

Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski

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

Współpracownicy w kraju
Jarosław Cichy, Andrzej Danilewicz,
Przemysław Federowicz, Maciej K. Franz,
Michał Glock, Tadeusz Górski, Tomasz Grotnik,
Krzysztof Hanuszek, Jerzy Lewandowski,
Andrzej Nitka, Grzegorz Nowak,
Grzegorz Ochmiński, Jarosław Palasek,
Jan Radziński, Marcin Schiele, Maciej Szopa,
Marek Supłat, Tomasz Walczyk

Współpracownicy zagraniczni
BELGIA
Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck,
CZECHY
René Greger, Ota Janeček
FRANCJA
Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
IZRAEL
Aryeh Wetherhorn
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
MALTA
Joseph Caruana
NIEMCY
Siegfried Breyer, Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Zvonimir Freivogel,
Reinhard Kramer
ROSJA
Siergiej Bałakin, Nikołaj 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” 2006
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:
Nowy polski poduszkiwiec SG-411 dla
Morskiego Oddziału SG – 10.03.2006.
fot. Andrzej Nitka

W NUMERZE



Jarosław Malinowski

Z życia flot **2**

5

Zvonimir Freivogel, Danijel Frka
Lissa 2005 – odkrycie wraku Re d'Italia



Nikołaj W. Mitiuckow

Hiszpański monitor **Puigcerdá** **9**

13

Maciej S. Sobański

Niemieckie okręty liniowe
typu *Bayern*, część II



Jan Bartelski

Jak szwedzki admirał **20**
został admirałem peruwiańskim

22

Tomasz Walczyk

Historia włoskich lotniskowców,
część II



Maciej S. Sobański

Argentyńskie krążowniki typu
Almirante Brown, część II **32**

44

Marek Supłat

Wojna Zimowa 1939-1940 na morzu,
część II



Przemysław Federowicz

Operacja „Ostfront”, część III **53**

62

Jarosław Cichy

Ścigacze okrętów podwodnych
typu *Arillerist*, część II



Jarosław Palasek

Amerykańskie okręty dowodzenia,
część Vb **70**

79

Krzysztof Hanuszek

Mermaid – fregata trzech kontynentów



Jarosław Malinowski

Rumuńska Flotylla Dunajska **82**

88

Andrzej Nitka

Poduszkiwiec dla MOSG





Chilijska fregata raketowa *Almirante Latorre*, bliźniacza jednostka *Capitan Prat*.

fot. Armada de Chile

Belgia

Fregaty z Holandii

Na mocy porozumienia ministerstw obrony, Belgia zakupi od Holandii dwie fregaty raketowe typu *Karel Doorman*. Jednostki te wcielone do służby w latach 1991-1994 uważane są nadal za nowoczesne i efektywne. Holendrzy mają też zapewnić serwis remontowy oraz dostarczyć część elementów uzbrojenia, takich jak rakiety przeciwokrętowe „Harpoon”, czy też amunicję kalibru 76 i 30 mm.

Chile

Kolejne fregaty z Holandii

W nawiązaniu do informacji z poprzedniego numeru informujemy, że Armada de Chile zakupiła w Holandii dwie kolejne fregaty raketowe. I tak *Witte de With* będzie nosił nową nazwę *Capitan Prat*, natomiast *Tjerk Hiddes – Almirante Riveros*.

Chiny

Na horyzoncie nowy desantowiec

Trwa intensywna rozbudowa chińskich sił desantowych. W chwili obecnej z budowanych nowych jednostek znajduje się w służbie 10 dużych okrętów typu *Yuting II* (proj. 072-III) i 10 typu *Yushun* (proj. 073 III) (ich charakterystyki patrz „OW” nr 63).

Jednostki te nie zadowolają jednak apetytu chińskich sztabowców. Trwają bowiem przygotowania do bu-

dowy serii większych okrętów desantowych-doków, podobnych do amerykańskiego typu *San Antonio*. Prawie 2/3 ich długości kadłuba zajmować będzie część dokowa w której znajdą się 4 poduszki nowego typu, zdolne do przewożenia czołgów średnich, lub ekwiwalent barek desantowych. Ponad częścią dokową znajdują się pomieszczenia dla żołnierzy, hangar dla śmigłowców, na rufie natomiast lądowisko dla nich.

Opracowywane okręty mają mieć wyporność w granicach 15 000-20 000 ton. Uzbrojenie ma się składać z armaty 100 mm i wyrzutni rakiet przeciwlotniczych HQ-7 na dziobie oraz 2 zestawów artyleryjskich mniejszego kalibru na rufie.

Na zakończenie informujemy, że prezentowany w nr 74 „OW” nowy niszczyciel min nosi nazwę *Huqiu*.

Egipt

Nowe niszczyciele min

W celu modernizacji przestarzałych sił przeciwmiejskich, zostaną zakupione od U.S. Navy niszczyciele min *Raven* i *Cardinal* typu *Osprey*.

Oto ich krótka charakterystyka: wyporność standardowa 800 t, wyporność pełna 918 t, wymiary 57,25 x 10,95 x 2,86 m. Napęd 2 silnikami wysokoprężnymi typu Isotta-Fraschini ID 36 SS 8 V AM po 800 KM (590 kW) oraz 2 pędniki Voith Schneider po

180 KM (130 kW), prędkość maksymalna 13 węzłów, zasięg 2500 Mm/12 węzłach.

Uzbrojenie składa się z 2 wkm-ów kal. 12,7 mm. Załoga 5 oficerów oraz 46 podoficerów i marynarzy.

Na razie nie wiadomo czy oryginalne urządzenia sonarowe, nawigacji satelitarnej, jak i nowoczesne pojazdy podwodne, zostaną przekazane Egipcjanom.

Francja

Nowe fregaty

Zakończono program projektowania nowych fregat FREMM (Frégates Européennes Multi-Missions) opracowanych wspólnie z Włochami. W chwili obecnej planuje się budowę 8 jedno-

a dwie będą przystosowane do atakowania celów lądowych.

Projektowane fregaty będą posiadały następującą charakterystykę taktyczno-techniczną: wyporność standardowa 4500 t, a pełna 5500 t, długość kadłuba 137 m, szerokość 19 m i zanurzenie 4,20 m. Napęd w systemie CODLOG składał się będzie z 1 turbiny gazowej GE-Aviano LM 2500 oraz 2 diesel-alternatorów o łącznej mocy 43 520 KM (32 000 kW). Cechą charakterystyczną napędu będzie jego maksymalne wyciszenie, celem zapewnienia efektywnych warunków pracy systemów ZOP jak i samej skrytości okrętów. Prędkość maksymalna ma wynosić 27 węzłów, a ekonomiczna 15 węzłów, zasięg 6000 Mm/15 węzłach,

Uzbrojenie obejmuje 16-prowadnicową wyrzutnię Sylver A 43 dla pocisków plot. „Aster 15” i kolejną 16-prowadnicową wyrzutnię Sylver A 70 dla rakiet „MDCN”, 8 pocisków przeciwokrętowych typu MM 40 „Exocet”, 1 pojedyncze uniwersalne działo OTO Melara kal. 76 mm (100 mm?), 2 pojedyncze działka Oerlikon kal. 20 mm, 4 wkm-y kal. 12,7 mm, 4 kadłubowe wyrzutnie torped MU 90 i F-ASM. Jako śmigłowiec pokładowy będzie zabierana maszyna typu NH 90.

Wyposażenie elektroniczne obejmie radary: MFR Herakles, NA-25 XP,

Wizja artystyczna francuskiej fregaty programu FREMM.

rys. DCN via Bernard Prézélin



Model projektowanego chińskiego okrętu desantowego-doku.

fot. Internet



stek dla Francji (z opcją na 9 kolejnych) oraz 10 dla Włoch. Koszt całego programu szacuje się nawet na 11 mld Euro.

Wszystkie jednostki francuskie zbuduje stocznia DCN w Lorient. Budowa prototypu zostanie rozpoczęta w 2007 r., do służby okręty będą wcielane parami począwszy od 2011 r. Sześć jednostek powstanie w wariantcie ZOP,

oraz sonary BF 4110 (kadłubowy) i CAPTAS UMS 4249 (holowany).

Załoga będzie liczyć 22 oficerów oraz 70 marynarzy i oficerów. Będzie istniała możliwość zaokrętowania 22 żołnierzy piechoty morskiej lub sił specjalnych.

Kooperanci liczą na zamówienia zagraniczne, oferując im jednostki w różnej konfiguracji uzbrojenia oraz



Model hiszpańskiego uniwersalnego okrętu desantowego „BPE”.

fot. Navantia

wielkości. Czy to się spełni to pokaże najbliższa przyszłość.

Hiszpania

Budowa BPE

Dnia 20.05.2005 roku rozpoczęto budowę w stoczni Navantia (była IZAR) w Ferrol dużej uniwersalnej jednostki desantowej, oznaczonej symbolem BPE (Buque Proyección Estratégica). Ta duża, jak na hiszpańskie warunki, jednostka łączy w sobie cechy lotniskowca i okrętu-doku, na wzór amerykańskiego typu *Wasp*. Planowane wcielenie do służby określa się na grudzień 2008 r.

Dane taktyczno-techniczne BPE są następujące: wyporność pełna 27 500 t, długość kadłuba 230,82 m, szerokość maks. 32,20 m i zanurzenie 7,70 m. Napęd systemu CODLOG składa się z 1 turbiny gazowej GE LM 2500 o mocy 26 520 KM (19 500 kW) oraz 4 diesel-generatorów MAN po 5880 KM (4320 kW). Prędkość maksymalna ma wynieść 21 węzłów, zasięg ok. 9000 Mm/15 węzłach,

Uzbrojenie obronne obejmuje pociski plot. na razie nieokreślonego typu (brane są pod uwagę systemy ESSM, RAM i Sadral), 4 działka GAM-B01 kal. 20 mm i 2 pojedyncze działka wkm-y kal. 12,7 mm. Nie określono również składu parku lotniczego. Pewnym jest, że na

pokładzie lotniczym o długości 202 m z trampolina startową na dziobie, będą mogły bazować samoloty pionowego lub skróconego startu i lądowania oraz śmigłowca, tak ciężkie jak i średnie (dla nich 8 stanowisk startowych). Hangar lotniczy o długości 185 m będzie posiadał powierzchnię 5600 m².

Część rufową okrętu zajmie natomiast dok o wymiarach 69,30 x 16,80 m i powierzchni 3000 m². Stacjonowały w nim będą 4 barki typu LCM lub 1 typu LCAC.

Załoga okrętów liczyć będzie 243 oficerów, podoficerów i marynarzy. Do nich dochodzi 172-osobowy personel lotniczy oraz 23 osoby obsługi rozpoznawczych aparatów bezpilotowych (tzw. drony). Dodatkowo można zaokrętować na pokład 902 żołnierzy z pełnym ekwipunkiem.

Indie

Przebrojenie fregat

Fregaty rakietowe *Godavari* (F 20), *Gomati* (F 21) i *Ganga* (F 22) zostały przebrojone. W miejsce rosyjskiego systemu przeciwlotniczego „Osa-M” otrzymały izraelski „Barak” z radarem kierowania ogniem typu EL/M-2221 na dachu dziobowej nadbudówki. Przy okazji na maszcie głównym wymieniono radar MR-310 „Angara” na EL/M-2238.

Indyjska fregata rakietowa *Gomati* po przebrojeniu w rakiety „Barak”.

fot. Bharat Rakshak



Niemcy

Braunschweig już w całości

W stoczni Fr. Lürssen w Bremen-Vegesack przy nabrzeżu wyposażeniowym znajduje się korweta *Braunschweig*, pierwsza z pięciu jednostek typu „K 130”, które zamierza się zbudować. Zgodnie z grafikiem w lutym 2006 r. nastąpiło nadanie jej nazwy, a w roku 2007 ma być przekazana Federalnemu Urzędowi Techniki Wojskowej i Zaopatrzenia (Bundesamt

ju. Jak z tego widać, deklaracje Busha wobec Indii mijają się z czynami.

Peru

Zakup we Włoszech

Zakupiono we Włoszech 4 fregaty typu *Lupo*, zbudowane w latach 1977-1980. Warto dodać, że 2 bliźniacze jednostki zostały zbudowane dla Peru w latach 1974-1979, a 2 kolejne we własnej stoczni w Callao w latach 1978-1987. Tym sposobem marynar-



Niemiecka korweta *Braunschweig* w stoczni Fr. Lürssena.

fot. „Strategie und Technik”

für Wehrtechnik und Beschaffung [BWB]) celem końcowego odbioru. Jesienią 2007 *Braunschweig* ma być oddany do służby.

Bliźniacze jednostki otrzymają następujące nazwy: *Magdeburg*, *Erfurt*, *Oledenburg* i *Ludwigshafen*., będą później bazowały w bazie Warnemünde nad Bałtykiem.

Pakistan

Niszczyciel od Amerykanów

U.S. Navy sprzedaje pakistańskiej marynarce niszczyciel rakietowy *Fletcher* typu *Spruance*. Nie wiadomo czy będzie to pojedynczy przysłówiowy „biały słoń” floty pakistańskiej, czy też później przekazany zostanie kolejny okręt tego typu.

Transakcja ta na pewno nie zostanie odebrana przychylnie w Indiach, szczególnie w kontekście ostatniej wizyty prezydenta G. Busha w tym kra-

ka wojenna Peru będzie dysponowała jednolitym zespołem 8 okrętów.

Dla jednostek przewidziano następujące nazwy: *Aguirre* nr burt. 55 (eks-*Orsa*), *Palacios* 56 (eks-*Lupo*), *Ferré* 57 (eks-*Perseo*) i *Almirante Grau* 58 (eks-*Sagittario*)

Dane taktyczno-techniczne fregat są następujące: wyporność standardowa 2208 t, a pełna 2500 t, wymiary kadłuba 113,20 x 12 x 3,66 m. Napęd w systemie CODOG składa się z 2 turbin gazowych GE-Fiat LM 2500 o mocy 25 000 KM (18 375 kW) każda i 2 silników wysokoprężnych Grandi Motori-Trieste A 230-20 M po 3950 KM (2905 kW). Prędkość maksymalna 35 węzłów, zasięg 5000 Mm/15 węzłach.

Uzbrojenie obejmuje 8-prowadnicową wyrzutnię dla pocisków plot. „Sea Sparrow”, 8 pocisków przeciwokrętowych typu „Otomat Mk 2 Te-

Były rosyjski lotniskowiec *Admirał Gorszkow* w trakcie przebudowy do indyjskiego standardu w Siewierodwińsku.

fot. Internet



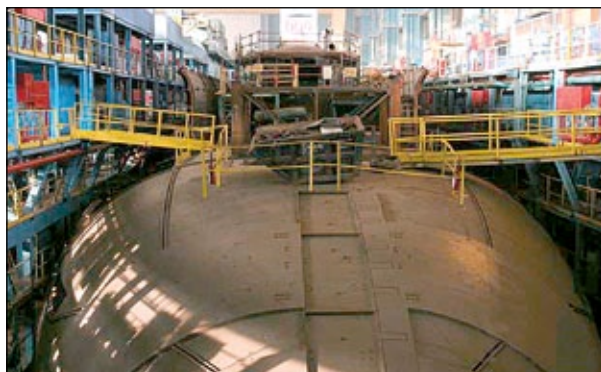
seo", 1 pojedyncze uniwersalne działo OTO Melara kal. 127 mm, 2 dwulufowe działka Breda-Bofors kal. 40 mm, 6 wyrzutni torped Mk 32 kal. 324 mm oraz śmigłowiec pokładowy Augusta AB 212. Zapewne fregaty zostaną dobrożone, tak jak wcześniej jednostki peruwiańskie, w wyrzutnie rakiet plot. bliskiego zasięgu „Igla”.

Załoga fregat liczy 16 oficerów oraz 95 marynarzy i podoficerów. Można również zaokrętować na pokład 75 żołnierzy piechoty morskiej.

Rosja

Ostatnie Oscary

W końcowym etapie budowy znajdują się w Siewierodwińsku atomowe okręty podwodne *Bielgorod* (K 329) i *Wolgograd* (K 135). Obie jednostki należą do typu *Oscar II* (proj. 949), do którego należał sławny *Kursk* utracony w tajemniczych okolicznościach.



Rosyjski atomowy okręt podwodny *Bielgorod* w końcowym stadium budowy. fot. Internet

Budowa jednostek została rozpoczęta jeszcze w latach 1992/1993, następnie w kolejnych latach całkowicie zamarła. Dopiero w ostatnim okresie ich budowa nabrała impetu i należy oczekiwać ukończenia budowy w roku następnym.

Ambitne plany

Jeszcze nie zakończono ślamazarnej budowy jednych okrętów podwodnych (patrz wyżej), a już obwieszczone o budowie następnych. I tak, 19 marca b.r., czyli w 100-lecie rosyjskiej floty podwodnej, położono stępkę pod *Władymir Monomach*, trzecią jednostkę typu *Borej* (proj. 955). Dwie pierwsze jednostki tego typu, *Jurij Dolgorukij* i *Aleksandr Newskij*, mają być wcielone do służby w bieżącym roku? (patrz. „OW” nr 71). Jak informują źródła rosyjskie, ogółem zostanie zbudowanych 6 okrętów tego typu, które zasila

później skład Floty Północnej i Dalekowschodniej i będą działać w ramach tzw. „Bastionu”.

Budowa tych jednostek jest wyrazem determinacji Rosjan w modernizacji swojej triady atomowej, szczególnie po dyrektywach prezydenta Władymira Putina, nakazującego przyspieszenie wszelkich prac w tej dziedzinie.

Kolejna „Kaspijska kanonierka”

24 marca b.r. w stoczni OAO „Almaz” w Sankt Petersburgu położono stępkę pod trzecią (z 5 planowanych), kanonierkę proj. 21630, która otrzyma nazwę *Machaczkała*. Warto również dodać, że prototypowy *Astrachan* znajduje się na próbach, ukończono też budowę kadłuba drugiej jednostki o nazwie *Kaspijsk*. Wszystkie jednostki wejdą w skład Flotyli Kaspijskiej (patrz „OW” nr 74).



Mała tajlandzka fregata *Naratiwat* (512) przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni. fot. Internet

Plan zakłada także budowę 55 wielozadaniowych fregat (Littoral Combat Ships) do 2018 r.

Uruchomiony rządowy program kontroli kosztów, pozwoli zredukować koszt budowy dwóch pierwszych wielozadaniowych niszczycieli projektu DDX z 3,5 mld do 2,5 mld USD!!! Podobnym programem nadzoru mają być objęte inne budowane, jak i planowane, okręty.

Tajlandia

Fregaty z Chin

Dwie zbudowane przez stocznię Qiuxin w Szanghaju małe fregaty (klasyfikowane również jako korwety) otrzymały nazwy *Pattani* (511) i *Naratiwat* (512). Obecnie możemy również podać ich niektóre parametry taktyczno-techniczne: wyporność standardowa 1300 t, pełna 1500 t, wymiary 95,50 x 11,60 x 3,10 m. Napęd 2 silnikami wysokoprężnymi typu Ruston o łącznej mocy 15 600 KM (11 510 kW), prędkość maksymalna 25 węzłów, zasięg 3500 Mm/15 węzłach.

Uzbrojenie ma składać się z 8 rakiet przeciwokrętowych nie znanego na razie typu (możliwe iż chińskich), 1 ar-

maty OTO Melara kal 76 mm i dwulufowego działka kal. 23 mm. Ponadto okręty posiadają hangar i lądowisko dla śmigłowca.

Załoga tych ładnych jednostek liczy 78 ludzi.

Turcja

Niszczyciele z U.S. Navy

Państwo to stanie się po Pakistanie kolejnym użytkownikiem niszczycieli typu *Spruance*, i to w ilości dwóch jednostek. Turcji mają być bowiem przekazane *Cushing* (DD-985) oraz *O'Bannon* (DD-987).

Wielka Brytania

Wodowanie *Daring*

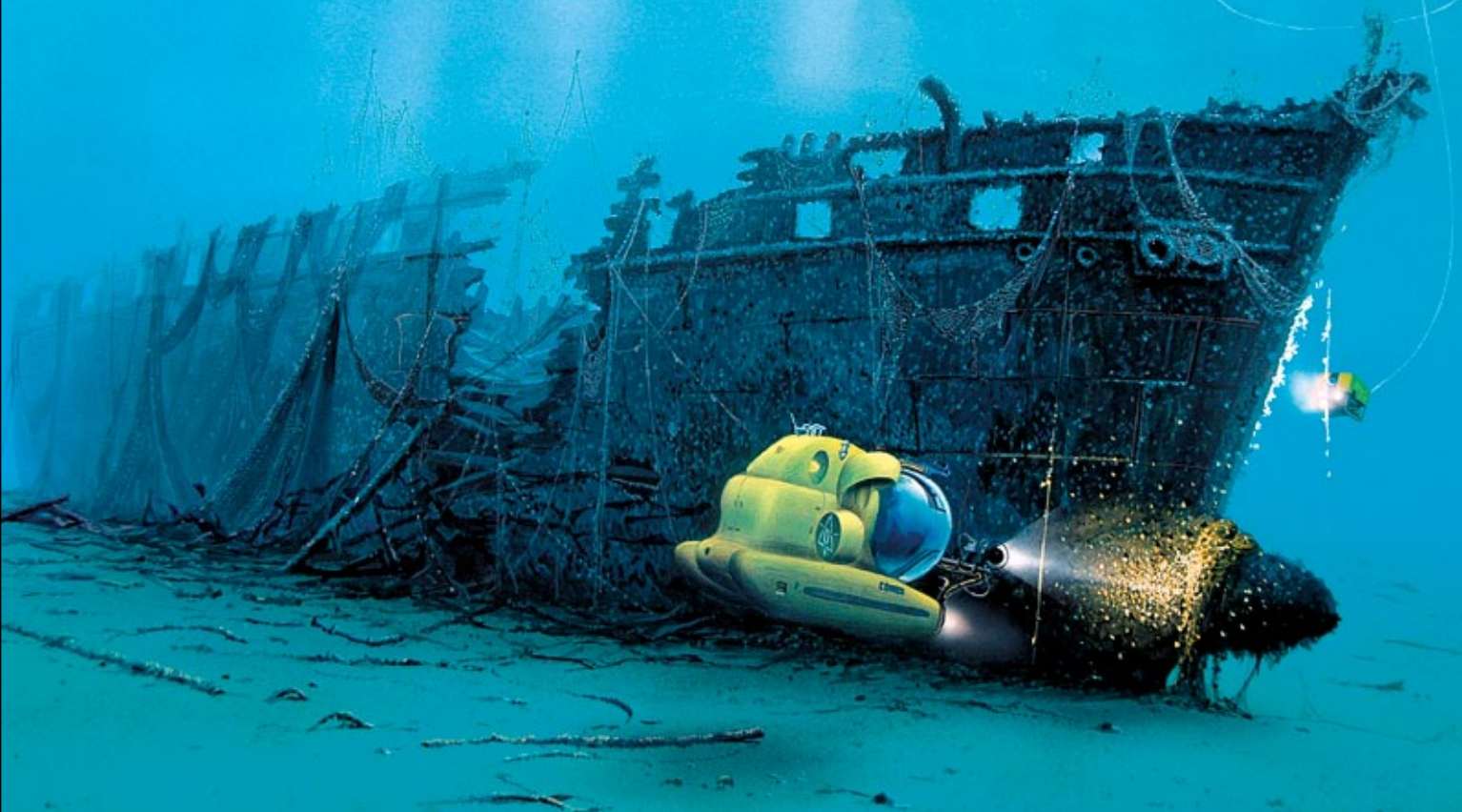
W dniu 01.02.2006 r. wodowano w stoczni Scotstoun w Glasgow kadłub niszczyciela *Daring* (D 32), będącego prototypową jednostką typu 45. W 2007 r. okręt ma przejść wszechstronne próby odbiorcze, do aktywnej służby zostanie wcielony rok później.

W różnym stadium budowy znajdują się: *Dauntless* (D 33), *Diamond* (D 34) i *Dragon* (D 35). W bieżącym roku planuje się jeszcze rozpocząć budowę *Defender* (D 36) i *Duncan* (D 27).

Wodowanie nowego brytyjskiego niszczyciela rakietowego *Daring*.

fot. BAE





Lissa 2005 – odkrycie wraku „Re d'Italia”

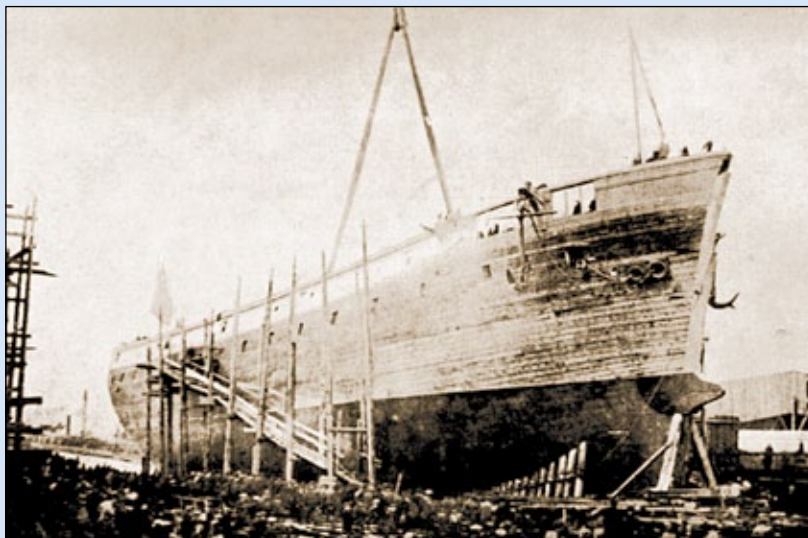
Wiosną ubiegłego roku, prawie 140 lat po bitwie morskiej, która rozegrała się koło Lissy, chorwacko-francuska ekspedycja odnalazła po kilkudniowych poszukiwaniach wrak włoskiego okrętu pancernego *Re d'Italia*. Owe przedsięwzięcie planowane było od kilku lat; przygotowania obejmowały również poszukiwania wszelkich informacji i wskazówek, gdzie do wspomnianej bitwy dokładnie doszło oraz gdzie konkretnie mogły spoczywać na dnie wraki *Re d'Italia* i *Palestro*, które zatoniły w dniu 20 czerwca 1866 r. Wymieniony wyżej duet autorski brał we wspomnianych przygotowaniach intensywnie udział.

Jest sprawą na ogół znaną i często opisaną, że w roku 1866 nowo utworzone Królestwo Włoch po zawarciu sojuszu z Prusami wypowiedziało Austrii wojnę. W ramach tzw. „Rissorgimento” („Zamartwychwstania” państwa włoskiego) Włosi zamierzali wyzwolić Wenecję spod panowania austriackiego oraz przyłączyć byłe weneckie

prowinie na wschodnim wybrzeżu Morza Adriatyckiego (Istrie i Dalmację). Włoska armia zaraz na początku wojny doznała dotkliwej porażki (Custoza) i w tej sytuacji Królewskiej Marynarce Wojennej Włoch (Regia Marina) przypadła rola zmazania wspomnianej hańby. Oprócz tego zamierzano zabezpieczyć sobie coś w rodzaju obiektu przetargowego pod kątem przyszłych rokowań z Austriakami. Wybór padł na wyspę Vis (Lissa), która już w czasach antycznych zajmowała kluczową pozycję na Adriatyku. Pomimo swojej siły i liczebnej przewagi, włoska marynarka wojenna stanowiła konglomerat flot i załóg byłych włoskich państw: Królestwa Marynarka Wojenna Sardynii, Marynarka Królestwa Obojga Sycylii, marynarka państwa kościelnego, Marynarka Neapolu, Marynarka Wielkiego Księstwa Toskanii). Ich „duchowe zjednoczenie” nie było jeszcze ukończone a oficerowie pochodzący z różnych flot nie zdążyli się jeszcze przyzwyczaić

do współpracy ze swoimi byłymi konkurentami (i przeciwnikami). Dowódca floty, hrabia Carlo Pellion di Persano, zawdzięczał swoje stanowisko w głównej mierze swoim politycznym powiązaniom, a jego podwładni nie mieli zbyt dużego zaufania do niego, lub byli po prostu zawistni.

Włoska flota długo czekała bezczynnie w Anconie (dokąd została w dniu 25 czerwca 1866 r. перебазowana z jej głównej bazy w Tarenzie), zanim Persano zdecydował się zaatakować. W międzyczasie kontradmirał Wilhelm von Tegetthoff wykorzystał wszystkie będące w zasięgu ręki rezerwy aby wzmocnić swoją eskadrę (de facto była to cała aktywna flota cesarsko-królewska, tylko zazdrośnicy wewnątrz c.k. Marynarki nie chcieli mu przyznać stanowiska dowódcy floty). Jeszcze z nie całą eskadrą Tegetthoff udał się w dniu 27 czerwca 1866 r. na rekonesans w pobliżu Ancony, lecz nie został przez Włochów zaatakowany, gdyż flota włoska nie była jeszcze gotowa do wyjścia w morze. Kiedy jed-



Fotografia *Re di Portogallo* wykonana w stoczni, na której dobrze widoczna jest typowa dla jednostek tego okresu ostroga.
 fot. zbiory Achille Rastelli

nak już to nastąpiło to udało się ona w kierunku południowo – wschodnim, by następnie powrócić do portu. Może to z pewnością dziwić, gdyż Tegetthoff po udanym wypadzie wycofał się na północ! Po fali krytyki ze strony opinii publicznej i polityków, flota włoska ponownie opuściła port, co nastąpiło 9 lipca, lecz już po czterech dniach bezowocnego krążenia po morzu ponownie powróciła do Ancony. Admirał Persano czekał niecierpliwie na swoją najnowszą broń; uchodzący za „nie do pokonania”, zbudowany w Wielkiej Brytanii okręt pancerny *Affondatore*, który był w drodze do Włoch. Persano otrzymał w końcu nie pozostawiający żadnych wątpliwości rozkaz zdobycia Lissy i w dniu 16 lipca wyszedł wbrew swojej woli w morze.

Obrońcy wyspy przygotowali się na zażartą walkę, która też nastąpiła. Włoska flota krążyła przez dwa dni koło Lissy tocząc ciężki bój z bateriami nadbrzeżnymi obrońców. Obie strony zanotowały dotkliwe straty, lecz baterie Austriaków zaczęły ostatecznie milknąć jedna po drugiej. Z powodu ciężkich uszkodzeń w przyszłej bitwie nie mogły wziąć udział dwa włoskie okręty pancerne (*Formidabile* i *Terribile*).

Jednostką flagową admirała Persano była fregata pancerna *Re d'Italia* o wyporności 5700 ton, którą podobnie jak jej bliźniaka *Re di Portogallo* zbudowano w latach 1861 – 1864 w Stanach Zjednoczonych. W skład floty włoskiej wchodziło jeszcze jedenaście okrętów pancernych, w tym dwa obrony wybrzeża, *Varese* i *Palestro* (po 2165 ton),

liczne drewniane fregaty, korwety i kanonierki. W dniu 19 lipca pojawił się długo oczekiwany *Affondatore* i wydawało się, że nic już nie stoi na przeszkodzie, aby 20 lipca rozpocząć operację lądowania na Lissie. Włosi nie docenili jednak admirała Tegetthoffa, który pojawił się tego samego dnia na północ od wyspy. Ponieważ jego flota była licznie mniejsza i słabsza (siedem fregat pancernych, siedem jednostek drewnianych i siedem kanonierek), austriacki admirał zdecydował się na walkę na bliską odległość, prawie że wręcz. Jego eskadra, idąca w formacji potrójnego klina miała zaatakować frontalnie rozciągnięte w linię okręty włoskie. Po stronie Włochów doszło na samym początku bitwy do niepotrzebnego zamieszania, gdyż admirał Persano na krótko przed bitwą zdecydował się zmienić swój okręt fla-

gowy, nie informując o tym fakcie dowódców pozostałych swoich okrętów. Persano rozkazał zastopować *Re d'Italia*, który znajdował się pośrodku linii i w łodzi wiosłowej przeprawił się na *Affondatore*. W ten sposób za unieruchomionym *Re d'Italia* powstał swego rodzaju „korek”, a przed nim wytworzyła się luka, przez którą przełamali się Austriacy. W powstałym zamieszaniu bitewnym austriackim okrętom udało się kilkakrotnie staranować swoich przeciwników. Włosi natomiast ignorowali rozkazy wydawane przez admirała Persano, gdyż ten z *Re d'Italia* zapomniał zabrać ze sobą swoją flagę admirałską, a na pokładzie *Affondatore* znajdowała się tylko flaga wiceadmirała, na którą nie zwracano uwagi. Uszkodzony *Re d'Italia* w wyniku dwóch kolizji z okrętami austriackimi (przynajmniej raz został trafiony przez okręt flagowy Tegetthoffa *Erzherzog Ferdinand Max*) kołysał się unieruchomiony na fali, kiedy o około godziny 11.30 został ponownie staranowany przez *Ferdinanda Maxa*. Potężna ostroga tego ostatniego wbiła się w okolicy śródkręcia w lewą burtę Włocha. *Re d'Italia* przechylił się początkowo na prawą burtę i kiedy *Ferdinand Max* całą mocą swych maszyn wycofał się, włoska fregata położyła się na uszkodzoną lewą burtę. Do kadłuba wdarły się masy wody, jednostka przewróciła się do góry dnem i zatonała w ciągu dwóch i pół minut, pociągając ze sobą na dno 419 ludzi ze swojej 565 osobowej załogi. Wśród ofiar znajdował się też dowódca *Re d'Italia*, kapitan marynarki (*Capitano di Vascello*) Emilio Faà di Bruno.

Francuski statek badawczy *Janus II* koło Visu.

fot. Danijel Frka



Zacięta bitwa trwała jednak dalej. W jej trakcie doszło do dalszych przypadków taranowania i pojedynków artyleryjskich między poszczególnymi przeciwnikami. *Affondatore* zamierzał staranować stary okręt liniowy *Kaiser*, ale Persano przerwał atak, aby nie narażać swój nowy okręt flagowy. *Kaiser* uniknął w ten sposób pewnego zniszczenia i przetrwał bitwę, podobnie jak wszystkie inne austriackie okręty. Włosi stracili natomiast jeszcze jedną jednostkę; małą korwetę pancerną *Palestro*, na której po zderzeniu z *Ferdinandem Maxem* wybuchł pożar, który załoga nie zdołała w porę opanować, w rezultacie czego okręt ten wyleciał około godziny 14.30 w powietrze.

Po południu Włosi wycofali się z pola walki, a Austriacy zawinęli do portu na Lissie, gdzie pochowali swoich poległych, naprawili doznane uszkodzenia i świętowali zwycięstwo. Tegetthoffa awansowano na stopień wiceadmirala, Austriacy zachowali swoje panowanie na Adriatyku na następne 50 lat, a chorwackie wybrzeże nigdy nie było tak naprawdę włoskie.

Nie powinno wobec tego dziwić, że w dzisiejszej Chorwacji świętuje się zwycięstwo pod Lissą jak swoje własne (w bitwie brało udział wielu chorwackich marynarzy), a zainteresowanie wszystkimi szczegółami tej bitwy i znaleziskami jest spore.

