpi na niedowład organizacyjno-techniczny. O tym, że nie są to puste frazesy, wystarczy tylko wspomnieć zatonięcie w dniu 12 sierpnia 2000 roku na Morzu Barentsa uderzeniowego atomowego okrętu podwodnego *Kursk* i całą aferę związaną z tą tragiczną katastrofą, która ujawniła niedowład organizacyjny panujący w rosyjskiej marynarce wojennej.

Zdawać by się mogło, że wnioski wyciągnięte z tragedii *Kurska* pozwolą na usprawnienie pracy służb obserwacyjnych i ratowniczych, ale także informacyjnych i prasowych, by o awariach, które w mniejszym czy większym stopniu dotyczą praktycznie wszystkie floty, nie trzeba było dowiadywać się z „drugiej ręki”, często w sensacyjnej i niewiele mającego wspólnego z rzeczywistością formie.

Zintensyfikowano proces szkolenia rosyjskich marynarzy, włączając na powrót w jego tok manewry na pełnym morzu. Trwają prace nad nowymi modelami uzbrojenia, odpowia-

dającego wymogom współczesnego pola walki. W stocznich powstają, choć powoli i z dużymi oporami, kolejne okręty. Słowem wszystko powróciło na właściwe tory i flota rozwija się już normalnie. Tymczasem jednak wydarzenia, jakie miały miejsce latem 2005 roku stawiają duży znak zapytania przed tym procesem sanacji.

Rosyjska marynarka wojenna, wzorem radzieckiej, obchodzi swoje do- roczne święto zawsze w ostatnią niedzielę lipca, a kulminacyjnym punktem jest zawsze parada morską (piszący te słowa miał przyjemność oglądać taką paradę Floty Czarnomorskiej w lipcu 1973 roku w Sewastopolu). W roku bieżącym święto wypadło w niedzielę 31 lipca, zaś dla jego uświetnienia w Sankt Petersburgu miała się odbyć na Newie parada wraz z pokazami bojowych możliwości uczestniczących w niej okrętów Floty Bałtyckiej. Do udziału w paradzie wyznaczono zespół składający się z 10 okrętów różnych klas, z których część stacjonowała w miejscowej bazie, a pozostałe przysły z Bałtyjska, gdzie obecnie mieści się główna baza rosyjskiej Floty Bałtyckiej. Wśród okrętów znalazły się: jednostka szkolna *Smolnyj* (proj. 887, zbudowany w roku 1976 w Szczecinie), niszczyciel *Nastojczyj* (proj. 956), fregata, a oficjalnie duży dozowiec *Nieukrotimij* (proj. 1135M), duży okręt desantowy *Minsk* (zapewne proj. 775), 3 małe okręty zop, mały okręt desantowy na poduszce powietrznej, trałowiec bazowy i trałowiec redowy.

Nieukrotimij wyszedł z Bałtyjska by w dniu 26 lipca 2005 osiągnąć reedę Sankt Petersburga, a następnie zając na Newie miejsce w szyku okrętów uczestniczących w paradzie, wzdłuż Nabrzeża Angielskiego, między mostami Dworcowym a Lejtnanta Szmida.

W sobotę 30 lipca 2005 r. w przeddzień parady około godz. 13.00 (czasu moskiewskiego) wachtowy na pokładzie fregaty stwierdził przedostawanie

się wody zaburtowej do pomieszczeń siłowni. Na pokładzie wszczęto alarm i załoga okrętu przystąpiła do lokalizacji i ustalania przyczyn przecieku, którym okazało się rozszczelnienie płyt poszycia kadłuba na prawej burcie między wręgami nr 127 a nr 130. Źródło przecieku zostało zlokalizowane przez nurków, którzy nałożyli w uszkodzonym miejscu plaster uszczelniający, co pozwoliło załodze na usuwanie z kadłuba własnymi siłami wody, której ilość szacowano nawet na około 200 t. Wydarzenie z 30 lipca wyeliminowało *Nieukrotimij* z udziału w paradzie z okazji Dnia Floty, a równocześnie spowodowały wszczęcie śledztwa w sprawie ustalenia przyczyn awarii. Zamiast na paradę okręt w nocy z 30/31 lipca trafił do doku, gdzie dokonano oględzin uszkodzeń kadłuba i wykonano niezbędne prace spawalnicze.

Nieukrotimij został zbudowany w Stoczni „Jantar” (nr 820) w Kaliningradzie w latach 1976-1977 jako BPK (pol. „duży okręt zop”) typu *Krivak-II* (proj. 1135M Burewiestnik-M). Przejściowo w latach 1988-1990 okręt nosił nazwę *Komsomolec Litwy*, jednak po usamodzielnieniu się państw bałtyckich, powrócił do pierwotnej.

Wyporność standardowa okrętu wynosi 3305 t, a pełna odpowiednio 3505 t¹ przy długości całkowitej 123,4 m, (w linii wodnej 113,0 m), szerokości 14,2 m i zanurzeniu 4,6 m. (7,3 m z opływką sonaru). Kadłub jednostki podzielony jest na 14 wodoszczelnych przedziałów, zaś nadbudówki zostały wykonane z lekkich stopów aluminiowo-magnezowych.

Napęd w systemie COGAG składa się z 2 turbin gazowych M-62 prędkości ekonomicznej, każda o mocy 7475 KM oraz 2 turbin gazowych marszowych pełnej prędkości M-8K, każda o mocy 20 000 KM. Łączna moc siłowni pracującej na 2 śruby, wynosi 54 950 KM. Prędkość maksymalna

32,2 węzła². Zapas paliwa szacowany na 450-550 t, pozwala na osiąganie zasięgu 640 Mm przy 30 węzłach i odpowiednio 4000 Mm przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów³, zaś autonomia wynosi 30 dób.

Energię elektryczną niezbędną do zasilania wszystkich systemów pokładowych zapewnia 5 agregatów prądowców o łącznej mocy 3000 kW, napędzanych silnikami wysokoprężnymi.

Fregata, jako okręt zbudowany z przeznaczeniem do zwalczania jednostek podwodnych została wyposażona w system URPK-4 „Rastrub”, składający się z poczwórnej wyrzutni KT-106 z 4 raketotorpedami typu 85RU (SS-N-14 „Silex” w kodzie NATO) o donośności do 50 km, których część bojową stanowi torpeda UMG. Jako element uzupełniający zamontowano 2 dwunastorurkowe wyrzutnie RBU-6000 z raketowymi bombami głębinowymi RGB-60, a masie 119,5 kg, w tym ładunek wybuchowy 23,5 kg. Pociski RGB-60, których zapas na pokładzie wynosi 144 sztuki mogą razić cele podwodne na głębokości 450 m przy donośności do 5,7 km.

Do zwalczania celów powietrznych *Nieukrotimij* dysponował 2 dwuprowadnicowymi wyrzutniami „Osa-M” (SA-N-4) z raketami 9M-33 „Gecko” o masie startowej 130 kg, w tym głowica bojowa 19 kg. Rakiety plot 9M-33 mogły razić cele w odległości od 1,6 do 10 km poruszające się na wysokości od 50 do 6000 m. Okręt posiadał na pokładzie zapas 40 sztuk rakiet tego typu.

Artylerię pokładową reprezentowały 2 pojedyncze uniwersalne działa kal. 100 mm L/59 AK-100, wyrzeliwujące z prędkością początkową 880 m/s pociski o wadze 15,6 kg do celów nawodnych na maksymalną odległość 21,5 km. Działa kal. 100 mm AK-100 posiadały zapas amunicji liczący 1200 sztuk.

Fregata wyposażona była również w dwie poczwórne wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm typu UTA-53-1135TT, rozmieszczone na burtach w rejonie śródokręcia za bryłą dziobowej nad-



Akcja ratownicza przy burcie *Nieukrotimij*.

fol. ITAR-TASS

1. wg Pawłow A.S., *Wojenno-morskoj Flot Rossiji i SNG 1992 g, Sprawocznik*, Jakuck 1992, wyporność fregaty wynosiła 3100 t (standard) i odpowiednio 3900 t (pełna).

2. wg *Combat Fleets of the World 2002-2003* pod red. AD. Baker III, Annapolis 2002, prędkość maks. wynosiła 30,6 węzła.

3. wg Pawłow A.S., *Wojenno-morskoj... zasięg przy prędkości 30 węzłów wynosił 1600 Mm, a przy 20 węzłach odpowiednio 4600 Mm.*

budówki. W wyrzutniach znajdowały się 4 torpedy SET-65 oraz 4 torpedy 53-65K. Na pokładzie znajdowały się również torry minowe pozwalające na przyjmowanie min morskich – 12 typu KSM względnie 14 typu KRAB lub 16 typu IGDM-500.

Zróżnicowane wyposażenie elektroniczne obejmuje 2 radary nawigacyjne – 1 MR-212/201 („Palm Frond”) i Mius („Spin Trough”), radar obserwacji powietrznej MR-310U Angara-M („Head Net-C”), 2 radary Drakon („Eye Bowl”) kierowania ogniem rakiet torped, 2 radary MPZ-301 Baza („Pop Group”) kierowania ogniem rakiet plot. oraz radar MR-114 Lew („Kite Screech-A”) do kierowania ogniem dział kal. 100 mm.

Do wykrywania celów podwodnych służyły kadłubowy sonar MGK-332MC Titan-2 („Bull Nose”), holowany sonar MG-325 Wega („Mare Tail”) oraz opuszczany MG-329 Oka.

Jednostka wyposażona była również w 4 szesnastoprowadnicowe wyrzutnie KL-101 celów pozornych PK-16 z zapasem 128 rakiet kal. 82 mm oraz 2 holowane cele pozorne dla torped.

Załoga fregaty liczyła 139 ludzi, w tym 18 oficerów⁴.

Nieukrotimyj przeszedł w latach 1995-2000 remont i modernizację, po zakończeniu którego powrócił do służby we Flocie Bałtyckiej.

Przeprowadzone dochodzenie wykazało, że 30 lipca w przeddzień świątecznej parady i pokazów przeprowadzono raz jeszcze ostatnie ćwiczenia powtarzające wszystkie zaplanowane wcześniej elementy imprezy. Jednym z tych elementów był punkt programu określony jako „niszczenie miny morskiej”, który w praktyce polegał na tym, że do zakotwiczonej miny ćwiczebnej, zaopatrzonej w ładunek pirotechniczny z zapalnikiem czasowym, strzelano ślepymi nabojami. Zadziałanie w odpowiednim momencie zapalnika powodowało wybuch ładunku, co stwarzało wrażenie trafienia i zlikwidowania miny, czego rezultatem był efektowny słup wody. Z reguły w takich przypadkach do miny ćwiczebnej, jak zapewniał komendant bazy morskiej w Bałtysku wiceadm. Aleksander Klecow, instalowano ładunek wybuchowy, stanowiący ekwiwalent około 100 g trotylu. Tymczasem w toku śledztwa okazało się, że saperzy zainstalowali w minie znacznie silniejszy ładunek PP-3, zawierający 2,5 kg materiału wybuchowego. Niespodziewane przejście Newą w rejonie ćwiczeń dużego niezidentyfi-

kowanego prywatnego jachtu, wywołało fale, która spowodować miała zerwanie się z kotwicy miny, którą prąd rzeki zdrzyfował w pobliżu burty fregaty *Nieukrotimyj*. W rezultacie czego silniejszy niż zwykle ładunek eksplodował w odległości zaledwie 3 m od burty, zamiast jak planowano 60 m, powstała podwodna fala uderzeniowa spowodowała uszkodzenie kadłuba i przeciek.

Za bezpośredniego winnego zdarzenia prowadząca dochodzenie komisja Floty Bałtyckiej uznała d-cę grupy saperów kpt. III rangi (kmrdr ppor.) Olega Miedwiediewa, który mimo polecenia nie zmniejszył ładunku pirotechnicznego. Równocześnie jednak komisja wysunęła zarzut braku należytego nadzoru w toku przeprowadzanych ćwiczeń wyższym oficerom z dowództwa bazy morskiej w Sankt Petersburgu, w tym wiceadm. Władymirowi Kudriawcewowi oraz szefowi sztabu LenWMB kontradm. Iwanowi Położnemu. Wspomniany brak nadzoru, który wyczerpywał jak zapewnia prokuratura Leningradzkiego Okręgu Wojskowego znamiona art. 349 kk Federacji Rosyjskiej, polegał na nie zapewnieniu odpowiedniego reżimu żeglugi w czasie prowadzonych ćwiczeń na Newie, co oznacza, że winnych awarii prócz sankcji dyscyplinarnych czekać może również sprawa karna.

* * *

Awaria w Sankt Petersburgu nie wyczerpała jednak wcale letniego limitu zdarzeń nadzwyczajnych w rosyjskiej marynarce wojennej. Nie darmo przecież mówi się, że nieszczęścia chodzą parami, więc na kolejne drugie, nie trzeba było wcale długo czekać.

W czwartek 4 sierpnia 2005 roku miniaturowy głębokowodny okręt podwodny (batyskaf) typu *Priz* AS-28 (proj. 1855) drugi dzień z rzędu przeprowadzał zanurzenia na Moru Beringa w rejonie Zatoki Bierzowej, oddalonej o zaledwie 3 godziny o głównego portu Kamczatki – Pietropawłowska Kamczackiego, wykonując jak się później miało okazać prace przy elementach podwodnego systemu wczesnego ostrzegania. Jednostka współpracowała z okrętem ratowniczym *Georgij Kozmin*⁵. Już w godzinach rannych

na pokład okrętu dotarła z batyskafu informacja, że jednostka podwodna nie może podnosić się swobodnie. Tym nie mniej jednak początkowo załoga AS-28 próbowała wyrwać się z pułapki własnymi siłami, co niestety doprowadziło do jeszcze mocniejszego zaplątania się w podwodną przeszkodę, określaną początkowo umownie jako „sieć rybacka”! Około południa 4 sierpnia stało się już jasne, że uwięziony na głębokości około 190 m batyskaf nie wypłynie samodzielnie, wobec czego utworzono natychmiast specjalny sztab do prowadzenia akcji ratunkowej ściągając równocześnie na miejsce awarii dostępne jednostki ratownicze. Wśród nich znalazły się *Alagez*⁶, *KIL-168*⁷ oraz kablowiec *Biriusa*⁸, zaś z Władywostoku wezwano okręt ratowniczy *Sajany*⁹, z tym jednak, że ten ostatni mógł dotrzeć na miejsce dopiero po 3 dobach marszu.

Teraz nieco o samej „ofierze” – AS-28 typ *Priz* (proj. 1855) został zbudowany w roku 1989 w stoczni „Krasnoje Sormowo” w Gorkim nad Wołgą, obecnie Niżnym Nowgorodzie, w oparciu o założenia miejscowego Biura Projektowego Lazurit, spe-

4. wg *Combat Fleets...* załoga fregaty liczyła 191 ludzi, w tym 23 oficerów i 28 młodszych (chorążych).

5. *Georgij Kozmin* – okręt ratowniczy proj. 05360, zbud. Wybörg 1980, wyp. 10 700 t, dł. 130 m, szer. 17,7 m, zan. 7,3 m., 1 silnik wysokoprężny 6700 KM, prędkość maks. 16 w., zasięg 12 000 Mm/15,5 w, załoga 70 ludzi, etatowo wyposażony w 2 miniaturowe głębokowodne aparaty ratownicze.

6. *Alagez* – okręt ratowniczy proj. 537, zbud. 1987 Nikolajew, wyp. 19 000/22 500 t, dł. 175 m, szer. 24,5 m, zan. 8,5 m, 4 silniki wysokoprężne 20 000 KM, prędkość maks. 17 w., uzbr.: 4 x 23 mm AK-630, załoga 400 ludzi, etatowo wyposażony w 2 miniaturowe głębokowodne aparaty ratownicze.

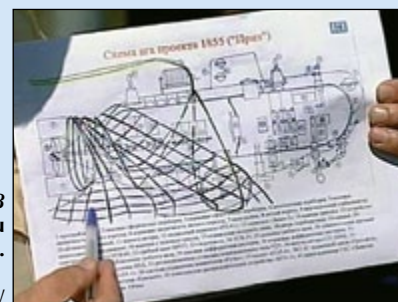
7. *KIL-168* – okręt ratowniczy proj. 141, zbud. 1989 Warnemünde (NRD), wyp. 6000 t, dł. 90 m, szer. 19,5 m, zan. 7,1 m, 4 silniki wysokoprężne 24 480 KM, prędkość maks. 18 w., załoga 71 ludzi.

8. *Biriusa* – kablowiec proj. 1175, zbud. 1985 Värsilä (Finlandia), wyp. 2400 t, dł. 86,1 m, szer. 12,6 m, zan. 3 m, 2 silniki wysokoprężne 2180 KM, prędkość maks. 11,8 w., załoga 40 ludzi.

9. *Sajany* – okręt ratowniczy proj. 05361 zbud. 1984 Nikolajew – pozostałe dane jak *Georgij Kozmin*.

Schemat zaplątania AS-28 w anteny podwodnego systemu wczesnego ostrzegania.

fot. NTW





Miniaturowy
okręt podwodny
AS-30
bliźniak
pechowego AS-28.

fol. NTW

cializującego się w pracach nad podwodnymi jednostkami ratowniczymi. Wyporność jednostki wynosi 55 t, zaś długość 13,5 m, szerokość 3,8 m, a wysokość 4,5 m. Wykonany ze stali tytanowej, praktycznie niezniszczalny kadłub, umożliwia bezpieczne zanurzenie się na głębokość do 1000 m. Zasilany z baterii akumulatorów silnik elektryczny zapewnia rozwijanie maksymalnej prędkości 3,3 węzła, a ekonomicznej 2,3 węzła. Prędkość w ruchu pionowym przy za i wynurzeniu wynosi 0,5 m/s, a zasięg sięga 21 Mm. Autonomiczność jednostki 120 godzin przy etatowej załodze 4 ludzi, zaś w przypadku zabrania na pokład 20 – maksymalnej dopuszczalnej liczby rozbitków z okrętu podwodnego, autonomiczność spada do zaledwie 10 godzin. W skład wyposażenia batyskafu wchodzi manipulatory umożliwiające podwodne prace z ładunkiem do 50 kg¹⁰.

Batyskafy typu *Priz* zgodnie z założeniami przeznaczone są do prowadzenia akcji ratowniczych i ewakuacji rozbitków z okrętów podwodnych metodą „suchą” za pomocą słuz w przedziałach dekompresyjnych lewej i prawej burty. Jednostki mogą być transportowane na pokładach okrętów ratowniczych proj. 05360 i proj. 05361, które mogą wodować je za pomocą własnych urządzeń przeładunkowych o udźwigu 100 t przy stanie morza do 5°.

W dniu 5 sierpnia 2005 (piątek) informacje o awarii AS-28 dotarły do mediów, przy czym nie jest do końca jasne czy o zdarzeniu poinformowało dowództwo marynarki wojennej czy też ktoś z członków rodzin uwięzionych marynarzy. Przy okazji w media dał się z miejsca wyczuwać syndrom *Kurska*, polegający na świadomym zatajeniu przez władze informacji o awarii, tym bardziej, że przypadek AS-28 miał miejsce niemal dokładnie w piąt-

ką rocznicę katastrofy na Morzu Barentsa, która kosztowała flotę życie 118 marynarzy i oficerów.

Podstawowe pytanie, jakie dręczyło ratowników brzmiało, na jak długo wystarczy uwięzionym pod wodą zapas powietrza, przy czym w tej mierze pojawiały się bardzo różne, często sprzeczne z sobą informacje. Początkowo mówiono o zapasie na 96 godzin, a później już tylko o 48, a nawet 24 godzinach.

W początkowej fazie operacji ratowniczej Rosjanie postanowili zahaczyć o tkwiący w pułapce batyskaf trał, by następnie wyciągnąć, a właściwie podnieść na płytszą wodę, gdzie na głębokości około 100 m do akcji mogliby wejść już klasyczni nurkowie. Operację tę przez cały czas nadzorował bezzałogowy aparat głębinowy „Tajger”, jednak mimo starań w jej wyniku, w który tak naprawdę nie wierzył chyba żaden z ratowników, udało się podnieść mocno zaplątany w stalowe liny i okablowanie batyskaf raptem o około 30 m. Okazało się bowiem, że anteny podwodnego systemu wczesnego ostrzegania w które zaplątał się AS-28 utrzymywały na miejscu martwe kotwice o masie 60 t.

W piątek 5 sierpnia 2005 rosyjska marynarka wojenna zwróciła się oficjalnie o pomoc w przeprowadzeniu operacji ratunkowej do amerykańskiej Floty Pacyfiku, która postanowiła wysłać na Kamczatkę ze swej bazy San Diego w Kalifornii 2 głębokowodne aparaty typu *Super Scorpion*. Liczono, że przetransportowanie urządzeń na miejsce zajmie około doby. Równocześnie swoją pomoc w akcji same zadeklarowały Japonia i Wielka Brytania. Pierwsi gotowi byli przysłać 4 okręty ratownicze, natomiast Brytyjczycy potrafili przerzucić drogą lotniczą bezzałogowy robot podwodny typu *Scorpion* na miejsce katastrofy w czasie zaledwie 10 godzin.

Na miejscu przebieg akcji ratowniczej nadzorował oprócz, co zrozumiałe d-cy Floty Oceanu Spokojnego adm. Wiktora Fiedorowa również minister obrony Rosji Siergiej Iwanow. Może świadczyć to o wadze, jaką pomne politycznych skutków katastrofy *Kurska*, władze rosyjskie przywiązywały tym razem do uratowania uwięzionych w głębinach marynarzy.

Aparaty podwodne, wpięty brytyjski, a następnie i amerykańskie dotarły do Kamczatki w sobotę 6 sierpnia, przy czym Brytyjczycy, którymi kierował kmr Ian Riches z miejsca przystąpili do działania, tym bardziej, że informacje dochodzące z batyskafu wskazywały, że jego załoga zaczęła już racjonować powietrze. W niedzielę 7 sierpnia wczesnym rankiem brytyjski *Scorpion* zanurzył się i przystąpił do pracy, polegającej na przecinaniu manipulatorami płataniny stalowych lin i okablowania podwodnego systemu ostrzegawczego, otaczających batyskaf. W pewnym momencie robot z przyczyn technicznych musiał przerwać swą pracę i wynurzyć się na powierzchnię, jednak po krótkim czasie powrócił do kontynuowania operacji. Ostatecznie po uwolnieniu z podwodnej AS-28 7 sierpnia 2005 o godz. 07.25 (czasu moskiewskiego) wypłynął na powierzchnię z całą i zdrową, choć mocno wyziebioną 7-osobową załogą. Załoga batyskafu trafiła na pokład *Alagez*, następnie po wstępnych badaniach lekarskich została przewieziona do Pietropawłowska Kamczackiego, gdzie przeszła już kompleksowe badania, po czym trafiła na zasłużoną rehabilitację¹¹.

Sam AS-28 został w poniedziałek 8 sierpnia przeholowany również do Pietropawłowska Kamczackiego, a następnie ma zostać poddany remontowi i modernizacji, co oznacza, że pozostanie nadal w służbie.

Co prawda trzydniowy dramat AS-28 zakończył się szczęśliwie, ale z miejsca pojawiły się całkiem poważne pytania dotyczące faktycznej kondycji rosyjskiej marynarki wojennej. Pierwsza i zasadnicza kwestia dotyczy tego, czy Rosjanie byli w stanie uratować załogę uwięzionego batyska-

10. wg Postnow A.A., *Spasatielnaja podwodnaja łodka projekta 949, „Tajfun”* nr 9(40)/2001.

11. w skład załogi AS-28 wchodził kpt. I rangi (kmr) Walerij Lepotiuha, kpt-lt (kpt.) Waczesław Milaszewskij, st. lt (por.) Aleksander Iwanow, st. miczman (st. chorąży) Siergiej Biełozierow i Anatolij Popow, miczman (chorąży) Aleksander Ujbin oraz z-ca głównego konstruktora CBK LAZURIT Giennadij Bołonin.



AS-28 w końcu wypłynął szczęśliwie na powierzchnię.

fot. AFP

fu samodzielnie, to znaczy bez zagranicznej pomocy. Szef sztabu rosyjskiej marynarki wojennej adm. Władimir Masorin zapewniał, że było to zupełnie możliwe, bowiem flota dysponuje własnym nowoczesnym podwodnym robotem *Wenom*, o parametrach technicznych wcale nie gorszych od brytyjskiego *Scorpion*, tyle tylko, że na samym początku w akcji ratowniczej na Morzu Beringa urządzenie zostało niemal od razu uszkodzone wskutek błędów obsługi. Zdaniem admirała to nie braki techniczno-finansowe, ale właśnie czynnik ludzki zawodzi najczęściej, dając o sobie znać w postaci jakże typowego braku odpowiedzialności, niedbalstwa i niedołęstwa oraz zakłamania na wszystkich szczeblach. Słowa mocne, ale głęboko prawdziwe. Choć z drugiej strony braki techniczne, bez względu na to czy wynikające z czynnika finansowego (który tak naprawdę też zależy od ludzi) czy też czysto ludzkiego, są łatwo zauważalne. Pierwszy z brzegu przykład z akcji ratunkowej u brzegów Kamczatki. Rosyjskie okręty ratownicze proj. 05360, a takim był *Georgij Kozmin* czy proj. 537, ten typ repre-

zentował *Alagez*, powinny zgodnie z etatem być wyposażone w 2 głęboko- wodne aparaty ratownicze. Powinny i co z tego, kiedy na pierwszym z nich był tylko jeden, właśnie ów nieszczęsny AS-28, za to na drugim nie było ich wcale, bowiem dużo wcześniej zostały odstawione do remontu, z którego nie zdążyły jeszcze powrócić. Okazało się więc wtedy, że na całym radzieckim Dalekim Wschodzie (czyli innymi słowy w dyspozycji Floty Oceanu Spokojnego) jedyną jednostką ratowniczą posiadającą sprawny batyskaf okazały się *Sajany* (proj. 05361), które stacjonowały akurat we Władywostoku, skąd na miejsce awarii dotrzeć mogły w najlepszym przypadku po 3 dobach. Co gorsza rosyjskie batyskafy są w sumie mało mobilne, bo z uwagi na swoje znaczne rozmiary nie nadają się do transportu drogą lotniczą. Stąd też zamiar zakupu w najbliższym czasie za kwotę 3 mln USD przez rosyjską marynarkę wojenną w Wielkiej Brytanii nowszego modelu podwodnego aparatu ratowniczego typu *Pantera* (ulepszony *Scorpion*), który ma stać się podstawą do utworzenia w Rosji w pełni profesjonalnego, wy-

specjalizowanego, aeromobilnego ratowniczego zespołu nurków, gotowego w każdej chwili do prowadzenia akcji na dowolnym akwenie.

Rosjanie ustami prokuratora Floty Oceanu Spokojnego gen. Walerija Suczkowa, oceniają koszty operacji ratowniczej AS-28 prowadzonej u wybrzeży Kamczatki na około 10 mln rubli. Koszty te nie obejmują udziału w akcji ratowników brytyjskich, które wyniosły około 205 tys funtów szterlingów (czyli kolejne 10,5 mln rubli), z tym jednak, że ponieśli je sami Brytyjczycy.

Nieporównanie większe mają być koszty usunięcia uszkodzeń podwodnego systemu wczesnego ostrzegania, powstałych w trakcie akcji ratowniczej, które szacowane są nawet na kwotę 300 mln USD. Wynika to zapewne z konieczności nie tyle samego prostego odtworzenia istniejącego systemu, który został zapewne dokładnie "rozpoznany" w czasie akcji uwalniania AS-28, ale jego modernizacji tak by znów stanowił tajemnicę dla postronnych.

Zakończone na szczęście bez ofiar w ludziach awarie, jakie dotknęły latem 2005 roku *Nieukrotimyj* i AS-28, unaocznily wszystkim zainteresowanym, w tym również władzom Rosji, że marynarka wojenna tego kraju nadal jeszcze daleka jest od normalności. Za ostatnie „wpadki” floty zapłacił stanowiskiem jej aktualny dowódca adm. Floty Władimir Kurojedow (w czasie awarii AS-28 przebywał on w szpitalu, jakoś dziwnie kojarzy się to z losem Kuzniecowa w czasie zatonięcia *Noworossyjska* w Sewastopolu w październiku 1955 roku). Co więcej, był nawet formalny powód przeniesienia Kurojedowa w stan spoczynku, w dniu 5 września br. kończy on 61 lat. Głównym kandydatem na stanowisko dowódcy marynarki wojennej jest 57 letni adm. Władimir Masorin, dotychczasowy szef sztabu, którego z kolei ma zastąpić 48 letni adm. Michaił Abramow, aktualny d-ca Floty Północnej. Główne pytanie brzmi zaś, czy te zmiany personalne poprawią coś w funkcjonowaniu rosyjskiej marynarki wojennej? ●

Bibliografia

1. *Combat Fleets of the World 2002-2003* pod red. AD. Baker III, Annapolis 2002.
2. Pawlow A.S., *Wojenno-morskoj Flot Rossiji i SNG 1992 g. Sprawocznik*, Jakuck 1992.
3. Postnow A.A., *Spasatielnaja podwodnaja łodka projekta 940, „Tajfun”* nr 9(40)/2001.
4. Internet strony: www.lenta.ru i www.vesti.ru.



Uratowana załoga AS-28 po przybyciu do Pietropawłowska Kamczackiego.

fot. AFP

Dość efektowne ujęcie płonącego, przechylonego na lewą burtę, *Blüchera*.
fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Maciej Szopa

Doggerbank 1915

Rok 1914 nie przyniósł rozstrzygnięcia pomiędzy dwoma największymi flotami wojennymi. Co więcej główne siły Wielkiej Brytanii i Niemiec nie miały jeszcze okazji się ze sobą zetrzeć. Większe starcia morskie pierwszego roku wojny to bitwa lżejszych sił pod Helgolandem i dwie bitwy stoczone przez Eskadrę Dalekowschodnią wiceadmirała von Spee: Coronel¹ i Falklandy². Największymi okrętami w tych bitwach były brytyjskie krążowniki liniowe: *Invincible* i *Inflexible* pod Falklandami oraz *Lion*, *Queen Mary*, *Princess Royal*, *Invincible* i *New Zealand* pod Helgolandem³. W pierwszym z tych starć udowodniły one swoją miażdżącą przewagę nad krążownikami pancernymi, które mając mniejszą siłę ognia i zarazem mniejszą prędkość były dla nich łatwym łupem. Swej wartości dowiódł także niemiecki *Goeben*, który dzięki swojej prędkości zdołał wyrwać się obławie floty francuskiej i brytyjskiej Floty Śródziemnomorskiej⁴. Nie doszło jednak do starcia sił głównych, do którego dążyły początkowo obie strony konfliktu. Niemcy w celu zmiany układu sił na morzu i dla bezpośredniego zagrożenia terytorium brytyjskiemu, Brytyjczycy zaś aby zlikwidować takie ryzyko i zapewnić sobie możliwość desantu na niemieckim wybrzeżu. Niestety obydwie strony podobnie jak armie lądowe utknęły w martwym punkcie. Atak na wrogie bazy był wykluczony ze względu na liczne obronne pola minowe jak i ciężką artylerię nadbrzeżną broniącą strategicznych punktów. Wszelkie inne projekty działań były paraliżowane strachem przed okrętami podwodnymi (po sukcesach *U 9* 22.11.1914 roku, kiedy to

zatonął aż 3 krążowniki dowództwo brytyjskie było bliskie paniki). Z kolei po klęsce pod Helgolandem Wilhelm II jak również wyższe dowództwo niemieckie (admiral von Ingenohl, admiral von Pohl) stali się zwolennikami „małej wojny”, toczonej przez lekkie siły nawodne i dowodzące swej wartości U-booty. Niemieckie okręty liniowe i krążowniki liniowe miały stać w bazach i stanowić stałe zagrożenie dla wroga, tzw. koncepcja „floty w pogotowiu” (fleet in being). Wg tej koncepcji sam fakt istnienia pełnowartościowej floty był argumentem w rokowaniach pokojowych i wpływał na wojenne poczynania przeciwnika. Sprzeciwiał się temu twórca niemieckiej floty wielki admirał von Tirpitz⁵, jednak wywołaną na ten temat dyskusję zakończył cesarz forsując pierwszy pomysł. W tej sytuacji jedyną formą aktywności większych sił niemieckich były wypadki pod południowo-wschodnie wybrzeża Wielkiej Brytanii, połączone z ostrzeliwaniem nadbrzeżnych miast i instalacji portowych. Cele tych wypraw były następujące: zaminowanie wybrzeży i tym samym paraliżowanie żeglugi przybrzeżnej i spowodowanie jak największych strat flocie brytyjskiej, ważniejszym było jednak wywabienie części sił nieprzyjacielskich na morze, gdzie mogłyby paść ofiarą U-bootów lub większych sił niemieckich. Ostrzał wybrzeży miał na celu niszczenie infrastruktury portowej jak i szerzenie terroru wśród ludności (podobnie jak naloty sterowców).

Pierwszy taki wypadek miał miejsce w dniach 2-4 listopada. Dodatkową okolicznością sprzyjającą Niemcom było wysłanie eskadry Strudee'go na południowy Atlantyk⁶, zmniejszało to prze-

wagę brytyjską w krążownikach liniowych o 2 jednostki. Najpierw wyruszyły 4 U-booty, które „zabezpieczyły” teren akcji, następnie wyruszyła przynęta dla brytyjskiej floty, czyli szybki zespół kontradmirała von Hippa. Składały się na nią 1 grupa rozpoznawcza (*Seydlitz*, *Moltke*, *Von der Tann* i *Blücher*) oraz 2 grupa rozpoznawcza w składzie 4 krążowników lekkich. Po półtoce wyszły główne siły Hochseeflotte. Celem Hippa było Yarmouth, wokół którego postawiono około 100 min i które próbowano ostrzelać. Miasto ocalała bohaterska postawa brytyjskich szczupłych sił patrolowych (2 kontrtorpedowce i kanonierka torpedowa), które zachowywały się tak agresywnie, że Niemcy myśleli, że stoją za nimi większe siły. W tej sytuacji podjęli oni ostrzał z dużego dystansu, który zrył tylko plażę. Miny zostały wykryte przez Brytyjczyków i unieszkodliwione, wpadł na nie tylko jeden okręt podwod-

1. Coronel – pierwsza, zwycięska bitwa stoczona przez Eskadrę Dalekowschodnią 1.11.1914 roku. W jej wyniku zostały zatopione 2 brytyjskie krążowniki pancerne.

2. Falklandy – druga i zarazem ostatnia bitwa Eskadry Dalekowschodniej, stoczona 8.12.1914 roku. Brytyjczycy zatopili w tym starciu 2 niemieckie krążowniki pancerne i 2 lekkie ponosząc jedynie umiarkowane straty w ludziach.

3. Helgoland – bitwa stoczona 28.08.1914 roku pomiędzy lekkimi siłami brytyjskimi, wspieranymi przez 1 eskadrę krążowników liniowych Beatty'ego a niemieckimi jednostkami pilnującymi wód wokół Helgolandu, Niemcy pozbawieni wsparcia cięższych okrętów stracili w jej wyniku 2 krążowniki lekkie i kontrtorpedowce.

4. 2-10.08.1914 r.

5. Argumenty swoje wymienia Tirpitz w swoich wspomnieniach. A. von Tirpitz *Wspomnienia*, Warszawa 1997, s. 307-313.

6. Krążowniki liniowe *Invincible* i *Inflexible* otrzymały rozkaz wypłynięcia na Atlantyk 4.11.1914 r.

ny (D 5), za to Niemcy stracili krążownik pancerny *Yorck*, który wpadł na własne pola minowe przy wpływaniu do Wilhelmshaven.

Brytyjczycy przeczuwali, że kolejny wypad nastąpi wkrótce i aby mu zapobiec lub raczej przechwycić cenne niemieckie krążowniki liniowe, przebazowali do Rosyth 3 eskadrę okrętów liniowych wiceadm. E. E. Bradforda (11 starych okrętów liniowych) oraz 3 eskadrę krążowników kontradm. W.C. Pakenhama (4 krążowniki pancerne), dla niepoznaki, aby zmylić niemiecki wywiad stworzono eskadrę sobowtórów – 14 starych statków przebudowano tak aby przypominały przesunięte jednostki.

Kolejny wypad niemiecki nastąpił 15 grudnia. Celem miały być miasta Hartlepool, Scarborough i Whitby. Grupy rozpoznawcze Hippera miały je ostrzelać i postawić miny. Plan niemiecki zakładał wciągnięcie części sił brytyjskich w pościg za Hipperem a następnie przechwycenie ich przez czatującą we wschodniej części Doggerbank Hochseeflotte (14 dreadnotów i 8 starych okrętów liniowych). Wg doktryny niemieckiej właśnie takie działania miały powoli zmieniać układ sił. Teren działań został zabezpieczony przez U-booty, z których jeden przeprowadzał dalekie rozpoznanie, dwa zaś zaczęły się u ujścia rzeki Humber. Tym razem grupa rozpoznawcza von Hippera została wzmocniona o świeżo ukończony krążownik liniowy *Derfflinger* co razem z *Blücherem* dawało liczbę pięciu cięższych okrętów. Oprócz tego pod rozkazami wiceadmirala była 2 grupa rozpoznawcza oraz 1 i 9 flotylla kontrtorpedowców (o łącznej sile 20 jednostek).

Dzięki działalności swojej komórki deszyfrującej, tzw. Room 40⁷, Brytyjczycy wiedzieli o planach niemieckich już 14 grudnia. Nie wiedzieli jednak najważniejszego, mianowicie tego, że z Wilhelmshaven wyruszyła Hochseeflotte. Dlatego do działania zaangażowano szczupłe siły czyli: 1 eskadrę krążowników liniowych Beatty'ego, 2 eskadrę okrętów liniowych wiceadm. Warrandera, dowódcy operacji (składała się ona z 6 najnowocześniejszych pancerników brytyjskich), oprócz tego wraz z Beattym płynęła 1 eskadra krążowników kom. Goodenougha, złożona z sześciu najszybszych i najnowocześniejszych jednostek, 3 eskadra krążowników pancernych kontradm. Pakenhama i dwa dywizyjony kontrtorpedowców. W rejon Terschellingu wysłano 8 flotyllę okrętów podwodnych (8 jednostek +2 kontrtorpedowce) pod dowództwem komandora Keysa. Adm. Jellicoe chciał do tej akcji zaangażować główne siły jednak jego wniosek został odrzucony przez Operations Division. Ta odmowa mogła wiele kosztować marynarkę brytyjską. 2 eskadra Warrandera, mająca odciąć drogę Hipperowi, znajdowała się w krytycznym momencie o 10 mil od Hochseeflotte. Kiedy siły lekkie obydwu flot starły się ze sobą, dowódca Hochseeflotte von Ingenohl rozkazał odwrót myśląc, że ma przed sobą Grand Fleet. Przez godzinę, od 8 do 9 rano 16 grudnia 2 eskadra goniła za całą potęgą morską Niemiec (Warrander myślał, że ma do czynienia jedynie z lekkimi siłami). Dopiero kiedy dotarła do eskadry wiadomość o bombardowaniu miast przez Hippera zawróciła ona na zachód. Tym samym przepadła największa

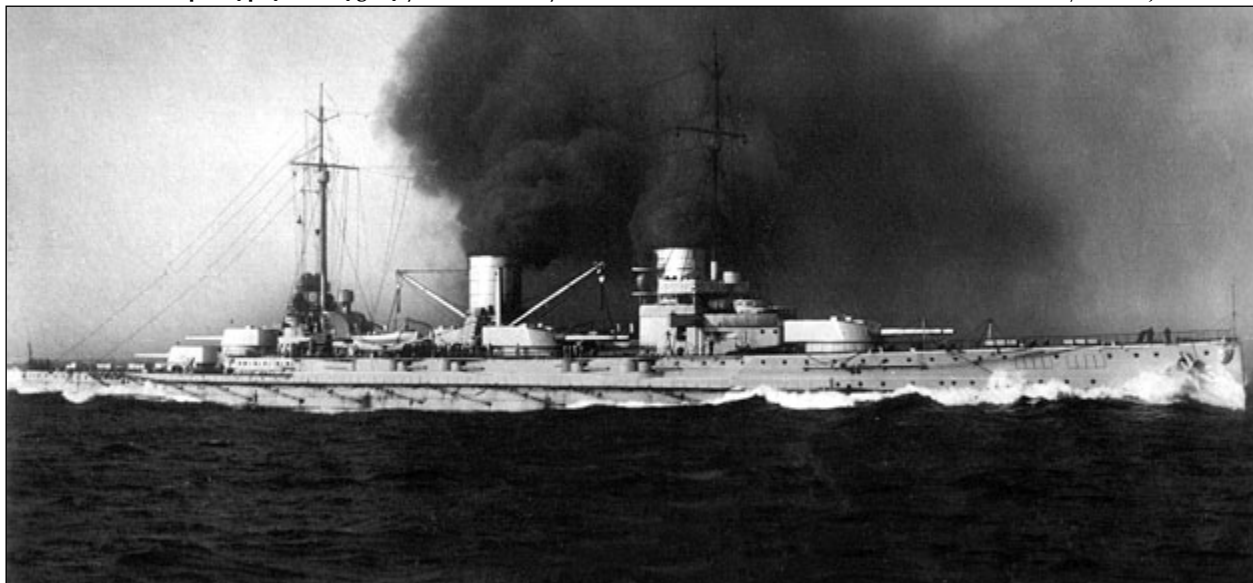
szansa, przed jaką stała Hochseeflotte w czasie całej wojny: szansa zniszczenia trzonu brytyjskiej floty bez większych strat własnych. Utracono też szansę upokorzenia przeciwnika i zniszczenia mitu brytyjskiej potęgi morskiej. Szansę na spotkanie ze sobą miały nadal siły von Hippera, Warrender i „Wielkie Koty” Beatty'ego. Dodatkowo Hipper nie wiedział, że nie stoi już za nim wsparcie, Ingenohl nie poinformował go o zmianie sytuacji, tym razem przed szansą stanęli Brytyjczycy. „*Mieć tę ogromną nagrodę – eskadrę niemieckich krążowników liniowych, których strata upokorzyłaby całą niemiecką marynarkę i nie mogłaby być nigdy zastąpiona – wreszcie w zasięgu naszych szponów...*”⁸. Tak swoje ówczesne nadzieje opisywał Churchill. Nadzieje te okazały się jednak płonne. Kiedy około 11.25 krążowniki Goodenougha nawiązały walkę z krążownikiem niemieckim i kontrtorpedowcami, Beatty wydał im nieprecyzyjny rozkaz, w wyniku którego Goodenough wycofał się i utracił kontakt z wrogiem. W rzeczywistości Beatty'emu chodziło o wycofanie tylko 2 z 4 okrętów, miały one nadal rozpoznawać czoło formacji, podczas gdy reszta miała z powodzeniem potykać się z Niemcami. W wyniku tego zbiegu okoliczności nie doszło do spotkania

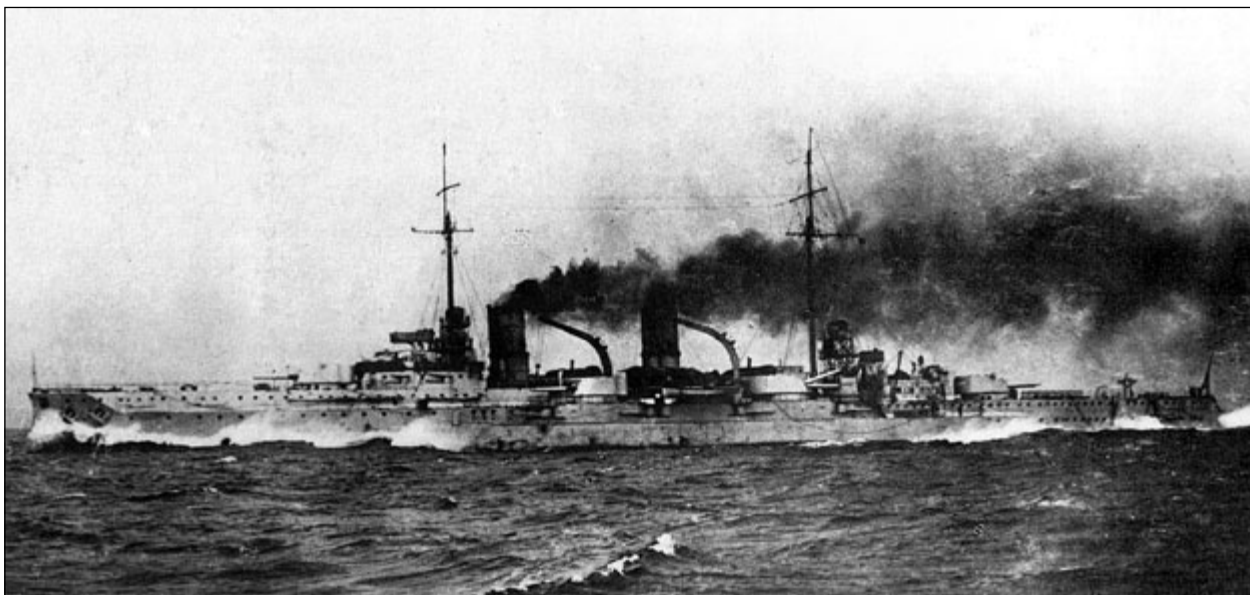
7. 26 sierpnia 1914 flota rosyjska przechwyciła książkę kodów sygnałowych krążownika *Magdeburg*, który rozbił się na skałach Odensholmu. Rosjanie przekazali tę książkę w październiku tegoż roku, zaś 17 października Brytyjczycy przechwycili niemiecką siatkę operacyjną, służącą do odnajdowania położenia własnych i nieprzyjacielskich okrętów. Została ona wzięta z zatopionego niemieckiego kontrtorpedowca.

8. W. S. Churchill *World Crisis*, s. 467- 468

Moltke w marszu z pełną prędkością ginący w obłokach dymu.

fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Niemiecki krążownik pancerny *Blücher* w pełnym ekspresji ujęciu. Mimo zewnętrznego podobieństwa do krążowników liniowych był jednak zbyt wolny i słabo uzbrojony aby działać wspólnie z nimi.
fot. zbiory Andrzej Danilewicz

sił głównych. Spowodowało to gniew Beatty'ego i ostrą jego krytykę w stosunku do komandora Goodenougha, który zbyt ściśle trzymał się rozkazu, nie próbując ich logicznie zinterpretować. „Przegrał dla mnie trzy bitwy” – przyznał później Beatty⁹. Jednak wg współczesnej oceny historyków brytyjskich winę za niepowodzenie ponosił oficer odpowiedzialny za sygnalizację (flag lieutenant) na *Lionie*, który źle wyraził rozkaz¹⁰. Ostrzeżony przez własny krążownik Hipper zdołał wymknąć się Beatty'emu i Warrenderowi i wrócić do bazy.

Bezpośrednio po rajdzie, pod naciskiem opinii publicznej eskadra Beatty'ego została przebazowana z Cromarty na południe do Rosyth aby móc łatwiej dopaść Hippera. Sam niemiecki kontradmirał zyskał sobie w Wielkiej Brytanii przydomek „baby killer” i nienawiść brytyjskiego społeczeństwa. Prawdę mówiąc ewentualne starcie w grudniu 1914 roku mogłoby okazać się dla Anglików dużo większą porażką. Niemcy dysponowałiby tą samą liczbą krążowników liniowych co Brytyjczycy (cztery) i dodatkowo mieliby jeszcze *Blüchera*, późniejsze starcia pokazały, iż była to spora przewaga. Nie szczędzono słów krytyki admirałowi von Ingenohl, wytykano mu, że przestraszył się kilku kontrtorpedowców, nie rozpoznawszy nawet przeciwnika i naraził grupę von Hippera na śmiertelne niebezpieczeństwo.

Aby nie dopuścić do niemieckiego ataku z zaskoczenia jednostki brytyjskie patrolowały Doggerbank, rozległą ławicę na Morzu Północnym, między Wielką Brytanią a Płw. Jutlandzkim. Jest ona

długa na około 260 kilometrów, szeroka na około 30, głębokość tego obszaru waha się między 14,6 a 36,5 metra. Była obszarem intensywnego połowu ryb, głównie dorsza i śledzia. W celu zadania strat jednostkom patrolującym ten obszar, jak i dla wykonania kolejnego nękającego wypadu von Ingenohl wysłał znów szybkie siły Hippera, które opuściły Jade o 17.45, 23 stycznia 1915 roku. Trzon zespołu tworzyła 1 grupa rozpoznawcza: *Seydlitz* (flagowy), *Moltke* i *Derfflinger* oraz wolniejszy i gorzej uzbrojony *Blücher*. Osobiste dowództwo sprawował tu Hipper. W składzie jego grupy zabrakło *von der Tann*, który został uszkodzony¹¹.

Franz Ritter von Hipper (1863-1932) pochodził z Bawarii, od 18 roku życia służył w cesarskiej flocie, przez dziewięć lat pełnił służbę na wodach kolonialnych, zaś od roku 1890 związał się z Hochseeflotte. Nigdy nie był członkiem sztabu, nie znosił papierkowej roboty, specjalizował się w broni torpedowej i był zawsze związany z siłami rozpoznawczymi floty. Dowódcą sił rozpoznawczych został mianowany w roku 1912¹². Jego największym sukcesem miał być dopiero udział jego eskadry w bitwie Jutlandzkiej, kiedy to jego grupa nie tylko uszła spod ognia całej Grand Fleet ale zatopila 3 krążowniki liniowe. Lekcją przed tym największym starciem było dla Hippera właśnie Dogger Bank.

Druga grupa rozpoznawcza (kontradmirał Hebbinghaus) posiadała 4 krążowniki lekkie (*Graudenz* [F], *Rostock*, *Starlsund*, *Kolberg*). Całość była ubezpieczana przez 18 kontrtorpedowców (5 flotylla oraz 15 i 18 półflotylla)¹³.

Formacja niemiecka wyglądała następująco: czoło formacji rozpoznawały *Graudenz* i *Starlsund*, za nimi płynęła 1 grupa rozpoznawcza (w kolejności podanej wyżej) na lewym skrzydle płynął *Kolberg* na prawym zaś *Rostock*. Całość zdążała na północny-zachód.

Tym razem brytyjski nasłuch działał bez zarzutu. Tego samego dnia Rosyth opuściły siły Beatty'ego, po reorganizacji stanowiły je 1 eskadra krążowników liniowych: *Lion*, *Tiger* i *Princess Royal* oraz 2 eskadra krążowników liniowych: *New Zealand* i *Indomitable*, dowodzona przez kontradmirała Moora. Pierwsza płynęła eskadra Beatty'ego, za nim eskadra Moora, kolejność okrętów była zaś taka jak wymieniona powyżej. Ciężkim jednostkom towarzyszyła 1 eskadra krążowników lekkich komandora Goodenougha w sile czterech okrętów (*Southampton* [F], *Birmingham*, *Lewesoft* i *Nottingham*)¹⁴.

David Beatty (1871-1936) rozpoczął swoją karierę w marynarce w wieku 13 lat jako kadet (naval cadet). W latach 1896-98 służył w Egipcie

9. A. J. Marder *Dreadnought to Scapa Flow*.

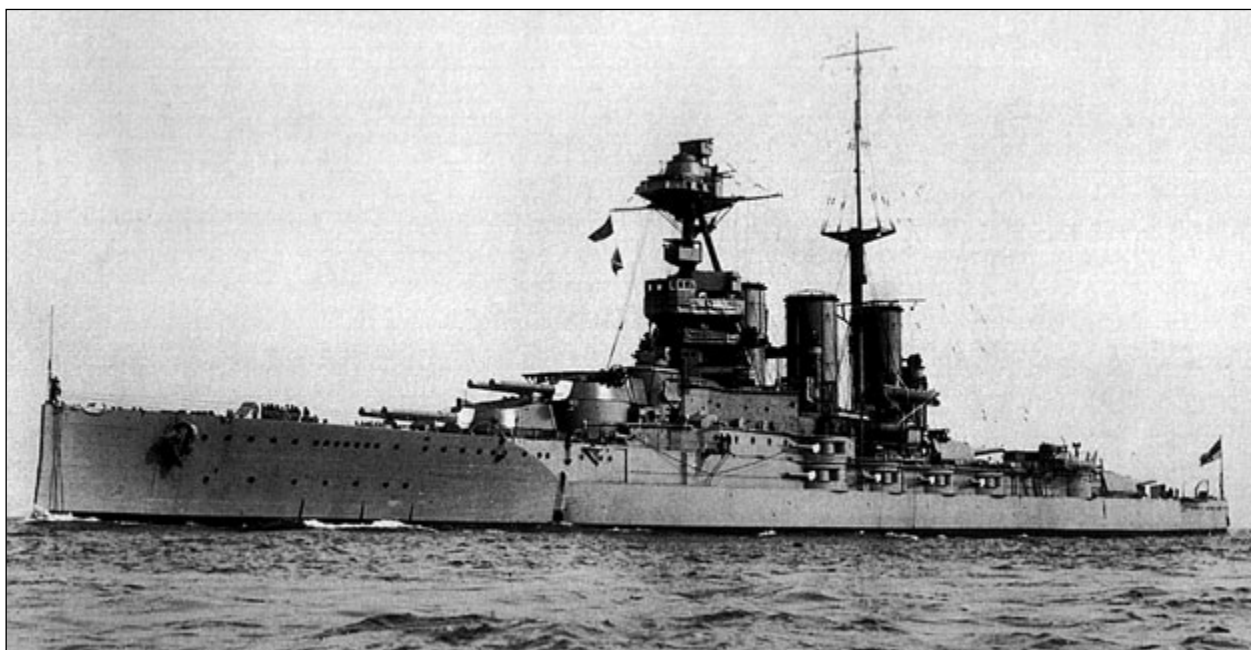
10. R. Hough *The Great War at Sea*, Oxford 1983, s. 128.

11. 24.12.1914 roku siedem brytyjskich wodnosamolotów zaatakowało Cuxhaven, ich pierwotnym celem miały być sterowce ale nie odnaleziono ich z powodu mgły i bombardowano przypadkowe cele. W wyniku alarmu okręty niemieckie zaczęły wypływać na pełne morze co spowodowało kolizję *von der Tann* z innym krążownikiem. Było to pierwsze uszkodzenie okrętu w wyniku nalotu. R. Hough *The Great War at Sea*, s. 131.

12. Z. Flisowski *Bitwa Jutlandzka*, s. 49-50.

13. J. Gozdawa-Golebiowski *Pierwsza Wojna Światowa na Morzu*, Gdańsk 1973, załącznik nr 7, s. 564-565.

14. Ibidem.



Najnowszy brytyjski krążownik liniowy *Tiger*, tutaj na fotografii powojennej z 1924 roku, ze swoją słabo wyszkoloną i mało zgraną załogą okazał się najgorzej strzelającym okrętem w bitwie, pomylił nawet cele.

fot. zbiory Siegfried Breyer

i Sudanie zaś w 1900 roku brał udział w działaniach skierowanych przeciw Powstaniu Bokserów. Już w wieku 29 lat został mianowany kapitanem. W roku 1911, jako kontradmirał został sekretarzem Winstona Churchilla – Pierwszego Lorda Admiralicji. Dwa lata później powierzono mu dowództwo nad Battle Cruiser Fleet. Pierwszym sukcesem Beatty'ego w tej wojnie była bitwa Helgolandzka, za którą został odznaczony Orderem Łaźni¹⁵. Był on człowiekiem impulsywnym, obdarzonym żywą psychiką i umysłem. Przystojny, sławny i lubiany w Anglii za zwycięstwo helgolandzkie, u szczytu popularności stanął dopiero po bitwie pod Doggerbank. Charakteryzowała go szybkość i śmiałość w podejmowaniu decyzji, wg admirała Jellicoe był nawet zbyt odważny. Miał nie poukładane życie osobiste (rozwódnik), swoje frustracje ukrywał jednak pod pozą człowieka pewnego siebie, z fantazyjnie założoną czapką i nieprzepisową ilością guzików w marynarce¹⁶.

Dla ochrony wschodniego wybrzeża i ewentualnego wsparcia Beatty'ego admiralicja wysłała też 3 eskadrę okrętów liniowych wiceadmirała Bradforda. Wieczorem 23 stycznia ze Scapa Flow ruszyła Grand Fleet zaś z Harwich wyruszył w stronę Terschelling komodor Keyes (2 kontrtorpedowce i 4 okręty podwodne). O siódmej rano 24 stycznia do Beatty'ego dołączyły siły Harwich komodora Tyrwhitta w sile 3 krążowników lekkich i 34 kontrtorpedowców¹⁷. Spotkanie nastąpiło około 30 mil morskich na północ od ławicy Dogger i 180

mil morskich na zachód od Helgolandu na przypuszczalnej trasie sił niemieckich. Rankiem tego dnia odnotowano idealną widoczność¹⁸.

O godzinie 07.10 krążownik *Aurora* z sił Harwich przysłał Beatty'emu sygnał, iż nawiązał kontakt z Hochseeflotte. Była to oczywiście nieprawda i wiadomość ta rozbawiła tylko sztab na pokładzie *Liona*¹⁹. W rzeczywistości *Aurora* napotkała krążownik *Kolberg*. W wyniku ostrzału oba okręty uzyskały kilka trafień. Wkrótce, w kontakt wzrokowy wszedł także *Southampton* Goodenougha a wreszcie sam Beatty. Kiedy główne siły brytyjskie ujrzaly przeciwnika, szedł on już na południowy wschód, czyli rozpoczął odwrót. Hipper wiedział, że bez elementu zaskoczenia jego misja nie ma już szans na powodzenie. Wbrew nadziejom admiralicji Beatty nie dostał się pomiędzy Hippera a jego bazy, miał jednak nadal szansę dogonienia uciekającego wroga. Wiatr wiał z północnego-wschodu, dzięki czemu Anglikom miał nie przeszkadzać dym, poza tym z powodu powolnego *Blüchera* (mógł on wyciągnąć najwyżej 23 węzły, podczas gdy wszystkie krążowniki liniowe o 4-5 węzłów więcej). Niemcy byli pozbawieni atutu prędkości. Beatty dysponował sporą przewagą nad Hipperem. Dysponował 5 krążownikami liniowymi z czego: *Lion*, *Tiger* i *Princess Royal* miały po 8 dział 343 mm zaś *New Zealand* i *Indomitable* po 8 dział 305 mm. Dawało to razem salwę 24 dział 343 mm i 16 dział 305 mm o łącznym ciężarze 15 232 kg.

Z okrętów niemieckich najcięższą artylerią mógł poszczycić się *Derfflinger* – 10 x 305 mm, *Moltke* i *Seydlitz* miały razem 20 dział 280 mm (po 10 każdy) zaś *Blücher* 12 dział 210 mm. Dawało to salwę o 1/3 lżejszą – 10 200 kg.²⁰

Beatty miał przeciwnika przed sobą, z lewej strony. Prędkość jego okrętów rosła powoli z 24 do 26 węzłów aż wreszcie przed godziną 09.00 nakazał prędkość 29 węzłów. Żaden z jego okrętów nigdy nie próbował płynąć tak szybko i taka prędkość groziła uszkodzeniem maszyn. Najlepszym dowodem na to jest fakt, iż żaden z krążowników nie osiągnął tej szybkości. Przez półtorej godziny sztab Beatty'ego rozważał kiedy otworzyć ogień, bano się, że pierwsze strzały skłonią nieprzyjaciela do zwiększenia prędkości²¹. Tymczasem Hipper nie spieszył się zbyt, wywiad doniósł mu, iż na jego spotkanie wyszła 2 eskadra krążowników liniowych, nad którą miał dużą przewagę szybkości (typ *Indomitable* osiągał maksymalnie około

15. *Encyclopedia Britannica*, t. II.