Dziesięć lat po wybiciu się ponad niepodległość przez Chorwację, jej ministerstwo kultury z pomocą francuskiej firmy „Comex” z Marsylii mogło rozpocząć dobrze przygotowaną



Pan Delauze, przedstawiciel firmy Comex (z lewej) razem z Danijel Frką (z prawej) przed miniaturowym pojazdem podwodnym „Remora” na pokładzie *Janusa II*.

fol. Danijel Frka



Opuszczenie pojazdu podwodnego w głębinę.

fol. Danijel Frka

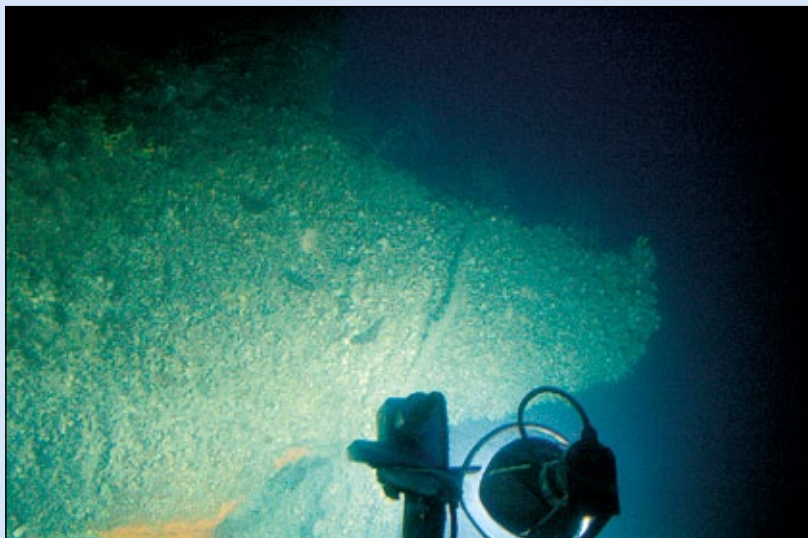
Robot podwodny (Remote Operating Vehicle/ROV) francuskiego statku badawczego.

fol. Danijel Frka



wyprawę w poszukiwaniu zatopionych w bitwie pod Lissą wraków. Francuzi oddali do dyspozycji swój perfekcyjnie wyposażony statek badawczy *Janus II* (sonar Side-Scan, sonar Multibeam, magnetometri, robot podwodny [ROV], który może opierać się do głębokości 2000 metrów). Oprócz tego dysponowano jeszcze miniaturowym pojazdem podwodnym typu „Remora”, za pomocą którego można prowadzić badania na głębokości do 600 metrów. *Janus II* zawinął do portu Vis 28 kwietnia 2005 r. Przygotowania do wyprawy potrwały do 3 maja i po dwudniowych poszukiwaniach na północ i północno-zachód od wyspy (gdzie odkryto kilka wraków z końca XX wieku) znaleziono trzeciego dnia wrak zatopionego *Re d'Italia*, który spoczywa na głębokości 110

metrów, co zostało oficjalnie ogłoszone w dniu 7 maja 2005 r. Niezwykle pomocne dla zlokalizowania wraku i poszukiwań okazały się być stare mapy morskie, różnego rodzaju adnotacje z okresu kiedy rozegrała się bitwa, prace badawcze w kilku prywatnych i urzędowych archiwach. Nie należy również zapominać o shiploverach-hobbystach i rybakach, którzy byli doskonale zorientowani, gdzie regularnie tracili swoje sieci. Wrak zidentyfikowano (pierwotnie uważano go za fregatę *Radetzky*, która zatonęła po eksplozji koło Lissy w roku 1869) na podstawie fotografii podwodnych, na których rozpoznano część dziobową z charakterystyczną ostrogą. Wspomniana ostroga ma taki sam wygląd jak bliźniaczego *Re di Portogallo*, która została uwieczniona na wykona-



Fotografia podwodna ostrogi *Re d'Italia*.

fol. Comex/D. Frka

nej w stocznicy William H. Web w Nowym Jorku fotografii, kiedy jednostka ta była tam budowana. Zlokalizowany wrak ma długość 80 metrów, a długość maksymalna *Re d'Italia* wynosiła 84 metry. Rdza pozwoliła poszczególnym płytom pancernym zrosnąć się ze sobą, tak że wrak jest spójny. Sama jednostka zbudowana została z drewna i poszczególne pokłady zapadły się do środka kadłuba. Można było rozpoznać furty armatnie, lufy, latarnie i inne szczegóły konstrukcji. Na rufie zauważono ceramiczne pojemniki po 50 litrów każdy, w których przechowywano prawdopodobnie wodę lub wino oraz „trójnóg” z brązu, który po wydobyciu na powierzchnię okazał się być obudową kompasu.

Badania zostały niestety przerwane, gdyż awarii doznał miniaturowy pojazd podwodny „Remora”, a potem nastąpiły problemy natury ludz-

kiej. Jeden z miejscowych rybaków oskarżył członków ekspedycji, że ci „bezprawnie wykorzystali” jego dane dotyczące wraku, aby go pozbawić „znaleziska”, które mu się należało. Pojawiły się również historie, że w kadłubie zatopionego okrętu flagowego znajduje się skrzynia ze złotem, coś w rodzaju „kasy wojennej”. Z niej to rzekomo zamierzano opłacić zaokrętowane wojsko, które miało zająć Dalmację. Tego rodzaju wyssane z palca historie okazały się być pożywką dla dziennikarzy „prasy brukowej”, która wnet zaczęła głośno krzyczeć, że to „skandal!” oraz uważać się nad „biednymi i oszukany- mi rybakami”, co skutecznie zatruło bardzo dobrą atmosferę na pokładzie *Janusa II* oraz kontakty z chorwacką opinią publiczną. Na szczęście dla Francuzów i nieszczęście chorwackich badaczy *Janusowi II* polecono

powrócić do Francji, gdzie miał rozpocząć prace nad kolejnym (opłaconym) projektem. Trzeba zaznaczyć, że badania koło Visu przeprowadzone były nieodpłatnie, z czystego zainteresowania historią oraz chęcią pospieszenia z bezinteresowną pomocą dla chorwackich archeologów.

Z tego też powodu nie dane nam już było przeprowadzić poszukiwań wraku *Palestro*, który znajduje się prawdopodobnie na tym samym akwenie. Nie można też było dokładnie zbadać wraku *Re d'Italia* oraz wykonać jego dalszych fotografii; widoczność pod wodą wynosiła od 4 do 5 metrów, co wystarczało aby rozpoznać poszczególne szczegóły, ale było nie wystarczające, aby „spojrzeć” na wrak w całej jego okazałości.



Obudowa kompasu na pokładzie *Janusa II*, po pierwszym oczyszczeniu ze szlamu.

fol. Danijel Frka

Jedna z armat *Re d'Italia* leżąca obok wraku.

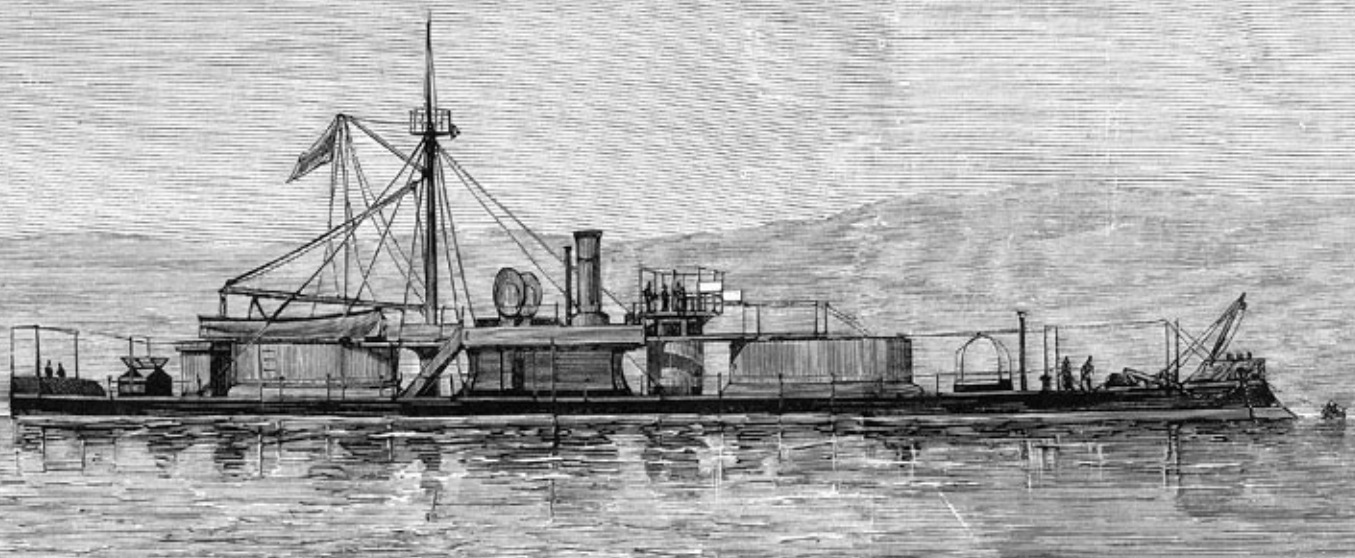
fol. Comex/D. Frka



Po cichy żywimy nadzieję, że opisany incydent wkrótce popadnie w zapomnienie, co pozwoli kontynuować poszukiwania dna morskiego. Istnieje jednak obawa, że różnego rodzaju „poszukiwacze skarbów”, których w ostatnim czasie przybyło, odnajdą przypadkowo wrak nieszczęśliwego *Re d'Italia* i zniszczą go opanowani swoistą „gorączką złota”.

Poszukiwania wraku *Re d'Italia* zostaną pokazane i opisane w serii dokumentalnej „Sila mora” („Sila morza”), którą na przełomie wiosny i lata roku 2006 wyemituje chorwacka telewizja. Wspomniany film powstał również dzięki dużej pomocy obu autorów niniejszego artykułu. ●

Tłumaczenie z języka niemieckiego
Michał Jarczyk



Hiszpański monitor „Puigcerdá”

W historii rozwoju uzbrojenia morskigo dochodziło niekiedy do paradoksalnych sytuacji, gdy jakieś państwo z powodu zbiegu różnych przyczyn nabywało okręty absolutnie nie wpisujące się w obowiązującą doktrynę morską. Z reguły po rozwiązaniu konfliktu owe „dziwolaży” zostawały bez żalu kierowane „na żyłetki”. W tym kontekście hiszpański „dziwolaż”, jedyny w dziejach floty monitor miał szczęście. Choć od początku ostro krytykowany, to jednak los zgłotował mu długie życie: prawie ćwierć wieku pod wojenną banderą, a następnie drugie tyle pod flagą handlową. Przy czym ostateczna kropka, w historii tej interesującej jednostki nie została do chwili obecnej postawiona, bowiem hiszpańscy historycy dotąd nie znaleźli dokumentu potwierdzającego jej przekazanie na złom.

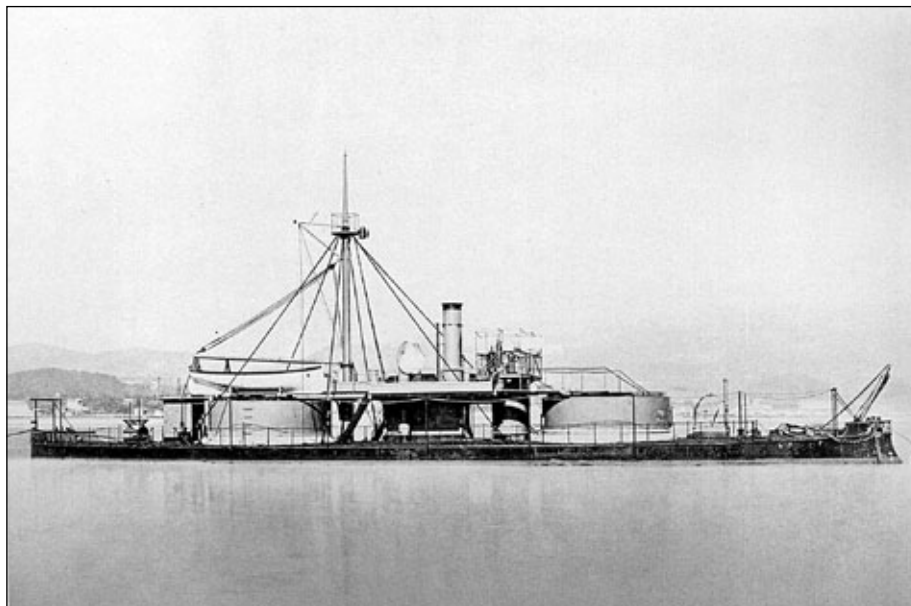
Tryumf monitorów w czasie wojny domowej w Ameryce, zmusił szereg czołowych flot do zaznajomienia się z tą nową klasą okrętów (francuski *Rochambeau*, angielski *Cyclops*, rosyjskie „popowki”). Śledzący starcia na wielkich amerykańskich rzekach hiszpańscy admirałowie odnotowali pojawienie się monitorów z dużym sceptycyzmem. Hiszpania w czasach panowania Izabeli II prowadziła tak zwaną „politykę ekspedycji”, w ramach której w przypadku pojawienia się politycznych komplikacji w danej części świata, kierowa-

no tam eskadrę, aby zmusić niepokornego do prowadzenia się należycie. Rzecz zrozumiała, że demonstracja siły nie zawsze przynosiła oczekiwany rezultat i wówczas musiały przemówić działa. Takie wielkomocarstwowe ambicje drogo kosztowały Hiszpanię. Mało tego, że w świecie nikt już nie bał się Hiszpanii, w tym nawet dawne jej kolonie, co oznaczało, że praktycznie zawsze „ekspedycje” kończyły się wojennymi ruchawkami, to jeszcze tego rodzaju polityka w niemalym stopniu pustoszyła skromny już budżet państwa. Z drugiej strony wysyłanie „za morze” najlepszych wojsk w niewiarogodny wręcz sposób ułatwiał drogę do władzy wszelkiej maści awanturnikom i oszustom. W rezultacie w latach 70-tych XIX wieku przez Półwysep Pirenejski przetoczyła się cała masa wojen domowych. Nie zdążyła się jeszcze zakończyć jedna, a już wybuchała następna, albo odwrotnie wojujące strony godziły się czasowo by ukarać trzecią.

W roku 1873 odpierając nieoczekiwane uderzenie karlistów, władze zdołały doprowadzić do przełomu w wojnie. Jednak w trudno dostępnych górach Asturii, zapewne po raz pierwszy w dziejach sztuki wojennej, opór przeszedł w stadium wojny pozycyjnej. Karliści nie mieli już więcej sił by prowadzić aktywne działania wobec czego przeszli do twardej obrony, zaś władze choć dysponowały przewagą sił, z wielkim trudem przełamy-

wały tę obronę. Jednak główny paradoks dotyczył działań morskich, w tej mierze siły buntowników kilkakrotnie ustępowały siłom rządowym, jednak pancerniki jakimi dysponowały te ostatnie, nie nadawały się absolutnie do działań w strefie przybrzeżnej, zaś pośpiesznie uzbrajane parowce czy kanonierki, ponosiły z uwagi na brak ochrony całkiem spore straty.

W rezultacie przy aktywnym udziale, a prawdę mówiąc pod naciskiem inżyniera inspektora II rangi Don Joaquín Togores y Fábregues, wchodzącego w skład hiszpańskiej komisji morskiej we Francji, minister Marynarki Wojennej Don Rafael Rodríguez Arias podpisał w dniu 25 sierpnia 1874 r. rozkaz o konieczności budowy monitora do „działań w rejonie Bilbao i Cantabrii”. Wkrótce, bo już 11 września, znów pod wpływem Don Togores, wyszedł rozkaz ministerstwa o zleceniu budowy okrętu firmie „Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée” (La Seyne). Nie trzeba posiadać daru jasnowidza by powiedzieć, kto został wyznaczony na stanowiska inspektora budowy okrętu. Rozumie się samo przez się, że oczywiście Togores. W dniu 30 października specjalnym królewskim dekretem przysły monitor otrzymał nazwę *Puigcerdá*, dla upamiętnienia niewielkiej asturyjskiej wioski, w rejonie której 10 kwietnia 1873 roku zatrzymano nacierające wojska karlistów.



Puigcerdá w La Seyne, styczeń 1875 r.

fot. zbiory J.L. Coello Lillo

Warto zauważyć, że kontrakt podpisany przez Togores jako przedstawicielem hiszpańskiego rządu z jednej strony, a panem Le Moine ze strony francuskiej stoczni był datowany 29 czerwca 1874 r. Pozwala to spojrzeć na sprawę samego zamówienia pod innym kątem, a mianowicie czy pełnomocnictwa Togores sięgały tak daleko, by mógł on zamawiać okręt we własnym imieniu! Fakt jednak pozostaje faktem, a w jego rezultacie przyszły monitor okazał się najszybciej zbudowanym okrętem pancernym w dziejach hiszpańskiej floty. Stępkę pod budowę jednostki położono 28 września, a już 19 listopada okręt spłynął z pochylni!

Kadłub o wyporności 552 t wykonany był z żelaza. Jego podstawowe wymiary to: długość 39,0 m, szerokość 9,0 m, głębokość kadłuba 2,6 m, a zanurzenie 2,0 m. Różnica w zanurzeniu między wypornością pełną a standardową wynosiła zaledwie 0,1 m.

Całkowita masa opancerzenia wynosiła 128 t, a składało się ono z pasa o grubości od 80 mm na krańcach (dziób i rufa) do 100 mm (na śródokręciu), umieszczonego na drewnianym podkładzie o grubości 200 mm, 30 mm pancernego pokładu oraz 80 mm stanowiska dowodzenia.

Główne uzbrojenie znajdowało się w dwóch wieżach artyleryjskich o średnicy 6 m i wysokości 1,85 m. Opancerzenie wież składało się z płyt o grubości 80 mm i 100 mm.

Siłownia składała się z dwóch maszyn parowych podwójnego rozprę-

żania systemu Wolf, pracujących na 2 wały napędowe. Moc siłowni 328 KM zapewniała maksymalną prędkość 7 węzłów. Parę do poruszania maszyn dostarczały 2 kotły parowe, każdy z 2 paleniskami. Łączna pojemność zasobni węglowych pozwalała na przyjmowanie 23 t paliwa. Przy poruszaniu się jednostki z maksymalną prędkością dobowy rozchód paliwa wynosił 6 t. Zapas wody pitnej i kotłowej wynosił 3150 l. Cena monitora bez uzbrojenia sięgała 850 tys. franków francuskich.

Pierwszym dowódcą monitora został porucznik Don Federico Estrán Justo. Pod jego komendą znajdowało się 2 podporuczników, a wkrótce z El Ferrol przybyło do Marsylii pozostałych 56 członków załogi: bosman, konnetabel, felczer, cieśla, mechanik 2 klasy, mechanik 3 klasy, 2 pomocników mechanika, 8 palaczy oraz 40 marynarzy.

21 stycznia 1875 r. monitor przeszedł próby w ruchu, w czasie których osiągnął prędkość 8 węzłów przy mocy siłowni 326 KM. W rezultacie już 1 lutego przedstawiciele hiszpańskiej marynarki wojennej przyjęli okręt, który podniósł banderę raptem w 4 miesiące od momentu rozpoczęcia budowy!

Początkowo planowano, że *Puigcerdá* przejdzie do Hiszpanii wraz z dopiero co zbudowanymi we Francji 4 kanonierkami typu *Ebro*, jednak gdy monitor wyszedł w morze i przeszedł zaledwie 40 Mm na okręcie nastąpiła awaria chłodzenia, któ-

ra zmusiła jednostkę do powrotu. Przeprowadzone dochodzenie wykazało, że przyczyną awarii był defekt techniczny, po którego usunięciu monitor bez kłopotów osiągnął w dniu 16 lutego Barcelonę. Przy okazji okręt przeżył niewielki sztorm i strefy mgły. W czasie sztormu jednostka zademonstrowała swoją koszmarną dzielność morską. O ile w przypadku przechyłów wzdłużnych monitor zachowywał się jeszcze w miarę poprawnie, o tyle poprzeczne fale bez żadnej trudności przevalały się po pokładzie, na całej szerokości kadłuba, zmywając wszystko na swojej drodze. W rezultacie

trzeba było zamknąć i uszczelnić wszystkie luki, a we wnętrzu kadłuba zapanowała tak ogromna wilgotność, że jak raportował dowódca „*wewnętrzny kondensat pary kapał z sufitu na podobieństwo deszczu*”. Wysłała na jaw także fatalna sterowność jednostki, wynikająca nie tylko z nieudanej konstrukcji urządzeń sterowych, ale również z faktu, że sternik prowadził okręt praktycznie na ślepo, nie widząc zupełnie dziobu zasłanianego przez dziobową wieżę artyleryjską.

W dniu 23 marca monitor wyszedł do Kartageny, którą osiągnął ze złamanym głównym łożyskiem oporowym. Przejście do Kadyksu kosztowało złamanie żurawika kotwicznego, który ostatecznie fale zmyły za burzę oraz awarii we wspomnianym łożysku oporowym. Wszystko to jednak były drobiazgi, bowiem prawdziwa próba czekała załogę w toku 44 dniowego przejścia z Kadyksu do El Ferrol. Awaria steru, pęknięcie prawego wału, kolejne pęknięcia prawego łożyska oporowego – wszystko to daleko nie pełna lista licznych awarii. W końcu dopiero 1 lipca *Puigcerdá* rzucił kotwicę w El Ferrol.

W dniu 7 lipca inspekcję okrętu przeprowadziła komisja złożona z 2 komandorów, inżyniera inspektora i majora artylerii, która sporządziła raport o całkowitym braku gotowości bojowej, dopiero co wprowadzonej do służby jednostki. Wskazano na absolutnie niedopuszczalne warunki bytowe załogi, całkowity brak jakiejkolwiek dzielności morskiej i wiele innych nie-

dostatków. W rezultacie stwierdzono, że monitor „może być wykorzystywany bojowo jedynie w przypadku absolutnej konieczności”. W związku z tym najnowszy okręt niemal od razu znalazł się przy nabrzeżu arsenału, gdzie miano dokonać niezbędnych modernizacji. Siłownie zdołano przejrzeć, jednak nie usunęło to błędów konstrukcyjnych. Na dachu opancerzonego stanowiska dowodzenia zamontowano lekki mostek. Wszystkie luki znajdujące się na pokładzie podwyższono. Usunięto również szereg drobniejszych mankamentów.

Wieczorem 14 sierpnia monitor wyszedł do Bilbao na holu awizo *Fernando el Católico*. Po postojach w Ribadero, Gijon i Santander, w dniu 22 tego miesiąca okręt osiągnął port przeznaczenia. Tu *Puigcerdá* otrzymał wreszcie swoje główne uzbrojenie. W sprawie składu uzbrojenia jednostki panują w literaturze różne poglądy. Wszyscy historycy są zgodni w tym, że w dziobowej wieży zamontowano jedno działo większego kalibru, a w rufowej dwa mniejszego kalibru, wszystkie gwintowane, odprzodkowe. W fundamentalnej pracy poświęconej *Puigcerdá*, Juan Llabrés określa skład uzbrojenia monitora jako 1 x 120 mm i 2 x 100 mm. Tymczasem inni historycy, wśród nich najbardziej znani J.L. Coello Lillo i A.R. Rodríguez González mówią o 1 dziale Palliser kal. 160 mm i 2 spizowych kal. 120 mm. Jeśli uwzględnić fakt, że przed wybuchem wojny hiszpańsko-amerykańskiej całą artylerię zamieniono na 2 działa Hontoria wz. 1879, to zamontowanie nowego dział kal. 120 mm w miejsce starego takiego samego kalibru, wydaje się wątpliwym. I odwrotnie, jeśli przyjąć, że w dziobowej wieży artyleryjskiej znajdowało się działo kal. 160 mm, to wystarczało miejsca na zamontowanie nowego działka mniejszego kalibru.

29 września w pełni ukompletowany i uzbrojony monitor pod dowództwem przybyłego z Kadyksu kpt. Don José Jáudenes y Maldonado, rzucił kotwicę na rzece Nervion. Jednostka weszła w skład Morskich Sił Północy, którymi dowodził kontradm. Don José Polo de Bernabé.

Swoje pierwsze zadanie bojowe otrzymał monitor po miesiącu. W dniu 28 października 1875 jednostka ostrzeliwała pozycje karlistów w rejonie dzielnicy Luchane. Jak wynika z raportów w tym dniu *Puigcerdá*

wystrzelił 21 pocisków z wieży dziobowej i 12 z wieży rufowej, a także ponad 700 z broni ręcznej. W okresie następnych 8 miesięcy ostrzał wybrzeża stał się podstawowym zadaniem jednostki. Poza tym wraz z kanonierkami *Segura*, *Arlanza* i *Turia*, monitor prowadził całkiem skuteczną morską blokadę wybrzeża buntowników w rejonie Nervion, odcinając praktycznie wszystkie dostawy morzem sprzętu wojennego do zajętych przez karlistów dzielnic Bilbao.

Warta zauważyć, że z powodu absolutnie niezadowolających warunków bytowych *Puigcerdá* stał się bodaj mistrzem hiszpańskiej floty pod względem liczby zachorowań członków załogi. Ta niewesoła statystyka zmusiła dowództwo do zwiększenia składu załogi o jeszcze jeden etat, a mianowicie – drugiego lekarza.

W dniu 9 maja 1876 po zakończeniu wojny Morskie Siły Północy zostały rozformowane. Wszystkie okręty otrzymały rozkaz powrotu do El Ferrol. Przed swoim przejściem w początkach czerwca *Puigcerdá* odwiedził suchy dok „Alavcaga”, w którym dokonano oględzin, oczyszczenia i malowania podwodnej części kadłuba.

Swoje drugie „dalekie” morskie przejście z Cantabrii monitor przeprowadził z konwojem śrubowego szkutera *Concordia*, którego zadaniem było przyjsię z pomocą w przypadku jakichkolwiek kłopotów. W rezultacie rejs przebiegł gładko i po postojach w Santóñe i Santander okręty osiągnęły El Ferrol.

Wkrótce monitor stał się przedmiotem inspekcji kolejnej komisji, która

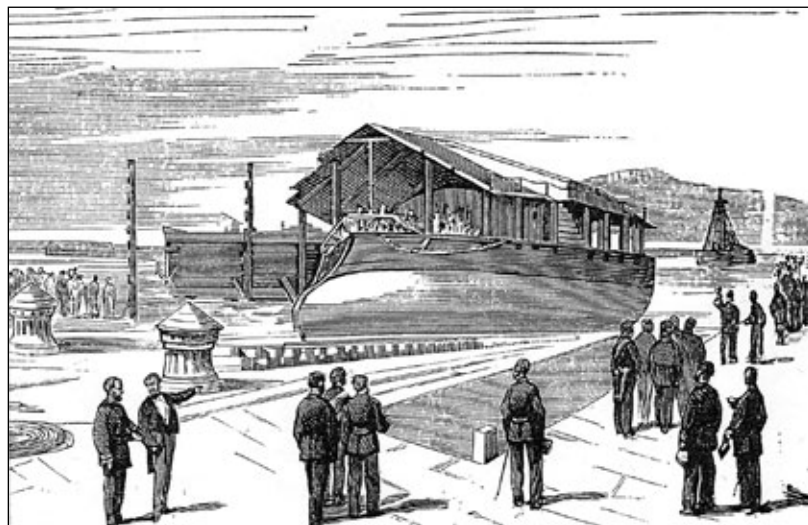
praktycznie w całości podtrzymała wcześniejsze wywody o niemożliwości bojowego wykorzystania okrętu. W rezultacie *Puigcerdá* trafił znów do remontu. Powtórne wodowanie miało miejsce 7 sierpnia 1877 w obecności króla Alfonsa XII, który odbywał oficjalny objazd północnych miast. Przy czym dalsze wykorzystanie całkowicie zbędnego flocie okrętu znów stało pod znakiem zapytania. Właśnie w tym roku jednostka została rozbrojona i wykorzystywana jedynie do różnych zadań pomocniczych.

W 1879 dowództwo *Puigcerdá* objął por. Don Antonio Autrán, który jednak nie prowadził już praktycznie żadnych prac w zakresie „przygotowania bojowego i politycznego” załogi. W latach 1882 i 1885 monitor jeszcze dwa razy pobierał z arsenału swoje uzbrojenie, które po przeprowadzeniu kolejnych ćwiczeń znów wracało do miejsca przechowywania. W listopadzie 1885 r. specjalnym rozkazem jednostka została przeniesiona w stan „drugiego położenia” (analogicznego z amerykańskim „przeniesieniem do rezerwy”). W końcu królewskim dekretem z dnia 7 kwietnia 1886 r. monitor został przydzielony do szkoły minowej w charakterze pomocy naukowej.

Jeszcze jedno uzupełnienie biografii okrętu w tym okresie: w roku 1888 wraz z niektórymi innymi okrętami *Puigcerdá* otrzymał nagrodę Międzynarodowej Wystawy w Barcelonie. Choć sam okręt pozostawał w El Ferrol, jego makietą zdołała ekspozycję Ministerstwa Marynarki Wojennej Hiszpanii.

Puigcerdá w czasie swego drugiego wodowania w roku 1877.

fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo



W początku lat 1890-tych w czasie reorganizacji floty dowództwo zeteknęło się z problemem braku mniej lub bardziej nowoczesnych okrętów. Stare jednostki o drewnianych oraz komponowanych kadłubach stopniowo skreślano z listy floty, zaś nowe zamówione w ramach programu 1887 roku, znajdowały się jeszcze w budowie. W rezultacie Minister Marynarki Wojennej kontradm. Don Manuel Pasquin podpisał w roku 1893 rozkaz o ponownym wcieleniu *Puigcerdá* do czynnej służby. Do tego czasu jednak ze starego monitora pozostał faktycznie jedynie kadłub z maszynami.

W okresie kolejnych miesięcy przywrócono jednostce gotowość bojową, uzbrajając go w 2 działa kal. 120 mm Hontoria wz. 1879 na łozach zdemontowanych ze starego śrubowego szkuneru *Prosperidad*. Po zakończeniu prac specjalnym królewskim dekretem z dnia 13 stycznia 1894 r. *Puigcerdá* został przydzielony do brygady minowo-torpedowej w El Ferrol. W marcu monitor wyszedł w morze dla przeprowadzenia prób w ruchu, które potwierdziły wszystkie żalosne rezultaty z czasów młodości jednostki. W czasie próbnych strzelań doszło do przykrego incydentu. Po wystrzale z działu rufowej wieży, gazy prochowe rozerwały jego tylną część (defekt charakterystyczny dla dział kal. 120 mm Hontoria wz. 1879) Na szczęście zdołano uniknąć ofiar wśród załogi.

Po remoncie działu i niewielkiej modernizacji steru, pozwalającej poprawić sterowność, monitor ponownie rozbijono. Choć tak jak poprzednio jednostka wchodziła w skład brygady, to jednak wykorzystywana była wyłącznie jako hulk i koszary. O *Puigcerdá* przypominano sobie po 4 latach. W związku z komplikującą się sytuacją na Kubie, w dniach 20 – 27 października 1897 jednostkę ponownie wyremontowano, uzbrojono i włączono do systemu obrony El Ferrol. W kwietniu 1898 r. stary monitor wszedł w skład ...2 dywizjonu torpedowców!, przy czym nie na długo. Co ciekawsze w tym czasie w składzie dywizjonu znajdował się tylko jeden torpedowiec *Ejército* i 2 jednostki zaopatrzenia: *Puigcerdá* oraz inny „dziwolak” hiszpańskiej floty – pływająca bateria *Duque de Tetuán*. Szybko zrozumiano absurdalność całej sytuacji i w dniu 26 czerwca Minister Marynarki Wojennej Ramón Auñón podpisał rozkaz o skierowaniu monitora do wzmocnienia obrony Vigo.

Po niezbędnych przygotowaniach, które zajęły prawie miesiąc w dniu 23 lipca *Puigcerdá* pod dowództwem kpt. Don Antonio Montis y Allendesalazar, wyszedł do Vigo które osiągnął następnego dnia. Po doprowadzeniu jednostki do porządku, jak to zwykle miało miejsce po każdym rejsie, 6 sierpnia dowódca wyprowadził monitor w morze w celu przeprowadzenia ćwiczeń artyleryjskich. Na szczęście tym razem obyło się bez żadnych kłopotów i 8 sierpnia okręt powrócił do Vigo, gdzie rzucił kotwicę by pozostać w porcie do końca roku.

Kłeska w wojnie hiszpańsko-amerykańskiej i powrót znacznej liczby przestarzałych jednostek z kolonii, nie dawało już żadnych szans na dalsze pozostawianie starego monitora w służbie. W początkach 1899 okręt został oddawiony do rezerwy, zaś 30 stycznia zgodnie z rozkazem Ministerstwa, dowódca wyszedł w morze i wziął kurs na El Ferrol. Z postojami w Muros, Camariñas i Coruñe, 21 lutego *Puigcerdá* osiągnął El Ferrol. W dniu 20 czerwca specjalnym królewskim dekretem jednostka została ostatecznie skreślona z listy hiszpańskiej floty.

Dekret przewidywał, że eks-monitor zostanie wykorzystany jako hulk magazynowy, na którym zamierzano składować zapas min niezbędnych dla utworzenia obrony El Ferrol, jednak następnie podjęto decyzję aby pozbawiony wyposażenia kadłub sprzedać w drodze publicznego przetargu.

Nowy rząd Silvela postanowił dla ograniczenia wydatków floty sprzedać cały znajdujący się w arsenałach niepotrzebny już majątek. W rezultacie przetargu przeprowadzonego w dniu 3 lipca 1901 roku równocześnie w El Ferrol, Bilbao, Barcelonie i Carraca, eks-monitor wyceniony pierwotnie na 16 tys. peset, został sprzedany za kwotę 31 384 peset. Skreślenie z ewidencji mienia w postaci dawnego monitora ze stanu Ministerstwa Marynarki Wojennej nastąpiło w drodze królewskiego dekretu w dniu 6 sierpnia 1901 r.

Właścicielami *Puigcerdá* zostali Louis Rey Castro i Wiliam Martin, którzy nie posiadając technicznego przygotowania, opracowali projekt przebudowy monitora na statek handlowy. Wprowadzony do doku „La Cabana” kadłub starego okrętu został poddany gruntownej przebudowie, polegającej w pierwszej kolejności na zwiększeniu wysokości burt.

Najciekawsze okazało się jednak to, że nowi właściciele przebudowywali jednostkę w celach czysto komercyjnych, z punktu zamierzając sprzedać ją z zyskiem osobie, która zamierzała podjąć się jej eksploatacji. Osobą taką okazał się Don Pelayo Suances.

Pod flagą handlową jednostkę zafrachtowano towarzystwu okrętowemu „Nueva Montaña”, które zmieniła nazwę z *Puigcerdá* na *Anita*. Dla nowego właściciela statek odbył ponad 400 rejsów między Bilbao a Santander, przewożąc łącznie około 20 tys. t rudy żelaza. W roku 1904 eks-monitor ponownie zmienił właściciela. Tym razem został nim armator z Liverpoolu firma „John Holt Co. Ltd.”, który nabył jednostkę za kwotę 2,5 tys £. *Anita* ponownie trafiła do doku „La Cabana”, gdzie poza remontem przeszła również kolejną modernizację. Co ciekawsze, pracami kierowali znów Rey i Martin. Głównym celem przebudowy było dostosowanie *Anity* do służby w charakterze jednostki rzecznej na afrykańskiej rzece Niger.

Wodowana któryś już raz z rzędu, *Anita* została zarejestrowana w spisach armatora jako dowodzona przez urodzonego w Stanach Zjednoczonych kapitana Knighta. W dniu 25 lipca 1905 r. *Anita* podniosła nową flagę i po dwóch dniach na zawsze opuściła Hiszpanię, przechodząc na Czarny Ląd.

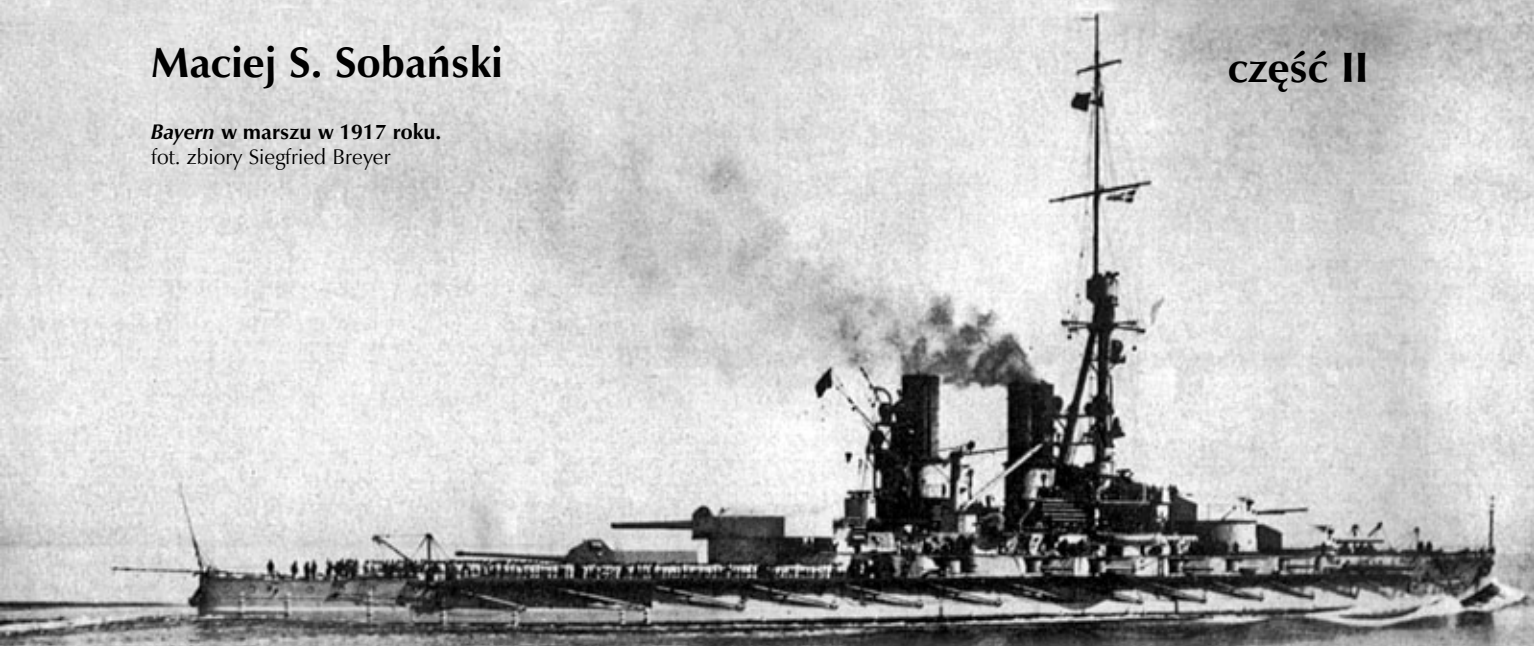
O przebiegu dalszej służby jednostki możemy co najwyżej spekulować. W każdym razie, hiszpańscy historycy do chwili obecnej nie natrafili na żadne dokumenty, które rzuciłyby światło na afrykański okres dziejów eks-monitora. Jest więc zatem całkiem prawdopodobne, że gdzieś w dżunglach Nigerii albo Mali, dawny monitor służy komuś jako ponton lub falochron do chwili obecnej. ●

Bibliografia

1. Llabrés J., *El monitor Puigcerdá (1875-1900)*, „Revista General de Marina” 1960 – Mayo-Junio, p. 745-753.
2. Anca A., „Nuestra Marina menor acorazada: Duque de Tetuán y monitor blindado Puigcerdá”, „Revista General de Marina” 1999 – Abril, p. 449-457.
3. Coello Lillo J.L., Rodríguez González A. R., *Buques de la Armada Española a través de la fotografía (1849-1900)*, Madrid, Agualarga Editores, 2001.

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

Bayern w marszu w 1917 roku.
fot. zbiory Siegfried Breyer



Niemieckie okręty liniowe typu „Bayern”

Bayern

RSM podpisało kontrakt ze stocznia Howaldtswerke Kiel na budowę prototypowego „super drednota” określonego w dokumentach budżetowych jako okręt „T”, dla którego przewidziano nazwę *Bayern* w dniu 3 kwietnia 1913 roku. Sporną pozostaje data faktycznego położenia stępki na pochylni pod budowę jednostki. Zdaniem jednych nastąpiło to 20 września 1913, a zdaniem innych dopiero 22 stycznia 1913, zaś pierwsza data oznaczała jedynie początek dostaw i przygotowania materiałów przeznaczonych do budowy. Bez względu jednak na to, która z dat jest bliższa prawdzie, prace stoczniove na pochylni przebiegały sprawnie i w dniu 18 lutego 1915 jednostka spłynęła na wodę. Prace wykończeniowe, jak na okręt tej wielkości, dodatkowo jeszcze prowadzone w toku działań wojennych, ukończono zadziwiająco szybko, wobec czego już 18 marca 1916 *Bayern* wszedł formalnie w skład Kaiserliche Marine. Dowództwo jednostki objął KptzS (kmdr) Max Hahn, który z miejsca rozpoczął próby morskie w ruchu i ćwiczenia artyleryjskie, celem możliwie szybkiego zgrania załogi nowego okrętu. W toku prób jednostka uzyskiwała moc siłowni 55 967 KM i nieznacznie przekroczyła prę-

kość 22 węzłów. Próby trwały 2,5 miesiąca, a data ich zakończenia 31 maja 1916 zbiegła się przypadkowo z bitwą pod Skagerakiem. Po kolejnej turze treningów w dniu 15 lipca 1916 okręt wszedł oficjalnie w skład III Eskadry Hochseeflotte kontradm. Paula Behncke, w której pełniły służbę 4 jednostki typu *König*²⁰. W dniu 25 lipca 1916 pokład stojącego w Wilhelmshaven na kotwicy „swojego okrętu” odwiedził król Bawarii Ludwig III.

W okresie między 7 a 16 sierpnia 1916 *Bayern* pełnił funkcję okrętu flagowego Hochseeflotte.

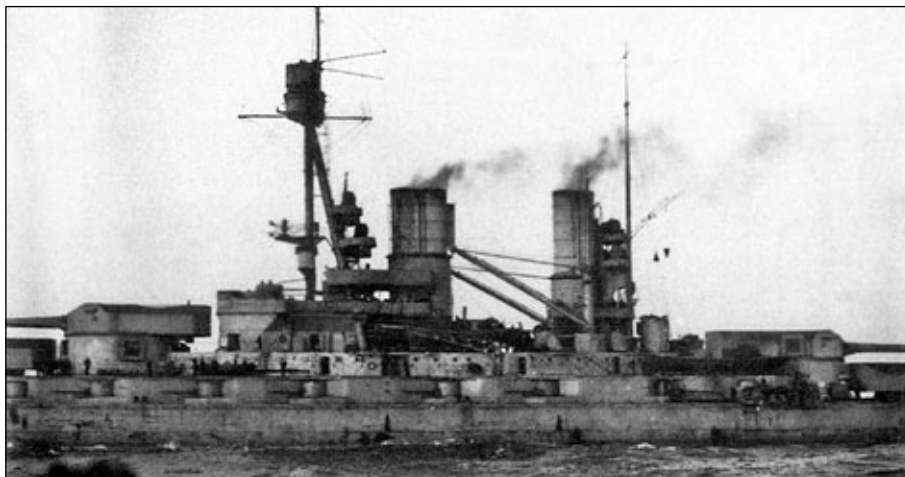
Mimo braku konkretnych rozstrzygnięć militarnych w bitwie pod Skagerakiem Niemcy kontynuowali prowadzenie działań ofensywnych zespołami dużych okrętów nawodnych na Morzu Północnym. Kolejne takie działania Hochseeflotte zaplanowała na drugą połowę sierpnia 1916, a ich celem miał być Sunderland na wschodnim wybrzeżu Anglii. Dysponujący najpotężniejszym uzbrojeniem artyleryjskim w całej niemieckiej flocie, a równocześnie słabo jeszcze wyszkoloną załogą *Bayern* został przydzielony do I Grupy Rozpoznawczej Hochseeflotte, której „etatowe” krążowniki liniowe poniosły ciężkie straty pod Skagerakiem. Równocześnie do zespołu przydzie-

lono również 2 drednoty typu *König* – *Markgraf* i *Grosser Kurfürst*, dysponujące większym doświadczeniem bojowym.

Siły Grupy Rozpoznawczej miały poruszać się 20 mil przed zespołem głównym Hochseeflotte, pełniąc funkcję jej awangardy. Dzięki pracy swego wywiadu Brytyjczycy znali przybliżone zamiary Niemców i już 18 sierpnia 1916 wyprowadzili w morze Grand Fleet. Mimo, że siły przeciwników zbliżały się do siebie nie doszło ostatecznie do nawiązania kontaktu bojowego obu zespołów i 19 sierpnia Niemcy zawrócili do swych baz.

Od jesieni 1916 siły niemieckiej Hochseeflotte tkwiły praktycznie bez ruchu w bazach Morza Północnego, pełniąc funkcję „fleet in being”, podczas gdy zadania ofensywne przejęły głównie U-Booty oraz lekkie siły nawodne – torpedowce i kontrtorpedowce. Stan taki nie sprzyjał ani dyscyplinie załóg ani poziomowi jej wyszkolenia. Wyjścia w morze były sporadyczne i ograniczały się w zasadzie jedynie do ćwiczeń w akwenie przybrzeżnych wód południowej części Bałtyku. W grudniu 1916 nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrę-

20. były to: *König*, *Kronprinz*, *Markgraf* i *Grosser Kurfürst*



Ciekawe ujęcie śródokręcia *Bayern* wykonane w 1918 roku.

fot. zbiory Siegfried Breyer

tu, które objął KptzS (kmdr) Heinrich Rohardt.

Pewne ożywienie działań nastąpiło dopiero jesienią 1917 roku, gdy *Bayern* wszedł w skład Zespołu Sił Specjalnych wiceadm. Erharda Schmidta, którego zadaniem było opanowanie obsadzonych przez Rosjan Wysp Moonsundzkich, zamykających wyjście z wód Zatoki Ryskiej na otwarty Bałtyk. Zadanie to nabrało szczególnego znaczenia po zdobyciu przez Niemców w dniu 3 września lub jak chcą inni już 1 września 1917 Rygi.

Siły wyznaczone do przeprowadzenia operacji desantowej pod kryptonimem „Albion” obejmujące III Eskadrę kontradm. Behncke oraz IV Eskadrę wiceadm. Souchon²¹ wraz z niezbędnymi jednostkami zabezpieczającymi i pomocniczymi skoncentrowano w dniach od 25 września do 9 października na osłoniętej i bezpiecznej Zatoce Puckiej. Rankiem 10 października 1917 zespół sił wiceadm. Schmidt opuścił kotwiczowisko obierając kurs na Libawę, a następnie dalej na północ. Jako miejsce lądowania desantu wyznaczono Zatokę Taga na wyspie Ozylia. W rejon lądowania niemieckie siły dotarły 12 października 1917 około godz. 02.00 w nocy i zaczęły zajmować wyznaczone wcześniej pozycje ogniowe. *Bayern* znalazł się na wodach Soelosund 7 Mm na północny wschód od Zatoki Taga na trawersie przylądka Toffri z zadaniem zniszczenia znajdującej się na nim rosyjskiej baterii nadbrzeżnej No 34 dysponującej 4 działami kal. 120 mm L/50.

Rozpoczęcie działań desantowych zostało wyznaczone przez wiceadm. Schmidta na godz. 05.30, jednak nieco wcześniej, bo o 05.07 nastąpiła sil-

na eksplozja pod dziobem *Bayerna*²². Początkowo uznano, że eksplozja była rezultatem ataku torpedowego i rozpoczęto intensywny ostrzał z dział kal. 150 mm wymagany peryskop rosyjskiego okrętu podwodnego. Skala zniszczeń dużego bądź co bądź okrętu liniowego, spowodowanych eksplozją pojedynczej rosyjskiej miny morskiej wz. 1908 z ładunkiem 115 kg trotylu, pochodzącej z pola minowego wystawionego w sierpniu 1917 roku, była ogromna.

Warto wspomnieć, że na minę z tego samego pola minowego również 12 października 1917, niemal równocześnie, bo o godz. 05.09 wszedł okręt liniowy typu *König* – *Grosser Kurfürst*, jednak w jego przypadku skala uszkodzeń była zdecydowanie mniejsza²³.

Wybuch miny nastąpił na lewej burcie *Bayern* na wysokości wręgi nr 130, na głębokości 3,5 m poniżej linii wodnej okrętu, a co ważniejsze równocześnie 1,3 poniżej dolnej krawędzi pasa głównego pancerza burtowego. W wyniku eksplozji w rejonie podwodnej wyrzutni torpedowej lewej burty, doszło również do wybuchu butli ze sprężonym pod ciśnieniem 30 atm. powietrzem, używanym do wystrzeliwania torped z wyrzutni, co spotęgowało jeszcze skalę zniszczeń. W poszyciu kadłuba powstał wyrwa o powierzchni około 16,5 m² (długość 10,0 m, a największa szerokość 2,5 m) przez którą do wnętrza kadłuba dostało się blisko 1000 t wody powodując silne przegłębienie okrętu na dziób, które zdołano następnie częściowo wyrównać zatapiając przedziały rufowe.

Początkowo, dopóki nie rozpoznano dokładnie skali zniszczeń i zagrożień, jakie niesły one dla okrętu,

Bayern przystąpił do wykonywania powierzonego zadania, to jest likwidacji rosyjskiej baterii nadbrzeżnej No 34 na przylądku Toffri, w której kierunku otworzył ogień o godz. 06.02. Ogółem okręt wystrzelił 24 pociski kal. 380 mm i 70 kal. 150 mm²⁴.

Uszkodzona jednostka zdołała o własnych siłach dotrzeć do Zatoki Taga, gdzie Niemcy zorganizowali prowizoryczne kotwiczowisko sił desantowych, na którym rozpoczęto usuwanie uszkodzeń, przede

wszystkim zakładając plaster na powstałą wyrwę. Znacznie trudniejsze okazało się usunięcie wody z wnętrza kadłuba. Dopiero po zakończeniu tej operacji i doczekaniu się dogodnej pogody, w końcu jesień na Bałtyku bywa z reguły burzliwa, w dniu 27 października 1917 *Bayern* wyruszył w rejs z Taga do Kilonii, gdzie oczekiwał go remont. Trzeba też zdawać sobie sprawę z zagrożenia jakie stanowiły dla jednostki operujące na Bałtyku nieprzyjacielskie okręty podwodne. Pokonanie ponad 500 milowej trasy nie przyszło łatwo, bowiem sztormowe fale zerwały założone plasty i do wnętrza kadłuba ponownie dostało się około 1000 t wody, powodując spadek prędkości okrętu z 9 węzłów do zaledwie 4 węzłów. Ostatecznie uszkodzony *Bayern* zdołał osiągnąć bezpiecznie Kilonię 31 października 1917, a już 3 listopada został odstawiony na dok, w którym pozostawał do 27 grudnia. W toku remontu naprawiono uszkodzenie poszycia kadłuba, zdemontowano dziobową parę podwodnych wyrzutni torpedowych (niektóre źródła mówią nawet, że usunięto wszystkie poza pojedynczą wyrzutnią na samym dziobie), zaś obszerny ich przedział podzielono na kilka mniejszych pomieszczeń oraz zainstalowano drugą parę dział plot. kal. 88 mm C/13 w rejonie tylnego komina.

21. były to: *Bayern*, *König*, *Grosser Kurfürst*, *Kronprinz* i *Markgraf* z III Eskadry oraz *Friedrich der Grosse*, *König Albert*, *Kaiserin*, *Prinzregent Luitpold* i *Kaiser* z IV Eskadry.

22. wg Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979.

23. wg Gozdawa-Golebiowski J., *Wywerka-Prekurat T.*, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.

24. wg Kosiarz E., *Pierwsza wojna...*

Po zakończeniu remontu okręt liniowy powrócił do służby w Hochseeflotte i wziął udział w bodaj ostatnim już wypadzie wiosną 1918 przeprowadzonym w dniach 23 – 25 kwietnia w północnej części Morza Północnego przeciwko alianckim konwojom zmierzającym do portów południowej Norwegii. Wypad ten, podobnie jak wcześniejsze niemieckie operacje morskie dużych sił nawodnych nie przyniósł żadnych rezultatów.

W sierpniu 1918 stanowisko dowódcy *Bayern* objął KptzS (kmdr) Hugo Dominik, zaś począwszy od 23 września tego roku aż do końca października jednostka pełniła funkcję okrętu flagowego d-cy III Eskadry wiceadm. Hugo Kraft.

W końcowej fazie I wojny światowej, jesienią 1918, niemieckie duże okręty nawodne nie przejawiały już żadnej aktywności, oczywiście o ile nie liczyć desperackiego planu zaatakowania Royal Navy u wybrzeży Anglii, autorstwa nowego dowódcy Kaiserliche Marine adm. v. Scheer i jego sztabu. Realizację tego zadania otrzymał nowy również dowódca Hochseeflotte adm. Franz v. Hipper, jednak na zaledwie 2 godziny przed rozpoczęciem samobójczej misji 29 października 1918 późnym wieczorem doszło do otwartego buntu załóg niektórych okrętów liniowych, co zadecydowało o ostatecznym odstąpieniu od przeprowadzenia zadania.

„Zbuntowane” okręty liniowe zostały „rozśrodkowane” po różnych bazach, skutkiem czego *Bayern* wraz z III Eskadrą trafił do Kilonii. Tam 4 listopada 1918 zrewoltowani marynarze wywiesili na swych jednostkach czerwone flagi, a 6 tego miesiąca całkowicie opanowali bazę i miasto.

Warunki zawieszenia broni podpisanego przez Niemcy w nocy 11 listopada 1918 były bardzo twarde. W myśl art. XXIII porozumienia *Bayern* znalazł się w grupie najsilniejszych okrętów podlegających internowaniu. Po rozbrojeniu w Wilhelmshaven wraz z innymi wyznaczonymi jednostkami w dniu 19 listopada 1918 okręt dowodzony przez KptzS (kmdr) Albrechta Meissner, opuścił, jak się miało później okazać na zawsze, ujście Jade i ojczyste wody. Zespół niemieckich okrętów dowodzonych przez wiceadm. Ludwiga v. Reutera, trasą via Rosyth i Firth of Forth, gdzie 21 listopada opuszczono wojenne bandery, przeszedł na miejsce internowania, jakie wyznaczono na kotwicy Scapa Flow na Orkadach, które osiągnięto 26 listopada 1918.

Tam rozpoczął się ostatni akt w krótkich dziejach *Bayern*. Zgodnie z brytyjskimi wymogami załogę jednostki zredukowano do zaledwie 170 marynarzy i oficerów, co z jednej strony umożliwiło dowództwu pozbycie się „elementów niepewnych”, z drugiej jednak praktycznie uniemożliwiło próbę

uruchomienia okrętu. Kolejna redukcja liczebności załóg, tym razem do poziomu 50 – 60 ludzi, została przeprowadzona w czerwcu 1919. Dowódca zespołu wiceadm. v. Reuter pozbawiony łączności radiowej z Niemcami, wiedząc, że 23 czerwca 1919 mija czas zawieszenia broni, przygotowywał jednostki w Scapa Flow do samozatopienia. Rozkaz do zniszczenia został podniesiony 21 czerwca 1919 o godz. 11.20 na maszcie lekkiego krążownika *Emden*, na który w dniu 25 marca 1919 r. przeniósł się dowódca zespołu niemieckiego.

Bayern zakotwiczony w pobliżu flagowca wiceadm. v. Reuter na wodach Hoy Sound na południe od wyspy Mainland, szybko przystąpił do realizacji tragicznego rozkazu. Dzięki otwarciu licznych kingstonów oraz pokryw rufowych podwodnych wyrzutni torpedowych, kadłub szybko nabierał wody i zaczął tonąć rufą, czemu sprzyjała głęboka woda. Pierwszy niemiecki „super dreadnot” położył się na lewą burtę, a następnie przewrócił do góry stępką by ostatecznie o godz. 14.30 skryć się całkowicie pod wodą.

Wrak *Bayern* pozostawał do góry stępką na dnie na głębokości 37 m z niewielkim 9° przechylem. Prace związane z podniesieniem jednostki rozpoczęto późno, bo dopiero w roku 1931, a ich wykonawcą była firma Cox & Danks Ltd. Sam wrak wydobyto na powierzchnię ostatecznie

Bayern w Scapa Flow w 1919 roku. Z lewej strony widoczny krążownik lekki *Emden*, będący okrętem flagowym kontradmirała Ludwiga von Reutera.

fot. zbiory Siegfried Breyer





Wrak *Bayern* podniesiony do góry stępką. Fotografia wykonana w 1935 roku w trakcie holowania wraku do Lyness.
fot. zbiory Siegfried Breyer

1 września 1934 roku. Po przeprowadzeniu niezbędnych prac przygotowawczych 3 holowniki wyprowadziły 26 kwietnia 1935 roku w ostatni 280 milowy rejs do Lyness, a następnie Rosyth, gdzie 6 czerwca rozpoczęto złomowanie, zakończone ostatecznie we wrześniu 1935²⁵.

Baden

RSM podpisał ze stoczną Friedrich Schichau Danzig kontrakt na budowę drugiego „super drednota” określonego w dokumentach budżetowych jako „Ersatz Wörth”, dla którego przewidziano nazwę *Baden* w dniu 1 kwietnia 1913. Podobnie jak to miało miejsce w przypadku *Bayern* istnieją rozbieżności, co do daty faktycznego położenia stępki na pochylni pod budowę nowej jednostki. Zdaniem niektórych źródeł nastąpiło to 29 września 1913, zdaniem innych dopiero 20 grudnia tego roku. Prace stoczniove w Gdańsku przebiegały wolniej niż w Kilonii, co było ponoć normą i okręt został wodowany w dniu 30 października 1915, a więc ponad pół roku po prototypie. Prace wykończeniowe zajęły kolejny rok i ostatecznie 19 października 1916 jednostkę formalnie przekazano Kaiserliche Marine, a jej dowództwo objął KptzS (kmdr) Viktor Harder. 5 listopada 1916 *Baden* rozpoczął próby morskie i intensywne szkolenie załogi. W czasie prób siłownia okrętu uzyskała moc 56 275 KM przy 261 obrotach śruby na minutę, a jednostka przekroczyła prędkość chwilową 22,3 węzła. Po zakończeniu wszystkich prób, co trwało do lutego 1917, okręt przygotowywano do pełnienia funkcji flagowca do-

wódcy Hochseeflotte. Zmiana okrętu flagowego nastąpiła w Wilhelmshaven w dniu 17 marca 1917, gdy adm. Reinhard v. Scheer przeniósł swój znak z okrętu liniowego *Friedrich der Grosse* na pokład *Badena*.

Przejęcie funkcji flagowca nie oznaczało jednak wcale większej aktywności jednostki, bowiem przypadło na okres pozostawiania Hochseeflotte w stanie permanentnego bezruchu. W okresie od jesieni 1916 do jesieni 1917 niemieckie duże okręty nawodne rzadko opuszczały swoje kotwiczowiska, a jeśli już to jedynie dla przeprowadzenia ćwiczeń w rejonie Helgoland bądź na bezpiecznych wodach Zatoki Gdańskiej. Ten swoisty marazm wpływał demoralizująco na załogi okrętów, na których narastało niezadowolenie, potęgowane jeszcze kiepskimżywieniem i brakiem dobrych wieści z frontu, co znalazło swój wyraz w wystąpieniach na pokładach pancerników *Friedrich der Grosse*, *Prinzregent Luitpold* i *Westfalen* w lipcu i sierpniu 1917²⁶.

W czasie przeprowadzania przez Zespół Sił Specjalnych wiceadm. Schmidt operacji pod kryptonimem „Albion” zmierzających do opanowania rosyjskich Wysp Moonsundzkich w październiku 1917, *Baden* jako flagowiec Hochseeflotte pozostawał w Kilonii wraz z resztą okrętów liniowych dla odparcia ewentualnej brytyjskiej próby przebicia się na Bałtyk.

Baden pod flagą adm. v. Scheera wziął udział w praktycznie ostatnim większym wypadzie nawodnych sił Hochseeflotte wiosną 1918 przeprowadzonym w dniach 23 – 25 kwietnia w północnej części Morza Północnego

przeciwko alianckim konwojom zmierzającym do portów południowej Norwegii. Akcja ta, podobnie zresztą jak wiele wcześniejszych niemieckich operacji, nie przyniosła żadnych rezultatów.

W dniu 6 sierpnia 1918 nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrętu liniowego, które objął KptzS (kmdr) Heinrich Retzmann. W końcu sierpnia *Baden* dostąpił niebyle jakiego zaszczytu, bowiem na jego pokładzie odbył krótki rejs z Wilhelmshaven na Helgoland i z powrotem sam cesarz Wilhelm II. W rejsie eskortę, pytanie czy tylko honorową, stanowili krążowniki liniowe *Derfflinger*, krążowniki lekkie *Emden* i *Karlsruhe* oraz kontrtorpedowce. W drodze powrotnej przy przejściu z Wilhelmshaven do Cuxhaven doszło do drobnej awarii w kotłowni okrętu, która nie spowodowała jednak żadnych poważniejszych następstw.

W dniu 11 sierpnia 1918 adm. v. Scheer opuścił swoją flagę na pokładzie *Badena* w związku z objęciem stanowiska dowódcy Kaiserliche Marine. Stanowisko dowódcy Hochseeflotte przejął awansowany do stopnia admirała Franz v. Hipper, który również wykorzystywał w charakterze swojej jednostki flagowej.

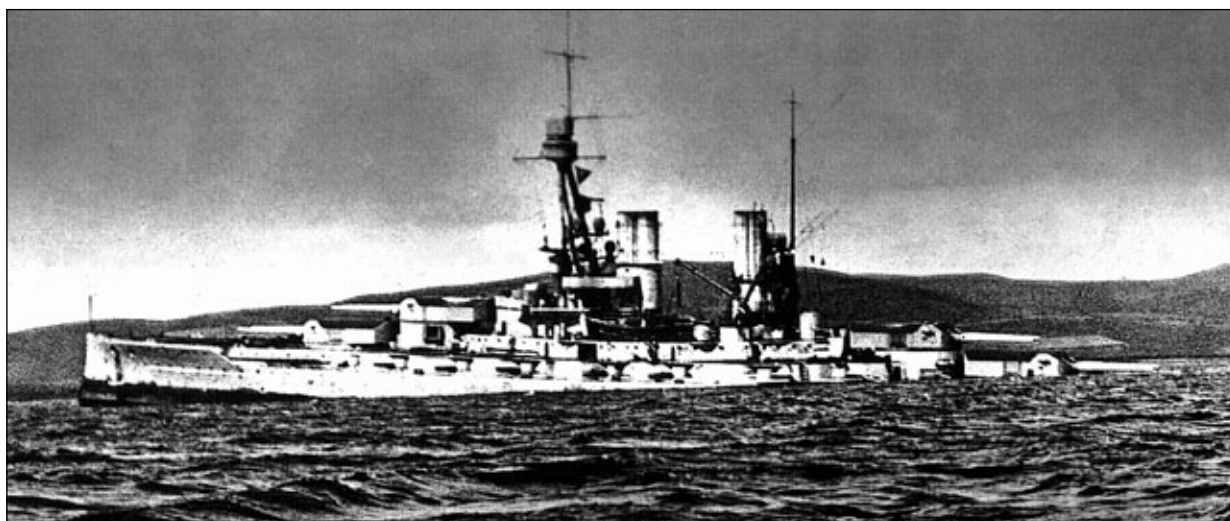
Gdy bunt załóg zmusiły ostatecznie Niemców do rezygnacji z desperackiego planu zaatakowania Royal Navy u ujścia Tamizy przewidzianego na noc z 29/30 października 1918 roku, flagowiec adm. v. Hipper powrócił na swoje stałe kotwiczowisko w Wilhelmshaven, gdzie zastał go wybuch marynarskiej rewolucji w listopadzie 1918.

Początkowo art. XXIII porozumienia w sprawie zawieszenia broni podpisanego przez Niemcy w nocy 11 listopada 1918 roku nie przewidywałby *Baden* znalazł się w grupie niemieckich okrętów podlegających internowaniu. Jednak później, gdy okazało się, że najnowszy niemiecki krążownik liniowy przewidziany do internowania *Mackensen*²⁷ znajdu-

25. wg Hildebrand HH., Röhr A., Steinmetz HO., *Die Deutschen Kriegsschiffe – Biographien*, Rattigen, bdw

26. wg Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza...*

27. *Mackensen* – niem. kr. liniowy, zbud. 1915 – nieukończony, wyp. 30 500/36 000 t, dł. 223,0 m, szer. 30,4 m, zan. 8,4 m, turb. par. 90 000 KM, pręđ. 28 w., uzbr.: 8 x 350 mm, 12 x 150 mm, 8 x 88 mm plot. 5 wt kal. 600 mm, załoga 1186 ludzi.


Wpółzatopiony *Baden* w Scapa Flow po przejściu przez Brytyjczyków

fot. zbiory Siegfried Breyer

je się na takim etapie budowy, który uniemożliwia samodzielne przejście do Scapa Flow, Alianci zdecydowali o zastąpieniu go przez drugi „super dreadnot” *Baden*. Okręt dowodzony przez KKpt (kmdr ppor) Otto Zirrzo opuścił po rozbrojeniu 7 stycznia 1919 Wilhelmshaven i wraz z lekkim krążownikiem *Regensburg* przeszedł do Scapa Flow. Tam przeokrętowano większość załogi na lekki krążownik, który powrócił 16 stycznia do Wilhelmshaven, a sam okręt liniowy pozostawiono na kotwiczowisku na Orkadach.

Baden zajął miejsce na kotwicy w pobliżu swego „bliźniaka” i oczekiwał nieubłaganego końca swego losu, który nadszedł 21 czerwca 1919 roku, gdy na sygnał z flagowca wiceadm. v. Reutera, lekkiego krążownika *Emden*, jednostki niemieckiej eskadry uległy samozatopieniu. Stojący na kotwicy na płytkiej wodzie okręt, mimo otwarcia kingstonów i wyrzutni torpedowych tonął bardzo powoli. Okoliczność tę momentalnie wykorzystali Brytyjczycy, którzy odpalili ładunkami wybuchowymi łańcuchy kotwiczne i rozpoczęli holowanie jednostkę na płycznę Swanbister, gdzie ostatecznie zatonała, osiadając na dnie na równej stępce, z tym jednak, że pokład półbaku znajdował się ponad lustrem wody. Tym samym samozatopienie *Badena* powiodło się jedynie połowicznie. Już w lipcu Brytyjczycy zaślepili wszystkie otwory w kadłubie i rozpoczęli odpompowywanie wody, dzięki czemu zdołali podnieść jednostkę z dna i utrzymać ją na powierzchni. Okręt został odholowany do Invergordon, gdzie po-

stawiono go do suchego doku. Tam do pracyabrały się specjalne brytyjskie komisje techniczne Admiralicji, które poddały „zdobyc” szczegółowym oględzinom i inspekcji. *Baden* został dokładnie pomierzony i obfotografowany, przy czym wykorzystano wszystkie zachowane na pokładzie oryginalne instrukcje. Ta gruntowna analiza pozwoliła na dokonanie rzetelnej oceny okrętu i zastosowanych w toku jego budowy rozwiązań konstrukcyjnych.

Równocześnie postanowiono poddać konstrukcję niemieckiego „super dreadnota” rzeczywistej ogniowej próbie wytrzymałościowej, polegającej na ostrzale okrętu z dział kal. 381 mm. Pierwszą serię strzelań z dystansu 90 kabli (około 16 670 m) przeprowadzono 2 lutego 1921 w pobliżu Portsmouth, wykorzystując

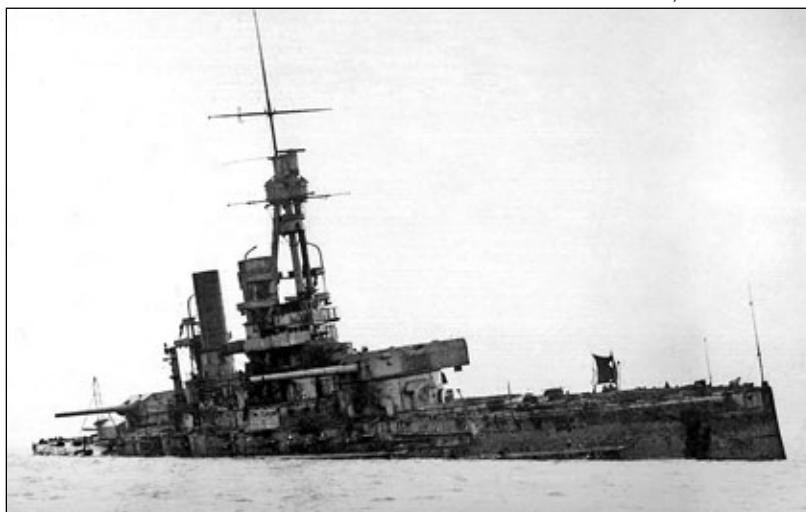
w tym celu monitor *Terror*²⁸ uzbrojony w działa kal. 381 mm L/42, identyczne z powszechnie stosowanymi na ówczesnych ciężkich okrętach artyleryjskich Royal Navy. Kolejną serię strzelań, tym razem z dystansu 110 kabli (około 20 370 m), przeprowadzono 10 sierpnia 1921 roku, wykorzystując dział kal. 381 mm L/42 bliźniaczego monitora *Erebus*.

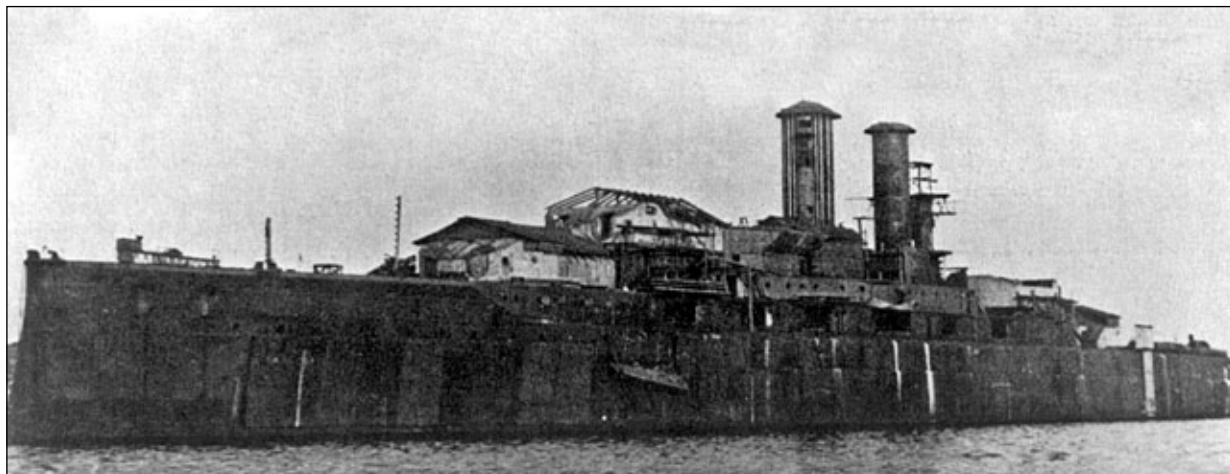
Został również poddany *Baden* ocenie skutków działania bomb lotniczych. W dniu 11 sierpnia 1921 na jego pokładzie wywołano eksplozję 4 bomb (z lekką skorupą) o wadze 236 kg oraz 1 o wadze 250 kg z ciężką

28. *Terror* – bryt. monitor; zbud. 1915-16, wyp. 8000/8450 t, dł. 123,4 m, szer. 26,9 m, zan. 3,6 m, masz. par. 6000 KM, pręđ. 12 w., uzbr.: 2 x 381 mm, 2 x 152 mm, 2 x 76 mm, 1 x 76 m plot, 4 km kal. 7,62 mm, załoga 204 ludzi. Jednostka bliźniacza *Erebus* – zbud. 1915-16.

Interesująca fotografia *Baden* po pierwszej próbie wykonanej przez Brytyjczyków. Uwagę zwraca brak zdemontowanej przez nich wieży „Anton” artylerii głównej.

fot. zbiory Achille Rastelli





Powojenna fotografia zakonserwowanego kadłuba *Sachsen*.

fot. zbiory Siegfried Breyer

skorupą. Próby kontynuowano również 15 sierpnia 1921 odpalając w rejonie dziobowego komina okrętu liniowego kolejną bombę, tym razem o wadze 816 kg, zawierającą ładunek 408 kg materiału wybuchowego.

Nazajutrz po zakończeniu prób 16 sierpnia 1921 roku „wymęczony” do granic wytrzymałości *Baden* został puszczony na dno na wodach Kanału La Manche w rejonie Portsmouth w punkcie o współrzędnych 49°50'20" N i 2°21'20" W, gdzie jego wrak spoczywa po dziś dzień.

Sachsen

Budżet na rok 1914 przewidywał w swych preliminarzach środki na podjęcie prac nad trzecim z serii „super dreadnotów”, określonego w dokumentach budżetowych jako „Ersatz Kaiser Friedrich III”, dla którego przewidziano nazwę *Sachsen*. Jednostka ta miała być na swój sposób wyjątkowa, bowiem zamierzano na niej zrealizować wreszcie planowany już wcześniej zamiar wyposażenia okrętu liniowego w marszowy silnik wysokoprężny, określany wówczas jako Ölmaschine. Miał to być sześciocyldrowy, dwusuwowy silnik wysokoprężny produkcji zakładów MAN w Norymberdze o mocy projektowanej 12 000 KM, pozwalający rozwijać prędkość do 12 węzłów. Zastosowanie takiego silnika pracującego na środkową śrubę miał dać istotne, w porównaniu z klasycznym napędem turbinowym, oszczędności w zużyciu paliwa, co miało pozwolić na objęcie zasięgiem między innymi wód Północnego Atlantyku.