16. Z. Flisowski *Bitwa Jutlandzka*, s. 44.

17. Były to 1 i 3 flotylla kontrtorpedowców oraz 7 kontrtorpedowców bezpośrednio przydzielonych bezpośrednio do flagowego krążownika Tyrwhitta – *Arethusa*.

18. 8 do 10 mil, stan morza 3-4 stopnie w skali Beauforta. J. Gozdawa-Golebiowski, T. Wywerka *Przekurat Pierwsza Wojna Światowa na morzu*, s. 91.

19. R. Hough *Great War at Sea*, s. 132.

20. Dane techniczne zaczerpnąłem z *Wykazu stanu flot wojennych państw uczestniczących w Pierwszej Wojnie Światowej* opr. T. Wywerka *Przekurat Pierwsza Wojna Światowa na morzu*.

21. R. Drax *Addendum to Diary*, 24 January 1915 entry.

25,5 węzła). W czasie pierwszego półtoragodziny pościgu Brytyjczycy zmieniali kilkakrotnie kurs, bali się, że manewrujące kontrtorpedowce niemieckie stawiają na ich drodze miny²². O godzinie 08.52 Beatty zdecydował się na oddanie pojedynczego strzału w stronę *Blüchera*²³, na odległość 20 000 jardów (18 280 m). Pierwszy strzał był za krótki, drugi – obliczony o 200 jardów (180 metrów) przebił za daleko. Był to szczęśliwy zbieg okoliczności, który pozwolił na szybkie uzyskanie trafienia. Jak pisze Reginald Drax, 34-letni oficer sztabu Beatty'ego: „Nasz trzeci i czwarty strzał spowodował wytworzenie się niewyraźnej chmury żółtawego dymu i wydawało się, że dzięki sporej dozie szczęścia uzyskaliśmy trafienie. Z pewnością było to trafienie osiągnięte z największej odległości kiedykolwiek pomiędzy dwoma okrętami w akcji”²⁴. Tymczasem Hipper, kiedy zobaczył wyraźnie sylwetki ścigających rozkazał zwiększyć prędkość do 27 węzłów, ale tylko do 23 węzłów *Blücherowi*. O 09.02 Beatty kazał wywiesić sygnał „Otworzyć ogień i nawiązać walkę z wrogiem”. Po trafieniu osiągniętym przez *Liona* pojedyncze strzały zaczął oddawać drugi okręt w szyku – *Tiger*. Brytyjczycy przyjęli szyk schodami, w ten sposób, że ostatni okręt ich szyku był najbardziej wysunięty w kierunku kursu niemieckiego, flagowy *Lion* był zaś najbardziej oddalony. Niemcy przyjęli formację odwrotną, najbliższy był prowadzący *Seydlitz*, najdalej zaś *Blücher*. Około 09.10 *Lion*, *Tiger*, *Princess Royal* prowadziły już ogień ciągły do najlepiej widocznego *Blüchera*, wkrótce dołączył do nich *New Zealand*. Do walki nie włączył się na razie ostatni z szyku – *Indomitable*, który podob-

nie jak *Blücher*” miał mniejszą prędkość od reszty zespołu (25 węzłów) i nie osiągnął jeszcze odpowiedniej odległości. Mniej więcej o 09.10 otworzyli wreszcie ogień Niemcy. Tymczasem krążowniki Goodenougha obchodziły Niemców z lewej burty, siły Harwich trzymały się Beatty'ego.

Około 09.35, na *Lionie* wywieszono kolejny sygnał: „Atakować odpowiadające okręty z linii wroga” („Engage the corresponding ships in enemy's line”). Sygnał podany był nieprecyzyjnie, gdyż nie wymieniał okrętów z nazwy. Ponieważ okrętów brytyjskich było 5, niemieckich zaś 4 sygnał ten można było różnie interpretować. Beatty wiedział, że *Indomitable* jeszcze nie dotarł, *Lion* miał więc walczyć z *Seydlitzem*, *Tiger* z *Moltke*, *Princess Royal* z *Derfflingerem* a *New Zealand* z „*Blücherem*”. Tymczasem dowódca *Tigra*, nie wiedział o absencji ostatniego okrętu w szyku. Sądził, że *Lion* i *Tiger* mają wziąć na cel okręt flagowy Hippera, a kolejne jednostki pozostałych Niemców. To sprawiło, że *Moltke* był wolny od ostrzału i mógł prowadzić skuteczniejszy ogień. Strzały *Tigra* zaś były i tak niecelne, jego artylerzyści uznawali upadki pocisków *Liona* za swoje własne, skutkiem czego nie mogło być mowy o skutecznym ogniu. Tymczasem pierwsze trzy krążowniki niemieckie skoncentrowały ogień na *Lionie*.

Flagowy okręt Beatty'ego strzelał jednak skutecznie. O 09.43 jego ciężki pocisk przebił barbetę wieży na rufie *Seydlitza* wywołując pożar. Uciekający przed ogniem marynarze otworzyli po drodze drzwi do komory amunicyjnej, co spowodowało wybuch. Wieża

X wyleciała w powietrze, zaś siła ognia krążownika spadła o połowę. Zginęły załogi obydwu wież. Z pokładu okrętów wyglądało to jak „wielka świecąca masa ognia” („great glowing mass of fire”), przez chwilę wszyscy myśleli, że to koniec *Seydlitza*. Faktycznie okręt uratowało tylko szybkie wypuszczenie 1000 ton wody do komór amunicyjnych, skutkiem czego spadła prędkość a zanurzenie rufy wzrosło do 11 metrów. Sytuacja Hippera stawała się ciężka. *Blücher* był już trafiony kilkakrotnie i stawał się zawadą dla reszty zespołu, teraz kłopoty miał również okręt flagowy. Jednak lepsze wyszkolenie artylerzystów niemieckich i właściwszy wybór celów zaczęły przynosić rezultaty. Wkrótce po godzinie 10.00 *Lion* zaczął otrzymywać trafienia ciężkimi pociskami. Przez całe starcie *Lion* otrzymał aż 15 ciosów, to że przetrwał świadczyłoby o wytrzymałości brytyjskich krążowników liniowych wbrew результатам późniejszej bitwy Jutlandzkiej, kiedy to aż 3 jednostki tej klasy wyleciały w powietrze (w tym *Queen Mary*, czyli okręt tego samego typu). Najgroźniejsze uszkodzenia zadały trafienia nr 5 i 14. Na początku starcia 210 mm pocisk z *Blüchera*, wyłaczył z akcji lewą armatę wieży „A”. Magazyn wieży „A” ogarnął pożar grożący wybuchem. O 10.01 ciężki granat uderzył pod linię wodną, pozbawiając okręt energii elektrycznej. Została ona przywrócona czasowo około 11.00. Groźny był jeden z dwóch pocisków *Derfflingera*, które uderzyły jed-

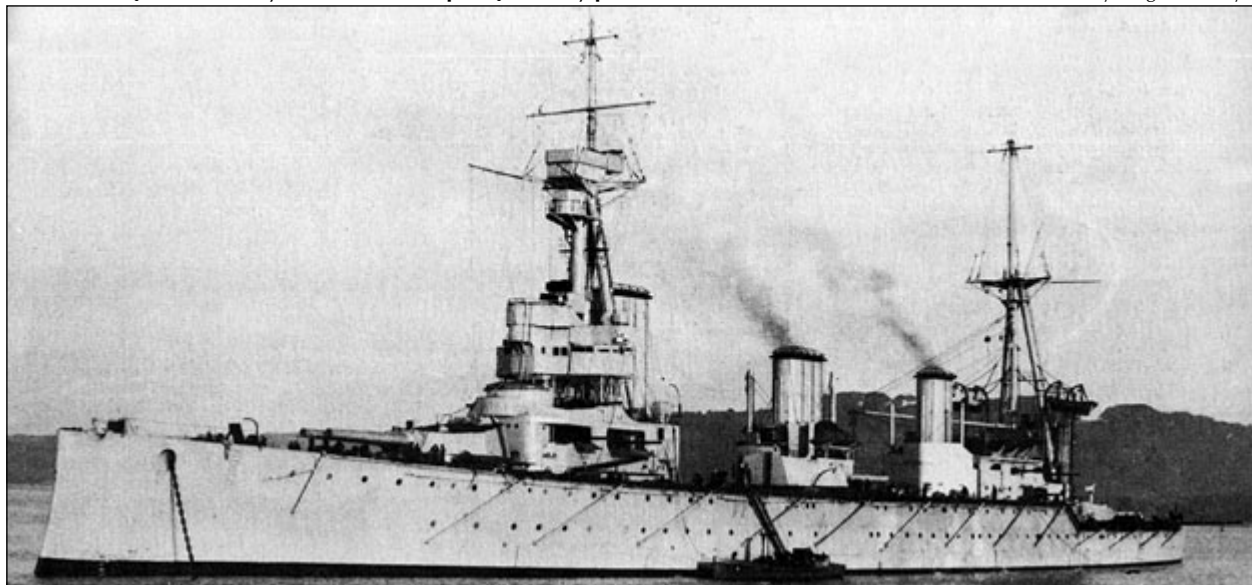
22. Ibidem.

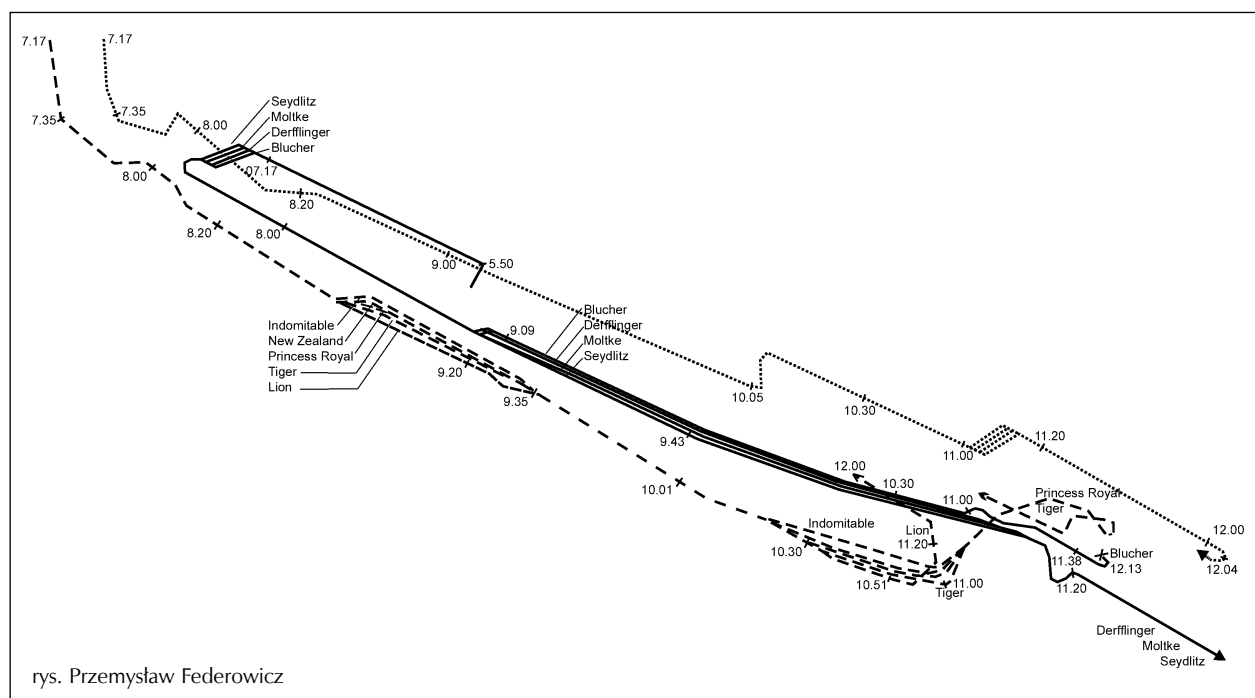
23. Ibidem.

24. Ibidem.

Natomiast krążownik liniowy *New Zealand* od początku bitwy prawidłowo ostrzeliwał *Blüchera*.

fot. zbiory Siegfried Breyer





nocześnie o 10.18. Trafił on w słabo opancerzoną burłę, na wysokości linii wodnej powodując zalanie zbiornika paliwa lewoburtowego kondensatora, uszkodzenie to nie zostało początkowo wykryte, co wkrótce miało wpłynąć na wynik bitwy. Jak wspomina Flison Young, znajdujący się wówczas na bocianym gnieździe:

„Lion otrzymał wtedy trafienie tak gwałtowne, że myśleliśmy iż zostaliśmy storpedowani. Wydawało się, że okręt się zatrzymał a maszt, na którym znajdowało się gniazdo trząśł się i falował jak drze-

wo w czasie burzy, okręt zdawał się rozłamywać na kawałeczki”²⁵

O godzinie 10.51 lewoburtowe turbiny przestały pracować (brakowało im paliwa). Beatty rozkazał zalać magazyn wieży „A” wodą. Kapitan *Liona* wydał następujący rozkaz: „zmniejszyć prędkość i zreperować nasze uszkodzenia, zgasić pożary i zająć z powrotem miejsce w linii”²⁶ Był to koniec bitwy dla *Liona*.

Nieco przed 11.00 obserwator na *Lionie* zameldował o peryskopie z prawej burty²⁷. Dał tu o sobie znać strach dowódców brytyjskich przed atakami

U-bootów. Beatty sądził, że Hipper wciąż gnał go w zasadzkę, na obszar działania okrętów podwodnych. Sam potem przyznał się, że widział kilwater peryskopu²⁸. Aby uniknąć domniemanej pułapki wydał rozkaz zwrotu na lewą burłę

25. F. Young *With the Battle Cruisers*, London 1921.

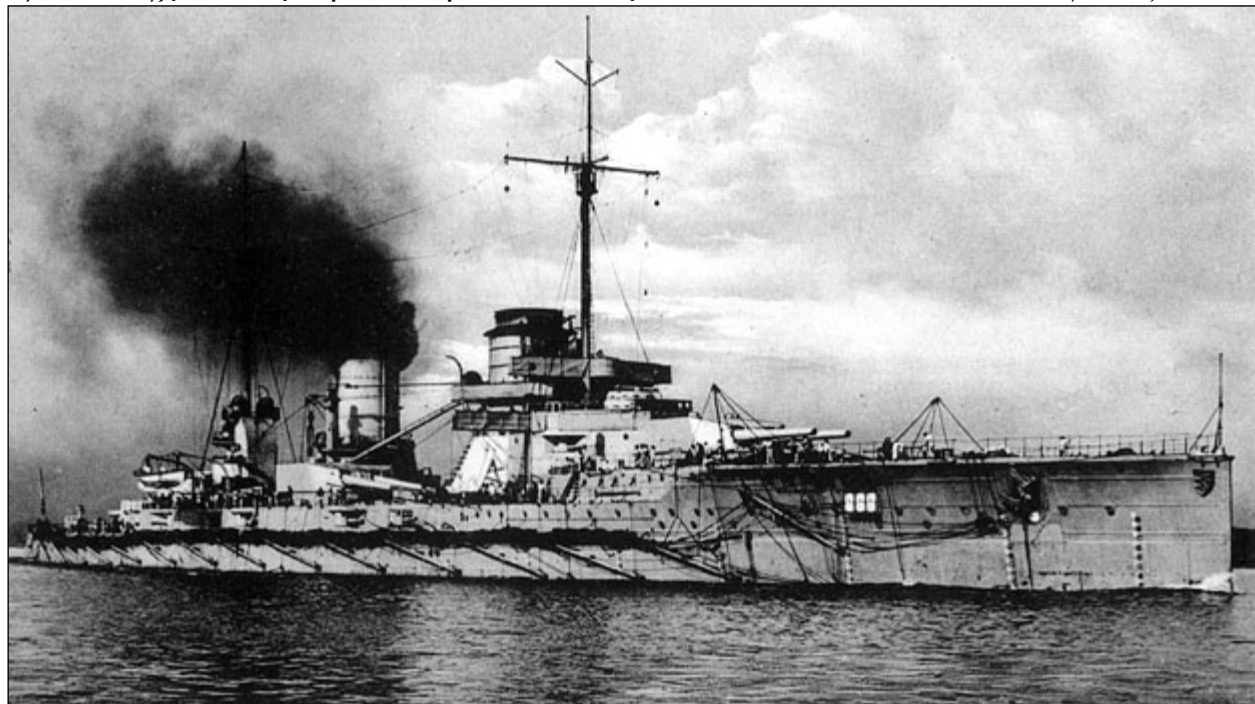
26. R. Drax *Addendum to Diary*, 24 January 1915 entry.

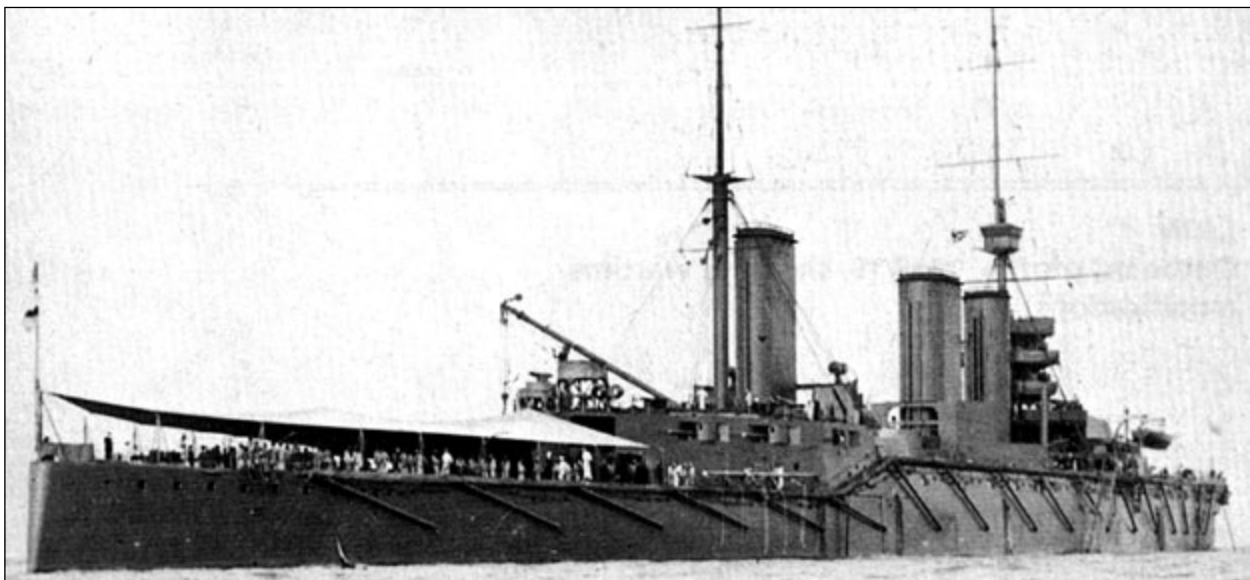
27. Być może zauważonym „U-bootem” była przedwcześnie wystrzelona torpeda z kontrtorpedowca V 5.

28. R. Hough *The Great War at Sea 1914-1918*, s. 136.

Seydlitz miał wyjątkowe szczęście po trafieniu przez *Liona* w wieżę „X”.

fot. zbiory Andrzej Danilewicz





Krażownik liniowy *Lion*, okręt flagowy zespołu brytyjskiego, również otrzymał w bitwie kilka groźnych trafień, w tym i od *Blüchera*.

fot. zbiory Siegfried Breyer

o 90 stopni dla obydwu eskadr krążowników liniowych. Nieoczekiwany zwrot Brytyjczyków spowodował odwołanie ataku niemieckich kontrtorpedowców, które Hipper chciał rzucić w akcie desperacji. Okręty niemieckie odchodziły nadal na południowy-wschód zostawiając za sobą *Blüchera*. Tymczasem 4 minuty po zwrocie na lewą burzę Beatty wydał rozkaz pogoni za Hipperem kontradm. Moore'owi wraz z podległymi mu teraz *Princess Royal*, *Tigerem* i *New Zealand*, dopływający *Indomitable* miał później rozprawić się do końca z *Blücherem*. „*Koty miały kontynuować pościg żywych ofiar, podczas gdy dziel-nemu lecz wolniejszemu Indomitable miała przypaść piękna tłusta mysz...*”²⁹. Jednak po raz kolejny zawiodła sygnalizacja. Pierwszym sygnałem był „*kurs północno-wschodni*”, następnym zaś, wywieszonym, kiedy jeszcze wisiał sygnał poprzedni „*atakować tył formacji wroga*” („*attack the rear of the enemy*”). Sygnały zostały wywieszone źle i odczytane: „*atakować tył formacji wroga na kursie północno-wschodnim*” („*attack the rear of the enemy, bearing NE*”). Taki zamiar na nieprzyjaciela wskazywał dokładnie na *Blüchera* i tak został odczytany przez Moora. Decyzja ta wydawała się Moorowi logiczna, z powodu poprzedniego rozkazu zwrotu o 90 stopni i z powodu dostrzeżenia domniemyanych U-bootów. Innych sygnałów oprócz sygnalizacji flagami Beatty nie mógł użyć z powodu braku elektryczności na *Lionie*.

Princes Royal i *Tiger* zaczęły więc okrążyć *Blüchera* uderzając ze wszystkich dział. Wkrótce przyłączyły się do nich lżejsze okręty. Beatty widząc, że

jego rozkaz został źle zrozumiany przesiał się na kontrtorpedowiec *Attack* o 11.50 i ruszył w stronę eskadry (swoją flagę wywiesił na *Princess Royal* o godzinie 12.20). *Blücher* bronił się do końca z dwóch ostatnich sprawnych dział 210 mm, przyjął na siebie wiele pocisków a jego blachy były rozgrzane do czerwoności. Brytyjczycy rzucili do ataku torpedowego 4 kontrtorpedowce, następnie kolejne trzy. Jednak dopiero celna torpeda odpalona z krążownika *Arethusa* zakończyła agonię okrętu. *Blücher* zatonął o godzinie 12.30 wraz z większością załogi. Zginęło 792 marynarzy, 189 dostało się do niewoli. Być może uratowano by więcej rozbitków, gdyby nie niemiecki wodnosamolot, który zaczął ostrzeliwać łódzie ratunkowe, spowodowało to ich odwołanie. Beatty był wściekły, kiedy zrozumiał, że reszta nieprzyjaciół mu uciekła. Kazał *Indomitable* wziąć *Liona* na hol i zarządził odwrót o 12.45. Bitwa była skończona.

Jeśli chodzi o porównanie strat w ludziach to olbrzymi sukces odnotowali tu Brytyjczycy. Stracili oni 14 zabitych, dziesięciu na *Tigerze* i czterech na kontrtorpedowcu *Mentor*. Na ciężko uszkodzonym *Lionie* paradoksalnie nikt nie zginął, było tylko 17 rannych. Niemcy oprócz całej załogi *Blüchera*, która albo poległa albo dostała się do niewoli (razem 981 ludzi) stracili 159 marynarzy z *Seydlitz*a, tych którzy zginęli w wybuchu wież rufowych. Trzech ludzi stracił też w początkowym starciu *Kolberg*³⁰. Łącznie zginęło 954 Niemców. Straty w ludziach nie miały jednak takiego znaczenia w wojnie na morzu jak straty w okrętach, te były o wiele trudniejsze do odbudowania. Straty w okrętach

były zaś po obu stronach. Po stronie brytyjskiej poważnego remontu wymagał *Lion*, Niemcy stracili okręt przestarzałej już klasy, uszkodzony był zaś *Seydlitz*. Zarówno *Lion* jak i *Seydlitz* wkrótce znowu były gotowe do działania³¹.

Jeśli chodzi o ilość trafień to tutaj celowali Niemcy, uzyskując 22 trafienia w tym 16 w *Liona* i 6 w *Tiger*a. Brytyjczycy trafili 2 razy w *Seydlitz*a i raz w *Derfflingera*³², wielokrotnie trafiony był za to *Blücher*, około 70 razy ale były to głównie trafienia z końcowej fazy bitwy różnych kalibrów, i oddane z małej odległości. Do słabej celności Brytyjczyków przyczyniła się zarówno duża prędkość, z jaką płynęły ich okręty jak i zasłona dymna postawiona przez niemieckie kontrtorpedowce, było to pierwsze użycie zasłony dymnej w bitwie morskiej.

Po bitwie posypały się liczne głosy krytyczne pod kątem dowódców obydwu stron. W Wielkiej Brytanii, pomimo, że opinia publiczna określiła Doggerbank jako wielki sukces, admiralicia krytykowała dowódcę *Tigera* – Pelly'ego a także kontradm. Moora. Lord Fisher nazwał Pelly'ego tchórzem za to, że źle zrozumiał rozkaz wyboru celów i zostawił *Moltkego* wolnego od ostrzału. Fisher uważał także, że Pelly powinien prze-

29. F. Young *With the Battle Cruisers*, London 1921.

30. J. Gozdawa-Golebiowski, T. Wywerka *Prekursor Pierwsza Wojna Światowa na Morzu*, załącznik nr 7, s. 564-565.

31. *Lion* był gotowy po 6 tygodniach, *Seydlitz* już w kwietniu brał udział w ataku na Lowesoft.

32. Wg J. Gozdawa-Golebiowski, T. Wywerka *Prekursor Pierwsza Wojna Światowa na Morzu*, wg danych z książki R. Hougha *The Great War at Sea Seydlitz i Derfflinger* miały być trafione po 3 razy.

jąc inicjatywę po wyjściu *Liona* z szyku nie bacząc na rozkazy z *Liona*, tak jego zdaniem wyglądać miał Nelsonski duch w marynarce a wykonywać rozkazy mógł każdy głupiec³³. Beatty stwierdził, że Moore nie ma wystarczającej fantazji aby dowodzić eskadrą krążowników liniowych. Awans Moore'a został wstrzymany a on sam został mianowany dowódcą eskadry krążowników na Wyspach Kanaryjskich. Pelly'emu natomiast się upiekło, wstawił się za nim Beatty w trosce o morale w eskadrze (morale zawsze spadało po usunięciu starych oficerów). Beatty'ego nikt oficjalnie nie krytykował, pozwalając mu cieszyć się rosnącą sławą zwycięskiego dowódcy. Nikt nie wytykał mu tego, że przyjął przestarzałą taktykę walki liniowej, tzn. że każdy okręt miał strzelać do odpowiednika w linii nieprzyjaciela, zamiast próbować wyeliminować wrogi okręt flagowy. Tragicznie funkcjonowała artyleria *Tigera*, był to okręt najnowszy w eskadrze, wszedł w jej skład 6 listopada 1914 roku³⁴ i nigdy nie odbywał strzelania do ruchomego celu. Dodatkowo jego załoga składała się w dużej części z dezertów i różnego podejrzanego elementu³⁵, co było dość dziwne w przypadku najnowszej jednostki tej klasy.

W Niemczech cała wina spadła na głównodowodzącego flotą adm. von Ingenohla, obwiniano go za to, że nie wysłał Hochseeflotte dla wsparcia Hippera i po raz kolejny naraził jego ze-

spół na straty. Jediną akcją podjętą przez Ingenohla było wysłanie depeszy otwartym szyfrem „Hochseeflotte wychodzi” a szyfrem „jak będzie gotowa”, zostało to jednak uczynione rano 24 stycznia i nie mogło mieć wpływu na toczącą się właśnie bitwę. Admirał von Ingenohl odszedł 2 lutego a jego miejsce zajął adm. von Pohl. Zmienił się także szef sztabu Hochseeflotte, na miejsce kontradmirała Eckermanna mianowanego dowódcą 1 eskadry okrętów liniowych przyszedł wiceadm. Bachmann. Hipper po raz kolejny potwierdził swoją zdolność do improwizacji w trudnych warunkach i zachował stanowisko. Krytykowano także dołączenie *Blüchera* do eskadry rozpoznawczej. Okręt ten, słabiej uzbrojony a przede wszystkim dużo wolniejszy był prawdziwą piętą Achillesową zespołu. Niemcy wzmocnili pancierz pomiędzy wieżami głównego kalibru aby nie dopuścić do tego co miało miejsce na *Seydlitzu*, który omal cały nie wyleciał w powietrze, gdyby nie szybkie zalenie odpowiednich przedziałów. Poprawki te okazały się bardzo udane, miało to się okazać w bitwie Jutlandzkiej, w której ten sam *Seydlitz* powrócił do bazy pomimo otrzymania 21 trafień ciężkimi pociskami³⁶.

Bitwa była niewątpliwie sukcesem Brytyjczyków. Nie tylko zapobiegli oni kolejnemu niszczącemu atakowi na własne wybrzeża ale także zmusili przeciwnika do ucieczki i zadali mu pewne straty. Była to pożywka dla opinii publicznej

Ententy, oczekującej jakiegoś przełomu. Jednak bitwa pod Doggerbank również nie była żadnym przełomem, niemieckie siły rozpoznawcze nadal próbowały atakować, m.in. 24 kwietnia 1915 wykonały one atak na miasto Lowesoft, niszcząc 200 domów i zabijając setki ludzi. Ważniejsze było to, że społeczeństwo brytyjskie odzyskało wiarę w możliwości obronne swojej floty. Dla Niemców Doggerbank było już kolejną porażką na morzu, po Helgolandzie i Falklandach. Morale marynarzy niemieckich stale zmniejszające się wg Tirpitz z powodu bezczynnego siedzenia w porcie na pewno nie wzrosło po tej bitwie. ●

Bibliografia

1. Bennet G., *Naval Battles of the First World War*, London 1983.
2. Churchill W., *The world crisis 1911-18*, London 1964.
3. Gozdawa-Golebiowski J. Wywerka Prekurat T., *Pierwsza Wojna Światowa na Morzu*, Gdańsk 1973.
4. Hough R., *The Great War at Sea*, New York 1983
5. Marder A. J., *From Dreadnought to Scapa Flow*, tom II, London 1961-66.
6. *Jane's fighting ships of World War I*, London 1990.
7. von Tirpitz A., *Wspomnienia*, Warszawa 1997.
8. Young F., *With the Battle Cruisers*, London 1921.

33. Fisher to Beatty 21 January 1915; Marder *Fear God*, s. 150-151.

34. R. Hough *The Great War at Sea*, s. 142.

35. Ibidem.

36. J. Gozdawa-Golebiowski, T. Wywerka Prekurat *Pierwsza Wojna Światowa na Morzu*, załącznik 8, s. 573.

FOTOKOLEKCJA

Brytyjski krążownik lekki *Curacoa* na początku lat trzydziestych.
fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Aoba widoczna w połowie lat trzydziestych.
Widać dobudowane osłony dla dział kal. 120 mm na śródokręciu.
fot. zbiory Shizuo Fukui



Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”

Typ Aoba

Początkowo druga para krążowników „waszyngtońskich” – *Aoba* i *Kinugasa*, które zostały zamówione w ramach planu budżetowego na lata 1923/24, miały stanowić proste powtórzenie wcześniejszych jednostek typu *Furutaka*. Wskutek jednak wyraźnych sugestii Morskiego Sztabu Generalnego, kmdr por. Fujimoto, który objął kierownictwo pracami konstrukcyjnymi po kmdr Hiraga, dokonał istotnych modyfikacji projektu pod kątem zwiększenia potencjału bojowego okrętów, tak że nowe jednostki stały się de facto odrębnym typem *Aoba*.

Modyfikacja projektu doprowadziła oczywiście do wzrostu wyporności już i tak mocno „przeładowanych” krążowników. Zgodnie z pierwotnym projektem wyporność standardowa miała wynosić 7500 t, ale w przypadku *Aoba* było to 8520 t, a dla *Kinugasa* – 8630 t. Wyporność pełna dla pierwszej jednostki sięgała odpowiednio 10 960 t, a dla drugiej 10 923 t²⁸. Wymiary kadłuba pozostały praktycznie identyczne jak w typie *Furutaka*, więc przyrost wyporności zaowocował zwiększeniem średniego zanurzenia, które wzrosło do 5,71 – 5,72 m.

Waga konstrukcji kadłuba nowych krążowników, które otrzymały nieco zmodyfikowaną bryłę dziobowej nadbudówki, wynosiła 3131,1 t, co stanowiło 31,9% całkowitej masy jednostki.

Wyposażenie okrętów nie uległo zasadniczym zmianom. Liczba pokładowych środków pływających wynosiła również 10 sztuk, z tym jednak, że jedynie 2 kutry wiosłowe o długości 9 m zostały rozmieszczone obok tylnego masztu.

Opancerzenie okrętów typu *Aoba* stanowiło w zasadzie powtórzenie rozwiązania zastosowanego we wcześniejszych krążownikach typu *Furutaka*. Łączna masa pancerza wynosiła 1197,2 t, co stanowiło około 12,2% całkowitej masy jednostki. Z uwagi na pewien wzrost zanurzenia, z pasa głównego pancerza burtowego o szerokości 4,12 m, zaledwie 2,05 m znajdowało się powyżej konstrukcyjnej linii wodnej okrętu, choć zgodnie z założeniami projektowymi winno to być 3,20 m (na jednostkach typu *Furutaka* powyżej lustra wody wystawał pas o szerokości 2,21 m).

Układ napędowy

Układ napędowy drugiej pary krążowników klasy „A” stanowił w zasadzie proste powtórzenie rozwiązania zastosowanego we wcześniejszym typie *Furutaka*. Na krążowniku *Aoba* były to ważące 200,0 t (zespół) turbiny parowe typu Mitsubishi-Parsons, a na *Kinugasa* ważące 203,4 t (zespół) turbiny parowe Kawasaki Brown-Curtis, o łącznej projektowanej mocy 102 000 KM, które miały gwarantować uzyskanie maksymalnej prędkości 34,5 węzła. Z uwagi

na zastosowanie kotłów parowych o mieszanym systemie opalania, zapas paliwa na pokładzie krążowników obejmował zarówno paliwo płynne (1400 t) jak i węgiel (400 t), przy czym *Aoba* i *Kinugasa* w przeciwieństwie do pierwszej pary jednostek zabierały dokładnie ilość przewidzianą projektem.

W związku z wyposażeniem krążowników typu *Aoba* w większą liczbę różnego rodzaju odbiorników energii elektrycznej, jednostki otrzymały nowe, napędzane silnikami wysokoprężnymi agregaty prądowocowe o łącznej mocy 450 kW, w tym 2 o mocy po 90 kW oraz kolejne 2 po 135 kW, wytwarzające prąd o napięciu 225 V.

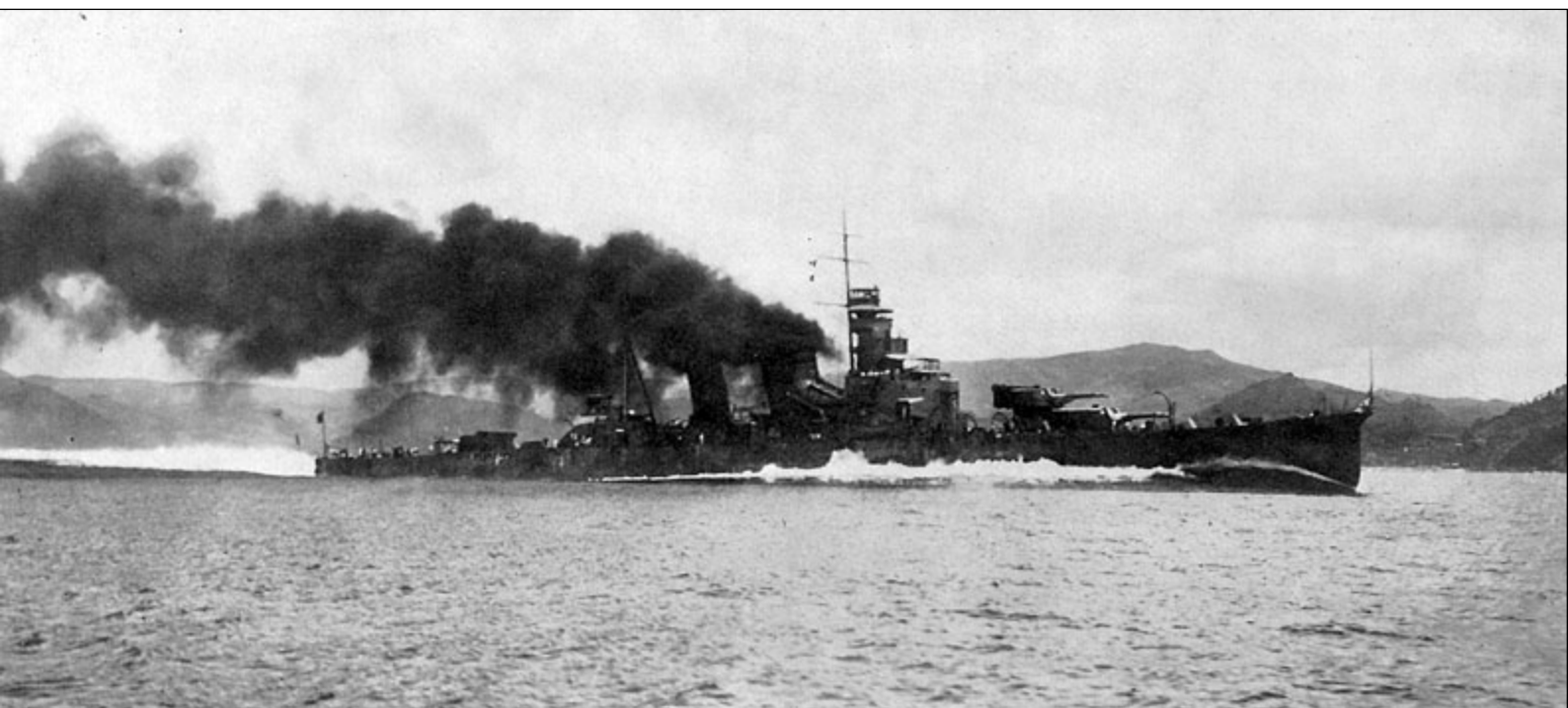
Łączna masa urządzeń napędowych wraz z niezbędnym wyposażeniem pomocniczym wynosiła 2173, 7, co stanowiło 22,1% masy krążownika²⁹.

Uzbrojenie

Największe zmiany zaszły w zakresie uzbrojenia okrętów. Jednostki typu *Aoba* otrzymały 6 dział kal. 50 3 Nendo Shiki 20 cm Nr 1, o identycznych parametrach jak typ *Furutaka*, tyle tylko, że rozmieszczonych w 3 dwudziłowych wieżach artyleryjskich model „C”. Dwie wieże zostały umieszczone w superpozycji w osi symetrii krążownika na pokładzie dziobowym, a trzecia na pokładzie rufowym.

28. wg Apalkow J.W., *Bojowyje korabli...*

29. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese...*



Aoba na próbach maksymalnej prędkości w 1927 roku.

fot. zbiory Shizuo Fukui

Waga opancerzonej wieży model „C” (płyty ze stali NVNC o grubości 25,4 mm z frontu, tył, boków oraz dachu) wynosiła około 157 t. Wieża w której lufy dział znajdowały się w odległości 1,9 m jedna od drugiej, poruszała się po bieżni o średnicy 5,03 m dzięki 2 silnikom elektrycznym o mocy 75 KM i 50 KM, napędzającym system pomp hydraulicznych i hydromotorów. Każde z dział w wieży posiadało własny wyciąg amunicyjny, odrębny dla po-

cisków i ładunków miotających. Konstrukcja wieży zapewniała kąt podniesienia luf dział w przedziale od -5° do $+40^{\circ}$, co umożliwiało uzyskiwanie maksymalnej donośności 26 700 m. Szybkostrzelność w granicach 3 strzałów na minutę z lufy. Zapas amunicji kal. 200 mm rozdzielonego ładowania, przechowywanej w dziobowej i rufowej komorze amunicyjnej na pokładzie magazynowym, wynosił 120 pocisków na lufę, czyli łącznie 720 sztuk na okręcie.

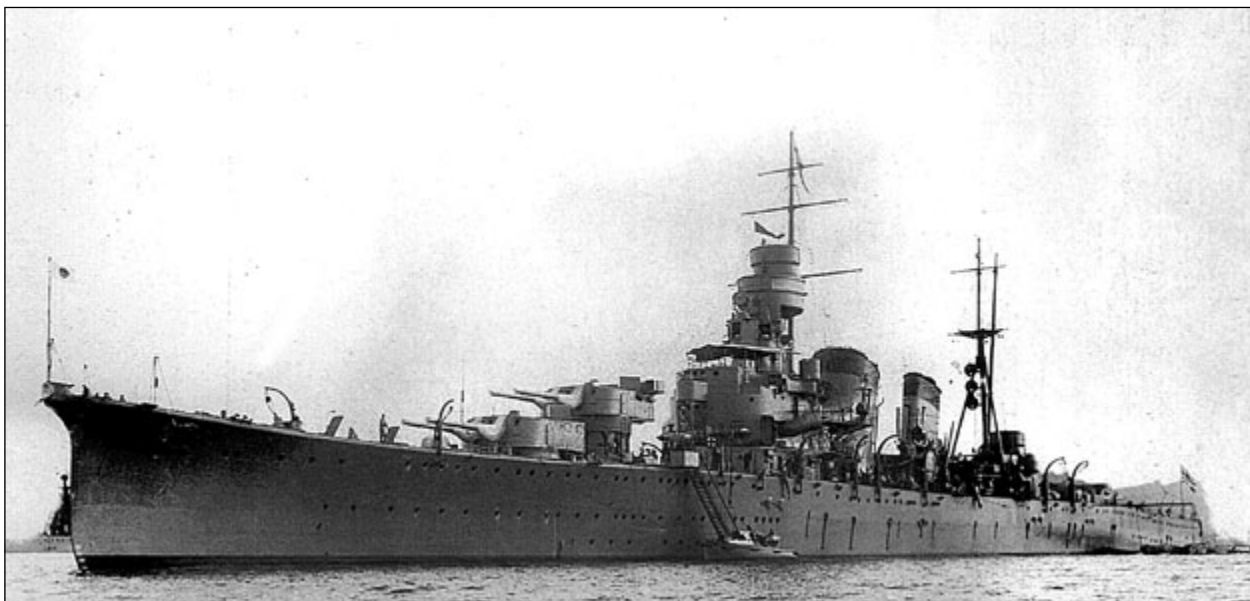
Mimo pewnej zmiany kształtu dziobowej nadbudówki, skład i rozmieszczenie środków kierowania ogniem dział głównego kalibru nie uległ zmianie. Jedynie drugie (pomocnicze) urządzenie Typ 14 na krążownikach typu *Aoba* zostało przesunięte w kierunku rufy i umieszczone na dachu hangaru wodnosamolotów za rufowym masztem.

Wieżę nr 2 i nr 3 dział głównego kalibru krążowników zostały wyposażone we własne dalmierze Typ 14 o bazie

Aoba na próbach po ukończeniu budowy w 1927 roku.

fot. zbiory Shizuo Fukui





Aoba już po wejściu do służby w 1927 roku. Dobrze widoczna linia kadłuba.

fot. „Ships of the World”

6 m, których maksymalny zasięg wynosił 35 000 m. Błąd pomiaru odległości przy wykorzystaniu tych dalmierzy dla maksymalnej donośności 26 700 m przy kącie podniesienia lufy $+40^\circ$ wynosił około 235 m³⁰.

Obronę przeciwlotniczą jednostek zapewniały 4 pojedyncze działa plot. 45 kal. Typ 10 12-cm mod. B (odkryty i obsługiwany ręcznie). Działa zostały rozmieszczone na specjalnych, niewielkich sponsonach na lewej i prawej burcie przed dziobowym i rufowym kominem. Działa wystrzeliwały pociski ważące 20,45 kg z prędkością początkową 825 m/s. Kąt podniesienia lufy w przedziale $-10^\circ +75^\circ$, maksymalna donośność pozioma 15 600 m, a pułap teoretyczny 10 065 m, zaś praktyczny jedynie 8450 m. Szybkostrzelność teoretyczna 10-12, a praktyczna 8 strzałów na minutę. Zapas amunicji scalonej po 210 naboju na lufę, łącznie 840 sztuk amunicji plot. kal. na krążowniku³¹.

Waga działa plot. kal. 12-cm na stanowisku ogniowym 7,8 t³².

Do obrony przeciwlotniczej bliskiego zasięgu służyły 2 zamontowane na skrzydłach mostku km-y typ Lewis kal. 7,7 mm³³. Ich teoretyczny pułap ognia plot. wynosił do 2200 m, a donośność pozioma odpowiednio 4100 m, zaś szybkostrzelność mieściła się w przedziale 270 – 310 strzałów na minutę.

Okręty otrzymały silne, identyczne jak w przypadku krążowników typu

Widok dziobowych wież dział artylerii głównej na Kinugasa na początku lat trzydziestych.

fot. „Ships of the World”

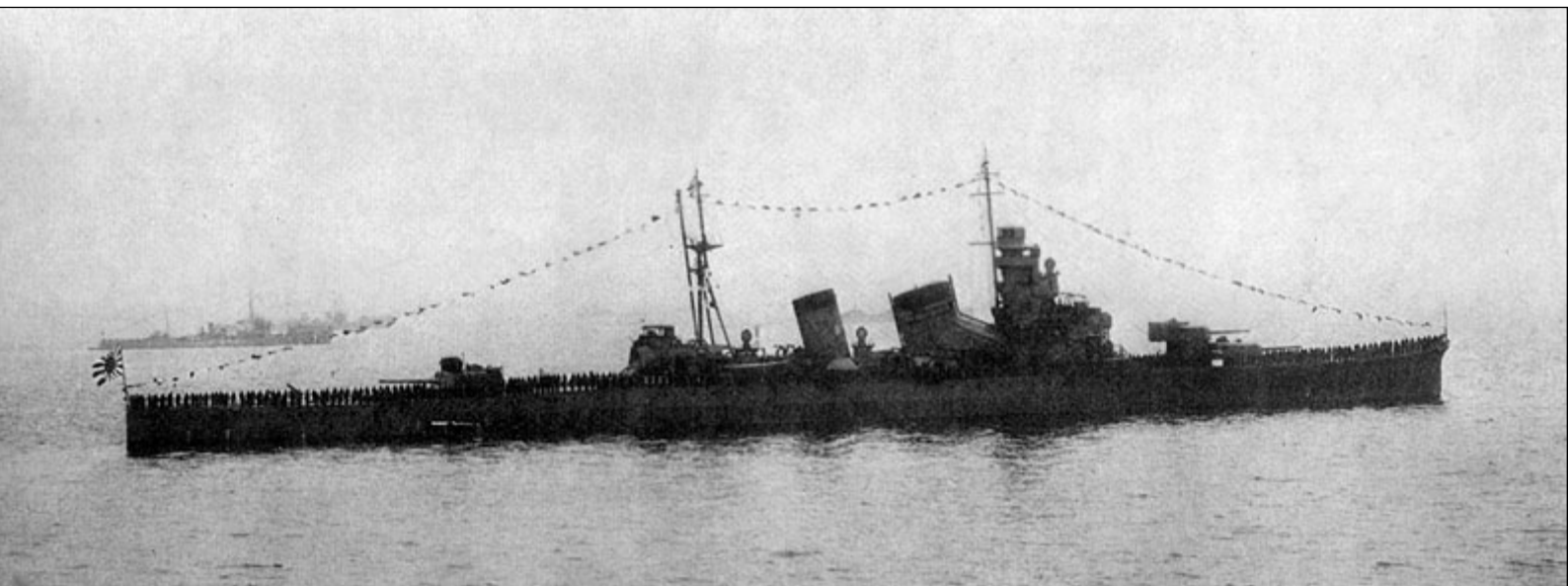


30. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese...*

31. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese...*

32. wg Apalkow J.W., *Bojowyje korabli...*

33. o 5 km-ach typ Lewis kal. 7,7 mm wspomina Apalkow J.W., *Bojowyje korabli...*



Kinugasa w 1930 roku w czasie jednej z cesarskich parad floty.

fot. zbiory Shizuo Fukui

Furutaka uzbrojenie torpedowe, składające się z 12 kadłubowych wyrzutni torpedowych (6 par) Typ 12 uzbrojonymi w nowe torpedy Typ 8 61-cm.

Krążowniki typu *Aoba* również zaliczane do „krążowników rozpoznawczych” zgodnie z projektem miały otrzymać pokładowe wyposażenie lotnicze, uznane za niezbędne do prowadzenia rozpoznania na rzecz eskadr okrętów liniowych. *Aoba* i *Kinugasa* weszły jednak w roku 1927 do służby bez przewidzianych na ich wyposażenie katapult. Które znajdowały się wówczas jeszcze w stadium prób. *Kinugasa* został w marcu 1928 roku

jako pierwszy okręt cesarskiej marynarki wojennej wyposażony w pokładową katapultę Kure Typ No 1 Model 1, w której czynnikiem miotającym było sprężone powietrze. Katapulta miała długość całkowitą 19,4 m, a części roboczej 15,4 m i szerokość 1,2 m. Pozwalała ona na nadawanie wodnosamolotom o masie startowej do 2000 kg prędkości początkowej 26 m/s. Już w początkach 1929 katapulta ta została wymieniona na nową o napędzie prochowym, określaną następnie jako Kure Typ No 2. W taką samą katapultę w roku 1930 (wg inny źródeł już w 1929) został wyposażony w stocz-

ni Yokosuka Navy Yard „bliźniaczy” *Aoba*.

Na pokładzie okrętów miał bazować 1 wodnosamolot, dysponujący niewielkim hangarem. Od roku 1929 był to wodnosamolot rozpoznawczy Typ 15 (Nakajima E2N1). Ten dwumiejscowy wodnosamolot rozpoznawczy o masie startowej 1950 kg napędzany silnikiem o mocy 340 KM rozwijał maksymalną prędkość 172 km/godz., a przelotową 120 km/godz., zaś jego zasięg sięgał 600 km. Uzbrojenie maszyny obejmowało 1 km kal. 7,7 mm³⁴. W początkach 1932 wodnosamoloty zostały zastąpione przez nowsze Typ 90 Mod. 2 (Nakajima E4N2).

Łączna masa uzbrojenia (wszelkich rodzajów) jednostek typu *Aoba* wyniosła 1088,9 t, co stanowiło około 11,2% całkowitej masy krążowników.

Zgodnie z projektem załoga krążowników typu *Aoba* miała liczyć 622 ludzi, w tym 45 oficerów. W praktyce jednak bardzo szybko okazało się, że liczebność ta została przekroczona. Na pokładzie *Kinugasa* było 632, a *Aoba* nawet 647 marynarzy i oficerów.

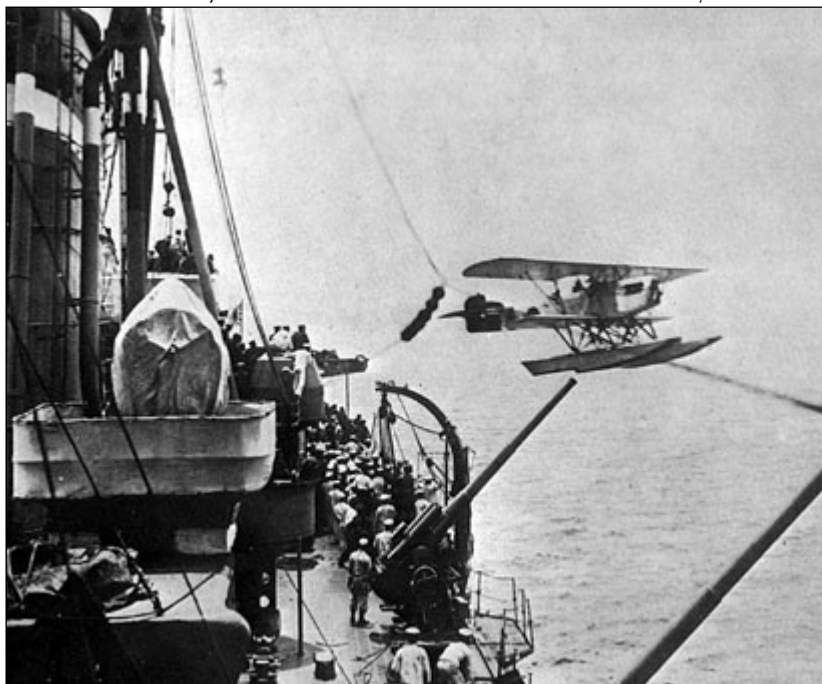
Koszt budowy krążowników drugiej pary, podobnie jak w przypadku wcześniejszych okrętów typu „A” wyniósł po około 15 mln jenów za jednostkę.

Modernizacje jednostek

Budowany przez stocznnię Mitsubishi Shipbuilding & Engineering Co w Nagasaki *Aoba* wszedł do służby 20 września 1927, zaś powstający w stocz-

Start wodnosamolotu typu Yokosuka E1Y z katapulty krążownika *Kinugasa*. Fotografia z końca lat dwudziestych.

fot. zbiory Shizuo Fukui



³⁴. wg Januszewski T., Zalewski K., *Japońskie samoloty...*

Nazwa jednostki	Stocznia	Data			Data		Stocznia
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby	Rozpoczęcia modernizacji	Zakończenia modernizacji	
<i>Aoba</i>	Mitsubishi Nagasaki	04.02.1924	25.09.1926	20.09.1927	11.1938	30.10.1940	Sasebo
<i>Kinugasa</i>	Kawasaki Kobe	23.01.1924	24.10.1926	30.09.1927	15.10.1938	30.10.1940	Sasebo

ni Kawasaki Dockyards Co w Kobe *Kinugasa* niedługo później, bo 30 września 1927 roku. Oba krążowniki trafiły do składu *Sentai* 5.

W okresie między lipcem a grudniem 1929 dokonano modernizacji turbin parowych typu Kawasaki Brown-Curtis krążownika *Kinugasa* na którym równocześnie zmieniono system wentylacji zbiorników paliwa płynnego.

W miesiącach marzec – kwiecień 1930 na pokładzie obu krążowników dokonano wymiany artylerii plot. dotychczasowe działa 45 kal. Typ 10 12-cm na łóżach „B” zamieniono identyczną liczbą dział nowszej wersji Model „B2”. Działa te posiadały stalowe osłony o grubości 1,6 – 3,2 mm chroniące obsługę przed odłamkami, ale także wpływami warunków atmosferycznych i bryzgami fal. (warto pamiętać, że stanowiska ogniowe artylerii plot. znajdowały się na niewielkich sponsonach, przestających na zewnątrz poza obrys kadłuba okrętów). Poza tym działa miały elektryczno-hydrauliczne urządzenia napędowe ułatwiające obsłudze ich naprowadzanie zarówno w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. Waga nowych dział plot. na stanowisku ogniowym wynosiła około 10,0 t.

O zmianach dokonanych w latach 1930 i 1931 w wyposażeniu lotniczym krążowników wspomniano już wcześniej.

W okresie między październikiem 1932 a lutym 1933 oba okręty otrzymały dodatkowe specjalne sponsony na lewej i prawej burcie dziobowej nadbudówki na poziomie mostka, na których zamontowano sprzężone poczwórnie wkm-y kal. 13,2 mm L/76 Hotchkiss, importowane z Francji. Ten model uzbrojenia otrzymał w Japonii oznaczenie HQ Typ 13-mm, zaś jego podstawowe parametry taktyczno-techniczne były analogiczne jak w przypadku wkm Typ 93 kal. 13,2 mm L/76. Istotna różnica dotyczyła jedynie masy broni, bowiem sprzężony poczwórnie wkm HQ Typ 13-mm na stanowisku ogniowym ważył 1,163 t.

W dniu 20 maja 1933 wszystkie „krążowniki rozpoznawcze” klasy „A”, zarówno typu *Furutaka* jak i *Aoba* zostały włączone w skład *Sentai* 6, który na długie lata miał się stać ich jednostką macierzystą.

W miesiącach maj – czerwiec 1934 na jednostkach typu *Aoba* przeprowadzono modernizację wyposażenia radiowego.

Z dniem 1 grudnia 1936 *Aoba* i *Kinugasa* zostały odstawione do rezerwy

w Kure w związku z zaplanowanym na lato 1937 roku przeprowadzeniem ich poważniejszej modernizacji. Z uwagi jednak na prowadzone przez Japonię działania zbrojne na obszarze Chin, obie jednostki pośpiesznie reaktywowano i skierowano do transportu własnych wojsk na teren konfliktu. Okręty odstawiono ponownie do rezerwy we wrześniu 1937. Ograniczenia budżetowe spowodowały, a trzeba pamiętać, że prowadzono już modernizację jednostek typu *Furutaka*, że do faktycznych prac modernizacyjnych przystąpiono w arsenale w Sasebo (Sasebo Kaigun Kosho) dopiero w końcu 1938 roku. Na *Kinugasa* w październiku, a na *Aoba* w listopadzie. Prace modernizacyjne objęły praktycznie wszystkie systemy okrętowe.

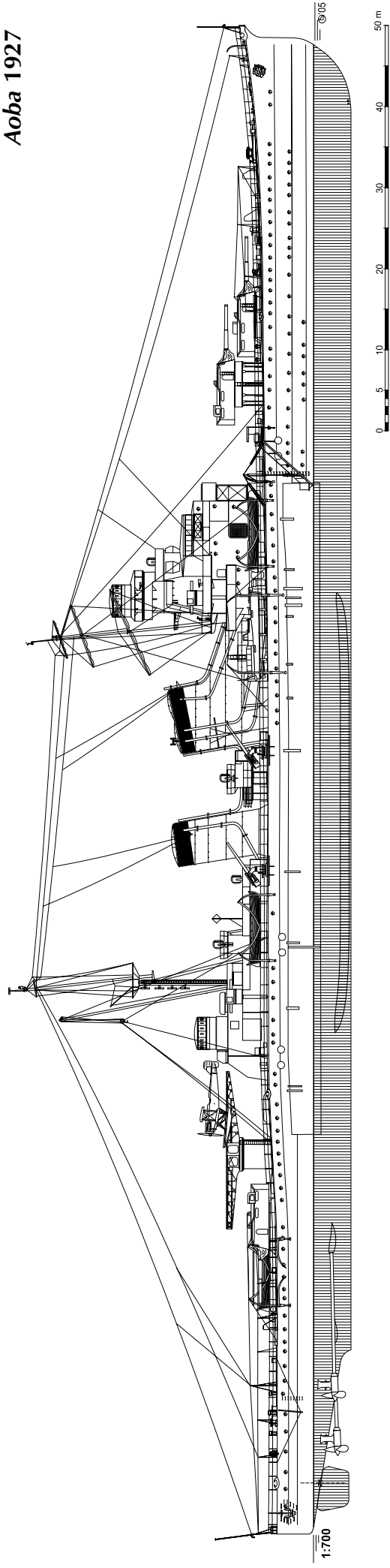
Krążowniki wzorem jednostek typu *Furutaka* otrzymały tzw. „bąble przeciwtorpedowe”, których większa część znajdowała się poniżej konstrukcyjnej linii wodnej okrętu. „Bąbel” wykonany był ze stali Ducol o grubości 10 – 14 mm. W jego wnętrzu znajdował się przedział wodoszczelny, którego większość pojemności przeznaczona była na dodatkowe zbiorniki paliwa płynnego. Na krążownikach typu *Aoba* „bąble” były bardziej rozbudowane – szersze, co spowodowało,

Kinugasa w 1936 roku zakotwiczony w Kure – tuż przed modernizacją.