W sprawie budowy „Pancernika 1914”, nowatorskiej w sumie jednostki, RSM prowadziło od wcześniej je-

sieni 1913 twarde negocjacje ze stoczną „Krupp-Germaniawerft Kiel” w Kilonii. Przedmiotem negocjacji była przede wszystkim cena, którą stocznia zaproponowała na wysokim poziomie 21,2 mln marek w złocie za okręt w wariantcie z silnikiem wysokoprężnym i 20,3 mln marek w złocie za wariant o napędzie wyłącznie turbinowym. Innym przedmiotem negocjacji były parametry techniczne i gabarytowo-masowe związane zarówno z zastosowaniem nowego napędu jak i przewidywaną funkcją jednostki flagowej. Ostatecznie RSM podpisał ze stoczną kontrakt na budowę *Sachsen* w listopadzie 1913, choć uzgodnienia szczegółów technicznych trwało aż do połowy czerwca 1914. Kontrakt przewidywał wykonanie okrętu w terminie 34 miesięcy licząc od 1 grudnia 1913 roku.

Ostatecznie uzgodniono, że wyporność normalna nowej jednostki wyniesie 29 000 t, a pełna odpowiednio 32 500 t²⁹ przy długości całkowitej 182,4 m, szerokości 30,0 m i zanurzeniu 8,4 m/9,4 m. Podstawowa różnica dotycząca uzbrojenia sprowadzać miała się do zastosowania nowego wariantu dział kal. 380 mm L/45 SKL C/14 na łożu Drh LC/1914, umożliwiającym uzyskanie kąta podniesienia lufy +20°, a więc większą donośność.

Stępkę pod budowę *Sachsen* położono na pochylu w dniu 4 kwietnia 1914 roku (niektóre źródła mówią, że miało to miejsce 7 kwietnia). Prace początkowo przebiegały bardzo sprawnie, jednak od połowy 1916 nastąpiło wyraźne zwolnienie ich tempa. Sytuacja ta wywołana była zmianą priorytetów Kaiserliche Marine, która deficytową stal okrętową i specjali-

stów kierowała przede wszystkim na budowę okrętów podwodnych ponoszących główny ciężar prowadzenia wojny morskiej oraz kontrtorpedowców i trałowców. Stąd też wodowanie *Sachsen* zaplanowane na maj 1916 ostatecznie odbyło się dopiero 21 listopada 1916,

Fotografie okrętu liniowego wykonane bezpośredni po zejściu z pochylu wskazują na fakt iż część dział głównego kalibru została już zamontowana na swoich stanowiskach. Stan taki nie utrzymał się jednak długo, bowiem z chwilą, gdy Niemcy wprowadziły na uzbrojenie armii lądowej na froncie zachodnim ciężkie działa „kolejowo-pozycyjne” skonstruowane w oparciu o armatę morską kal. 380 mm L/45, *Sachsen* został ogołocony z zamontowanych już wcześniej dział, które trafiły do liczącej 7 luf baterii kolejowej „Maks”. Podobnie rzecz się miała z innymi elementami wyposażenia okrętu. Gdy ostatecznie w początkach 1918 wstrzymano wszelkie dalsze prace na jednostce, zdjęto między innymi silniki wysokoprężne przeznaczone pierwotnie do agregatów prądotwórczych, które trafiły jako napęd główny dużych okrętów podwodnych *U 151* – *U 157*.

W chwili przerwania prac w początkach roku 1918 kadłub okrętu wykonany był w około 90%, zamontowano 4 wieże artyleryjskie (bez dział), oba kominy i dolne kondygnacje dziobowej nadbudówki. Przyjmuje się, że do pełnego ukończenia jednostki potrzebne było jeszcze około 9 miesięcy normalnej pracy.

29. wg *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1985, wyporność normalna *Sachsen* miała wynosić 28 345 t, a pełna odpowiednio 31 987 t.

Zgodnie z warunkami przyjętego przez Niemcy Traktatu Wersalskiego, nieukończony okręt liniowy został z dniem 3 listopada 1919 skreślony z listy niemieckiej marynarki wojennej, a w 1920 sprzedany na złom. Złomowanie *Sachsen* odbyło się w roku 1921 w Kilonii przy Arsenalmole.

Württemberg

Środki finansowe na budowę czwartego z serii niemiecki „super dreadnotów” – określonego jako okręt „Ersatz-Kaiser Wilhelm II”, dla którego przewidziano nazwę *Württemberg*, znalazły się w funduszu wojennym w roku 1914. Ju w dniu 2 sierpnia 1914, bezpośrednio po ogłoszeniu mobilizacji, wielki adm. Tirpitz zakomunikował o konieczności natychmiastowego zamówienia zbudowania takiej jednostki w oparciu o dokumentację techniczną „Ersatz-Kaiser Friedrich III” (*Sachsen*), tyle tylko, że napędzanego wyłącznie turbinami parowymi, jako bardziej sprawdzonymi, niezawodnymi i prostszymi w obsłudze, co w warunkach wojny stanowiło nader istotny argument.

Bardzo prędko, bo już w dniu 12 sierpnia 1912 RSM podpisał kontrakt na budowę jednostki, określanej jako „Pancernik 1915” ze stoczną AG „Vulcan” w Hamburgu. Wyporność normalna nowego „super dreadnota” miała wynieść 28 247 t, a pełna od-

powiednio 31 700 t³⁰. Stępkę pod budowę okrętu na pochylni położono w dniu 4 stycznia 1915. Początkowo, aż do połowy roku 1916 prace konstrukcyjne *Württemberg* przebiegały sprawnie i nic nie wskazywało na możliwość powstania istotnych opóźnień. Począwszy jednak od drugiej połowy 1916 w związku ze zmianą priorytetów Kaiserliche Marine tempo robót drastycznie spadło i ostatecznie nowy okręt liniowy zdołał opuścić pochylnię dopiero w dniu 20 czerwca 1917, prawie rok po przewidywanym w pierwotnym harmonogramie terminie.

Ostatecznie wszelkie dalsze prace przy budowie *Württemberg* wstrzymano w początkach roku 1918, co więcej nikt nie potrafił powiedzieć czy w ogóle, a jeśli tak to kiedy jednostka zostanie ukończona. Wówczas stopień zaawansowania prac kadłubowych oceniano na 90% i zakładano, że potrzeba 12 miesięcy normalnej pracy stoczni by okręt ukończyć i móc przekazać flocie.

Zgodnie z warunkami podpisanego przez Niemcy Traktatu Wersalskiego, również i ten rdzewiejący w stoczni nieukończony okręt liniowy został z dniem 3 listopada 1919 skreślony z listy niemieckiej marynarki wojennej. *Württemberg* został następnie sprzedany na złom i rozebrany w Hamburgu w roku 1921.

Ujęcie z lotu ptaka nieukończonego kadłuba *Württemberg*. fot. zbiory Siegfried Breyer



Konkluzja

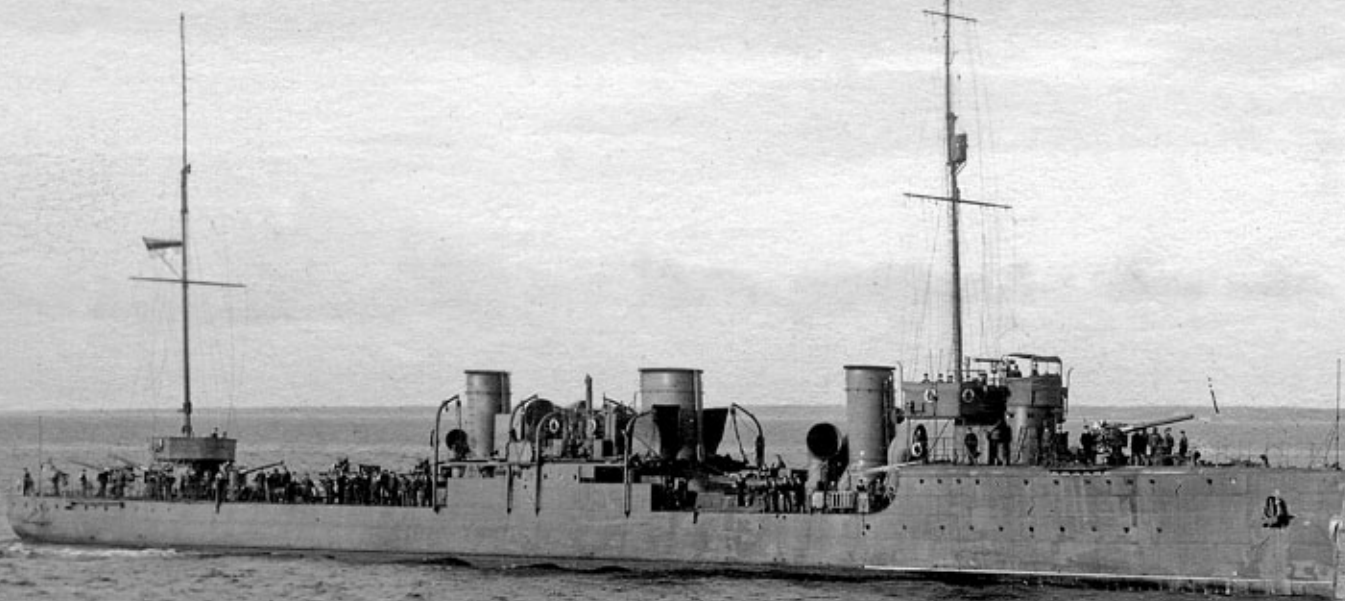
Nasuwa się w końcu oczywiste pytanie, jak należy ocenić ostatnie niemieckie okręty liniowe doby I wojny światowej, choć może nie w pełni zrealizowanego projektu. O jednoznacznej ocenę raczej trudno, tym bardziej, że przecież tak na dobrą sprawę ani *Bayern* ani *Baden*, nigdy nie wzięły udziału w bezpośrednim starciu z nieprzyjacielem na morzu. Nie sposób przecież za takowe uznać udział w ostrzale rosyjskiej baterii nadbrzeżnej na Wyspach Moonsundzkich czy uczestnictwo w nieudanym wypadzie Hochseeflotte przeciwko alianckim konwojom u wybrzeży południowej Norwegii w kwietniu 1918. Permanentny postój na kotwicowiskach nie stwarzał żadnych przesłanek do oceny okrętów, co najwyżej pozwalało próbować oceniać ich załogi.

Opierając się zatem na ekspertyzie specjalistów Admiralicji, wydanej po gruntownych oględzinach zdobycznego *Baden*, należy stwierdzić, że budowane w ramach „Programu 1913” jednostki zostały bardzo starannie zaprojektowane, z dbałością o szczegóły i troską o zapewnienie bezpieczeństwa żywotnych elementów o podstawowym znaczeniu. Mimo, że okręty budowano już w trakcie prowadzenia działań wojennych, wyróżniały się one solidnością wykonania i zastosowaniem wyłącznie dobrych jakościowo materiałów. Po względem technicznym jednostki w niczym nie ustępowały swym brytyjskim odpowiednikom. Pozostaje jednak nierozstrzygnięta kwestia – co z kwalifikacjami załóg i ich duchem bojowym, bo okręty czyli maszyny nie walczą przecież same? ●

Bibliografia

1. Breyer S., *Die Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905 – 1970*, Erlangen 1993.
2. Conway's *All the World's Fighting Ships 1906 – 1921*, London 1985.
3. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.
4. Hildebrand HH., Röhr A., Steinmetz HO., *Die Deutschen Kriegsschiffe – Biographien*, Rattigen, bdw.
5. Hodges P., *The big gun. Battleship main armament 1860 – 1945*, London 1981.
6. Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979.
7. Sobański M., *Niemieckie okręty liniowe typu „NASSAU”, cz. I i II, „Okręty Wojenne” nr 3/1999 i nr 4/1999.*
8. Sobański M., *Niemieckie okręty liniowe typu „HELGOLAND” cz. I i II, „Okręty Wojenne” nr 7/1999 i nr 2/2000.*
9. Sobański M., *Niemieckie okręty liniowe typu „KAISER”, cz. I i II, „Okręty Wojenne” nr 3/2002 (53) i nr 4/2002 (54).*
10. Sobański M., *Niemieckie okręty liniowe typu „KÖNIG” cz. I i II, „Okręty Wojenne” nr 1/2005 (69) i nr 2/2005 (70).*
11. Tituszkina S.I., *Linijnyje korabli tipa „Bayern” poslednije dreadnuty imperii kajzera Wilgelma II*, seria „Bojowyje korabli mira”, Sankt Petersburg 2003
12. kserokopia dokumentu *Daten-Zusammenstellung Schiff No 913/L XI S. M. Linienschiff „BADEN” F. Schichau 9. Jan. 1917 Danzig.*
13. internet

30. wg Conway's *All...*, natomiast wg Hildebrand HH., Röhr A., Steinmetz HO., *Die Deutschen...* wyporność pełna *Württemberg* miała wynieść 32 200 t.



Jak szwedzki admirał został admirałem peruwiańskim

czyli suplement do artykułu o niszczycielach „Awtroil” i „Spartak”

Rosyjskie niszczyciele *Awtroil* i *Kapitan I ranga Miklucho-Makłaj* (potem radziecki *Spartak*)¹ miały bogatą w wydarzenia i dramatyczną historię. Losy tych okrętów zostały ciekawie opisane przez czteroosobowy, międzynarodowy zespół autorów (Leonid G. Baszkirow z Ukrainy, Andres Waldre z Finlandii, Nikołaj W. Mitiuckow z Rosji i John. A. Rodriguez z Peru) w obszernej monografii *Niszczyciele Spartak i Awtroil*². Oba okręty nosiły po kilka nazw, a pływały pod czterema banderami³: rosyjską, sowiecką, estońską i peruwiańską. Niewykluczone, że gdyby nie sprzeciw Anglików miałyby polskie nazwy, a na drzewcu powiewałaby biało-czerwona bandera⁴.

W roku 1920 okręty te, pływające wówczas pod flagą estońską, nie przejawiały większej aktywności, ze względu na brak funduszy na ich eksploatację. Przedstawiciel Departamentu dla Spraw Morskich

kpt. mar. Mieczysław Bereśniewicz, przebywający w Finlandii, gdzie nadzorował kupno kanonierek, otrzymał informację, że Estończycy bardzo chcą sprzedać oba niszczyciele typu „Nowik”⁵. Wyjechał 13 listopada do Rewala (obecnie Tallin), gdzie oglądał *Lennuka* i *Wambole* (bo takie estońskie nazwy nosiły wówczas). Anglicy, niechętnie patrzący na budowę polskiej floty morskiej, storpedowali jednak możliwość ich zakupu wykorzystując swoje wpływy. Usiłowali natomiast namówić kierownictwo marynarki wojennej Finlandii na kupno tych okrętów, ale Finowie nie byli zainteresowani ofertą⁶. Brytyjczycy starali się zachować kontrolę nad losami niszczycieli wykorzystując fakt, że to oni je zdobyli i przekazali Estończykom do użytkowania.

W części III (na str. 18) wspomnianej monografii autorzy rozważają genezę przydzielenia estońskich nazw

niszczycielom. Piszą ...*Z Awtroil był większy kłopot, bowiem nikt nie potrafił wyjaśnić etymologii tego słowa, które pochodziło prawdopodobnie od jakiegoś prawosławnego świętego*⁷, uznano zatem iż dobrze odpowiadać mu będzie imię z estońskiego eposu. W rzeczywistości *Awtroil* to tradycyjna nazwa rosyjskich okrętów, pierwszy o tej

1. Podaję nazwy tych okrętów w chwili wodowania.

2. „Okręty Wojenne” nr 51 (1/2002) s. 26-35, *ibidem* nr 52 (2/2002) s. 16-20, *ibidem* nr 53 (3/2002) s. 18-26, *ibidem* nr 54 (4/2002) s. 24-28, *ibidem* nr 55 (5/2002) s. 14-21.

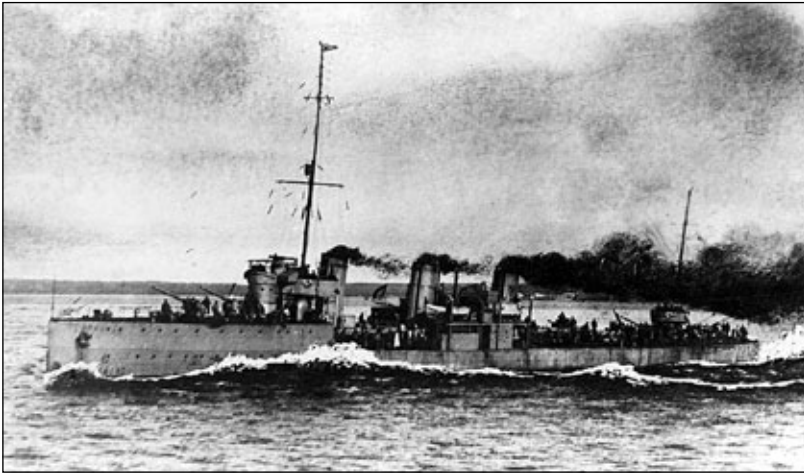
3. Po zdobyciu na masztach niszczycieli umieszczono też banderę brytyjską.

4. Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), akta DSM, I.300.21.33, raport kapitana Bereśniewicza z podróży do Finlandii.

5. Autorzy monografii, w części IV piszą enigmatycznie ...*Pierwsze propozycje sprzedaży okrętów pojawiły się już wkrótce po zakończeniu wojny w latach 1920-1921...*

6. CAW, akta DSM, I.300.21.33.

7. Bliźniacze okręty nosiły nazwy: *Izjasław*, *Briaczisław*, *Priamisław*, *Fiedor Strailat*, stąd takie przypuszczenie.



Lennuk w latach swojej świetności pod estońską banderą. fot. zbiory Władimir Kopelmann

nazwie był zdobyczną fregatą szwedzką *af Trolle*⁸, której nazwę po prostu zruszczono⁹. Ta fregata wiosłowa została zdobyta 24 sierpnia 1789 roku przez Rosjan w pierwszej bitwie pod Rochensalm (szw. Svenksund, fiń. Ruotsinsalmi), gdzie wiceadmirał Nassau-Siegen pobił szwedzką flotę szkiepową. Fregata miała około 36 metrów długości i uzbrojona była w 24 dział dwunastofuntowych. Była zbudowana w 1764 roku (Djurgård, Sztokholm), a nazwana została w 1775 roku prawdopodobnie na cześć admirała Henrika af Trolle (1730-1784) lub kontradmirała (szwedz. schoutbynachten) Georga Hermana Trolle (1680-1765), który w 1758 roku został

szlachcicem i mógł zmienić nazwisko na af Trolle. Ponieważ w flocie peruwiańskiej niszczyciel ten nosił imię jej admirała Jorge Martína Guise, stąd żartobliwy tytuł tego suplementu.

I jeszcze jeden akcent polski, który pojawia się na etapie sprzedaży niszczycieli do Peru. Rząd Kolumbii, będącej w konflikcie z Peru, usiłował nie dopuścić do takiej transakcji podważając kupca podbijającego cenę, był nim Alexander Kliagin z Paryża. Nazwisko to pojawia się również w dokumentach polskiego Kierownictwa Marynarki Wojennej¹⁰, w nazwie firmy A. Klaguine¹¹, która oferowała w przetargu¹², jako jedna z trzech firm francuskich, motorówkę dla

Służby Broni Podwodnej. Ostatecznie zdecydowano, pod naciskiem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, że jednostka zbudowana zostanie w kraju, w stoczni modlińskiej¹³ (nazwano ją *M. 3*, od 1936 r. nosiła oznaczenie *M-8*), ale kłopoty z silnikami, a co za tym idzie z wcieleniem do marynarki, spowodowały powrót do oferty Kliagina. Zakupionej w 1931 roku motorówce i przywiezionej przez *Wilgę* pod koniec tegoż roku do Gdyni¹⁴, nadano oznaczenie *M. 4* (był to zdeklasowany ścigacz torpedowy typu „CMB 40” firmy Thornycroft). ●

8. Według *Rossijskij Imperatorskij Flot 1914 g.*, St.-Petersburg 1914.

9. Nie był to jedyny taki przypadek w flocie rosyjskiej, np. nazwa *Rietwizan* pochodzi od szwedzkiego *Rättvisan* (sprawiedliwość).

10. CAW, akta KMW, I.300.21.583.

11. Firma „Etablissements Alexander Klaguine” reprezentowała, w latach 1933-38, polską firmę SEPEWE w Ameryce Łacińskiej, informacja pochodzi z książki Marka Piotra Deszczyńskiego i Wojciecha Mazura *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004.

12. Oferta z roku 1929 na sumę 53,4 tysięcy złotych, najtańsza ale nie spełniająca wymagań.

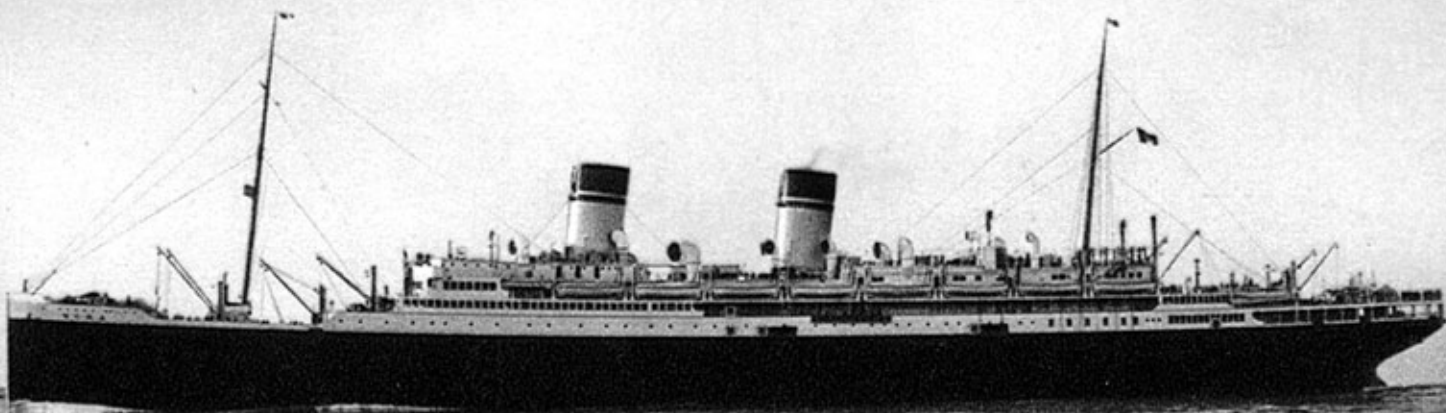
13. Miała kosztować 80 tys. zł, czyli więcej niż motorówki z ofert francuskich, co wskazuje na duże preferowanie firm krajowych podczas przetargów w tamtym okresie.

14. CAW, akta Dowództwa Floty, I.328.1.16 oraz akta Portu Wojennego Gdynia, I.328.13.13. Mieczysław Kuligiewicz w artykule („Morze” Nr 511, czerwiec 1973 r.) pisze o zakupie tej motorówki w 1932 roku i przywiezieniu jej w 1933 r. do Gdyni, ale dokumenty jednoznacznie wskazują na wcześniejszą datę.

Lennuk i *Wambola* z oficjalną wizytą w Helsinkach.

fot. zbiory Władimir Kopelmann





Historia włoskich lotniskowców

Część II – Geneza i przebieg służby cywilnej transatlantyków „Roma” i „Augustus” oraz pierwszy projekt konwersji na lotniskowce

Problemy z realizacją kolejnych projektów okrętów lotniczych dla Regia Marina, skłoniły dowództwo marynarki do przedstawienia alternatywnego projektu wobec jednostki budowanej od stępki i zaproponowało koncepcję tańszą oraz szybszą w realizacji, przebudowę istniejącej jednostki handlowej. W styczniu 1936 r. gdy pojawił się ten pomysł w związku z napięciem towarzyszącym sytuacji polityczno-wojskowej w Abisynii, jedynie cztery statki posiadały odpowiedniej wielkości kadłuby dla dużego pokładu lotniczego. Były to cztery transatlantyki armatora Italia Flotte Riunite – *Conte di Savoia*, *Rex*, *Augustus* oraz *Roma*. Pierwsze dwa wchodziły jedynie teoretycznie w grę – symbolizowały bowiem prestiż Włoch na morzu, natomiast pozostałe dwa mające już stosunkowo długą służbę za sobą, nie były jednak jednostkami przestarzałymi.

Roma i *Augustus* były przez kilkanaście lat jednymi z czołowych włoskich linowców pasażerskich, na których zastosowano szereg innowacji. Szczególnie ten drugi ma swoje miejsce w historii jako największy motorowy transatlantyk jaki kiedykolwiek pływał na linii nowojorskiej.

Dopiero pojawienie się dwóch su-

perliniowców *Rex* i *Conte di Savoia* usunęło obie jednostki w cień, a w drugiej połowie lat trzydziestych pojawił się projekt ich radykalnej modernizacji, polegającej między innymi na wymianie zespołu napędowego co pośrednio stało się podstawą do opracowania pierwszego z projektów konwersji *Roma* na lotniskowiec. Dopiero lata drugiej wojny światowej doprowadziły do realizacji kolejnych koncepcji przebudowy, w jednym przypadku na lotniskowiec floty, w drugim natomiast ze względu na niepomyślny przebieg wojny, ograniczenia materiałowe i czasowe na lotniskowiec eskortowy. Warto najpierw poznać historię tych statków, gdy powiewała nad nimi flaga włoskiej marynarki handlowej.

Pierwsze „życie” – liniowce pasażerskie

Włochy u schyłku XIX w., podobnie jak ziemie polskie dostarczały licznych emigrantów zamierzających zacząć nowe życie na drugim brzegu Atlantyku, głównie w Ameryce Północnej, ale także Południowej. Większość rynku była obsługiwana przez armatorów obcych – niemieckich, brytyjskich, także francuskich, zawijających do portów w Genui i Palermo. Większość włoskich armatorów

tego okresu dysponowała niewielkimi statkami emigranckimi przeważnie zakupionymi z drugiej ręki.

Jednym z pierwszych i najważniejszych włoskich przedsięwzięć żeglugowych tego okresu była spółka Navigazione Generale Italiana, znana też pod skrótem NGI, powstała ze zjednoczenia flot dwóch armatorów – Rubattino i Florio. W kolejnych latach pojawiły się kolejne przedsięwzięcia, które na początku XX wieku zaczęły zamawiać i budować statki w stoczniach krajowych. Najgroźniejszym konkurentem wśród włoskich firm dla NGI okazał się finansowany przez dwór królewski Lloyd Sabaudo.

Pomimo znacznego postępu w budownictwie statków pasażerskich, konstrukcje włoskie ustępowały nadal wielkością transatlantynom brytyjskim i niemieckim. Wspomniany Lloyd Sabaudo, by dorównać konkurencji zdecydował się złożyć zamówienie na dwa liniowce w Wielkiej Brytanii, jednak wybuch I wojny światowej uniemożliwił przejęcie pierwszego z nich – *Conte Rosso*, który został zakupiony przez Royal Navy i przebudowany na lotniskowiec *Argus*. Tak oto po raz pierwszy, ale jak się miało okazać nie ostatni, włoski liniowiec pasa-

żerski został przebudowany na lotniskowiec. Ostatecznie dwa liniowce dla Lloyd Sabaudo – *Conte Rosso* drugi tej nazwy i *Conte Verde* powstały w Wielkiej Brytani po wojnie.

Navigazione Generale Italiana, by zachować swój udział na rynku przewozów pasażerskich zamówiła parę *Duilio* i *Giulio Cesare*. Po dojściu do władzy przez Mussoliniego kierownictwo NGI zaczęło szukać wsparcia u faszystów, jako przeciwwagi dla wsparcia udzielanego przez monarchistów firmie Lloyd Sabaudo.

Gdy Lloyd Sabaudo zamówił kolejną parę superliniowców (*Conte Biancamano* i *Conte Grande*), NGI zdecydowało się zamówić kolejne dwie jednostki zbudowane przez stocznie krajowe. Było to wynikiem pomyślnego odbioru transatlantyka *Duilio* zbudowanego przez stocznice Ansaldo w Genui. Nowe liniowce zostałyby w ten sposób pierwszymi włoskimi statkami o wyporności powyżej 30 tysięcy ton.

Roma i Augustus – opis

Dobór nazw dla pary nowych statków armatora nie był przypadkowy. Wszystkie nazwy statków Navigazione Generale Italiana nawiązywały do Imperium Rzymskiego, które zwolennicy Mussoliniego stawiali sobie za wzór. Pierwszy otrzymał nazwę *Roma* – Rzym, natomiast drugi *Augustus* honorując pierwszego cesarza i twórcę Imperium Rzymskiego – Oktawiana Augusta. Jako ciekawostkę należy dodać, że na dziobie statku namalowano nazwę według ortografii antycznej „AVGVSTVS”.

Budowa

W czerwcu 1924 r. podpisano umowę z firmą Ansaldo na budowę *Roma*, a rok potem na specjalnych warunkach zamówiono *Augustus*. Firmie Ansaldo zależało na wypromowaniu nowej fabryki silników spalinowych Officine e Cantieri Savoia na licencji niemieckiego MAN-a z Augsburga. Budowa prestiżowego liniowca dla NGI była znakomitą reklamą dla fabryki. Do czasu wejścia do służby *Queen Mary 2* w 2004 r., *Augustus* pozostawał największym motorowcem pasażerskim świata.

Dla sfinansowania budowy *Roma*, przy ograniczeniach kredytów bankowych NGI wydała 6 milionów 500-lirowych akcji, podwajając kapitał firmy z 300 do 600 mln lirów. Dodatkowe pieniądze zostały uzyskane z restrukturyzacji spółki, która przejęła innego armatora La Veloce, sprzedając starsze i mniejsze statki.

W miarę możliwości starano się ograniczyć wydatki w budowie. Przy wyposażaniu statku w możliwie najbardziej luksusowy sprzęt o wysokim standardzie, prace zlecono firmie kontrolowanej finansowo przez Ansaldo – „Ducrot Mobili e Arti Decorative” z Palermo. Do obniżenia kosztów budowy przyczynił się również fakt, że maszyny także były lokalnej produkcji, a do budowy *Roma* można było wykorzystać sporo materiału zgromadzonego do budowy pancernika *Cristoforo Colombo* (typu *Caracciolo*) którego budowę przerwano w latach wojny, a następnie rozebrano na pochylni.

30 listopada 1924 r. odbyło się położenie stępki pod pierwszy z dwóch transatlantyków oznaczony nume-

rem stoczniowym 277. Wodowanie *Roma* było przewidziane na 26 lutego 1926 r. w obecności ministra transportu Costanzo Ciano i jego żony Caroliny, będącej jednocześnie matką chrzestną statku. Zaproszeni goście przybyli o godz. 14.00, chrzest jednostki odbył się o godz. 15.00 a o godzinie 17.00 rozbito butelkę wina musującego. Statek jednak nie mógł ruszyć z pochylni gdyż po prostu do niej... przymarzł. Fotografie z nieudanej ceremonii dowodzą, że minister Ciano nie stracił poczucia humoru i pozołwał jakby chciał jedną ręką zepchnąć kadłub liniowca na wodę, a gdy statek nie chciał drgnąć prosił innych oficjeli o „pomoc”. Statek zszedł szczęśliwie na wodę popołudniu następnego dnia, gdy użyto terpentyny na parze oraz mieszanek tuczczu i mydła, a pochylnię polewano wrzącą wodą.

26 sierpnia *Roma* odbyła próby maszyn na wodach Zatoki Liguryjskiej, które przebiegły zadawalająco i we wrześniu statek został uznany za gotowy i przekazany NGI.

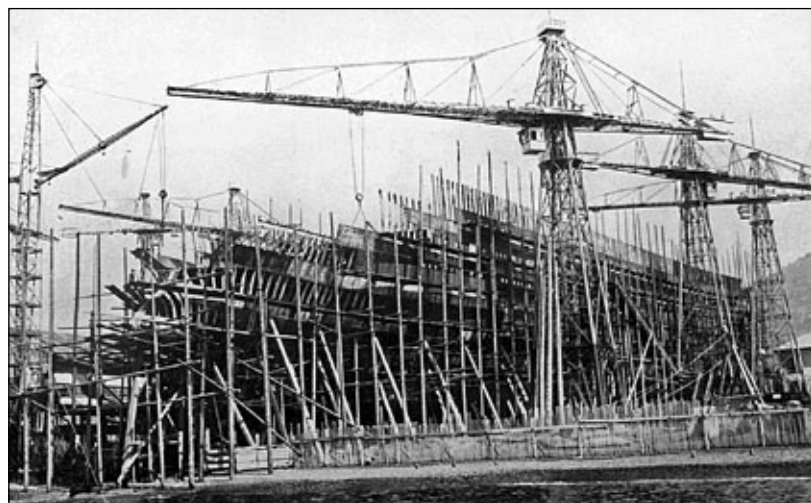
Niedługo po *Roma* stępka została położona pod nr 282 stoczni Ansaldo, czyli *Augustus*. Ceremonia wodowania 13 grudnia 1926 r. przebiegła sprawnie. W momencie zejścia z pochylni *Augustus* był największym statkiem na świecie. Matką chrzestną liniowca była Edda Mussolini, córka Duce. W październiku 1927 r. budowa została zakończona i po odbyciu prób między Punta Chiappa a Punta Mesco na wodach Zatoki Liguryjskiej, gdzie maszyny wysokoprężne pozwoliły rozwinąć jednostce prędkość 20 w., został przekazany NGI.

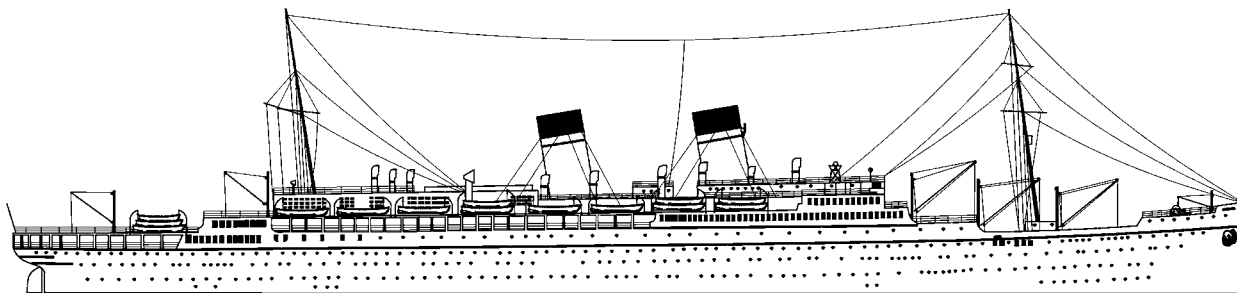
Opis

Zgodnie z planami spółki *Roma* powinna pokonywać Atlantyk w 10 dni. Statek musiał więc uzyskać prędkość 24 węzłów oraz posiadać napęd na 4 śruby. Do czasu *Rex* i *Conte di Savoia* był to najszybszy włoski liniowiec.

Statek o pojemności 32 583 BRT i wymiarach kadłuba 215,06 x 25,24 x 14,39 m posiadał tradycyjną, proporcjonalną sylwetkę – prosty dziób, kłiprową rufę, „kanciaste” nadbudówki, dwa wysokie, lekko nachylone kominy. Stalowy kadłub z 4 pokładami z tego samego materiału, piątym sztormowym pokrytym drewnem tekowym oraz szóstym częściowym. Długość pokładu mostka wynosiła 119,79 m, dziobówka o długości 19,51 m. Najniższe dwa pokłady obejmowały ładow-

1925 rok: na pochylni stoczni Ansaldo kadłub przyszłego liniowca *Roma* zaczyna nabierać kształtów.





nie. Kadłub był podzielony na 12 grodzi częściowo spojenych – dziewięć z nich dochodziło do wysokości górnego pokładu, dwie do pokładu nr 2, a jedna do pokładu nr 3. Kł był płaski. Woda balastowa znajdowała się w komórkowym podwójnym dnie o długości 176,48 m – 4622 ton, w zbiorniku wysokim na rufie – 172 t, oraz w rurowym i dziobowym zbiorniku skrajnika, odpowiednio 145 i 185 ton.

Zespół napędowy składał się z turbin parowych pojedynczej redukcji produkcji Ansaldo w Sampierdarena w układzie 2 zespoły po 4 turbiny (ciśnienie robocze turbin 220 psi), zasilane parą z 9 podwójnie zakończonych i 4 pojedynczo zakończonych kotłów cylindrycznych (15,5 kg/cm²) z 66 płomienicami falistymi, z napędem na 4 wały. Osiągana moc 44 000 KM pozwalała na rozwijanie prędkości normalnej 22 w., a maksymalnej 24 w.

Roma mogła zabierać 1375 pasażerów w trzech klasach: 375 w pierwszej, 600 w drugiej oraz 700 w trzeciej.

Podobnie jak nazwy statków, rów-

nież nazwy pomieszczeń nawiązywały do tradycji starożytnego Rzymu. Wykonanie projektu wnętrza zostało powierzone wspomnianej już firmie z Palermo „Ducrot, Mobili ed Arti Decorativi S.A.N”. Firma ta poprzednio wykonała wnętrza dla *Duilio* i *Giulio Cesare*.

Statek posiadał cztery klasy pomieszczeń – pierwszą, drugą, ekonomiczną- drugą i trzecią. Dwie niższe klasy zaprojektowała mediolańska firma Enrico Monti. Wielki hall na *Roma* został zainspirowany wczesnorene-sansową architekturą, sufit z wielobarwnych kasetonów, ściany z rzezbionymi, drewnianymi kolumnami oraz panelami i adamaszkowe obicia, proste ciemne skórzane sofy. Dominującym elementem była znajdująca się w przedniej wnęce marmurowa figura-alegoria boginii Romy dzieło Angelo Zanellego. Rzeźba była repliką figury znajdującej się na „Ołtarzu Narodu” w Rzymie – obecnie rzeźba ta znajduje się na dworcu pasażerskim w Genui.



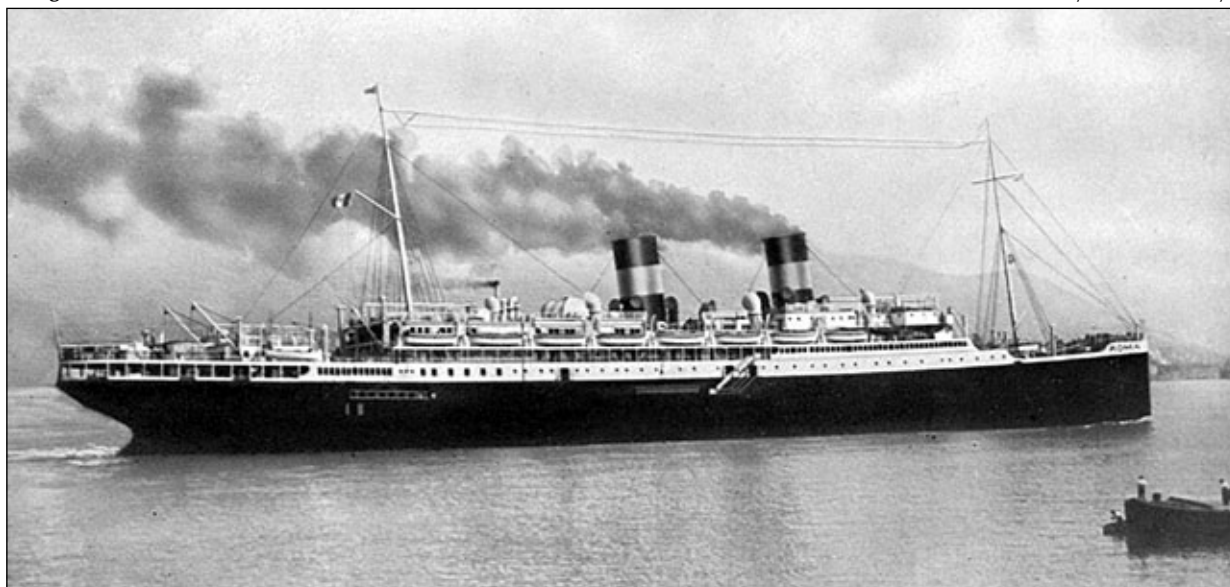
Monumentalny hall główny na *Roma* z alegorycznym przedstawieniem patronki Romy w głębi pomieszczenia.

fot. zbiory Tomasz Walczyk

Sala balowa urządzona była w stylu rokoka ze ścianami wyłożonymi lustrami, stiukami, medalionami i panelami, a scena dla orkiestry była umieszczona w specjalnej loggi. Sala jadalna urzą-

Roma opuszczająca Genuę. W tym okresie statek jeszcze nie miał otwartego basenu na pokładzie lido. Oficjalna pocztówka Navigazione Generale Italiana.

fot. zbiory Tomasz Walczyk



dzona na dwóch pokładach była pokryta antycznym lakierowanym złotym drewnem. Strop wieńczyła kopuła pomalowana przez Galileo Chini. Była to powiększona wersja sali z *Duilio*. Dekoracja na *Roma* była bardzo wystawna i odpowiadała gustom dygnitarzy faszystowskich.

W kabinach I klasy łazienki wyposażone były w cztery krany: na ciepłą, zimną, słodką i słoną wodę morską. Na statku po raz pierwszy III klasa była o znacznie podwyższonym standardzie – zamiast zbiorowych sypialni, pojawiły się 2,4 – łózkowe kabiny, wszystkie z umywalkami i wodą bieżącą – łazienki w tamtym czasie były rzadkością także w I klasie. Liczne pomieszczenia dzienne były wyposażone



Ogród zimowy klasy I, zwanej de luxe na pokładzie *Roma*. Pomimo przestronności wnętrza stalowy strop z nitami i klepki pokładu nie pozwalały zapomnieć, że przebywało się na pokładzie statku.

fot. zbiory Tomasz Walczyk

Roma	
Kod radiowy i nr rej.	ICEV
Stocznia i nr budowy	Soc. Anon. G. Ansaldo & Co, Sestri Ponente (Genua), nr bud. 277
Pojemność	32 880 BRT, 19 358 NRT, pojemność przestrzeni podpokładowej 21 015 RT
Wymiary	215,06 x 25,24 x 14,39 m
Napęd	2 x 4 turbiny parowe Ansaldo, 4 śruby, kotły cylindryczne, 44 000 KM = 22 w., maks. 24 w.
Miejsca pasażerskie	I – 375, II – 600, III – 700
Załoga	510

zone w wygodne pluszowe sofy i fotele. Zgodnie z modą na aktywny wypoczynek wśród pomieszczeń dziennych były sale gimnastyczne. Podczas wchodzenia statku do służby reklamowano go jako „pomnik na morzu, dłuższy od bazyliki św. Piotra, szerszy niż most Rialto w Wenecji i wyższy niż Krzywa Wieża w Pizie”.

Drugi ze statków *Augustus* był zewnętrznie bardzo podobny do poprzednika, różnica polegała jedynie na bardziej masywnej bryle nadbudówek w części poniżej mostka, zredukowaną ilość nawiewników na pokła-

dzie słonecznym, a przede wszystkim był dłuższy. Mający pojemność 32 650 BRT *Augustus* posiadał kadłub o wymiarach 216,6 x 25,24 x 14,17 metrów. Cztery pokłady były ciągle, kolejne trzy częściowe.

Tym co wyróżniało szczególnie ten statek był jego zespół napędowy złożony z czterech 6-cylindrowych silników wysokoprężnych MAN, o mocy nominalnej 6368 KM (moc rzeczywista 8750 KM na wale napędowym). Cztery śruby, pozwalały rozwinąć prędkość 19, maksymalnie 20 w. przy 125 obrotach na minutę. Liniowiec posiadał

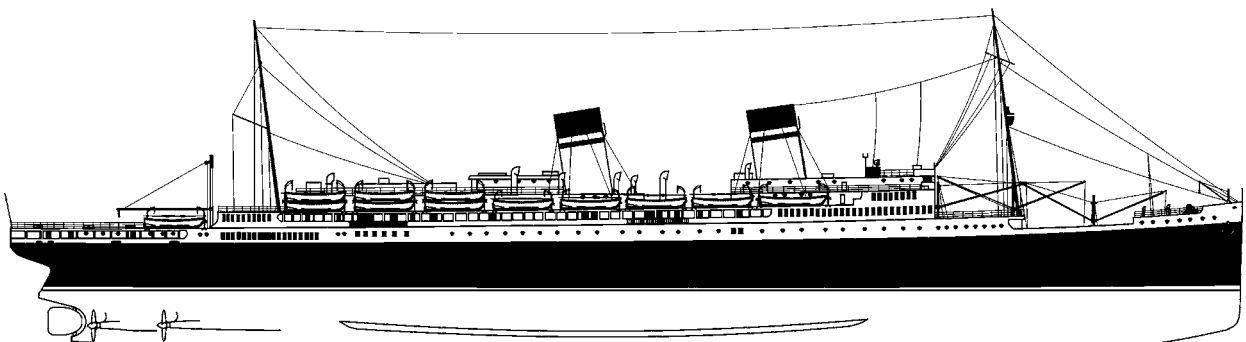
2 podwójnie zakończone pomocnicze kotły Cantieri Officine Savoia.

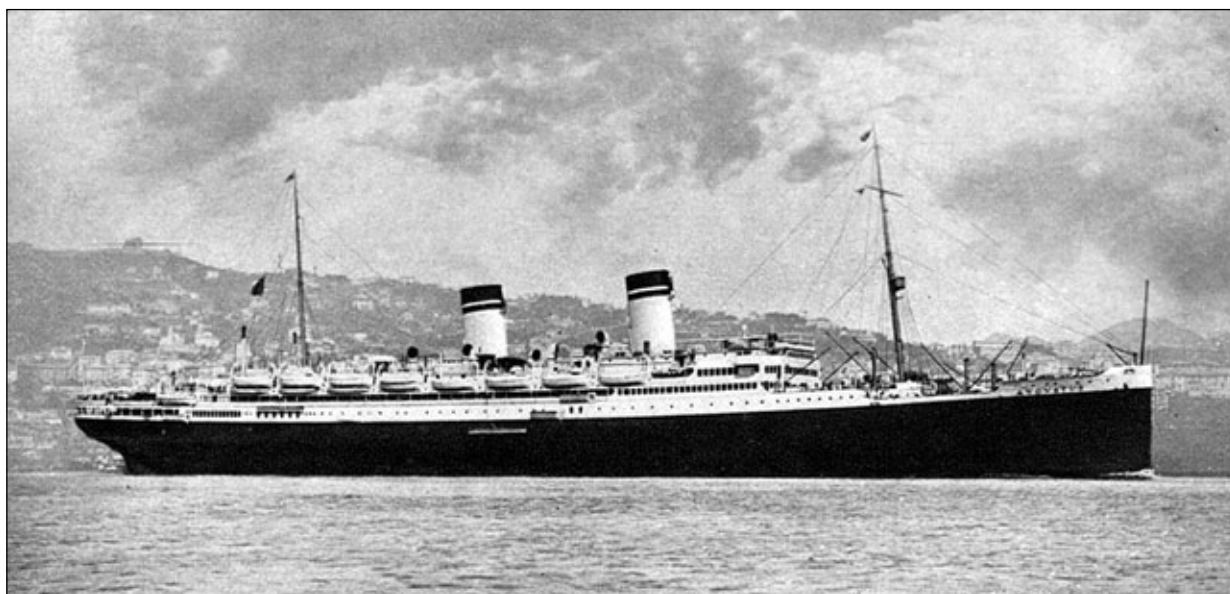
Dekoracja na *Augustus* była skromniejsza, ale za to wnętrza była bardziej wygodne i funkcjonalne. W reklamach dla rynku amerykańskiego podkreślano, że słowo *augustus* wywodzi się z łacińskiego *augeo*, czyli pełen majestatu. Dalej pisano, że jeśli Kaplica Sykstyńska była arcydziełem renesansu, tak *Augustus* jest wykwitem współczesnej włoskiej sztuki.

W stosunku do *Roma* zmodernizowano szczególnie pomieszczenia dzienne klasy de luxe (pierwszej). Jadalnia, która oferowała także usługi a la carte z tylko jednym poziomem. Firma Ducrot przy wyposażeniu *Augustus* postarała się o bardziej przestronny styl przez użycie mebli i wzorów rodem z Sycylii i jej lokalnych tradycji w tym renesansu. Poziom powyżej pokładu salonowego był urządzony w kombinacji stylów architektury tej wyspy, dlatego też popularnie był nazywany „pokładem sycylijskim” – obejmował on ogród zimowy, bibliotekę i palarnię. Inspiracją były głównie styl normński i katoński Sycylii, z drewnianymi okładzinami ścian

Augustus. Stan z lat 30-tych

rys. Jerzy Lewandowski





Augustus wypływający z Genui. Fotografia z pierwszej połowy lat 30-tych.

fol. zbioru Tomasz Walczyk

i kropłowym kształtem okien. Całość uzupełniały niezwykle lampy z kutego żelaza i obrazy z widokami sycylijskiego krajobrazu. Bar pokryty mozaikami nawiązującymi do dekoracji katedry w Monreale, z orientalnymi motywami, wyrzeźbionymi w drewnie. Weranda z jasnobiałymi ścianami i czarno-białym fryzem.

Pokład salonowy z dekoracją złożoną z elementów sztuki greckiej i rzymskiej: duży hall w stylu renesansowym – ściany zdobione pilastrami, panelami z adamaszku i dekoracjami w formie winorośli, bogato zdobiony kasetonowy sufit z centralnym sklepieniem beczkowym; sala balowa w stylu

XVIII-wiecznym – lustra, złożone elementy i kopuła w stropie; sala jadalna w XVIII-wiecznym stylu piemonckim; grill-bar, restauracja a la carte (która nie istniała na *Roma*) z bogatymi XVII-wiecznymi wzorami, razem z wyborną japońską czerwoną laką, doprowadzonymi do pewnej wysokości ścian, z malowanym jedwabnym fryzem powyżej. Galileo Chini, który także dekorował *Roma* wykonał więcej prac na *Augustus*: fryzy kasetonowego sufitu w hallu, malowania na beczkowym sklepieniu, panel z cesarzem Augustem i dekoracje kopuły sali balowej. Sufit jadalni i jej ściany zostały pomalowane przez Ettore de Maria Bergler.

Kolejną nowością na pokładzie *Augustus* było 100 łazienek pierwszej klasy, każda pokryta ręcznie malowaną majoliką, co sprawiało że na statku nie było dwóch identycznych łazienek.

Firma Enrico Monti & C-mobili e Arredamenti, istniejąca od 1899 r. była odpowiedzialna za pomieszczenia niższych klas. Wyposażenie wnętrza klas drugiej, ekonomicznej i trzeciej było wyjściem naprzeciw nowym podróżnym niższej klasy średniej – studentom, drobnym urzędnikom którym oferowano bilety w atrakcyjnych cenach.

Druga klasa znajdowała się na rufie: salon dla kobiet, jadalnia, czytelnia oraz 23 4-lózkowe kabiny. Trzecia klasa znajdowała się na dziobie z salonem dla kobiet, palarnią, jadalnią i kabinami dla maksymalnie 6 osób. Wnętrza były skromne i w typowo mieszczańskim stylu. Małe pokoje z białymi ścianami i zasłonami na drzwiach i bu-

jach. Białe były też kolor metalowych ścian łóżek, delikatne materace, jaśniejsze, pościel, koce, tak jak i porcelanowe umywalki oraz krany z bieżącą wodą między lustrem, a białymi meblami. Umywalka połączona była z małym blatem, przy którym ustawione było krzesło. Butelki, szklanki, wieszaki na płaszcze, półki na walizki, beżowe kinie lampy elektrycznej, lampka przy łóżku, dzwonek elektryczny, wentylator, drabina oraz kluczyk z numerem uzupełniały wyposażenie pomieszczenia trzeciej klasy. Szczególnym ulepszeniem były sanitariaty.

Mocnym punktem statku była nowoczesna kuchnia, która była w stanie zaproponować pasażerom 10 różnych przystawek, 6 zakašek, 2 gatunki ryb, 6 dań mięsnych, 4 rodzaje warzyw, zimny bufet z 14 rodzajami mięs, czterema sałatkami, 6 deserów w tym lody, 6 rodzajów serów, różnorodne owoce egzotyczne z Włoch i Ameryki. W lodówkach statek mógł przewieźć 80 tysięcy jajek, 25 ton mrożonego mięsa, 6 ton ryb, 7 tysięcy kurczaków i innego drobiu, 300 hektolitrow wina w beczułkach, 20 tysięcy butelek wina, 5 tysięcy butelek piwa, 10 tysięcy butelek wody mineralnej.

Sensacją był umieszczony za kominami otwarty basen na pokładzie lido. Spotkał się on z takim entuzjazmem wśród pasażerów, że podobny został dodany również na *Roma*. Z czasem stało się to znakiem firmowym włoskiego armatora i wielu świetnych ilustratorów jak Aldo Raimondi i Marcello Dudovich często portretowało ten fragment statku.

Widok jednoosobowej kabiny I klasy na *Augustus*. fot. zbioru Tomasz Walczyk



Augustus	
Kod radiowy i nr rej.	IBFD
Stocznia i nr budowy	Soc. Anon.G.Ansaldo & Co., Sestri Ponente Nr bud. 282
Pojemność	32 650 BRT, 19 530 NRT
Wymiary	216,60 x 25,24 x 14,17 m
Napęd	4 x 6 cyl. silnik wysokoprężny MAN, moc nominalna 6368 KM = 19 w.
Miejsca pasażerskie	I – 302, II – 504, III – 1404 lub I – 375, II pośrednia – 300, III – 700
Załoga	500

Pasażerowie mogli również korzystać ze specjalnie wydawanej gazety drukowanej na *Augustus*.

SŁUŻBA

Roma

Roma została przekazana armatorowi we wrześniu i 21-go tego samego miesiąca, liniowiec wyruszył w dziewięć rejs na trasie z Genui via Neapol do Nowego Jorku, gdzie przybył na początku października.

W 1929 r. statek został skierowany do stoczni, by wzorem *Augustus* otrzymać zewnętrzny basen.

Zaledwie cztery lata po dziewięciu podróży w listopadzie 1931 r. *Roma* odbyła ostatni rejs dla armatora NGI.

Augustus

Statek został przeznaczony do linii południowoamerykańskiej. *Augustus*

wyruszył w swój pierwszy rejs na trasie Genua-Neapol-Rio de Janeiro-Buenos Aires 12 listopada 1927 r. (wg innych źródeł 10 listopada).

26 lutego 1928 r. podczas drugiego rejsu do Ameryki Południowej, w drugim dniu podróży, na *Augustus* dowodzonym przez kapitana Francesco Tarabotto doszło do awarii dwóch z czterech silników wysokoprężnych. Statek musiał być zawrócony i został skierowany na trzymiesięczne naprawy – konieczna była całkowita wymiana korbowodów i tłoków. Po zakończeniu napraw, 24 maja *Augustus* wyruszył w trzeci rejs do Buenos Aires.

1 lipca 1928 r. w rezultacie umowy między NGI, Lloyd Sabauda i Cosulich statek przeszedł na linię nowojorską obok *Roma* i *Colombo*. Umowa ta była wynikiem działań ministerstwa

komunikacji, które starało się uporzędować włoską żeglugę pasażerską na Atlantyku i było przygotowaniem do przyszłego połączenia flot. Każdy z armatorów oddawał do dyspozycji po 2 statki – *Roma* i *Augustus* ze strony NGI, *Conte Biancamano* i *Conte Grande* z Lloyd Sabauda oraz *Saturnia* i *Vulcania* z Cosulich. Każdy z armatorów posiadał pozwolenie na 19 okrężnych rejsów rocznie i każda nadwyżka dochodów którejkolwiek z firm miała być dzielona z pozostałymi.

W pierwszy rejs na podstawie tej umowy, na linii Genua-Neapol-Nowy Jork *Augustus* wyruszył 28 sierpnia. Trzy lata później, 28 grudnia 1931 r. statek wyruszył w ostatni rejs pod znakami NGI do Nowego Jorku. Był też ostatnią jednostką przybyłą do tego portu w barwach tego armatora.

Reorganizacja przedsiębiorstw żeglugowych

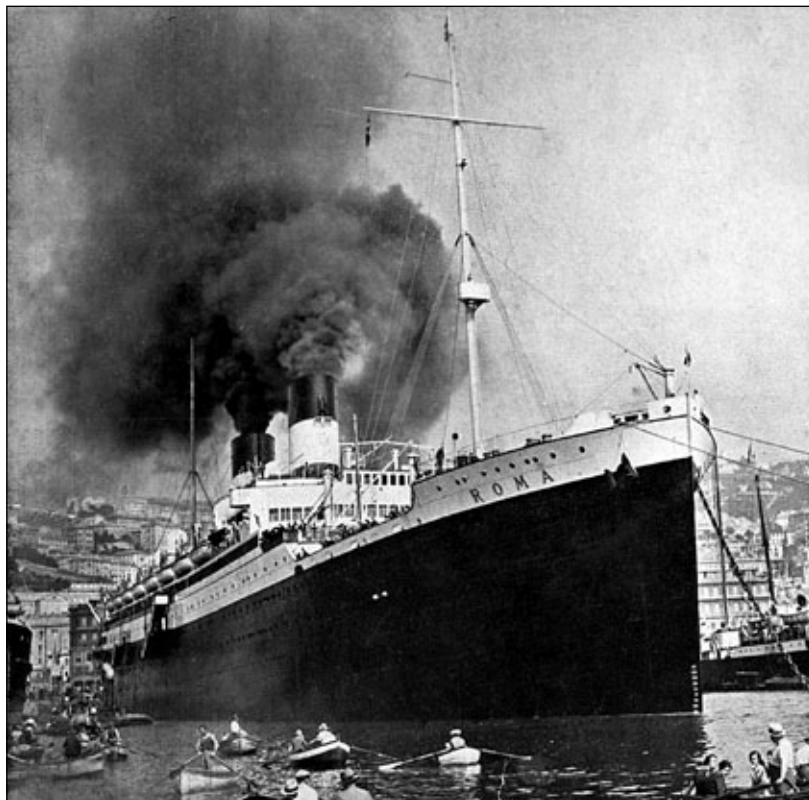
Wielki kryzys lat 30-tych poważnie dotknął Włochy i wiele banków upadło lub zostało przejętych przez państwo. Banco Commerciale Italiano, wobec którego były zadłużone największe włoskie spółki żeglugowe, został przejęty przez Państwo. Przejmując bank pośrednio przejęło kontrolę nad spółkami żeglugowymi i rozpoczęło restrukturyzację przedsiębiorstw żeglugowych. 2 stycznia 1932 r. doszło do połączenia firm NGI, Cosulich i Lloyd Sabauda jako państwowe przedsiębiorstwo Italia – Flotte Riunite.

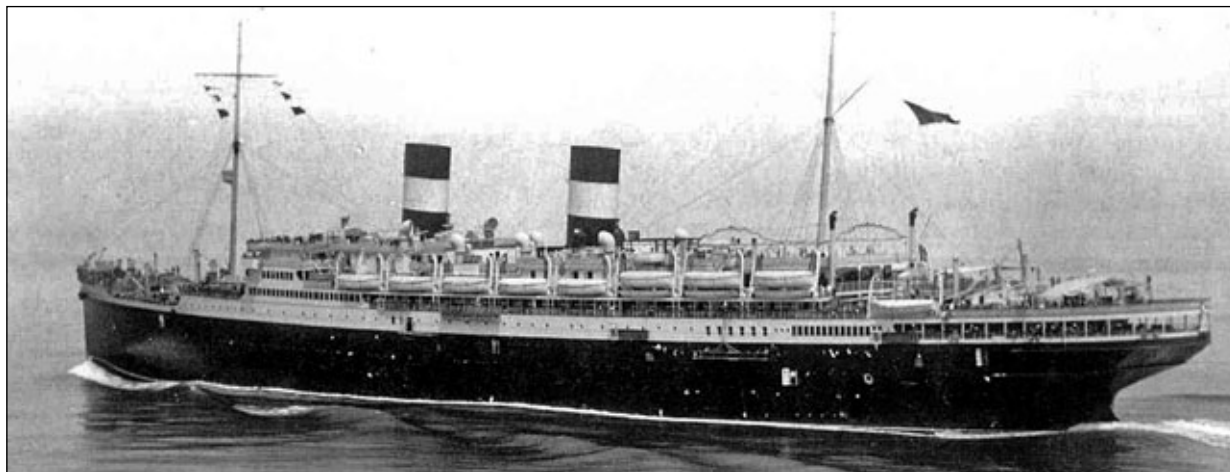
Roma

15 stycznia 1932 r. *Roma* wyruszył z Genui w pierwszy rejs w barwach przedsiębiorstwa Italia – Flotte Riunite. Statek otrzymał nowe malowanie komina – czarno-biało-czarne kolory NGI zastąpiły barwy spółki Italia Flotte Riunite – biały komin, z czerwoną górną częścią oraz zielonym wąskim pasem poniżej czerwonego pasa. Nowa flaga była kombinacją krzyża św. Jerzego z halabardą widniejącą w herbie Triestu. Latem statek został przeniesiony na linię nowojorską i 28 sierpnia wyruszył w pierwszy rejs Genua-Neapol-Nowy Jork Służbę na linii północno-atlantycznej kontynuował do 1933 r. kiedy został skierowany do przebudowy kabin. Obok dotychczasowych pomieszczeń I, II, III klasy pojawiła się klasa turystyczna.

Statek cieszył się dużą popularnością, przez jego pokład przewinął się szereg sław kina tego okresu jak

Roma opuszcza Genuę w dziewięć rejsie: 1 wrzesień 1926. fot. zbiory Tomasz Walczyk





Piękna fotografia *Augustusa* z połowy lat 20-tych, gdy pływał w barwach Navigazione Generale Italiana. fot. zbiory Tomasz Walczyk

Douglas Fairbanks czy Mary Pickford.

Kolejny rok, 1934 upłynął ponownie na linii nowojorskiej, ale już kolejny przyniósł zmiany w służbie *Roma*. Najpierw w lutym i kwietniu 1935 r. statek odbył dwa rejsy w czarterze Cosulich a innej spółki należącej do przedsiębiorstwa, utrzymującej linię do Nowego Jorku z Triestu. Od lata tego samego roku transatlantyk został przeniesiony na linię południowoamerykańską na trasie Genua-Neapol – porty Ameryki Południowej.

W 1936 r. liniowiec został przemalowany stosownie do warunków panujących na nowej linii – biały kadłub, szmaragdowa linia wodna i tej samej barwy pas na kadłubie.

Augustus

9 stycznia 1932 r. gdy *Augustus* przybył do Nowego Jorku i tam zmienił kolory z NGI na nowe, przedsiębiorstwa Italia – Flotte Riunite. W styczniu doszło również do przebudowy kabin z nowym rozkładem miejsc: 300 w I klasie, 400 w II klasie oraz 1000 w III klasie

23 stycznia *Augustus* zadebiutował jako pierwszy statek armatora odbywający wycieczki na Karaiby z portem końcowym w Hawanie. Dopiero 1 marca liniowiec odbył pierwszy regularny rejs dla Italii na linii Genua-Neapol-Nowy Jork, jednakże już od października statek przeszedł na linię południowoamerykańską.

Kolejny rok *Augustus* zaczął od liczącego sobie aż 129 dni rejsu wycieczkowego dookoła świata zdobywając sławę i renomę najpopularniejszego statku wycieczkowego lat 30-tych. Podróż zaczęła się 4 stycznia w Nowym Jorku, następnie statek zawiązał kolejno do Funchal, Gibraltaru,

Cannes, Monte Carlo, Genui, Neapolu, Trypolisu, Faleronu, Haify, Port Suez, Bombaju, Kolombo, Penangu, Belawan Deli, Singapur, Paknam, Tandjong-Priok, Samarang, Zatoki Pandang, Zamboangi, Manili, Hong Kongu, Szanghaju, Chinwangtao, Miyajimy, Kobe, Jokohamy, Honolulu, Hilo, San Francisco, Los Angeles, Balboa, Cristobal, Hawany i ponownie Nowego Jorku. Udział w rejsie był bardzo kosztowny – najtańszy bilet kosztował 2100 dolarów, co było niebagatelną sumą w owym czasie.

We wrześniu 1933 r. *Augustus* odbył ostatni rejs na linii nowojorskiej, po czym został na stałe przeniesiony na linię do Ameryki Południowej.

W 1934 r. doszło do kolejnej przebudowy kabin. Liniowiec posiadał teraz 210 miejsc w I klasie, 604 w drugiej, 454 w turystycznej oraz 766 w trzeciej. Wyporność uległa zmianie i wynosiła 30 418 BRT.

7 grudnia 1936 r. została oficjalnie sformowana firma Societa Nazionale Finanziaria Marittima (FINMARE) z kapitałem udziałowym 900 mln lirów, która planowała utworzyć 4 spółki żeglugowe poprzez połączenie istniejących firm. Jedną z nich Italia S.A.N. utrzymywała liniowe połączenia z obiema Amerykami. Tego samego dnia Italia Flotte Riunite – Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabaud e Cosulich zostało przemianowane na Societa Ligure di Navigazione i zlikwidowane. 18 grudnia 1936 r. na spotkaniu zarządu powstała nowa firma Italia Societa Anonima di Navigazione. Oficjalnie firma zaczęła działalność 3 stycznia 1937 r.

Reorganizacja przedsiębiorstwa nie wpłynęła na przebieg służby *Augustus*, który kontynuował żeglugę na linii po-

łudniowoamerykańskiej, oraz odbywając rejsy wycieczkowe.

Roma

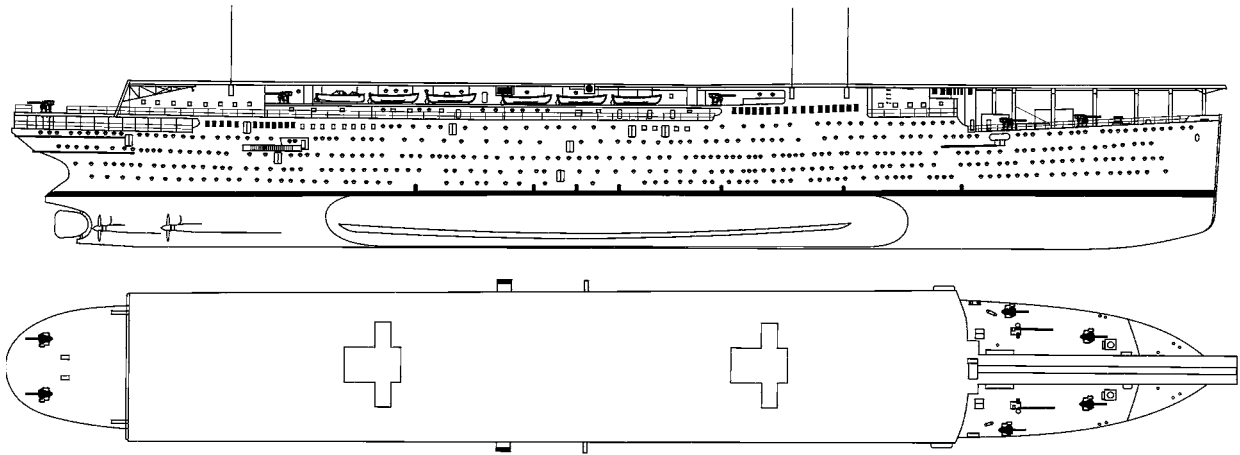
16 grudnia *Roma* podjęła służbę dla Italia S.A.N. W okresie tym statek odbywał głównie rejsy wycieczkowe na Karaiby i po Morzu Śródziemnym.

Lotniskowce po raz pierwszy

Jak już wspomniano wcześniej Regia Marina po odrzuceniu projektu budowy nowego lotniskowca, przedstawiła projekty szybkiej, trwającej najwyżej rok i tańszej budowy lotniskowca na bazie istniejącego statku pasażerskiego. Pomysł przebudowy transatlantyka *Roma* był prawdopodobnie efektem studium przygotowanym przez zakłady Fiata. Przewidywał zastąpienie drogiej w eksploatacji i ulegających szybkiemu zużyciu turbin parowych przez zespół silników wysokoprężnych o łącznej mocy 65 000 KM i prędkości maksymalnej od 21 do 24 węzłów. 12 lutego 1936 r. pojawiło się podobne studium z propozycją konwersji *Augustus*.

Na bazie tych koncepcji pojawił się projekt lotniskowca „awaryjnego” o prędkości 21 węzłów. Wszystkie naborówki powyżej pokładu miały być zdemontowane i zastąpione hangarem, przykrytym pokładem lotniczym z dwiema windami, zniżającym się ku dziobowi na szerokość pojedynczej katapulty. Kadłub z dwoma dużymi „bąblami” przeciwtorpedowymi.

1 sierpnia 1936 r. przy pogarszających się stosunkach z Wielką Brytanią, płk. inż. Luigi Gagnotto, który był autorem katapulty na sprężone powietrze dla wodnosamolotów używanych przez marynarkę włoską a także inne państwa, przedstawił rezultat pięcio-



Rysunek projektowy szybkiej „awaryjnej” konwersji *Roma* na lotniskowiec z 1936 r. Eliminacja nadbudówek ograniczona do minimum, w rzucie bocznym przypomina nieco brytyjski lotniskowiec *Argus*, jednak dziobowa część pokładu lotniczego przewidziana jedynie dla katapulty była nietypowym rozwiązaniem.

rys. Jerzy Lewandowski

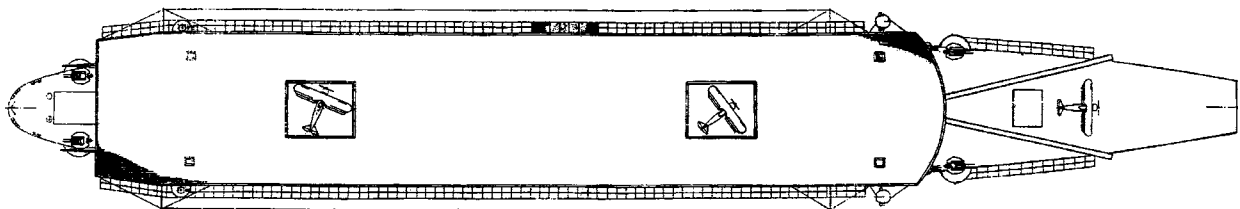
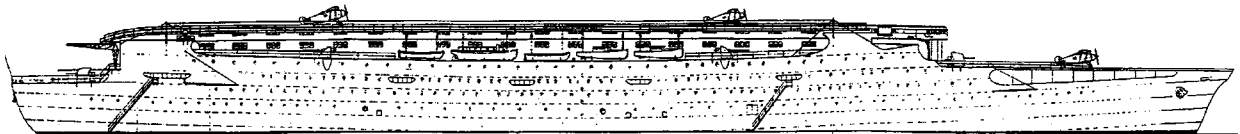
miesięcznej pracy w stoczni Ansaldo – nowy projekt przebudowy *Roma* na lotniskowiec.

Był to pierwszy projekt przewidujący prędkość 26 węzłów. Dla osiągnięcia tej prędkości konieczna była wymiana maszyn na 4 silniki wysokoprężne 12-cylindrowe typu DL6412 każdy o mocy 13 000 KM rozlokowanych w czterech odrębnych pomieszczeniach, o łącznej mocy 65 000 KM. Do uzyskania planowanej prędkości przewidziana była również modernizacja kształtu kadłuba, opracowana przez stocznnię Ansaldo. Przewidywany zasięg operacyjny 10 000 mil morskich przy 26 węzłach prędkości.