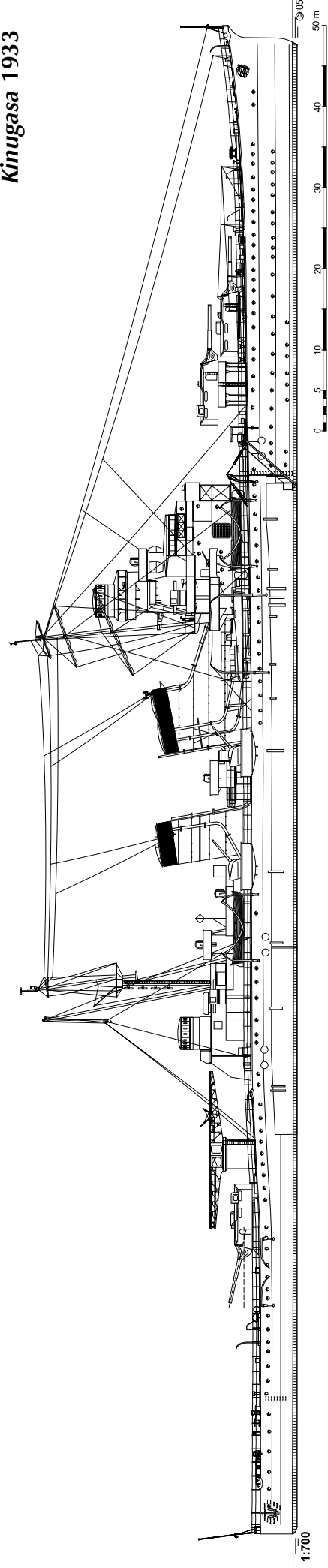
fot. zbiory Shizuo Fukui



Aoba 1927



Kinugasa 1933





Kinugasa po ostatniej modernizacji widoczna na fotografii z 1941 roku.

fot. „Ships of the World”

że po ich zabudowania całkowita szerokość jednostek wzrosła do 17,56 m. Montaż „bąbli” z jednej strony wzmacniał sztywność konstrukcji i poprawiał obronę przeciwtorpedową, okręty nie miały klasycznej wzdłużnej pancernej grodzi przeciwtorpedowej, tym bardziej, że w górnej ich części znajdowały się zasklepione stalowe rury, z drugiej zaś poprawiał również stateczność krążowników. W związku z uzbrojeniem jednostek w cięższe, dwudziałowe wieże artyleryjskie głównego kalibru, stateczność okrętów uległa pogorszeniu w porównaniu z typem *Furutaka*.

Modernizacja krążowników doprowadziła, mimo zabudowania na nich „bąbli przeciwtorpedowych” do wzrostu wyporności. Wyporność standardowa jednostek typu *Aoba* po modernizacji wynosiła 10 822 t, zaś pełna odpowiednio 11 660 t przy zanurzeniu 6,05 m³⁵.

Przebudowie uległa dziobowa nadbudówka, która straciła nieco ze swej „pagodowatości” na rzecz bardziej masywnego kształtu. Równocześnie płytami ze stali Ducol o grubości 36 mm (2 x 18 mm) zabezpieczono także pomost nawigacyjny.

Modernizacja objęła także układ napędowy okrętów. Zachowano dotychczasowe 4 zespoły turbin parowych, mimo pierwotnego zamiaru ich wymiany, jednak dzięki zastosowanym usprawnieniom zdołano zwiększyć teoretyczną moc siłowni do 110 000 KM, dzięki czemu krążowniki mimo wzrostu wyporności miały zachować wcześniejszą prędkość maksymalną zakładaną na poziomie 34 węzłów przy 360 obrotach śrub na minutę.

Większe zmiany objęły kotłownię. Zrezygnowano ostatecznie z dotychczasowego mieszanego systemu opalania kotłów, przechodząc wyłącznie na paliwo płynne. Pierwotnie zamierzano nawet wymienić wszystkie kotły na nowszy model „RO GO” Kampon „duży” i ograniczyć ich liczbę do 10, tak jak uczyniono to już w przypadku jednostek typu *Furutaka*. Z uwagi jednak na znaczne ograniczenia budżetowe (powszechna zbroja wszystkich flot czasów pokoju!) ostatecznie wymieniono jedynie 2 tzw. kotły „małe” z kotłowni Nr 6 i Nr 7 na opalane paliwem płynnym, zachowując w stanie niezmienionym pozostałe. Równocześnie zmodernizowano system wentylacji przedziałów kotłowni i maszynowni.

Na zbiorniki paliwa płynnego przebudowano bunkry węglowe oraz wykorzystano na ten cel część pojemności dolnych partii „bąbli przeciwtorpedowych”. Dzięki tym zabiegom zwiększono zapas paliwa płynnego na pokładzie do maks. 2040 t, które zapewniało teoretycznie zasięg 8000 Mm przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów. W praktyce zasięg *Aoba* przy tej prędkości niewiele odbiegał od zakładanego i wynosił 8223 Mm³⁶.

Modernizacja objęła również artylerię krążowników. Działo głównego kalibru oznaczone jako kal. 50 Typ 3 No 1 20-cm, zamontowane w 3 wieżach artyleryjskich typu „C”, zostały zastąpione przez działa kal. 50 Typ 3 No 2 20-cm o faktycznym kalibrze 203,2 mm. Konstrukcja samych wież pozostała w zasadzie niezmieniona, z tym, że zwiększono do +40° kąt podniesienia luf zamontowanych dział, dzięki cze-

mu uzyskano maksymalną donośność 28 900 m. Z uwagi na wprowadzenie do uzbrojenia nowych pocisków kal. 203,2 mm Typ 91 w wersji AP i Common o długości 0,91 m z większymi ładunkami miotającymi, przebudowano komory amunicyjne, dźwigi amunicyjne oraz hydrauliczne dosyłacze.

System kierowania ogniem artylerii głównego kalibru obejmował 2 urządzenia Typ 94, główne na szczycie dziobowej nadbudówki, a pomocnicze we wieżycze za rufowym kominem, dalmierze oraz „komputer” artyleryjski Typ 92.

Wymieniona została lekka artyleria plot. bliskiego zasięgu, w której skład po modernizacji wchodziły 4 podwójnie sprzężone działa plot. Typ 96 25-mm, umieszczone na nadbudówce w rejonie rufowego komina, po 2 pary na lewej i prawej burcie. Jej uzupełnienie stanowiły 2 podwójnie sprzężone wkm-y Typ 93 13-mm (z faktycznym kalibrem 13,2 mm), umieszczone w przedniej części bryły dziobowej nadbudówki na poziomie E (górny pokład dowodzenia). Parametry taktyczno-techniczne wspomnianych modeli uzbrojenia przedstawiono już wcześniej w części poświęconej modernizacji krążowników typu *Furutaka*. *Aoba* i *Kinugasa* były jedyne krążownikami klasy „A”, które w toku modernizacji otrzymały

35. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese...*, podobnie Apalkow J.W., *Bojowyje korabli...*, natomiast Daszian A.W., *Korabli wtoroj mirowoj wojny. WMS Japonii (czast 1)*, „Morskaja Kollekcija” 6/2004, Moskwa 2004, podaje wyporność standardową 9000 t, a pełną 11 475 t przy zanurzeniu 5,7 m.

36. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese...*

2 urządzenia kierowania ogniem artylerii plot. dużego kalibru (12-cm) Typ 94 HA, współpracujące z 2 dalmierzami o bazie 4,5-metrowej oraz przelicznikiem artyleryjskim Typ 94 HA. Do kierowania ogniem dział plot. Typ 96 25-mm i wkm-ów Typ 93 13-mm służyły 2 urządzenia Typ 95 w specjalnych wieżyczkach umieszczonych na obu burtach na śródkręciu przed rufowym kominem.

Totalna zmiana objęła uzbrojenie torpedowe. Zdemontowano 6 par nieruchomych, kadłubowych wyrzutni torpedowych Typ 12 (12 rur), a w ich miejsce na górnym pokładzie zainstalowano 2 czterorurowe wyrzutnie Typ 92 Model 1 kal. 61-cm, każda o wadze 16,2 t. wyrzutnie zostały umieszczone na lewej i prawej burcie za rufowym masztem. Na pokładzie krążowników typu *Aoba* znajdowało się 16 torped, z czego 8 bezpośrednio na wyrzutniach, a pozostałe 8 zabezpieczone osłoną w bezpośrednim sąsiedztwie wyrzutni, na specjalnych rolkach umożliwiających szybkie przeładowanie. Początkowo w wyrzutniach Typ 92 stosowano parogazowe torpedy Typ 90, a po roku 1940 Typ 93 Model 1 z głowicami bojowymi zawierającymi większą ilość materiału wybuchowego. Do kierowania ogniem torpedowym służyły 2 urządzenia Typ 91 Model 3, 2 urządzenia Typ 92, 2 urządzenia Typ 93 sokutekiban oraz przelicznik („komputer”) Typ 93.

Na okrętach wymieniono także reflektory bojowe na 3 sztuki Typ 93 o średnicy lustra 110 cm i zasięgu do 8000 m.

Z uwagi na bardzo szybki rozwój lotnictwa pokładowe wyposażenie lotnicze znalazło się na celowniku autorów projektu modernizacji. Krążowniki otrzymały po 1 prochowej katapulcie Kure Typ 2 Model 5 o długości całkowitej 19,4 m, w tym część robocza 15,4 m i szerokości 1,2 m. Katapulta ta pozwalała na nadanie wodnosamolotom o masie całkowitej do 4000 kg prędkości początkowej 28 m/s. Do obsługi zamontowanej bliżej rufy katapulty służył specjalny długi bom ładunkowy trójnożnego masztu rufowego. Zgodnie z projektem okręty miały zabierać 2 trzymiejscowe wodnosamoloty rozpoznawcze Typ 94 No 2 (Kawasaki E7K2 „Alf”), z których jeden znajdował się na katapulcie, a drugi na platformie obok rufowego masztu. W praktyce jednak na pokładach krążowników występowały różne kombinacje wodnosamolotów³⁷.

W wyniku modernizacji do 6 zredukowano liczbę pokładowych środków pływających, pozostawiając 4 kutry wiosłowe o długości 9 m (po 2 na dziobie i rufie) oraz 2 łodzie motorowe o długości 11 m względnie 12 m na śródkręciu.

Dzięki zlikwidowaniu kadłubowych wyrzutni torpedowych udało się na jednostkach typu *Aoba* wygospodarować dodatkowe pomieszczenia

mieszkalne, co obok zwiększenia liczby sanitariatów i poprawy wentylacji, poprawiło trudne warunki bytowe załogi. Sama modernizacja nie spowodowała znaczącego wzrostu liczebności załóg krążowników. W przypadku *Kinugasa* było to 657 ludzi, w tym 50 oficerów, zaś dla *Aoba*, który miał pełnić funkcję jednostki flagowej Sentai, odpowiednio 680 ludzi, w tym 54 oficerów³⁸.

Prace modernizacyjne na jednostkach typu *Aoba* stanowiły w zasadzie powtórzenie wariantu wypróbowanego wcześniej na krążownikach typu *Furutaka*. Modernizacja pozwoliła na przystosowanie jednostek zaprojektowanych jeszcze w początkach lat dwudziestych, a właściwie w sensie koncepcyjnym w końcowym okresie światowego konfliktu lat 1914-1918, do wymogów współczesnej wojny morskiej. Mimo wykonania tych prac okręty typu *Aoba* nie w pełni zasługiwały na określenie „krążownik ciężki”, przede wszystkim z uwagi na słabe uzbrojenie, składające się z zaledwie 6 dział kal. 203,2 mm oraz symboliczne wręcz opancerzenia, których to wad nie udało się usunąć.

(ciąg dalszy nastąpi)

Zapis nazwisk japońskich wg schematu europejskiego, to znaczy w pierw imię, a następnie nazwisko.

37. wg Apalkow J.W., *Bojewyże korabli...*

38. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese...*

FOTOKOLEKCJA

Niemiecki okręt liniowy *Gneisenau* krótko przed wybuchem wojny.
fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Cauvery po wejściu do służby.
fot. National Maritime Museum

Maciej S. Sobański



część IV

Brytyjskie slupy lat 1926-1946

Zbudowane w stocznich brytyjskich slupy, z których nie wszystkie, a zwłaszcza należące do typu *Modified Black Swan*, zdołały wejść do służby przed zakończeniem II wojny światowej, operowały nie tylko w składzie Royal Navy, jak to zostało przedstawione w poprzedniej części artykułu. Bardzo szybko, bo już w roku 1930 pojawiła się pierwsza jednostka tej klasy – *Hindustan* w składzie Royal Indian Marine. Wkrótce przyszła kolej na następne eskortowce, także do chwili zakończenia światowego konfliktu w 1945 do wówczas już Royal Indian Navy trafiło ogółem 8 słupów. Okręty tej klasy w liczbie 4, zbudowane w stoczni australijskiej, znalazły się w latach 1935-1940 również pod banderą Royal Australian Navy.

Poza tym ogółem 7 słupów typu *Modified Black Swan* ukończonych już po wojnie zasililo Royal Navy w latach 1945 (4 jednostki), a nawet 1946 (3 okręty).

Dzieje wspomnianych wyżej grupy eskortowców stanowią przedmiot poniższej części artykułu.

HMIS *Hindustan* L 80, U 80, F 80

Stanowiący powiększoną, a przede wszystkim przedłużoną i dostosowaną do warunków tropikalnych wersję typu *Hastings*, *Hindustan* wszedł do służby w końcu października 1930 i został wkrótce przerzucony na wody

indyjskie, gdzie podjął funkcję jednostki szkolno-treningowej dla miejscowych sił morskich. Zadania te slup realizował nieprzerwanie do chwili wybuchu II wojny światowej, gdy został podporządkowany Royal Navy pod względem operacyjnym. Wówczas też zamontowano prawdopodobnie na pokładzie poczwórnie sprzężony wkm plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk III i zdjęto, zbędne w warunkach wojennych 4 działa salutacyjne Hotchkiss 3-funtowe (47 mm).

W początkowym okresie wojny okręt pełnił służbę na wodach Zatoki Perskiej, a jednym z pierwszych zadań było eskortowanie starych kanonierek *Gnat* i *Cockchafer* na trasie z Bombaju do Basry. W czasie remontu przepro-

wadzonego w Bombaju we wrześniu 1940 eskortowiec otrzymał ASDIC oraz uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych. Po zakończeniu remontu *Hindustan* trafił do Adenu i na wody Morza Czerwonego, gdzie operował do czerwca 1941. Po ponownym remoncie w Bombaju w połowie 1941 jednostka powróciła do Adenu, gdzie pozostawała do grudnia 1941. Wybuch wojny z Japonią w grudniu 1941 spowodował powrót okrętu na macierzyste wody. W początkach 1942 *Hindustan* przeszedł do Rangun, gdzie w marcu tego roku uczestniczył w ewakuacji portu. W roku 1942 eskortowiec otrzymał 2 działa plot. kal. 20 mm Oerlikon, po czym został skierowany do obsługi trasy z Bomba-

Hindustan w przedwojennej krasie.

fot. National Maritime Museum



ju na Ceylon, gdzie działał do końca 1943. W roku 1943 dokonano wymiany głównego uzbrojenia artyleryjskiego instalując w miejsce dotychczasowych 2 działa kal. 102 mm L/45 QF Mk V przystosowane do prowadzenia ognia do celów powietrznych⁵⁵. Prawdopodobnie wówczas też zamontowano miotacz pocisków głębinowych typu „Hedgehog”, choć w tej mierze brak zgodności źródeł.

Po modernizacji eskortowiec przeszedł na wschodnie wybrzeże Indii, gdzie działał w północnej części Zatoki Bengalskiej aż po port Chittagong.

Po zakończeniu wojny *Hindustan* został rozbity i przeklasyfikowany na jednostkę pomiarową i szkolną. W wyniku podziału Royal Indian Navy w roku 1947 okręt trafił do marynarki wojennej Pakistanu (Royal Pakistan Navy), gdzie otrzymał nazwę *Karsaz*. Służba pod nową banderą nie trwała jednak długo, bowiem już około roku 1951 eskortowiec skreślono z listy floty, po czym złomowano w Pakistanie.

HMIS Indus L 67, U 67

W połowie marca 1935 roku wszedł do służby kolejny słupek Royal Indian Marine noszący nazwę *Indus*. Jednostka ta stanowiła w zasadzie powtórzenie wcześniejszego okrętu *Hindustan*, tyle tylko, że z silniejszym uzbrojeniem artyleryjskim składającym się z 2 dział kal. 120 mm L/45 QF Mk IX. Eskortowiec po przejściu na indyjskie wody podjął przede wszystkim działalność jako jednostka szkolna, której zadaniem prócz treningu było również „prezentowanie bandery” w licznych portach półwyspu dekańskiego. Służbę taką prowadził *Indus* do chwili wybuchu II wojny światowej, gdy został podporządkowany operacyjnie Royal Navy i skierowany do obsługi konwojów na trasie Suez – Aden. Prawdopodobnie wówczas okręt został uzbrojony w sprzężony poczwórnie wkm plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk III. Działania przeciwko okrętom podwodnym i siłom powietrznym na wodach Morza Czerwonego prowadził eskortowiec do wiosny 1941. Wówczas przeszedł remont w Bombaju, w którego trakcie zdemontowano zbędne działa salutacyjne Hotchkiss 3-funtowe (kal. 47 mm) i prawdopodobnie zainstalowano 2 działa plot. kal. 20 mm Oerlikon. Okręt powrócił na Morze Czerwone, gdzie uczestniczył w operacji pod kryptonimem „Chronometer”, której celem było opasowanie Assab w Erytrei przez desant

brytyjskich i indyjskich wojsk z Adenu. Po zakończeniu tych działań jednostka pozostała w Adenie aż do momentu ataku japońskiego w grudniu 1941. Po ataku *Indus* dołączył do Floty Indii Wschodnich w Colombo, po czym podjął działania obronne na wodach indyjskich. W styczniu okręt odszedł na północ z konwojem do Kalkuty, a następnie z transportowcem *Manoora* do Rangunu w Birnie. Na wodach birmańskich eskortowiec wspierał odwrót brytyjskich i indyjskich wojsk lądowych. W dniu 6 kwietnia 1942 dysponujący słabym uzbrojeniem plot. *Indus* został zaatakowany i zatopiony przez lotnictwo japońskie na redzie Akwab⁵⁶.

HMIS Godavari U 52, F 52

Okręt po wejściu do służby w końcu czerwca 1943 pozostawał w Scapa Flow, gdzie zgrywano jego załogę, przygotowując ją przede wszystkim w zakresie zadań z zakresu obrony plot. Eskortowiec początkowo pełnił służbę na wodach brytyjskich oraz w obsłudze trasy konwojowej do Gibraltaru. W dniu 22 grudnia 1943 doszło do kolizji ze statkiem *Manchester Progress*, której skutki usuwano w stoczni w Londonderry. Następnie *Godavari* otrzymał przydział do Floty Wschodniej. Trasa pokonywana wraz z kolejnymi eskortowanymi konwojami biegła przez Port Said do Bombaju, a następnie do bazy Floty w Trincomalee na Ceylonie, którą osiągnięto 25 kwietnia 1944.

Jednostka pełniła służbę patrolową i konwojową w zachodniej części Oceanu Indyjskiego, uczestnicząc w poszukiwaniach nielicznych operujących na tych wodach U-bootów. W czasie jednego z takich patroli z Trincomalee do Killindini, działający w składzie Force 66 *Godavari* wraz fregatą *Findhorn* wytopił i zniszczył w dniu 12 sierpnia 1944 w rejonie Seszeli niemiecki okręt podwodny *U 198*⁵⁷.

W listopadzie 1944 w związku z reorganizacją Floty eskortowiec wszedł w skład Floty Indii Wschodnich, po czym został skierowany na krótki remont do Bombaju. W trakcie remontu zamontowano prawdopodobnie dodatkowe podwójnie sprzężone dział plot. kal. 20 mm Oerlikon. Po zakończeniu remontu okręt przeszedł na Ceylon, gdzie pozostawał praktycznie do końca wojny. W sierpniu 1945 *Godavari* wszedł w skład zespołu wyznaczonego do przeprowadzenia operacji pod

kryptonimem „Zipper”, a polegającej na przeprowadzeniu desantu w Penang i Port Swettenham. Z uwagi na kapitulację Japonii we wrześniu 1945 do realizacji operacji już nie doszło. Jednostka brała udział w obsadzaniu przez siły alianckie Malajów, a 25 października 1945 weszła do Hongkongu.

W wyniku podziału dawnej Royal Indian Navy w roku 1947 *Godavari* trafił do nowoutworzonej marynarki wojennej Pakistanu, gdzie otrzymał nazwę *Sind*. Służbę pod banderą Pakistanu okręt pełnił do roku 1959, po czym został skreślony z listy floty. W dniu 2 czerwca 1959 jednostkę sprzedano na złom.

HMIS Jumna U 21, F 21

Po wejściu do służby w połowie maja 1941 roku okręt pozostawał początkowo na wodach brytyjskich operując między Milford Haven a Belfastem jako obrona plot. lokalnych konwojów. We wrześniu 1941 jednostka wyruszyła w eskorcie konwojów na wody indyjskie trasą via Freetown i Capetown. W tym ostatnim porcie zmieniono rozkaz na Suez, do którego eskortowiec wszedł 18 listopada 1941.

Z chwilą wybuchu wojny z Japonią w grudniu 1941 okręt skierowano na wody Indii, które osiągnął w końcu roku. Pierwszy konwój transportujący oddziały wzmocnienia wiódł do Singapuru, który osiągnięto 13 stycznia 1942. W końcu stycznia 1942 okręt powrócił do Colombo, po czym przeszedł do Bombaju, gdzie między 13 marca a 25 kwietnia przeprowadzono szybki remont. W czasie tego remontu prawdopodobnie wymieniono poczwórnie sprzężony wkm plot. kal. 12,7 mm Vickers Mk III na 4 pojedyncze działa plot. kal. 20 mm Oerlikon.

Po zakończeniu remontu *Jumna* eskortował konwoje na trasie między Bombajem a Colombo, by następ-

55. wg Conway's *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1980.

56. nie jest do końca jasne, kto był sprawcą zatopienia *Indus*, Perepeczko A., *Burza nad Atlantyką* T IV, Warszawa 2002, podaje, że były to samoloty z zespołu japońskich lotników *Akagi, Hiryu, Soryu, Shokaku i Zuikaku*, podobne informacje podaje Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1976, jest to o tyle dziwne, że właśnie 06.04.1942 zespół lotników wiceadm. Nagumo działał w rejonie Ceylonu po pierwszym ataku na Colombo (05.04.1942) za Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem* T I, Poznań 1986.

57. *U 198* – niem op typ IX D2 – wyp. 1616/1804 t, dł. 87,6, szer. 7,5, zan. 5,4 m, prędkość 19,2/6,9 w., uzbr.: 1 x 105 mm, 12 x 37 mm plot, 1 x 20 mm plot., 6 wt kal. 533 mm, załoga 57 ludzi, zatonał z całą załogą pod dow. OL (por) Burhard Heusinger v.Waldeg.

nie przejść na trasę do Adenu i Zato-ki Perskiej, na której działał do maja 1943. W maju 1943 jednostka przeszła na Morze Śródziemne, gdzie działała do września 1943, po czym powróciła na ojczyste wody. Bazujący w Bombaju eskortowiec ochraniał konwoje na trasie do Adenu i Killindini do końca 1943. Po krótkim remoncie w Bombaju z końcem stycznia 1944 jednostka weszła na trasę do Kalkuty. W czasie eskortowania konwoju JC 36 w dniu 11 lutego 1944 *Jumna* wraz z australijskimi trałowcami *Lauceston* i *Ipswich* wykrył i zniszczył na wodach Zatoki Bengalskiej japoński okręt podwodny *Ro 110*⁵⁸.

W pierwszej połowie roku 1944 eskortowiec obsługiwał trasę Kalkuta – Chittagong, zaopatrującą walczące w Birnie wojska. W miesiącach lipiec – wrzesień 1944 przeprowadzono remont okrętu w stoczni w Bombaju, po czym ponownie skierowano go do zadań patrolowych i konwojowych. Od końca 1944 aż do czerwca 1945 *Jumna* uczestniczyła w operacji pod kryptonimem „Lighting” przeprowadzając operacje wsparcia wojsk lądowych wzdłuż wybrzeża Birmy.

Długotrwała eksploatacja spowodowała, że okręt wymagał niezbędnie dokowania, a ponieważ stocznie indyjskie były przeładowane jednostkę skierowano do Massawy nad Morzem Czerwonym w Erytrei, gdzie w dawnym włoskim suchym doku przeprowadzono remont. Do Bombaju eskortowiec powrócił dopiero 23 listopada 1945.

W wyniku podziału dawnej Royal Indian Navy w roku 1947 okręt przypadł Indiom, które zmieniły nazwę, a precyzyjniej jej transliterację na *Jamuna*. Początkowo jednostka pełniła służbę pod banderą indyjską jako słupek, a następnie fregata, by później stać się okrętem szkolnym, a w końcu kariery pomiarowym. W dniu 31 grudnia 1980 okręt ostatecznie skreślono z listy floty i przeznaczono na złom.

HMIS *Narbada* U 40, F 40

Po wejściu do służby w końcu kwietnia 1943 jednostka pozostawała do sierpnia w Tobermory i Scapa Flow, gdzie zgrywała załogę. W rejs na ojczyste wody okręt wyszedł 12 sierpnia 1943 w eskorcie konwoju do Algieru. Wraz z kolejnym konwojem przeszedł do Aleksandrii by ostatecznie przyprowadzić konwój z Adenu do Bombaju. W dniu 14 września 1943 *Narbada* weszła w skład Floty



Narbada krótko po wejściu do służby w ciekawym kamuflażu.

fol. National Maritime Museum

Wschodniej. Od października 1943 do stycznia 1945 eskortowiec obsługiwał trasę do Chittagong, którą transportowano zaopatrzenie dla walczących w Birnie alianckich oddziałów. Od stycznia 1945 jednostka prowadziła aktywne wsparcie różnych lokalnych operacji wojskowych i desantów wzdłuż birmańskiego wybrzeża. W czasie tych operacji dysponujący silną uniwersalną artylerią eskortowiec często wchodził w górę rzek w głąb lądu by niszczyć stanowiska japońskiej obrony. Działania te prowadzono do marca 1945, po czym *Narbada* przeszedł na remont do Bombaju, zakończony 23 maja 1945.

Jednostka została skierowana do bazy floty w Trincomalee, gdzie pozostała do końca wojny. W dniu 14 września 1945 okręt wszedł do Rangun, zaś 26 września 1945 przyjmował w Port Blair kapitulację sił japońskich.

Po zakończeniu wojny w wyniku podziału dawnej Royal Indian Navy w roku 1947 okręt przypadł nowoutworzonej marynarce wojennej Pakistanu (Royal Pakistan Navy), gdzie otrzymał nazwę *Jhelum*. Służba jednostki pod banderą Pakistanu trwała do lata 1957. W dniu 15 lipca 1957 roku wycofany ze służby eskortowiec został sprzedany na złom, a następnie rozebrany w Pakistanie.

HMIS *Sutlej* U 95, F 95

Po wejściu do służby w końcu kwietnia 1941 okręt początkowo pozostawał jeszcze na wodach brytyjskich szkoląc w Scapa Flow oraz Tobermory załogę i usuwając drobne usterki. W okresie między końcem czerwca a sierpniem 1941 jednostka zapewniała obronę plot. konwojów na trasie

Milford Haven – Belfast. W sierpniu *Sutlej* otrzymał rozkaz przejścia do Indii trasą wokół Afryki via Freetown, Capetown i Aden. Ostatecznie skierowano okręt via Freetown, wyspę Świętej Heleny, Durban i Mombasę do Suez, który osiągnął na początku listopada 1941. W Suezie eskortowiec pełnił funkcję jednostki obrony plot. aż do momentu wybuchu wojny z Japonią w grudniu 1941. Okręt opuścił Suez 11 grudnia kierując się do Colombo, które osiągnął 23 tego miesiąca, by następnie przeprowadzić 2 konwoje z wzmocnieniem do Singapuru. *Sutlej* opuścił Singapur 7 lutego 1942 kierując się do bazy Trincomalee, dzięki czemu zdołał szczęśliwie uniknąć upadku miasta. W okresie między marcem a majem 1942 eskortowiec operował na trasach konwojowych u wschodnich wybrzeży Indii, następnie w końcu maja przeszedł na zachodnie wybrzeże, a od września 1942 obsługiwał trasy między Bombajem a portami Morza Arabskiego. Prawdopodobnie wówczas zainstalowano na pokładzie jednostki 4 pojedyncze działa plot. kal. 20 mm Oerlikon oraz miotacz pocisków głębinowych typu „Hedgehog”. Na Morzu Arabskim *Sutlej* operował do maja 1945, gdy został przesunięty na Morze Śródziemne. Okręt podporządkowano 1 Grupie Eskortowej Konwojów Levant Command, w której składzie operował na trasach konwojów zaopatrujących 8 Armię wzdłuż wybrzeża Libii i Tunezji. Po zdobyciu Sycylii jednostka przeszła do wschod-

⁵⁸. *Ro 110* – japoński okręt podwodny typu *Ro 100* – wyp. 525/782 t, dł. 59,4, szer. 6,0, zan. 3,5 m, prędkość 14,2/8 w., uzbr.: 2 x 25 mm plot. 4 wt kal. 533 mm, załoga 25 ludzi.

niej części Morza Śródziemnego obsługując konwoje z Aleksandrii do portów Libanu i Palestyny. W dniu 1 grudnia 1943 skierowano eskortowiec z powrotem na indyjskie wody. W dniu 27 grudnia 1943 jednostka weszła do Bombaju wraz z konwojem z Adenu, po czym przeszła na wschodnie wybrzeże. Do czerwca 1944 okręt obsługiwał trasę między Kalkutą a Chittagong, którą zaopatrywano oddziały walczące w Birmie. Między czerwcem a wrześniem 1944 jednostka prowadziła patrole pop w oparciu o bazę w Trincomalee, po czym została skierowana do Bombaju na remont. W marcu 1945 mimo nieukończonego remontu *Sutlej* powrócił na Ceylon by wziąć udział w przygotowywanej operacji pod kryptonimem „Dracula”, której zadaniem było obśledzenie z morza Rangunu. Udział w kolejnych patrolach w rejon Wysp Andamańskich uniemożliwiły awarie, które zmusiły okręt do powrotu w sierpniu 1945 do stoczni w Bombaju. Remont zakończono ostatecznie dopiero w lutym 1946.

W wyniku podziału dawnej Royal Indian Navy w roku 1947 *Sutlej* pozostał w gestii Indii i pod starą nazwą pełnił funkcję fregaty, a następnie jednostki pomiarowej. W dniu 31 grudnia 1978 jednostka została ostatecznie skreślona z listy floty i rozebrana na złom w Indiach.

HMIS *Cauvery* U 10, F 110

Po wejściu do służby w końcu października 1943 okręt pozostawał w Scapa Flow, gdzie szkolił załogę, a następnie eskortował lokalne konwoje by w końcu przejść do Tobermory. W marcu 1944 jednostkę skierowano do Floty Wschodniej, dokąd wyszła w eskorcie konwoju KMS 29A do Port Said. Z kolejnym konwojem *Cauvery* przeszedł via Aden do Colombo, które osiągnął 4 kwietnia 1944.

Bazując w Colombo jednostka weszła w skład grupy Force 66, której zadaniem było poszukiwanie i zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów podwodnych u wschodnich wybrzeży Indii, między Ceylonem a Killindini. W operacji tej eskortowiec nie odniósł żadnych sukcesów i w listopadzie 1944 został skierowany do Bombaju na remont, który zakończył się w lutym 1945.

Po powrocie do służby jednostka operowała w rejonie Akyab u wybrzeży Birmy, uczestniczyła w operacji pod kryptonimem „Dracula”, której

zadaniem było zajęcie od strony morza Rangunu oraz prowadziła patrole na obszarze Wysp Andamańskich. *Cauvery* należał do jednych z pierwszych alianckich jednostek, które weszły do Singapuru po kapitulacji jego japońskiego garnizonu we wrześniu 1945. Do końca 1945 eskortowiec pozostawał w rejonie Manus – bazy Brytyjskiej Floty Pacyfiku.

W wyniku podziału dawnej Royal Indian Navy w roku 1947 okręt pozostał pod banderą indyjską, choć zmienił nazwę na *Kavari* (tak na dobrą sprawę była to jedynie zmiana formy zapisu z angielskiego na indyjski). Słup pełnił przez długie dziesięciolecia funkcję okrętu szkolnego kadetów. W dniu 30 września 1977 został oficjalnie skreślony z listy floty, a w 1979 sprzedany na złom jednej z firm indyjskich.

HMIS *Kistna* U 46, F 46

Jednostka weszła do służby w końcu sierpnia 1943, jednak aż do końca października trwało w Londonderry usuwanie stoczniowych niedoróbek, po czym do końca roku eskortowiec operował na trasie konwojów z Gibraltaru. W styczniu zapadła decyzja o przetrzuceniu jednostki na wody indyjskie. *Kistna* wyszedł z Wielkiej Brytanii do Port Said w eskorcie konwoju KMS 36, osiągając 15 lutego 1944 Bombaj wraz z konwojem AB 30 z Adenu. Przez krótki czas okręt obsługiwał trasę Bombaj – Zatoka Perska – Aden, po czym przeszedł do Colombo, a następnie Kalkuty. Podstawowym zadaniem okrętu na wodach Zatoki Bengalskiej była obsługa konwojów na trasie Kalkuta – Chittagong zaopatrującej armię walczącą w Birmie. Później przez krótki czas eskortowiec obsługiwał trasę Kalkuta – Colombo wzdłuż wschodniego wybrzeża Indii, by następnie przejść do Bombaju.

Z końcem roku 1944 *Kistna* powrócił na Ceylon i od stycznia 1945 pod-

jął działania wzdłuż birmańskiego wybrzeża. Zadaniem jednostek RIN było wsparcie nacierających na południe wojsk alianckich. W operacji tej eskortowiec uczestniczył do marca 1945, po czym przeszedł na remont do Bombaju. Po remoncie okręt przeszedł do bazy w Trincomalee, skąd w czerwcu i lipcu 1945 prowadził patrole w rejonie Wysp Andamańskich. Po kapitulacji Japonii we wrześniu 1945 jednostka znalazła się w Penang na Malajach, skąd powróciła do głównej bazy indyjskiej marynarki wojennej w Bombaju.

W wyniku podziału w roku 1947 dawnej Royal Indian Navy *Kistna* pozostał pod banderą indyjską, z tym że pod nową nazwą (a właściwie jedynie ze zmienionym zapisem) *Krishna*. Słup pełnił przez długie lata funkcję okrętu szkolnego kadetów, a następnie jednostki pomocniczej. W dniu 31 grudnia 1981 okręt został oficjalnie skreślony z listy floty, a następnie złomowany w Indiach.

HMAS *Parramatta* L 44, U 44

Okręt wszedł do służby w kwietniu 1940 i po niezbędnym przeszkoleniu załogi podporządkowany został Royal Navy i skierowany na Morze Czerwone. Na tych wodach jednostka w sierpniu 1940 uczestniczyła w ewakuacji brytyjskich sił lądowych z Somalii do Adenu by następnie pełnić służbę konwojową na trasie Aden – Suez. Po rozpoczęciu brytyjskiej ofensywy we tzw. „Włoskiej Afryce Wschodniej” dalsza obecność słupa na Morzu Czerwonym nie była już konieczna, wobec czego *Parramatta* wraz z bliźniaczym *Yarra* przeszły na Morze Śródziemne, gdzie weszły w skład Floty Śródziemnomorskiej.

Wiosną 1941 we wschodniej części Morza Śródziemnego siły brytyjskie były zaangażowane w zapewnienie łączności i zaopatrzenia dla oblężone-

Parramatta po wejściu do służby. Zwraca uwagę brak dział w pozycji „B”.

fol. Australian War Memorial



go garnizonu Tobruku, którego gro załogi stanowiły oddziały australijskie. Trudno się też dziwić, że tym większym zaangażowaniem w operacjach tych prowadzonych głównie na przybrzeżnych wodach egipskich i libijskich, uczestniczył australijski eskortowiec. W czasie jednej z akcji w dniu 24 czerwca 1941 słup uczestniczył ratowaniu rozbitków z zatopionego w rejonie Tobruku przez włoskie lotnictwo słupa *Auckland*.

W dniu 27 listopada 1941⁵⁹ w czasie eskortowania konwoju z amunicją dla Tobruku *Parramatta* został w rejonie Bardii storpedowany i zatopiony przez *U 559* pod dowództwem KL (kpt) Hans-Otto Heidtmann.

HMAS *Swan* L 74, U 74

Okręt należący do jednostek „pierwszej pary” podniósł banderę w grudniu 1936, a w 1937 rozpoczął służbę na australijskich wodach. Z chwilą wybuchu II wojny światowej jednostka wraz z bliźniaczym słupem *Yarra* oraz 2 trałowcami utworzył 20 Flotyllę Trałową, której zadaniem była ochrona wschodnich wybrzeży Australii przed minami wystawianymi skrycie przez niemieckie rajdery. Jak wykazać miała wojenna praktyka ochrona ta była nader iluzoryczna. Zadania ta pełnił *Swan* do chwili wybuchu wojny z Japonią w grudniu 1941, po czym w związku z zagrożeniem spowodowanym japońskimi działaniami na Malajach i w Holenderskich Indiach Wschodnich został przesunięty na północ Australii. Jednostka wraz z bliźniaczym *Warrego* znajdowała się w dniu 19 lutego 1942 w Darwin w czasie, gdy port ten stał się celem ataku japońskich samolotów z zespołu wiceadm. Chuichi Nagumo. Okręt nie został trafiony bezpośrednio, jednak wybuchy bomb w jego pobliżu spowodowały powstanie uszkodzeń i straty wśród załogi. Zginęło 3, a rannych zostało dalszych 19 marynarzy⁶⁰.

Po naprawie i dokonanych w roku 1942 przebrojeniu, którego celem było zwiększenie potencjału plot. okrętu *Swan* powrócił do wojennej służby, którą pełnił głównie u wybrzeży Nowej Gwinei i wśród wysp Południowo Zachodniego Pacyfiku. Głównym zadaniem jednostki było wspieranie działań lądowych australijskich oddziałów.

W końcowym etapie wojny na Pacyfiku eskortowiec uczestniczył także w operacjach desantowych, między innymi na Wewak w maju 1945. Po zakończeniu wojny z Japonią jed-

nostka przyjmowała w dniu 19 września 1945 kapitulację japońskich sił na wyspie New Ireland.

W służbie czynnej słup pozostawał do roku 1948, gdy został odstawiony do rezerwy. W roku 1956 *Swan* reaktwowano, poddano remontowi i przebudowano na okręt szkolny dla kadetów marynarki. W tym charakterze jednostka pełniła służbę do 21 września 1964, gdy została ostatecznie skreślona z listy floty. Okręt sprzedano firmie Hurley & Dewhurst, która w Sydney w latach 1965-1966 rozebrała eskortowiec na złom.

HMAS *Warrego* U 73

Okręt wszedł do służby w końcu sierpnia 1940 i z miejsca został włączony do organizowanych na wodach australijskich sił trałowych. Po wybuchu wojny z Japonią w grudniu 1941 jednostkę przesunięto na północ Australii. W czasie ataku japońskiego lotnictwa na Darwin w dniu 19 lutego 1942 *Warrego* znajdował się w porcie, jednak wyszedł z opresji obronną ręką, bowiem Japończykom mimo usilnych starań nie udało się uzyskać żadnych trafień w pobliżu okrętu, które mogłyby spowodować jego uszkodzenia.

W roku 1942 jednostkę poddano przebrojeniu, zwiększając w istotny sposób potencjał jej artylerii plot, a tym samym przystosowując do wymogów współczesnej wojny. Okręt uczestniczył w działaniach na wodach Południowo Zachodniego Pacyfiku, głównie wspierając wojska lądowe oraz zabezpieczając operacje trałowe poprzedzające desanty. W początkach 1945 *Warrego* uczestniczył w operacji lądowania w Zatoce Lingayen, na Mindanao i Panay, a następnie w maju 1945 na wyspie Wewak.

Po zakończeniu wojny eskortowiec został rozbijony i pełnił funkcję jednostki pomiarowej aż do 8 sierpnia 1963, gdy został ostatecznie wycofany ze służby. Okręt sprzedano firmie Hurley & Dewhurst, która w Sydney w latach 1965-1966 rozebrała jednostkę na złom.

HMAS *Yarra* L 77, U 77

Okręt podniósł banderę w połowie grudnia 1935, po czym podjął służbę na wodach australijskich. Z chwilą wybuchu II wojny światowej jednostka weszła w skład 20 Flotylli Trałowej, której zadaniem była ochrona wschodniego wybrzeża Australii przed minami stawianymi skrycie przez niemieckie rajdery. Wkrótce jednak, bo w poło-

wie 1940 *Yarra* została przerzucona na Morze Czerwone, gdzie podjęła służbę w ochronie konwojów zagrożonych atakami włoskich sił z portów Erytrei. Jeden z ataków włoskiego niszczyciela eskortowiec odparł w dniu 21 października 1940 – rocznicy pamiętnego zwycięstwa Nelsona pod Trafalgarem.

Wiosną 1941 jednostka pełniła służbę na Stacji Indii Wschodnich. W kwietniu tego roku weszła w skład utworzonych doraźnie sił alianckich, których zadaniem było zdławienie antybrytyjskiego zamachu stanu w Iraku. W dniu 19 kwietnia 1941 *Yarra* zajęła Basrę. Opanowanie Iraku nie zakończyło wcale brytyjskich kłopotów w rejonie Zatoki Perskiej, bowiem już latem tego roku okręt uczestniczył w operacji pod kryptonimem „Countenance”, której zadaniem było opanowanie, tym razem irańskich portów. W dniu 25 sierpnia 1941 słup opanował praktycznie bez oporu ze strony irańskiej port i centrum przerobu ropy naftowej w Abadanie.

Jesienią 1941 jednostka została przerzucona na Morze Śródziemne, gdzie uczestniczyła w ochronie 2 konwojów z zaopatrzeniem dla oblężonego Tobruku. W czasie drugiej operacji konwojowej okręt udzielił w dniu 7 grudnia 1941 w rejonie Tobruku pomocy uszkodzonemu w wyniku trafienia bombą lotniczą w rufę słupowi *Flamingo*, a następnie odholował okręt do Aleksandrii, którą osiągnął 10 grudnia.

Z chwilą, gdy stało się realne zagrożenie wybuchu konfliktu na Dalekim Wschodzie eskortowiec opuścił Morze Śródziemne by dołączyć do utworzonych doraźnie sił działających na obszarze Holenderskich Indii Wschodnich i kontynuować służbę konwojową. Przewaga Japończyków była jednak miażdżąca i Alianci musieli opuszczać kolejne wyspy. Stąd też istotnym problemem stała się ewakuacja ocalałych jeszcze sił oraz ludności europejskiej. Był to problem tym trudniejszy, że Japończycy panowali w powietrzu i dysponowali wyraźną przewagą na morzu. W dniu 4 marca 1942 w odległości 280 Mm od Tjilatjap eskortowany przez *Yarra* został wykryty przez japoński zespół sił wiceadm. Nobutake Kondo, w którego składzie znajdowały się 2 ciężkie krążowniki *Atago* i *Takao*.

59. wg Perepeczko A., *Burza nad Atlantykem*, T IV, Warszawa 2002, do zatopienia *Parramatta* doszło w dniu 28.11. 1941.

60. wg Kaczmarek R., *Australijski Pearl Harbor*, „MSiO” nr 3/2004.

Wynik starcia był z już góry przesądzony i w po trwającym między 07.40 a 09.00 nierównym boju australijski słup poszedł na dno, a wkrótce podążyły za nim idące w konwoju zbiornikowiec *Francol* (4900 t) oraz okręt-baza *Anking* (3470 t)⁶¹.

* * *

Zakończenie II wojny światowej wpierw na froncie europejskim, a następnie we wrześniu 1945 na Dalekim Wschodzie zastała 7 słupów typu *Modified Black Swan* w trakcie budowy. Budowę okrętów ostatecznie zakończono po wojnie, a do służby w Royal Navy weszły one w latach 1945 i 1946.

Actaeon U 07, F 07

Okręt ukończono w końcu lipca 1946, a jego ówczesne uzbrojenie składało się z 3 podwójnie sprzężonych uniwersalnych dział kal. 102 mm L/45 QF Mk XVI, 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 40 mm Bofors oraz 4 pojedynczych dział plot. kal. 20 mm Oerlikon. Słup został wysłany na Południowy Atlantyk, a następnie reprezentował Royal Navy w Indiach Zachodnich oraz u wybrzeży Ameryki Południowej. Czynna służba jednostki zakończyła się już w połowie 1953, gdy eskortowiec odstawiono do rezerwy w Portsmouth. Następnie okręt przeszedł do Lisahally, gdzie pozostawał do maja 1956. Wówczas zapadła decyzja o odstąpieniu jednostki nowo utworzonej niemieckiej Bundesmarine w charakterze okrętu szkolnego. W dniu 11 listopada 1957 sprzedano słup Republice Federalnej Niemiec. Po przeprowadzonym w Wielkiej Brytanii remoncie i modernizacji okręt wszedł do służby w dniu 9 grudnia 1958 pod nazwą *Hipper*. Pod banderą niemiecką jednostka pozostawała do 31 lipca 1964, gdy została przekształcona w hulk, a następnie 25 października 1967 sprzedana na złom firmie Eisen & Metall KG z Hamburga.

Alacrity U 60, F 60

Okręt wszedł co prawda do służby w połowie kwietnia 1945, a więc właściwie w momencie zakończenia działań na wodach europejskich, stąd też z miejsca został skierowany na Daleki Wschód, jednak rejs rozpoczął dopiero 19 czerwca z powodu konieczności usunięcia stwierdzonych usterek. Kolejne usterki musiano usuwać już na trasie rejsu na Malcie, co spowodowa-



Opossum na Clyde w czerwcu 1945 roku.

fol. National Maritime Museum

wało, że do chwili zakończenia wojny z Japonia we wrześniu 1945 *Alacrity* zdołał zaledwie osiągnąć Colombo. W dniu 19 września 1945 eskortowiec dotarł do Hongkongu i rozpoczął służbę na wodach chińskich. Między innymi reprezentował Royal Navy w Szanghaju. Okręt wszedł w skład 32 Flotyli Eskortowej w której pełnił służbę do lutego 1946, gdy został wysłany na remont i dokowanie do Auckland w Nowej Zelandii. Po zakończeniu remontu w kwietniu 1946 *Alacrity* został okrętem flagowym 1 Flotyli Eskortowej. Gdy Brytyjska Flota Pacyfiku została w roku 1949 przekształcona we Flotę Dalekowschodnią eskortowiec został w maju przydzielony do 3 Flotyli Fregat, w której składzie pozostawał do końca 1951.

Po powrocie do Wielkiej Brytanii jednostka została w Portsmouth odstawiona do rezerwy, a następnie przesunięta do Lisahally. Od roku 1953 oczekiwano na decyzję o skreśleniu okrętu ze stanu floty. W roku 1956 *Alacrity* został postawiony do dyspozycji BISCO, który sprzedał słup firmie W.H. Arnott, Young & Co. Ltd. W połowie września 1956 jednostkę przeholowano na złomowanie do Dalmuir, zaś kadłub ostatecznie rozebrano w Troon.

Modeste U 42, F 42

Budowę jednostki ukończono we wrześniu 1945, a więc już po zakończeniu II wojny światowej, co spowodowało, że na jej dalszej karierze zaważyły typowe dla okresu powojennego oszczędności. Początkowo eskortowiec pełnił służbę jako szkolny okręt artyleryjski przydzielony do szkoły HMS Excellent w Portsmouth, po czym szybko został

odstawiony do rezerwy. W rezerwie *Modeste* wchodził w skład kompleksu Vernon II jako hulk mieszkalny dla kadetów. W tym charakterze okręt pozostawał do roku 1950, w końcu 1952 został poddany remontowi i otrzymał w styczniu 1953 swój pierwszy prawdziwie morski przydział do 3 Dywizjonu Fregat Floty Dalekowschodniej.

W składzie Floty Dalekowschodniej *Modeste* pozostawał praktycznie do końca 1958. W tym okresie uczestniczył w angielsko-francuskiej-izraelskiej interwencji w Egipcie w październiku-listopadzie 1956, działając na wodach Morza Czerwonego. Po powrocie do Wielkiej Brytanii w końcu 1958 eskortowiec został w Portsmouth wycofany do rezerwy. W rezerwie jednostka pozostawała do 8 marca 1961 gdy została postawiona do dyspozycji BISCO. Ostatecznie okręt kupiła firma JA White & Co. Ltd, która jeszcze w marcu rozpoczęła jego złomowanie w St. Davids on Forth.

Nereide U 64, F 64

Krótką karierą tego okrętu rozpoczęła się we wrześniu 1945, a więc już po zakończeniu II wojny światowej. Po zgraniu załogi w końcu 1946 jednostkę wysłano zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem słupów do służby w zamorskich stacjach. W przypadku *Nereide* była to Stacja Południowego Atlantyku na której eskortowiec pozostawał aż do roku 1954, nie licząc oczywiście okresu remontów czy niezbędnych wymian załóg. W końcowym okresie służby

61. wg Lacroix E., Wells L II, *Japanese cruisers of the Pacific War*, Annapolis 1997.

słup znajdował się na Stacji Ameryki i Indii Zachodnich do połowy 1954, po czym powrócił do Wielkiej Brytanii. Po powrocie jednostkę odstawiono w Portsmouth do rezerwy. Okręt nie został już nigdy reaktywowany, skutkiem czego ominęła go dalsza służba, wchodząc w skład Grupy Rezerwowej Portsmouth. W roku 1958 jednostka została skreślona z listy floty i przeznaczona na złom. W dniu 18 maja 1958 *Nereide* przybył do Bo'ness, gdzie firma P & W MacLellan Ltd. rozpoczęła złomowanie.

Opossum U 33, F 33

Jednostka weszła do służby w połowie czerwca 1945 i z miejsca została wyekspediowana na Daleki Wschód by wzmocnić siły eskortowe Brytyjskiej Floty Pacyfiku. W trakcie służby na Pacyfiku okręt przeszedł remont w Sydney, po czym został włączony w skład 1 Flotyli Eskortowej. Po powrocie do Wielkiej Brytanii w końcu 1947 eskortowiec został odstawiony do rezerwy w Portsmouth.

W roku 1951 jednostkę reaktywowano i ponownie skierowano do służby na Dalekim Wschodzie. Po ukończeniu remontu i modernizacji *Opossum* jesienią 1952 wszedł w skład 3 Dywizjonu Fregat, w ramach którego pozostawał do 1957. Po opuszczeniu Dalekiego Wschodu eskortowiec został przydzielony do 7 Dywizjonu Fregat z którym pełnił służbę na Południowym Atlantyku, a następnie na Stacji Południowej Ameryki. W roku 1959 słup powrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie w roku 1959 został w Devonport odstawiony do rezerwy. Wkrótce został definitywnie wycofany ze służby i sprzedany na złom firmie Demmelweek & Redding, która w kwietniu 1960 rozpoczęła w Plymouth złomowanie okrętu.

Snipe U 20, F 20

Okręt wszedł do służby dopiero w początkach września 1946, przy czym modyfikacji uległo uzbrojenie plot. składające się z 2 podwójnie sprzężonych oraz 2 pojedynczych dział kal. 40 mm Bofors. Jednostka została przydzielona do Stacji Ameryki i Indii Zachodnich na której pozostawała do roku 1952, nie licząc przerw związanych z remontami i wymianą załóg.

W połowie 1952 *Snipe* powrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie został przydzielony do 6 Dywizjonu Fregat Floty Ojczyźnianej. Okręt uczestniczył w Paradzie Koronacyjnej Królowej Elżbiety

II, po czym został w Devonport odstawiony do rezerwy, a następnie przesunięty do Barry. Eskortowiec nie został już reaktywowany i zdecydowano o jego skreśleniu z listy floty. W dniu 23 sierpnia 1960 *Snipe* przybył do Newport, gdzie firma J Cashmore Ltd rozpoczęła złomowanie.

Sparrow U 71, F 71

Sparrow był ostatnim słupem typu Modified *Black Swan*, który wszedł do służby dopiero w połowie grudnia 1946. W chwili wejścia do służby uzbrojenie plot. słupa obejmowało 2 podwójnie sprzężone oraz 4 pojedyncze działa kal. 40 mm Bofors. W styczniu 1947 eskortowiec otrzymał przydział do Stacji Ameryki i Indii Zachodnich, na której służbie pełnił do 1952, nie licząc oczywiście okresów remontów i zmian załóg. W końcu 1952 jednostka weszła w skład 3 Dywizjonu Fregat Floty Dalekowschodniej, jednak już w 1954 powróciła na Południowy Atlantyk. Służba na tej Stacji obejmowała również wybrzeże Ameryki Łacińskiej.

W połowie 1956 *Sparrow* powrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie został odstawiony do rezerwy w Portsmouth. Okręt nie został już reaktywowany, a w końcu maja 1958 oddano go do dyspozycji BISCO. Jednostkę sprzedano na złom firmie Shipbreaking Industries Ltd. W dniu 26 maja 1958 holownik *Masterman* odholował jednostkę do Charleston, gdzie przeprowadzono złomowanie.

* * *

Jak więc zatem należy oceniać słupy jako klasę okrętów?

Uczestniczące w działaniach II wojny światowej słupy powstały koncepcyjnie jako uniwersalne jednostki, w pierwszym rzędzie do realizacji zadań o charakterze policyjnym na odległych wodach Imperium, a dopiero w dalszej kolejności trałowania min czy zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych. Jak się to niestety często zdarza, ograniczenia finansowe okresu pokojowego odbiły się negatywnie na dzielności morskiej jednostek, które były po prostu przeładowane, co ograniczało zakres ich ewentualnej modernizacji.

II wojna światowa, jakościowo nowa w porównaniu z wszystkimi wcześniejszymi konfliktami, stanowiła ogromne wyzwanie dla słupów. Lotnictwo i okręty podwodne, których walory i znaczenie ujawniły się z ca-

łą mocą dopiero w wojennych zmaganiach stanowiły główne zagrożenie tak dla samych eskortowców jak i powierzonych im pieczy konwojów. Okręty operowały praktycznie na wodach całego świata, można było napotkać je na Atlantyku, Morzu Śródziemnym i Czarnym, wodach Arktyki, Oceanie Indyjskim czy Pacyfiku. Wspaniałą kartę swych dziejów zapisały słupy działając w składach Grup Eskortowych czy Grup Wsparcia, których zadaniem było wykrywanie i niszczenie niemieckich „wilczych stad” na oceanach, przede wszystkim Atlantyku. Choć niektórzy dowódcy utyskiwali na walory słupów, okazały się one jednak okrętami o większej dzielności morskiej, wytrzymałości konstrukcji i zasięgu od alianckich „koni roboczych” typu *Flowers*. Najlepszym potwierdzeniem prawdziwości tych słów może być fakt, że właśnie jednostki tej klasy zapisały na swoje konto zniszczenie ogółem 52 nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, w tym 29 samodzielnie, a dalszych 23 we współdziałaniu z okrętami innych klas. Ze słupów szeroko korzystali tak znani „łowcy” U-bootów jak Walker, Macintyre czy Gretton.

Po zakończeniu wojny słupy, nawet te najnowsze typu Modified *Black Swan*, jako okręty przestarzałe, których koncepcja pochodziła jeszcze z lat dwudziestych, dość szybko znikły ze składu bojowego Royal Navy. Nieco dłużej pozostawały we flocie Australii, Indii, Pakistanu i choć jedynie w charakterze jednostek szkolnych, o zgrozo również dawnego przeciwnika – Niemiec. Trochę szkoda, że do dnia dzisiejszego nie zachował się w zasadzie żaden egzemplarz okrętu w stanie pierwotnym, bowiem słupy, zwłaszcza ostatnich typów, miały naprawdę rasantową sylwetkę, ciesząc oko wszystkich „shiploverów”. ●

Bibliografia:

1. Conway's *All the World's Fighting Ships 1922 – 1946*, London 1980.
2. Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem* T 1, Poznań 1986.
3. Freyer P.H., *Der Tod auf allen Meeren*, Berlin 1987.
4. Hague A., *Sloops 1926-1946*, Kendal 1993.
5. Kaczmarek R., *Australijski Pearl Harbor*, „MSiO” nr 3/2004.
6. Lacroix E., Wells L II, *Japanese cruisers of the Pacific War*, Annapolis 1997.
7. Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1976.
8. Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem* T IV, Warszawa 2002.

Radziecki transportowiec WT-521 (eks-Iosif Stalin)
na mieliźnie u przylądka Suurupi.
fot. „Gangut”



Aleksandr Mitrofanov (Litwa)

Ewakuacja Hanko – tryumf i tragedia

Po pokonaniu Finlandii w „wojnie zimowej” lat 1939-1940, ZSRR otrzymał w dzierżawę na 30 lat bazę morską Hanko. Baza ta znajdowała się na półwyspie o długości 25 km i szerokości 5 km oraz 400 pobliskich wyspach, zabezpieczając trwałość północnego skrzydła Centralnej Pozycji Minowo-Artyleryjskiej, która miała uniemożliwić wdarcie się floty ewentualnego przeciwnika na wody Zatoki Fińskiej.

Przed wybuchem Wielkiej Wojny Ojczyźnianej garnizon Hanko stanowiła wzmocniona Brygada Strzelecka, pododdziały artylerii oraz sapersko-budowlane, kilka eskadr myśliwców, 7 ścigaczy typu „MO” oraz 16 jednostek pomocniczych. Artyleria nadbrzeżna dysponowała działami o kalibrze do 305 mm włącznie. Garnizon liczył ogółem 23 500 ludzi, a funkcję jego dowódcy pełnił gen. mjr służby brzegowej S.I. Kabanow.

W dniu 22 czerwca lotnictwo niemieckie przeprowadziło atak na Hanko, zaś od 26 czerwca baza znalazła się pod ostrzałem fińskiej artylerii. Bohaterska obrona Hanko trwała 164 dni, w czasie których odparto 36 szturmów oddziałów fińskich, wspieranych przez lotnictwo i flotę. Na bazę spadło w tym czasie 350 tys. pocisków (niektóre źródła mówią nawet o 500 tys.)