Projekt Gagnotto przypominał nieco wcześniejsze lotniskowce zagraniczne jak japońskie *Akagi* i *Kaga*, a szczególnie brytyjski *Furious*, zwłaszcza z koncepcją dwóch pokładów startowych. Pierwszym etapem przewidywanych na rok prac był demontaż nadbudówek oraz wymiana sekcji dziobowej i rufowej. Według

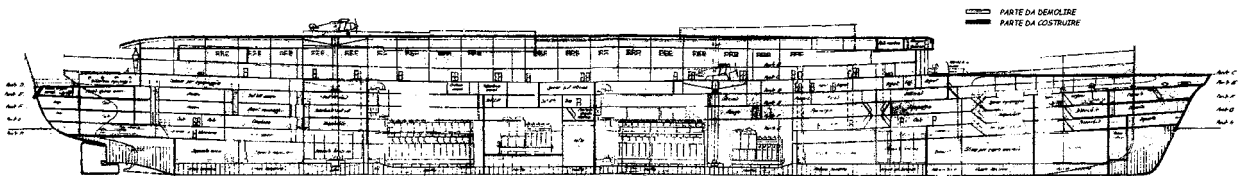
koncepcji Gagnotto górny pokład był przewidywany do masowego startu grupy lotniczej, następnie wyłącznie do przyjmowania samolotów, podczas gdy pokład hangaru służył do kolejnych startów. Zespół lotniczy składał się z 30 samolotów myśliwskich oraz 18 bombowców. Dalsze 8 rozmontowanych samolotów rozlokowano bli-

Projekt Gagnotto (Ansaldo No796)	
Wyporność	25 630 ton
Wymiary	235,40 (maks.), 215,40 (pp), 162,50 (pokł.) x 25,2/29,00 (pokł.) x 7,5 m
Napęd	65 000 KM = 26 w.
Uzbrojenie	8 x 120 mm L/50 plot. (4 x II), 8 x 100 mm L/47 plot. (4 x II), 48 samolotów + 8 rezerwowych



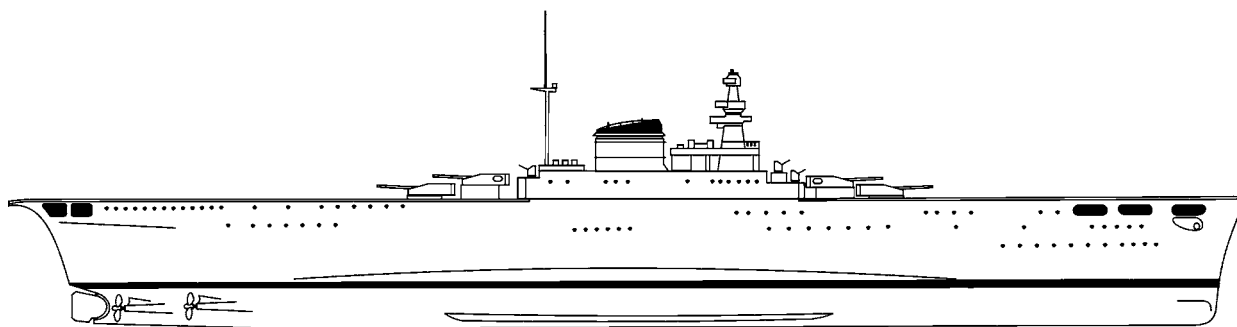
Projekt opracowany przez inż. Gagnotto (nr 796 Ansaldo) z sierpnia 1936 r. Widoczna propozycja radykalnej zmiany sylwetki dawnego liniowca pasażerskiego. Dość archaiczne rozwiązanie z umieszczeniem katapult na pokładzie hangarowym.

rys. via „Storia Militare”



Projekt inż. Gagnotto. Na przekroju doskonale widoczna propozycja radykalnej zmiany kształtu sekcji dziobowej i rufowej dla uzyskania lepszej opływalności kadłuba.

rys. via „Storia Militare”



Pochodzący z 1940 r. projekt przebudowa *Roma* z kadłubem bardzo podobnym do brytyjskiego *Ark Royal*. Układ artyleryjski zdaje się nawiązywać do amerykańskich lotniskowców typu *Lexington*.
rys. Jerzy Lewandowski

sko wind. Okręt wyposażono w sześć wind – dwie duże o wymiarach 10 x 12 m do transportu samolotów między pokładami, cztery mniejsze do transportowania bomb (torpedy, co wydaje się zaskakujące nie były przewidziane).

Dwie katapulty lotniskowca znajdowały się na pokładzie hangarowym ustawione ukośnie do osi kadłuba w części dziobowej, wykorzystywane jedynie przez wodnosamoloty oraz ciężkie samoloty lądowe.

Przewidywane uzbrojenie składało się z czterech dwulufowych armat 120 mm L/50 mm plot umieszczonych przy czterech narożach pokładu lotniczego na sponsonach. Cztery dwulufowe zespoły armat 100 mm L/47 mm plot. były przewidywane na sponsonach po bokach pokładu lotniczego. Ogniem artyleryjskim kierowano przez dalocełowniki.

Najsłabszym elementem projektu był praktycznie brak opancerzenia i jakichkolwiek osłon. Jedynym zabezpieczeniem był wewnętrzny system grodzi.

Załoga lotniskowca według projektu powinna składać się z 34 oficerów i 510 podoficerów i marynarzy Regia Marina oraz 22 oficerów i 210 podoficerów Regia Aeronautica.

Problemy z terminową dostawą odpowiednich silników przez koncern Fiata, jak też fakt, że władze marynarki preferowały odrzucony projekt lotniskowca o wyporności 14 000 ton doprowadziły do zarzucenia pomysłu przebudowy.

Planowana modernizacja

Podczas posiedzenia zarządu Italia S.A.N. w dniu 9 czerwca 1938 r. zdecydowano o budowie nowych statków towarowych i małych jednostek pasażerskich. Najwięcej emocji wzbudził jednak plan kompletnej przebudowy *Roma* i *Augustus*, które planowano za-

prezentować na światowej wystawie w Rzymie w 1941 r. Pomysł wydawał się zaskakujący, gdyż prawdopodobnie byłoby taniej zbudować całkiem nowe dwa statki zamiast zgodnie z planem usunąć całe dotychczasowe wyposażenie, napęd, nadbudówki. Nowy napęd z 4 wysokoprężnymi silnikami Fiata sprzężonymi bezpośrednio z wałami napędowymi, kadłuby obu statków wydłużone o sekcje dziobową i rufową zgodnie z nowymi trendami i technologią.

Projekt ten ostatecznie nie doszedł do skutku gdyż obie jednostki ciągle musiały pozostawać w linii na szlaku atlantyckim oraz do przewozu kolonistów i żołnierzy podczas konfliktu w Abisynii aż do wybuchu wojny.

Z projektu zachował się tylko model, plany ogólne oraz wnętrze autorstwa wybitnego projektanta i stylisty Gustavo Pulitzerza Finali. Po przebudowie jednostki wyglądałyby zupełnie inaczej, we wnętrzu pojawiłyby się nowoczesne, funkcjonalne meble, zewnętrznie nową sylwetkę charakteryzował wygięty dziób, krążownicza rufa z lukowatym przodem i jeden szeroki komin jak na liniowcach *Saturnia* i *Vulcania*.

Lotniskowiec po raz drugi

Sprawa szybkiej konwersji *Roma* powróciła w czasie kryzysu czechosłowackiego we wrześniu 1938 r. Znany już projekt Gagnotto był rozważany na równi z przedstawioną w części pierwszej artykułu koncepcją przebudowy na okręt lotniczy krążownika *Bolzano*. Po raz kolejny pomysł nie doczekał się realizacji.

Roma

W momencie wybuchu Drugiej Wojny Światowej *Roma* została unieruchomiona z zamiarem wymiany zespołu napędowego.

Jednakże 29 kwietnia 1940 r. statek wyruszył w swój ostatni rejs na trasie Triest-Wenecja-Nowy Jork-Genewa. 16 maja *Roma* zacumowała obok *Queen Elizabeth* i *Normandie*. W czasie tego rejsu transatlantyk płynął z kadłubem ponownie pomalowanym na czarno, z białym pasem na burcie, co było nowym schematem wprowadzonym przez Italia S.A.N., a wziętym od Cosulich. Na burtach wymalowano włoskie flagi – znak neutralności.

W czerwcu 1940 r. *Roma* został wycharterowany po raz pierwszy przez ministerstwo wojny, 9-go wieczorem w Neapolu wyokrętował 700 kobiet i dzieci ewakuowanych z Libii. Był to ostatni rejs statku z pasażerami. Następnie statek został jesienią wycofany ze służby zgodnie z planami Regia Marina z roku ubiegłego i oczekiwał na dostawę nowych silników wysokoprężnych.

Augustus

W sierpniu 1939 r. *Augustus* znajdował się w Nowym Jorku. Tam zastała go informacja rządu niemieckiego o planowanej dacie rozpoczęcia działań zbrojnych. Z tego względu *Augustus* opuścił Nowy Jork i wybuch drugiej wojny światowej zastał statek we Włoszech.

W grudniu *Augustus* odbył rejs z Genui do Valparaiso w Chile stając się największym statkiem pasażerskim który zawinął do tego portu. Po powrocie, 23 maja 1940 r. statek został unieruchomiony w Trieście.

Do trzech razy sztuka?

Pierwsze niepowodzenia wojenne, zwłaszcza bitwa koło Punta Stilo, zmusiły Regia Marina w sierpniu 1940 r. do ponownego rozważenia konwersji jednego ze statków pasażerskich. Dość szybko odrzucono plan przebudowy superliniowców *Rex* i *Con-*

te di Savoia. Które wyposażone w zespół napędowy o odpowiedniej mocy, były jednakże zbyt dużymi i podatnymi na uszkodzenia jednostkami, tak więc uwaga skupiła się już tradycyjnie na *Roma*, statku obciążonym problemem wymiany maszyn w przypadku konwersji. Wkrótce po szybko podjętej decyzji o wyborze *Roma* przedstawiony został projekt jednostki z pokładem lotniczym na całej długości kadłuba, bardzo podobnym do brytyjskiego *Ark Royal*. Ustawienie artylerii głównej nawiązywało do układu zastosowanego na amerykańskich lotniskowcach typu *Lexington* z przodu i za wysepką nadbudówki – łącznie cztery dwulufowe armaty 152 mm L/55. Termin przebudowy do projektowanej konfiguracji, tj. 8 miesięcy był nierealny, w związku z czym zdecydowano się powrócić do omawianego wcześniej projektu z 1936 r. Dotrzymanie terminu było jednak uzależnione od dostawy silników wysokoprężnych. Opóźnienia w ich dostawie doprowadziły już do zawieszenia budowy niektórych krążowników typu *Capitani Romani*.

W październiku 1940 r. nowo mianowany szef sztabu, admirał Arturo Riccardi zarządził zarekwirowanie *Roma* przez marynarkę, ale jednocześnie podjął decyzję o wykonaniu nowego projektu konwersji trwającej 8 miesięcy. Niepomyślne wiadomości napływały jednak ze strony Sił Powietrznych. 27 stycznia 1941 r. Regia Aeronautica poinformowała kierownictwo marynarki że nie istnieją i nie są opracowywane samoloty odpo-

Projekt Bozzoni (Ansaldo No 796)	
Wyporność	25 500 ton
Wymiary	223,50 (pokł.), 208,00 (lw), 202,40 (pp) x 29,24 (z „bąblami”)/ 28,80 (lw) / 25,20 (pokł.) x 6,96 m
Napęd	140 000 KM – 30 węzłów
Uzbrojenie	8 x 135 mm L/45 plot. (4 x II), 12 x 65 mm L/64 (12 x I), 20 x 20 mm plot. (10 x II)

wiednie do zastosowania na lotniskowcu. W tej sytuacji projekt przebudowy stracił na tempie, choć zdecydowano o jego kontynuacji w formie studyjnej.

W czerwcu 1941 r. był gotowy nowy projekt opracowany pod kierownictwem generała inż. Gustavo Bozzoni, który częściowo nawiązywał do projektu z 1940 r., między innymi poprzez ciągły pokład. Bardzo istotną nowością było wprowadzenie ochrony przeciwtorpedowej – dodanie „bąbli” do kadłuba, podwójne dno wypełnione aż do poziomu linii wodnej zbrojonym betonem, który podczas testów okazał się dość skuteczny oraz bardzo ekonomiczny zważywszy deficyt rud żelaza dostępnych w czasie wojny dla przemysłu włoskiego. Ze względu na minimalne środki jakie przewidywano wykorzystać przy konwersji nie było przewidziane opancerzenie przeciw bombom i ostrzałowi artyleryjskiemu. Według tego projektu *Roma* mogła zabierać 34 samoloty. Przebudowa była mniej radykalna w stosunku do projektu Gagnotto. Między innymi dziób zachowywał swój oryginalny kształt, rufę natomiast planowano zabudować, a nie zastąpić nową. Artylerię rozmieszczono wzdłuż ciągłego po-

kładu na sponsonach i składała się z 4 dwulufowych armat 135 mm L/45 plot., 12 pojedynczych stanowisk działek 65 mm L/64 plot., 10 dwulufowych zespołów działek 20 mm plot. Załoga lotniskowca składała się ze 100 oficerów, 200 podoficerów oraz 1100 marynarzy i lotników.

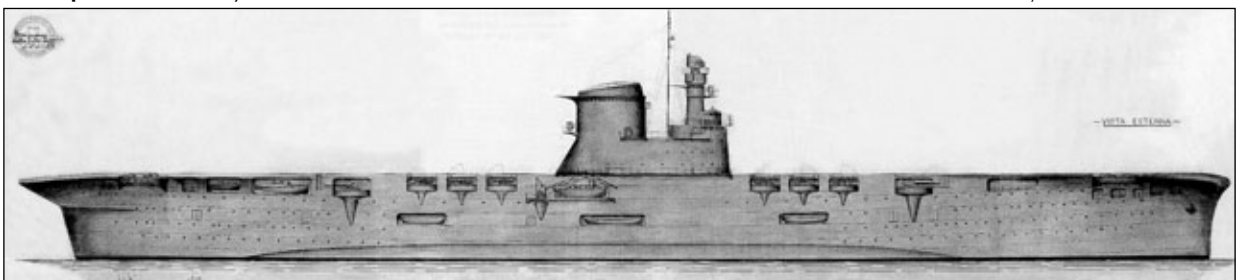
Projekt ten nie doczekał się realizacji, gdyż we wrześniu 1941 r. został przyjęty nowy, ostateczny projekt, który doprowadził do powstania lotniskowca *Aquila*.

Przebudowany na lotniskowiec w niedalekiej przyszłości miał być również drugi liniowiec *Augustus*. W lipcu 1940 r. został przejęty przez Regia Marina, która zdecydowała o przemieszczeniu statku do Genui. Nieco później pojawił się projekt przebudowy jednostki na lotniskowiec eskortowy *Falco*, nazwany później *Sparviero*.

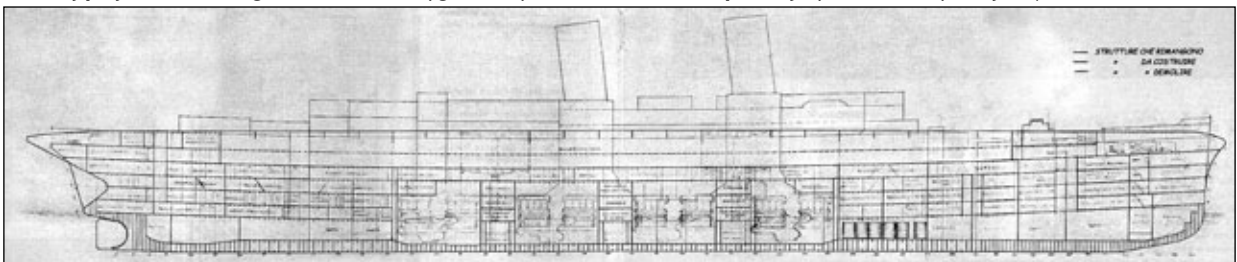
W 1940 r. zaczął się ostatni etap w historii obu liniowców, najbardziej dramatyczny, który doprowadził ostatecznie do budowy pierwszego włoskiego lotniskowca. Ostateczne projekty oraz ich realizacja zostaną omówione w trzeciej części artykułu.

(ciąg dalszy nastąpi)

Przedostatni z serii projektów przebudowy *Roma*, opracowany przez inż. Bozzoni. Okręt bardzo przypomina brytyjski *Ark Royal* ze swoim pokładem lotniczym. rys. via „Storia Militare”

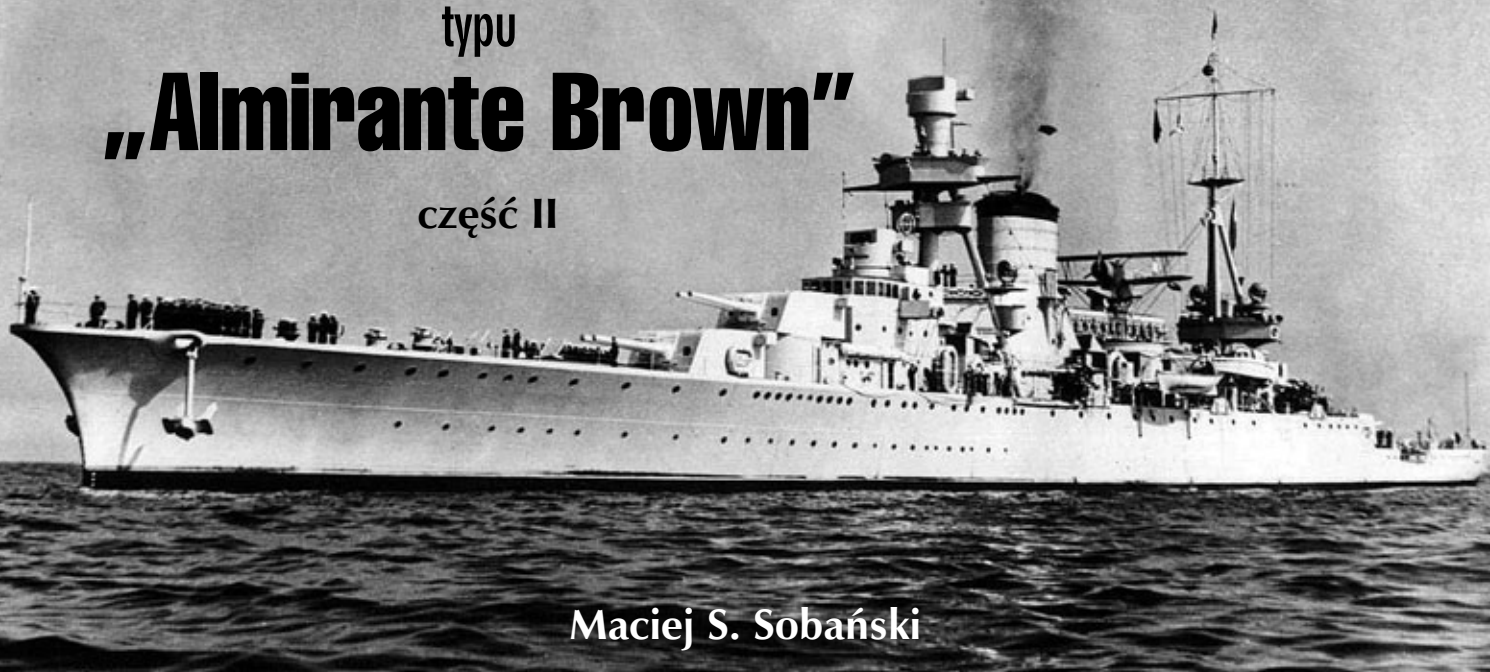


Przekrój projektu Bozzoniego z zaznaczoną oryginalną sylwetką *Roma* dobrze pokazujący zakres modyfikacji. rys. via „Storia Militare”



Argentyńskie krążowniki typu „Almirante Brown”

część II



Maciej S. Sobański

Veinticinco de Mayo w ujęciu z połowy lat 1940-tych. Na katapultie widoczna amfibia Grumman G-20 „Duck”. fot. zbiory Georg v. Rauch

Przebieg służby

Choć służba argentyńskich bliźniaczych krążowników ciężkich przypadała na nader dramatyczny a równocześnie ciekawy okres XX wieku, to jednak trudno powiedzieć by jej przebieg obfitował w szczególnie interesujące momenty, co zapewne było między innymi następstwem zachowania przez Argentynę neutralności w czasie światowego konfliktu. Co prawda w dniu 26 stycznia 1944 roku pod wpływem nacisków Stanów Zjednoczonych zerwano stosunki dyplomatyczne z Niemcami i Japonią, to jednak pierwsze z wspomnianych państw cieszyło się nadal sporym uznaniem wśród argentyńskiego społeczeństwa i kręgów rządowych, zwłaszcza tych wywodzących się z grona wojskowych, którzy w czerwcu 1943 pod kierownictwem A. Rawsona, P. Ramireza i J. Perona dokonali przewrotu i wcale nie skrywali swych profaszystowskich sympatii³⁶. W rezultacie dopiero 27 marca 1945 Argentyna wypowiedziała formalnie wojnę państwu „Osi”, nie podejmując już ze zrozumiałych względów żadnych działań zbrojnych, a wiadomo przecież nie od dziś, że nie tak nie „ubarwia” służby okrętów jak udział w kampanii wojennej.

Almirante Brown

Stępkę pod budowę pierwszego z pary argentyńskich krążowników ciężkich położono w należącej do wło-

skiego concernu Odero Terni Orlando (OTO) stoczni Odero w Genui – Sestri Ponente w dniu 12 października 1927 roku. Po trwających prawie 2 lata pracach na pochylni 28 września 1929 nastąpiło uroczyste wodowanie jednostki, która zgodnie z dekretem z 31 sierpnia 1927 (O.G. 150/27) otrzymała nazwę *Almirante Brown* dla upamiętnienia admirała Williama Brown, Irlandczyka powszechnie uważanego za twórcę argentyńskiej marynarki wojennej w latach dwudziestych i trzydziestych XIX stulecia. Matką chrzestną krążownika została Isabel F. De Fablet, żona adm. Juliana Fablet z Armada Argentina.

Jeszcze w toku prowadzonych w stoczni prac wykończeniowych wyznaczono pierwszego dowódcę okrętu, którym został Capitán de Navío (pol. kmdr) León Scasso, zaś jego zastępcą od roku 1930 Capitán de Fregata (pol. kmdr por.) Gastón Vicendeau.

Prace wykończeniowe zakończono latem 1931 roku, a w dniu 5 lipca po raz pierwszy uroczystie podniesiono na okręcie argentyńską banderę wojenną. Wcześniej, specjalnym dekretem z dnia 7 marca 1931 jednostka została oficjalnie sklasyfikowana jako „Crucero” (pol. krążownik).

Próby zdawczo-odbiorcze zostały przeprowadzone u wybrzeży Włoch, a po ich pozytywnym zakończeniu w dniu 27 lipca 1931 *Almirante Brown*

opuścił Genuę i wyruszył w rejs do Argentyny, osiągając 15 września redę portu La Plata, by wreszcie 26 września wejść uroczysto do Buenos Aires i zostać oficjalnie zaprezentowany argentyńskiemu społeczeństwu. Wcześniej, bo 16 września 1931 z chwilą wejścia na własne wody terytorialne okręt został oficjalnie wcielony do Escuadra Nacional.

Jeszcze jesienią tego roku jednostka wraz z bliźniaczym *Veinticinco de Mayo* przeszła do bazy morskiej w Puerto Belgrano, gdzie utworzono Dywizjon Krążowników (Divicrú) Escuadra de Mar. Przy okazji *Almirante Brown*, który z reguły pełnił funkcję jednostki flagowej Dywizjonu, otrzymał znak taktyczny „C-1”.

W latach 1931-1933 krążownik, który tak naprawdę wciąż jeszcze finalizował zgrywanie swej załogi, uczestniczył aktywnie w różnorodnych ćwiczeniach i manewrach, których celem było podniesienie poziomu wyszkolenia nawigacyjnego i praktyki morskiej jak również przygotowania artyleryjskiego. Służba jednostki przebiegała spokojnie, praktycznie jedynymi godnymi odnotowania wydarzeniami były kolejne zmiany na stanowisku dowódcy okrętu.

W roku 1934 prócz udziału w rutynowych szkoleniach i ćwiczeniach

³⁶ wg *Encyklopedia II wojny światowej*, Warszawa 1975.

jednostka odwiedziła w dniu 25 maja, leżący daleko na południu Argentyny port Comodoro Rivadavia, gdzie uczestniczyła w obchodach święta narodowego. W lipcu tego roku *Almirante Brown* zawinął wraz z innymi okrętami Escuadra de Mar do Buenos Aires, gdzie wziął udział w patriotycznych festynach z okazji Dnia Niepodległości. Rok 1934 zakończył się uroczystym nadaniem na mocy specjalnego dekrety No 52.380 (O.G. 265/34)³⁷ motta krążownika, które w hiszpańskim oryginale brzmiało: „Irse a pique antres gue rendir el pabellón”, co w dość swobodnym tłumaczeniu na język polski odpowiada frazie: „Iść do ataku na piki, a nie opuszczać flagi”. Motto nawiązywało do bitwy stoczonej z Brazylijczykami w roku 1826 pod Quilmes w pobliżu Buenos Aires, a wykonane z brązu litery wraz z reliefem starcia zostały umieszczone na wieży dowodzenia okrętu.

Odwiedziny jednostek Escuadra de Mar w stolicy stały się powoli tradycją, bo już w roku 1935 *Almirante Brown* ponownie zawinął do Buenos Aires, tym razem jednak z okazji obchodzonego 25 maja święta narodowego.

W miesiącach styczeń i luty roku 1937 (dla nas zimowych, a na półkuli południowej letnich) krążownik w składzie Escuadra de Mar uczestniczył w manewrach na wodach południowego Atlantyku, a następnie Pacyfiku. Przy okazji w dniu 22 stycznia odwiedził Valparaíso w Chi-

le, a następnie 9 lutego peruwiańskie Callao. W drodze powrotnej do bazy w Puerto Belgrano jednostka zawięła jeszcze do leżącego na południowym krańcu Patagonii chilijskiego portu Punta Arenas.

Kolejnym istotnym wydarzeniem, tyle, że już w roku 1937 był udział wraz z *Veinticinco de Mayo* w oficjalnej wizycie w Brazylii. W tym przypadku krążownik posłużył jako środek transportu dla prezydenta Argentyny udającego się do Rio de Janeiro. W drodze powrotnej *Almirante Brown* zawinął do Montevideo w Urugwaju, gdzie zabrał na pokład Monsignore Copello, pierwszego argentyńskiego kardynała wracającego z Rzymu po otrzymaniu nominacji.

W roku 1938 prócz zwykłych ćwiczeń, szkoleń i manewrów jednostka uczestniczyła w kilku okazjonalnych wystąpieniach. W lutym krążownik odwiedził Buenos Aires, gdzie wziął udział w uroczystościach przekazania urzędu nowemu prezydentowi Argentyny, zaś majowe święto narodowe spędził jako reprezentant marynarki wojennej w Puerto Madryn.

Nie obeszło się też bez kolejnych zadań „transportowych”, tym razem *Almirante Brown* przewoził argentyńskiego Ministra Spraw Zagranicznych i Religii dr José M. Cantilo na VII Konferencję Ministerialną w Limie. Jednostka wyszła z Puerto Belgrano 21 listopada, by następnie zawinąć do Valparaíso w Chile, gdzie na pokład wszedł minister Cantilo, który dotarł do Callao w pierwszych dniach grud-

nia. Cała operacja zakończyła się powrotem okrętu do bazy w Puerto Belgrano 23 grudnia 1938.

Rok 1939 nie wyróżnił się niczym szczególnym w dziejach okrętu, mimo, że dramatyczne wydarzenia światowego konfliktu, który rozgorzał 3 września, rozgrywały się niebezpiecznie blisko, by nie powiedzieć u bram Buenos Aires³⁸. *Almirante Brown* nadal pozostawał w składzie Divicrú Escuadra de Mar i wraz z nią uczestniczył w realizacji programu szkoleniowego prowadzonego mimo toczącej się wojny.

W latach wojny podstawową bazą krążownika pozostawało Puerto Belgrano, w oparciu o które prowadzono szkolenie i manewry Flota de Mar na wodach południowej części Atlantyku, głównie jednak bezpośrednio w strefie przybrzeżnej Argentyny. Manewry te miały na celu przede wszystkim zademonstrowanie walczącym stronom argentyńską obecność militarną, nie stanowiły natomiast żadnej realnej obrony przed ewentualnym ich wtargnięciem na własne wody. Działania takie prowadzono w latach 1940 i 1941, choć w tym ostatnim doszło do tragicznego incydentu z udziałem krążownika.

W dniu 3 października 1941 roku w toku manewrów argentyńskiej marynarki wojennej na wodach w rejonie przylądka Corrientes doszło do kolizji z niszczycielem, noszącym nomen omen nazwę *Corrientes*³⁹, który w wyniku zderzenia poszedł na dno z częścią załogi. W wyniku kolizji została również poważnie uszkodzona dziobowa część kadłuba *Almirante Brown*. Kłopotów nie dość jednak na tym, bo wiem w rufę uszkodzonego krążownika uderzył wkrótce biorący również

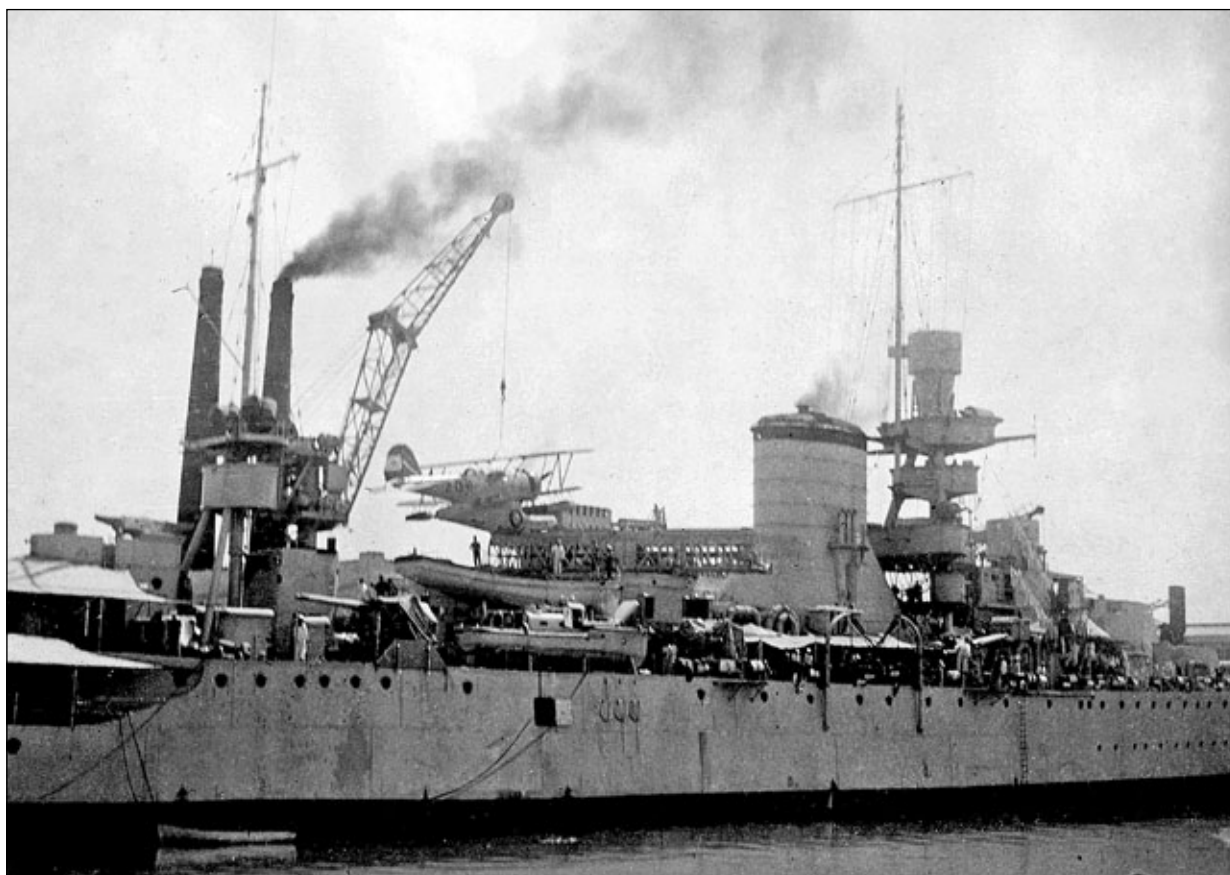
Almirante Brown w ujęciu od rufy, na fotografii z początków swojej służby, na rufie widoczne godło Republiki Argentyńskiej. fot. zbiory Georg v. Rauch



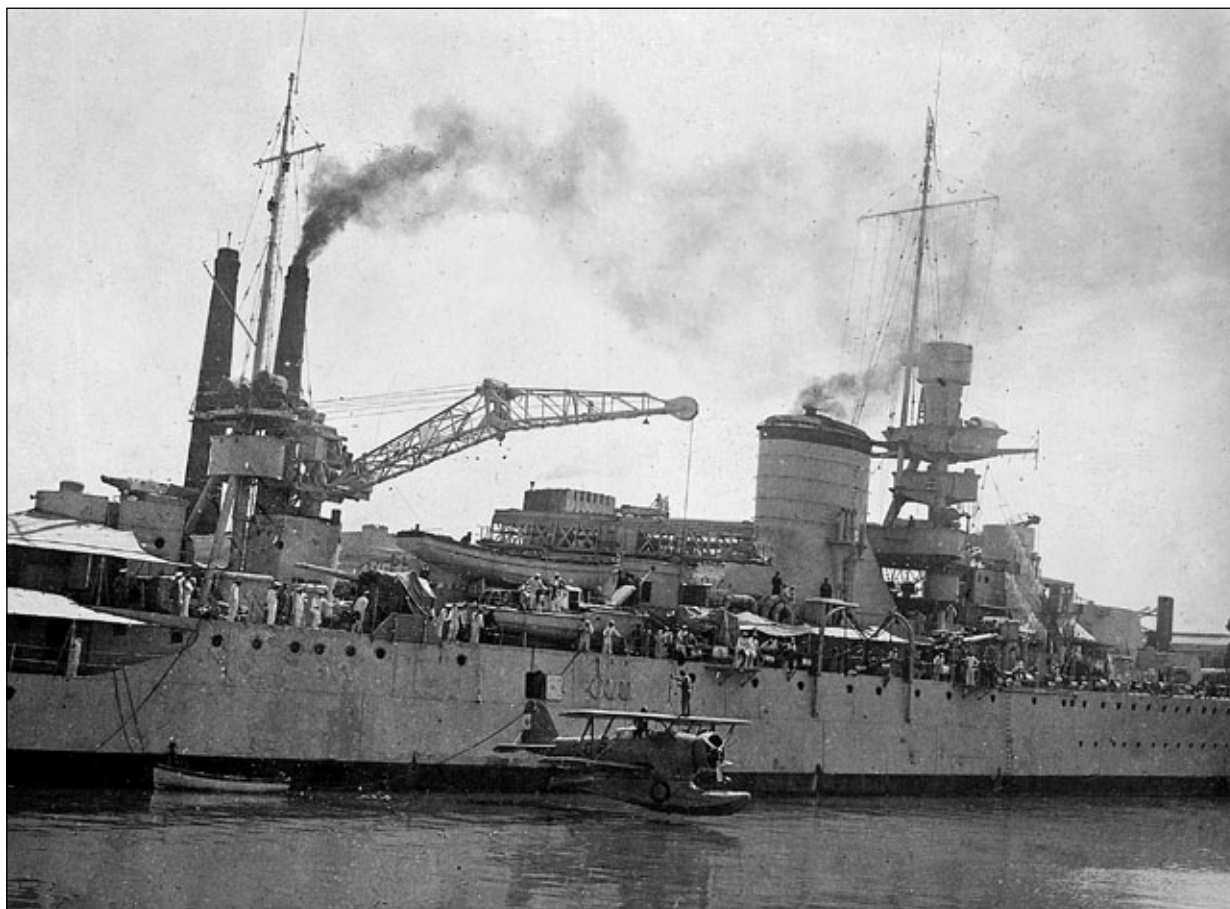
37. istnieją rozbieżności co do daty wydania dekrety, wg niektórych źródeł pochodzi on z dnia 29 grudnia 1934 r., zaś inne utrzymują że wydano go wcześniej bo 29 listopada 1934 r.

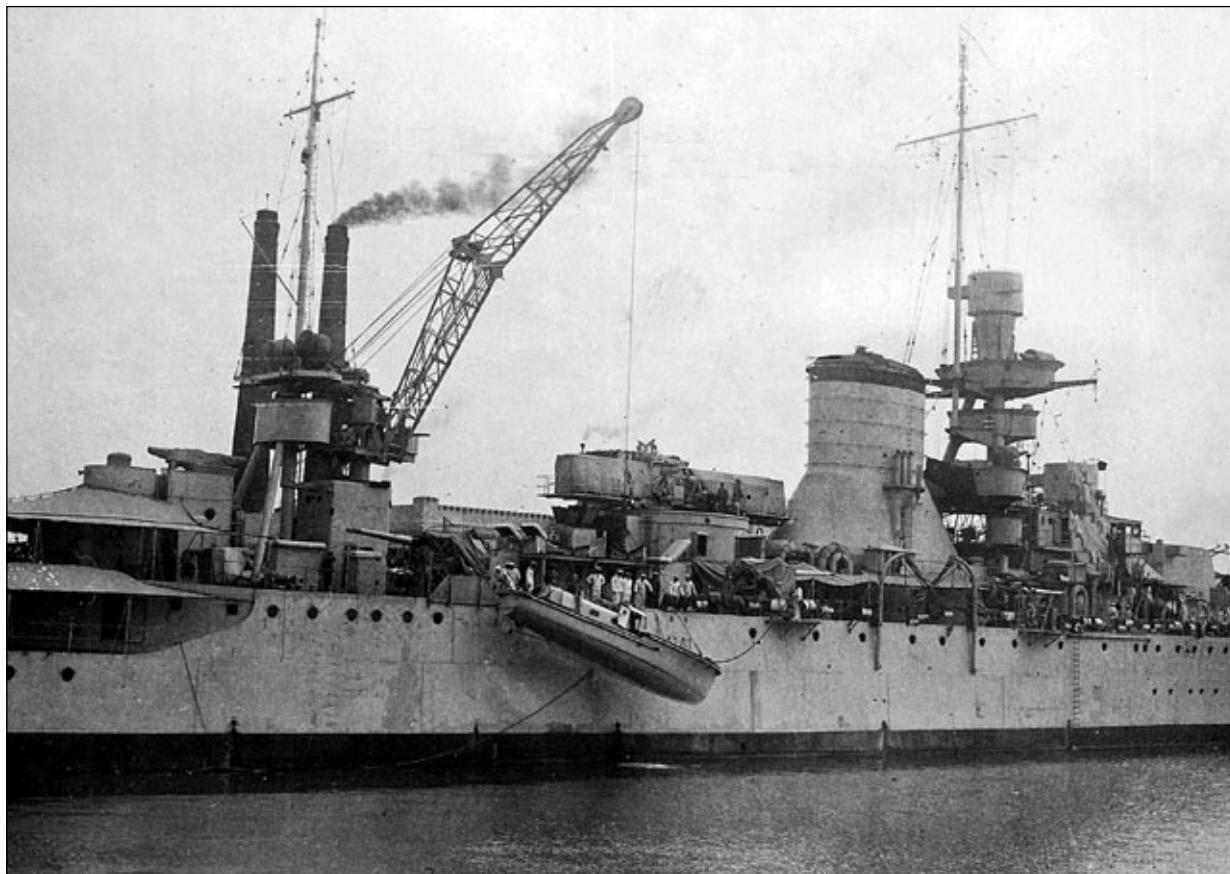
38. w dniu 13 grudnia 1939 na wodach nieodległego ujścia La Plata rozegrała się bitwa między niemieckim tzw. pancernikiem „kieszonkowym” *Admiral Graf Spee*, a brytyjskimi krążownikami *Exeter*, *Ajax* i *Achilles*. W wyniku odniesionych uszkodzeń niemiecka jednostka schroniła się w neutralnym Montevideo, by ostatecznie 17 grudnia 1939 zostać zatopiona przez własną załogę, która następnie szukała schronienia właśnie w argentyńskim Buenos Aires.

39. *Corrientes* (E 8) – arg. niszczyciel typu Buenos Aires – zmod. bryt. typ „G”, zbud. 1936-1938 Vickers-Armstrong Barrow-in Furness, wyp. 1375 t/1980 t, dl. 98,5 m, szer. 10,6 m, zan. 2,6/3,3 m, 2 turb. par. Parsons 34.000 KM, 3 kotły Yarrow, 2 śruby, pręđ. 36,5 w., zasięg 6000 Mm/15 w., zapas paliwa 450 t mazutu, uzbr.: 4 x 120 mm L/50, 8 x km plot. kal. 7,62 mm (2 x IV), 8 wt kal. 533 mm (2 x IV), załoga 160 ludzi.



Ciekawe ujęcie *Almirante Brown* wykonane 15 grudnia 1943 roku w trakcie prób nowego żurawia w opuszczaniu amfibi „Duck”.
fot. zbiory Carlos J. Mey





Dalszy ciąg prób żurawia, lecz tym razem z kutrem dużym okrętowym.

fol. zbiory Carlos J. Mey

udział w manewrach okręt liniowy *Rivadavia*, co dodatkowo jeszcze spotęgowało skalę zniszczeń. Okręt liniowy wyszedł z kraksy obronną ręką, nie odnotowując praktycznie żadnych uszkodzeń, natomiast *Almirante Brown* znalazł się w nader trudnym położeniu. Dzięki bohaterskiej postawie i sprawnie prowadzonej akcji ratowniczej, załoga kierowana przez kmdr Alfredo Fernández zdołała uchronić jednostkę przed zatonięciem, a następnie o własnych siłach powrócić do bazy w Puerto Belgrano. Usuwanie skutków kolizji okrętu zajęło ponad 3 miesiące.

Po zakończeniu naprawy krążownik powrócił wiosną 1942 do składu Divicrú i wraz z całą Flota de Mar uczestniczył w planowanych ćwiczeniach. W październiku 1942 w składzie Dywizjonu Krążowników okręt odwiedził Chile, gdzie w Valparaiso reprezentował Argentynę w uroczystościach związanych z 100 rocznicą śmierci chilijskiego bohatera narodowego Bernardo O'Higginsa. Powrót do bazy Puerto Belgrano nastąpił w listopadzie 1942, a wkrótce potem przystąpiono do prac związanych z generalnym remontem i modernizacją jednostki⁴⁰.

Prowadzone w Puerto Belgrano prace modernizacyjne, których najbardziej spektakularnym efektem była zmiana sylwetki jednostki zakończono latem 1943 roku, po czym okręt powrócił do składu Divicrú. Rok 1944 nie przyniósł w dziejach okrętu żadnych szczególnych wydarzeń.

Zakończenie działań wojennych w Europie w maju 1945 spowodowało, że Argentyna pozostająca od wiosny nominalnie po stronie Aliantów wysłała swoje krążowniki, w tym *Almirante Brown* na wody południowego Atlantyku z zadaniem zapobieżenia próbom przedarcia się niemieckich U-Bootów na Pacyfik i dalej do Japonii. Patrolowano przede wszystkim wody w rejonie przylądka Horn, w tym dwie potencjalne trasy ucieczki, pierwszą przez Cieśninę Lemaira leżącą na południu Chile między Tierra del Fuego a Isla de los Estados oraz drugą na wschód od Isla de los Estados. W bezskutecznych poszukiwaniach niemieckich okrętów podwodnych brały także udział wodnosamoloty pokładowe krążowników, przeprowadzając loty patrolowe⁴¹. O tym, że U-Booty faktycznie znajdowały się w tym czasie na połu-

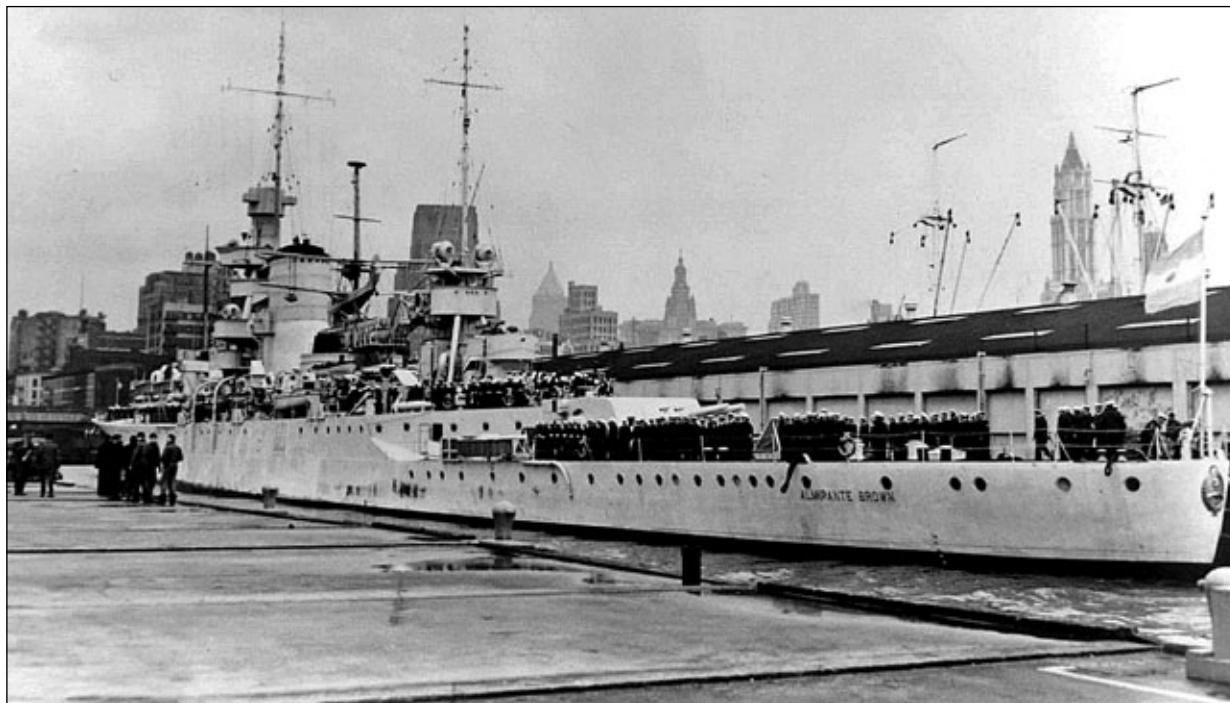
dniowym Atlantyku (otwarte pozostaje tylko pytanie dokąd zmierzały po kapitulacji Niemiec, bo wszystko wskazuje że nie do Japonii) świadczy najlepiej fakt, że 2 jednostki poddały się właśnie w Argentynie. Jako pierwszy uczynił to w Mar del Plata 10 lipca 1945 *U 530* (d-ca Oblt. Otto Wermuth), a następnie 17 sierpnia 1945 poszedł w jego ślady *U 977* (d-ca Heinz Schaeffer)⁴². W operacji przyjmowania kapitulacji U-Bootów uczestniczył aktywnie *Almirante Brown*, który w lipcu 1945 wraz z siłami Escuadra de Mar zawiązał do Buenos Aires.

W roku 1946 okręt w składzie Escuadra de Mar po raz kolejny odwiedził Chile, tym razem by wziąć udział w inauguracji prezydentury dr Gonzáleza Vidali. Później jeszcze w tym samym roku, jednostka uczestniczyła w Buenos Aires w ceremonii objęcia urzędu prezydenta Argentyny przez dotychczasowego dyktatora Juana D. Perona.

40. Szerzej o zakresie modernizacji cz. I artykułu „OW” nr 1/2006 (75).

41. wg Lezon R.M., Stit R.M., *Eyes of the...*

42. wg Blair C., *Hitlera wojna U-Bootów, T 2 Ścigani 1942-1945*, Warszawa 1999.



Almirante Brown w Nowym Jorku w lutym 1949 roku.

fot. zbiory Georg v. Rauch

Rok 1947 to udział w rutynowych zajęciach Escuadra de Mar i przygotowania do tzw. „Kampanii Antarktycznej”. W dniu 20 lutego 1948 *Almirante Brown* dowodzony przez kmdr Carlosa A. Garzoni wraz ze swym „bliźniakiem” opuścił bazę w Puerto Belgrano i przeszedł do leżącego na południowym krańcu argentyńskiej części Patagonii portu Ushuaia. Po opuszczeniu 28 lutego Ushuaia oba krążowniki skierowały się na wody Antarktydy, gdzie odwiedziły leżące w jej tzw. argentyńskim „sektorze” punkty obserwacyjne, szumnie zwane bazami – Melchior i Decepción. Stąd też należy przypuszczać, że zapewne celem wspomnianej „Kampanii Antarktycznej” było propagandowe potwierdzenie praw Argentyny do „swojego” skrawka lodowatego kontynentu, którego status polityczny nie był w owych czasach jeszcze uregulowany. Na wodach antarktycznych jednostka pozostawała do marca, po czym powróciła do Puerto Belgrano.

Operowanie na bardzo trudnych nawigacyjnie wodach Antarktydy przy złych mimo lata warunkach atmosferycznych, potwierdziło dobrą dzielność morską okrętów, zadając tym samym kłam szeroko rozpowszechnianym opiniom jakoby zbudowane we Włoszech argentyńskie krążowniki były „przeciążone” nadmiernym w stosunku do wyporności uzbroje-

niem, a tym samym nie sprawdzały się w działaniach na otwartym oceanie.

Święto 26 maja w 1948 *Almirante Brown* spędził w Puerto Madryn, by w lipcu przejść wraz z siłami Escuadra de Mar do Buenos Aires gdzie 10 tego miesiąca uczestniczył w rewii morskiej z okazji Dnia Niepodległości.

W roku 1949 krążownik odbył swój bodaj najdłuższy, porównywalny chyba jedynie z przejściem z włoskiej stoczni do Argentyny, rejs do Stanów Zjednoczonych w ramach tzw. „podróży dobrej woli”, a przy okazji transportując, co stało się już niemal regułą w działaniach jednostki, ostatnią grupę załóg których zadaniem było obsadzenie w USA zakupionych przez Armada Argentina barek desantowych i zbiornikowców. Okręt, który wyszedł z Puerto Belgrano w początkach lutego, zawijając po drodze do Port of Spain na Trynidadzie, jeszcze w tym samym miesiącu osiągnął Nowy Jork. Postój krążownika w amerykańskim porcie trwał 8 dni, po czym jednostka wyruszyła tą samą trasą w drogę powrotną do Argentyny, docierając 29 marca 1949 do Puerto Belgrano.

W roku 1950 okręt uczestniczył w uroczystościach związanych z 100 rocznicą śmierci jednego ze sztandarowych bohaterów Ameryki Łacińskiej gen. José de San Martín. W 1951 jednostka w składzie 2 Dywizjonu

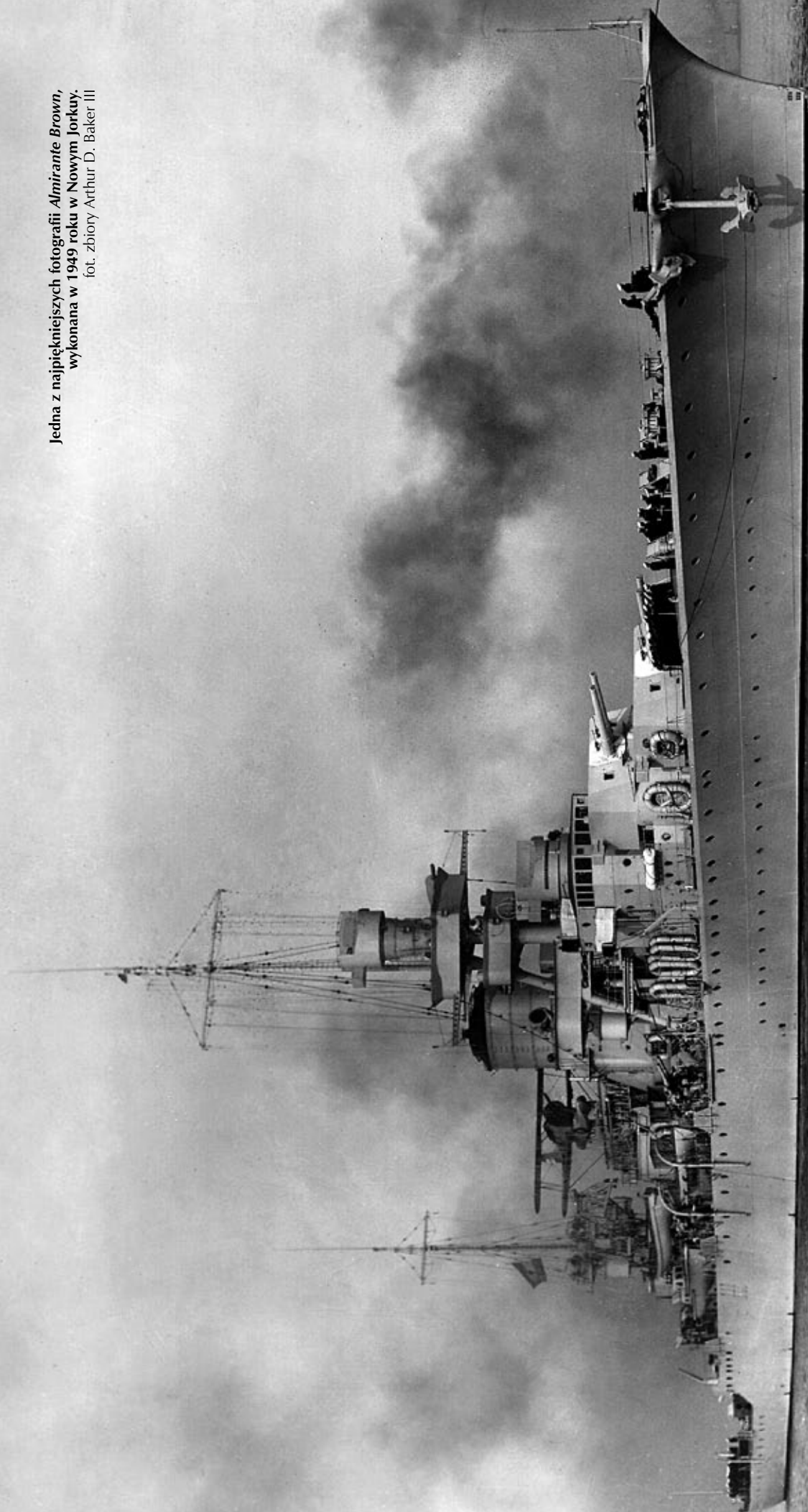
Krążowników Flota de Mar uczestniczyła bodaj w swych ostatnich manewrach na Atlantyku.

Czas biegł jednak nieubłaganie i po ponad 20 lata służby, mimo przeprowadzonej modernizacji, zaprojektowany jeszcze w połowie lat dwudziestych krążownik był po prostu przestarzały. Poza tym koszty bieżącego utrzymania dużych jednostek stały się poważnym obciążeniem dla budżetu słabej gospodarczo pod rządami Perona Argentyny. W roku 1952 stopniowo redukowano liczebność załogi okrętu i demontowano niektóre elementy wyposażenia, by w końcu zacumować *Almirante Brown* przy Muelle Alto bazy Puerto Belgrano. Opiekę nad odstawioną do tzw. pełnej rezerwy, choć formalnie nadal pozostającą w składzie 2 Dywizjonu Krążowników, jednostką która od roku nie wychodziła już w morze, objęła załoga bliźniaczego *Veinticinco de Mayo*.

Stan taki utrzymywał się w latach 1953 i 1954, gdy na pokładzie pozostawała jedynie załoga niezbędna do konserwacji i opieki nad unieruchomionym okrętem.

Rok 1955 należał do przełomowych w powojennych dziejach Argentyny, bowiem przeprowadzony w dniu 16 czerwca wojskowy zamach stanu odsunął od władzy, rządzącego od 1946 (a faktycznie 1943) prezydenta Juana D. Perona. Dla *Almirante Brown* pucz

Jedna z najpiękniejszych fotografii *Almirante Brown*,
wykonana w 1949 roku w Nowym Jorku.
fot. zbiory Arthur D. Baker III



oznaczał aresztowanie dowodzącego okrętem kmdr Agustína r. Penas, który równocześnie jako najstarszy stopniem oficer w bazie Puerto Belgrano, został przewieziony do Buenos Aires, gdzie trafił przed Trybunał Tyranii. W dniu 16 września 1955 ukonstytuowała się tzw. „druga dyktatura”, stanowiąca kontynuację ruchu, który wcześniej w czerwcu zmusił Perona do emigracji. Zmiana ta jednak nie wywarła istotnego wpływu na dalszy los krążownika, który nadal pozostawał w rezerwie, choć dzięki wysiłkowi obsadzającej go zredukowanej załogi został po latach postoju uruchomiony.

W roku 1956 pierwszy raz po kilkuletniej przerwie spowodowanej pozostawaniem w rezerwie i postojem w bazie, okręt wyszedł w morze w składzie Sił Krążowniczych Flota de Mar. W lipcu jednostka odwiedziła po latach Buenos Aires, a latem odbyła rejs szkolny z kadetami Szkoły Marynarki Wojennej i innych uczelni wojskowych na pokładzie.

W 1957 jednostka pozostawała nadal w składzie 2 Dywizjonu Sił Krążowniczych Flota de Mar, jednak jej faktyczna aktywność morską była znikoma. Rozkazem B.N.P. 5/57 załoga *Almirante Brown* została upoważniona do używania oryginalnej tarczy Zgromadzenia z roku 1827, ufundowanej na cześć marynarzy, którzy pokonali 3 Dywizjon Cesarskiej Floty Brazylii na wodach rzeki Uruguay w czasie wojny koalicji argentyńsko-urugwajskiej z Brazylią w latach 1825 – 1828.

Żadne splendory nie były jednak już w stanie wpłynąć na zwiększenie aktywności morskiej starego okrętu, który przez cały rok 1958 pozostawał praktycznie w bazie Puerto Belgrano.

W roku 1959 *Almirante Brown* przeszedł do rezerwy i został jako jednostka rezerwowa przeholowany przy pomocy holowników *Chiriguano*, *Sanavirón* i *Mataco* w rejon oddalonego o 560 Mm Rio Santiago. Tam w roku 1960 okręt odstawiono w stan całkowitej rezerwy. Rozkazem B.N.P. 146/61 zarządzono rozbrojenie jednostki i zdanie ruchomego wyposażenia do magazynów portowych w terminie do dnia 31 lipca 1961. Równocześnie w oparciu o dekret No 5459 z dnia 27 czerwca 1961 roku (B.N.P. 190/61) zarządzono skreślenie krążownika z listy jednostek Armada Argentina i sprzedaż na złom.

Okręt został nabyty przez włoską firmę „Societa Commerciale Trasimeno S.P.A.” z Mediolanu. W dniu 2 marca 1962 rozbrojony krążownik został wyprowadzony na holu z Rio Santiago w swój ostatni rejs ku wybrzeżom Włoch, zamykając tym samym symbolicznie krąg jego dziejów. Ostatecznie los *Almirante Brown* dopełnił się w stoczni złomowej w La Spezia, nieodległej od miejsca jego narodzin.

Dowódcy krążownika *Almirante Brown*

kmdr Leon Scaasso 1929-1932
kmdr José Guisassola 1932-1933
kmdr Guillermo Ceppi 1933
kmdr Félix Mac Carthy 1933
kmdr José Guisassola 1933-1934
kmdr Francisco Lajous 1934-1935
kmdr Adolfo A. Etchart 1935
kmdr Manuel A. Moranchel 1935-1936
kmdr Ramón A. Poch 1936-1937
kmdr Francisco R. Renta 1937-1939
kmdr Carlos J. Martínez 1939-1940
kmdr Juan D. Secco 1940-1941
kmdr Alfredo Fernández 1940-1942
kmdr Francisco Clarizza 1942-1943
kmdr por. Salvador Garat p.o. d-cy 1943
kmdr Juan M. Carranza 1943-1944
kmdr Manuel Pita 1944
kmdr Jorge Scieurano 1944
kmdr Fidel I. Anadón 1944-1946
kmdr Carlos Macchiavelli 1946
kmdr Walter v. Rentzell 1946-1947
kmdr Carlos A. Garzoni 1947-1949
kmdr Remigio Bigliardi 1949-1951
kmdr Lorenzo Maruzábal 1951-1952
kmdr por. Pedro Florido 1952-1953
kmdr Ricardo P. Gaggiano 1953-1954
kmdr Victor K. Scelso 1954-1955
kmdr Agustín Penas 1955
kmdr Luis Mallea 1955-1956
kmdr José M. Guzman 1956
kmdr Alfredo Schulze 1957-1958
kmdr por. Mariano Fernández 1958-1959
kmdr por. Juan Pio Devalle z-ca d-cy

Veinticinco de Mayo

Budowę drugiego z serii argentyńskich krążowników ciężkich rozpoczęto w dniu 14 listopada 1927 roku na pochylni stoczni Orlando w Livorno – Leghorn, należącej do włoskiego koncernu Odero Terni Orlando (OTO). Po trwających niespełna 21 miesięcy pracach na pochylni kadłub okrętu uroczystie spłynął na wodę w dniu 11 sierpnia 1929, wyprzedzając o blisko 1,5 miesiąca prototypowy *Almirante Brown*. Jednostka otrzymała nadaną specjalnym dekretem jeszcze z dnia

31 sierpnia 1927 r. (O.G. 150/27) nazwę *Veinticinco de Mayo* (zapisywaną również jako *25 de Mayo*) upamiętniającą dzień rewolucji Konfederacji Argentyńskiej przeciwko Hiszpanii w roku 1810 (stąd obchody Święta Narodowego 25 maja), a także późniejszą słynną fregatę adm. Williama (Guillermo) Browna w bitwie pod Quilmes. Matką chrzestną krążownika została Amelia Polianini de Galíndez, żona adm. Ismaela Galíndeza z Armada Argentina.

Jeszcze w toku prowadzonych prac wykończeniowych w stoczni wyznaczono pierwszego, tymczasowego dowódcę jednostki którym w roku 1930 został Capitán de Fregata (pol. kmdr por.) Jorge Godoy. Następnie już w finalnej fazie budowy krążownika zastąpił go Capitán de Navío (pol. kmdr) Luis Orlandini, któremu przypadł honor przyprowadzenia okrętu na ojczyście wody.

W dniu 5 lipca 1931 roku po raz pierwszy na pokładzie uroczystie podniesiono argentyńską banderę wojenną. Wcześniej, specjalnym dekretem z dnia 7 marca 1931 (O.G. 93/31) jednostka została oficjalnie sklasyfikowana jako „Crucero” (pol. krążownik).

Po pomyślnym zakończeniu przeprowadzanych u wybrzeży Włoch prób zdawczo-odbiorczych, *Veinticinco de Mayo* w początkach sierpnia 1931 opuścił Genuę i w towarzystwie swego „bliźniaka” wyruszył w rejs do Argentyny. Oba okręty 15 września osiągnęły rejon ujścia La Plata, zaś nazajutrz 16 września 1931 krążownik został oficjalnie wcielony do Escuadra Nacional. W dniu 26 września jednostka weszła do Buenos Aires, gdzie została publicznie zaprezentowana społeczeństwu. Wśród gości odwiedzających okręt znalazł się również Tymczasowy Prezydent Republiki.

Po zakończeniu wszystkich uroczystości jednostka wraz z bliźniaczem *Almirante Brown* przeszła do bazy Puerto Belgrano, gdzie wraz ze starym, bo pochodzącym jeszcze z lat 1896-1898, krążownikiem *Buenos Aires* utworzyły Dywizjon Krążowników (Divicrú) Escuadra de Mar. Przy okazji krążownik otrzymał znak taktyczny „C-2”.

Pierwszą akcją *Veinticinco de Mayo* był udział w stłumieniu strajku pracowników zakładów petrochemicznych po położonym na południu kraju porcie Comodoro Rivadavia w mie-



Ciekawe ujęcie *Veinticinco de Mayo* z lotu ptaka z początków jego służby.

fot. zbiory Georg v. Rauch

siacach kwiecień – maj 1932. Warto zaznaczyć, że marynarka wojenna była tradycyjnie wykorzystywana do tłumienia robotniczych wystąpień w tym mieście, bowiem wcześniej w roku 1917, podobną akcją o charakterze policyjnym przeprowadzał okręt liniowy *Rivadavia*.

Praktycznie do końca roku 1933 krążownik realizował zadania szkoleniowe, mające na celu przede wszystkim pełne zgranie jego załogi. Zadania te realizowano zarówno samodzielnie jak i w ramach całej *Escuadra de Mar* w toku manewrów.

W roku 1934 jednostka odwiedziła znów *Comodoro Rivadavia*, tym razem jednak w towarzystwie swego „bliźniaka” by uświetnić obchody Święta Narodowego w dniu 25 maja. W lipcu krążownik wraz z innymi okrętami *Escuadra de Mar* zawinął do Buenos Aires, gdzie wziął udział w uroczystościach patriotycznych związanych ze Świętem 10 lipca. Rok 1934 zakończył się uroczystym nadaniem na mocy specjalnego dekretu No 52.380 (O.G. 265/34) motta krążownika, które w hiszpańskim oryginale brzmiało – „Juremos con Gloria a Morir”, co w tłumaczeniu na język polski oznaczało „Przysiegamy chwałę i umrzeć”. Tablica z wykonanymi z brązu literami została umiesz-

czona na wieży dowodzenia okrętu, gdzie przetrwała aż do czasu złomowania jednostki.

W roku 1935 jednostka wraz ze składem *Escuadra de Mar* ponownie odwiedziła Buenos Aires, gdzie uczestniczyła w obchodach Święta Narodowego 25 maja. W tym samym roku krążownik odbył swą pierwszą wizytę zagraniczną, transportując do Rio de Janeiro brazylijskiego przywódcę dr José Macedo Soaresa, a przy okazji również pomnik, dar dla narodu Brazylii! Okręt wyszedł z Buenos Aires 16 czerwca by już 19 osiągnąć Rio. Po trwającym do 27 czerwca postoju jednostka powróciła do bazy Puerto Belgrano, po czym włączyła się w tok procesu szkoleniowego *Escuadra de Mar*.

Wybuch w dniu 18 lipca 1936 kierowanego przez generałów. J. Sanjurjo, F. Franco i E. Mola buntu garnizonów wojskowych na terytorium Maroko Hiszpańskiego⁴³ zapoczątkował krwawe zmagania, które szybko objęły obszar całej Hiszpanii. Wojna domowa w Hiszpanii spowodowała, że wiele państw wysłało swe okręty na wody hiszpańskie dla ochrony życia własnych obywateli przebywających na terenie objętego krwawą pożogą Półwyspu Iberyjskiego. Dość powiedzieć, że

w kwietniu 1937 uczyniła to nawet Polska, wysyłając do Walencji transportowiec *Wilja*, który przyjął na pokład 70 uchodźców⁴⁴. Trudno się zatem dziwić, że Argentyna, której znaczny odsetek mieszkańców pochodził właśnie z Hiszpanii i nadal miał tam rodziny, zdecydowała się wysłać w ten rejon swoją jednostkę. Wybór padł na *Veinticinco de Mayo*, który dowodzony przez kmdr Miguela A. Ferreira już 8 sierpnia 1936 opuścił bazę w Puerto Belgrano by 22 tego miesiąca dotrzeć do hiszpańskiego portu Alicante. W toku trzech kolejnych rejsów krążownik wywiózł łącznie 251 obywateli argentyńskich oraz hiszpańskich, którym udzielono azylu politycznego, nie bacząc na prezentowane przez nich różnice w poglądach i sympatiach politycznych. W czasie jednego z postojów w porcie Alicante *Veinticinco de Mayo* miał zostać zaatakowany przez frankistowskie lotnictwo bombowe, które na szczęście nie zdołało uzyskać żadnych trafień⁴⁵. W listopadzie

43. wg *Encyklopedia II...*

44. wg Dyskant J.W., *Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne – Zarys działań morskich w czasie wojny domowej (1936-1939 r.)*, Warszawa 1979.

45. wg Śmigiełski A., *Niedoceniane...*, brak jednak potwierdzenia tego incydentu przez inne źródła.



Veinticinco de Mayo w trakcie zwrotu. Na rufowej nadbudówce widoczne przykryte brezentem działa plot. kal. 40 mm.
 fot. zbiory Alberto Geneau

1936 krążownik został zastąpiony w realizowania misji humanitarnej na hiszpańskich wodach przez niszczyciel *Tucuman*⁴⁶ pod dowództwem kmdr por. Mario Cesari, po czym powrócił do kraju osiągając 14 grudnia Puerto Belgrano. Warto jeszcze tylko wspomnieć, że *Tucuman* kontynuowała misję aż do czerwca 1937 wywożąc z zagrożonego terenu w toku 12 rejsów łącznie 1240 ludzi.

W styczniu i lutym 1937 *Veinticinco de Mayo* w składzie Escuadra de Mar wyruszył na południowy Atlantyk, by następnie przejść na Pacyfik. Przy okazji jednostka odwiedziła w dniach 23-27 stycznia chilijskie Valparaíso, a później 3-7 lutego Callao w Peru. W drodze powrotnej do bazy w Puerto Belgrano okręt wszedł jeszcze do chilijskiego Punta Arenas.

W tym samym roku jednostka wzięła także udział w rewii morskiej na wodach La Plata, a następnie wraz z *Almirante Brown* uczestniczyła w oficjalnej wizycie prezydenta Argentyny w Brazylii odwiedzając Rio de Janeiro.

W roku 1938 *Veinticinco de Mayo* złożył wizytę w pobliskim Montevideo w związku z objęciem urzędu prezydenta Urugwaju przez dr Alfredo Baldomira. W lutym krążownik odwiedził Buenos Aires, gdzie wziął udział w przekazaniu urzędu nowemu prezydentowi Argentyny. W marcu okręt powrócił do Puerto Belgrano i do końca roku uczestniczył w działaniach Divicrú 2.

Rok 1939 nie zapowiadał zrazu wybuchu światowego konfliktu. Krążownik, tak jak poprzednio pełnił służbę w składzie Divicrú 2, noszącego

już nr 2, Escuadra de Mar. W maju krążownik złożył kolejną wizytę w porcie Comodoro Rivadavia, gdzie reprezentował marynarkę wojenną na obchodach Święta Narodowego. W dniu 30 maja 1939 w pobliżu znajdującego się na wodach w rejonie Puerto Madryn *Veinticinco de Mayo* doszło do katastrofy lotniczej, której ofiarą padł wodnosamolot –amfibia Grumman JF-2 (G-20) „Duck” o numerze taktycznym „M-O-7”. Z powodu ewidentnego błędu pilota, ppor. Ricardo J. Ezcurra, polegającego na lądowaniu na wodzie w pobliżu burty krążownika z nie schowanym do końca podwoziem kołowym, maszyna skapotowała i szybko zatona. Jej uszkodzony wrak został odnaleziony, wydobyty a następnie przewieziony na pokładzie okrętu do bazy Puerto Belgrano do remontu.

Wybuch wojny w odległej Europie, choć jej działania bojowe już w grudniu 1939 rozegrały się w bezpośrednim sąsiedztwie wybrzeża Argentyny, nie wpłynęły znacząco na przebieg służby jednostki.

W roku 1940 krążownik w dniach między 23 a 27 stycznia złożył wizytę w Montevideo, gdzie odbyło się spotkanie prezydenta Argentyny z jego brazylijskim odpowiednikiem dr Osvaldo Aranha, poświęcone rozwijającemu się niebezpiecznie światowemu konfliktowi. Okręt cały czas pozostawał w składzie Divicrú 2 Escuadra de Mar i wraz z nią uczestniczył w manewrach u brzegów Argentyny.

W roku 1941 jednostka niemal tradycyjnie już Święto Narodowe 25 maja spędziła w porcie Comodoro Rivadavia, a lipcowe Święto Niepo-

dległości w Buenos Aires. Poza tym okręt brał udział w ćwiczeniach i manewrach Flota de Mar, szczęśliwie unikając bolesnych doświadczeń, jakie spotkały bliźniaczy *Almirante Brown*.

W maju 1942 jak zwykle jednostka uczestniczyła w obchodach Święta Narodowego w Comodoro Rivadavia, a w lipcu Święta Niepodległości w Buenos Aires, poza tym brała udział w procesie szkoleniowym Divicrú 2.

Jesienią, w październiku skład 2 Dywizjonu Krążowników odwiedził Chile, gdzie w Valparaíso reprezentował Argentynę na uroczystościach obchodzonych w związku z 100 rocznicą śmierci uznanego za twórcę chilijskiej marynarki wojennej Bernardo O'Higginsa (który zmarł 24 października 1842 r.). Załoga *Veinticinco de Mayo* została wówczas uznana za Honorowego Gościa miasta Valparaíso. Potwierdzający ten fakt dokument zdobył mesę oficerską okrętu, a po jego kasacji został przekazany do Muzeum Morskiego.