Po upadku Tallina i wyjściu Niemców na południowe wybrzeże Zatoki Fińskiej, Hanko znalazło się na głębokich tyłach przeciwnika, co bardzo utrudniło zaopatrywanie bazy. Zatoka była dosłownie naszpikowana minami (do tego czasu Finowie i Niemcy postawili 4631 min i 3361 ochraniaczy pól minowych), przestrzeliwana ogniem artyleryjskim z obu brzegów, zaś w po-

wietrzu panowało lotnictwo wroga. Poza tym aktywnie działały lekkie siły floty oraz okręty podwodne.

W tej sytuacji w drugiej połowie października Stawka podjęła decyzję o ewakuacji garnizonu Hanko. Operacja miała zostać przeprowadzona w dwóch etapach. W pierwszym etapie miały zostać wywiezione oddziały drugiego rzutu i ludność cywilna. Najlepsze oddziały liczące 10 – 12 tys. żołnierzy chciano ewakuować jednocześnie na dużych transportowcach i okrętach wojennych w ostatnim etapie operacji. Kierownictwo całej operacji pozostawiono w rękach kontradm. W.P. Drozda, dowódcy eskadry Floty Bałtyckiej.

Trasę między Hanko a Kronsztadem (około 240 Mm) postanowiono pokonywać w dwóch etapach, przede wszystkim w nocy. W pierwszą noc należało osiągnąć po pokonaniu 130 – 140 Mm wyspę Hogland. Tam konwoje przeczekiwały dzień, mając możliwość schronienia się przed sztormową pogodą, pozostając poza zasięgiem ognia artyleryjskiego nieprzyjacielskiej artylerii nadbrzeżnej oraz korzystając z osłony myśliwców z lotnisk w pobliżu Leningradu. Patrolowce i kutry torpedowe miały również możliwość uzupełnienia zapasu paliwa. Dla zabezpieczenia ruchu okrętów i statków konwojów sformowano bazujący na Hogland oddział ratowniczy pod dowództwem szefa Ochrony Wodnej Rejonu kpt. II rangi I.G. Swiatowa, w którego skład weszły trałowce, holowniki, jednostki ratownicze oraz patrolowce i kutry torpedowe. Konwoje zabezpieczały także rozwinięte na pozycjach radzieckie okręty podwodne, lotnictwo minowo-torpedowe

i bombowe oraz artyleria nadbrzeżna. Próby zakłócania przez nieprzyjacielską artylerię i lotnictwo załadunku w porcie Hanko były likwidowane przez artylerię nadbrzeżną bazy oraz myśliwce z miejscowych lotnisk. W czasie całej operacji tylko jeden z pocisków dosięgnął niszczyciel *Smietliwyj*.

Ewakuację obrońców Hanko rozpoczęto w trudnych warunkach 23 października. Tor wodny był przestrzeliwany przez artylerię z przylądka Juminda (Estonia) oraz z fińskiego brzegu, zaś w rejonie działały kutry torpedowe, okręty podwodne i lotnictwo przeciwnika, dysponujące bazami w odległości zaledwie 8 – 12 Mm. Największym jednak zagrożeniem były miny. Wstępnego trałowania nie sposób było przeprowadzić z uwagi na panowanie nieprzyjaciela w rejonie tras przejść oraz zagród minowych. W nocy 3 listopada niemiecki stawiacz min *Kaiser* postawił 150 min na zachód od Juminda na przewidywanej trasie radzieckich konwojów, zaś 12 listopada 2 fińskie jednostki tej klasy wystawiły dodatkowe pola minowe na północny-zachód od Juminda. W tych okolicznościach radziecki konwój posuwał się bezpośrednio za trałami wystawionymi przez trałowce bazowe. Wyciąg z dziennika pokładowego stawiacza min *Marti* doskonale ilustruje złożoność i niebezpieczeństwo przejścia:

2 listopada 1941

18.30 Zakończono załadunek wojsk. Przyjęto 2029 ludzi, 60 różnych dział, wiele zapasów, karabinów, moździerzy, amunicji oraz różnego sprzętu wojakowego

19.12 Oddanie cumów, wyjście z portu

21.47 Pływająca mina w odległości 20 m od prawej burty

22.00 Z prawej burty przeszła pływająca mina

23.25 Bezpośrednio przed dziobem wybuch miny na trale trałowca bazowego

23.37 Pływająca mina w odległości 10 m od lewej burty

23.38 Z lewej burty 2 miny pływające, z prawej burty mina pływająca w odległości 10 m

3 listopada 1941

02.22 Bezpośrednio przed dziobem wybuch miny na trale trałowca bazowego

02.27 Bezpośrednio przed dziobem wybuch miny na trale trałowca bazowego

02.42 Z lewej burty w odległości 30 m pływająca mina

Wybuch pocisku w odległości 5 kabli. Ogień prowadzi bateria z Juminda

03.0 z prawej burty przeszły 2 pływające miny

03.25 Bezpośrednio przed dziobem wybuch miny na trale trałowca bazowego

03.27 Drugi wybuch na trale trałowca bazowego

03.55 Z lewej burty pływająca mina. Wykonano unik

07.55 Oddanie kotwicy w zatoce Suurkiula na wyspie Hogland.

W dniu 4 listopada wszedł na minę i zatonął niszczyciel *Smietliwyj*, a 12-go uszkodzony został transportowiec – statek pasażerski *Żdanow*. 14 listopada na minie tonie niszczyciel *Gordyj*, co niestety wcale nie kończy jeszcze listy strat. Ewakuacja jednak trwa dalej, a uczestniczą w niej niszczyciele, trałowce, stawiacze min i sieci, kutry torpedowe i patrolowe, a także inne okręty i jednostki transportowe, w tym duże liniowce pasażerskie *Żdanow* i *Iosif Stalin*, ogółem 88 okrętów wojennych i statków. Niekiedy w czasie przejścia konwojów dochodziło do prawdziwych bitew. Wieczorem 30 listopada zmierzający do Hanko zespół został zaatakowany przez 2 fińskie kanonierki, 4 kutry oraz 2 niemieckie kutry torpedowe przy wsparciu baterii nadbrzeżnej kal. 305 mm z wyspy Miakiluoto, który udało się odeprzeć bez strat własnych.

Na koniec listopada na Hanko pozostało jeszcze 12 tys. żołnierzy, których wszystkich należało wywieźć za jednym razem. W tym celu z Kronsztadu wyszedł 29 listopada konwój w składzie wojenny transportowiec *WT-521* (pasażerski turbinowiec *Iosif Stalin* zbud. w Holandii, dł. 136 m, szer. 18,5 m, zan. 6,4 m tonaż 7645 BRT, napęd 2 x 5900 KM, prędkość ponad 20 węzłów, 496 miejsc pasażerskich), niszczyciele *Stojkij* i *Sławnyj*, 6 trałowców bazowych, 7 ścigaczy typu „MO” oraz 4 kutry torpedowe. Rankiem 30 listopada zespół osią-

gnął Hanko. W ciągu doby dołączył do niego kolejny zespół złożony z transportowca 538 (parowiec *Maija*), *BTSzcz-210*, kanonierka *Wołga*, patrolowiec *Virsaitis*, trałowiec *Udarnik* oraz 2 ścigaczy typu „MO”. W końcu listopada na reddie Hanko znajdowało się ostatecznie 15 okrętów wojennych, 2 transportowce, 4 holowniki i kilka kutrów.

Wycofywanie wojsk z zajmowanych pozycji i załadunek na oczekujący konwój planowano rozpocząć 30 listopada i prowadzić przez około 2,5 doby. Do godziny 16.00 w dniu 2 grudnia na przednim skraju pozostały tylko pododdziały zabezpieczenia, które o godz. 18.00 zostały samochodami przerzucone w rejon załadunku. Jako ostatni wycofywał się oddział liczący 200 saperów i minierów.

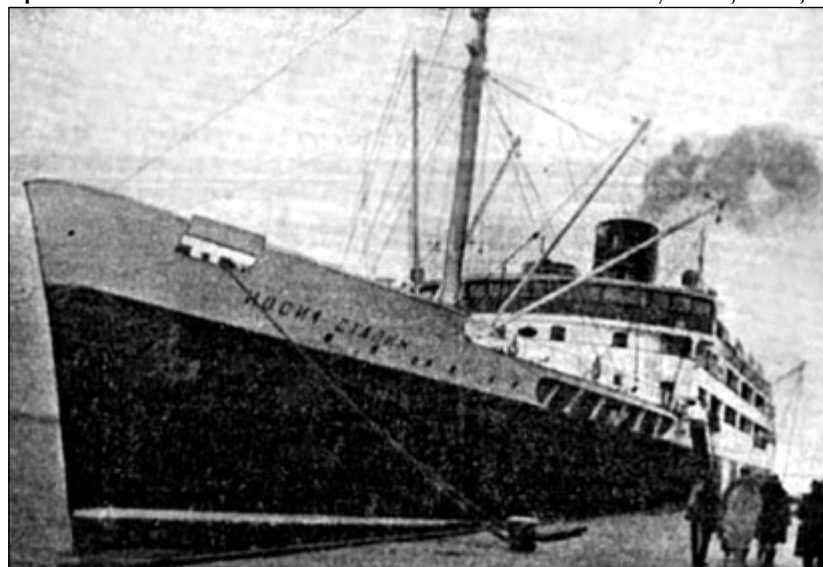
Iosif Stalin przyjął na pokład 5589 ludzi, *Maija* – 2800 ludzi, poza tym transportowce zabrały 1715 t żywności, czołgi, amunicję i paliwo. Niszczyciele zabierały po 600 żołnierzy z bronią osobistą, trałowce po ponad 300, zaś na kanonierce *Wołga* rozmieszczono 558 ludzi. Wieczorem 2 grudnia okręty i statki zaczęły opuszczać zatoki Hanko. Jako pierwszy wyszedł zespół dowodzony przez kpt-lt P.W. Szewcowa (transportowiec *Maija*, kanonierka *Wołga*, *BTSzcz-210*, patrolowce *Virsaitis* i *Laine*, trałowiec *Udarnik* 2 ścigacze typu „MO” oraz 4 holowniki). Wkrótce ogień do konwoju otworzyła fińska artyleria nadbrzeżna z wyspy Miakiluoto, jednak nie uzyskała żadnych trafień. Później doszło do krótkiej potyczki z 2 okrętami nieprzyjaciela. Rankiem wszedł na

minę i zatonął patrolowiec *Virsaitis*, a krótko potem uszkodzona została kanonierka *Wołga*. W dniu 4 grudnia lodolamacz *Jermak* wprowadził konwój do Kronsztadu.

Drugi zespół, którym dowodził kontradm. W.P. Drozd w składzie niszczyciele *Stojkij* i *Sławnyj*, transportowiec *Iosif Stalin*, 7 trałowców bazowych, 7 ścigaczy typu „MO” oraz 4 kutry torpedowe, opuścił Hanko w dniu 2 grudnia o godz. 21.30. Wkrótce przyłączył się do niego bazujący na Hanko dywizjon kutrów torpedowych (7 jednostek typu „D-3” i „G5”, przerzuconych z Kronsztadu i Wysp Moonsundzkich). Kutry te wzięły na pokład ostatnich saperów. Konwój poruszał się z prędkością 13 węzłów.

Po kilku godzinach konwój wszedł na gęste pole minowe. Wybuchy min zniszczyły trały 3 trałowców bazowych. Transportowiec *WT-521* utrzymywał niebezpiecznie dużą odległość od idącego bezpośrednio za trałowcem niszczyciela *Stojkij* (8 kabli). Dowódca transportowca, gdy zauważył wybuch na trałach znajdującego się w przodzie trałowca bazowego, wydał komendę zwrotu w lewo i statek znalazł się poza przetrakowanym pasem. Parawan transportowca podciął minę, która wybuchła. Następnie wybuchła kolejna mina w pobliżu rufy transportowca, powodując poważne uszkodzenia steru, jednej ze śrub napędowych oraz niektórych pomieszczeń. *Iosif Stalin* utracił możliwość samodzielnego poruszania się. Artyleria nadbrzeżna przeciwnika z przylądka Suurupi, usłyszawszy wybuch otworzyła ogień.

Ciekawa fotografia statku pasażerskiego *Iosif Stalin* pochodząca z lotewskiej gazety z 1940 roku. Jest w niej informacja, że jednostka regularnie kursuje na linii Leningrad-Lipawa.
fot. zbioru Dmitrij Dmitrijew





Niszczyciel Sławny brał aktywny udział w ratowaniu transportowca oraz żołnierzy. Na dziobie okrętu widoczny wytyk przeciwminowy. fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

Do uszkodzonego statku podszedł niszczyciel Sławny (d-ca kpt. III rangi M.D. Osadczyj), kilka trałowców i kuter „MO”. Sławny i BTSzcz-217 otrzymały rozkaz wzięcia transportowca na hol, jednak w tym czasie pod kadłubem nastąpił wybuch kolejnej miny. Sławny, który miał już na pokładzie 700 żołnierzy, odszedł od statku i stanął na kotwicy. Dwa trałowce bazowe przetrwały akwen wokół WT-521 i Sławny podał hol. Niestety pod dziobową częścią transportowca nastąpił czwarty wybuch, zrywając hol oraz powodując dalsze poważne uszkodzenia. Zaraz potem w transportowiec trafił pocisk kal. 305 mm wystrzelony przez artylerię nadbrzeżną, który eksplodował w dziobowej ładowni, gdzie znajdowało się 600 ludzi oraz wiele materiałów wojennych. Rozległa się wyjątkowo silna eksplozja, która zniszczyła pokład, część nadbudówek z mostkiem. W wyniku eksplozji zginęła prawie cała załoga pokładowa WT-521, która w tym czasie zajęta była próbą ponownego zamocowania podanego z niszczyciela holu.

Oto jak opisuje ten moment znajdujący się wówczas na pokładzie transportowca żołnierz 343-go pułku artylerii F.I. Siemienchenko: „Słyszemy jak z głośnika informują: «Towarzysze, uważa! Ratujcie się jak kto może» I wtedy zaczęła się dopiero panika. Ludzie z szumem wychodzą z niższych ładowni na pokład i zbliżają się do burt. A żołnierzy na pokładzie tyłu, że palca między nich nie wsadzisz. Niektórzy dowódcy z naganów, a żołnierze z karabinów strzelają sobie w łeb. Inni żołnierze, a i oficerowie przepychają się do relingów, spychając słabszych do wody, tak by samemu

być bliżej burty i zdążyć przeskoczyć na zbawczy kuter. Oto jak niektórzy zdołali się uratować...”

Sławny, który odszedł od transportowca i stanął na kotwicy przyjął na pokład, ponad 300 rozbitków. Trałowce bazowe i ścigacze typu „MO” zaczęły podchodzić do burty Iosif Stalin i zdejmować z niego ludzi. BTSzcz-205 przyjął około 200 żołnierzy, 207 ponad 100, a 211 i 215 około 500 ludzi, 217 ponad 600, zaś ścigacze około 400 rozbitków. Około godz. 05.00 rano, kutry torpedowe otrzymały rozkaz wyrzucenia torped i rozpoczęcia ratowania rozbitków. Niektóre z kutrów podjęły z wody po 20 żołnierzy, rozmieszczając ich w opróżnionych korytach torpedowych i przykrywając brezentem, a następnie rozgrzewając po kolei w przedziale sil-

nikowym. Operację ratunkową utrudniał nasilający się sztorm oraz spadek temperatury do -18°C, powodujący oblodzenie mniejszych jednostek. Tym niemniej udało się zabrać z uszkodzonego transportowca ogółem 1740 ludzi.

„Obudziłem się rankiem (3 grudnia). Wyszedłem na pokład, pogoda była mroźna, świeża. Wokół bezkresne morze. Okręt utrzymywał się na powierzchni. Pod wodą znajdowały się 2 pokłady (trzeci był już częściowo zatopiony), ale odczuwało się, że jednostka coraz bardziej pogrąża się w morską toń. Na pokładzie działo się, bóg jeden wie co. Było wielu rannych, a 2 padających z nóg lekarzy starano się udzielać im pomocy. A nad górnym pokładem wisiał z jedną ręką w przód, a jedną w górę, wyrzuty siły nocnego wybuchu trup w marynarskim mundurze. Dziwny obrazek. Niektórzy żołnierze i oficerowie próbują wykonywać z drzwi i obicia wnętrza kabin tratwy, które spuszcza na wodę by tą drogą dostać się na ląd. Niestety wiatr odpycha tratwy od statku i unosi w głąb morza. Ludzie znajdujący się na tratwach, zalewani bryzgami lodowatej wody gdy zrozumieli, że nie ma dla nich ratunku kończą strzelając do siebie”. (S.W. Tirkeltaub, młodszy dowódca 181- samodzielnego batalionu łączności).

Dowódca Floty Bałtyckiej W.F. Tribuc rozkazał oddziałowi ratownicczemu I.G. Swiatowa wyjść w morze, ...zabrać ludzi z dryfującego transportowca, a następnie zatopić sam statek. Jednak po otrzymaniu danych z ...rozpoznanie lotniczego o miejscu w którym znajdował się WT-521 i wobec komplikującej się sytuacji lodowej (do

Jeden z trałowców biorących udział w ewakuacji garnizonu Hanko.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik



Kronsztadu i Leningradu nie można już było wejść bez pomocy łodołamaczy) Rada Wojenna Floty Bałtyckiej zażądała oddział Swiatowa do powrotu na redę Hogland, którą osiągnął w nocy 4 grudnia.

Do wieczora 3 grudnia stan WT-521 znacznie się pogorszył, przechylił osiągnął 45 stopni, zaś sama jednostka zaczęła dryfować w kierunku zajętego przez Niemców wybrzeża. W dniu 4 grudnia do transportowca podeszły

2 okręty, jeden pod niemiecką, a drugi pod fińską banderą. Z jednego z okrętów spuszczoneo szalupę, która pod białą flagą przybiła do *Iosif Stalin*. Na pokład weszło kilku parlamentarzystów, którzy udali się na

mostek. Później przez sieć głośników, która co ciekawie działała rozległ się komunikat: „*Prosimy starszych oficerów o przybycie na mostek*”. Po rozmowach, które trwały 30 – 40 minut, ze sterówki wyszedł kapitan i oficerowie, już bez pasów i broni, po czym przeszli do czekającej szalupy. Gdy szalupa odeszła od burty, z jej głośnika zakomunikowano, że po pozostałych podejda wkrótce barki, zaś w przypadku sprzeciwu transportowiec zostanie zatopiony ogniem dział okrętowych.

S.W. Tirkeltaub, tak opisuje dalsze wydarzenia: „*Wkrótce pojawił się holownik z żołnierzami uzbrojonymi w automaty, który ciągnął za sobą 3 barki i jakiś jacht. Holownik strasznie długo, z obawy przed atakiem z naszej strony podchodził do burty transportowca. W końcu udało się przycumować barki przy burcie i wtedy wydano rozkaz: «Przechodzić na barki bez broni».* Rozpoczął się załadunek. Chłopczy poukrywali w kieszeniach pistolety, granaty i przechodzili na barki. Ja schowałem w kieszeni 2 «limonki» (ręczne granaty obronne – przyp. tłumacza) i podążyłem za nimi. Pojawiła się nadzieja, przede wszystkim trzeba dostać się na brzeg, a tam zaczniemy walkę i spróbujemy uniknąć niewoli.

Holownik doprowadził nas do nabrzeża w Paldiski, które oddalone było o 200 m od brzegu, na który długi, wąski drewniany pomost. Na nabrzeżu i pomoście pełno uzbrojonych w automaty żołnierzy. Barki podprowadzali do nabrzeża po kolei, zaś ludzie przepuszczali pojedynczo, po dokładnym obszukaniu. Nadzieja na przebicie się zgasta. Całe zabrane ze sobą uzbrojenie przyszło utopić w morzu. Oto jak zaczęła się moja niewola”.

Na wpół zatopiony transportowiec 5 grudnia osiadł na mieliźnie między przylądkami Suurupi i Pakri (na Zachód od Tallina), gdzie pozostający

jeszcze na pokładzie dostali się do niewoli. Przed niemieckim pododdziałami na miejsce katastrofy przybyły uzbrojone grupy estońskich nacjonalistów „Kaitseliit”, które sprawiły prawdziwie krwawą łaźnię radzieckim żołnierzom. W dniu 11 maja 1945 statek został zdjęty z mieliżny, przyprrowadzony do Tallina, gdzie rozebrano go na złom.

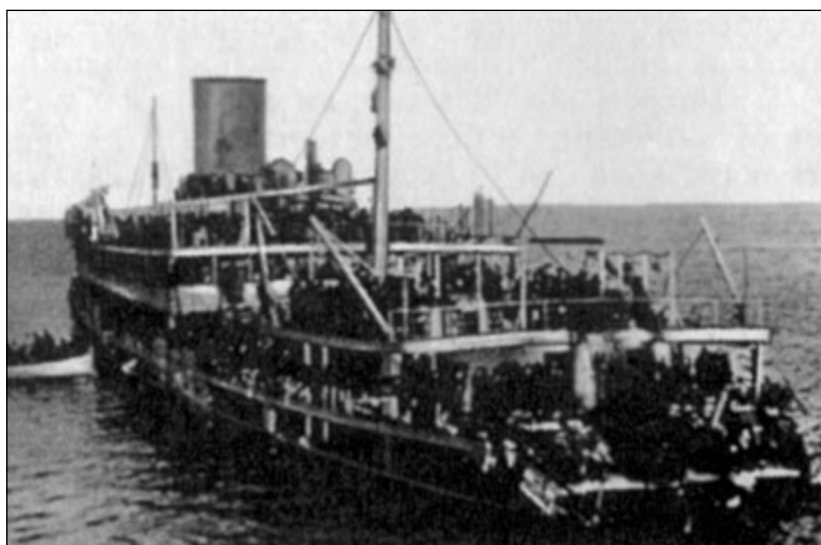
A oto jak opisuje tragedię *Iosif Stalin* szwajcarski historyk Jürg Meister w książce *Der Seekrieg in dem osteuropäischen Gewässern 1941-1945*.

„*W nocy z 2 na 3 grudnia trzy (?) radzieckie konwoje opuściły Hanko. Na ich pokładach znajdował się cały bez wyjątku garnizon, a także spora część sprzętu wojennego. ... W drodze na wschód (?) okręty poderwały się na minach. Nowy*

prawdy, lecz tym niemniej jednak okoliczności zatonięcia *Iosif Stalin* zasługują na dokładne zbadanie.

Mimo wspomnianej tragedii, ewakuacja Hanko zakończyła się powodzeniem. Z 27 000 żołnierzy na „Wielką Ziemię” wywieziono 22 822 ludzi, artylerie polową i przeciwlotniczą, 1700 t żywności, 1000 t amunicji, wiele broni i sprzętu wojskowego. Ogółem w okresie między 23 października a 5 grudnia, przeprowadzono 11 konwojów ewakuacyjnych, w czasie których stracono 11 okrętów i transportowców, a także 13 mniejszych jednostek, wszystkie od min nieprzyjaciela. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański



Przejmowanie przez Finów żołnierzy z uszkodzonego WT-521.

fol. „Gangut”

statek pasażerski «*Iosif Stalin*» kilka razy z rzędu wszedł na miny w rejonie pola minowego «*Kipinila I*», jednak zachował zdolność do manewrowania (?) i dotarł do estońskiego brzegu. Jednostki radzieckiego konwoju podeszły do burty transportowca i zabrały wyższych oficerów oraz komisarzy, a także 500 żołnierzy, pozostawiając pozostałych własnemu losowi. Pozostający na pokładzie uszkodzonego statku radzieccy żołnierze zbuntowali się, rozstrzelali lub powiesili resztę oficerów, a następnie bez oporu poddali się 2 niemieckim patrolowcom, które próbowały odholować ciężko uszkodzoną jednostkę. Na pokładzie statku było w przybliżeniu około 4000 zabitych w wyniku wybuchów min, a także 2000 żywych żołnierzy. «*Iosif Stalin*» osiadł na mieliźnie i dopiero po kilku latach został podniesiony, odprowadzony do Tallina i złomowany. Około 10 000 ludzi z garnizonu Hanko udało się osiągnąć Kronsztad. Zaprezentowane fakty, nie sugerują

Bibliografia:

1. Krasnoznamennij Baltijskij Flot w Wielikoj Otečestwiennoji Wojnie, Moskwa 1981.
2. Bierznoj S.S., Korabli i suda WMF SSSR 1928-1945, Moskwa 1988.
3. Kuzniecowa N.G. Kursom k pobiedie, Moskwa 1989.
4. Tribuc W.F., Baltijcy wstupajut w boj, Kaliningrad 1972.
5. Wajner B.A., Sowietiskij morskij transport w Wielikoj Otečestwiennoji Wojnie, Moskwa 1989.
6. Buszyjew W.A., Torpednyje kateria w bojach za Pribaltiku, Tallin 1989.
7. Meister J., Der Seekrieg in dem osteuropäischen Gewässern 1941-1945, München 1958.
8. Bojewoj put' Sowietiskogo Wojenno-Morskogo Flota, Moskwa 1988.
9. „Tajfun” Nr 4, 2000, Sankt Petersburg.
10. Dwaždy Krasnoznamennij Baltijskij Flot, Moskwa 1990.
11. „Gangut”, Wypusk 9, Sankt Petersburg 1995.
12. Suda Ministerstwa morskogo flota, pogibšie w pieriod Wielikoj Otečestwiennoji Wojny 1941-1945 gg. Sprawocznik, Moskwa 1989.



Amerykańskie okręty dowodzenia

Część IVa – pozostałe okręty dowodzenia siłami desantowymi okresu II wojny

Oprócz będących tematem poprzednich części niniejszego artykułu jednostek typów *Appalachian*, *Ancon* i *Mount McKinley* pełniących w okresie II wojny światowej we flocie Stanów Zjednoczonych służbę podstawowych okrętów dowodzenia siłami desantowymi (AGC), udział w operacjach inwazyjnych brały także mniejsze jednostki przystosowane do koordynowania operacji amfibijnych. Chociaż bowiem w pierwotnych założeniach całością każdej z wielkich operacji desantowych zamierzano kierować z pojedynczych okrętów flagowych szybko okazało się, że zasadne było aby lądujące na brzegu dywizje miały swoje, indywidualne okręty dowodzenia. Ponadto, do koordynowania zwłaszcza operacji desantowych o mniejszym znaczeniu strategicznym, wystarczyły niewielkie i nie tak doskonale wyposażone okręty flagowe.

Baza wodnosamolotów *Biscayne*

Mały okręt-baza wodnosamolotów *Biscayne* (AVP-11) należał do typu *Barnegat*, jednostek które Marynarka Stanów Zjednoczonych wprowadziła do służby na początku lat czterdziestych ubiegłego wieku. Ideą budowy tych okrętów była obsługa dywizjonów wodnosamolotów na płytkich wodach małych portów i atoli Pacyfiku. W związku z przewidywanymi dla nich zadaniami, okręty te zostały zaprojektowane w taki sposób, aby zminimalizować ich zanurzenie. Podczas działań wojennych, dzięki charakterystyce technicznej zbliżonej do jednostek eskortowych, niektóre z nich były wykorzystywane do konwojowania zespołów większych okrętów-baz. Jednostki te otrzymały wówczas uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych oraz hydrolokatory.

Zgodnie z założeniami projektowymi wyporność standardowa małych okrętów-baz wodnosamolotów typu

Barnegat została przyjęta na 1722 tony (1695 ts), a pełna na 2592 tony (2551 ts) przy zanurzeniu 3,78 m. Długość jednostek wynosiła 91,44 m na linii wodnej i 94,72 m całkowita, a szerokość kadłubów określono na 12,52 m. Uzbrojenie stanowiły po dwa pojedyncze działa uniwersalne kalibru 127 mm L/38 w zamkniętych wieżach Mk 30 oraz po cztery najcięższe karabiny maszynowe 12,7 mm Browning. Zgodnie z projektem, napęd jednostek typu *Barnegat* stanowiły po dwa dwunastocylindrowe wysokoprężne silniki spalinowe General Motors o łącznej mocy 6080 KM. Silniki te pracując poprzez przekładnię redukcyjną na dwie śruby napędowe mogły nadawać okrętom prędkość maksymalną 20 węzłów. Elektrownię okrętową stanowiły po dwa wysokoprężne zespoły prądotwórcze o mocach po 200 kW i dwa o mocach po 100 kW. Pojemność zbiorników paliwa jednostek wynosząca po 312 m³ umożliwiała im po-

konywanie dystansu 6000 Mm przy prędkości marszowej 12 węzłów. Ich zbiorniki wody słodkiej miały pojemność 47 m³, a wydajność zainstalowanych wyparowników 38 m³ na dobę. Bazy typu *Barnegat* zostały wyposażone w usytuowane w rufowych częściach nadbudówek potężne dźwigi dla obsługiwanych wodnosamolotów oraz zbiorniki paliwa lotniczego o pojemnościach po 303 m³. Na pokładach rufowych jednostki mogły przewozić po jednym wodnosamolocie typu Vought OS2U „Kingfisher”. Załogi okrętów stanowiło po 215 oficerów i marynarzy oraz dodatkowo po 152 osoby personelu obsługi wodnosamolotów.

Pierwsze cztery jednostki typu *Barnegat*, wśród których był także *Biscayne* (AVP-11) zostały zbudowane w ramach programów lat finansowych 1938 i 1939 w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, w stanie Waszyngton. Stępkę *Biscayne* położono w dniu 27 października 1939 roku. Jednostkę wodowano w dniu 23 maja 1941 roku i wprowadzono do służby w dniu 3 lipca tego samego roku. Na początku wojny bazujący w Bostonie okręt obsługiwał wodnosamoloty patrolujące wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych. Wzmocniono przy tym jego uzbrojenie przeciwlotnicze instalując zamiast zdemontowanych karabinów maszynowych dwa

podwójne stanowiska działek 40 mm oraz sześć pojedynczych działek 20 mm Oerlikon. W końcu maja 1942 roku *Biscayne* został przebazowany na Nową Funlandię, aby przez cztery miesiące pełnić rolę bazy wodnosamolotów i jednostki komunikacyjnej na wodach Grenlandii. W październiku 1942 roku jednostka przeszła do Freetown w Sierra Leone, gdzie pełniła rolę okrętu-bazy wodnosamolotów 92 Dywizjonu Patrolowego. W dniu 18 listopada 1942 roku *Biscayne* został przebazowany do Casablanki w Maroku Francuskim.

Zapotrzebowanie na okręty dowodzenia siłami desantowymi na europejskim teatrze działań wojennych spowodowało, że dowództwo Marynarki Stanów Zjednoczonych podjęło decyzję o przydzieleniu Flocie Atlantyckiej przebudowywanego na początku 1943 roku eks-liniowca pasażerskiego *Ancon* (AGC-4)¹. Okręt ten nie zdołał jednak wejść do służby w takim czasie aby uczestniczyć w inwazji w Afryce Północnej. Jego przebudowę ukończono przy tym na tyle wcześnie, że mógł wziąć udział w następnych operacjach desantowych począwszy od inwazji na Sycylię. Konieczność wsparcia jego działań spowodowała, że dowództwo Floty poszukiwało innej jednostki, którą w stosunkowo krótkim można by wprowadzić do służby jako okręt dowodzenia siłami desantowymi. Wybór padł na *Biscayne*, który w dniu 26 kwietnia 1943 roku przeszedł do algierskiego portu Mers-el-Kebir, gdzie jako swój okręt flagowy obrał go kontradmirał Robert L. Conolly – dowódca Jednostek Desantowych i Baz w Afryce Północno-Zachodniej.

Przystosowania jednostki do roli okrętu dowodzenia siłami desantowymi dokonali w Mers-el-Kebir remontowcy z okrętu warsztatowego *Delta* (AR-9) w dniach od 2 do 31 maja 1943 roku. Pomieszczenia *Biscayne* przearanżowano w taki sposób, że oprócz etatowej załogi liczącej teraz 17 oficerów, 13 podoficerów i 212 marynarzy mógł on zaokrętować 30 oficerów i 148 żołnierzy sztabu desantu. Okręt został wyposażony w dodatkowe urządzenia radiokomunikacyjne oraz wzmocniono nieco jego małokalibrową artylerię przeciwlotniczą instalując trzy dodatkowe, podwójne stanowiska działek 40 mm Bofors. Wyporność pełna jednostki wzrosła do 2794 ton (2750 ts), przy zanurzeniu zwiększonym do 4,12 m. Mimo zmiany funkcji okręt zachował dotychczasową sygnaturę bazy wodnosamolotów, tj. (AVP-11).

Po zakończeniu przebudowy *Biscayne* przeszedł do Bizerty w Tunezji, gdzie brał udział w przygotowaniach do kolejnej operacji desantowej w basenie Morza Śródziemnego – inwazji na Sycylię. Podczas operacji „Husky” okręt pozostawał jednostką flagową kontradmirała Richarda L. Conolly, dowódcy Task Force 86, których zadaniem było wysadzenie desantu na południowym wybrzeżu Sycylii. Wczesnym rankiem 10 lipca 1943 roku okręt przybył do wyznaczonego miejsca w okolicach Licata i koordynował lądowanie dowodzonej przez generała Luciona Truscotta grupy operacyjnej „Joss”, tj. desant żołnierzy 3 Dywizji Piechoty wspomaganej przez dwa bataliony komandosów. Po uzyskaniu powodzenia operacji przez kilka następnych dni jednostka dowodzenia pozostawała u wybrzeży Sycylii, po czym w dniu 22 lipca powróciła do Bizerty.

Następną operacją desantową na europejskim teatrze działań wojennych, w której brał udział *Biscayne* było prowadzone już po kapitulacji Włoch lądowanie w położonej około 30 Mm od Neapolu Zatoce Salerno. Podczas operacji noszącej kryptonim „Avalanche” jednostka pozostawała w dalszym ciągu okrętem flagowym kontradmirała Conolly. Rankiem 7 września 1943 roku *Biscayne* wyszedł z Bizerty na czele konwoju FSS-2 i dwa dni później dotarł w okolice Paestum i Agropoli – rejon lądowania Południowego Zespołu Uderzeniowego – Task Force 81. Podczas desantu, który rozpoczął się we wczesnych godzinach rannych 9 września, okręt znalazł się pod ostrzałem niemieckich baterii dział 88 mm, szczęśliwie jednak nie odniósł żadnych uszkodzeń. W czasie operacji „Avalanche” jednostka dowodzenia pełniła także rolę tymczasowego okrętu szpitalnego dla żołnierzy desantu. W dniu 12 września drużyna przeciwawaryjna z *Biscayne* wzięła udział w ratowaniu płonącego brytyjskiego transportowca amunicji *Lyninge*. Marynarze amerykańscy przyczynili się do lokalizacji pożaru ratując przed skutkami ewentualnej eksplozji nie tylko transportowiec brytyjski, ale i przebywające wokół inne jednostki desantu. *Biscayne* przebywał u wybrzeży Włoch do 11 października kiedy to po raz kolejny powrócił do tunezyjskiej Bizerty.

W dniu 7 listopada 1943 roku banderę na okręcie podniósł kontradmirał Frank J. Lovry dowódca 8 Sił

Desantowych, a jednocześnie głównodowodzący częścią morską przygotowywanej właśnie operacji „Shingle” – lądowania jednostek sprzymierzonych pomiędzy Anzio i Nettuno na zachodnim wybrzeżu środkowej części Włoch. *Biscayne* został okrętem flagowym Południowego Zespołu Uderzeniowego („X-Ray” Force), który w dniu 22 stycznia 1944 roku wysadził desant wojsk amerykańskich dowodzonych przez generała majora J.P. Lucasa. U wschodnich wybrzeży Włoch jednostka pozostawała przez kilka kolejnych dni, po czym w dniu 2 lutego 1944 roku ponownie odeszła do Bizerty.

W maju 1944 roku *Biscayne* został okrętem flagowym kontradmirała B.J. Rodgersa – dowódcy 2 Grupy Desantowej. Ostatnią wielką operacją desantową na europejskim teatrze działań wojennych, w której wziął udział okręt była operacja „Dragoon” – inwazja w południowej Francji na odcinku jej śródziemnomorskiego wybrzeża pomiędzy Tulonem, a Cannes. Rankiem 15 sierpnia 1944 roku, będąc jednostką flagową Task Force 85 *Biscayne* zajął pozycję w sektorze „Delta” i koordynował lądowanie żołnierzy 45 Dywizji Piechoty na wybrzeżu zatoki Bognon, położonej u wejścia do zatoki St. Tropez. Udział w operacji „Dragoon” okręt zakończył w dniu 16 września 1944 roku, po czym w dniu 10 października 1944 roku zmieniono wreszcie jego sygnaturę na oznaczenie przynależne okrętom dowodzenia siłami desantowymi, tj.: AGC-18. Dwa dni później *Biscayne* został odwołany z Morza Śródziemnego i skierowany na wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych, przy czym jego portem docelowym był Boston w stanie Massachusetts.

W grudniu tego samego roku okręt został oddelegowany na Pacyfik i w dniu 9 stycznia 1945 roku dotarł do Pearl Harbor, gdzie został jednostką flagową komodora F. Moosburgera, dowódcy 63 Dywizjonu Niszczycieli. Pierwszą z wielkich operacji desantowych na nowym teatrze działań wojennych, w których wziął udział *Biscayne* była operacja „Detachment” – inwazja na Iwo Jima. Rankiem 19 lutego 1945 roku okręt zakotwiczył u wybrzeży wyspy i przez dwa następne tygodnie koordynował działania nisz-

1. Patrz: poprzednie części artykułu.

czycieli osłaniających akwen desantu. Swoje zadania w ramach inwazji na Iwo Jima jednostka zakończyła w dniu 4 marca.

Ostatnią wielką operacją desantową, w której brał udział *Biscayne* była operacja „Iceberg”, której celem była Okinawa – największa z Wysp Ryukyu. Udział w inwazji okręt rozpoczął w dniu 26 marca 1945 roku koordynując działania zespołu niszczycieli osłaniającego lądowanie dowodzonej przez generała majora Andrew Brucea 77 Dywizji Piechoty na położonych w południowo-zachodniej części archipelagu Ryukyu wyspach Kerama. Zajęcie ich miało szczególne znaczenie strategiczne dla właściwego celu operacji „Iceberg”, ze względu na znajdujące się pomiędzy nimi dogodne kotwiczowiska. W dniu rozpoczęcia inwazji – 1 kwietnia, *Biscayne* przeszedł na Okinawę, na wodach której pozostawał do początków czerwca 1945 roku. Wtedy to, będąc okrętem flagowym kontradmirała Lawrence F. Reifsnidera, wziął udział w operacjach desantowych na wyspy Ihea i Aguni. Pierwszy z tych desantów, podczas którego na położonej na północ od Okinawy wyspie wylądowali żołnierze batalionu rozpoznawczego 2 Dywizji Piechoty Morskiej miał miejsce w dniu 3 czerwca. Sześć dni później miało miejsce lądowanie batalionu marines z tej samej dywizji na drugiej z wysp. Okręt pozostawał u wybrzeży Okinawy do 1 lipca 1945 kiedy to został odesłany na Leyte.

Po przeszło dwumiesięcznym pobycie na Filipinach, w dniu 8 września *Biscayne* został włączony w skład sił okupacyjnych operujących na wodach Korei i Chin. Swą służbę wojenną, za którą odznaczono go sześcioma gwiazdami bojowymi, okręt zakończył w dniu 30 października 1945 roku, kiedy to został odwołany do Stanów Zjednoczonych. W dniu 21 grudnia jednostka zawinęła do San Diego, po czym przeszła na Wschodnie Wybrzeże i w dniu 7 stycznia 1946 roku przybyła do Portland w stanie Maine. Następnie okręt został na kilka miesięcy przejęty przez tamtejszą Akademię Marynarki, przez którą był wykorzystywany jako hulk instruktorów pilotażu. W dniu 29 czerwca *Biscayne* został wycofany ze służby i 19 lipca 1946 roku w Curtis Bay w stanie Maryland przekazano go U.S. Coast Guard.

Powojenną służbę we flocie amerykańskiej Straży Przybrzeżnej *Biscayne*

rozpoczął w dniu 20 września 1946 roku, przy czym jego portem bazowym został Boston w stanie Massachusetts. Pod koniec lat czterdziestych jednostka przeszła modernizację, której celem było przystosowanie jej do służby w roli patrolowca. Okręt otrzymał nowe, nawrotne silniki napędu bezpośredniego Fairbanks-Morse o łącznej mocy 6150 KM, które umożliwiały mu osiągnięcie prędkości 17,35 węzła. Zbiorniki paliwa o pojemności 545 m³ pozwalały na uzyskanie zasięgu 17 900 Mm przy prędkości 10 węzłów. Jako jedyne jego uzbrojenie pozostawiono wówczas na dziobie pojedyncze działo uniwersalne kalibru 127 mm L/38 w wieży Mk 30. Okręt otrzymał bogate wyposażenie oceanograficzne i hydrograficzne oraz radiolokacyjne, które stanowiły radary: SPS-23, SPS-29D i sonar AN/UQN-1D. Do kierowania i kontroli ognia artyleryjskiego patrolowiec wyposażono w dalececelownik Mk 52 oraz radar Mk 26. Załogę zmodernizowanej jednostki stanowiło 10 oficerów, 2 chorążych oraz 66 podoficerów i marynarzy. Wyporność okrętu po przebudowie zmniejszyła się do 2482 ton, przy zanurzeniu 3,86 m.

Zmodernizowany patrolowiec wprowadzono do służby w dniu 8 czerwca 1949 roku, przy czym nadano mu nową nazwę: *Dexter*² oraz sygnaturę Coast Guardu: WAVP-385. W grudniu 1952 roku okręt ponownie wycofano i na ponad pięć lat postawiono w stoczni Straży Przybrzeżnej w Curtis Bay w stanie Maryland. Jednostkę przywrócono do służby w dniu 30 czerwca 1958 roku przebazowując ją następnie do Alameda w stanie Kalifornia. Przez następnych niemal dziesięć lat *Dexter* pełnił służbę patrolową, holowniczą i ratunkową w składzie regularnych jednostek pływających amerykańskiej Straży Przybrzeżnej. W dniu 1 maja 1966 roku okręt przeklasyfikowano na patrolowiec dalekiego zasięgu i zmieniono jego sygnaturę na: WHEC-385. *Dexter* został ostatecznie wycofany ze służby w dniu 18 stycznia 1968 roku, po czym w dniu 9 lipca 1968 roku przekazano go Marynarce Stanów Zjednoczonych, która przypuszczalnie jeszcze w tym samym roku zatopiła go jako okręt-cel.

Patrolowce typu „Treasury”

Wśród licznych typów jednostek amerykańskich przystosowanych w okresie II wojny światowej do pełnienia roli okrętów dowodzenia desan-

tem znalazły się należące do U.S. Coast Guard patrolowce typu „Treasury”. Siedem, zbudowanych w latach 1935-1937 okrętów tego typu, w ciągu ich długoletniej trwającej niemal aż do czasów nam współczesnych służby, było uważanych za najlepsze jednostki amerykańskiej straży przybrzeżnej. Do 1967 roku, w którym to podniesiono banderę na patrolowcu *Hamilton* (WHEC-715) były także największymi jednostkami U.S. Coast Guardu. Konstrukcyjnie, okręty typu „Treasury” były przy tym przystosowane do pełnienia zarówno służby patrolowej w okresie pokojowym, jak i wykonywania zadań eskortowych po wybuchu konfliktu zbrojnego.

Zbudowane pod koniec lat trzydziestych ubiegłego wieku jednostki typu „Treasury”, w założeniach miały stanowić powiększoną i udoskonaloną wersję uważanych wówczas za udane patrolowców poprzedniego typu – „Lake”. Konieczność ich budowy wynikała z nasilającego się od połowy lat trzydziestych przemytu do Stanów Zjednoczonych narkotyków drogą morską, do którego zwalczana potrzebne były szybkie jednostki dalekiego zasięgu. Ponadto, dynamiczny rozwój lotniczego transportu pasażerskiego powodował, że za przydatne do prowadzenia morskich operacjach poszukiwawczo-ratowniczych zaczęto uważać samoloty pokładowe jednostek pływających. Zgodnie więc z wymaganiami dowództwa amerykańskiego Coast Guardu nowe okręty miały osiągać prędkość 20 węzłów i zasięg 8000 Mm, a zwiększenie powierzchni ich pokładów rufowych miało umożliwić zabudowę hangarów dla wodnosamolotów. Obszerne pokłady rufowe niejako przy okazji miały zabezpieczyć miejsce dla obsługi dużych haków holowniczych w jakie także miały być wyposażone jednostki. Założono więc, że okręty będą miały konstrukcję podobną do poprzedników i napęd jednośrubowy, lecz będą od nich szersze. Ich długość zostanie ponadto powiększona do 96,32 m (316 stóp), co da możliwość osiągania zakładanej prędkości.

W tym samym czasie do projektowania jednostek podobnej wielkości do planowanych nowych patrolowców Straży Przybrzeżnej przystąpiła Marynarka Stanów Zjednoczonych.

2. Od nazwiska Samuela Dextera – Ministra Skarbu USA w administracji prezydenta Johna Adamsa.



Spencer (WPG-36) w pierwotnej konfiguracji uzbrojenia i wyposażenia patrolowca amerykańskiej Straży Przybrzeżnej, z dwoma pojedynczymi działami 127 mm L/51 na odkrytych stanowiskach dziobowych. fot. zbiory Arthur D. Baker III

Ponieważ specyfikacje kanonierek typu *Erie* i patrolowców „Treasury” były bardzo zbliżone, dowództwo Coast Guardu postanowiło wykorzystać projekt Marynarki adaptując go do swoich celów. Standaryzacja obydwu typów okrętów umożliwiała bowiem ograniczenie kosztów, zmniejszonych dodatkowo dzięki seryjnej budowie jednostek w stocznich marynarki. Patrolowce otrzymały więc podobne do kanonierek typu *Erie* podwódmie, zład kadłuba oraz podział jego wnętrza, a także napęd dwusrubowy dwoma turbinami parowymi. Wzmocnione zostały jednak niektóre elementy konstrukcyjne ich kadłuba takie jak stewy dziobowe i rufowe oraz skegi. Ponadto, dla uzyskania większej powierzchni pokładów rufowych skrócono ich nadbudówki. Typ „Treasury” miał początkowo liczyć 10 okrętów. Ostatecznie jednak zbudowano ich siedem, powiększając o trzy

liczbę jednostek następnej serii – typu *Owasco*. Nazwy wszystkich okrętów typu pochodziły od nazwisk amerykańskich ministrów (sekretarzy) skarbu – stąd używana przeważnie nazwa „Treasury”³. Czasami na określenie tego typu spotyka się również nazwę „Secretary”, albo rzadziej *Campbell* – od pierwszej jednostki, która została wprowadzona do służby.

Patrolowce typu „Treasury” miały wyporność standardową 2032 ton (2000 ts) oraz pełną 2388 ton (2350 ts). Okręty miały gładkopokładowy kadłub o długości na linii wodnej 93,88 m i długości całkowitej 99,67 m (tj. 327 stóp – stąd czasami jednostki te bywają nazywane także „327-kami”) oraz szerokości 12,50 m. Ich zanurzenie średnie wynosiło 3,51 m, a maksymalne 3,81 m. W pierwotnej konfiguracji patrolowce były uzbrojone w dwa działa kalibru 127 mm L/51, dwa działka sześciofuntowe, jedno działko jedno-

funtowe oraz 2-4 karabiny maszynowe 12,7 mm Browning. Na obszernych pokładach rufowych okręty mogły przenosić po jednym wodnosamolocie Curtiss SOC-4 „Seagull” albo Grumman JF-2 „Duck”, wykorzystywanym do celów obserwacyjnych. Wodnosamoloty te były wodowane i podnoszone za pomocą bomów, wspartych na głównych masztach okrętów. Napęd patrolowców typu „Treasury” stanowiły dwie turbiny parowe produkcji Westinghouse Co. o mocach nominalnych po 3100 KM. Poprzez dwustopniowe, mechaniczne przekładnie redukcyjne napędzały one dwa wały śrubowe z trójskrzydłowymi śrubami o średnicach 2,74 m. Energię elektryczną dla potrzeb sieci okrętowej dostarczały pojedyncze turbogeneratory o mocach po 300 kW. Para prze-

3. The Treasury – z ang. „Skarb Państwa”, także: „Ministerstwo Skarbu Państwa”.

Główne daty związane z budową patrolowców typu „Treasury”

Okręt		Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby	Port bazowy, Stan
Nazwa	Sygnatura					
<i>George M. Bibb</i>	WPG-31	Charleston Navy Yard	15.08.1935	14.01.1937	10.03.1937	Norfolk, Virginia
<i>George W. Campbell</i>	WPG-32	Philadelphia Navy Yard	01.05.1935	03.06.1936	16.06.1936	Stapleton, Nowy Jork
<i>William J. Duane</i>	WPG-33	Philadelphia Navy Yard	01.05.1935	03.06.1936	16.08.1936	Oakland, Kalifornia
<i>Alexander Hamilton</i>	WPG-34	New York Navy Yard	11.09.1935	10.11.1936	04.03.1937	Oakland, Kalifornia
<i>Samuel D. Inghram</i>	WPG-35	Philadelphia Navy Yard	01.05.1935	03.06.1936	12.09.1936	Port Angeles, Waszyngton
<i>John C. Spencer</i>	WPG-36	New York Navy Yard	11.09.1935	06.01.1936	01.03.1937	Cordova, Alaska
<i>Roger B. Taney</i>	WPG-37	Philadelphia Navy Yard	01.05.1935	03.06.1936	20.11.1936	Honolulu, Hawaje

grzana o ciśnieniu 28 kg/cm² i temperaturze 210 °C zasilająca maszyny główne i pomocnicze była wytwarzana przez dwa sekcyjne kotły wodnorurkowe produkcji Babcock & Wilcox. Okręty wyposażono w wyparowniki o wydajności nominalnej po 62 tony na dobę. Zakładaną projektową prędkość maksymalną 20 węzłów jednostki rozwijały przy mocy maszyn na wałach wynoszącej 6200 KM. Zapas paliwa w ilości 581 ton, wody kotłowej 145 ton i wody słodkiej wynoszący 111 ton umożliwiał im pokonywanie odległości 9500 Mm przy prędkości 11 węzłów, 8000 Mm przy 12,5 węzła, albo 4200 Mm przy prędkości maksymalnej. Załogę patrolowców stanowiło 16 oficerów oraz 107 podoficerów i marynarzy. Koszt budowy pojedynczej jednostki typu „Treasury” zamykał się kwotą zbliżoną do 2,5 mln. ówczesnych dolarów amerykańskich.

W latach międzywojennych jednostki typu „Treasury” pełniły służbę konwencjonalnych patrolowców straży przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych, przy czym na tych okrętach, które przenosiły wodnosamoloty zdejmowano zwykle ze względów statecznościowych po jednym dział 127 mm. Na przełomie wiosny i lata 1937 roku nazwy okrętów uproszczono skracając je jedynie do nazwisk patronów. Wraz z wybuchem wojny patrolowce przeszły pod rozkazy Marynarki i zostały przydzielone do zadań związanych z eskortowaniem konwojów,

w których częstokroć pełniły funkcję jednostek flagowych eskorty. Przez cały okres służby wojennej patrolowce typu „Treasury” były jednak dowodzone przez oficerów i obsadzone przez załogi Coast Guardu, przy czym ich etatyzację zwiększono do około 21 oficerów oraz 215 podoficerów i marynarzy. Przystosowując okręty do eskortowania, jeszcze w 1941 roku zdjęto z nich wodnosamoloty. W ich miejsce zamontowano na rufach dodatkowe, trzecie działa 127 mm L/51 oraz uzupełniono uzbrojenie przeciwlotnicze o trzy działa 76 mm L/50 i cztery wielokalibrowe karabiny maszynowe 12,7 mm Browning. Uzbrojenie przeciwpodwodne okrętów stanowiły dwie wyrzutnie i pojedynczy miotacz typu „Y” (Mk5) bomb głębinowych. W kolejnych latach wojny konfigurację uzbrojenia eskortowców typu „Treasury” nieco zmieniono zdejmując jedno dział 127 mm L/51, rezygnując z karabinów maszynowych Browning oraz wzmacniając uzbrojenie przeciwlotnicze i przeciwpodwodne. Przykładowo, w 1943 roku uzbrojenie artyleryjskie *Duane* (WPG-33) stanowiły 2 działa 127 mm L/51, 4 działa 76 mm L/50 i 2 działka 20 mm Oerlikon. W skład uzbrojenia przeciwpodwodnego okrętu wchodziły: pojedynczy miotacz pocisków głębinowych „Jeż” oraz dwa miotacze typu „K” (Mk6) i dwie wyrzutnie konwencjonalnych bomb głębinowych. Od 1944 roku od tej konfiguracji od-

biegało tylko uzbrojenie eskortowca *Taney* (WPG-37). Okręt ten jako jedyny został bowiem eksperymentalnie uzbrojony w cztery pojedyncze armaty uniwersalne kalibru 127 mm L/38 w zamkniętych wieżach Mk 30.

Podczas służby wojennej jednostki typu „Treasury”, wykazywały się doskonałą sprawnością bojową. Uzyskały one, wśród różnych typów okrętów eskortowych, najlepszy współczynnik zatopień niemieckich okrętów podwodnych. W ich przypadku wyniósł on 0,57 na okręt, wobec średniej dla niszczycieli eskortowych równej 0,10. Jedynym patrolowcem typu „Treasury” zatopionym podczas działań wojennych był *Alexander Hamilton*⁴ (WPG-34). Oslaniający pod koniec stycznia 1942 roku konwój ON-57 eskortowiec, został storpedowany i ciężko uszkodzony przez niemiecki okręt podwodny *U 132*. Ciągłe utrzymująca się na wodzie, przewrócona do góry dnem jednostka została zatopiona ogniem artyleryjskim niszczyciela *Ericsson* (DD-440). W lutym 1942 roku współtowarzyszem dwóch z pośród eskortowców typu „Treasury”: *Campbell* (WPG-32) oraz *Spencer* (WPG-36) podczas służby w eskorcie konwoju ON-166, był polski niszczyciel *Burza*. W starciu z „Wilczym Stadem” nie-

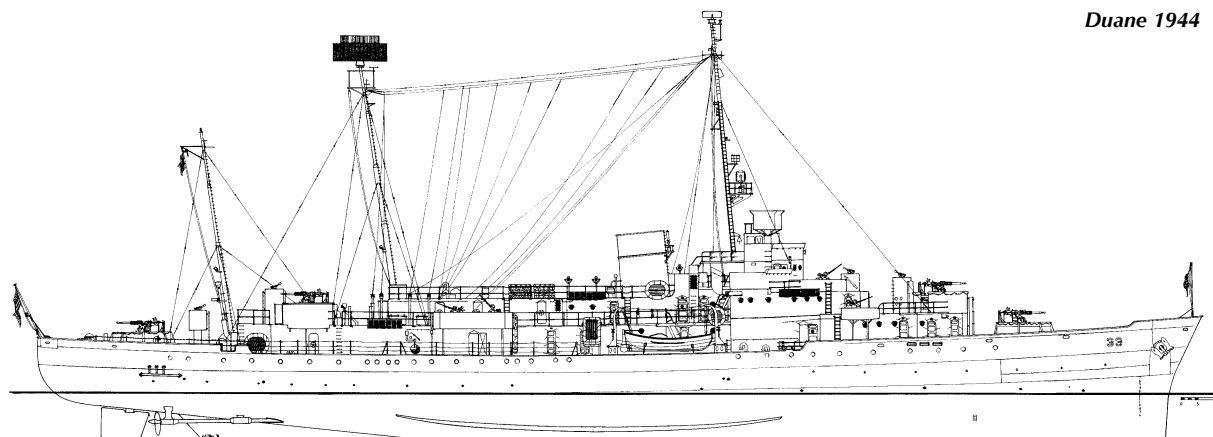
4. Ze względu na zbieżność nazw patrolowca oraz należącego do Marynarki szybkiego stawiacza min *Hamilton* (DMS-18), w dniu 12 stycznia 1942 roku jednostce Straży Przybrzeżnej przywrócono pełną nazwę: *Alexander Hamilton*.

Taney (WPG-37) w konfiguracji eskortowca w środkowym okresie zmagania wojennych. Jako jedyny z patrolowców typu „Treasury” okręt ten został uzbrojony eksperymentalnie w cztery działa uniwersalne kalibru 127 mm L/38 w pojedynczych, zamkniętych wieżach.

fot. zbiory Arthur D. Baker III



Duane 1944



rys. J. A. Tilley

mieckich okrętów podwodnych najpierw *Spencer* zatopił *U 225*, a później *Campbell* staranował i zatopił *U 606* uprzednio obrzucony bombami głębinowymi i zmuszony do wynurzenia przez *Burzę*. Wskutek zderzenia okręt amerykański odniósł poważne uszkodzenia tak, że groziło mu zatonięcie. Niszczyciel polski pozostał u jego boku przez półtorej doby biorąc na swój pokład większość jego załogi. Akcja *Burzy* zyskała wiele uznania wśród marynarzy amerykańskich, którzy wyrazili się o niej jako o: „najwaleczniejszym okręcie jaki kiedykolwiek widzieli”.

Konieczność zapewnienia odpowiednich okrętów dowodzenia dla desantowych zgrupowań taktycznych wielkości dywizji, niezbędnych zwłaszcza dla koordynowania nie tak istotnych ze strategicznego punktu widzenia operacji desantowych oraz zupełny niemal brak mniejszych jednostek tej klasy spowodowały, że wszystkie sześć pozostających w służbie patrolowców typu „Treasury” od późnej jesieni 1944 roku do wczesnej wiosny 1945 roku

zostało przebudowanych na pomocnicze okręty dowodzenia siłami desantowymi. Zapotrzebowanie na okręty dowodzenia było bowiem tak duże, że eks-patrolowce zdecydowano się wycofać ze służby na Atlantyku. Ich miejsce jako liderów osłony konwojów zajęły wówczas przedwojennej budowy niszczyciele typów *Benson* i *Gleaves*. Konieczność przebazowania ich z Pacyfiku spowodowała zresztą opóźnienie programu przebudowy jednostek typu „Treasury”. Początkowo zamierzano przy tym okręty, podobnie jak jednostki typów *Appalachian*, *Ancon* i *Mount McKinley* przekazać Marynarce, dlatego też dla pierwszego z przebudowywanych patrolowców – *Duane* zarezerwowano sygnaturę AGC-6, tj. przynależną okrętom dowodzenia siłami desantowymi⁵. Ostatecznie jednak jednostka podobnie jak inne eks-patrolowce pozostała we władaniu amerykańskiej Straży Przybrzeżnej, w związku z czym nadano jej sygnaturę WAGC-6. Pozostałe otrzymały również sygnatu-

ry „WAGC-”, zachowując jednak swoje dotychczasowe numery rozpoznawcze, tj. -31 i -32 oraz -35 do -37.

Podczas przebudowy patrolowców typu „Treasury” mającej na celu ich przystosowanie do służby w roli pomocniczych okrętów dowodzenia siłami desantowymi, ich nadbudówki zostały wydłużone niemal do samej rufy. Zaaranżowano w nich min. centrum informacji bojowej oraz dodatkowe pomieszczenia dla oficerów dowodzących oddziałami desantowymi i ich sztabów, a także żołnierzy Armii przydzielanych do obsługi środków łączności. Okręty otrzymały bogate wyposażenie w najnowsze urządzenia radioelektroniczne, wśród których znalazły się środki łączności w postaci min. 25 nadajników i 35 odbiorników radiowych. Ich anteny linowe rozpięto pomiędzy pozostawionymi

5. Stąd w sygnaturach jednostek dowodzenia siłami desantowymi poprzednio opisanych typów występuje „luka” pomiędzy *Catocin* (AGC-5) i *Mount McKinley* (AGC-7).

Główne daty związane ze służbą patrolowców typu „Treasury” w roli okrętów dowodzenia

Nazwa	Okręt Sygnatura	Przebudowa na okręt dowodzenia Stocznia Czas trwania	Przywrócenie do konfiguracji patrolowca Stocznia Czas trwania	Port bazowy po przywróceniu do służby w USCG, Stan
<i>Bibb</i>	WAGC/WPG-31	Charleston Navy Yard 11.1944-29.01.1945	Charleston Navy Yard ?-? 1946	Boston, Massachusetts
<i>Cambell</i>	WAGC/WPG-32	Boston Navy Yard 30.12.1944-28.03.1945	Charleston Navy Yard ?-Maj 1946	Brooklyn, Nowy Jork
<i>Duane</i>	WAGC-6/WPG-33	Norfolk Navy Yard 17.01.1944-06.03.1944	Charleston Navy Yard ?-Luty 1946	Argentia, Nowa Funlandia
<i>Inghram</i>	WAGC/WPG-35	Charleston Navy Yard 24.07.1944-21.10.1944	Charleston Navy Yard 07.04.1946-07.1946	Norfolk, Virginia
<i>Spencer</i>	WAGC/WPG-36	Norfolk Navy Yard 26.06.1944-11.09.1944	Charleston Navy Yard 25.02.1946-07.1946	Boston, Massachusetts
<i>Taney</i>	WAGC/WPG-37	Boston Navy Yard 10.1944-19.01.1945	Charleston Navy Yard 29.11.1946-02.1947	Alameda, Kalifornia

masztami głównymi, a zabudowanym w rufowych częściach nadbudówek nowymi masztami kolumnowymi. Za nadbudówkami jednostki otrzymały dodatkowe, trzecie maszty kolumnowe z rejami sygnałowymi. Okręty wyposażono w stacje radiolokacyjne dozoru powietrznego typu SK na masztach rufowych oraz stacje dozoru nawodnego SG na masztach głównych. Zdemontowano całe uzbrojenie zastępując je różnymi konfiguracjami dział przystosowanych do zwalczania samolotów. Większość okrętów uzbrojono w dwa, pojedyncze działa uniwersalne kalibru 127 mm L/38, w wersjach montowanych na statkach handlowych oraz małokalibrowe działka przeciwlotnicze 40 mm systemu Bofors (3 x II) i od 4 do 8 (*Ingham, Spencer*) pojedynczych działek 20 mm Oerlikon. Od tej konfiguracji wyraźnie odbiegało jedynie uzbrojenie *Duane*, który otrzymał jedynie działka 40 mm Bofors (2 x IV i 3 x II) oraz 8 pojedynczych działek 20 mm Oerlikon. Na okrętach pozostawiono typowe dla jednostek Coast Guardu wyposażenie łodziowe tj.: dwa motorowe welboty o długości 7,93 m oraz dwa tej samej długości pontony typu *Monomoy* z napędem silnikami zaburtowymi. Wyporność pełna przebudowanych patrolowców zwiększyła się

do 2888 ton (2842 ts), przy zanurzeniu maksymalnym sięgającym 4,57 m.

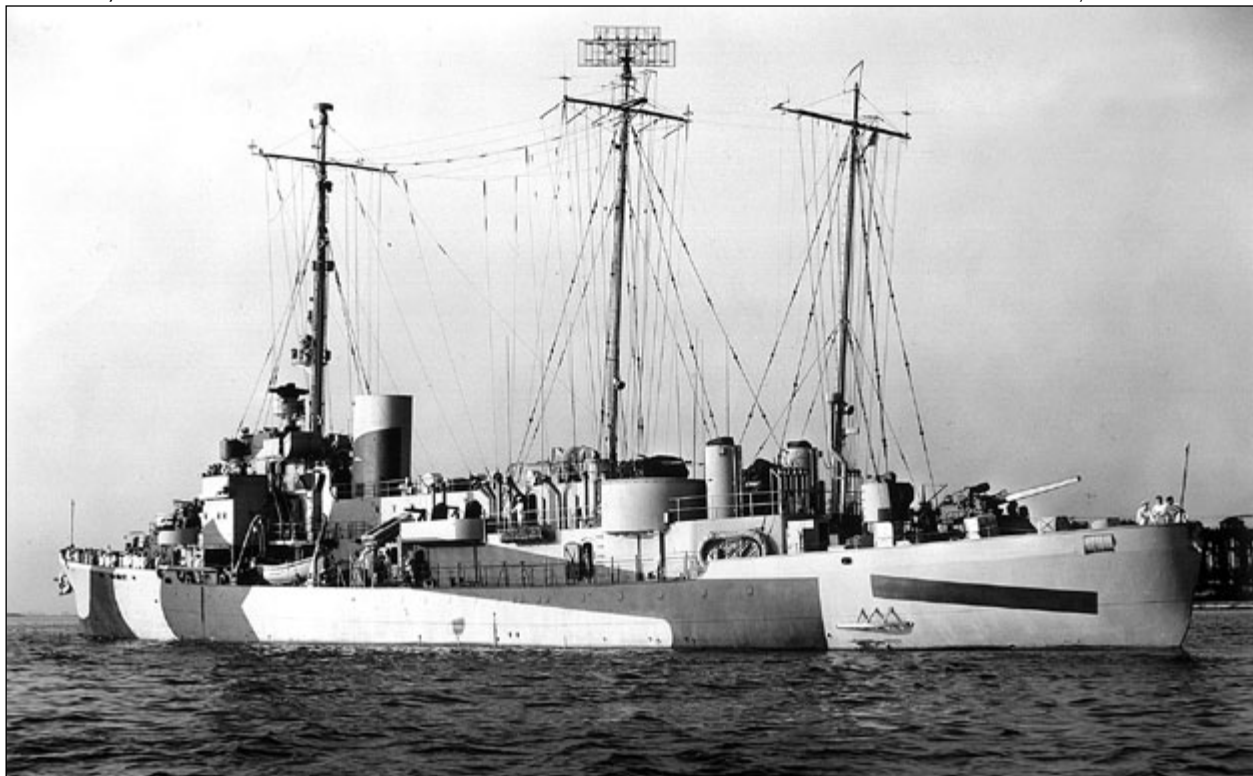
Wszystkie sześć jednostek typu „Treasure”, które przetrwały wojnę powróciły do służby w Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych w 1946 roku, przy czym przywrócono im konfigurację wyposażenia i uzbrojenia patrolowców. Artyleryjskie uzbrojenie okrętów stanowiło wówczas pojedyncze działka kalibru 127 mm L/38 w zakrytej wieży Mk 30 oraz małokalibrowe działka przeciwlotnicze: dwa 40 mm Bofors (1xII) i dwa 20 mm Oerlikon (2xI). Ich broń przeciwpodwodna składała się z miotacza raketowych pocisków głębinowych „Hedgehog” oraz rufowych wyrzutni bomb głębinowych. W latach sześćdziesiątych zdemontowano artylerię małokalibrową okrętów zastępując ją dwoma karabinami maszynowymi 12,7 mm Mk 2 Browning, a uzbrojenie przeciwpodwodne uzupełniono o dwa potrójne zestawy wyrzutni kalibru 324 mm Mk 32 dla torped Mk 44/46. Wyposażenie elektroniczne jednostek stanowiły wówczas: radar dozoru nawodnego SPS-52, radar dozoru powietrznego SPS-29D, artyleryjski system kierowania ogniem Mk-26 oraz hydrolokator kadłubowy SQS-11. Po zmianie klasyfikacji jednostek pływających amerykańskiej Straży Przybrzeżnej, która miała miej-

sce w dniu 1 maja 1966 roku, sygnatury patrolowców typu „Treasure” zostały zmienione z „WPG-...” na „WHEC-...”. W latach siedemdziesiątych zdemontowano uzbrojenie przeciwpodwodne okrętów, przystosowując jednostki do szybkiego jego montażu w poprzedniej konfiguracji w razie konieczności. Wyposażenie elektroniczne patrolowców w latach osiemdziesiątych stanowiły: radar dozoru nawodnego SPS-53, radar dozoru powietrznego SPS-29D, artyleryjski system kierowania ogniem Mk-52 oraz hydrolokator kadłubowy SQS-36A. Powojenna wyporność standardowa jednostek wynosiła 2250 ton (2215 ts), a pełna przy zanurzeniu 4,57 m (7,37 m z opływką sonaru) – 2698 ton (2655 ts). Załogi okrętów liczyły wówczas po 13 oficerów oraz 131 podoficerów i marynarzy. Patrolowce typu „Treasure” były jednymi z najdłużej pełniących służbę jednostek pływających Stanów Zjednoczonych. Ze składu floty Coast Gardu zostały wycofane wraz z końcem pierwszej połowy lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, przy czym dwa z nich pełnią dzisiaj rolę okrętów-muzeów, a dwa pod koniec lat osiemdziesiątych zostały zatopione u wybrzeża Florydy jako elementy sztucznej rafy.

(ciąg dalszy nastąpi)

Eks-patrolowiec *Spencer* (WAGC-36) opuszczający po przebudowie Norfolk Navy Yard. Doskonale widoczna jego nowa konfiguracja okrętu dowodzenia siłami desantowymi, z charakterystycznymi trzema masztami kolumnowymi i pojedynczym działem uniwersalnym kalibru 127 mm L/38 na rufie.

fot. zbiory Arthur D. Baker III



Scharnhorst prawdopodobnie podczas prób w rejonie Brestu w 1941 roku.
fot. zbiory Pierre Hervieux



Przemysław Federowicz

Operacja „Ostfront”

część I

Bitwa o konwoje

W dniu 22 czerwca 1941 r. hitlerowskie Niemcy rozpoczęły kolejną wielką operację wojskową, tym razem skierowaną ku wschodniemu, jeszcze niedawno sojuszniczemu państwu. Ogromne sukcesy państw osi w Rosji i trzymanie w szachu Wielkiej Brytanii, zmusiło oba te wielkie mocarstwa, wsparte pomocą Stanów Zjednoczonych, do wzajemnej współpracy i pomocy. 28 września 1941 r. do Moskwy przybyli przedstawiciele brytyjsko-amerykańskiej komisji Panowie Beaverbrook i Harriman. 4 października zostało podpisane, wspólne, alianckie postanowienie dotyczące dostaw sprzętu wojennego do Rosji. Osiem dni później z Wielkiej Brytanii wyruszył pierwszy konwój z pomocą wojskową oznaczony kryptonimem PQ-1. Na pokładach frachtowców znajdowało się 140 czołgów, 100 myśliwców „Hurricane”, 200 pojazdów opancerzonych, 200 działek przeciwpancernych z amunicją i 50 lekkich działek 25 mm wraz z amuni-

cją. Do marca 1942 r. do arktycznych portów w Archangielsku i Murmańsku wpłynęło 110 statków ze sprzętem wojennym tracąc zaledwie jeden transportowiec.

Kłęski wojsk hitlerowskich w Rosji oraz coraz śmielsze poczynania alianców na wodach norweskich¹ zmusiły Hitlera do rozważenia planu przetrzucenia większych sił do środkowej i północnej Norwegii. Ostateczną jego decyzję przypieczętowały pogłoski o planowanej operacji desantowej w tymże rejonie rozgłaszane przez wywiad angielski. Już 16 stycznia 1942 r. do Trondheim został przebazowany pancernik *Tirpitz*, tworzący załazek przyszłej silnej grupy bojowej. 24 lutego dołączyły do niego ciężkie krążowniki *Admiral Scheer* i *Prinz Eugen*, który dzień wcześniej został ciężko uszkodzony torpedą przez brytyjski okręt podwodny *Trident*². Dowództwo nad pancernikami i niszczycielami objął wiceadmirał Otto Ciliax podnosząc 24 lutego 1942 r. swoją flagę na *Tirpitzie*.

Obecność niemieckiej Grupy Bojowej (Kampfgruppe) zmusiła Aliantów do podjęcia kroków, których celem było zapewnienie bezpieczeństwa szlakom żeglugowym na Morzu Barentsa i na Atlantyku³. Na bazujące okręty w Faettenfjordzie i Lofjordzie lotnictwo bombowe wykonało kilka bezskutecznych nalotów,⁴ a w skład

1. M.in. operacje komandosów „Claymore” 4 marca 1941, „Gauntlet” we wrześniu 1941 oraz „Anklet” i „Archery” w grudniu 1941 roku.

2. *Prinz Eugen* do połowy maja 1942 r. kotwiczyl w Lofjordzie, gdzie został prowizorycznie naprawiony i nie brał udziału w działaniach floty. 16 maja 1942 r. powrócił do Niemiec w ramach operacji „Zauberflöte”.

3. 26 marca 1942 r. rozpoczęła się operacja, której celem było zniszczenie doku Forme Normandie w St. Nazaire przez staranowanie go niszczycielem *Campbeltown*. Dok ten stanowił jedyne miejsce remontowe w tymże rejonie dla pancernika *Tirpitz*, którego wyjścia na Atlantyk obawiała się admiralica brytyjska.

4. Pierwszy nalot odbył się w nocy z 27 na 28 marca 1942 r. (43 samoloty), kolejne 28/29 marca (34 bombowce z 4 i 5 Grupy Bombowej), 30/31 marca (34 „Halifaxy” z 4 Grupy Bombowej), operacja „Bluebeard” w nocy 27/28 kwietnia (32 „Halifaxy” i 12 „Lancasterów”) i kolejny 28/29 (23 „Halifaxy” i 11 „Lancasterów”).

konwojów przydzielono ciężką grupę osłonową składającą się z pancerników, krążowników i lotniskowca.

Pierwszą operacją tworzącej się Kampfgruppe był wypadek przeciwko konwojowi PQ-12 i powrotnemu konwojowi QP-8. 6 marca zespół w składzie pancernik *Tirpitz* wraz z niszczycielami *Z 25*, *Paul Jacobi*, *Hermann Schoemann* i *Friedrich Ihn* opuścił Trondheimfjord i skierował się ku wykrytym transportowcom alianckim. Rezultatem starcia było zatopienie jedynie radzieckiego zbiornikowca *Izora* (2815 BRT). Po powrocie do bazy, głównodowodzący flotą, admirał Reader zgłosił propozycję jeszcze większego wzmocnienia składu grupy bojowej oraz zwiększenia liczby lotnictwa rozpoznawczego i bombowego w Norwegii. 21 marca w Lofjorcie rzucił kotwicę ciężki krążownik *Admiral Hipper*, który został wcielony w skład grupy bojowej. Do lipca 1942 r. prowadził w jej strukturze intensywne szkolenia przygotowując się do wspólnej akcji. 22 marca w Trondheimfjorcie znajdowały się: pancerniki *Tirpitz* i *Admiral Scheer*, krążowniki ciężkie *Admiral Hipper* i *Prinz Eugen* (uszkodzony), niszczyciele *Paul Jacobi*, *Hermann Schoemann*, *Friedrich Ihn*, *Z 24*, *Z 25*, *Z 26*, *Z 30* oraz torpedowce *T 15*, *T 16* i *T 17*. Okręty te stanowiły silną formację mogącą zagrozić każdemu konwojowi. Jednakże z powodu strasznego braku paliwa do akcji przeciwko alianckiej żegludze używano niszczycieli i okrętów podwodnych bazujących w Kirkenes oraz lotnictwa bombowego. 20 maja, w ramach operacji „Walzertraum”, do Trondheimfjordu została przerzucona kolejna ciężka jednostka – ciężki krążownik *Lützow*.

Po zaciętej walce Luftwaffe przeciwko konwojowi PQ-16 niemiecka Kriegsmarine rozpoczęła przygotowania do operacji ofensywnych stojącej beczynnie grupy bojowej. Organizacyjnie okręty zostały podzielone na dwa zgrupowania:

„Kampfgruppe I”

Miejsca bazowania:

Faeten i Lo-Fjord (Trondheimfjord)

Dowódca:

admirał Otto Schniewind

Okręty:

Tirpitz, *Admiral Hipper*, *Karl Galster*, *Friedrich Ihn*, *Hans Lody*, *Theodor Riedel*, *T 7*, i *T 15*.

„Kampfgruppe II”

Miejsce bazowania:

Zatoka Bogen koło Narviku

Dowódca:

wiceadmirał Oskar Kummetz

Okręty:

Lützow, *Admiral Scheer*, *Z 24*, *Z 27*, *Z 28*, *Z 29*, *Z 30* i *Richard Beitzen*.

2 lipca 1942 r. Kriegsmarine rozpoczęła operację „Rösselsprung” skierowaną przeciwko wykrytemu konwojowi PQ-17. Zdobyta przez wywiad brytyjski informacja o opuszczeniu przez niemieckie okręty bazy spowodowała rozproszenie się konwoju i powrót brytyjskiej, ciężkiej grupy osłonowej do bazy. Przechwycony rozkaz nakazujący rozproszenie konwoju oraz uszkodzenie *Lützowa* i dwóch niszczycieli (weszły na skały) spowodował odwołanie ataku obu grup bojowych. Zniszczeniem konwoju zajęły się okręty podwodne i lotnictwo bombowe. Konwój stracił 24 statki.

Kolejnym wzmocnieniem sił morskich w Norwegii było przybycie w lipcu 1942 r. do Trondheim krążownika *Köln*. Miał on uczestniczyć w operacjach minowych „Rasputin” i „Meisenbalz” oraz w ataku wraz z krążownikiem *Admiral Hipper* na konwój QP-14. Operacje te przewidywano na wrzesień 1942 r. 9 sierpnia uszkodzony na skałach ciężki krążownik *Lützow* został skierowany do Niemiec celem remontu, a pozostałe okręty pozostały w swoich bazach. Jedynie krążownik *Admiral Hipper* wziął udział w operacji ofensywnej „Wunderland” („Kraina cudów”) na Morzu Karskim w dniach od 16 do 30 sierpnia 1942 r. Kolejną akcją *Hippa* była operacja minowa „Zarin” („Caryca”) w dniach od 24 do 28 września, która zastąpiła wcześniejszą operację pod kryptonimem „Rasputin”. Kolejne planowane operacje „Blitz” („Błyskawica”) i „Donner” („Grom”) z udziałem krążowników *Admiral Hipper* i *Köln*, zostały jak poprzednie odwołane⁵.

Po tragedii PQ-17 admiralica brytyjska wstrzymała konwoje do września 1942 roku, kiedy to wyruszył kolejny konwój PQ-18. Duże straty poniesione w wyniku skoordynowanego ataku niemieckiego lotnictwa i okrętów podwodnych, zmusiły admiralicję do kolejnego wstrzymania ruchu konwojów. Jedyne zaopatrzenie przewoziły od tego czasu pojedyncze statki wysyłane w odstępach 200 milowych. 25 października alianci podjęli jeszcze jedną próbę zniszczenia okrę-

tów niemieckich w ramach operacji „Title”, także zakończonej porażką⁶.

8 listopada 1942 r. rozpoczęła się aliancka operacja desantowa w północno-zachodniej Afryce znana jako operacja „Torch”. Związana z nią duża koncentracja sprzętu i zaopatrzenia wpłynęła na podjęcie decyzji rządu Wielkiej Brytanii o wstrzymaniu ruchu konwojowego aż do stycznia 1943 r. Jednakże w wyniku interwencji prezydenta Stanów Zjednoczonych podjęto decyzję o rozpoczęciu ruchu statków przez Morze Barentsa od razu po zakończeniu operacji „Torch”. W kręgach dowódczych admiralicy brytyjskiej istniały dwa rozbieżne stanowiska dotyczące ilości statków wchodzących w skład konwojów. Pierwsze zakładało przeprowadzenie jednego dużego konwoju z silną eskortą i drugie, silnie popierane przez głównodowodzącego Home Fleet admirała Toveya, które zakładało przeprowadzenie dwóch mniejszych konwojów. Argumenty takie jak: mniejsze ryzyko wykrycia, lepsza ochrona przez eskortę i łatwiejsze manewrowanie zgrupowaniem w trudnych warunkach atmosferycznych stały się przyczyną akceptacji drugiego wariantu.

Niemieckie działania Kriegsmarine w listopadzie 1942 r. ograniczyły się tylko do operacji „Hoffnung” („Nadzieja”), skierowanej przeciwko radzieckim szlakom żegludowym w Arktyce. Została ona przeprowadzona przez krążownik *Admiral Hippera* oraz cztery niszczyciele⁷. Na Bałtyk także odwołany pancernik *Admiral Scheer*, który 12 listopada zawiął do Świnoujścia. Zastąpił go lekki krążownik *Nürnberg* przebazowany na północ z południowej Norwegii. W połowie grudnia do Norwegii został przerzucony wyremontowany ciężki krążownik *Lützow* (w ramach operacji „Prometheus”), który zakotwiczył w Kaafjordzie, jednej z odnóg Altafjordu.

Pierwszy aliancki, nowy konwój, oznaczony kryptonimem JW-51A wyruszył z Loch Ewe w północnej Szkocji 15 grudnia 1942 r. i bez-

5. Operacja „Blitz” – atak na stacje polarne na Wyspie Barentsa, operacja „Donner” atak na obiekty lądowe Wyspy Jan Mayen.

6. Celem operacji „Title” było zniszczenie pancernika *Tirpitz* zakotwiczonego w Faetenfjorcie przez dwie kierowane torpedy przeholowane do Trondheimfjordu przez norweski kuter rybacki *Arthur*.

7. Rezultatem wypadu było zniszczenie ścigacza *BO 78* i zbiornikowca *Donbass* (7925 BRT)

piecznie, nie wykryty, dotarł do Murmańska. Dostarczył 100 000 t zaopatrzenia. Ciemności nocy polarnej, silne sztormy oraz osłabienie lotnictwa niemieckiego tudzież braki paliwowe Kriegsmarine stały się wielkimi sprzymierzeńcami alianckich statków. Jednakże kolejny konwój JW-51B został wykryty przez niemieckie lotnictwo rozpoznawcze i zaatakowany przez okręty Kampfgruppe II w składzie *Admiral Hipper*, *Lützow*, oraz 5 niszczycieli (operacja „Regenbogen”)⁸. Zaangażowanie dużych sił marynarki i narażanie wartościowych okrętów na zatopienie nie ponosząc tym samym żadnych sukcesów wywołało u Hitlera wielki gniew. Wydał on natychmiastowy rozkaz o demontażu uzbrojenia z ciężkich okrętów, a ich samych poddaniu kasacji. Stanowisko Hitlera spowodowało złożenie dymisji przez admirała Raedera i zastąpienie go dowódcą okrętów podwodnych admirałem Dönitzem.

Pod koniec stycznia do Niemiec zostały odwołane krążowniki *Admiral Hipper* oraz *Köln*. Zostały one zastąpione pancernikiem *Scharnhorst* (operacja „Paderborn”), który rzucił kotwicę 9 marca w Zatoce Bogen koło Narviku. Natychmiast został on także włączony w skład nowej grupy bojowej składającej się z pancerników *Tirpitz* i *Lützow*, krążownika *Nürnberg* oraz niszczycieli i torpedowców.

Do końca sezonu zimowego Admiralicja Brytyjska przeprowadziła jeszcze cztery konwoje ponosząc jedynie minimalne straty wynoszące pięć zatopionych transportowców. Po ustaniu nocy polarnej ruch żeglowny został przerwany, a Admiralicja rozpoczęła przygotowania do sezonu zimowego. Przygotowania te miały za zadanie wyeliminować ciężkie okręty niemieckie.

Tymczasem niemieckie sztaby opracowywały coraz to kolejne operacje ofensywne z udziałem Kampfgruppe. Rozważano kontynuację operacji „Wunderland”, niedosłzłego wypadu „Aurora” czy planu „Hektor” przewidywanych na wiosnę i lato 1943 roku. W planach operacyjnych pojawiły się projekty kolejnych ofensywnych operacji „Husar”, „Dudelsack”, „Südwind”, „Sizilien”, „Ostfront” (pierwotnie oznaczona jako „Skagerrak”), „Aussenjade” czy „Borkumriff”. Jednakże z braku paliwowych jedynie dwie z nich „Sizilien-Zitronella” oraz „Ostfront” doczekały się realizacji.

We wrześniu skład Kampfgruppe uległ dalszemu zmniejszeniu. *Lützow* został odwołany na Bałtyk, a pancernik *Tirpitz* odniósł uszkodzenia w wyniku ataku brytyjskich miniaturowych okrętów podwodnych⁹. Jedyną sprawną jednostką Kampfgruppe został wówczas pancernik *Scharnhorst* oraz niszczyciele z 4 i 6 flotyli. 17 listopada 1943 r. na południe została odwołana cała 6 flotylla niszczycieli pozostawiając eskortę pancernika okrętom 4 flotyli. Flotylla ta składała się z 5 dużych niszczycieli Z 30, Z 33, Z 34, Z 38 oraz flagowego Z 29.

Plan operacji „Ostfront”

Kryptonimem „Skagerrak” w sztabie Admirala Morza Norweskiego (Admiral Nordmeer) określono operację skierowaną przeciwko żegludze konwojowej. 28 marca 1943 r. trafiła ona do sztabu grupy bojowej, celem zaznajomienia się z jej założeniami i taktyką. Sugestie ze strony sztabu Kampfgruppe spowodowały, że 1 maja 1943 r. Admiral Nordmeer wydał zmodyfikowany plan operacji „Skagerrak”, określony jako operacja „Ostfront” („Front wschodni”). Nowe założenia były bardziej elastyczne od pierwotnego planu i umożliwiły zależnie od wielu czynników zastosowanie różnych metod ataku. Plan, głównie zależny od trudnych warunków przewidywał, atak:

- samymi niszczycielami,
- niszczycielami i pancernikiem, lecz *Scharnhorst* jako eskorta niszczycieli,
- wspólnym ataku obu typów okrętów,
- atak samego pancernika.

Przyszły atak mógł być przeprowadzony tylko przy korzystnych warunkach odniesienia zwycięstwa, dokładnie określonych przez sztaby marynarki. Wstępnym warunkiem rozpoczęcia operacji było zlokalizowanie samego konwoju, jak i jego ciężkiej grupy osłonowej. W przypadku wykrycia zgrupowania pancerników musiały one znajdować się w takiej odległości aby był możliwy szybki wypad grupy bojowej i bezpieczny jej powrót. Dodatkowo warunki atmosferyczne musiały być na tyle względne, aby umożliwić skuteczne rozpoznanie lotnicze, oraz zapewnić możliwość użycia broni torpedowej w przypadku ataku niszczycieli i okrętów podwodnych. Kolejnym czynnikiem było zaskoczenie. Jednakże w klimacie północy i warunkach nocy polarnej

należało się liczyć z nie zaistnieniem tychże korzystnych warunków. Silne sztormy, ciemności, wiatry i niskie temperatury były bardziej sprzyjającymi aliantom, niż Niemcom, przejawami natury. Możliwy atak pancernika, przy niedoskonałości własnych urządzeń radarowych, był możliwy jedynie około południa gdy następuje krótki okres półmroku. Jak się później okaże żadne z przyjętych wstępnych warunków do ataku nie zostało spełnione. A staranie ułożony plan operacji „Ostfront” faktycznie nie był realizowany ze swoimi założeniami.

Przeciwnicy

Grudzień 1943 r. zastał sztab Kampfgruppe niekompletny i zupełnie nie przygotowany do prowadzenia operacji bojowych przeciwko alianckiej żegludze. Bierne wykorzystanie okrętów, wynikające z braków paliwowych i szans na zwycięstwo, było przyczyną braku gotowości bojowej niemieckich załóg i upadku ich morale. Od listopada dowódca grupy bojowej (Befehlshaber der Kampfgruppe) wiceadmiral Oskar Kummetz przebywał na długotrwałym urlopie w Niemczech. Podobnie I oficer komandor Hansjürgen Reinicke oraz II oficer komandor podporucznik Fritz-Günther Boldemann, którzy przebywali na przepustkach w kraju. Jedyne wystawione zastępstwo obejmowało stanowisko dowódcy grupy, pozostałe I i II oficera prawdopodobnie w wyniku braku przekonania do wyjścia na akcję bojową, nie zostały obsadzone. Dodatkowo na zbliżające się Święta Bożego Narodzenia wydano także 80 przepustek zezwalających na spędzenie świąt w Niemczech. Funkcję tymczasowego dowódcy grupy bojowej sprawował 45 letni kontradmirał Erich A. Bey¹⁰. Głównym czynnikiem, który zapewne zdecydował o jego kandydaturze była przyszła strategia defensywna, której głównymi zadaniami miały stać się opera-

8. Operacja „Regenbogen” zakończyła się uszkodzeniem *Hippera*, zatopieniem niszczyciela *Friedrich Eckoldt*, oraz brytyjskich: niszczyciela *Achates*, trałowca *Bramble* i uszkodzeniem niszczyciela *Onslow*.

9. Operacja „Source” – atak trzyosobowych mini okrętów podwodnych X 5, X 6, X 7, X 8, X 9 i X 10 na okręty zakotwiczone w Altafjordzie. *Tirpitz* został ciężko uszkodzony przez 4 miny i wyeliminowany z operacji morskich.

10. Erich Bey urodzony w Hamburgu 23 marca 1898 r. Podczas I wojny w cesarskiej marynarce wojennej, podczas II wojny dowódca niszczyciela Z 14, później dowódca 4 i 6 flotylli niszczycieli, a od 1940 r. dowódca niszczycieli (F.d.Z.).



Konradmiral Erich Bey który kierował planowaną operacją.

fot. zbioru Siegfried Breyer



Dowódcą *Scharnhorsta* w jego ostatniej akcji był komandor Fritz Julius Hintze.

fot. zbioru Siegfried Breyer



Admiral Bruce Fraser, dowódca brytyjskiej Home Fleet.

fot. zbioru Siegfried Breyer

cje minowe na wodach norweskich. Podczas jego nominacji, mało osób w sztabach w Berlinie, Kilonii czy Narwiku przewidywało ponowienie operacji ofensywnych z udziałem pancerników, w których kierowaniu Bey nie miał doświadczenia. 25 grudnia, krótko przed wyjściem na akcję bojową, uzupełnił on braki kadrowe w sztabie Kampfgruppe oficerami z pokładu uszkodzonego pancernika *Tirpitz*.

Stanowisko dowódcy pancernika *Scharnhorst* sprawował komandor Fritz Hintze¹¹, który objął je 14 października 1943 r. zastępując komandora Friedricha Hüffmaiera. Operacja „Ostfront” miała być jego pierwszym wyjściem w morze po objęciu tegoż stanowiska. Pozostałe stanowiska oficerskie zajmowali: I oficer komandor porucznik Dominik Ernst (od kwietnia 1943 r.), oficer nawigacyjny komandor podporucznik Lanz Edgar (od lutego 1943 r.), I oficer artylerii komandor podporucznik Bredenbreuker Walter (od kwietnia 1943 r.), główny mechanik komandor podporucznik (inż.) König Otto (od października 1943 r.).

Stan osobowy załogi w dniu 25 grudnia 1943 r. wynosił 1888 marynarzy i oficerów w tym także 40 (inne źródła 100) kadetów marynarki. W wyniku pośpiechu zaniedbano także zaokrętowanie grupy nasłuchowej B-Dienst, co było rutynową czynnością podczas akcji niemieckich ciężkich okrętów¹².

Wsparciem pancernika była 4 flotylla niszczycieli dowodzona przez komandora Rolfa Johannessona, które-

go duże doświadczenie i wspólna dla niego i konradmirała Beya taktyka, czyniła go silnym przeciwnikiem¹³. Dowódcami poszczególnych okrętów byli: Z 29 (flagowy) komandor podporucznik Mutius, Z 30 komandor podporucznik Lampe, Z 33 komandor podporucznik Holtorf, Z 34 komandor podporucznik Hetz oraz Z 38 komandor podporucznik Brutzer.

W maju 1943 r. nowym głównodowodzącym Home Fleet, został admirał Bruce A. Fraser (1888-1963), który zastąpił na stanowisku admirała Toveya (1885-1971). 55 letni admirał odznaczał się dużym doświadczeniem zdobytym już podczas I wojny światowej (od 1902 w brytyjskiej marynarce wojennej). W 1943 r. bezpośrednio dowodził operacjami konwojowymi na Morzu Barentsa z pokładu jednego z okrętów ciężkiej grupy osłonowej. Podczas eskorty konwoju JW-55B dowództwo nad okrętami grupy osłonowej (Force II) sprawowali: *Duke of York* (flagowy), komandor G.H.E. Russell, *Jamaica*, komandor J. Hughes-Hallett, *Samuarez*, kapitan marynarki E.W. Walmsley, *Savage*, komandor podporucznik M.D.G. Meyrick, *Scorpion*, kapitan marynarki W.S. Clouston oraz *Stord*, kapitan marynarki S. Storchell.

Pancernik *Duke of York* już od marca 1943 r. wraz z bliźniaczym *King Georg V* osłaniał arktyczne konwoje, a po powrocie z operacji „Torch” rozpoczął ponowny żmudny okres patroli na Morzu Norweskim i Morzu Barentsa. Podobnie załogi pozostałych okrętów posiadały spore doświadczenie nabyte podczas rozmaitych operacji mor-

skich. Doświadczenie kadry oficerskiej i wyszkolenie załóg, a także nowoczesny sprzęt radiolokacyjny tworzyły z nich bardzo groźnych przeciwników, z którymi według dyrektyw SKL i Hitlera niemieckie okręty nie powinny wdawać się w żadne potyczki.

Zespołem osłony bliskiej, złożonym z krążowników X eskadry, dowodził 56 letni admirał Robert Lindsey Burnett (1887-1959). Podczas I wojny światowej był dowódcą torpedowca i niszczyciela, a w okresie międzywojennym służył jako dowódca flotylli niszczycieli i eskadry krążowników we wschodniej Azji i południowej Afryce. W latach II wojny światowej obejmował stanowiska dowódcy sił minowych, niszczycieli i eskadry krążowników¹⁴. Podczas eskorty konwoju JW-55B dowództwo nad okrętami Force 1 sprawowali: *Belfast* (flagowy) komandor F.R. Parham, *Norfolk* komandor D.K. Bain oraz *Sheffield* komandor C.T. Addis. Załogi tychże okrętów zdobywały doświadczenie już od 1941 r. podczas operacji konwojowych na Atlantyku, a później także na Morzu Barentsa i Morzu Norweskim.

(ciąg dalszy nastąpi)

11. Fritz Hintze – urodzony 13 maja 1901 r. Do lata 1942 jako oficer nawigacyjny na krążowniku *Admiral Hipper*.

12. B-Dienst (Beobachtung – Dienst) – oddział nasłuchu radiowego kontrwywiadu armii.

13. Rolf Johannesson od 1938 r. dowódca niszczyciela Z 15, później dowódca niszczyciela ZG 3, a od 10 kwietnia 1943 r. dowódca 4 flotylli niszczycieli. Po śmierci Admirała Beya od lutego 1944 r. dowódca Kampfgruppe w Norwegii.

14. Od połowy 1944 r. głównodowodzący na południowym Atlantyku.

Zvonimir Freivogel (Niemcy)



Jugosłowiański *Galeb* w pierwszym okresie swojej powojennej służby uzbrojony w cztery armaty kal. 88 mm i liczną artylerię plot.
fot. Bibliothek für Zeitgeschichte (BfZ)

Ramb III – Kiebitz – Galeb

Niewiarygodna historia pewnej jednostki

W historii żeglugi było wiele statków i okrętów, które przez długi czas pływały pod banderami różnych państw. Najczęściej były to, i nadal są statki handlowe, w przypadku których zmiana armatora, czy przejście pod inną banderę nie są niczym nadzwyczajnym. Inaczej rzecz ma się z okrętami. Te z kolei podnosiły inne bandery ze względów oszczędnościowych wzgl. kiedy stawały się zdobyczą wojenną.

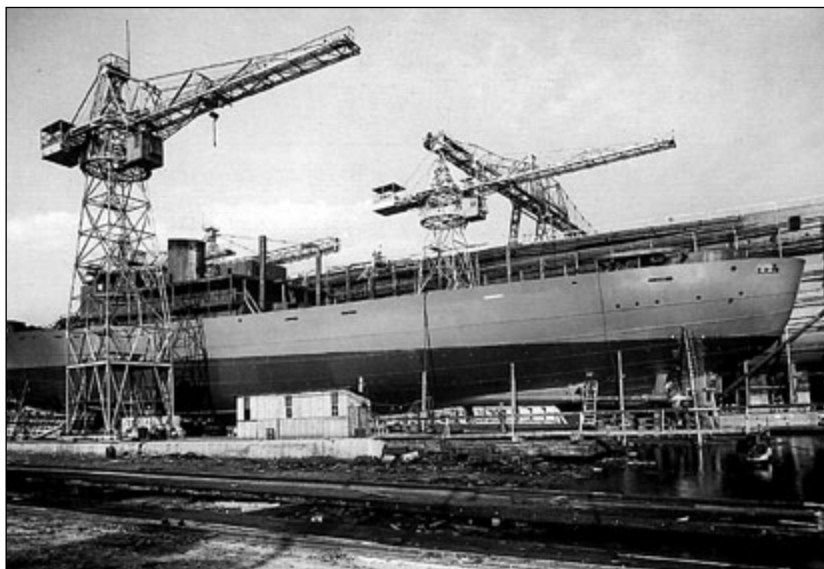
Interującym przykładem powyższego stwierdzenia jest historia pewnej niepozornej na pierwszy rzut oka jednostki pomocniczej, która po stosunkowo krótkim czasie służby w szeregach swojego właściciela, kontynuowała ją pod banderami dwóch innych państw. Była kilkakrotnie uszkodzona oraz raz zatopiona, aby ostatecznie – jak się wydaje – zakończyć ostatecznie swój „ziemski żywot” w jednej ze stoczni złomowych. Mowa o byłym jugosłowiańskim okręcie szkolnym *Galeb*, który zszedł z pochylni we Włoszech w roku 1938 jako *Ramb III*. W latach 1943-1944 służył na Adriatyku niemieckiej Kriegsmarine jako jednostka trans-

portowa i stawiacz min pod nazwą *Kiebitz*, by być następnie po wojnie już wykorzystanym przez Jugosłowian w charakterze stawiacza min, okrętu szkolnego i jachtu państwowego pod nazwą *Galeb*. Po rozpadzie tego wielonarodowościowego tworu, jednostka była nadal utrzymywana w służbie przez marynarkę wojenną Republiki Federacyjnej Jugosławii (obecnie Serbia i Czarnogóra) a następnie sprzedana osobie prywatnej, w rękach której miała rozpocząć karierę wycieczkowca dla turystów o wyższych wymaganiach. Brak środków finansowych nie pozwolił jednak na zrealizowanie tego zamiaru i jednostka na dzień dzisiejszy znajduje się

opuszczona w jednej z chorwackich stoczni remontowych, gdzie się prawdopodobnie jej los dopełni.

Włoskie plany użycia krążowników pomocniczych

Historia *Galeba* alias *Kiebitz* rozpoczyna się we Włoszech w okresie międzywojennym. Marynarka Wojenna Włoch (Regia Marina) zamierzała wzorem innych państw przygotować kilka swoich statków handlowych do pełnienia w czasie konfliktu zbrojnego służby w charakterze krążowników pomocniczych. Powyższy zamiar i decyzja opierały się na dekrecie królewskim nr 865 z 16 maja 1926 r., określającym m.in. techniczne założenia dla budownictwa okrętowego, z dokładnymi zarządzeniami w jaki sposób należy wzmocnić konstrukcję kadłuba, aby móc później ustawić uzbrojenie, tudzież rozmieszczeniem pomieszczeń i tuneli, które zamierzano zaadopto-



Kadłub *Ramb IV* sfotografowany w triesteńskiej stoczni w 1937 roku. fot. zbiory F. Petronio

wać docelowo na komory amunicyjne i ich wyciągi. Przewidziano również stworzenie nowego typu okrętu wzgl. statku handlowego o wyporności 5000 ton, który miał spełniać rolę eskortowca konwoju. Tylko dla dużych statków pasażerskich przewidziano na wypadek wojny określenie „krążownika pomocniczego” (*icrocitore ausiliare*), natomiast mniejsze zamierzano klasyfikować jako „eskortowce konwojów” (*nave scorta convogli*). W tym okresie potencjalnego wroga upatrywano we Francji i Jugosławii i dopiero później w wyniku pogorszenia się stosunków z Wielką Brytanią zmieniła się również sytuacja polityczna. Z tego też powodu kierownictwo floty włoskiej opracowało w roku 1935 nowe plany, zgodnie z którymi po raz pierwszy mowa była o użyciu „uzbrojonych statków (okrętów) przeciwko nieprzyjacielskim liniom komunikacyjnym”. Jednostki te miały uzupełniać w swoim działaniu, a nie zastępować, duże krążowniki pomocnicze (w tym okresie były to transatlantyckie giganty *Rex*, *Conte di Savoia*, *Conte Grande* i *Vulcania*). Pierwszą jednostką nowej kategorii był motorowiec *Arborea* (4959 BRT, 16 w., zbudowany w roku 1929 dla armatora „Tirrenia”), przebudowany z początkiem roku 1936 we Włoskiej Afryce Wschodniej na krążownik pomocniczy uzbrojony w cztery armaty kal. 120 mm pochodzące z jednej z baterii nadbrzeżnych. Jednostka miała zostać również wyposażona w dwa wodnosamoloty i operując na wodach Oceanu Indyjskiego (zasięg 14 000 mil morskich) przechwytywać ewentualne dostawy broni i innych materiałów do Etiopii, gdyż wychodzono z założe-

nia, że to właśnie Japonia zechce temu zaatakowanemu przez Włochy krajowi pospieszyć z pomocą. Nic z tego jednak nie wyszło, gdyż w tym też czasie rząd w Tokio wyraził chęć nawiązania przyjaznych stosunków z Rzymem.

Na podstawie doświadczeń z *Barbora* zdecydowano się przeklasyfikować na „małe krążowniki pomocnicze” cztery dalsze jednostki typu „Barbarigo” (*Barbargio*, *Birmania*, *Cortelazzo*, *Volpi* zbudowane w latach 1930-31), pływające pod szyldem armatora „Societa di Navigazione a Vapore di Venezia” na Daleki Wschód. Jednostki miały być uzbrojone w cztery armaty kal. 120 mm, dwa karabiny maszynowe kal. 13,2 mm i cztery wyrzutnie torped i przystosowane do wzięcia na pokład 50 min i dwóch nowoczesnych wodnosamolotów typu IMAM RO 43. W późniejszym okresie zamierzano przebroić jednostki na ar-

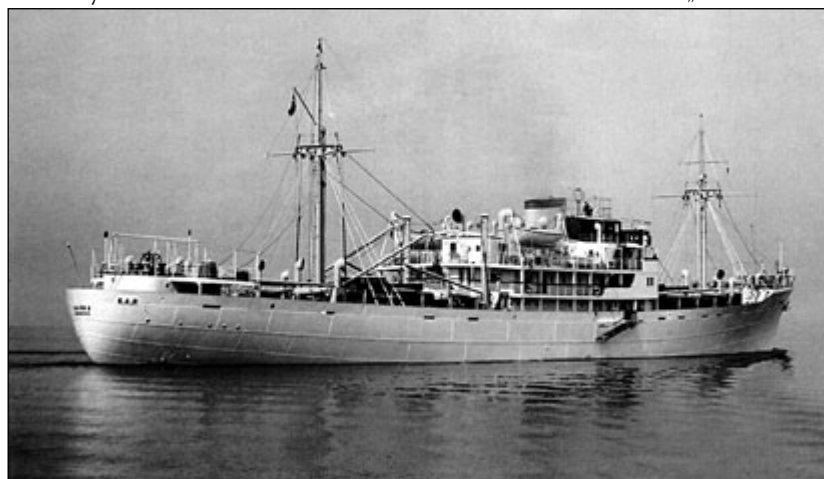
maty kal. 135 mm, z czego ostatecznie zrezygnowano po zmianie japońskiej polityki zagranicznej, o czym mowa była już wyżej. Skoncentrowano się natomiast na przyszłych działaniach przeciwko brytyjskim liniom komunikacyjnym, zamierzając przez wykonany z zaskoczenia atak, w trójkącie Gibraltar, Aleksandria, Aden zmienić na swoją korzyść sytuację militarną. Jednocześnie wychodząc z założenia, że dla prowadzenia wojny na dalekich akwenach Atlantyku wystarczą duże okręty podwodne i „kilka krążowników pomocniczych”. Istniały również plany zablokowania Kanału Sueskiego przez jedną zamaskowaną jednostkę.

Jednostki typu Ramb-I

Większość wspomnianych wyżej planów odłożono ostatecznie ad acta, wybierając w roku 1937 cztery znajdujące się jeszcze w budowie motorowce do przewozu bananów (*bananieri*) i pasażerów typu „Ramb-I” na przyszłe włoskie krążowniki pomocnicze nowej generacji. Jednostki nosiły wprawdzie nazwę od skrótu firmy państwowej „Regio Azienda Monopolio Banane” (R.A.M.B.), ale de facto stanowiły własność państwa włoskiego, a jako armator figurowało Ministerstwo ds. Kolonii (Ministerio dell’Africa Italiana). Były to piękne jednostki o nośności 3667 BRT (*Ramb II* – 3685 BRT, a *Ramb IV* – 3676 BRT), charakteryzujące się bardzo dobrymi właściwościami morskimi. Ich kadłuby mierzyły 112 m i były szerokie na 14,6 m. Dwa dwusuwowe silniki spalinowe typu Fiat o łącznej mocy 7200 KM (5294 kW) umożliwiały rozwinięcie prędkość 17 węzłów, a przez krótki okres gwarantowały rozwinięcie maksymalnej prędkości 19,5 węzła. Wspomniane jednost-

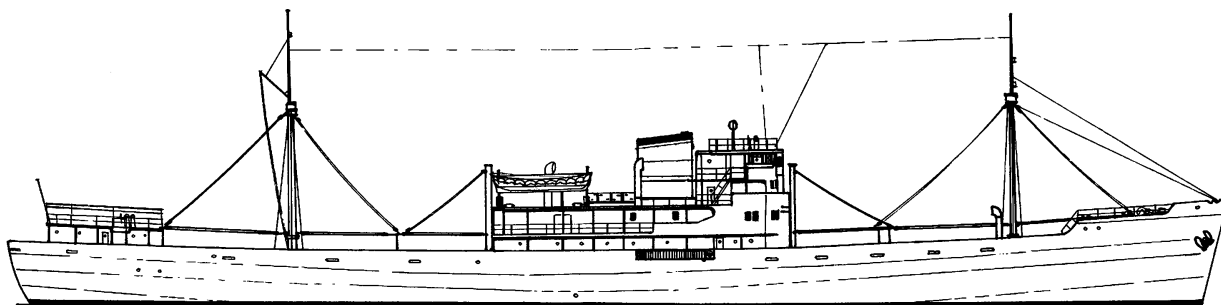
Zbudowany w Monfalcone koło Triestu *Ramb II* był jedną z trzech jednostek bliźniaczych *Ramba III*.

fot. „Storia Militare”



Ramb III (1939)

rys. Danijel Frka



ki zbudowano na podstawie planów nieco mniejszych i wolniejszych statków typu „Duca degli Abruzzi”, których eksploatacja pozwoliła zebrać bardzo dobre doświadczenia. Wspomniane trzy statki (*Duca Degli Abruzzi*, *Capitano Bottego*, *Capitano A. Cecchi*), które w chwili wybuchu wojny zamierzano uzbroić i przebudować na krążowniki pomocnicze, zbudowała szwedzka stocznia Eriksborg w Göteborgu. Dwa „Ramby” zbudowała stocznia S.A. Ansaldo w Sestri Ponente/Genoa (*Ramb I* oraz *Ramb III*), a dwa kolejne concern Cantieri Riuniti dell'Adriatico/CRDA w swoich filiach w Monfalcone (*Ramb II*) wzgl. Trieście (*Ramb IV*). Wszystkie cztery miały kursować między Neapolem a Mogadiszu we włoskim Somali i w wypadku wybuchu działań wojennych zamierzano je uzbroić w Massawie lub Neapolu w cztery armaty kal. 120 mm L/40 (po dwa na podwyższonych platformach na dziobie i rufie) oraz dwa karabiny maszynowe kal. 13,2 mm. Zrezygnowano natomiast z torped i wodnosamolotów, gdyż wiązało się to z przebudową kadłubów na szerszą skalę. Ogniem artylerii kierować miały dwa urządzenia najnowsze-

go typu, zainstalowane już na nowych torpedowcach, co było mocno przesadzone, gdyż jednostki miały w końcu operować przeciwko słabo lub w ogóle nie uzbrojonym samotnym jednostkom wroga. Załogę każdego okrętu stanowiło 120 oficerów, podoficerów i marynarzy. Połowa przewidzianego uzbrojenia i wyposażenia (po dwa komplety) magazynowana była w Neapolu i Massawie. Po uzbrojeniu jednostki miały operować z Chisimaio, a później z nowej bazy w Ras Dante.

Już w roku 1939 zauważono, że uzbrojenie czterech „Rambów” jest w zasadzie zbyt słabe. Po wybuchu II wojny światowej Wielka Brytania uzbroiła swoje krążowniki pomocnicze w osiem armat kal. 152 mm, więc następne włoskie krążowniki pomocnicze (nowy motorowiec *Pietro Orseolo* i trzy znajdujące się w budowie bliźniaki *Monginevro*, *Monviso*, *Montreale*) miały również być uzbrojone w armaty kal. 152 mm L/40. *Orseolo* miał wspólnie z czterema jednostkami typu „Ramb” działać na Oceanie Indyjskim, a pozostała trójka na Atlantyku. Reszta krążowników pomocniczych, o których już była mowa (duże statki pasażerskie i jednostki typu „Barbarigo”) miały rozpocząć działalność na Morzu Śródziemnym po upadku na tym akwenie brytyjskich baz.

Działalność operacyjna krążowników pomocniczych Ramb I, II i IV

Sprawy przybrały jednak zupełnie inny obrót niż pierwotnie przypuszczano. Jeszcze w kwietniu 1940 r., czyli na dwa miesiące przed przystąpieniem Włoch do wojny, *Ramb I* i *Ramb II* umieszczono na liście jednostek Regia Marina, jako „szkolne krążowniki pomocnicze” (*navi ausiliari per l'addestramento del personale*). Razem z nieuzbrojonym *Rambem IV*, który zaadoptowano w lutym 1941 na statek szpitalny (*nave ospedale*), jednostki pozostały w Massawie, wychodząc sporadycznie na krótkie rejsy rozpoznawcze. Wspomnianego wyżej *Ramba IV* nie można było uzbroić, gdyż trzeci i czwarty komplet uzbrojenia magazynowany był, jak pamiętamy, w Neapolu. Gdyby się zdecydowano jednak uzbroić *Ramba IV* w trzy znajdujące się w Erytrei armaty kal. 152 mm, co też krótko rozważano, oznaczałoby to w praktyce pozbawienie tej włoskiej kolonii artylerii nadbrzeżnej.

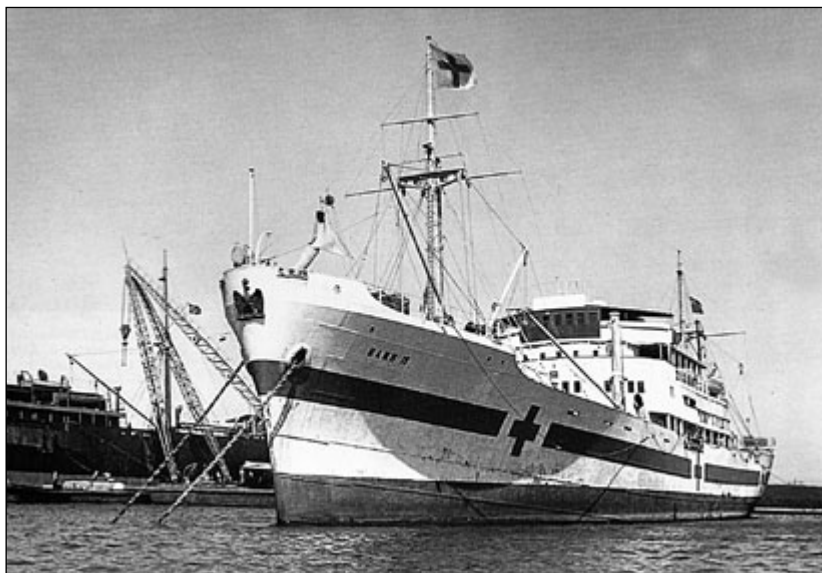
Już 8 kwietnia 1941 r. *Ramb IV* zatrzymany został przez brytyjski niszczyciel *Kingston*, który nakazał mu zawinąć do neutralnego portu. Ponieważ *Ramb IV* powrócił do Massawy został tam dwa dni później zagarnięty przez Brytyjczyków, pomimo że włoski statek znajdował się na oficjalnej liście jednostek Międzynarodowego Czerwonego Krzyża. Brytyjczycy korzystali z niego później nadal jako statku szpitalnego, aż do 10 maja 1942 r. kiedy to w Aleksandrii zniszczyło go niemieckie lotnictwo.

Po upadku włoskich posiadłości w Afryce Wschodniej pozostałe tam jednostki, wśród nich *Ramb I* oraz *Ramb II* przejść miały do Japonii lub Europy (także kilka włoskich okrętów podwodnych). *Ramb II* dotarł do Kraju

Ramb III sfotografowany w Ankonie w 1938 roku.

fot. zbiory Achille Rastelli



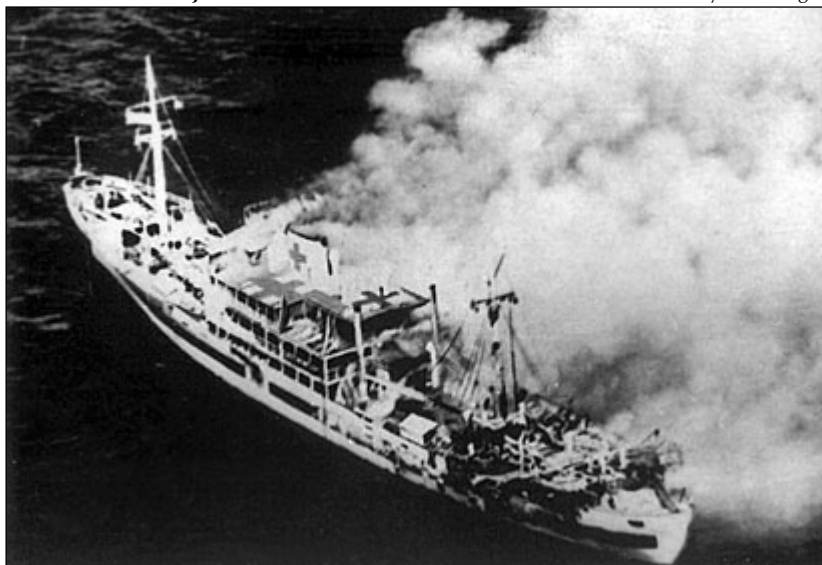


Ramb IV wpadł w Massawie w ręce Brytyjczykom, którzy korzystali z niego również jako ze statku szpitalnego. fot. „Storia Militare”

Kwitnącej Wiśni wraz z awizem kolonialnym *Eritrea*, gdzie jednostki internowano. Po drodze krążownik pomocniczy częściowo rozbrojono (zdjęto dziobowe armaty które złożono w ładowni) przemianowując go na *Calitea*, głównie po to aby nie wzbudzić podejrzeń brytyjskiego konsulatu w Kobe. Po przystąpieniu Japonii do wojny dotychczasowa *Calitea* eks-*Ramb II* wykorzystywany był pod nazwą *Calitea II* w japońskim czarterze jako transportowiec do dnia 9 września 1943 r. kiedy to w Kobe został zatopiony przez własną załogę. Japończycy następnie statek podnieśli i po remoncie nadal wykorzystywali. W dniu 12 stycznia 1945 r. padł ofiarą amerykańskich bombowców w Osace, tonąc ponownie, lecz tym razem już ostatecznie.

Ramb I nie miał tyle szczęścia. W drodze do Japonii natknął się w dniu 27 lutego 1941 koło Malediwów na nowozelandzki krążownik lekki *Leander* (rok budowy 1931, 7200 t, 8 x 152, 8 x 102 mm, 32 węzły). Włoska jednostka zamaskowana na brytyjski transportowiec owoców próbowała uniknąć kontroli, a kiedy to okazało się niemożliwe, włoski dowódca, kapitan mar. (Tenente di Vascello) Bonezzi rozkazał podnieść włoską banderę wojenną i otworzyć ogień do silniejszego przeciwnika. Brytyjski krążownik zainkasował wprawdzie kilka trafień, nie odnosząc jednak żadnych poważniejszych uszkodzeń, gdyż stare pociski nie eksplodowały w celu! *Ramb I* nie miał żadnych szans w tym pojedynku i w krótkim czasie został pokonany

Ramb IV w brytyjskiej służbie po ataku niemieckiego lotnictwa płonie w okolicach Aleksandrii – 10 maja 1942 roku. fot. zbiory M. Cicogna



przez *Leandera*. Jego agonię przyspieszyła własna załoga, która otworzyła zawory denne. Uratowało się w sumie 103 członków załogi; pozostałych 17 zginęło na swoim okręcie. Opisane spotkanie mogło się też skończyć zgoła inaczej, co dowiódł dziewięć miesięcy później niemiecki krążownik pomocniczy *Kormoran*, który przede wszystkim dzięki natychmiastowemu użyciu torped pokonał równy sobie uzbrojeniem lekki krążownik australijski *Sydney* (zmodyfikowany typ „Leander”), odnosząc jednak przy tym tak poważne uszkodzenia, że jego załoga musiała go zatopić. Australijski dowódca z pewnością mało wiedział o spotkaniu *Leandera* z *Rambem I*, lub przypuszczał, że jemu coś takiego zdarzyć się nie może.

Ramb III jako eskortowiec konwojów

Powróćmy jednak na Morze Śródziemne i do historii *Ramba III*. Z uwagi na brytyjskie panowanie na morzu, udział *Ramba III* w charakterze zamaskowanego korsarza nie wchodził w rachubę (brytyjskie konwoje na Morzu Śródziemnym były chronione przez silne zespoły Royal Navy i tylko atak całej włoskiej floty wspartej własnym lotnictwem i niemiecką Luftwaffe miał szanse na jakies powodzenie), a z uwagi na zablokowane wyjście na Atlantyk zdecydowano się użyć jednostkę w charakterze eskortowca osłaniającego własne konwoje. W dniu 11 czerwca 1940 r. *Ramb III* przebrojony został na krążownik pomocniczy. Oprócz czterech armat kal. 120 mm zainstalowano na nim cztery armaty plot. kal. 20 mm L/70. Jednostce nadano oznaczenie D.6 (według innych źródeł D.29), która służyła następnie jako eskortowiec na trasie Włochy – Albania oraz Włochy – Afryka Północna. Między 25 a 27 czerwca 1940 r. wraz z torpedowcami *Orsa* i *Procione* przeprowadziła pierwszy włoski konwój z Neapolu do Trypolisu, który składał się z transportowców *Esperia* i *Victoria* z 1727 żołnierzami. W dniu 21 października 1940 r. *Ramb III* wszedł w skład morskiej grupy transportowej „Maritrafaba” (kierującej zaopatrzeniem do Albanii) z siedzibą w Brindisi, którą tworzyły jeszcze stare niszczyciele *Mirabello* i *Riboty*, torpedowce *Calatagimi*, *Curtatone*, *CAStelfidardo*, *Monzanbano*, *Confienza*, *Solferiono*, *Prestinari*, *Cantore*, *Fabrizi*, *Medici* i *Stocco*, tudzież inne zmobilizowane statki handlowe, takie jak *Capitano*

Cecchi, *Lago Tana* i *Lago Zual* oraz kutry torpedowe (MAS) 13. Flotyli. Niektóre z wyżej wymienionych torpedowców stały się w późniejszym okresie niemiecką zdobyczą wojenną i kontynuowały swoją służbę na Adriatyku i Morzu Egejskim.

Podczas brytyjskiego rajdu na Tarent w nocy z 11 na 12 listopada 1940 r. jeden z zespołów Royal Navy zapuścił się do Cieśniny Otranto, aby zaatakować włoskie połączenia. Były to lekkie krążowniki *Orion*, *Sydney* i *Ajax* oraz niszczyciele *Mohawk* i *Nubian* pod dowództwem wiceadmirala Pridham-Wippela, które zaskoczyły w ciemnościach nocy koło wyspy Saseno zmierzający z Valony do Brindisi konwój składający się z czterech transportowców, eskortowany przez *Ramba III* i torpedowiec *Fabrizi*. Na dno poszły frachtowce *Antonio Locatelli*, *Capo Vado*, *Catalani* i *Premuda*, natomiast jednostki eskorty zdołały wyjść z operacji obronną ręką. Inna operacja przeprowadzenia między 5 a 7 marca 1941 r. konwoju (trzy frachtowce) z Trypolisu do Neapolu, który eskortował *Ramb III* i dwa torpedowce zakończyła się natomiast sukcesem. W dniu 30 maja 1941 r. *Ramb III* zaatakowany został koło Benghazy przez brytyjski okręt podwodny *Triumph*, który ułożył w jego części dziobowej jedną torpedę. Mimo dużej ilości wody, która wdarła się do kadłuba, jednostka zdołała się uratować i dojść do portu, skąd wysłano ją następnie do Triestu, gdzie miano usunąć uszkodzenia. *Ramb III* wziął w sumie udział w 86 operacjach, z czego w ośmiu jako transportowiec i w 41 w charakterze eskortowca.

Pod banderą Kriegsmarine

W momencie kapitulacji Włoch we wrześniu 1943 r. *Ramb III* znajdował się w triesteńskiej stoczni „Stabilimento Tecnico Triestino”, gdzie też 16 września zdobyty został przez żołnierzy Wehrmachtu. Po prowizorycznej naprawie uszkodzeń jednostka wzięła udział w listopadzie 1943, w charakterze transportowca wojska, w operacji „Herbstgewitter” (niemieckiego lądowania na wyspach Krk, Cres i Lošinj), skierowanej przeciwko jugosłowiańskim partyzantom, którzy w międzyczasie wyzwolili spod włoskiej okupacji duże połacie wybrzeża wschodniego Adriatyku. Lądowania dokonały oddziały 71. Dywizji Piechoty, które zaokrętowano na *Rambie III*, trzech promach desan-



Ramb III po storpedowaniu koło Bengazi w dniu 30 maja 1941 przez brytyjski okręt podwodny Triumph.
 fot. „Storia Militare”

towych typu „Siebel” i kilku mniejszych jednostkach. Całą operację osłaniał stary krążownik *Niobe* (eks-Cattaro, eks-Dalmacija, eks-Niobe), torpedowiec *TA 21* (eks-Insidioso), patrolowiec przybrzeżny *Najade* oraz kilka wodnosamolotów. Zdobyto kilka mniejszych jednostek partyzanckich, a ich załogi wzięto do niewoli, wśród nich znajdowali się przedstawiciele alianckiej misji wojskowej.

Po tej operacji jednostkę przebudowano na stawiacz min, zmieniając jej nazwę na *Kiebitz* (pol. Czajka) i w tym charakterze wziął udział w swojej pierwszej akcji, w dniu 15 lutego 1944 r. (jeszcze bez żyrokompasu!). Jego uzbrojenie składało się z trzech włoskich armat szybkostrzelnych kal. 120 mm, jednej armaty plot kal. 37 mm modelu Breda, pięciu armat plot. kal. 20 mm i czterech karabinów maszynowych. Okręt mógł zabrać 240 min morskich. Załoga była mniejsza niż w czasach włoskich, tzn. trzech oficerów i 64 podoficerów i marynarzy. Pewną jej część tworzyli maryna-

rze z utworzonych w międzyczasie Morskich Sił Zbrojnych „Niezależnego Państwa Chorwackiego” („NDH”). Nowym stawiaczem min dowodził niemiecki oficer marynarki wojennej, kmr por. (Fregattenkapitän) rezerwy Walter von Hansmann.

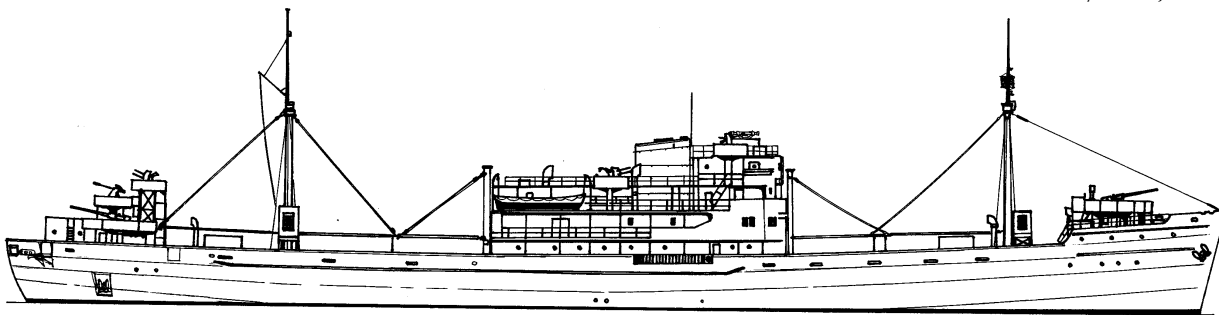
W odróżnieniu od często cytowanego, błędnego zresztą „faktu” z historii opisywanej tutaj jednostki, który „straszy” niestety po dzień dzisiejszy we wszystkich na ogół „dobrze” poinformowanych podręcznych rocznikach morskich, należy w tym miejscu z całą stanowczością stwierdzić, że *Kiebitz* alias *Ramb III* **nigdy** nie był przemianowany na *Kuckuck*! Chodzi w tym przypadku o zupełnie inną, również włoską, choć bardzo podobną jednostkę o nazwie *Vittorio Locchi*, również zatopioną w Fiume (Rijeka), podniesioną następnie po II wojnie światowej przez Jugosłowian i przemianowaną przez nich na *Učka*, która następnie posłużyła za wzór dla kilku statków handlowych zbudowanych przez jugosłowiańskie stocznie.

Były Ramb III sfotografowany jako niemiecki Kiebitz w trakcie prac wyposażeniowych, już w nowym „mundurze”.
 fot. Bibliothek für Zeitgeschichte (BfZ)



Kiebitz (1944)

rys. Danijel Frka



Kiebitz brał udział w wielu operacjach minowych. Pierwsza tego typu, w dniu 18 marca 1944 r. została przedwcześnie przerwana, gdyż idący na czele zespołu torpedowiec *TA 36* (eks-*Stella Polare*) z dowódcą 11. Zgrupowania Eskortowego (niem. 11. Sicherungsdivision), kmdr ppor. (Korvettenkapitän) von Kleistem w wyniku błędu nawigacyjnego wszedł na jedną ze starszych zagród minowych i zatonął. W dniu 19 marca położono zagrodę koło San Giorgio, wspólnie z torpedowcami *TA 20* (eks-*Audace*) i *TA 21* oraz ścigaczem okrętów podwodnych *Uj 205* (była włoska korweta *Colubrina* typu „Gabbiano”). W nocy z 19 na 20 kwietnia 1944 r. wspólnie z kutrem trałowym *R 185* postawiono zaporę minową „Hermelin”. Między 8 a 11 lipca 1944 r. torpedowce *TA 37* i *TA 38* (eks-*Gladjo* i *Spada*) osłaniały *Kiebitza* w jego operacji stawiania zapory „Maulwurf” koło Ankony, która składała się z kilku części. W dniu 13 lipca z powodu awarii maszyn *Kiebitz* poderwał się na dwóch niemieckich minach i w eskorcie *TA 38* udał się najpierw do Poli (Puli). Oględziny wykazały, że w podwójnym dnie znajdowało się przebicie o wymiarach dwa na trzy metry, a stępka w części dziobowej była nadłamana. Następnej nocy

stawiacz min został przeholowany do Triestu, gdzie zamierzano naprawić uszkodzenia. Dopiero 7 sierpnia jednostka osiągnęła ponownie gotowość bojową i w nocy z 7 na 8 sierpnia razem z torpedowcami *TA 38* i *TA 39* (eks-*Daga*) postawiła zagrodę minową koło Umag. W dniu 12 sierpnia przeprowadzono operację minową „Chinchilla I”, w której obok *Kiebitza* udział wzięły *TA 37*, *38*, *39* i *40* (eks-*Pugnale*). Następnej nocy te same jednostki wzięły udział w operacji minowej „Marder”. Zagroda minowa „Murmel I” (*Kiebitz*, *TA 38*, *TA 39*) została postawiona między 27 a 29 sierpnia 1944 r. Do tego celu niemieckie jednostki przeszły z Wenecji, skąd miały wydłużyć istniejące zagrody „Paula 1-3” o dodatkowe miny. W trakcie przechodzenia do obszaru operacyjnego jednostki były atakowane przez nieprzyjacielskie samoloty. Nie zanotowano jednak żadnych strat. Operacja „Murmel II” (u wejścia do Porto Corsini i Cervia) nastąpiła z 8 na 9 września 1944 r. I tym razem w eskorcie *Kiebitza* szły torpedowce *TA 38* i *TA 39*. Tej nocy na stawiaczu min ponownie odmówił posłuszeństwa żyroskopas, więc torpedowce musiały zająć się nawigowaniem. Po zrzuceniu siódmej miny stawiacz min zastopo-

wał, gdyż jeden z jego członków załogi wypadł za burtę. *Kiebitz* nie miał żadnych środków ratunkowych na pokładzie, więc nieszczęśnika wyratował *TA 38*. Znajdujące się w pobliżu nieprzyjacielskie kutry torpedowe, z obecnością których się liczone do akcji nie weszły.

Po przebazowaniu trzech nowoczesnych torpedowców (*TA 37*, *38* i *39*) na Morze Egejskie akcje *Kiebitza* ponownie zaczęły osłaniać starsze jednostki, jak np. między 14 a 16 września (operacja „Waschbär”; postawienie min na wodach Kvarneru), kiedy jednostkę osłaniał stary *TA 20* i nowy *TA 40*. W ciemnościach nocy zespół stoczył krótki pojedynek artyleryjski, ostrzelując pomyłkowo własne kutry torpedowe z 24. Flotylli. Operację „Murmel 16-20” przeprowadzono między 27 a 29 września, w trakcie której *TA 20* był drugim minowcem, a *TA 40* jednostką ubezpieczającą. W czasie wchodzenia do portu w Wenecji jednostki zaatakowane zostały bezskutecznie przez nieprzyjacielskie lotnictwo.

Ostania akcja stawiania min (operacja „Lama 3”) nastąpiła 3 listopada 1944 r., kiedy to *Kiebitz* w osłonie torpedowców *TA 40*, *TA 44* (eks-*Antonio Pigafetta*) i *TA 45* (eks-*Spica*) postawił miny na północnym Adriatyku. Tym razem ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa zdołano jeszcze odeprzeć, ale dwa dni później dopełnił się los *Kiebitza*, kiedy to 5 listopada 1944 r. przebywając w Rijecie/Fiume zatopiony został przez trzy amerykańskie samoloty wraz z torpedowcem *TA 21* i eskortowcem *G 104* (jednostka małej marynarki wojennej Niezależnego Państwa Chorwackiego {NDH}). Jedna z bomb trafiła w bunkry paliwowe i wzniciła pożar, w którym życie straciło 25 członków załogi (według innych da-

Fotografia *Kiebitza* z nowym uzbrojeniem: na dziobie z jedną armatą a na rufie z dwiema armatami kalibru 120 mm, które uzupełniały trzy armaty plot. kal. 37 mm i kilka poczwórnych podstaw kal. 20 mm.

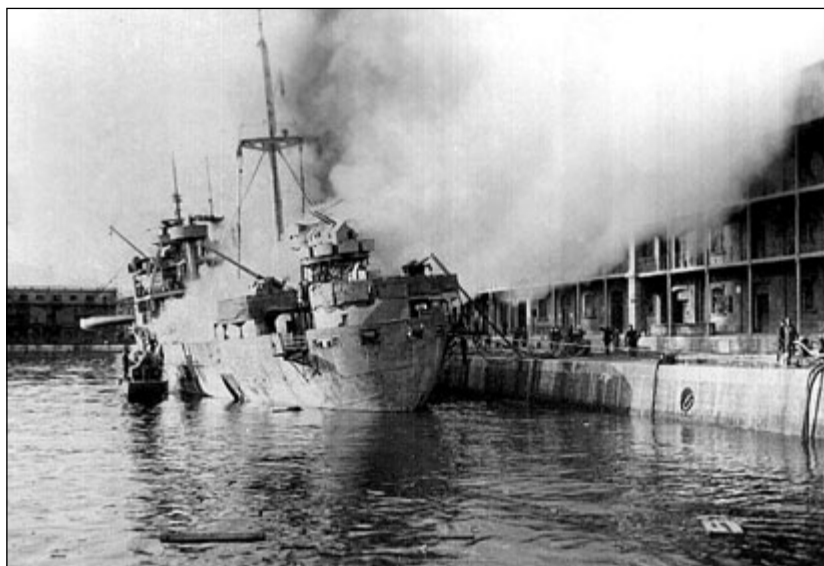
fol. BfZ





Tonący po amerykańskim nalocie na Rijekę (Fiume) *Kiebitz* w dniu 5 listopada 1944 r. Dobrze widoczne armaty na dziobie, rufie i obok mostka oraz końcówki torów minowych na rufie.

fol. zbiory Dinko Predoevic



nych zginęło tylko sześciu, a kilku odniosło lekkie obrażenia). Stawiacz min zatonał na równej stępce na głębokości 22 metrów, więc często powtarzana wersja, że ponad lustro wody wystawały nadbudówki nie może odpowiadać prawdzie. W czasie swojej krótkiej służby – między marcem a listopadem 1944 r. – pod banderą Kriegsmarine *Kiebitz* postawił około 5000 min morskich.

Nowi właściciele

W odróżnieniu od okresu po zakończeniu I wojny światowej kiedy to Włochy znajdowały się po stronie zwycięskich państw, w roku 1945 (pomimo przejścia we wrześniu 1943 r. na stronę aliantów i kontynuowaniu działań wojennych przy ich boku) znalazł

zachodnich stał się na powrót włoski. W Rijece, podobnie jak zresztą wzdłuż całego dalmatyńskiego wybrzeża, znaleziono dużą liczbę wraków i częściowo zatopionych jednostek. Jedną z nich był *Kiebitz*. Po podniesieniu okrętu w dniu 12 marca 1948 r. z dna basenu portowego w Rijece, z głębokości 22 metrów, o czym mowa była już wyżej przez dopiero co powołaną do życia firmę ratownictwa okrętowego „Brodospas” ze Splitu, zdecydowano, że dalszy remont będzie opłacalny. Kadłub wraka uszczelniono, szczególnie w okolicach ładowni i po wtłoczeniu sprężonego powietrza i przy wykorzystaniu odpowiedniego pontonu jednostka podniosła się z dna. Cała operacja firmy „Brodospas” zasługiwała na najwyższe uznanie. Wrak

przeprowadzono na holu do późniejszej stoczni „Uljanik” w Puli, którą anglo-amerykańskie siły zbrojne opuściły w roku 1947. Jednostkę wprowadzono do doku i po remoncie kadłuba *Kiebitz*, a właściwie już *Galeb* (pol. Mewa), bo taką nową nazwę otrzymał, zacumował przy moło w zachodniej części wyspy Uljanik, które nazwano później „Molem Galeba”. Prace remontowe, którym poddano teraz *Galeba* stanowiły doskonałą praktykę nowej kadry robotników i inżynierów pracujących na terenach byłej austro-węgierskiej (Arsenał Morski w Poli) i włoskiej stoczni (Cantiere Navale), która obecnie stała się jugosłowiańską.

W wyniku zakończonych w roku 1952 prac sylwetka jednostki ponownie się zmieniła. Uzbrojenie główne „nowego” okrętu szkolnego i stawiacza min stanowiły po dwie (na dziobie i rufie) niemieckie armaty plot. kal. 88 mm (druga i trzecia w superpozycji), które uzupełniało sześć armat plot. kal. 40 mm Boforsa oraz 24 poczwórne podstawy niemieckich armat plot. kal. 20 mm, C 38 (Flak-38-Vierling). Liczbę zabieranych na pokład min prawdopodobnie zmniejszono, gdyż jednostka miała również służyć w charakterze okrętu szkolnego, co też trwało do roku 1966, kiedy to jednostkę poddano nieznamnym pracom modernizacyjnym. Od roku 1959 *Galeba* klasyfikowano jako okręt pomocniczy. Przestarzałe już wtedy armaty kal. 88 mm zdano na łód, co korzystnie wpłynęło na wygląd zewnętrzny jednostki. Bateria artylerii plot. małego kalibru składała się w tym okresie z sześciu armat plot. kal. 40 mm L/60 – Bofors i kilku armat kal. 20 mm. Boki dziobowego kompleksu nadbudówek poszerzono, które sięgały teraz obu burt, a mostek powiększono. *Galeb* służył również w charakterze jachtu państwowego prezydenta Jugosławii Josipa Broz-Tito oraz jednostki szkolnej, krążącej po oceanach. W czasie manewrów, czy w okresie kryzysów międzynarodowych, nie mówiąc już o nowej wojnie *Galeb* miał przewozić do 1000 (!) w pełni wyposażonych żołnierzy. Wielu rezerwistów z byłej Jugosławii, którym przyszło w tym czasie odbywać zasadniczą służbę wojskową wspomina takie transporty na zamkniętym i zaciemnionym okręcie, kiedy ich przewożono ściśniętych jak przysłowiowe „śledzie w beczce” w pomieszczeniach ładowni. Załoga *Galeba* składała się ze 139 oficerów i marynarzy (78 ludzi stałej załogi i 115 słuchaczy Akademii Morskiej wraz z ich wy-



Ponownie *Galeb* w pierwszym okresie swojej powojennej służby uzbrojony w cztery armaty kal. 88 mm i liczną artylerię plot.

fot. BfZ

kładowcami). W ostatnich latach służby uzbrojenie zmieniono ponownie, składało się one z czterech armat plot. kal. 40 mm Bofors (po dwie na dziobowej i rufowej nadbudówce), ośmiu armat plot. kal. 20 mm (dwie poczwórne podstawy typu M-75; armaty typu Hispano Suiza) i trzech poczwórnych wyrzutni MTU-4 do odpalania przeciwlotniczych pocisków rakietowych typu „Strela-2” krótkiego zasięgu. Na jednostce znajdowały się jeszcze dwie armaty salutowe kal. 76 mm. Urządzenia napędowe również zmodernizowano. W miejsce dwóch silników spalinowych typu Fiat zainstalowano dwa silniki spalinowe Burmeister & Wain o mocy 1840 kW każdy (w sumie 5000 KM), które pozwalały rozwinać prędkość ekonomiczną 15 węzłów wzgl. maksymalną 18,5 w (w późniejszym okresie tylko 17,6 w). Jednostka mogła bunkrować 460 t ole-

ju napędowego i 650 t wody. Jej autonomia wynosiła 30 dni, a zasięg 10 000 mil morskich. Wyporność standardowa okrętu to 5182 t, a pełna 5377 t. Długość maksymalna kadłuba wynosiła 117 m, szerokość 15,13 m (wysokość boczna 8,35 m), a zanurzenie wynosiło 5,7 m. Jednostka wyposażona była w stosunkowo nowoczesne systemy nawigacyjne i radarowe, jak np. radary typu Decca RM-1226 AC, Decca RM-1226, żyrokompasy firmy Anschütz Standard IV-S i VI, głębokościomierz Atlas-470, czy autopilot.

„Statek pokoju”

Jako jednostka szkolna i jacht prezydencki *Galeb* spełniał zarazem funkcję „statku pokoju”, gdyż prezydent Tito jako jeden z przywódców Ruchu Państw Niezaangażowanych często składał wizyty głowom innych państw,

które nie należały do żadnego z bloków militarnych. Sam Tito osobiście odbył na pokładzie jednostki 14 rejsów. Pierwszy, w roku 1953 powiódł do Wielkiej Brytanii. Po złożeniu wizyty w Londynie jednostka zawinęła jeszcze do Tulonu, Gibraltaru, na Korfu, do Aleksandrii, Bejrutu, Latakii w Syrii oraz Stambułu i Pireusu. W następnym roku jednostka wraz z niszczycielami eskortowymi *Triglav*, *Biokovo*, *Durmitor* i *Učka* (eks włoskie torpedowce i eskortowce) odwiedziła Stambuł, Pireus, Saloniki i Korfu. W dłuższy rejs, bo aż do Birmy i Indii jednostka wybrała się wraz z niszczycielami eskortowymi *Triglav* i *Biokovo* na przełomie lat 1954/1955, składając wizyty w Port Saidzie, Adenie, Bombaju, Wisakhapattam, Kalkucie, Madrasie, Kochin i Rangunie, by latem 1955 roku podczas rejsu po Morzu Śródziemnym zawinąć do Bizerty w Tunezji, La Valetty na Malcie, Izmiru i Korfu. Kolejny dłuższy rejs powiódł na przełomie lat 1955/1956 do Etiopii (Massawa, Asab) i Egiptu (Port Said, Port Suez, Aleksandria), a latem 1956 roku *Galeb* popłynął do Norwegii (Oslo), Danii (Helsingør), Polski (Gdynia) i Szwecji (Sztokholm), a w drodze powrotnej odwiedził jeszcze Algierię (Oran). W krótkim rejsie na Korfu towarzyszyły jej niszczyciele *Triglav* i *Biokovo*. W roku 1957 jednostka odwiedziła ponownie Aleksandrię, Bejrut, Latakę i Pireus, a w roku następnym – ponownie w towarzystwie *Triglava* i *Biokovo* – Sewastopol.

Oddany do służby w roku 1958 duży niszczyciel *Split* towarzyszył *Galebowi* w latach 1958/1959 w kolejnej po-

Jugosłowiański *Galeb* w roku 1953 z prezydentem Tito na pokładzie, powracający z Wielkiej Brytanii do Jugosławii. Fotografie wykonano w Tulonie.

fot. BfZ



dróży „dookoła” świata, która wiodła do Egiptu, Indonezji (Dżakarta, Bali), Indii (Madras), Sri Lanki (Kolombo), Birmy (Rangun), Etiopii (Massawa), Sudanu (Port Sudan), Syrii (Latakia i Grecji (Rodos i Saloniki), po której jednostka poszła do stoczni remontowej, gdzie oprócz rutynowego przeglądu przeprowadzono na niej prace związane z przebudową, co było powodem, że *Galeb* znikł z mór i oceanów na prawie dwa lata, gdyż następny rejs szkolny odbył dopiero w roku 1961, odwiedzając z trzema niszczycielami (*Split*, *Pula*, *Kotor*) państwa w Afryce; Ghanę, Liberię, Gwineę, Maroko, Tunezję i Egipt. Wspomniane niszczyciele, *Split* i *Kotor* towarzyszyły *Galebowi* w roku 1962 i 1964 w rejsach do Aleksandrii. W roku 1965 *Galeb* ponownie udał się do Sewastopola, tym razem w eskorcie niszczycieli *Kotor* i *Pula*, odwiedzając po drodze Algierię. Ponowną wizytę w Egipcie jednostka złożyła w roku 1966 i 1967. W roku następnym rejs szkolny powiódł jednostkę do Tulonu i Algierii (Algier), w roku 1969 do Turcji (Stambuł), Libanu (Bejrut) i na Cypr (Famagusta). Rejsy szkolne odbywały się niemal co roku (1972 do Włoch i Libii, 1973 do Związku Radzieckiego, Rumunii i Grecji, 1974 do Algierii, Tunezji i Egiptu, 1975 do Francji i Maroka). W roku 1976 prezydent Tito odbył ostatnią swoją dłuższą podróż, do Sri Lanki. *Galeba* wysłano do Colombo odpowiednio wcześniej, aby służył tam jako pływająca rezydencja. W drodze powrotnej jednostka zawięła do La Valetty, Pireusu i Stambułu. W latach następnych *Galeb* odbył jeszcze kilka krótkich rejsów szkolnych ze słuchaczami akademii morskiej na pokładzie; w roku 1977 do Libii, Algierii i Włoch, 1978 do Syrii i Grecji, 1979 do Włoch i Libii i w roku 1980 do Algierii. W tym samym roku zmarł prezydent Tito, ale „jego” okręt niezmordowanie kontynuował swoją służbę, odwiedzając porty basenu Morza Śródziemnego (m.in. ponownie La Valettę, Tripolis w Libii, Stambuł, Pireus, Tulon, Ankonę i Korfu; w roku 1985 był ponownie na Morzu Czarnym rzucając kotwicę w Sewastopolu i rumuńskiej Konstancy) aż do rozpadu Jugosławii.

W cieniu zapomnienia

Po kilku dekadach „wspólnego życia” różnice między poszczególnymi republikami wchodzącymi w skład Jugosławii stały się nie do pokona-



Galeb w roku 1953 z prezydentem Tito na pokładzie. fot. zbiory Zvonimir Freivogel

nia. Początek zrobiły w roku 1991 Słowenia i Chorwacja, które zgodnie z konstytucją chciały wystąpić z Federacji. Słowenii udało się to prawie bez rozlewu krwi, lecz w stosunku do Chorwacji – gdzie zamieszkiwała serbska mniejszość – siedzący u steru władzy w Belgradzie i zdominowane przez Serbów siły zbrojne miały inne plany. Coraz częściej dochodziło do zbrojnych incydentów, które doprowadziły ostatecznie do serbskiego powstania na terenach Chorwacji, interwencji jugosłowiańskich sił zbrojnych i wybuchu otwartej wojny. Ta skończyła się w roku 1995 oswobodzeniem zajętego przez Serbów terytorium Chorwacji. Do najzaciętszych walk, w których brała również udział ma-

rynarka wojenna byłej Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii (JRM) doszło w latach 1991/1992. *Galeb* pozostał w składzie marynarki wojennej byłej Jugosławii i przebazowany został z innymi jednostkami ze Splitu na wyspę Vis, co miało zapobiec zagarnięciu jednostek przez Chorwatów. W zdominowanej przez Serbów marynarce wojennej udało się z portów w Puli, Losinj, Vis, Lastovo i z Boki Kotorskiej efektywnie zablokować wybrzeże chorwackie. W końcowej fazie konfliktu *Galeb* wykorzystany został podczas odwrotu „jugosłowiańskich” jednostek do Czarnogóry jako jednostka transportowa, by następnie wieść życie „bezrobotnego” w Zatoce Kotorskiej; początkowo w Tivacie a później w Bijeli.

Po wystąpieniu z Federacji pozostałych republik to co z niej zostało przybrało nazwę „Republiki Związkowej Jugosławii”, a ostatnio na mapie Europy i świata pojawiła się nazwa „Serbia i Czarnogóra”. Wspólna marynarka wojenna z dawnych czasów okazała się być zbyt liczna jak na drastycznie skróconą linię wybrzeża, którego miałyby obecnie bronić. Chcąc finansować korzystanie z urządzeń i instalacji o charakterze militarnym, tudzież miejsc postoju okrętów Belgrad sprzedał Czarnogórze pewną liczbę jednostek pomocniczych, wzgl. przekazał je w formie zapłaty. Pomiędzy nimi znajdował się również *Galeb*, który miał być z kolei sprzedany w roku 1999 Słowenii, lecz ostatecznie został sprzedany w dniu 15 czerwca 2000 za 750 000 dolarów greckiemu armatorowi J. P. Papanicolau, który miał za-

Wychowankowie Akademii Morskiej na pokładzie *Galeba*. fot. zbiory Zvonimir Freivogel



miar przebudować jednostkę na luksusowy jacht dla dobrze sytuowanych turystów. Prace zamierzano przeprowadzić w chorwackiej stoczni remontowej „Viktor Lenac” w Rijece za około 14 milionów dolarów. Wspomniany armator dokonał już przedtem zakupu jachtu *Christina*, który należał swego czasu do greckiego multimiliardera Onassisa, zmieniając nazwę jednostki na *Christina O.*, a jego przebudowę zlecił wspomnianej stoczni w Rijece. Jego śladami podążył w lipcu 2000 r. *Galeb*, mając po pewnym czasie ponownie przemierzać wody mórz i oceanów jako *Galeb T.* (to T z uwagi na prezydenta Tito). Pomieszczenia i salony zamierzano zrekonstruować w stylu z epoki Tito. Czas okazał się być jednak złym sprzymierzeńcem, gdyż po ataku terrorystycznym na World Trade Center w Nowym Jorku, jesienią 2001 r. zagrożenie dalszymi atakami terrorystycznymi było zbyt duże i wiele inwestycji okazało się być nierentownymi. Na dodatek za remont wspomnianej *Christiny O.* grecki armator rzekomo „zapomniał” uregulować rachunek, więc stocznia w Rijece wstrzymała wszelkie prace na *Galebie*, który od roku 2001 zapomniany przez świat znajduje się w jednym z kątów stoczni remontowej, która w międzyczasie zbankrutowała.

Wielkim wstydem jest, że nie czyni się absolutnie nic, aby tę właśnie jednostkę, tak silnie związaną z historią uchronić od zniszczenia. Może

w przyszłości rzeczywiście wydarzy się cud i *Galeb* alias *Ramb III* alias *Kiebitz* powstanie z popiołów niczym legendarny Feniks, aby rozpocząć nowe życie? ●

Tłumaczenie z języka niemieckiego
Michał Jarczyk

Korekta: Jarosław Cichy

Bibliografia

1. Autorengruppe, *Razvoj oruzanih snaga SFRJ 1945-1985 – Ratna momarica* (Rozwój sił zbrojnych Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii 1945-1985 – Marynarka wojenna), Beograd 1985.
2. Friedrich-Karl Birnbaum, Carlheinz Vorsteher, *Auf verlorenem Posten – Die 9. Torpedoboot-Flottillen*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1987.
3. „Brodospas” – *Spasavanje na Jadranu* (Ratownictwo okrętowe na Adriatyku), monografia firmy „Brodospas” wydana z okazji 40 rocznicy założenia), Split 1987.
4. Enrico Cernuschi, *I corsari mancati della Regia Marina*, „Storia Militare” Nr. 58, Juni 1998, Tuttostoria, Parma 1998.
5. Aldo Fraccaroli, *Italian Warships of World War II*, Ian Allan, London 1968.
6. Giorgio Giorgerini, Augusto Nani, *Almanacco Storico delle Navi Militari Italiane 1861-1995*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1996.
7. Erich Gröner, Dieter Jung, Martin Maass, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 3, U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger und Sperrbrecher*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1985.
8. Josip Iskra (Red.), „*Uljanik*” (monografia wydana z okazji 130 rocznicy powstania stoczni), Uljanik, Pula 1986.

9. *Jane's Fighting Ships*, różne roczniki z lat 1959 – 2000/2001.

10. Roger W. Jordan, *The World's Merchant Fleets 1939*, Chatham Publishing, London 1999.

11. Dieter Jung, Arno Abendroth, Norbert Kelling, *Anstriche und Tarnanstriche der deutschen Kriegsmarine*, Bernard & Graefe Verlag, München 1977.

12. Karl von Kutzleben, Wilhelm Schroeder, Jochen Brennecke, *Minenschiffe 1939-1945*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1974.

13. Gian Paolo Pagano, *Navi Mercantili Perdute, Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma 1997.

14. Jürgen Rohwer, Gerhard Hümmelchen, *Chronology of the War at Sea 1939-1945*, Greenhill Books, London 1992.

15. *Weyer's Flottentaschenbuch*, różne roczniki, 1959-2001.

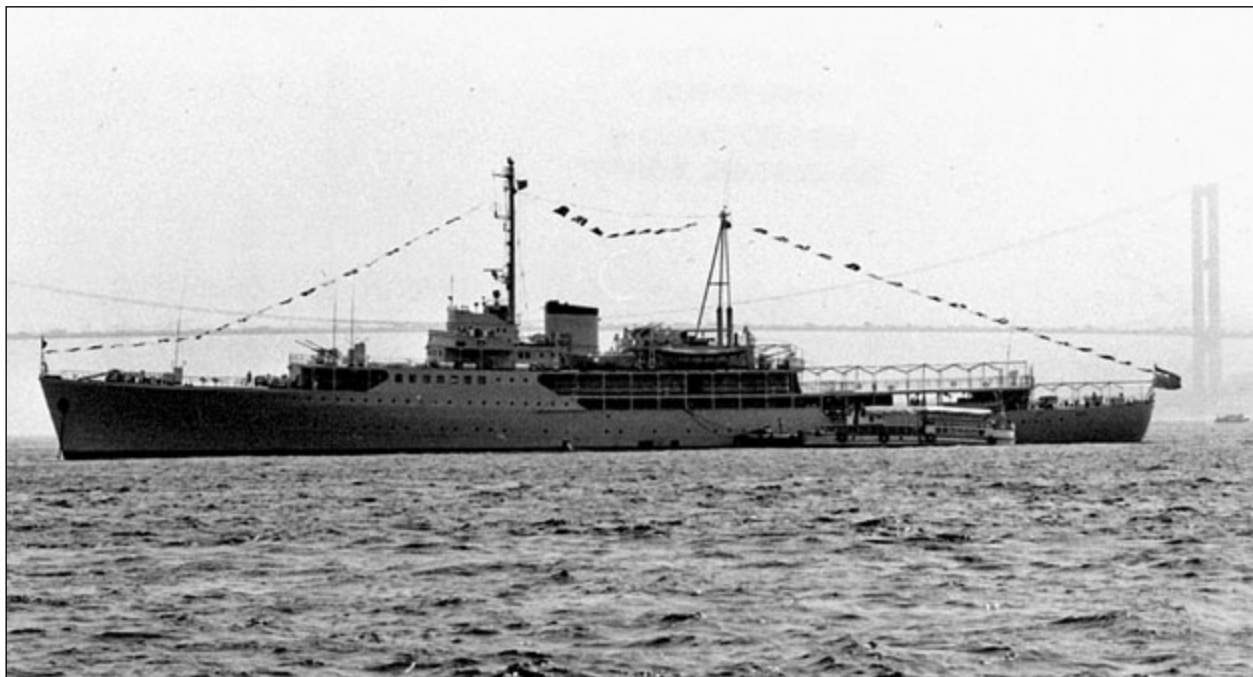
16. Archiwum autora.

Wiadomość z ostatniej chwili:

w dniu 31 lipca 2005 r. Chorwację obiegła wiadomość, że rdzewiejący wrak ma być zlicytowany na aukcji, aby pokryć koszty poniesione przez stocznię i pośrednika oraz aby opłacić niektórych członków byłej załogi. Wśród ewentualnych kupców znalazły się władze miejskie Rijeki, które zainteresowane są jego kupnem, zamierzając w przyszłości przekształcić jednostkę w okręt-muzeum. Życzymy powodzenia!

Jeden z ostatnich rejsów *Galeb* odbył na Morze Czarne. Fotografii wykonano z mostu nad Bosforem spinającego Europę z Azją.

fot. zbiory Leo van Ginderen).



Niemieckie okręty desantowe w Głogowie



Przemysław Federowicz

Okręt desantowy 863 w trakcie manewrów na początku lat sześćdziesiątych. Proszę zwrócić uwagę na poszerzenie górnego pokładu, gdzie umiejscowione były torry minowe. fot. Lech Zielaskowski

W lutym 1945 r. miasto Głogów nad Odrą zostało zdobyte przez wojska radzieckie po krwawych walkach o Festung Glogau (Twierdza Głogów). Kilka miesięcy później tereny głogowskiej stoczni rzecznej i pozostałych zakładów przemysłowych zostały przejęte przez polską administrację. Na terenie dawnych zakładów Beucheltd Glogau znaleziono na pochylniach cztery nieukończone promy desantowe „MFP” (Marinefahrprahm) typu „D”. Znajdywały się one w zaawansowanym stadium budowy i były gotowe do wodowania. Należały one do serii budowanych podczas wojny w Głogowie okrętów *F 1081 – F 1085*. W rejonie portu znaleziono także dwa kolejne promy „MFP”. Jeden porzucony przez Niemców (w pełni sprawny) oraz jeden zatopiony podczas walk przez Rosjan lub samozatopiony przez Niemców. Oba okręty należały do podtypu „DM” charakteryzującego się możliwością stawiania min. Porzuconą przez Niemców jednostką był prom *F 1066*, który był już zwodowany i gotowy do oddania do służby. Jednostka zatopiona nie została zidentyfikowana.

Na początku lat pięćdziesiątych niemieckimi promami „MFP” zainteresowała się Polska Marynarka Wojenna. Postanowiono je wyremontować i wcielić do służby. W 1950 r. zostały one przejęte przez PMW i wyremontowane w Stoczni Rzecznej w Głogowie. Jednostki otrzymały oznaczenia „BDD” (Barki Desantowe Duże). Pierwsze dwie barki weszły do służby w pierwszej połowie 1952 r. (*BDD-1* i *BDD-2*). Pozostałe wcielono do służby 18 lipca 1953 r. Pływały one w zespole środków desantowych. W połowie lat pięćdziesiątych barki przeklasyfikowano na Okręty Desantowe Duże („ODD”), a w latach sześćdziesiątych przydzielono im trzycyfrowe numery identyfikacyjne. Zostały one wycofane ze służby w latach 1957-63.

Charakterystyka barek w polskiej służbie była następująca: wyporność 239 t, wyporność z ładunkiem

306 t; wymiary 49,80 x 6,60 x 1,20/1,35 m; napęd 3 wysokoprężnymi silnikami typu 3-D-6 o mocy 330 kW (450 KM) każdy; prędkość 7-7,5 węzła; zasięg 560 Mm; ładowność wynosiła 3 czołgi średnie T-34-85 lub 120 żołnierzy z pełnym ekwipunkiem; załoga liczyła 19 ludzi. Tylko *BDD-1* posiadała zamontowane uzbrojenie złożone z działa typu 90-K kal. 85 mm przed nadbudówką i działka typu 70-K kal. 37 mm za nią. Dwie ostatnie barki podtypu „DM” posiadały posze-

Mapa Głogowa z zaznaczoną stoczną Beucheltd Glogau. fot. zbiory Przemysław Federowicz





Nieukończone niemieckie promy desantowe „MFP” typu D w stoczni Beucheldt Glogau. Fotografia wykonana w 1948 r.

fot. zbiory Przemysław Federowicz

rzony do 8,60 m pokład górny, gdzie umiejscowione były tory minowe dla 34 min morskich.

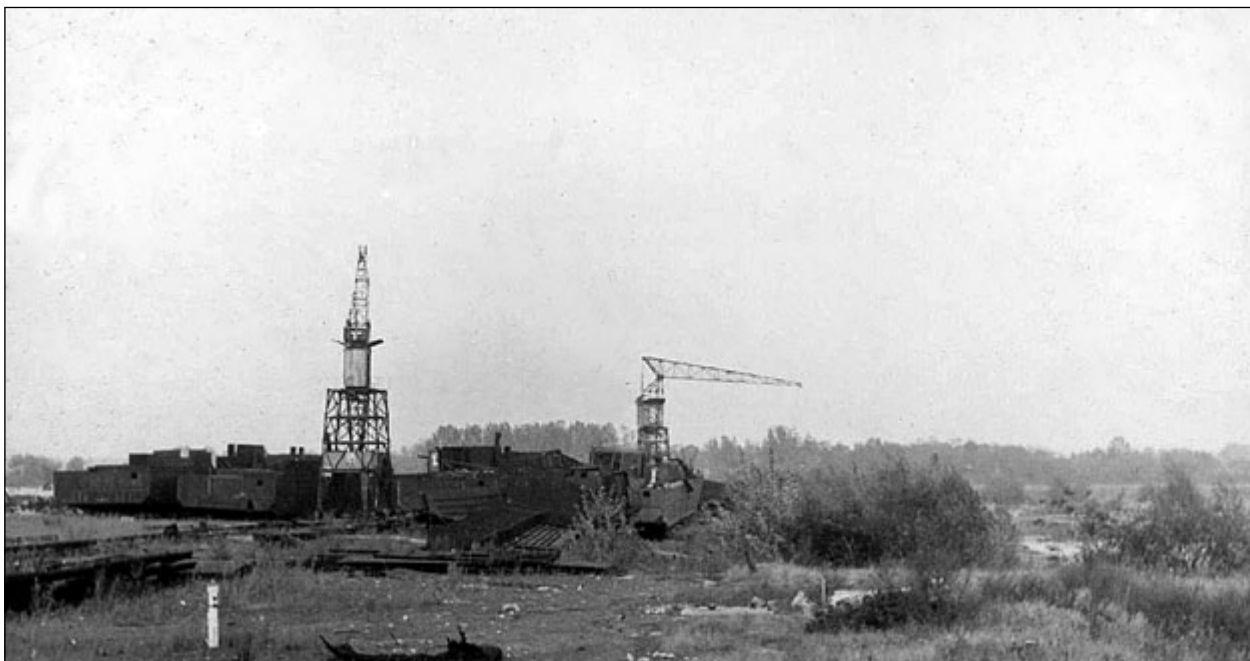
Oprócz promów desantowych w Głogowie znaleziono także kilka (6 ?) nie-

ukończonych barek desantowych typu „PiLb 40” (Großes Landungsboot 40 lub Pionierlandungsboot 40). Posiadały one numery *PiLb 590 – PiLb 595*. Znajdywały się w różnym stadium bu-

dowy. Ich losy powojenne nie są znane. Prawdopodobnie zostały przebudowane na jednostki cywilne, złomowane lub przejęte przez PMW (nie zostały skonfiskowane przez Rosjan). ●

Fotografia lotnicza portu w Głogowie wykonana na początku 1945 r. W lewym górnym rogu znajduje się stocznia Beucheldt Glogau. fot. zbiory Przemysław Federowicz





Kolejna fotografia promów „MFP” na pochylni stoczni Beucheldt Glogau w 1948 r.

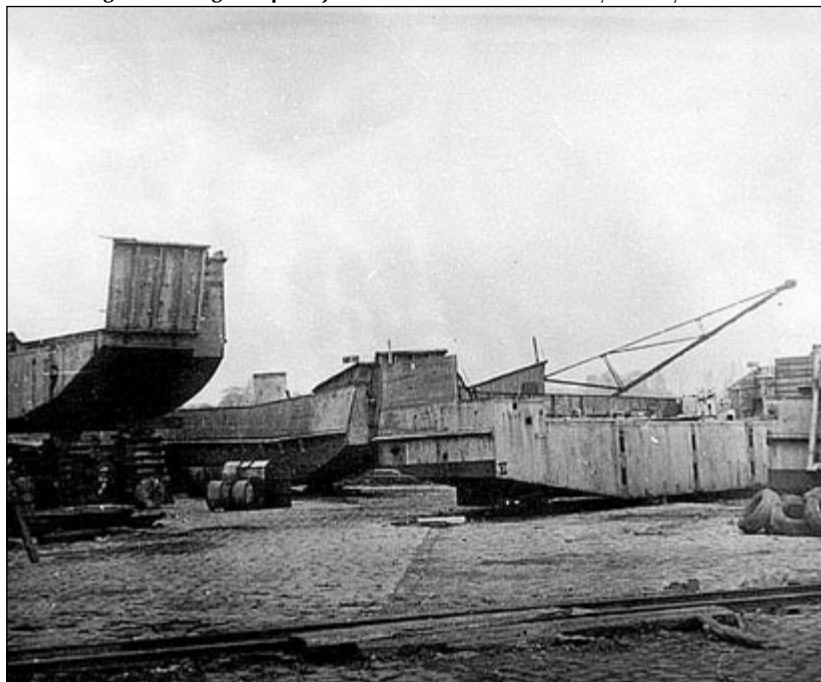
fot. zbiory Przemysław Federowicz

Nazwa niemiecka	Typ	Nazwa polska	W służbie:	Późniejsze oznaczenia	Wycofany
<i>F 1081 – F 1085</i>	D	<i>BDD-1</i>	1952	<i>ODD-1</i>	28.12.1957
<i>F 1081 – F 1085</i>	D	<i>BDD-2</i>	1952	<i>ODD-2</i>	28.12.1957
<i>F 1081 – F 1085</i>	D	<i>BDD-3</i>	18.07.1953	<i>ODD-3</i>	?
?	DM	<i>BDD-5</i>	18.07.1953	<i>ODD-5 (863)</i>	24.09.1963
<i>F 1066</i>	DM	<i>BDD-6</i>	18.07.1953	<i>ODD-6 (864)</i>	24.09.1963
<i>F 1081 – F 1085</i>	D	<i>BDD-7</i>	18.07.1953	<i>ODD-7 (865)</i>	24.09.1963

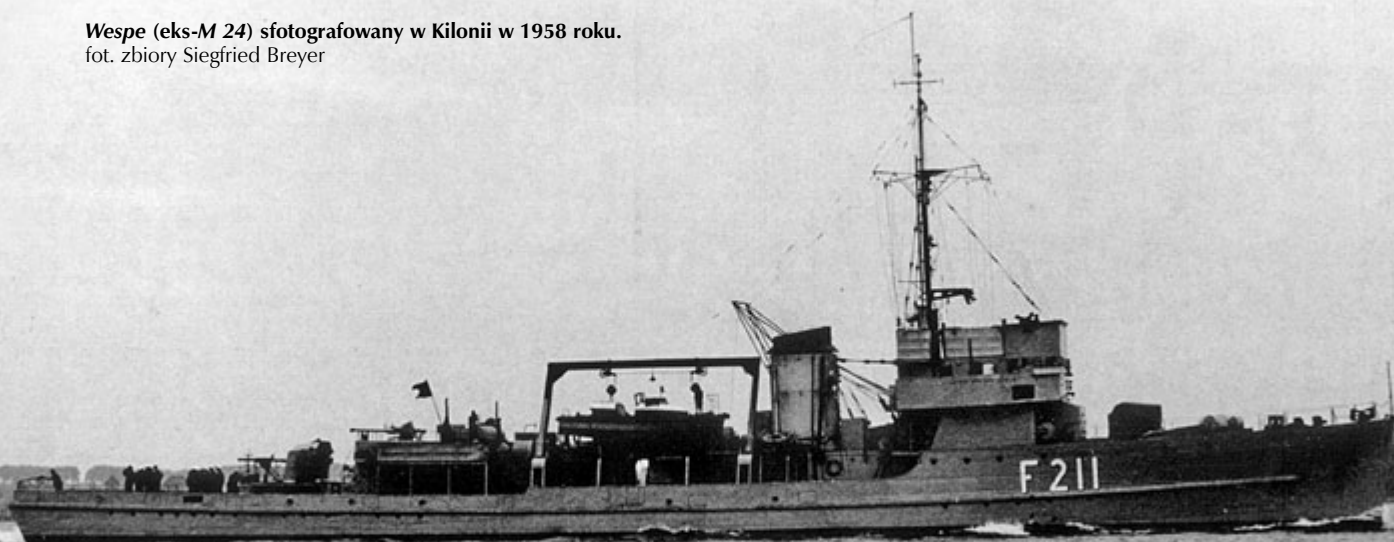
Widok na rufę promów „MFP” typu D w 1948 r.
fot. Zbiory Przemysław Federowicz



Nieukończone barki desantowe „PiLb 40” (Pionierlandungsboot 40) *PiLb 590 – PiLb 595* w Głogowie. Fotografia powojenna.
fot. zbiory Przemysław Federowicz



Wespe (eks-M 24) sfotografowany w Kilonii w 1958 roku.
fot. zbiory Siegfried Breyer



Typ Wespe i Seelöwe

– pierwsze pełnomorskie trałowce Bundesmarine

Niemiecka, a właściwie zachodnioniemiecka Bundesmarine została powołana do życia dopiero w roku 1956: około 11 lat po zakończeniu II wojny światowej i klęsce Niemiec, którym zwycięskie mocarstwa zabroniły wprowadzić podjęcie ponownego zbrojenia się, lecz wspomniane restrykcje były stopniowo „luzowane”, a to głównie za sprawą tarć i nieporozumień, do których doszło w obozie państw zwycięskiej koalicji. Oprócz tego zaistniała pilna potrzeba oczyszczenia wód przybrzeżnych z około 223 000 niemieckich i 357 000 alianckich min, które w okresie wojny zostały tam postawione. Do tego celu, już w roku 1945 ze sprawnych trałowców byłej Kriegsmarine utworzono z rozkazu Brytyjczyków Niemiecką Służbę Trałową (Deutscher Minenräumdienst {German Mine Sweeping Administration = GMSA}). Już wkrótce jednak ostro zaprotestował Związek Radziecki twierdząc, że ów rozbudowany ponad stan zespół niemiecki stanowi dla niego poważne zagrożenie, żądając jednocześnie przekazania pozostałych przypadających ZSRR z podziału floty niemieckiej jednostek trałowych. Było to powodem, że GMSA uległo stopniowej redukcji, lecz jeszcze jesienią 1946 r. w jej skład wchodziło 840 jednostek z 27 000 ludzi. W roku 1947 wspomniana Służba

Trałowa została ostatecznie rozwiązana, co jednak nie przyczyniło się do poprawienia stosunków między byłymi aliantami. Już rok później po zainspirowanym przez Związek Radziecki prokomunistycznym puczu w Czechosłowacji i w obliczu rosnącego zagrożenia ze Wschodu, Francja i Wielka Brytania zawarły w maju 1947 r. Układ Dunkierski, a w roku 1948 zawarty został Układ Brukselski. Po przystąpieniu do niego państw Beneluksu powstała Unia Zachodnioeuropejska (WEU). Równoległe do niej powołano do życia w dniu 4 kwietnia 1949 r. NATO, w skład którego wchodziło początkowo 12 państw (Stany Zjednoczone, Kanada, państwa członkowskie Unii Zachodnioeuropejskiej oraz Dania, Islandia, Włochy, Portugalia i Norwegia. W roku 1952 dołączyły Grecja i Turcja, a Niemiecka Republika Federalna (założona w roku 1949) dopiero 9 maja 1955 r. W „rewanżu” niejako państwem członkowskim Paktu Warszawskiego stało się 27 stycznia 1956 r. drugie państwo niemieckie, Niemiecka Republika Demokratyczna, która w międzyczasie przeszła do historii.

W połowie 1951 r. zaczęto formowanie pierwszych oddziałów morskich federalnej straży granicznej, lecz geneza powstania tego załączka zachodnioniemieckich sił morskich datuje się na

24 października 1950 r., kiedy to powołano do życia tzw. Urząd Blanka (Amt Blank) przekształcony 7 czerwca 1955 r. w Federalne Ministerstwo Obrony (Bundesverteidigungsministerium, później Bundesministerium der Verteidigung). W dniu 16 stycznia 1956 r. w Wilhelmshaven utworzona została pierwsza szkolna kompania marynarki wojennej (Marine – Lehrkompanie), a 6 marca kierownikiem departamentu sił morskich ministerstwa obrony (później Inspektor Bundesmarine) zostaje wiceadmirał Friedrich Ruge. Początki były nader skromne, gdyż brakowało dosłownie wszystkiego, począwszy na mundurach a kończąc na łózkach polowych i latarniach potrzebnych do nocnych patroli; nie mówiąc już o broni i jednostkach pływających.

W dniu 23 maja 1956 r. powołano do życia Dowództwo Sił Morskich (Kommando der Seestreitkräfte) przeimianowane następnie na Dowództwo Floty (Kommando der Flotte, później Flottenkommando).

Pierwsze jednostki pływające przydzielono utworzonej na przełomie wiosny i lata 1956 r. Eskadrze Sił Minowych (Geschwader der Minenstreitkräfte). Chodzi w tym przypadku o trałowce redowe i trałowce bazowe (Hochseeminensucher), które operować miały w składzie

1. i 3. Eskadry trałowców redowych („Schnelles Minengeschwader”) oraz 2. Eskadry trałowców bazowych („Hochseeminensuchgeschwader”). W późniejszym okresie wspomniane związki taktyczne nazwane zostały 1., 2. i 3. Eskadrą Trałowców. W roku 1958 utworzono jeszcze 4., 5. i 6. Eskadrę Trałowców, a w późniejszym okresie jeszcze 7., 8. i 10. Eskadrę. Dowództwo Sił Trałowych (później Flotylla Sił Minowych {Flottille der Minenstreitkräfte}) utworzono 1 października 1957 r. z siedzibą w Cuxhaven, od 1 kwietnia 1968 r. w Wilhelmshaven, a ostatnio (od 28 września 1994 r.) w Olpenitz.

Podczas gdy w skład 1. i 3. Eskadry Trałowców wchodziły trałowce redowe (kutry trałowe typu „R” {Räumboot}) po byłej Kriegsmarine, 2. Eskadrę trałowców bazowych (w skrócie MSG 2) zasilili sześć zwróconych Niemieckiej Republice Federalnej trałowców wojennego typu „M 40” wzgl. „M 43” (typu *Seelöwe*, klasyfikowane również jako *Minensuchboote*, Klasse 319). Do tego Bundesmarine dysponowała jeszcze pięcioma trałowcami pełnomorskimi typu „M 35”, wzgl. „M 39 (Mob)”, które klasyfikowano jako typ *Biene* wzgl. *Geleitboote* (eskortowce) Klasse 319. Zostały one odkupione od Francji, służąc następnie w składzie utworzonej w dniu 3 stycznia 1957 r. w Wilhelmshaven 1. Eskadry Eskortowców (*Geleitgeschwader*) i podporządkowanej do 1 kwietnia 1958 r. Dowództwu Sił Morskich, tworząc następnie od 1 października 1959 r. Eskadrę Szkolną.

Historię tych jedenastu jednostek, które służyły pod kilkoma banderami chciałbym opisać na łamach niniejszego artykułu. Jednostek tych już nie ma, dawno temu pocięto je na złom, lecz ich losy w odróżnieniu od wielu innych jednostek Kriegsmarine, nie wykluczając tutaj jednostek bliźniaczych które po prostu miały mniej szczęścia, potoczyły się zupełnie inaczej.

Trałowce typu 1935 i 1939/ późniejszy typ *Biene*

W przypadku trałowców typu „M 35” (M-Boot 35) chodziło o pierwsze jednostki tej klasy okrętów wojennych, które niemiecka marynarka wojenna zbudowała po I wojnie światowej, mające zastąpić starsze trałowce typu „M-1” (M-Boot 1916), z których to po zakończeniu działań wojennych w służbie pozostało jeszcze 39 jednostek; niektóre z nich w zgo-

ła innym charakterze (tendry, eskortowce, itp.). W następnym światowym konflikcie udział wzięło jeszcze 35 reprezentantów wspomnianego wyżej typu „M-1”, z których to 19 zostało zniszczonych, a pozostałe w liczbie 16 przypadło w wyniku podziału Kriegsmarine Stanom Zjednoczonym (te kontynuowały swoją służbę w ramach wspomnianego wyżej GMSA), a trzy Związkowi Radzieckiemu.

„Jednostki zastępcze” nie mogły przekraczać nałożonych Niemcom przez Traktat Wersalski, limitom wypornościowym określonym dla tej klasy okrętu w wysokości 600 ton, a konstruktorzy nie zamierzali odchodzić od sprawdzonej konstrukcji trałowca typu „M-1916”. Oprócz tego nowe jednostki miały spełniać zadania eskortowca działającego w pobliżu własnej linii brzegowej. Z tego też powodu uzbrojenie artyleryjskie zwiększone zostało do dwóch armat kalibru 105 mm. Wyporność nowych jednostek oficjalnie określana była na 600 ton, przy następujących parametrach kadłuba; maksymalna długość: 68,10 m (między pionami 66,00 m), szerokość: 8,30/8,70 m; zanurzenie: 2,12/2,65 m, lecz w rzeczywistości granica ta została mocno przekroczona, gdyż wyporność standard wynosiła 682 tony, konstrukcyjna 772 tony, a bojowa 874 tony. Dla tych jednostek przewidziano zainstalowanie zbiorników przeciwpiecznych, co nie było bez znaczenia w przypadku gdyby jednostka zmuszona by została do użycia swej artylerii, wzgl. rozpocząć akcję trałowania.

Parę dostarczały dwa kotły wysokociśnieniowe systemu Wagner lub La Mont, każdy w osobnym pomieszczeniu, która przenoszona była na dwie tłokowe maszyny parowe podwójnego rozprężania typu Lentz. Ta również znajdowała się w osobnym pomieszczeniu. Zapewniała ona moc od 1500 do 1750 KM (1100 – 1290 kW), napędzając dwie śruby napędowe o średnicach 1,75 m umożliwiające rozwinięcie prędkości 17 węzłów. W czasie prób jednostki rzeczywiście rozwinęły prędkość od 18,2 do 18,3 węzła. Bunkry paliwowe mieściły zapas 143 litrów oleju napędowego, co wystarczało do pokonania 5000 mil morskich przy prędkości 10 węzłów. Elektrownia znajdowała się między tylnym pomieszczeniem kotłowni (Kesselraum I) a maszynownią i składała się z jednego turbogeneratora o mocy 100 kW i dwóch generatorów wysokoprężnych o mocy 40 kW każdy. Zbudowane metodą spa-

wania, kadłuby trałowców podzielone były na 12 wodoszczelnych przedziałów, a nadbudówki wykonano częściowo ze stali lekkiej, co miało uchronić jednostki przed zbyt dużym przegłębieniem na dziób. Jednostki wyposażone były w dwa stery.

Uzbrojenie składało się z dwóch szybkostrzelnych armat morskich kalibru 105 mm L/45, dwóch armat plot. kal. 37 mm i tyleż kalibru 20 mm. Oprócz tego jednostki przystosowane były do wzięcia na pokład do 30 min morskich. Załoga w czasie pokoju składała się z pięciu oficerów i 90 podoficerów i marynarzy, a w czasie wojny na pokładzie przebywało w zasadzie trzech oficerów i do 116 marynarzy.

W roku 1936 udzielono zleceń na budowę w sumie dziewięciu trałowców, a otrzymały je (po trzy): H.C. Stülcken-Werft w Hamburgu, Oderwerke w Szczecinie i Flenderwerft w Lubece. Nieco później każda z wymienionych stocznia miała zbudować po jednej jeszcze jednostce (M 10-12). W roku następnym stocznia Stülcken zlecono budowę czterech następnych, Oderwerke w Szczecinie trzech a pięciu Flenderwerft w Lubece. W latach 1937-1940 z pochylni spłynęły w sumie 24 trałowce, które weszły do służby między rokiem 1939 i 1941.

Zaplanowano również budowę następnych 12 jednostek (M 25-36), oznaczonych jako typ 1938 (731/908 t, 71 x 9,2 x 2,12 m, wyposażone w pędnik cykloidalny Voith-Schneidera), lecz po wybuchu wojny plany konstrukcyjne zostały zmienione, a wspomniane trałowce zamówiono ostatecznie jako typ „35/39 (Mob)”. Zrezygnowano ze zbiorników przeciwpiecznych, a w ich miejsce zainstalowano stępki przechyłowe. Zmieniono również kształt części dziobowej, dzięki zastosowaniu bardziej rozchylonych wręg i zdecydowano się na umieszczenie pod rufą tzw. klinów spiętrzających (niem. *Staukeile*, zwane również „*Totholz*”), w rezultacie czego kadłuby jednostek wydłużyły się do 68,40 m. Jednostki zachowały jednak swoje rufy pawężowe, a to z kolei miało negatywny wpływ na rozwijaną prędkość i dzielność morską.

Od roku 1939 zlecenia na budowę kolejnych trałowców przydzielane były następującym stoczniom: M 25-28 Stülcken, M 29-32 i M 37 Oderwerke, M 33 i M 34 Lübecker Maschinenbaugesellschaft (LMG), M 38 i 39 Atlaswerkew Bremie, M 81-85



Były *M 81*, oraz jednostki bliźniacze, po przekazaniu przez Francuzów w bazie Wilhelmshaven, koniec 1956 roku. fot. zbiory Siegfried Breyer

LMG, M 101-104 Ricksmerwerft w Bremerhaven, *M 131-133* Lindenau Memel (Kłajpeda), *M 201-206* A.G. Neptun Rostock, *M 251-256* Deutsche Werke Hamburg, Zleceń na budowę trałowców *M 40-M 80*, *M 86-M 100*, *M 105-M 130*, *M 135-150*, *M 157-200*, *M 207-250*, *M 251-M 256*, *M 257-260* nie udzielono. W sumie zbudowano 69 trałowców, które weszły do służby w latach 1940-1942. Jednostki te pokazały się ze swojej najlepszej strony, sprawdzając się na wszystkich mor-

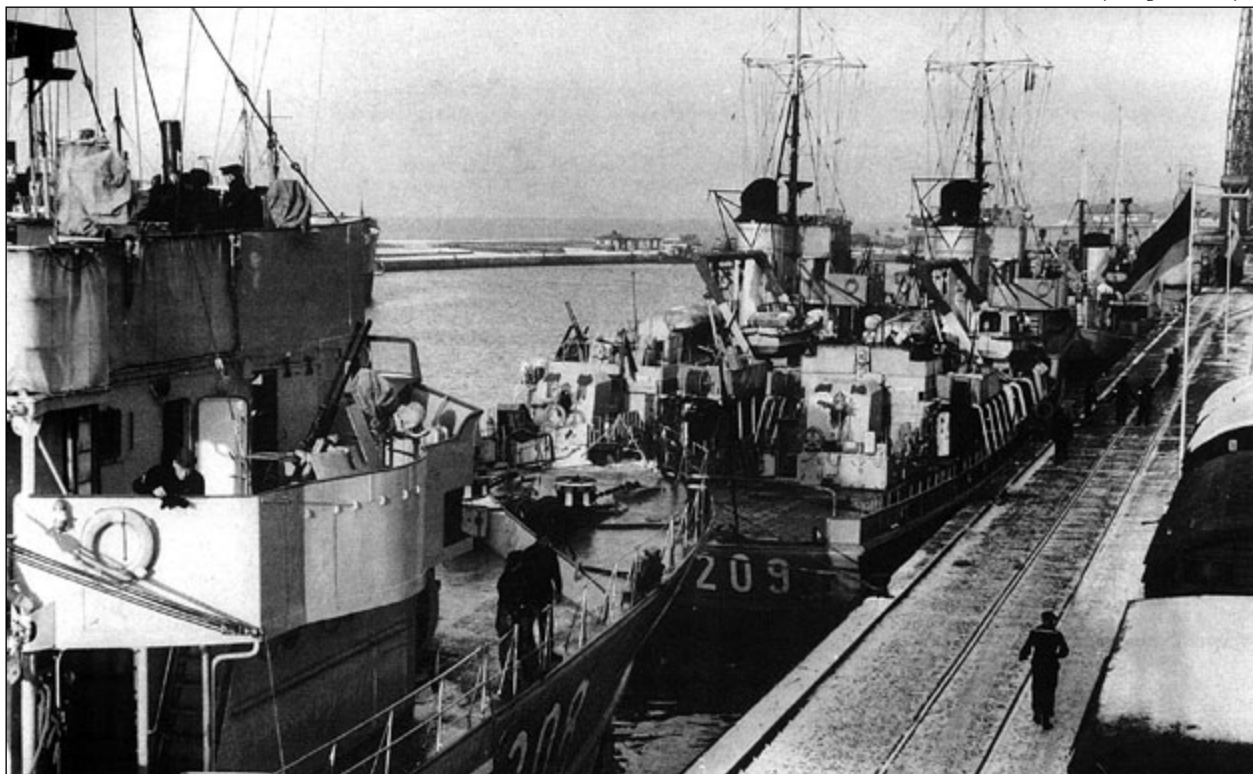
skich frontach. Brytyjczycy nadali im przydomek „Channel Destroyers”, gdyż z uwagi na swoją dużą siłę ognia i zwrotność okazały się być przeciwnikiem, z którym należało się poważnie liczyć. Uzbrojenie przez dodanie licznych armat plot. małego kalibru zostało wzmocnione, a w trakcie działań wojennych stracono w sumie 34 jednostki tego typu, a te które ocalały zwycięskie mocarstwa podzieliły między siebie (Stany Zjednoczone 20 trałowców, Związek Radziecki 12 i Wiel-

ka Brytania 5). Amerykanie odstąpili następnie Francji 15 wspomnianych wyżej jednostek, z których 12 weszło do służby (*Somme, Ailette, Meuse, Bapaume, Oise, Laffaux, Yser, Craonne, Belfort, Peronne, Ancre, Vimy*), a pozostałe stanowiły rezerwuuar części zamiennych. Pięć z nich, pozostających w aktywnej służbie sprzedane zostało następnie w roku 1956 za symboliczną cenę jednego miliona marek Niemcom Zachodnim, gdzie w składzie Bundesmarine kontynuowały swoją służbę w charakterze jednostek szkolnych. W Niemczech klasyfikowane były jako eskortowce (*Geleitboote*) lub „fregaty”, otrzymując nazwy owadów: *Wespe, Hummel, Brummer, Biene* i *Bremse*. Ich wymalowane na burtach numery taktyczne (*Pennant number*) przyznawane były na ogół fregatom. Z szóstej jednostki, dla której już zarezerwowano nazwę (*Mücke*) zrezygnowano ostatecznie. Tworzące tzw. „Eskadrę Owadów” – niem. *Insektengeschwader*) wspomniane wyżej jednostki służyły w charakterze okrętów szkolnych do roku 1963, a po wycofaniu z aktywnej służby wykorzystywane były następnie jako hulki lub okręty-cele.

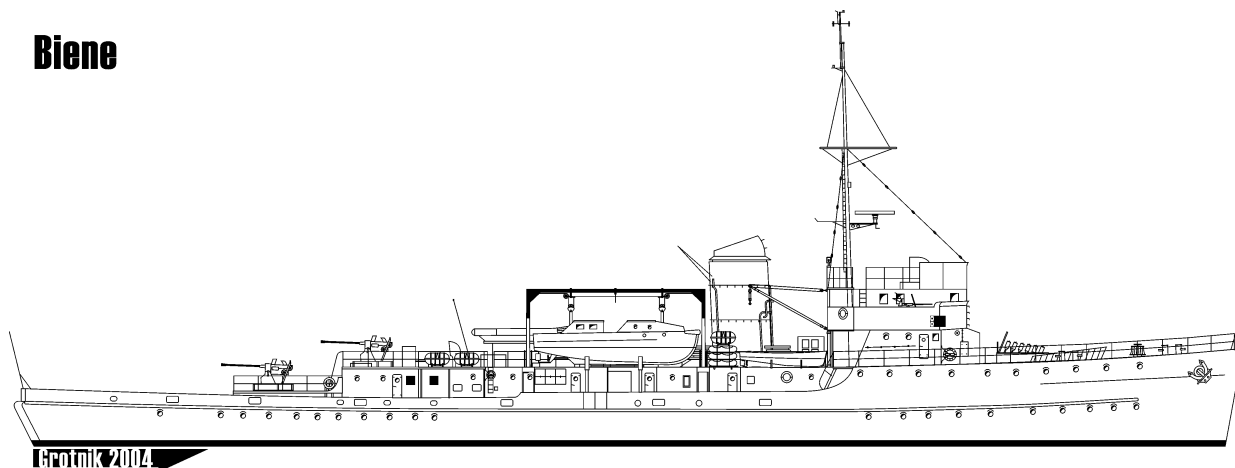
W czasie służby pod trójkolorową banderą wygląd wspomnianych trałowców nie uległ zmianie, nie licząc zainstalowanych na tylnej krawędzi komi-

Bremse, Brummer oraz trzecia nieustalona z nazwy jednostka w bazie. Fotografia dobrze ukazuje rozmieszczenie uzbrojenia.

fot. zbiory Siegfried Breyer



Biene



rys. Tomasz Grotnik

na wsporników anten. Tylko późniejszy *Hummel* (*Laffaux*, eks-M 81) otrzymał trójnożny maszt, a późniejszy *Brummer* (*Yser*, eks-M 85) miał maszt skrócony. *Wespe* należał do 24 jednostek pierwszej serii i nieznacznie różnił się od późniejszych jednostek tego typu, mając nieco inny kształt części dziobowej.

Uzbrojenie jednostek typu *Wespe* w chwili przejmowania ich od Francuzów było takie same, jak w czasach kiedy trałowce służyły pod banderą Kriegsmarine, tzn. 2 x 105 mm, 2 x 37 mm plot i od 2 do 4 armat plot kal. 20 mm. W trakcie przebudowy na ląd zdano całe wyposażenie trałowe, a po jej ukończeniu okręty uzbrojone już były w tylko jedną armatę kal. 105 mm (na rufie), jedną armatę plot kal. 40 mm L/70 oraz 4 – 8 x 20 mm, które w późniejszym czasie zredukowano ponownie do liczby od dwóch do czterech. Uzbrojenie uzupełniał miotacz bomb głębinowych typu „Hedgehog”, który ustawiono na dziobie w miejsce armaty kal. 105 mm. Ostateczne uzbrojenie jednostek składało się z dwóch armat plot. kal. 40 mm L/70, po jednej na dziobie i rufie (na *Biene*

zainstalowane zostały na rufie, z czego jedna znajdowała się w superpozycji), od 2 do 4 armat plot kal. 20 mm i jednego miotacza typu „Hedgehog”. Jednostki przystosowano do zabierania na pokład min morskich. W tym samym czasie kominy podniesiono o 1,5 m do góry wieńcząc je mocno ściętymi kołpakami. Podczas nawigacji korzystano z urządzenia radarowego i radionamiernika. Ogniem artylerii kierowano za pomocą urządzenia typu OGR 7. Sprzęt komunikacyjny i ratunkowy obejmował: jedną pinasę motorową, kuter i dingi. Charakterystyczny dla tych jednostek był ustawiony na prawej burcie prostokątny wysięgnik do opuszczania i podnoszenia wspomnianej pinasy, nazywany w żargonie, z uwagi na swój kształt, „bramką piłkarską” (niem. Fussballtor). Sprzęt ratunkowy uzupełniały początkowo tratwy ratunkowe, a w późniejszym okresie pięć „wysepek ratunkowych”. Załoga każdej jednostki składała się ze 100 ludzi, w tym słuchacze Akademii Morskiej.

Trzy jednostki, które pod koniec służyły w charakterze okrętów-celów

(*Bremse*, *Hummel* i *Wespe*) wypełniły 700 cbm styropianu, co miało zapobiec zbyt wczesnemu zatonięciu.

Kalendarium służby

Biene został oddany do służby niemieckiej Kriegsmarine w dniu 4 listopada 1941 jako *M 205*, operując w składzie 5. Flotylli Trałowców na Zachodnim TDW, stając się w roku 1945 zdobyczą wojenną zwycięskich mocarstw. Jednostka kontynuowała swoją służbę w ramach GMSA w 4. Zgrupowaniu Trałowców oraz 5. Flotylli Trałowców. W dniu 9 października 1947 przekazany Francji, służył następnie pod nową nazwą *Belfort* (M 606). Wycofany z aktywnej służby w dniu 22 listopada 1956 r. przeklasyfikowany został na hulk otrzymując nowe oznaczenie *Q 76*. W tym samym roku odkupiony przez Niemcy Zachodnie. W dniu 1 grudnia zawinął do Wilhelmshaven i następnego dnia został wprawdzie przejęty w skład floty, ale na wcielenie do służby trałowców musiał jeszcze trochę poczekać, gdyż wiosną 1957 r. przeholowano go do Cuxhaven, a latem tego samego

Typ „Wespe”				
Nazwa	Stocznia	Położenie Stępki	Data wodowania	Data oddania do służby
<i>Biene</i> (F 207) eks <i>Belfort</i> , eks <i>M 205</i>	A.G. Neptun, Rostock (Nr stoczniowy 498)	–	03.05.1941	03.11.1941 / 28.02.1957
<i>Bremse</i> (F 208) eks <i>Vimy</i> , eks <i>M 253</i>	Deutsche Werft, Hamburg (Nr stoczniowy 287)	–	23.11.1940	21.04.1941 / 12.02.1957
<i>Brummer</i> (F 209) eks <i>Yser</i> , eks <i>M 85</i>	Lübecker Maschinenbau- Gesellschaft, Lübeck (Numer stoczniowy 431 i 427)	–	06.12.1941	18.09.1942 / 12.02.1957
<i>Hummel</i> (F 210) eks <i>Laffaux</i> , eks <i>M 81</i>		–	20.12.1940	17.07.1941 / 28.02.1957
<i>Wespe</i> (F 211) eks <i>Ailette</i> , eks <i>M 24</i>	Flenderwerke, Lübeck (Numer stoczniowy 261)	31.07.1939	12.10.1940	22.02.1941 / 28.02.1957



Bremse w bazie Wilhelmshaven, 1957 rok.

fot. zbiory Siegfried Breyer

roku w hamburskiej stoczni Stülcken Sohn rozpoczęto prace związane z jego remontem generalnym i przebudową. Jednostka osiągnęła więc sprawność operacyjną dopiero wiosną 1958 r. i w dniu 28 lutego 1958 r. została oficjalnie oddana do służby, otrzymując nazwę *Biene* (F 207). Przydzielono ją do 1. Eskadry Eskortowców, którą 1 października 1959 r. przebazowano na Bałtyk. Z dniem 1 lipca 1960 r. ten związek taktyczny przeszedł pod Dowództwo okrętów szkolnych. *Biene* został wycofany z aktywnej służby w dniu 20 września 1963 r., przebywając następnie w arsenale morskim w Wilhelmshaven, gdzie go przebudowano na okręt-cel. Od 28 maja 1968 r. jednostka znajdowała się w Neustadt (Szlezwik-Holsztyn) w charakterze stacjonarnego hulku, na którym szkolono przyszłych członków drużyn awaryjnych. W dniu 8 kwietnia 1974 r. nastąpiło jego skreślenie z listy floty i za pośrednictwem firmy VEBEG, która zajmowała się dalszym wykorzystaniem zdemobilizowanego sprzętu wojskowego sprzedany został firmie Zerssen & Co. w Kilonii, która z dniem 31 lipca 1974 r. zajęła się jego złomowaniem.

Bremse oddany został do służby w dniu 21 kwietnia 1941 r. zasilając jako *M 253* 5. Flotyllę Trałowców, która operowała na Zachodnim TDW. Historia tej jednostki potoczyła się podobnie jak bliźniaczego *Biene*, gdyż przeje-

ta została przez Francuzów, kontynuując swoją służbę jako *Vimy* (M 608). Po wycofaniu z aktywnej służby nadano jej oznaczenie *Q 77*. W roku 1956 r. sprzedano ją Niemcom Zachodnim. W dniu 7 stycznia 1957 r. zawinęła do Wilhelmshaven, a 12 lutego tego samego roku wcielono ją do służby jako *Bremse* (F 208), działając następnie w składzie 1. Eskadry Eskortowców. W dniu 5 października 1963 r. jednostkę wycofano z aktywnej służby, przebudowując ją następnie na okręt-cel pod nieoficjalną nazwą *Max*. Po pięciu latach, bo 14 kwietnia 1968 r. skreślono ją z listy floty i 24 sierpnia 1976 r. za pośrednictwem wspomnianej wyżej firmy VEBEG sprzedano ją firmie „Jade-Stahl” z Wilhelmshaven, która pocięła ją na złom.

Brummer w ładnym ujęciu $\frac{3}{4}$ od dziobu.

fot. zbiory Siegfried Breyer

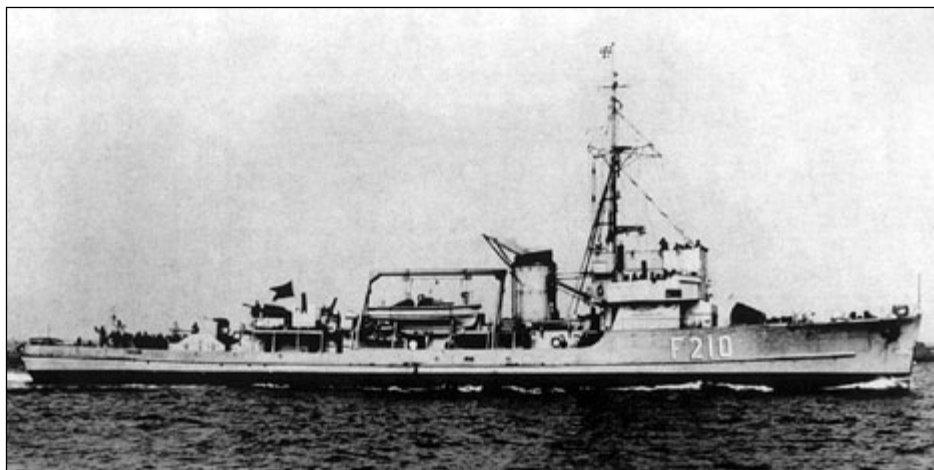


Brummer oddany 18 września 1942 r. do służby w składzie 6. Flotylli Trałowców jako *M 85*. Jego dalsze losy są bardzo podobne do losów opisanego wyżej *Bremse*; służba w ramach GMSA, przekazanie Francji, wcielenie do Marine Nationale jako *Yper* (M 604), wycofany ze służby 22 listopada 1956 r., następnie hulk *Q 78*; po sprzedaży Niemcom Zachodnim zawiązał 7 stycznia 1957 r. do Wilhelmshaven. Już w dniu 12 lutego wcielony do Bundesmarine jako *Brummer* (F 209) zasilł skład 1. Eskadry Eskortowców. Od

lata 1957 r. przebudowany w stoczni Mützelfedterwerft w Cuxhaven. *Brummera* wycofano z aktywnej służby 5 października 1963 r., następnie wykorzystywany był jako okręt szkolny przyszłych nawigatorów, słuchaczy Akademii morskiej w Mürwik, następnie postawiony „na sznurku” w arsenale w Wilhelmshaven. Po pewnym czasie przebudowany na okręt-cel, a od 9 czerwca 1966 r. wykorzystany jak hulk szkolny w Neustadt (Szlezwik-Holsztyn) dla przyszłych członków drużyn awaryjnych. W dniu 8 kwietnia 1974 r. jednostka została sprzedana na złom firmie Zerssen & Co. w Kilonii.

Hummel oddany został 17 lipca 1941 do służby jako *M 81* i zasilł operującą na Bałtyku 4. Flotyllę Trałowców. Między latem a jesie-

nią w składzie 1. a następnie 5. Flotylli Trałowców, po czym ponownie w składzie 4. Flotylli. Od stycznia 1942 r. na Zachodnim TDW, a od marca na wodach norweskich. Od 13 marca 1945 r. ponownie w składzie 5. Flotylli. W dniu 15 kwietnia 1945 r. ciężko uszkodzony pociskami rakietowymi. Powojenne losy są podobne do jego jednostek bliźniaczych. Pod trójkolorową banderą nadano jednostce nazwę *Laffaux* (M 607), służąc jako tender (jednostka pomocnicza) okrętów podwodnych i bazującego w Breście okrętu liniowego *Jean Bart*. Z początkiem lat 50. przebudowany i przebrojony, służył jako „awizo II klasy” odbywając rejsy szkoleniowe na potrzeby szkoły kwatermistrzów Akademii Morskiej w Breście. W dniu 1 listopada 1956 r. wycofany ze służby, kontynuował dalszą służbę jako hulk z nowym oznaczeniem Q 75. Po odsprzedażu Niemcom Zachodnim opuścił w dniu 30 listopada 1956 r. wraz ze swoimi jednostkami bliźniaczymi *Ailette* (późniejszy *Wespe*) i *Belfort* (późniejszy *Biene*) Brest, zawijając w dniu 1 grudnia do Wilhelmshaven. Przejęcie przez Niemców nastąpiło następnego dnia, a 28 lutego 1957 r. jednostkę oddano do służby na potrzeby 1. Eskadry Eskortowców jako *Hummel* (F 210). Wiosną 1957 r. na holu *Passata* trałowiec udał się do Cuxhaven, by następnie w stoczni Norddeutscher Lloyd (NDL) w Bremerhaven przejść roboty związane z generalnym remontem i przebudową. Między latem 1958 r., kiedy to jednostka weszła ponownie do aktywnej służby, a 5 października 1963 r., kiedy nastąpiło wycofanie ze służby, opisywany trałowiec przebył w sumie 29 233 mil morskich. Następnie jednostkę przebudowano w Wilhelmshaven na okręt-cel. W grudniu 1966 r. kiedy *Hummel* cumował na zachód wyspy Sylt zerwał się w czasie orkanu z kotwicy. Wichura wyrzuciła okręt na zachodni brzeg wyspy Fanö. W maju 1967 r. jednostkę ściągnięto z mielizny przywracając ją na-



Tym razem *Hummel* w ujęciu burtowym.

fot. zbiory Siegfried Breyer

stępnie do służby jako okręt-cel dla potrzeb stacjonujących w Eckernförde wojsk lądowych (Bundeswehra) jako „Klasse 746 für Erprobungsstelle 71”. Ostatecznie skreślono ją ze stanu floty w roku 1975, a 19 marca sprzedano ją firmie „Zerssen” na złom.

Wespe oddany do służby 22 lutego 1941 r. jako M 24 zasilił 8 Flotyllę Trałowców. Po wojnie służba w GMSA, przekazany Francji, która wcieliła go do służby jako *Ailette* (M 605). Po dziewięciu latach wycofany z aktywnej służby z dniem 1 września 1956 r., następnie jako hulk Q 74. Pod koniec 1956 r. odsprzedany Niemcom Zachodnim. Jednostka zawinęła w dniu 1 grudnia do Wilhelmshaven a 28 lutego 1957 r. wcielona została do składu 1. Eskadry Eskortowców jako *Wespe* (F 211). Po przeprowadzonym w stoczni Norddeutscher Lloyd (patrz również *Hummel*) między latem 1957 r. a latem 1958 r. generalnym remon-

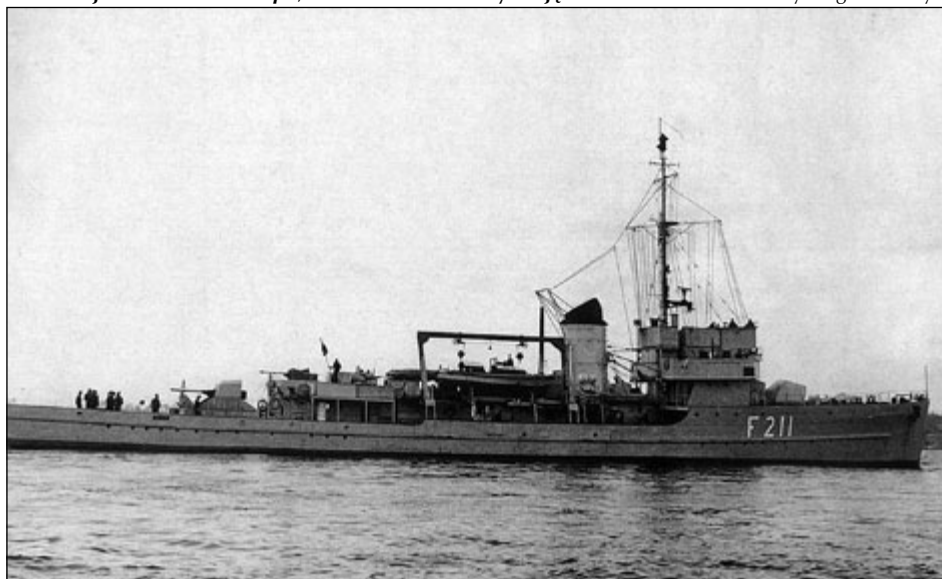
tem związanym z przebudową *Wespe*, podobnie zresztą jak *Biene* i pozostałe jednostki bliźniacze pozostawała w służbie do roku 1963. Z aktywnej służby wycofana została 20 września 1963 r., a następnie przebudowana została na okręt cel. Podobnie jak bliźniaczy *Hummel*, *Wespe* zerwała się podczas silnego orkanu z łańcucha i została wyrzucona na zachodni brzeg wyspy Röm. Między kwietniem a majem 1967 została ściągnięta z mielizny, kontynuując następnie dalej swoją służbę w charakterze okrętu-celu. Uszkodzenia doznane w dniu 22 października 1973 r. na Morzu Północnym okazały się do tego stopnia poważne, że jednostka zatонуła w nocy z 24 na 25 października.

(ciąg dalszy nastąpi)

**Tłumaczenie z języka niemieckiego
Michał Jarczyk**

Ostatnia jednostka serii *Wespe*, również w efektownym ujęciu.

fot. zbiory Siegfried Breyer





Baza Da Nang sfotografowana w 1996 roku. Od lewej widoczne: Kutry rakietowe typu *Tarantul-I*, kutry torpedowe typu *Turya*, trałowce typów *Sonya* i *Yurka*, na końcu były rosyjski lodolamacz *Semen Czeluskin*.

fol. Leo van Ginderen

Marynarka Wojenna Socjalistycznej Republiki Wietnamu

W początkach maja bieżącego roku minęła „okragła”, bo 30 rocznica upadku, a raczej zdobycia przez regularne oddziały wojskowe z Północy przy symbolicznym raczej wsparciu lokalnych sił partyzanckich NFWWP (Narodowego Frontu Wyzwolenia Wietnamu Południowego) Sajgonu (dziś miasto Ho Chi Minh), kończącego de facto zarówno byt państwowy Republiki Wietnamu (dla młodszych i mniej wtajemniczonych czytelników tzw. Wietnamu Południowego) jak i ciągnącą się od roku 1945 z różnym nasileniem i krótkimi przerwami wojnę wietnamską. Zwycięstwo wojsk Demokratycznej Republiki Wietnamu (tzw. Wietnamu Północnego), było totalne, jedynie bardzo nieliczne oddziały armii południowo wietnamskiej zdołały uniknąć pogromu i opuścić terytorium kraju, uszła natomiast znacząca liczba cywilnych uchodźców. W wyniku zwycięstwa obie części kraju połączono w jeden organizm państwowy, który zaczęto „integrować” w całość, z czasem zmieniając także nazwę na Socjalistyczną Republikę Wietnamu. „Nowy” Wietnam dzięki mocno rozbudowanemu, nieźle wyposażonemu przy „bratniej” pomocy ówczesnych państw socjalistycznych, a przede wszystkim dobrze wyszkolonym i dysponującym sporym doświadczeniem bojowym, siłom zbrojnym, które dodatkowo jeszcze zawładnęły znacznymi zapasami amerykańskiego sprzętu wojskowego dawnej armii południowo wietnamskiej, stał się szybko lokalną potęgą wojsko-

wą, co udowodnił kilka lat później prowadząc na terytorium Kambodży przeciwko „Czerwonym Khmerom”.

W tym kontekście warto poświęcić nieco uwagi obecnemu stanowi jednemu z komponentów wietnamskich sił zbrojnych, a mianowicie marynarce wojennej Socjalistycznej Republiki Wietnamu, zwłaszcza, gdy uwzględnimy geopolityczne położenie samego Półwyspu Indochińskiego oraz stale wzrastające zainteresowanie Chińskiej Republiki Ludowej nieodległymi przeciż „Morzami Południowymi”.

W dniu 2 września 1945 roku w obliczu klęski okupujących Indochiny od 1940 Japończyków, w Hanoi ogłoszono utworzenie na terytorium dawnych francuskich obszarów zależnych Kochinchiny, Annamu i Tonkinu, Demokratycznej Republiki Wietnamu (DRW) na której czele stanął premier Ho Chi Minh. Wówczas też nowe władze zaczęły organizować własne siły zbrojne na bazie utworzonej 19 grudnia 1944 z luźnych oddziałów partyzanckich, Wietnamskiej Armii Ludowej. Od samego początku w ich składzie znalazła się flotylla śródlądowa składająca się z uzbrojonych dżonek i sampanów, które wykonywały przede wszystkim zadania transportowe, a w mniejszym stopniu patrolowe, wykorzystując rozbudowany system dróg wodnych kraju. Mimo porozumienia się już w marcu 1946 roku w sprawie formalnego uznania przez Francję państwowej niezależności DRW, niemal natychmiast doszło między stronami do otwartego

konfliktu zbrojnego na tle interpretacji zapisów wspomnianego wcześniej porozumienia. Konflikt zbrojny francusko-wietnamski toczył się z różnym nasileniem aż do roku 1954, gdy po klęsce Francuzów pod Dien Bien Phu w dniu 8 maja, strony szybko zawarły zawieszenie broni, a następnie przystąpiły w Genewie do rozmów pokojowych. Podpisany 20 lipca 1954 w Genewie układ pokojowy przewidywał wycofanie wszystkich sił francuskich z całych Indochin i przekazanie pełni suwerennej władzy powstałym na gruzach Unii Indochińskiej niepodległym państwom – Laos i Kambodża oraz dwóm państwom wietnamskim, rozdzielonym linią demarkacyjną na 17 równoleżniku – Republice Wietnamu i Demokratycznej Republice Wietnamu.

Po zakończeniu wojny siły zbrojne DRW zostały gruntownie zmodernizowane i zorganizowane przy czynnym udziale państw socjalistycznych, głównie Związku Radzieckiego i ChRL, które zapewniły nie tylko pomoc specjalistów i doradców, ale także dostawy sprzętu wojskowego. Proces modernizacji objął także marynarkę wojenną, której głównym zadaniem była obrona wybrzeża morskiego kraju przed ewentualną próbą ataku o charakterze dywersyjnym. Stąd też w składzie floty zaczęły pojawiać się od początku lat sześćdziesiątych lekkie jednostki patrolowe, kutry torpedowe i ścigacze artyleryjskie, pochodzące ze stoczni ZSRR i ChRL. Wówczas po roku 1961 pod banderę DRW trafiły radzieckie kutry torpe-

dowe typu *P4*¹, uzupełnione następnie w 1967 większymi kutrami torpedowymi typu *P6*² w wersji radzieckiej i chińskiej. We wczesnych latach sześćdziesiątych w składzie floty znalazły się także pochodzące z ChRL kutry artyleryjskie typu *Shantou*³, a w drugiej połowie dekady również typu *Shanghai II*⁴ wykonujące zadania patrolowe. Uzupełnienie sił stanowiły pozyskane w roku 1963 radzieckie patrolowce przybrzeżne typu *Poluchat I*⁵ oraz chińskie patrolowce rzeczne typu *Huangpo*⁶.

Nie jest znana dokładna liczba jednostek pływających różnych klas przekazanych flocie DRW w latach sześćdziesiątych, tym bardziej, że po roku 1964 kraj ten znalazł się de facto w stanie niewypowiedzianej wojny ze Stanami Zjednoczonymi. Stan taki powodował powstawanie określonych strat bojowych, głównie wskutek działania amerykańskiego lotnictwa, a z drugiej strony oznaczał intensyfikację „bratniej” pomocy, co dodatkowo jeszcze utrudniało próbę określenia sił i stanu posiadania północno-wietnamskiej marynarki wojennej.

To właśnie z wietnamską marynarą wojenną wiąże się nierozzerwalnie rozpoczęcie otwartej fazy konfliktu ze Stanami Zjednoczonymi. Siły DRW infiltrowały stale obszar swego południowego sąsiada wspierając w mniej czy bardziej zakamuflowanej formie prokomunistyczny ruch partyzancki w Republice Wietnamu. Jeden ze sprawdzonych szlaków infiltracji wiodł od strony morza. Dla zahamowania tego procederu Amerykanie rozpoczęli długofalową operację pod kryptonimem „Desoto Patrol”, polegającą na systematycznym rozpoznawaniu wód przybrzeżnych DRW pod kątem zbierania materiałów wywiadowczych. Warto zauważyć, że podobne działania prowadzone były u wybrzeży ChRL, KRL-D a nawet Związku Radzieckiego. U brzegów północnej części Wietnamu operacje takie prowadzone były przy użyciu szybkich kutrów torpedowych pod banderą Republiki Wietnamu oraz znacznie praktyczniejszych, choć powolniejszych amerykańskich niszczycieli, które gwarantowały dłuższy czas dozoru.

W początkach sierpnia 1964 roku wody wzdłuż wybrzeży Północnego Wietnamu dozorował niszczyciel *Maddox* (DD-731)⁷, dowodzony przez kmrdr por. Herberta L. Ogier Jr. W nocy 2 sierpnia 1964 około godz. 01.30 okręt miał się znajdować na wodach międzynarodowych w odległości 28 Mm od wybrzeży DRW oraz 40 Mm od północno-wietnamskiej wyspy Hon Me (oficjalna

wersja amerykańska!), gdy na radarze zaobserwowano ruchy 3 niewielkich jednostek, które rozpoznano jako kutry torpedowe typ *P4*. Około godz. 04.08 wietnamskie kutry torpedowe zaatakowały *Maddox*, odpalając w jego kierunku torpedy, które na szczęście nie dosięgły celu. W nadbudówkę niszczyciela trafił jednak pojedynczy pocisk z wkm kal. 14,5 mm, który nie wyrządził żadnych szkód. Sam *Maddox* odpowiedział ogniem i szybko uzyskał trafienia. Wycofując się do bazy uszkodzone wietnamskie *P4* zostały po drodze zaatakowane przez wezwane na pomoc samoloty F-8 „Crusader” z lotniskowca *Ticonderoga* (CVA-14), które zdołały posłać na dno jeden z kutrów torpedowych.

Do kolejnego starcia miało dojść w nocy 4 sierpnia 1964, a tym razem celem ataku był zarówno *Maddox* (DD-731) jak i drugi niszczyciel dozoru *Turner Joy* (DD-951). Okręty amerykańskie znajdowały się wówczas również na wodach międzynarodowych Zatoki Tonkińskiej, ponoć w odległości aż 65 Mm od najbliższego lądu. Załogi niszczycieli sygnalizowały atak torpedowy i meldowały o zatopieniu jednego z kutrów torpedowych.

W odwet za przeprowadzenie ataków prezydent Stanów Zjednoczonych Lyndon B. Johnson rozkazał przeprowadzenie przez lotnictwo pokładowe lotniskowców VII Floty U.S. Navy ataków na cele na terytorium DRW, które zostały podjęte już w dniu 5 sierpnia 1964. Równocześnie przyjęta w dniu 7 sierpnia 1964 tzw. „Tonkin Golf Resolution” pozwalała prezydentowi na użycie amerykańskich sił zbrojnych przeciwko wietnamskiej partyzantce komunistycznej i wspierającej ją Demokratycznej Republice Wietnamu.

Czy w chwili, gdy doszło do „Incidentu Tonkińskiego” okręty amerykańskie rzeczywiście znajdowały się na wodach międzynarodowych, czy może jednak naruszyły wody terytorialne DRW, trudno dziś jednoznacznie stwierdzić. Rzecz znamienna, obecnie nawet amerykańskie źródła mówią już, po wnikliwej analizie wszystkich własnych dokumentów (z oczywistych względów poza nadal niedostępnymi wietnamskimi), że wówczas 2 i 4 sierpnia 1964 niszczyciele U.S. Navy nie zostały wcale zaatakowane przez siły morskie DRW⁸.

Wojna wietnamska weszła w nową fazę otwartego zbrojnego konfliktu, który rozgrywał się przede wszystkim na lądzie i niebie nad Indochinami. Rola północno-wietnamskiej marynarki wojennej w tym konflikcie była zdecydowanie drugorzędna, choć jej jednostki perma-

nentnie naruszały wybrzeże Republiki Wietnamu, przerzucając wsparcie dla operujących na terytorium tego kraju sił partyzanckich, zresztą także oddziałów regularnej armii DRW.

W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych do floty Północnego Wietnamu trafiły duże radzieckie kutry torpedowe typu *Shersten* proj. 206⁹ oraz pochodzące z Chin pojedyncze egzemplarze trałowców typów *Wusung*, *Wochang* i *Yen-kwan*, których pojawienie się związane było ze wzrostem zagrożenia minowego na wodach wietnamskich, spowodowanym stawianiem min morskich przez lotnictwo Stanów Zjednoczonych.

Ostateczne zwycięstwo DRW w konflikcie odniesione w maju 1975 spowodowało, że w ręce Wietnamczyków z Północy wpadła niemal cała flota morska i śródlądowa Republiki Wietnamu, o ile nie liczyć zespołu 26 jednostek z ponad 30 tys. marynarzy, członków ich rodzin i innych przeciwników „nowego porządku” na pokładach, który w koń-

1. *P4* – radz. kuter torp., wyp. 22,5/26 t, dł. 18,7 m, szer. 3,4 m, zan. 1,0 m, 2 silniki wysokoprężne M50, 2000 KM, prędkość maks. 42 w., zasięg 410 Mm/30 w., uzbr.: 2 wt kal. 457 mm, 2 wkm kal. 14,5 mm, załoga 5 ludzi.

2. *P6* – radz. kuter torp. bud. Także w ChRL (Szanghaj), wyp. 64/73 t, dł. 25,4 m, szer. 6,2 m, zan. 1,2 m, 4 silniki wysokoprężne M50, 4800 KM, prędkość maks. 41 w., zasięg 450 Mm/30 w., i 600 Mm/15 w., uzbr.: 2 wt kal. 533 mm, 2 x II kal. 25 mm (2M-3), załoga 15 ludzi.

3. *Shantou* – chiński kuter art., wyp. 60/80 t, dł. 25,5 m, szer. 5,8 m, zan. 2,0 m, 4 silniki wysokoprężne 2700/3000 KM, prędkość 28/30 w., zasięg 500 Mm/28 w., i 750 Mm/15 w., uzbr.: 2 x II kal. 37 mm, 2 wkm kal. 12,7 mm, 8 bg, załoga 17 ludzi.

4. *Shanghai II* – chiński kuter art., wyp. 112/134 t, dł. 38,8 m, szer. 5,4 m, zan. 1,7 m, 2 silniki wysokoprężne M-50F-4 + 2 x 12D-6, 4220 KM, prędkość 28,5 w., zasięg 800 Mm/15,5 w., uzbr.: 2 x II kal. 57 mm L/70, 2 x II kal. 25 mm L/80, 10 min, bg, załoga 36 ludzi.

5. *Poluchat I* – radz. patrol. wyp. 100t, dł. 29,6 m, szer. 5,8 m, zan. 1,5 m, 2 silniki wysokoprężne 1700 KM, prędkość 20 w., zasięg 1500 Mm/10 w., uzbr.: 2 x II kal. 25 mm (2M-3M), załoga 16 ludzi – przekazano prawdopodobnie 2 jednostki.

6. *Huangpo* – chiński patrol. rzeczny, wyp. 42/50 t, dł. 27,7 m, szer. 4,1 m, zan. 1,0 m, 2 silniki wysokoprężne 600 KM, prędkość 14/15 w., zasięg 400 Mm/9 w., uzbr.: 2 x I kal. 37 mm (70-K), 2 wkm kal. 12,7 mm, załoga 15 ludzi.

7. *Maddox* (DD-731) – nisz. typ. *Allen. M. Summer*, zbud. 1943-44, Bath (USA), wyp. 2900/3320 t, dł. 114,7 m, szer. 12,5 m, zan. 5,7 m, turbiny parowe 60 000 KM, prędkość 32,1 w., zasięg 3240 Mm/20 w., i 4620 Mm/12 w., uzbr.: 3 x II kal. 127 mm L/38, 2 x II kal. 76 mm L/50, 6 wt pop Mk 32, załoga 336 (279) ludzi, w roku 1972 wycofany ze służby w U.S. Navy i przekazany na Tajwan (ROC).

8. wg Marolda E.J., *Summary of the Tonkin Gulf Crisis of August 1964*, Naval Historical Center, Washington 2005.

9. *Shersten* – radz. kuter torp., wyp. 134/170 t, dł. 34,7 m, szer. 6,7 m, zan. 1,5 m, 3 silniki wysokoprężne M503A 12 000 km, prędkość 45 w., zasięg 460 Mm 42 w., i 850 Mm/30 w., uzbr.: 4 wt kal. 533 mm, 2 x II kal. 30 mm L/65, załoga 23 ludzi, prawdopodobnie przekazano łącznie 18 jednostek.



rys. Przemysław Federowicz

cu kwietnia odszedł w rejon wyspy Son na południowy zachód od portu w Vung Tau, by następnie dać się internować na Filipinach. Pojedyncze jednostki znalazły również schronienie w portach sąsiedniej Tajlandii i Malezji¹⁰. Spora część „zdobyczy” już wcześniej została oddana do rezerwy przez ówczesne władze Wietnamu Południowego z powodu braku środków na ich eksploatację, po wycofaniu się Amerykanów z konfliktu w roku 1973. Zaledwie nieznaczna część eks-południowowietnamskich okrętów powróciła do czynnej służby pod banderą DRW. Na przeszkodzie stanęły zarówno wysoki na ogół stopień zużycia technicznego, brak części zamiennych jak i specjalistów przeszkolonych w obsłudze nietypowego, bo nie pochodzącego z ZSRR czy ChRL, sprzętu i uzbrojenia. Z pomocy marynarzy i oficerów dawnej floty Republiki Wietnamu, o ile wcześniej nie kierowano ich do „obozów reedukacyjnych” nie skorzystano ze względów natury ideologicznej. W rezultacie „zdobycz” zaczęła nader szybko przeobrażać się w kupę złomu, a w konsekwencji znikać ze spisów floty.

cowana jest na około 12 000 marynarzy i oficerów oraz 25 000 żołnierzy Korpusu Obrony Granic, podległego Ministerstwu Obrony¹⁴.

Siedziba dowództwa marynarki wojennej mieści się w Hanoi, zaś głównymi bazami floty są Zatoka Cam Ranh (wcześniej podstawowa baza amerykańskiego COMNAVFORV, po którym została bogata i rozbudowana infrastruktura brzegowa, a następnie zespołów radzieckich i rosyjskich okrętów Floty Oceanu Spokojnego) oraz Can Tho, Da Nang, Hue i Haiphong. Większość informacji o flocie wietnamskiej ma charakter fragmentaryczny, przykładowo nie są znane nazwy większości znajdujących się w służbie okrętów, a co najwyżej ich znaki taktyczne.

Marynarka wojenna Wietnamu dysponuje w swoim składzie organicznym lotnictwem morskim. W roku 201 posiadała ono 3 radzieckie łodzie latające typu Beriev Be-12 „Czajka” w wersji zop oraz 8 bazujących na lądzie śmigłowców typu Kamow Ka-28P „Helix-A” również w wersji ZOP¹⁵.

Flota wietnamska posiadała w swoim składzie 2 małe, przybrzeżne okrę-

ty podwodne typu *Song-O*, zbudowane w stoczni Bong Dao Bo w Singpo (KRL-D) około roku 1991. Jednostki te zostały nabyte przez Wietnam w latach 1997-1998.

Wyporność nawodna jednostek wynosi 295 t, a podwodna 325 t przy długości 34,0 m, szerokości 3,8 m i zanurzeniu 3,2 m. Klasyczny układ napędowy składa się z silnika wysokoprężnego o mocy 300 KM i elektrycznego o mocy 200 KM. Maksymalna prędkość nawodna 7 węzłów, a w zanurzeniu 8 węzłów. Zasięg na chrapach sięga około 2700 Mn/8 węzłach. Uzbrojenie obejmuje 4 dziobowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm (bez torped zapasowych) względnie w wariancie minowym 16 min morskich na specjalnych wysięgnikach na zewnątrz kadłuba. Prymitywne wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Furuno oraz środki łączności, zaś załoga składa się z 19 marynarzy i oficerów.

Wg posiadanych informacji oba okręty znajdują się w złym stanie technicznym i mogą być co najwyżej używane do celów szkoleniowych na wodach przybrzeżnych.

Sygnalizowane już parokrotnie rozmowy Wietnamu z Rosją na temat możliwości nabycia „normalnego” okrętu podwodnego, rozbijają się, podobnie zresztą jak w przypadku innych projektów, o kwestię braku niezbędnych środków finansowych.

Podstawę sił pełnomorskich stanowi 5 radzieckiej budowy korwet typu *Petya-II* i *Petya-III* oraz zachowany jeszcze w służbie eks-południowowietnamski, a właściwie amerykański, patrolowiec typu *US Barnegat*.

Korwety typu *Petya-II* (proj. 159A) zostały zbudowane w stoczni w Chabarowsku (ZSRR) w latach 1970-1973, zaś przejęte przez marynarkę wojenną Wietnamu w latach 1983 i 1984¹⁶.

Wyporność standardowa okrętów wynosi 938 t, a pełna odpowiednio 1077 t przy długości całkowitej kadłuba 81,8

10. wg Sobański M.S., *Marynarka wojenna Wietnamu Południowego*, „OW” nr 3/2004 (65).

11. wg *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986 oraz Marolda E.J., *The Navy of the Republic of Vietnam*, Naval Historical Center, Washington 2003.

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

13. wg *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.

14. wg *Combat Fleets of the World 2002-2003* pod red. A.D. Baker III, Annopolis 2002

15. wg *Combat Fleets of...*

16. *HQ-13* (eks-SKR-141) zbud. 1970-71, od 1983 w Wietnamie, *HQ-15* (eks-SKR-130), zbud. 1970, od 1984 w Wietnamie oraz *HQ-17* (eks-SKR-135), zbud. 1972-73, od 1984 w Wietnamie

m, szerokości 9,2 m i zanurzeniu 2,85 m, a z opływką sonaru 5,85 m. Napęd w systemie CODAG obejmuje 2 turbiny gazowe M-2, każda o mocy 15 000 KM oraz silnik wysokoprężny 61-B3 o mocy 6000 KM, które pracując na 3 śruby zapewniają maksymalną prędkość 29 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 120 t, pozwala osiągać zasięg 450 Mm przy prędkości maksymalnej 29 węzłów i 4800 Mm przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów na silniku wysokoprężnym.

Uzbrojenie składa się z 2 podwójnie sprzężonych dział kal. 76,2 mm L/59 AK-726 DP, wystrzeliwujących pociski o wadze 5,9 kg z prędkością początkową 980 m/s na maksymalny dystans 15,7 km. Do zwalczania okrętów podwodnych służą 2 pięciorurowe wyrzutnie torped pop kal. 406 mm oraz 2 dwunastolufowe wyrzutnie rakietowych bomb głębinowych RBU-6000, a także 2 zrzutnie bomb głębinowych. Jednostki mogą zabierać na pokład 22 miny morskie.

Elektronika pokładowa obejmuje radar nawigacyjny Don-2, radar obserwacji przestrzeni powietrznej Fut-N (Strut Curve), radar kierowania ogniem artyleryjskim Fut-B (Hawk Screech) oraz sonary – kadłubowy Titan MF i bojowy Wyczegda HF.

Załoga korwet liczy 92 ludzi, w tym 8 oficerów, zaś autonomiczność jednostek wynosi 10 dób.

Korwety typu *Petya-III* (proj. 159AE) powstały w stoczni w Chabarowsku w latach 1975-1978, a ich przejęcie przez Wietnam nastąpiło bezpośrednio ze stoczni w roku 1978¹⁷. Okręty te mają bardzo podobną charakterystykę taktyczno-techniczną do wersji *Petya-II*. Ich wyporność standardowa wynosi 960 t, a pełna 1040 t. większe różnice pojawiają się w uzbrojeniu korwet. *HQ-09* posiada 2 podwójnie sprzężone działa kal. 76,2 mm L/59 AK-726, trzyrurową wyrzutnię torped kal. 533 mm oraz 4 szesnastorurowe wyrzutnie rakietowych bomb głębinowych RBU-2500 i 2 zrzutnie bomb głębinowych. Druga z jednostek *HQ-11* jest uzbrojona w 2 podwójnie sprzężone działa kal. 76,2 mm L/59 AK-726, 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 37 mm L/63 W-11, 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 23 mm ZSU-23 oraz 4 szesnastorurowe wyrzutnie rakietowych bomb głębinowych RBU-2500 i 2 zrzutnie bomb głębinowych.

Wszystkie wietnamskie korwety typu *Petya* są mocno zużyte pod względem

17. *HQ-09* (eks-SKR-82), zbud. 1975-77, *HQ-11* (eks-SKR-96), zbud. 1975-78, oba od 21.12.1978 w Wietnamie.

Drodzy Czytelnicy

Poniżej zamieszczamy ankietę, której głównym celem jest poznanie opinii naszych Czytelników. Dzięki niej pragniemy się dowiedzieć jak oceniacie nasze czasopismo, co wam się w nim podoba a co należy zmienić. Prosimy o wypełnienie ankiety i przesłanie na adres redakcji: „Okręty Wojenne”, Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry.

Pragniemy zaznaczyć, że ankieta jest anonimowa i zostanie przetworzona tylko dla celów redakcji, następnie zostanie zniszczona.

Wybrane tematy prosimy zaznaczać symbolem V lub X

Najbardziej interesuje mnie okres:

- ☐ Epoka wiosłowa
- ☐ Epoka żaglowa
- ☐ Początki pary
- ☐ I wojna światowa
- ☐ Okres międzywojenny
- ☐ II wojna światowa
- ☐ Epoka atomu

Które z powyższych okresów są najmniej interesujące:

Najbardziej interesują mnie działy:

- ☐ Monografie okrętów
- ☐ Bitwy morskie
- ☐ Życia flot
- ☐ Współczesne floty świata
- ☐ Lotnictwo morskie
- ☐ Artyleria nadbrzeżna
- ☐ Statki handlowe i rybackie
- ☐ Statki pasażerskie

Które z powyższych działów są najmniej interesujące:

Moim zdaniem więcej miejsca powinno się poświęcać:

W dotychczasowych numerach „OW” najbardziej podobał mi się artykuł/artykuły:

W dotychczasowych numerach „OW” najmniej podobał mi się artykuł/artykuły:

W najbliższych numerach „OW” pragnąłbym przeczytać o:

Uważam, że atrakcyjność „OW” rośnie/maleje Dlaczego?

Za największą wadę/wady „OW” uważam:

Uważam iż monografia okrętu/typu powinna mieć:

- ☐ do 6 stron
- ☐ 8-10 stron
- ☐ powyżej 10 stron

Czy monografie okrętu/typu powinny się dzielić na części ze względu na ich objętość:

- ☐ Tak
- ☐ Nie

Moim zdaniem należy:

- ☐ Zwiększyć ogólną ilość stron
- ☐ Zwiększyć ilość stron kolorowych
- ☐ Zwiększyć ilość fotografii kosztem tekstu

Czy „OW” mają być:

- ☐ Dwumiesięcznikiem
- ☐ Miesięcznikiem

Czytam „OW” gdyż:

- ☐ Jestem związany zawodowo z marynarką wojenną
- ☐ Interesuję się okrętami
- ☐ Interesuję się wojskiem
- ☐ Interesuję się historią
- ☐ Z innych powodów (jakich)

Czytam „OW”:

- ☐ Od początków
- ☐ Od niedawna
- ☐ Czytam je pierwszy raz

Czytam „OW”:

- ☐ Każdy kolejny numer
- ☐ Od czasu do czasu
- ☐ Całe pismo
- ☐ Połowę numeru
- ☐ Tylko niektóre wybrane artykuły

Posiadam dostęp do „OW” poprzez:

- ☐ Prenumeratę
- ☐ Kupuję w Empiku
- ☐ Kupuję w sklepie internetowym
- ☐ Kupuję w księgarniach specjalistycznych
- ☐ Pożyczam od kolegi

Niestety mam następujące trudności w dostępie do „OW”:

.....

Przy zakupie pisma kieruję się:

- ☐ Okładkę
- ☐ Monografię wiodącą
- ☐ Przeglądam numer przed zakupem

Po przeczytaniu pisma:

- ☐ Zbieram każdy numer
- ☐ Zbieram wybrane numery
- ☐ Wycinam interesujące mnie artykuły
- ☐ Przekazuję znajomym

Będziemy wdzięczni także za informacje o sobie:

Wiek: ☐ do 15 lat ☐ 16-19 lat ☐ 20-29 lat
☐ 30-39 lat ☐ 40-49 lat ☐ 50 i więcej

Wykształcenie: ☐ podstawowe ☐ średnie ☐ wyższe

Miejsce zamieszkania: ☐ wieś ☐ miasteczko ☐ miasto powiatowe
☐ miasto wojewódzkie

Moje dochody uważam za: ☐ niskie ☐ średnie ☐ wysokie

Imię i nazwisko

.....

Adres

.....

technicznym, z niesprawną elektroniką, co mocno ogranicza ich możliwości ewentualnego bojowego wykorzystania. Jeden z okrętów *HQ-13* miał nawet zostać w roku 1996 rozbity i ostatecznie do rezerwy, jednak w końcu 1997 powrócił do służby.

Swoistym Matuzalemem marynarki wojennej Socjalistycznej Republiki Wietnamu jest patrolowiec *HQ-01 Pham Ngu Lao* (eks-*Tham Ngu Lao*) zbudowany w latach 1941-1943 w Houghton (USA) jako tender wodnosamolotów typu *US Barnegat* pod nazwą *AVP 23*. Później jednostka pełniła służbę w U.S. Coast Guard jako *WHEC 374* i *USCG Absecon*, by wreszcie w 1971 trafić pod banderę Południowego Wietnamu jako fregata. Po zwycięstwie roku 1975 zdobyta została przejęta przez flotę DRW.

Wyporność standardowa okrętu wynosi 1766 t, a pełna 2800 t przy długości całkowitej 94,7 m, szerokości 12,5 m i zanurzeniu 4,1 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokoprężne Fairbanks-Morse 38D8 o łącznej mocy 6080 KM, które pracując na 2 śruby zapewniały maksymalną prędkość 18 węzłów (obecnie już mniej). Zasięg przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów sięga 20 000 Mm. Moc elektrowni pokładowej 600 kW.

Uzbrojenie składa się z 1 uniwersalnego działka kal. 127 mm L/38 Mk 30 DP, 3 pojedynczych dział plot. kal. 37 mm L/63, 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 25 mm L/60 2M-3M oraz 2 wyrzutni pocisków plot. Fasta-4M. Załoga patrolowca liczy około 200 marynarzy i oficerów.

Jednostka jest w bardzo kiepskim stanie technicznym, czemu po ponad 60 latach od wejścia do służby, trudno nawet się dziwić. Działo kal. 127 mm ma raczej jedynie charakter atrapy z uwagi na brak systemu kierowania ogniem. Czy *Pham Ngu Lao* znajduje się jeszcze w stanie operacyjnym trudno ocenić. Trzeba przy tym pamiętać, że inne 2 zdobyte okręty – patrolowiec *Dai Ky* (typ *US Savage*) i *HQ-07* (typ *US Admirable*) po wycofaniu z czynnej służby w roku 1998 pełniły nadal funkcje stacjonarnych jednostek szkolnych i hulków mieszkalnych.

W roku 1996 Wietnam zamówił w Rosji dokumentację fregaty typu *KBO 2000*. Dokumentacja miała dotyczyć Wietnamu w marcu 1999. Nowy okręt o charakterystyce zbliżonej do typu *Gepard* (proj. 1165.1) miał mieć wyporność 2000 t i uzbrojenie składające się z 8 pocisków przeciwokrętowych „Uran” (SS-N-25 „Switchblade”), 8-prowadnicowej wyrzutni „Klinok” pocisków plot. (9M-330), 1 działka kal. 100 mm L/59 AK-190

DP, 2 dział plot. kal. 30 mm L/54 AK-630, 2 dwururowych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm oraz śmigłowca pokładowego. Fregata ma powstać w stoczni w mieście Ho Chi Minh (Sajgon), brak jednak informacji czy w ogóle przystąpiono do prac nad nią.

Wietnam nadal, podobnie jak to miało miejsce w okresie wcześniejszym sporą wagę przywiązuje do lekkich sił uderzeniowych, co więcej próbuje je nawet budować w kraju z niezłym skutkiem.

Najnowszym „dzieckiem” jest kuter rakietowy typ *BPS 500* (ros. proj. 124¹⁸, który wszedł do służby w roku 2000. Jest to rozwinięcie dla wietnamskich potrzeb starego, choć zmodernizowanego gruntownie przez stocznię Siewiernaja Wierft w Sankt Petersburgu projektu proj. 1241 *Tarantul*, zaś sam okręt został zbudowany, a raczej w przeważającej mierze zmontowany, w stoczni w Ho Chi Minh.

Wyporność standardowa okrętu wynosi 517 t, a pełna 600 t przy długości 62,0 m, szerokości 11,0 m i zanurzeniu 2,2 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne MTU o łącznej mocy 19 600 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 32 węzły, a ekonomiczną 15 węzłów. Jednostkę wyposażono w 2 pędniki wodne KaMeWa, ułatwiające operowanie na płytkich wodach przybrzeżnych. Zasięg 2200 Mm przy prędkości 14 węzłów.

Uzbrojenie składa się z 8 pocisków przeciwokrętowych Kh-35 Uran (SS-N-25 „Switchblade”), 1 dział kal. 76,2 mm L/59 AK-176 DP, 1 dział plot. kal. 30 mm L/65 AK-630 oraz 2 pojedynczych wkm-ów kal. 12,7 mm. Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny, radar obserwacji nawodnej i powietrznej MR-352 Pozitiw-E (Cross Dome), radar kierowania ogniem artyleryjskim MR-123E Wypel-E (Bass Tilt) oraz 2 16-prowadnicowe wyrzutnie celów pozornych PK-16. Załoga jednostki liczy 28 marynarzy i oficerów.

Wg niepotwierdzonych informacji w budowie ma znajdować się jeszcze druga jednostki serii. Przy budowie w szerokim zakresie korzystano z rosyjskiej dokumentacji roboczej, dostaw wyposażenia i uzbrojenia, a także pomocy specjalistów.

W służbie znajdują się także 2 kutry rakietowe typu *Tarantul-I* (proj. 1241RE) zbudowane przez stocznię w Rybińsku (Rosja) i dostarczone bezpośrednio do Wietnamu w roku 1994.

Wyporność standardowa okrętów wynosi 385 t, a pełna odpowiednio 455 t przy długości całkowitej kadłuba 56,1 m, szerokości 10,2 m i zanurzeniu



Alarm w bazie kutrów rakietowych typu *Osa-II*.

fot. zbiory Joe Jin-ho

2,1 m. Napęd w systemie COGAG obejmuje 2 turbiny gazowe marszowe DMR-76, każda o mocy 4000 KM oraz 2 turbiny gazowe szczytowe PR-77, każda o mocy 12 000 KM. Łączna moc pracującej na 2 śruby siłowni 32 000 KM, co zapewnia maksymalną prędkość 43 węzły, a marszową 13 węzłów. Zasięg przy prędkości maksymalnej 760 Mm, a przy ekonomicznej 1400 Mm. Moc siłowni pokładowej 500 kW.

Uzbrojenie obejmuje 4 pociski przeciwokrętowe P-20/21 „Rubież” (SS-N-2C „Styx”), 1 dział kal. 76,2 mm L/59 AK-176 DP, 2 pojedyncze działa plot. kal. 30 mm L/65 AK-630 oraz 4-prowadnicową wyrzutnię MTU-40S z pociskami plot. „Stręła”. Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Kiwacz-3, radar kierowania ogniem rakietowym Garpun-E (Plank Shave), radar kierowania ogniem artyleryjskim MR-123 Wypel (Bass Tilt) oraz 2 16-prowadnicowe wyrzutnie celów pozornych PK-16.

Załoga liczy 39 ludzi, w tym 7 oficerów, zaś autonomiczność okrętów 10 dob.

Kolejne 2 kutry rakietowe typu *Tarantul*, miały zgodnie z planem wejść do służby w roku 2000, ostatecznie jednak do transakcji nie doszło z uwagi na brak środków finansowych strony wietnamskiej.

Pod banderą Socjalistycznej Republiki Wietnamu pozostają jeszcze stare radzieckiej budowy kutry rakietowe typu *Osa-II* (proj. 205ME), których 8 zostało dostarczone w latach 1979-1981¹⁹.

Wyporność standardowa jednostek wynosi 200 t, a pełna 245 t przy długości 38,6 m, szerokości 7,6 m i zanurzeniu 2,0 m. Napęd stanowią 3 silniki wysokoprężne typ M-504 lub M-504B o łącznej mocy 15 000 KM, które pracując na 3 śruby zapewniały pierwotnie prędkość do 40 węzłów, a w praktyce mieszczącą

się w przedziale 35-37 węzłów. Zasięg 500 Mm przy 34 węzłach i 750 Mm przy 25 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 400 kW.

Uzbrojenie obejmuje 4 pociski przeciwokrętowe P-15/20 „Rubież” (SS-N-B/C „Styx”) oraz 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 30 mm L/65 AK-230. W skład elektroniki pokładowej wchodzi radar obserwacji nawodnej i kierowania ogniem rakietowym Rangout (Square Tie) i radar kierowania ogniem artyleryjskim MR-104 Rys (Drum Tilt). Załoga jednostek liczy 28 ludzi, w tym 4 oficerów, zaś ich autonomiczność wynosi 5 dob.

Aktualny stan techniczny wspomnianych jednostek wskazuje, że możliwość ich bojowego użycia jest nieznaczna.

Flota wietnamska posiada również kutry torpedowe. Najnowszymi jednostkami tej klasy są 3 okręty na płatach nośnych, radzieckiego typu *Tiurya* (Sztorm, proj. 206M) zbudowane przez stocznię we Władywostoku (ZSRR) w roku 1984²⁰. Ich wyporność standardowa wynosi 215 t, a pełna 250 t przy długości całkowitej kadłuba 39,6 m, szerokości 7,6 m (z płacami 9,6 m) i zanurzeniu 2,0 m. (z płacami 4,0 m). Napęd podobnie jak w przypadku kutrów rakietowych typu *Osa-II* (proj. 205ME), stanowią 3 silniki wysokoprężne typu M-504 o łącznej mocy 15 000 KM. Maksymalna prędkość na płatach nośnych, przy spokojnym stanie morza, mogła dochodzić nawet chwilowo do 48 węzłów, jednak przy stanie morza 5° spadała do 35 węzłów. Zasięg na płatach 600 Mm/37 węzłach i 1450 Mm/14 węzłach (z uniesionymi płacami).

18. są to HQ-371 i HQ-372.

19. są to HQ-359, HQ-360, HQ-384, HQ-385, HQ-386 oraz dalsze 3 o nieustalonych numerach taktycznych

20. są to HQ-331, HQ-332 i HQ-333

Uzbrojenie składało się z 1 podwójnie sprężonego działka plot. kal. 57 mm L/70 AK-725, które wystrzeliwało ważące 2,8 kg pociski z prędkością początkową 1020 m/s na maksymalny dystans 12,9 km i pułap 6,7 km, 1 podwójnie sprężonego działka plot. kal. 25 mm L/80 2M-3M oraz 4 wyrzutni torped typ OTA-33-206M kal. 533 mm (z 2 torpedami typ 53-65K i 2 torpedami typ 53-56B względnie typ 53-56BA). Elektronika obejmuje radar obserwacji nawodnej Baklan (Pot Drum), radar kierowania ogniem artyleryjskim MR-103 Bars (Muff Cob) oraz holowany sonar Rat Tail. Załoga liczy 26 ludzi, w tym 5 oficerów, zaś autonomiczność okrętów wynosi 5 dób.

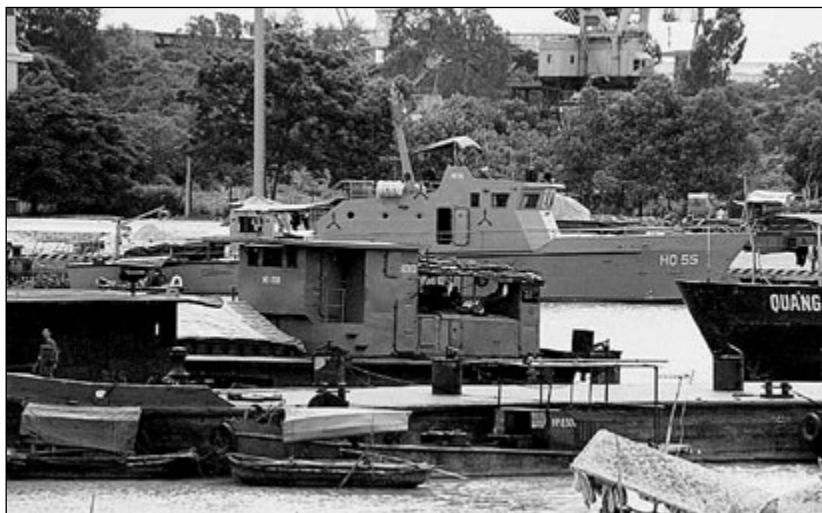
Z otrzymanych ze Związku Radzieckiego 18 (wg innych źródeł 16) dużych kutrów torpedowych typu *Shershen* (proj. 206)²¹ w służbie pozostały jeszcze 4 okręty²². Z wycofanych jednostek jedna, po zdemontowaniu uzbrojenia torpedowego, została przydzielona do sił policyjnych.

Długa i rozbudowana, zwłaszcza w południowej części kraju w delcie rzeki Mekong, linia brzegowa powoduje znaczne zapotrzebowanie na różnej wielkości jednostki patrolowce, które są dość licznie reprezentowane w wietnamskiej marynarce wojennej.

Najnowszymi, a zarazem największymi jednostkami tej klasy są 2 okręty typu *Svetlyak* proj. 1041.2, zbudowane w stoczni Almaz w Sankt Petersburgu w latach 1999-2002 na wietnamskie zamówienie.

Wyporność standardowa patrolowców wynosi 328 t, a pełna 382 t przy długości 49,5 m, szerokości 9,2 m i zanurzeniu 2,1 m. Napęd stanowią 3 silniki wysokoprężne typ M-520B o łącznej mocy 15 000 KM, które pracując na 3 śruby zapewniają maksymalną prędkość 32 węzły, a ekonomiczną 13 węzłów. Zasięg przy maksymalnej 500 Mm, a przy prędkości ekonomicznej 2200 Mm. Moc elektrowni pokładowej 400 kW.

Uzbrojenie obejmuje 1 działko kal. 76,2 mm L/59 AK-176M DP, 1 działko plot. kal. 30 mm L/54 AK-630M, 16 pocisków plot. typ SA-14/16 „Igła”, 1-2 granatniki AGS-17 oraz granatnik DP-64 do zwalczania pływonurków. W skład wyposażenia elektronicznego wchodzi radar nawigacyjny i obserwacji nawodnej Rejd (Peel Cone) lub Mius, radar kierowania ogniem artyleryjskim MR-123 Wypel-AM (Bass Tilt) oraz 2 wyrzutnie celów pozornych PK-16.



Mały patrolowiec wietnamskiej budowy HQ-55 ulepszonoego typu *Zhuk*.

fot. G. Kuvel via Paolo Marsan

Załoga okrętów liczy 28 ludzi, w tym 4 oficerów, zaś ich autonomiczność sięga 10 dób.

Do zadań patrolowych przeznaczone są także 2 okręty na płatach nośnych typu *Tiura* (Sztorm proj. 206ME)²³ zbudowane we Władywostoku w roku 1986 i przejęte bezpośrednio ze stoczni przez flotę wietnamską. Okręty posiadają identyczną charakterystykę taktyczno-techniczną jak omówione już wcześniej jednostki typu *Tiura* (Sztorm proj. 206M) w wariantie torpedowym, jedyna w zasadzie różnica polega na usunięciu w wariantie patrolowym uzbrojenia torpedowego (4 wyrzutni kal. 533 mm typ OTA-53-206M).

Siły patrolowe obejmują również jednostki mniejsze, przeznaczone do działania w strefie przybrzeżnej i na wodach śródlądowych. W roku 1996 Wietnam zamówił w Australii nowe, szybkie kutry patrolowe określane jako typ *Stolkraft* 22,4 m. Pierwsze 4 okręty serii zostały wykonane przez Brisbane Ship Corporation w Brisbane (Australia) i przekazane do służby w marcu 1997²⁴, zaś budowę dalszych 12 ma podjąć wietnamska firma Pacific Asia Industries w Vung Tao.

Wyporność standardowa, posiadających kadłub ze stopów aluminium, jednostek wynosi 36 t, a pełna 43,3 t przy długości 22,4 m, szerokości 7,5 m i zanurzeniu 1,2 m. Napęd zapewniają 2 silniki wysokoprężne Iveco-FIAT 8061-SRM-25 o łącznej mocy 1000 KM, poruszające 2 pędniki wodno-odrzutowe Vosper Thornycroft. Maksymalna prędkość powyżej 20 węzłów, nieznany zasięg, zaś autonomiczność 5 dób. Uzbrojenie obejmuje 1 działko plot. kal. 20 mm L/90 Oerlikon, a wyposażenie elektroniczne radar nawigacyjny. Załoga patrolowca

liczy 3 ludzi, może on jednak zabrać na pokład 38 pasażerów.

Kutry typu *Stolkraft* 22,4 m mogą być wykorzystywane do zadań patrolowych, ratowniczych i służby celnej.

W wietnamskiej stoczni Vinashin powstały począwszy od roku 1998 4 patrolowce typu HQ-37²⁵ stanowiące rozwinięcie radzieckich jednostek typu *Zhuk* (proj. 199). Wyporność standardowa jednostek wynosi 38 t przy długości 29,0 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Saab Scania DI-14 o łącznej mocy 2500 KM, które pracując na 2 śruby zapewniają prędkość maksymalną 30 węzłów. Uzbrojenie składa się z 2 podwójnie sprężonych wkm-ów kal. 14,5 mm 2M-7, a wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Lotsija i środki łączności. Załoga liczy 11 – 14 marynarzy i oficerów.

W wietnamskiej służbie pozostaje jeszcze także 11 radzieckich patrolowców typu *Zhuk* (proj. 1400M)²⁶ pochodzących z dostaw w latach 1978-1996 (ostatnie 2 jednostki dotarły już z Ukrainy). Ogółem do Wietnamu trafiło 17 patrolowców, z których najbardziej zużytych zostało już złomowanych.

Wyporność standardowa okrętów wynosi 35,9 t, a pełna 50 t przy długości wykonanego ze stopów aluminium kadłuba 23,8 m, szerokości 5,0 m i zanurzeniu 1/1,9 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne M-401 o łącznej mocy

21. dane taktyczno-techniczne kutrów torpedowych typu *Shershen* – patrz przypis 9.

22. są to HQ-301, HQ-354, HQ-359 i HQ-360.

23. są to HQ-334 i HQ-335.

24. są to HQ-56, HQ-57, HQ-58 i HQ-59.

25. są to HQ-37, HQ-55 przydzielony policji BP-29-01-01 oraz jeden o nieustalonym numerze taktycznym.

26. są to T-864, T-874, T-880, T-881 oraz dalszych 7 o nieustalonych numerach taktycznych.

2200 KM, które zapewniają prędkość maksymalną 30 węzłów. Zasięg wynosi 500 Mm/13,5 węzła, a moc elektrowni pokładowej 48 kW.

Uzbrojenie kutrów składa się z 2 podwójnie sprzężonych wkm-ów kal. 12,7 mm L/60 Uties-M, a wyposażenie elektroniczne z radaru nawigacyjnego Lotsiya. Załoga liczy 10 ludzi, w tym 1 oficer, a autonomiczność 5 dob.

Większość znajdujących się jeszcze w służbie patrolowców typu *Zhuk* znajduje się w kiepskim stanie technicznym.

W służbie na wodach śródlądowych pozostaje jeszcze nieznana bliżej liczba eks-amerykańskich patrolowców rzecznych typu *PBR Mk-II*, zdobytych w roku 1975. Te niewielkie, ale szybkie jednostki mają wyporność 6,7/8,0 t przy wymiarach 9,7 x 3,5 x 0,6 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne G.M. 6V53N o łącznej mocy 430 KM, które poruszają 2 pędniki wodnoodrzurowe Jacuzzi. Maksymalna prędkość wynosi 24 węzły, a zasięg 150 Mm/23 węzły. Uzbrojenie kutrów stanowią 3 wkm-y kal. 12,7 mm (1 x II i 1 x I) oraz moździerz kal. 60 mm, zaś załoga liczy 4 marynarzy.

Marynarka wojenna Wietnamu dysponuje również trałowcami. Największymi, pełnomorskimi są 2 jednostki radzieckiego typu *Yurka* proj. 266²⁷, zbudowane we Władywostoku, a przekazane przez Flotę Oceanu Spokojnego w grudniu 1979 roku. Ich wyporność standardowa wynosi 520 t, a pełna 610 t przy długości 52,1 m, szerokości 9,6 m i zanurzeniu 2,7 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne M-503B-3E o łącznej mocy 5000 KM, które pozwalają osiągnąć maksymalną prędkość 16 węzłów. Zasięg przy prędkości maksymalnej wynosi 600 Mm oraz 1500 Mm/12 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 500 kW.

Uzbrojenie jednostek składa się z 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 30 mm L/65 AK-230, na pokład można także zabierać 10 min morskich. Wyposażenie trałowe umożliwia likwidację min odnajdywanych na głębokości od 25 do 150 m przy pomocy specjalnej holowanej kamery. Wyposażenie elektroniczne obejmuje 1-2 radary nawigacyjne Don-2, radar kierowania ogniem artyleryjskim MR-104 Rys (Drum Tilt) oraz sonar kadłubowy MG-69 Łań.

Załoga liczy 46 ludzi, w tym 5 oficerów, zaś autonomiczność okrętów wynosi 7 dob.

Kadłuby trałowców proj. 266, których żywot dobiega już kresu, zbudowane są z elementów stalowych o niskim poziomie magnetyzmu i stopów aluminium.

Do grupy trałowców bazowych należy zaliczyć 4 okręty typu *Sonya* (proj. 1265E)²⁸ zbudowane przez stocznię we Władywostoku i odbierane sukcesywnie przez Wietnam w latach 1987-1990. Jednostki o kadłubach wykonanych z drewna powlekanego tworzywem sztucznym, mają standardową wyporność 401 t, a pełną 430 t przy długości 48,8 m, szerokości 10,2 m i zanurzeniu 2,8 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne DRA-210-A o łącznej mocy 2000 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 14 węzłów. Do poruszania się z małą prędkością służą 2 specjalne dysze. Zapas paliwa 27 t pozwala na osiąganie zasięgu 1500 Mm/10 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 350 kW.

Uzbrojenie składa się z 1 podwójnie sprzężonego dział plot. kal. 30 mm L/65 AK-230 i 1 podwójnie sprzężonego dział plot. kal. 25 mm L/80 2M-3M. Na pokład można także zabierać 5 min morskich. W skład wyposażenia trałowego wchodzi 2 trały GKT-2 (kontaktowy), ST-2, AT-2, PEMT-2 (akustyczne i elektroakustyczne) oraz IT-3. Elektronika pokładowa obejmuje radar nawigacyjny Mius (Spin Trough) oraz sonar kadłubowy MG-89 Sierna.

Załoga liczy 32 ludzi, w tym 5-6 oficerów, zaś autonomiczność okrętów wynosi 10 dob.

Najmniejszymi jednostkami są 2 trałowce redowe typu *Yevgenya* (proj. 1258) zbudowane w stoczni „Almaz” w Leninigradzie, a dostarczone do Wietnamu w roku 1984²⁹. Wyporność standardowa okrętów wynosi 88,5 t, a pełna 97,9 t przy długości 26,1 m, szerokości 5,9 m i zanurzeniu 1,4 m. Trałowce posiadają kadłuby wykonane z włókien szklanych, zaś ich napęd stanowią 2 silniki wyso-

koprężne 3D12 o łącznej mocy 600 KM. Maksymalna prędkość wynosi 11 węzłów, a zapas paliwa 2,7 t zapewnia zasięg 400 Mm/10 węzłach.

Uzbrojenie składa się z 1 podwójnie sprzężonego wkm-u kal. 14,5 mm L/93 2M-7, granatnika raketowego MRG-1 oraz 12 bomb głębinowych. Jednostki są wyposażone w radar nawigacyjny Mius (Spin Trough), sonar MG-7 oraz system telewizyjny Neva-1 umożliwiający wykrywanie min na głębokości do 30 m. Stosowane są trały VKT-1 (mechaniczny), AT-2 (akustyczny) oraz SEMT-1 (elektroakustyczny). Załoga liczy 10 ludzi, w tym 1 oficer, a na czas trałowania na pokład zabiera się dodatkowo 2–4 nurków. Autonomiczność trałowców proj. 1258 wynosi 3 doby.

Flota wietnamska ma w swoim składzie również okręty desantowe, generalnie jednak są to jednostki bardzo wiekowe, mocno zużyte o niewielkiej wartości bojowej.

Na pierwszym miejscu należy wymienić 3 pochodzące ze „zdobyczy” wojennych roku 1975 stare eks-amerykańskie okręty typu *US LST*³⁰.

Wyporność standardowa jednostek wynosi 1623 t, a pełna odpowiednio 4080 t przy długości 100,0 m, szerokości 15,2 m i zanurzeniu 4,3 m. Okręty mimo upływu lat zachowały pierwotny układ napędowy, składający się z 2 silników wysokoprężnych G.M. 12-567A o łącznej mocy 1700 KM, które zapewniają maksymalną prędkość około 11 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 590 t gwaran-

27. są to HQ-851 i HQ-885.

28. jest to HQ-864, numery taktyczne pozostałych 3 trałowców nie są znane.

29. trałowiec typu *Yevgenya* przejęty przez Wietnam w roku 1979 został już złomowany.

30. HQ-501 *Tran Khanh Du* (eks-LST 938) zbud. 1944 Hingham (USA), przekazany do Wietnamu Południowego w 1962 HQ-502 *Qui Nhon* (eks-LST 509) zbud. 1943-44 Jeffersonville (USA), przekazany do Wietnamu Południowego w 1970 HQ-503 *Vung Tau* (eks-LST 603) zbud. 1943-44, Seneca (USA), przekazany do Wietnamu Południowego w 1969.

Stary okręt desantowy HQ-501 amerykańskiego typu *US LST*.

fol. NAVPIC-Holland



tuje zasięg 6000 Mm/9 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 300 kW.

Okręty posiadają zróżnicowane uzbrojenie stanowiące swoisty konglomerat modeli amerykańskich i radzieckich. *HQ-501* zachował 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 40 mm L/60 Bofors Mk 1 Mod 2, 4 pojedyncze działa plot. kal. 40 mm L/60 Bofors Mk 3 oraz 4 pojedyncze działa plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk 10, natomiast dwie pozostałe jednostki posiadają jedynie 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 37 mm L/63 Typ 74. Z wyposażenia elektronicznego poza środkami łączności okręty mają tylko radary nawigacyjne. Załoga liczy około 100 marynarzy i oficerów.

Czas służby desantowców typu *LST* dobiega już nieubłagane swego kresu, a ich aktualna wartość bojowa jest praktycznie znikoma.

Wśród jednostek desantowych pod banderą wietnamską są też „polonica” – 3 okręty typu *Polnocny-B* (proj. 771)³¹ zbudowane w Stoczni Północnej w Gdańsku w latach 1968-1970, a przekazane Wietnamowi w latach 1979-1980.

Wyporność standardowa wynosi 558 t, a pełna 884 t przy długości całkowitej 75,0 m, szerokości 9,0 m i zanurzeniu 1,2/2,4 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne 40DM o łącznej mocy 4400 KM, które pracując na 2 śruby zapewniają maksymalną prędkość 18 węzłów. Zasięg 700 Mm przy prędkości maksymalnej i 2000 Mm przy 16 węzłach.

Uzbrojenie składa się z 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 30 mm L/65 AK-230 oraz dwóch 18-prowadnicowych wyrzutni WM-18 niekierowanych pocisków rakietowych kal. 140 mm. Elektronika obejmuje radar nawigacyjny Mius (Spin Trough) oraz radar kierowania ogniem artyleryjskim MR-104 Rys (Drum Tilt).

Załoga liczy 37 ludzi, w tym 5 oficerów. Ładunek do 237 t, obejmuje 6 czołgów, względnie 30 samochodów lub 180 żołnierzy z wyposażeniem.

W służbie zachowano nadal do 5 eks-amerykańskich zdobywczych okrętów desantowych typu *US LCU 1466* o wyporności pełnej 367 t przy wymiarach 35,4 x 10,4 x 1,5 m. Napęd stanowią 3 silniki wysokoprężne G.M. Gray Marine 64YTL o łącznej mocy 675 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 8 węzłów. Zasięg 1200 Mm/6 węzłach. Uzbrojenie składa się z 2 podwójnie sprzężonych dział plot. 20 mm L/70 Oerlikon Mk 24.

Załoga liczy 14 marynarzy i oficerów. Jednostki mogą zabierać do 150 t ładun-



Transportowiec *HQ-608* otrzymał później oznaczenie *BD-621*.

fol. NAVPIC-Holland

ku względnie do 300 żołnierzy.

Uzupełnienie sił desantowych wietnamskiej marynarki wojennej stanowi do 14 radzieckich kutrów desantowych typu *T4* (proj. 1785), przekazanych po roku 1979. Wyporność standardowa jednostek wynosi 35 t, a pełna 93 t przy wymiarach 20,4 x 5,4 x 1,2 m. Dwa silniki wysokoprężne 3D-6 o łącznej mocy 300 KM, zapewniają maksymalną prędkość 10 węzłów. Zasięg 300 Mm/8 węzłów. Załoga liczy 2 – 3 marynarzy, a autonomiczność 2 doby. Kutry mogą zabierać na pokład do 50 t ładunku.

W służbie wietnamskiej mogą się jeszcze prawdopodobnie znajdować również eks-amerykańskie okręty desantowe typów *LCM (6)*, *LCM(8)*, *LCVP* i *LCP* zdobyte w roku 1975, jednak nie jest znana ani ich liczba, ani też inne szczegóły dotyczące służby.

Marynarka wojenna Socjalistycznej Republiki Wietnamu prócz jednostek bojowych posiada również pomocnicze, których zadaniem jest wszechstronne zabezpieczenie działań floty. Jednostki te pochodzą głównie z dostaw radzieckich i rosyjskich, choć znajdują się jeszcze także „zdobywcze wojenne” i nieliczne okręty wietnamskiej budowy.

Największą jednostką pomocniczą jest eks-rosyjski lodolamacz (!) typu *Dobrynya Nikitich* zbudowany w roku 1965 w Leningradzie jako *Semen Czeluskin*, a przejęty przez Wietnam w bazie Da Nang w 1996, zapewne w charakterze okrętu ratowniczego i pełnomorskiego holownika.

Wyporność pełna 2940 t (2305 BRT, 1092 DWT) przy długości 67,7 m, szerokości 18,3 m i zanurzeniu 6,1 m. Napęd diesel-elektryczny – 3 silniki wysokoprężne 13D100 z generatorami + 3 silniki elektryczne o łącznej mocy 5400 KM. Maksymalna prędkość 14,5 węzła, a robocza 12 węzłów. Zapas paliwa 600 t pozwala na osiągnięcie zasięgu

5 500 Mm/ 12 węzłach. Wyposażenie elektroniczne składa się z 1 – 2 radarów nawigacyjnych Don-2. Załoga liczy 39 marynarzy i oficerów.

Podobne zadania wykonuje zapewne *BD-105* holownik pełnomorski radzieckiego typu *Sorum* (proj. 745.0) zbudowany przez stocznię w Jarosławlu w roku 1973, a przekazany Wietnamowi w 1995. Wyporność standardowa jednostki 1210 t, a pełna 1656 t przy długości 55,5 m, szerokości 12,6 m i zanurzeniu 4,6 m. Napęd diesel elektryczny – 2 silniki wysokoprężne 2D42 + 2 silniki elektryczne o łącznej mocy 3000 KM. Maksymalna prędkość 13,8 węzła. Zapas paliwa wynoszący 322 t zapewnia zasięg 6200 Mm/11 węzłach. Wyposażenie elektroniczne obejmuje 2 radary nawigacyjne. Cywilna załoga liczy 35 ludzi, zaś autonomiczność holownika to 40 dob. Jednostka przeznaczona jest do operowania w rejonie spornych Wysp Spratly na Morzu Południowo Chińskim, stąd może ona zabierać dodatkowo na pokład 40 pasażerów.

W służbie pozostają jeszcze 2 zdobywcze eks-amerykańskie holowniki typu *US Cholocco*³² oraz do 9 małych holowników portowych typu *US YTL*³³.

Pierwsze zostały zbudowane w latach 1945-1946 w Portland (USA) i przekazane flocie Wietnamu Południowego w roku 1971. Ich standardowa wyporność wynosi 260 t, a pełna 350 t przy wymiarach 30,8 x 8,5 x 3,7 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Enterprise o łącznej mocy 1270 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 11 węzłów. Uzbrojenie obejmuje 2 pojedyncze

31. są to *HQ-511*, *HQ-512* i *HQ-513*.

32. jednostki te nosiły wcześniej numery taktyczne *HQ-9550* i *HQ-9551*.

33. są to eks-*YTL 152*, eks-*YTL 200*, eks-*YTL 206*, eks-*YTL 245*, eks-*YTL 423*, eks-*YTL 452*, eks-*YTL 456*, eks-*YTL 457* i eks-*YTL 586*, aktualne wietnamskie oznakowanie holowników nie jest znane

wkm-y kal. 12,7 mm, wyposażenie elektroniczne 2 radary nawigacyjne, zaś załoga liczy 8 marynarzy.

Małe holowniki portowe, zbudowane w różnych amerykańskich stocznich w latach 1941-1945, trafiły do Wietnamu Południowego między rokiem 1955 a 1971. Ich wyporność standardowa wynosi 70 t, a pełna 80 t przy wymiarach 20,2 x 5,2 x 2,4 m. Napęd zapewnia silnik wysokoprężny o mocy 300 KM. Maksymalna prędkość 10 węzłów, a moc elektrowni pokładowej 40 kW. Załoga holowników liczy 4 ludzi.

Obsługa Wysp Spratly wymaga jednostek zaopatrzeniowych. Specjalnie w tym celu w wietnamskiej stoczni w Halong w roku 1994 zbudowano *HQ 966 Truong Sa-01* o wyporności 1200 t (ok. 1000 DWT) przy długości 70,6 m i szerokości 11,8 m. Napęd stanowią silniki wysokoprężne, zaś uzbrojenie składa się z 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 25mm/80 2M-3M. Dla ułatwienia operacji przeładunkowych jednostkę wyposażono w pojedynczy dźwig pokładowy o udźwigu 1,5 t.

Niemal identyczne parametry taktyczno-techniczne mają 3 inne zaopatrzeniowce³⁴ wprowadzone do służby około roku 1990. Podstawowa różnica sprowadza się do uzbrojenia, które w przypadku tych okrętów składa się z 2 pojedynczych wkm-ów kal. 12,7 mm L/79.

Flota dysponuje 2 zdobycznymi zbiornikowcami typu *US YO*³⁵ o wyporności standardowej 440 t i pełnej 1390 t przy długości 53,0 m, szerokości 9,8 m i zanurzeniu 3,9 m. Napęd stanowią pojedyncze silniki wysokoprężne o mocy 640 KM względnie 540 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 11 węzłów. Moc elektrowni pokładowej 80 kW. Uzbrojenie składa się z 2 pojedynczych dział plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk

10, zaś załoga liczy 23 marynarzy i oficerów. Jednostki mogą zabierać na pokład ok. 860 t paliw płynnych.

W składzie floty znajduje się także zbiornikowiec wodny *BO-82*, radzieckiego typu *MVT-6* (proj. 561) zbudowany w Kaliningradzie w latach pięćdziesiątych, a przejęty przez Wietnam w roku 1996. Wyporność standardowa jednostki wynosi 982 t, a pełna 2115 t (ok. 1000 BRT) przy długości 81,5 m., szerokości 11,5 m i zanurzeniu 3,3 m. Dwa silniki wysokoprężne 8DR30/50 o łącznej mocy 1600 KM zapewniają prędkość 12 węzłów. Zasięg 2000 Mm/9 węzłach. Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny, a załoga liczy 38 marynarzy i oficerów. Autonomiczność zbiornikowca wynosi 15 dob.

Z „drobnych” wśród okrętów pomocniczych wymienić należy 2 jednostki typu *Nyryat* (proj. 376U) zbudowane w latach pięćdziesiątych przez stocznice w Jarosławlu (ZSRR), a przekazane Wietnamowi po roku 1975, gdzie pełnią funkcję kutrów nurkowych. Mają one wyporność pełną 50 t przy wymiarach 21,0 x 3,9 x 1,5 m. Napęd kutrów stanowią silniki wysokoprężne 3D-6 o mocy 150 KM, który zapewnia prędkość 9 węzłów. Zasięg wynosi 1600 Mm/8 węzłach. Załoga liczy 10 ludzi, a autonomiczność okrętów 5 dob.

Niemal identyczne parametry taktyczno-techniczne mają także 2 kutry robocze (eks-patrolowce) typu *PO-2* (proj. 376) zbudowane również w Jarosławlu (ZSRR), które trafiły do Wietnamu w roku 1980.

Funkcję jednostek pomocniczych pełnią 2 okręty typu *Poluchat-I* (proj. 368), pierwotnie poławiacze torped, wykorzystywane również jako patrolowce³⁶.

Uzupełnieniem taboru pomocniczego floty wietnamskiej są 2 zachowane zdo-

byczne eks-amerykańskie doki pływające, zbudowane jeszcze w okresie II wojny światowej³⁷.

* * *

Na zakończenie warto zadać sobie nieco retoryczne pytanie, jaką faktycznie wartość bojową przedstawia obecnie marynarka wojenna Socjalistycznej Republiki Wietnamu. Większość jej okrętów ma już swoje lata, niektóre pamiętają nawet jeszcze czasy II wojny światowej, co zatem idzie trudno przypuszczać by znajdować się mogły w dobrym stanie technicznym, tym bardziej, że swoje robi także klimat Indochin, nie bez racji uważany za jeden z najbardziej niszczycielskich dla wszelkiej techniki. Ambitne zamiary wymiany jednostek na nowe, częściowo budowane już w stocznich krajowych, realizowane są szczątkowo z powodu poważnych trudności finansowych Wietnamu. (nie jest to znów szczególnie odosobniony przypadek, znamy go przecież z własnego podwórka). O poziomie wyszkolenia personelu, podobnie zresztą jak i o faktycznej strukturze organizacyjnej floty, tak na dobrą sprawę niewiele konkretnych rzeczy można powiedzieć.

Należy mieć nadzieję, że rozwój Socjalistycznej Republiki Wietnamu związany z zapoczątkowanym procesem urynkwienia gospodarki pozwoli z czasem na modernizację floty i doprowadzenie jej do stanu porównywalnego z marynarkami wojennymi ościennych państw, takich jak Tajlandia czy Malezja, od których obecnie wyraźnie odstaje. ●

Bibliografia

1. *Combat Fleets of the World 2002-2003*, pod red. A.D. Baker III, Annapolis 2002.
2. *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.
3. Marolda E.J., *The Navy of the Republic of Vietnam*, Naval Historical Center, Washington 2003.
4. Marolda E.J., *Summary of the Tonkin Gulf Crisis of August 1964*, Naval Historical Center, Washington 2005.
5. Pawłow A.S., *Wojenno-morskoj flot Rossii i SNG 1992 – Sprawocznik*, Jakuck 1992.
6. Pawłow A.S., *Korabli kitajskogo flota*, Jakuck 1996.
7. Sobański M.S., *Marynarka wojenna Wietnamu Południowego*, „OW” nr 3/2004 (65).

34. są to *BD-621*, *BD-622* i *BD-632*.

35. są to: eks-*HQ-472*, zbud. 1945 Neponset (USA), przekazany do Wietnamu Południowego w 1967, eks-*HQ-475*, zbud. 1944-45 Camden (USA), przekazany do Wietnamu Południowego w 1972.

36. parametry taktyczno-techniczne typu *Poluchat I* - patrz przypis 5

37. są to: eks-*HQ-9600* nośność 1000 t wymiary 61,0 x 19,5 m i eks-*HQ-9604* nośność 1900 t wymiary 87,8 x 19,5 m

Mały zbiornikowiec *BO-82* typu *MVT-6*.

fot. zbiory Wolfgang Kramer





Uroczysta ceremonia wodowania bohatera naszego artykułu.

fot. Hanjin Heavy Industries via Joe Jin-ho

Uniwersalny okręt desantowy

Tomasz Grotnik

„Dok-do”

12 lipca w stoczni Han-jin Heavy Industries & Constructions Co. w Pusan uroczystość zwodowano desantowiec dokujący określany mianem Landing Platform-Experimental (LP-X). Jednostkę o nazwie *Dok-do* i numerze taktycznym '6111', flota Korei Południowej otrzyma w 2007 r. Nazwa okrętu pochodzi od wysuniętej najdalej na wschód wyspy należącej do tego kraju i będącej przyczyną sporów z Japonią od kilku dekad.

Intensywny rozwój floty Korei Południowej, pretendującej do miana kolejnej po japońskiej, potęgi morskiej Dalekiego Wschodu, obserwujemy od początku lat 90-tych XX stulecia. Wówczas koreański przemysł stoczniowy rozpoczął w oparciu o własne biura konstrukcyjne, prace nad nowymi generacjami okrętów wojennych. Pierwszą odsłoną było położenie stępki w 1995 r. pod prototypowy niszczyciel rakietowy, budowany w ramach właśnie zainicjowanego programu KDX (Korean Destroyer Experimental). Do chwili obecnej zbudowano sześć okrętów dwóch typów, a bieżącym roku rozpoczęto budowę kolejnej serii niszczycieli z systemem AEGIS. Uzupełnieniem floty niszczycieli będą nowe fregaty, rozwijane w ramach programu FFX oraz budowane na niemieckiej licencji okręty podwodne typu 214.

W planach rozbudowy koreańskiej floty nie zabrakło również okrętów o bardziej wszechstronnym przeznaczeniu i możliwościach doskonale wkomponowanych we współczesne realia polityczne. Plany budowy uniwersalnego okrętu desantowego-doku, przystosowanego do transportu wojska, zwiększającego możliwości piechoty morskiej pojawiły się około roku 2000. O potrzebie posiadania jednostki „strzegącej interesów kraju na oceanach i odgrywającej rolę obrońcy światowego pokoju”, przekonywał swoją administrację prezydent Kim Dae Jung już w marcu 2001 r. Flota określiła swoje zapotrzebowanie na trzy-cztery takie okręty. Desantowce mają stanąć na czele trzech flot szybkiego reagowania wraz z niszczycielem AEGIS, dwoma typami KDXI-II oraz fregatami FFX i okrętem podwodnym z systemem

napędowym AIP. We wrześniu 2002 r. zawarto wstępny kontrakt na budowę dwóch okrętów LP-X, lecz problemy polityczno-finansowe, spowodowały pewne opóźnienia. Dopiero w końcu 2004 r. umowę ratyfikowano ostatecznie, otwierając drogę do realizacji projektu. Koszt pojedynczej jednostki wyniesie ok. 266,2 mln USD. Dla kolejnych jednostek zarezerwowano już nazwy, również wysp koreańskich i będą to w kolejności: *Marado* oraz *Baek-ryong*. Program LP-X zbliżony w swej idei do japońskiego desantowca typu *Osumi*, jednoznacznie sygnalizuje chęć zwiększenia wpływów Korei w regionie.

Projekt desantowca LP-X powstał w biurze projektowym Han-jin Heavy Industries & Constructions Co. w oparciu o wytyczne sformułowane przez przyszłego użytkownika, siły morskie Korei Południowej. Pierwotnie plany zakładały „zmieszczenie się” w kadłubie o wyporności rzędu 10 000 ton. Ostatecznie jednak, okręt osiągnął wyporność standard 14 000 ton oraz pełną 18 800 ton stając się największym okrętem zbudowanym dla floty kore-

ańskiej. Jest on również większy od japońskiego protoplasty, który wypiera maksymalnie 13 000 ton. Aby sprostać wysokim wymaganiom technicznym, marynarka zamierzała pozyskać nowoczesne systemy od zagranicznych producentów. W tym celu, na bazie ostatecznej, przygotowanej wcześniej specyfikacji technicznej ministerstwo obrony rozpiło otwarte kontrakty na pożądane wzory urządzeń, systemów i uzbrojenia. Firmy zainteresowane partycypowaniem w programie rozwoju koreańskiego desantowca, udzieliły szczegółowej informacji technicznej, która pomogła inżynierom z Han-jin przygotować wspomniane wymagania. Na skutek tej współpracy doszło do podpisania szeregu umów na dostawę wielu zaawansowanych urządzeń, wśród których pierwszym był wybór zintegrowanego systemu zarządzania systemami okrętowymi IMPS firmy CAE. IMPS został już wcześniej wnikliwie przebadany na pokładach najnowszych europejskich fregat typów F124 i LCF. W produkcję systemu zaangażowano lokalną wytwórnię Doosan Heavy Industries, Korea. IMPS integruje wszystkie czujniki i podsystemy nadzorujące prawidłową pracę maszynowni, elektrowni okrętowej, urządzeń przesyłających energię, urządzeń sterujących i systemu kontroli uszkodzeń bojowych.

Wrzesień 2002 r. przyniósł rozstrzygnięcia dotyczące wyboru stacji radiolokacyjnych dla *Dok-do*. Do pojedynku na podstawowy radar dozoru ogólnego stanęły stacje SMART-L oraz SPS-48E. Wybór padł na SMART-L, dzieło THALES Nederland. Jest to trójwspółrzędna stacja radiolokacyjna pracująca w paśmie L (Signaal Multibeam Acquisition Radar for Targeting – L band). Antena tego urządzenia znalazła

miejsce ma oddzielnym maszcie tuż przed rufowym kominem. System zapewnia wykrywanie celów powietrznych odległych o 400 km i śledzenie w trybie automatycznym 1000 z nich. Ciekawostką jest fakt, że antena widziana w trakcie ceremonii wodowania była jedynie drewnianą makietą, podczas gdy oryginał przechodził testy w oddziale THALESa w Hengelo w Holandii.

W grudniu podpisano natomiast po czteroletnich negocjacjach kontrakt na dostawę zespołu napędowego dla jednostki prototypowej. Jako dostawcę wskazano francuskiego potentata S.E.M.T. Pielstick. Firma przygotowała pakiety konstrukcyjne, z których Doosan Heavy Industries Construction Co. (DHICO) złożył cztery średnioobrotowe diesle typu 16 PC2.5 STC. Każdy z silników ma 16 cylindrów i jest wyposażony w sekwencyjną turbosprężarkę, dzięki czemu przy prędkości obrotowej 520 obr./min. rozwija moc 7650 kW. Każdy z silników umieszczony jest na elastycznych fundamentach.

W kolejnym roku wytypowano producenta Sytemu Wspomagania Dowodzenia, który dostarczyła koreańska firma SangYong Information & Communication Corporation. Ich dzieło nie było jednak samodzielne – pomocy udzielili fachowcy z Alenia Marconi Systems, którzy działali na mocy kontraktu podpisanego w 2003 r.

Oprócz systemów okrętowych, równolegle zakontraktowano dostawę uzbrojenia okrętu. Specyfika jednostki sprawiła, że ma ono charakter całkowicie defensywny, dobrany przy założeniu, iż *Dok-do* będzie operował w składzie floty zapewniającej osłonę przed zagrożeniem z powietrza i (spod) wody. Tym samym jedyne uzbrojenie okrętu stanowią trzy zesta-

wy obrony bezpośredniej, dwa artylerijskie i jeden raketowy. W dziobowej części dachu wyspowej nadbudówki stoi 21-prowadnicowa wyrzutnia Mk 43 systemu RAM strzelająca pociskami RIM-116, wywodzącymi się z popularnego „Stingera”. Korea jest trzecim po USA i Niemczech użytkownikiem tego uzbrojenia. Na przeciwnym skraju nadbudówki znajdzie się artylerijski zestaw „Goalkeeper”, wyposażony w siedmiolufową armatę rotacyjną kal. 30 mm. Drugi „Goalkeeper” stanie na pokładzie lotniczym w jego dziobowej części. Taką kombinację wcześniej zastosowano na niszczycielach rakietowych KDX-I i II i z pewną dozą humoru można powiedzieć, że jest to koreańska odpowiedź na rosyjski, hybrydowy zestaw „Kortik”. Przed pokładówką wygoszparowano też miejsce do ewentualnego montażu kadłubowej wyrzutni pocisków przeciwlotniczych ESSM.

Opis konstrukcji

Dok-do jest typowym, szybkim, uniwersalnym okrętem desantowym wyposażonym w lądowisko i hangar dla śmigłowców oraz półzatapialny dok w części rufowej. Jednostka jest przeznaczona do przerzutu wojska i techniki wojskowej, pełnienia funkcji okrętu dowodzenia floty, ewakuacji i pomocy w operacjach ratunkowych oraz innych misji humanitarnych, w tym pod kuratelą ONZ. Kadłub okrętu o długości 199 m i posiada cztery pokłady. Najwyższy, wielowarstwowy pokład startowy nosi na prawej burcie nadbudówkę mieszczącą stanowiska nawigacji, kontroli ruchu lotniczego i częściowo mieszkalne. Na lewej burcie nadbudówki zabudowano oszkło- ne stanowisko kontroli lotów. Pokład lotniczy może jednocześnie obsługi-

Widok okrętu z dalszej perspektywy.

fot. Hanjin Heavy Industries via Joe Jin-ho





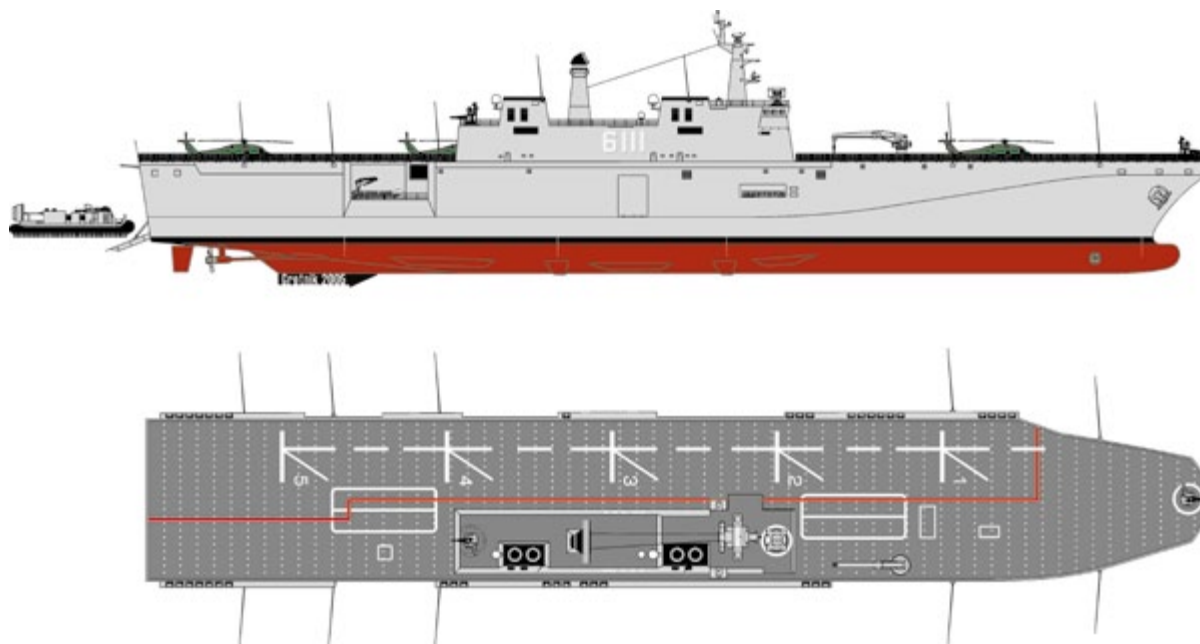
wać pięć maszyn wielkości UH-60, a ich transport do hangaru zapewniają dwie windy, przed i za nadbudówką. Wielkość wind i hangaru pozwala na transport maszyn typów UH-60 i AH-1H oraz ewentualnie w przyszłości NH-90 lub E 101 „Merlin”. *Dok-do* może jednocześnie zaokrętować do 15 śmigłowców. Niektóre źródła sugerują możliwość operowania w przyszłości z pionowzlotami typu AV-8 lub F-35, co jednak zdaje się być mało prawdopodobne, zaprzeczają temu autorytety wojskowe w Korei. Nie mniej jednak cała powierzchnia pokładu startowego została powleczone specjalną substancją – uretanem, znoszącą wysokie temperatury gazów spalinowych silników lotniczych. W przypadku pojawienia się tych samolotów, w dziobowej części zostanie zainstalowany moduł „ski-jump”, czyli skoczni ułatwiającej skrócony start. Przed bryłą nadbudówki stoi żuraw do załadunku bezpośrednio z nabrzeża lub innych okrętów na morzu, wspomaga on również operacje związane z przemieszczaniem ładunków w rejonie pokładu. Dwie windy lotnicze uzupełniają dwie mniejsze, przeznaczone do transportu wyposażenia i uzbrojenia z magazynów na pokład.

Niższy, drugi pokład to przede wszystkim pomieszczenia bytowe, stanowiska dowodzenia, bojowe centrum informacyjne oraz pomieszczenia desantu. Okręt może transportować batalion piechoty morskiej w sile 700 marines wraz z ekwipunkiem osobistym. Komandosi wchodzą na pokład przez specjalną, składaną hydraulicznie furtę w sterburcie. Trzeci pokład obejmuje dok mogący pomieścić dwa poduszki desantowe LCAC oraz przestrzeń do załadunku wozów bojowych, inżynierskich i innych trailerów. Dostęp do doku w stanie zatopienia, zapewnia dwudzielna rampa w pawęży. LCAC ma długość 26,4 m i szerokość 14,3 m, może zabrać na pokład 60-75 ton ładunku, w tym czołg podstawowy. Przy pełnym obciążeniu

U góry:
Widok od strony pokładu dziobowego.
fot. Hanjin Heavy Industries via Joe Jin-ho

W środku:
Ciekawe ujęcie podwodnej części z gruszką dziobową.
fot. Hanjin Heavy Industries via Joe Jin-ho

Na dole:
Ujęcie wyspy wraz z jej elektroniką.
fot. Hanjin Heavy Industries via Joe Jin-ho

Dok-do

rys. Tomasz Grotnik

poduszkowiec przerzuca na plażę ładunek z prędkością 40 węzłów. Osiąga wtedy zasięg 320 km, a przy prędkości zmniejszonej o 5 węzłów, 480 km. Typowy ładunek to czołg K-1A1 i dwie drużyny piechoty. Razem z LCAC i żołnierzami marines, okręt może zabrać na pokład 10 czołgów K-1A1 (maks. 70) lub 200 ciężarówek i podobny sprzęt. Wnętrze ładowni i doku jest wysoce zmechanizowane i wyposażone w dźwignice do transportu wewnętrzznego.

Wspomniany zespół napędowy porusza dwie pięciopórowe śruby nastawne, za którymi umieszczono po jednym sterze kierunku. Silniki rozmieszczono parami w dwóch oddzielnych siłowniach, z których każda posiada osobny komin na szczycie pokładowki. Zapewniają one prędkość max. 23 węzłów oraz ekonomiczną 18,

przy której zasięg maks. z ładunkiem wynosi 10 000 Mm. W części dziobowej kadłuba, tuż za sporych rozmiarów hydrodynamiczną gruszką, znajduje się wspomagający manewry ster strumieniowy. Stabilizację poprzeczną okrętu zapewniają trzy pary stępek przeciwnprzechyłowych oraz dwie pary aktywnych stabilizatorów w rejonie śródkręcia. Na nadbudówce posadowiono dwa maszty, nośniki systemów elektronicznych. Na dziobowym zainstalowano antenę stacji SPN-46 oraz radarów nawigacyjnych i aktywno-pasywnego systemu WRE rodzimej produkcji Sonata SQL-200. Maszt rufowy, jak już wspomniano niesie maszyną antenę SMART-L. Poza nimi na dachu pokładowki można dostrzec anteny łączności i nawigacji satelitarnej oraz łączności radiowej różnych częstotliwości. Okręt posiada również

„niezbędny” zestaw środków wspomagających operacje lotnicze i łączność ze śmigłowcami. W przypadku przekształcenia jednostki w pływające stanowisko dowodzenia, pomieszczenia sztabowe są zlokalizowane w nadbudówce, odrębnie od Bojowego Centrum Informacyjnego zlokalizowanego na drugim pokładzie.

Wejście do służby prototypowego *Dok-do* jest przewidziane na połowę roku 2007, o ile nie nastąpią nieprzewidziane komplikacje, zdarzające się w przypadku okrętów rozpoczynających serie. Zakończenie budowy drugiej jednostki zapowiadane jest na rok 2010. ●

Redakcja składa serdeczne podziękowania dla Joe Jin-ho za przesłanie materiałów do niniejszego artykułu.

Wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych systemu RAM. fot. Shin in Kyun



Widok na elektronikę w górnej części masztu. fot. Shin in Kyun





Stalowe drapieżniki – polskie okręty podwodne w wojnie

Mariusz Borowiak
format 170 x 240 mm, s. 304
bogato ilustrowana
wydawnictwo AJ-Press, Gdańsk 2005
cena 56,00 PLN

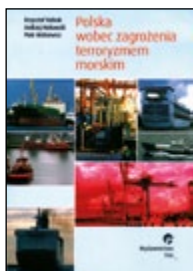
Stalowe drapieżniki to nowa pozycja znanego autora Mariusza Borowiaka twórcy m.in. *Małej Floty bez mitów*. Tym razem autor zgłębia historię polskich okrętów podwodnych. Znając poprzednie pozycje tegoż autora i jego dociekanie do prawdy bez wahania na byłem tą pozycję. Nie zawiodłem się.

Każdy czytając kultowe już dzieła Pertka czy Kosiarza zadawał sobie wiele pytań, na które nie mógł znaleźć wówczas odpowiedzi. Dlaczego *Orzeł* zawiął do Tallina, dlaczego okręty *Sęp*, *Ryś* i *Żbik* internowały się w Szwecji, dlaczego polskie op. w kampanii wrześniowej patrolowały rejon tylko na Zatoce Gdańskiej, a nie zapuszczały się na ruchliwe szlaki żeglugowe m.in. na Zatoce Pomorskiej? Na te pytania jak i na wiele innych stara się odpowiedzieć Mariusz Borowiak analizując najnowsze materiały archiwalne. Opisuje on wydarzenia, o których milczało się lub je skrywano np. prawdę o dowódcy *Orla* komandorze Kłoczowskim, który symulując chorobę rozkazał wypłynąć do Tallina, konfliktach pomiędzy podwodniakami (np. dowódcami *Orla* i *Wilka* kapitanami Janem Grudzińskim oraz Bogusławem Krawczykiem) a dowództwem KMW (m.in. admirałem Jerzym Świrskim) zarzucającymi admirałom szybką ewakuację z Polski we wrześniu 1939 r. Dość szeroko opisuje wydarzenie, które było niespotykane w PMW, a mianowicie samobójstwo znanego podwodniaka, dowódcy *Wilka* i bohatera, który przeprowadził okręt przez cieśninę duńskie.

Autor poświęca dużo miejsca załogom polskich okrętów podwodnych, nie mniej także losom samych okrętów, jednakże w tym przypadku prosi się o ich jeszcze dokładniejsze opisy. Stalowe drapieżniki okazały się jednak „bezzębnymi drapieżnikami” aż do 1943 roku, kiedy to faktycznie zaczęły odnosić znaczne sukcesy bojowe.

Książka jest bardzo dobrą pozycją na rynku księgarskim. Dla każdego kto interesuje się Polską Marynarką Wojenną jest wręcz pozycją obowiązkową. Zachęcam do lektury i poznania nieznannej historii Polskiej MW.

Przemysław Federowicz



Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim

Krzysztof Kubiak, Andrzej Makowski,
Piotr Mickiewicz
s. 265, format 205 x 145 mm, 31 tab.
8 wykresów, 2 schematy, 1 rys.
Wydawnictwo TRIO, Warszawa 2005
cena 28,00 PLN

O tym, jak groźnym zjawiskiem jest współczesny międzynarodowy terroryzm, nie trzeba chyba nikogo przekonywać, wystarczy tylko wspomnieć 11 września 2001 r. w Nowym Yorku czy z ostatnich dni 7 lipca 2005 r. w Londynie. Trudno dziwić się zatem, że różne aspekty związane z zagadnieniami terroryzmu stanowią przedmiot zainteresowania autorów. Trzej oficerowie marynarki wojennej, naukowcy związani z Akademią Obrony Narodowej w Warszawie i Akademią Marynarki Wojennej w Gdyni, Krzysztof Kubiak, Andrzej Makowski i Piotr Mickiewicz, w opublikowanej w roku 2005 roku pracy *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim* przedstawili istotną, acz często pomijaną w różnych rozważaniach, kwestię ter-

roryzmu morskiego oraz możliwości jego wystąpienia w naszym kraju.

Terroryzm na morzu, choć nienazwany, występował przecież od dawna, by wspomnieć tylko stare jak świat zjawisko piractwa.

Całość pracy stanowi pięć rozdziałów, z których pierwszy niejako wprowadzający, stara się zaprezentować krótki rys historyczny terroryzmu oraz funkcjonujące definicje tego zjawiska, zarówno w sensie prawnym, militarnym jak i społeczno-politycznym. Warto przy tym zauważyć, że tak na dobrą sprawę nie funkcjonuje na świecie żadna powszechnie stosowana i akceptowana definicja terroryzmu, zaś poszczególne państwa tworzą ad hoc równe definicje zjawiska w zależności od aktualnych potrzeb. W rozdziale tym przedstawiono również swego rodzaju próbę typologii współczesnego międzynarodowego terroryzmu.

W drugim rozdziale autorzy rozpatrywali możliwości prowadzenia działań o charakterze terrorystycznym na polskim wybrzeżu oraz w strefie polskiego obszaru morskiego. Wymieniono potencjalne cele ataku oraz możliwe formy działań terrorystycznych. Podobnie do działań terrorystycznych potraktowane zostały w pracy działania specjalne sił zbrojnych państw, które ewentualnie mogły by być przeprowadzone przeciwko celom w pasie nadmorskim Polski. Szczególną uwagę zwrócono na zagrożenie terroryzmem ekologicznym, który w przypadku działań przeciwko transportowi ropy naftowej i jej pochodnych, z uwagi na zamknięty charakter Bałtyku, może być źródłem znacznie większych szkód niż na innych akwenach.

Trzeci rozdział książki poświęcony jest przewidywanym następstwom ataków terrorystycznych na cele o charakterze cywilnym, przy czym tak jak już wcześniej zaznaczono, uwaga autorów skoncentrowana została głównie na kwestii transportu paliw płynnych, ich przeladunku i składowaniu oraz pracy instalacji wydobywczych ropy naftowej na morzu w polskiej strefie ekonomicznej. Czwarty rozdział dotyczy możliwości przeciwdziałania aktom terrorystycznym na polskim obszarze morskim, w czym oczywiście kluczową rolę odgrywają Morski Oddział Straży Granicznej oraz Marynarka Wojenna. Na wstępie przedstawiono jednak uwarunkowania prawne dające mandat do prowadzenia działań o charakterze antyterrorystycznym. W przypadku udziału w zwalczaniu zjawiska terroryzmu jednostek pływających MOSG i floty zwrócono uwagę na rolę grup inspekcyjno-kontrolnych, stosowanych szeroko zarówno przez siły NATO na Morzu Śródziemnym. W ostatnim rozdziale zaprezentowano możliwości prowadzenia działań antyterrorystycznych w pasie wybrzeża morskiego i to zarówno tych skierowanych przeciwko szeroko rozumianym celom cywilnym jak i celom stricte militarnym. Publikacja posiada bardzo bogatą bibliografię, zawierającą zarówno zbiór niezbędnych źródeł prawnych jak i efekty dotychczasowego piśmiennictwa przedmiotu polskiego oraz obcojęzycznego.

Praca *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim* jest niewątpliwie lekturą trudną, wymagającą od czytelnika orientacji by nie powiedzieć przygotowania prawniczego oraz pewnej znajomości działań ochronnych i antyterrorystycznych, co na pewno zawęży krąg jej odbiorców, którymi poza ludźmi z „branż” będą niewątpliwie dziennikarze czy politolodzy. Lektura książki jest trudna, mimo, że autorzy starali się ją „uatrakcyjnić” licznymi materiałami statystycznymi w formie tabel i wykresów.

Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim Kubiaka, Makowskiego i Mickiewicza, jest zapewne pierwszym na polskim rynku opracowaniem poświęconym niebezpieczeństwom grożącym naszemu wybrzeżu ze strony wszelkiej maści terrorystów oraz metodom zapobiegania ich akcjom, zatem miłośnicy zagadnień prawnopolityczno-militarnych współczesności winni się z nią zapoznać by poszerzyć zasób swej wiedzy.

Maciej S. Sobański