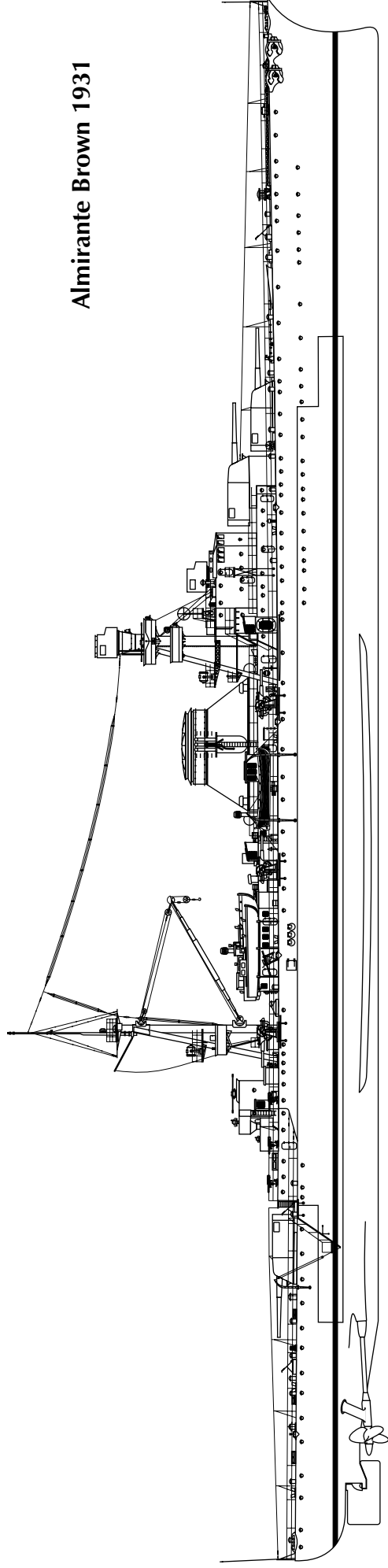
Rok 1943 minął bez szczególnych wydarzeń, jednostka działająca w składzie 2 Dywizjonu Krążowników Flota de Mar prowadziła normalne szkolenie na wodach południowego Atlantyku w oparciu bazę w Puerto Belgrano.

W roku 1944 okręt pozostawał w składzie Divicrú 2 Flota de Mar, po czym został skierowany do generalnego remontu i modernizacji, przeprowadzanego w bazie Puerto Belgrano. Zakres prac, które trwały przez większą część roku, był identyczny jak w przypadku wykonanych wcześniej na bliźniaczym *Almirante Brown* i obejmował układ napędowy, artylerię pokładową oraz zmiany nadbudówek i komina. W rezultacie nawet po modernizacji oba argentyńskie krążowniki zachowały nadal niemal identyczną sylwetkę, co utrudniało ich właściwą identyfikację.

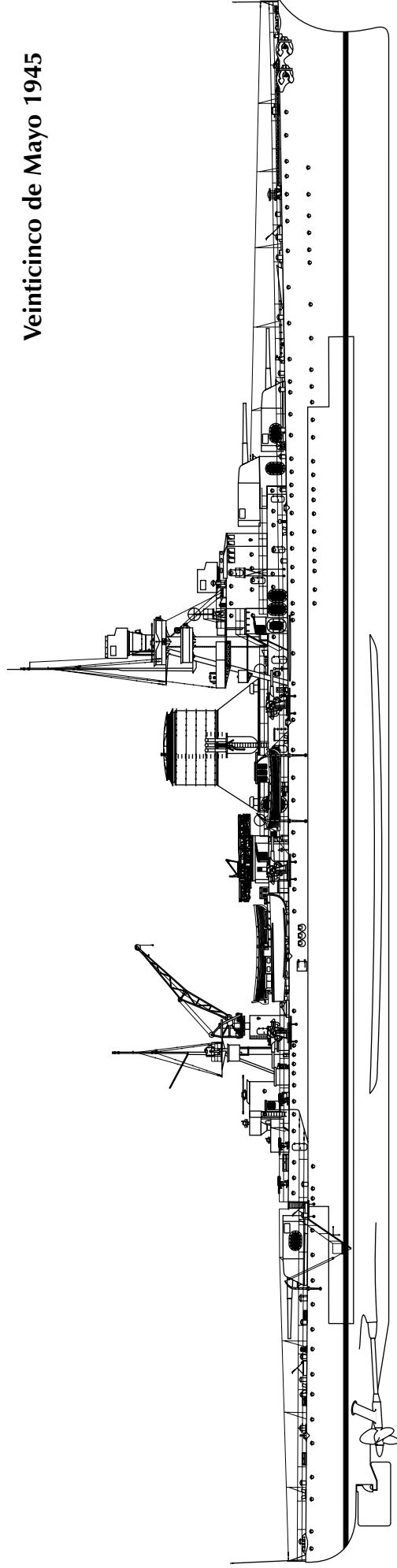
W roku 1945, po zakończeniu działań wojennych w Europie krążownik uczestniczył w bezskutecznych poszukiwaniach niemieckich U-Bootów na wodach południowego Atlantyku i wokół przylądka Horn.

46. *Tucuman* – arg. niszczyciel typu *Mendoza* – zmod. bryt. typ *Scott*, zbud. 1928-1929 White, Cowes, wyp. 1570 t/2120 t, dł. 102,1 m, szer. 9,7 m, zan. 3,8 m, 2 turb. par. Parsons 42 000 KM, 4 kotły Yarrow, pręđ. 36 w., zapas paliwa 540 t, uzbr.: 5 x 120 mm, 1 x 76 mm plot, 2 x 40 mm plot., 6 wt kal. 533 mm (2 x III), załoga 160 ludzi.

Almirante Brown 1931



Veinticinco de Mayo 1945



rys. Jerzy Lewandowski



Inne ujęcie amfibi „Duck” na katapultcie, lecz tym razem na *Veinticinco de Mayo*.
fot. zbiory Georg v. Rauch

W 1946 *Veinticinco de Mayo* w składzie Escuadra de Mar odwiedził Chile, gdzie uczestniczył w uroczystościach związanych z inauguracją prezydentury przez dr Gonzáleza Videla. W tym samym roku krążownik uświetnił jeszcze swoją obecnością podobne uroczystości, jakie miały miejsce w Buenos Aires, a związane były z objęciem urzędu prezydenta Argentyny przez Juana D. Perona.

Rok 1947 minął na rutynowych działaniach szkoleniowych Divicrú 2, zaś w 1948 jednostka wraz ze swym „bliźniakiem” uczestniczyła w miesiącach lutym i marcu w tzw. „Kampanii Antarktycznej”. W trakcie tej prowadzonej na wodach antarktycznych w trudnych warunkach nawigacyjnych i pogodowych operacji, okręt potwierdził swą dobrą dzielność morską i przyzwoity poziom wyszkolenia załogi.

Jednostka jak zwykle majowe Święto Narodowe w 1948 spędziła w położonym na południu Argentyny porcie Puerto Rivadavia, zaś lipcowe Święto Niepodległości w Buenos Aires, gdzie uczestniczyła w organizowanej z tej okazji rewii morskiej. Poza tym rok minął na zwykłych ćwiczeniach i manewrach Flota de Mar.

W roku 1949 dowodzący krążownikiem kmdr Pedro Insussary objął równocześnie stanowisko dowódcy 2 Dywizjonu Krążowników Flota de Mar, zaś sam *Veinticinco de Mayo* został jednostką flagową 2 Divicrú.

W latach 1950 i 1951 okręt nadal pozostawał w składzie 2 Dywizjonu Krążowników Flota de Mar w sta-

nie pełnej gotowości bojowej, przeprowadzając wszystkie przewidziane planem ćwiczenia na wodach południowego Atlantyku w oparciu o bazę Puerto Belgrano.

W roku 1952 dowodzący jednostką kmdr José Amor, zajmował równocześnie stanowisko 2 Dywizjonu Krążowników. W związku z odstawieniem do rezerwy bliźniaczego *Almirante Brown*, jego załoga przeszła na pozostający jeszcze w pełnej gotowości bojowej *Veinticinco de Mayo*.

W roku 1953 aktywność morską, przestarzałego mimo przeprowadzonej modernizacji, bo pozostającego w służbie od ponad 23 lat okrętu była już niewielka, co więcej, część jego załogi musiała ponownie wrócić na unieruchomionego „bliźniaka” aby zapewnić utrzymanie i ochronę okrętu.

W następnym 1954 krążownik nie wychodził już w morze i sam został przeniesiony do pełnej rezerwy, a następnie zacumowany bez załogi przy molo w bazie Puerto Belgrano. W rezerwie pozostawał okręt również w 1955, choć w związku z wybuchem puczu wojskowego, czy jak wolał niektórzy argentyńscy historycy powstania w dniu 16 czerwca, szkieletowa załoga *Almirante Brown*, która opiekowała się jednostką, zdołała doprowadzić ją do stanu gotowości nawigacyjnej.

W roku 1956 *Veinticinco de Mayo* został reaktywowany w służbie, choć jego załoga pozostała mocno zredukowana, a następnie włączony w skład Sił Krążowniczych Flota

de Mar. Dowództwo okrętu objął Capitán de Fregata (pol. kmdr por.) Luis Belascoain, pod którego komendą jednostka pierwszy raz po latach przerwy odwiedziła w lipcu Buenos Aires, gdzie wzięła udział w obchodach Święta Niepodległości. Latem jednostka wraz ze swym „bliźniakiem” odbyła rejs szkolny z kadetami Szkoły Marynarki Wojennej i innych uczelni wojskowych na pokładzie.

W latach następnych, aktywność morską pozostającego nominalnie nadal w składzie 2 Dywizjonu Sił Krążowniczych Flota de Mar, była już niewielka, choć jeszcze w lipcu 1958 okręt odwiedził Buenos Aires przy okazji obchodów Święta Niepodległości.

Był to jednak już prawdziwie „łabędzi śpiew” krążownika, którą w roku 1959 ostatecznie odstawiono do rezerwy, a już wkrótce dekretem No 3074 z dnia 24 marca 1960 (B.N.P 129/60) *Veinticinco de Mayo* został skreślony z listy jednostek Armada Argentina. Rozbrojony krążownik został odholowany do Rio Santiago, gdzie oczekiwał na wynik przetargu na jego złomowanie.

Okręt, podobnie jak bliźniaczy *Almirante Brown*, nabyła włoska firma „Societa Commerciale Trasimeno S.P.A.” z Mediolanu. Ojczyście wody jednostka pożegnała ostatecznie w dniu 2 marca 1962 gdy wyszła na holu z Rio Santiago w swą ostatnią podróż ku wybrzeżom Włoch. Los krążownika dopełnił się stoczni złomowej w La Spezia, nie daleko od miejsca swych narodzin.

Dowódcy krążownika *Veinticinco de Mayo*

kmdr por. Jorge Godoy 1930
kmdr Luis Orlandini 1930-1932
kmdr Julio Fablet 1932
kmdr Francisco Bengolea 1932-1933
kmdr Juan Cánepa 1933-1934
kmdr Benito Sueyro 1934
kmdr Pedro Quihillat 1934-1935
kmdr Miguel A. Ferreyra 1935-1937
kmdr José Zuloago 1937-1938
kmdr Sabá Sueyro 1938-1939
kmdr José Zuloago 1939
kmdr Enrique García 1939-1940
kmdr José Zuloago 1940-1941
kmdr Carlos M. Sciarano 1941-1943
kmdr Ganiel García 1943-1944
kmdr Luis S. Malerba 1944
kmdr Athos D. Colonna 1944-1945
kmdr Julio L. Castro 1945
kmdr Alejandro Izaguirre 1945-1947

kmdr Juan Scarimbolo 1947-1948
 kmdr Pedro Insussary 1948-1949
 kmdr Rodolfo M. Mata 1949-1951
 kmdr Edgardo Izquierdo Brown 1951-1952
 kmdr José Amor 1952-1953
 kmdr Ricardo P. Gaggino 1953
 Stanowisko nie obsadzone 1953-1956
 kmdr por. Luis Belascoain 1956-1957
 kmdr César H. Quesada 1957-1958
 kmdr por. Manuel A. Schneidewind 1959-1960 z-ca d-cy

Konkluzja

Jednoznaczna ocena argentyńskich krążowników ciężkich *Almirante Brown* i *Veinticinco de Mayo* wydaje się być niemożliwa. Okręty te „przeżyły” co prawda większość swych odpowiedników w innych flotach, ale szczęśliwie zdołały uniknąć najcięższej z prób czyli udziału w rzeczywistych działaniach wojennych, a właśnie one stanowią o prawdziwej wartości jednostek. Przeprowadzona w okresie wojny modernizacja miała charakter czysto kosmetyczny i tak naprawdę w istotny sposób nie zmieniła trudnej do oceny wartości bojowej krążowników.

Mimo obaw, towarzyszących często okrętom budowanym w stoczniach włoskich w okresie międzywo-

jennym, jednostki posiadały całkiem dobrą dzielność morską, co udowodniły w toku licznych ćwiczeń na południowym Atlantyku i Pacyfiku, ale przede wszystkim sprawdzając się na wodach arktycznych.

Niewiele można powiedzieć o poziomie wyszkolenia ich załóg, choć opierając się na kłopotach, jakie miał argentyński okręt liniowy *Moreno* w czasie parady morskiej w Spithead w roku 1937, należy jedynie przypuszczać, że odbiegał on od tego co reprezentowały sobą inne floty.

Aktywność okrętów w okresie powojennym, a zwłaszcza w latach pięćdziesiątych, była już mocno ograniczona, jednak przez lata służby przez pokłady krążowników przewinęło się wielu oficerów i marynarzy, dla których były niewątpliwie solidną szkołą morskiego rzemiosła i zapewne dlatego znalazły swoje miejsce w historii Armada Argentina. ●

Bibliografia

1. Arguindeguy P.E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, Tomo V, Buenos Aires 1972.
2. Blair C., *Hitlera wojna U-Bootów*, T. 2 „Ścigani 1942-1945”, Warszawa 1999.
3. Campbell J., *Naval Weapons of World War Two*, London 1983.
4. Conway's *All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1985.
5. Conway's *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1980.
6. Dyskant J.W., *Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne – Zarys działań morskich w czasie wojny domowej (1936-1939 r.)*, Warszawa 1979.
7. *Encyklopedia II wojny światowej*, Warszawa 1975.
8. *Jane's Fighting Ships 1946-47*, London 1947.
9. *Jane's Fighting Ships 1947-48*, London 1948.
10. *Jane's Fighting Ships 1959-60*, London 1950.
11. Jankiewicz Z., Malejko J., *Encyklopedia lotnictwa wojskowego – samoloty i śmigłowce wojсковe t. 6 „C-E”*, Warszawa 1994.
12. Jankiewicz Z., Malejko J., *Encyklopedia lotnictwa wojskowego – samoloty i śmigłowce wojсковe t. 8 „F-H”*, Warszawa 1994.
13. Kofman W.L., *Bronienosnyje krejsiera tipa Garibaldi*, „Morskaja Kollekcija” No 3/1996, Moskwa 1996.
14. Kofman W.L., *WMS SSzA i stran Latinskoj Ameriki 1914 – 1918*, „Morskaja Kollekcija” No 5/1996, Moskwa 1996.
15. Lezon R.M., Stitt R.M., *Eyes of the fleet. Seaplanes in argentine navy service, part one*, issue 108 november/december 2003.
16. *Mała Encyklopedia Wojskowa*, T. 1 „A-J”, Warszawa 1967.
17. Scheina R.L., *Latin America naval History 1810 – 1987*, Annapolis 1987.
18. Śmigiełski A., *Niedoceniane krążowniki*, „Morze” nr 3/592 (marzec 1980).
19. Weyer's *Taschenbuch der Kriegsflotten 1941-42*, Berlin 1941.

SUPLEMENT

Chilijski okręt liniowy *Almirante Latorre* na początku lat 40-tych.

fot. zbiory Carlos J. Mey



część II



Wojna Zimowa 1939-1940 na morzu

Działania okrętów nawodnych i podwodnych na liniach komunikacyjnych

Działania na morskich liniach komunikacyjnych należały do jednych z najważniejszych dla obu walczących flot. Z tym że dla Finlandii sprowadzały się one do ochrony żeglugi w rejonie w Zatoce Botnickiej oraz w rejonie Wysp Alandzkich. Ochrona żeglugi była głównym zadaniem Dowództwa Sił Południowo-Zachodniej Finlandii, w ramach którego zorganizowano służbę konwojową, a do zadań eskortowych sformowano flotylle lodołamaczy, eskortową i przeciw podwodną. Również Siły Zatoki Botnickiej miały za zadanie zabezpieczać żeglugę na swoim obszarze działania.

Natomiast radziecka Flota Bałtycka miała za zadanie przerwanie morskich linii komunikacyjnych, ze względu na to iż dostarczano nimi do Finlandii około 95% towarów. Do działań na liniach komunikacyjnych skierowano niszczyciele, okręty podwodne i jednostki lotnictwa morskiego. Już w pierwszym dniu wojny niszczyciel *Grozjaszczij* oraz ścigacz „MO” Nr 111 zatrzymały i odprowadziły do Paldiski jako przymały fiński parowiec *Aiva*. Drugą operację okrętów nawodnych przeciw żegludze przeprowadziły niszczyciele *Gniewnyj* i *Groziaszczij* w dniu 14.XII., ale zakończyła się ona tylko ostrzeleniem baterii artylerii na wyspie Utö.

W okresie 30.XI.1939-17.I.1940 lekkie siły Floty Bałtyckiej prowadziły działania blokadowe, głównie na linii latarnia Bogszer – wyspa Osmussar. Brały w niej udział niszczyciele

Grozjaszczij, *Gordyj*, *Gniewnyj*, *Stierieguszczij*, *Smietliwyj*, a później dołączył także lider *Leningrad*. W okresie tym rozpoznano 1 statek lotewski, 1 szwedzki, 5 estońskich i 27 niemieckich, które przechodziły przez blokadę. Jeden statek niemiecki oraz jeden estoński z pośród nich zostały obsadzone załogami przyzowymi z krążownika *Kirow* i odesłane do portu. Również niszczyciel *Gordyj* zatrzymał niemiecki statek i po obsadzeniu go załogą przyzową odesłał do portu. Również z tej liczby rozpoznanych statków cztery niemieckie (po dwa *Grozjaszczij* i *Leningrad*) i jeden estoński (*Smietliwyj*) zostały ostrzelane przez niszczyciele. Ten ostatni został później odprowadzony do Paldiski.

Niszczyciele z Oddziału Sił Lekkich konwojowały statki i okręty w strefie działań wojennych. W przeddzień wybuchu wojny (29.XI.) eskortowały przebazowane okręty podwodne S-4, S-5 i S-6, a 30.XII. M-81. Wśród eskortowanych statków 8 było radzieckich (*Iwan Papanin*, *Kazachstan*, *Luga*, *Lumaczarski*, *Toboł*, *Wołgolies*, 2-ja *Piatilietka*, *Stalin*), 2 niemieckie (*Donau*, *Brandenburg*) i jeden fiński (z ewakuowanymi dyplomatami). Ponadto eskortowano lodołamacz *Jermak*, okręt ratowniczy *Kommuna* i okręt-baza *Smolnyj*. Po raz ostatni w morze wyszedł 20.I.1940 okręt nawodny floty. Był to lider *Minsk*, który wyszedł na poszukiwanie zaginionego (a faktycznie zatopionego na minach) okrętu podwodnego S-2. Warunki meteorologiczne były bardzo ciężkie, działa dziobowe, wyrzutnie torped i bomb

głębinowych pokryły się lodem. Nie można ich było użyć, a co ważniejsze narastająca warstwa lodu groziła utratą stateczności okrętu. Do Lipawy powrócił 23.I. i od tej pory żadne okręty nawodne nie wychodziły już w morze do końca wojny.

Należy wspomnieć również o niezwykle awanturkowej operacji okrętów nawodnych które planowało przeprowadzić przeciwko żegludze na wodach Zatoki Botnickiej na początku stycznia 1940 r. dowództwo Floty Bałtyckiej. Po przedarciu się przez cieśninę Sodra Kvarken niszczyciele miały ostrzelać i zaminować porty Rauma (2 typu *Nowik*), Pori (2 typu *Nowik*), Kristina i Kaskinen (2 typu „7”) oraz Vaasa (2 typu „7”). Dodatkowo porty te miały być zbombardowane przez 20 bombowców typu SB i eskadrę bombowców DB-3. Operację miały osłaniać krążownik *Kirow*, 2 niszczyciele (*Lenin* i jeden typu „7”), dywizjon ścigaczy i dywizjon trałowców. Na szczęście dla okrętów i ich załóg do realizacji tego „pomysłu” nie doszło, gdyż zakończyłby się ona niechybną katastrofą.

Działania okrętów radzieckich pośrednio wsparła flota niemiecka, która od najazdu na Polskę kontrolowała statki na Morzu Bałtyckim w poszukiwaniu kontrabandy wojennej (ale poza wodami terytorialnymi państw nadbałtyckich). Podczas toczącej się od 1.IX. wojny zatrzymała ona prawie 100 statków handlowych, w tym 20 fińskich. Ponieważ działalność ta zaczęła zagrażać również żegludze fińskiej na wodach Zatoki Botnickiej, fińska mary-

narka wojenna od 7.X.1939 rozpoczęła konwojowanie statków płynących do Szwecji pod osłoną Wysp Alandzkich. W tym celu sformowała ona flotyllę lodołamaczy, flotyllę eskortową i flotyllę przeciw podwodną. Okręty wchodzące w ich skład były zmobilizowanymi jednostkami cywilnymi oraz dozorcami Ochrony Wybrzeża. Również załogi tych jednostek zostały zmobilizowane, a dodatkowo wzmocniono je powołanymi do służby rezerwistami sił morskich.

W okresie 1.IX.-30.IX.1939 fińska flota handlowa utraciła cztery statki. Parowiec *Martti Ragner* (2262 BRT) zatrzymany 22.IX. pod Arenadl przez niemiecki okręt podwodny *U 4* i zatopiony przy pomocy ładunków wybuchowych. Nazajutrz (23.IX.) ten sam okręt podwodny zatrzymał parowiec *Walma* (1361 BRT) i również zatopił go przy pomocy ładunków wybuchowych. Czteromasztowy żaglowiec *Baltic* (451 BRT) zatonął na minie 2.X. w Sundzie. Parowiec *Juno* (1241 BRT) zatonął 30.X. na minach postawionych przez niemiecki niszczyciel *Wilhelm Heidkamp* na trasie Humber-Mündung.

Po wybuchu wojny zimowej, lekkie siły floty fińskiej przystąpiły do zwalczania okrętów podwodnych wokół Wysp Alandzkich, które kierowały się na wody Zatoki Botnickiej. Jednocześnie wytyczono dwie główne trasy konwojowe dla statków handlowych płynących do i z Finlandii. Pierwsza z nich biegła na północ od Wysp Alandzkich, z Finbo do Märket i dalej do Furu-sund, już pod szwedzką eskortą. Druga trasa konwojowa biegła wzdłuż wybrzeża fińskiego do Merenkurku i poprzez Zatokę Botnicką do Umea, po stronie szwedzkiej. Siły główne Floty Przybrzeżnej przebywały na wodach alandzkich. Kiedy stało się jasne, że wojska radzieckie nie planują desantu na wyspy, pancerniki, które dotychczas stacjonowały na wyspach, przeszły 20.I.1940 do Aristo, aby wzmocnić obronę przeciwlotniczą bazy i portu w Turku. Natomiast lekkie jednostki pozostały w Maarianhamina i włączyły się do działań konwojowych oraz zwalczania okrętów podwodnych.

Do organizowania konwojów przystąpiono 8.XII. Konwój taki składał się z 1-4 statków, eskortowanych przez dwa okręty marynarki wojennej. Eskorta wraz ze statkami konwoju płynęła do Märket, gdzie przekazywała je eskortie szwedzkiej a od niej przejmowa-

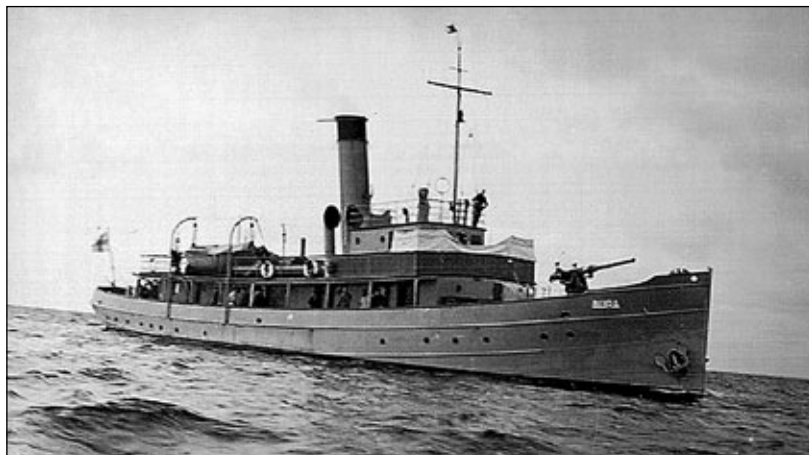
ła statki zdążające do portów fińskich. Już w pierwszym dniu obowiązywania systemu konwojów morskich, kuter patrolowy typu „VMV” wykrył w rejonie Mäntyluoto okręt podwodny i zaatakował go bombami głębinowymi, ale bezskutecznie. Wzrastająca grubość pokrywy lodowej zaczęła stanowić poważny problem dla drewnianych kutrów typu „VMV” i 27.XII. zostały one wycofane ze służby konwojowej, a następnie przeszły na zimowy postój do Rauma. Jednocześnie powietrzne ataki na porty południowego wybrzeża oraz Wyspy Alandzkie zmusił Finów do przesunięcia tras żeglugowych przez Zatokę Botnicką dalej na północ.

Poważny problem dla żeglugi stanowiło zalodzenie wód Zatoki Botnickiej i dlatego dla jej obsługi skierowano liczną flotę lodołamaczy którą dysponowali Finowie. Na przykład kanonierki *Uusimaa* i *Hämeenmaa* które pełniły służbę konwojową na wodach północnych, wykonały tylko dwa rejsy. Grubość lodu stanowiła dla nich duży problem i dlatego zostały one zastąpione przez dwa lodołamacze (*Sisu* i *Voima*), a one same powróciły do bazy w Turku. Przy okazji *Hämeenmaa* odniosła uszkodzenia rufy i śruby od lodu. Wraz ze wzrastającą grubością lodu, żegluga mogła odbywać się tylko przy pomocy lodołamaczy, które jednak odniosły liczne uszkodzenia. W rejonie Oulu 12.XII. na mieliznę weszły lodołamacz *Otsu* i holownik *Norma* które eskortowały jeden parowiec. Dopiero przy pomocy silniejszego lodołamacza *Voima* udało się uratować *Otsu*, który odszedł do Szwecji na remont uszkodzonej przez lody rufy. Holownik *Norma* pozostał w lodach do wiosny, natomiast eskortowany przez nich parowiec został zgnieciony przez lody i zatonął. Inny lodołamacz *Sampo* wraz z parowcem *Marina* w dniu 6.I.1940 utknęły na mieliznie w zwałach lodu w rejonie Pori i dopiero wiosną po ich ustąpieniu zostały uratowane. Natomiast lodołamacz *Tarmo* został 11.I. odesłany na wschód, o czym poniżej. Pod koniec stycznia 1940 r. wody wokół Wysp Alandzkich zamarzły i z dniem 30.I.1940 całkowicie ustała działalność jednostek floty fińskiej, która pozostała na zimowym postoju w Maarianhamina. Natomiast duże lodołamacze (*Jääkarhu*, *Voima*, *Sisu*) zostają skierowane do pomocy żegludze w Zatoce Botnickiej gdyż tylko one dają radę w panujących wa-

runkach prowadzić nawigację. Po 5.III.1940 udało się utrzymać żeglugę przy pomocy dużych lodołamaczy tylko do portu w Turku. Na początku marca *Sisu* wszedł na mieliznę i odniósł uszkodzenia. Tak więc do zabezpieczenia żeglugi w lodach Finom pozostały do końca wojny tylko dwa sprawne lodołamacze.

System konwojowania statków spełnił swoje zadanie. Podczas dwóch miesięcy służby konwojowej (XII.1939-I.1940) przeprowadzono 349 statków handlowych do i z portów fińskich bez żadnych start. Tylko jeden raz radziecki okręt podwodny *Szcz-324* zaatakował 13.I.1940 konwój zdążający do Szwecji. Dwa parowce *Anneberg* i *Hebe* oraz statek pasażerski *Bore I* eskortowane przez dozorców *Aura II* i *Tursas* płynęły w jednej linii. Gdy konwój był o 5 mil od szwedzkich wód terytorialnych *Tursas* zauważył o godz. 11.40 dwie torpedy wystrzelone z okrętu podwodnego i jednocześnie w odległości około 300 metrów od prawej burty wykrył częściowo wynurzony okręt. Ogłosił alarm i wykonał zwrot próbując go staranować, ale zamiar ten mu się nie udał. *Aura II* przeprowadziła pierwszy atak zrzucając trzy bomby głębinowe. Po tym ataku zaobserwowano plamy ropy na powierzchni. Podczas drugiego ataku zrzucono dwie kolejne bomby i jednocześnie na wyrzutni eksplodowała przygotowana do zrzucenia kolejna bomba. Wybuch 135 kg trotylu rozerwał rufę okrętu i po pięciu minutach o godz. 12.10 dozowiec zatonął. *Tursas* uratował tylko 15 członków załogi, oraz podniósł z wody 8 ciał z pośród 26 poległych marynarzy.

Zgodnie z protokołem londyńskim z 1936 r. okręty podwodne miały zapewnić bezpieczeństwo załogom i pasażerom statków handlowych, co zrównywało je w zasadach walki z okrętami nawodnymi. Przygotowując się do wojny dowództwo Floty Bałtyckiej wyznaczyło 19 stałych pozycji patrolowania dla okrętów podwodnych – na Bałtyku (Nr 6, 15, 16, 17, 18, 19), w rejonie Wysp Alandzkich (Nr 7, 8, 11), w Zatoce Botnickiej (Nr 9, 10, 12, 13, 14) i Zatoce Fińskiej (Nr 1, 2, 3, 4, 5). Jednocześnie przebazowano jeszcze przed wybuchem wojny prawie wszystkie zdolne do działania okręty do „wydzierżawionych” baz estońskich i łotewskich. Już 29.XI. pierwsze radzieckie okręty podwodne *L-1*, *S-3* oraz *Szcz-319* opuściły bazę w Li-



Fiński dozorca pomocniczy *Aura II* dosyć aktywnie walczył z radzieckimi okrętami podwodnymi.
fot. zbiory Jari Aromaa

pawie i zajęły wyznaczone im pozycje na północ od Wysp Alandzkich. Dwa ostatnie 3.XII. przeszły przez cieśninę Södra Kvarken i weszły na wody Zatoki Botnickiej zajmując pozycje pod Rauma (S-3) i Kristiinikaupunki (Szc-319). Inne okręty (S-1, S-2, Szc-309, Szc-310, Szc-317) patrolowały środkowy Bałtyk aż po granice szwedzkich wód terytorialnych, jednakże nigdzie nie napotkały transportowców, za wyjątkiem niemieckich. Wykryto je także na szwedzkich wodach terytorialnych gdzie podróżowały one pod eskortą okrętów wojennych. Pierwszy statek został zatrzymany przez okręt podwodny 5.XII. w okolicach wyspy Utö, ponieważ był to niemiecki parowiec *Oliva* to po ustaleniu jego narodowości został puszczony wolno.

Natomiast na wodach Zatoki Fińskiej pozycje dozorcze jeszcze przed wybuchem wojny zajęły okręty podwodne typu „M” z 24 dywizjonu stacjonującego w Paldiski. Jednak nie znalazły one żadnych celów dla swych torped, gdyż żegluga fińska odbywała się torami wodnymi wytyczonymi pośród szkieł. Wszystkie okręty dywizjonu z mniejszymi lub większymi uszkodzeniami odniesionymi w wyniku złej pogody i wzrastającego zalodzenia powróciły do 4.XII. do bazy. W patrolach radzieckich w okresie 4-8.XII. nastąpiła przerwa, ze względu na brak małych okrętów zdolnych do służby i dlatego skierowano do Paldiski 23 dywizjon okrętów podwodnych (typu „M”) celem wznowienia działań podwodnych na Zatoce Fińskiej

Ponieważ dotychczasowe działania nie przyniosły okrętom podwodnym żadnych sukcesów, w dniu 7.XII.1939 Związek Radziecki ogłosił nieograniczoną wojnę podwodną na fińskich

wodach terytorialnych od Tornio na północy do Przesmyku Karelskiego, z wyłączeniem Wysp Alandzkich. Wkrótce strefa ta została rozszerzona do 20 mil morskich, a wszystkie statki państw neutralnych miały ją opuścić 9.XII.1939 do godz. 12.00. Od 17.XII. do strefy blokady dołączono także Wyspy Alandzkie. W całej strefie okręty podwodne mogły atakować bez ograniczeń wszystkie statki handlowe, za wyjątkiem płynących pod banderą amerykańską.

Pierwszym statkiem zatopionym przez okręt podwodny był estoński parowiec *Kassari* (379 BRT; dawny fiński *Ebba Munk*). Pomiędzy wyspami Utö i Dagö 10.XII. około godz. 3.20 Szc-323 otworzył ogień z działa do statku. Po godzinie statek zatonął a załoga zeszła do szalup i bez strat dotarło do Dagö. Źródła fińskie podają iż szalupy zostały ostrzelane z karabinów maszynowych, ale zaprzeczają temu Rosjanie. Tej samej nocy Szc-322 ostrzelał z działa i zatopił w rejonie Helsinek niemiecki parowiec *Reinbeck* (2804 BRT). Po południu 10.XII. na wodach Zatoki Botnickiej okręt podwodny S-1 w rejonie Rauma, 28 mil na południowy-wschód od latarni morskiej Säppi ostrzelał z działa niemiecki parowiec *Bolheim* (3324 BRT). Statek zatonął o godz. 16.02. W tym czasie znajdował się on już poza zadeklarowaną przez Rosjan strefą. Załoga przez dwa dni dryfowała w szalupach na północ, przeżyło 26 członków załogi a zmarło trzech, w tym kapitan.

Jedyny fiński parowiec jaki został zatopiony przez okręty podwodne to *Wilpas* (775 BRT). Parowiec z ładunkiem pszenicy wraz z małym zbiornikowcem *Sigrid* podążał ze szwedzkiego portu Örnköldsvik do portu Vaasa.

Zostały one 29.XII. o godz. 03.00 ostrzelane na północ od latarniowca *Sydostbrotten* przez okręt podwodny Szc-311. Oba statki chcąc uniknąć pocisków artyleryjskich próbowały się schronić pośród wysp, ale *Wilpas* wszedł na mieliznę na południe od Norrskär i został rozstrzelany z działa kalibru 45 mm. Załoga zdołała się ewakuować w szalupach.

Ten sam okręt podwodny zatrzymał 5.I.1940 szwedzki parowiec *Fenris* (484 BRT) płynący z dala od wód terytorialnych. Załodze pozwolono odpłynąć do latarniowca *Sydostbrotten* a sam parowiec został zatopiony ogniem artyleryjskim. Była to ostatnia strata poniesiona w wyniku działań radzieckich okrętów podwodnych. W związku z narastającym zalodzeniem Zatoki Botnickiej i Morza Bałtyckiego dalsze działania przeciw żegludze prowadzone przez okręty podwodne zostały zawieszone w połowie stycznia 1940 r. Podczas powrotu do bazy S-1 utkwiał 19.I.1940 w krze lodowej, gdzie został wykryty przez dwa samoloty fińskie typu „Tuisku”, które go zaatakowały. Podczas ataku jeden samolot został zestrzelony, a drugi po zrzuconiu bomb odleciał do bazy. Zanim przybyłe wezwane przez niego posilki, okręt uwolnił się z lodowej pułapki, dotarł na nie zamrażnięte wody i zanurzył się. W sumie radzieccy podwodnicy zatopili pięć statków – jeden fiński, dwa neutralne i dwa niemieckie, jednego sprzymierzeńca sowieckiego na Bałtyku.

Z pośród radzieckich okrętów podwodnych na środkowym Bałtyku i Zatoce Botnickiej operowało 15 okrętów podwodnych z 1 oraz 2 brygady (S-1, S-2, S-3, S-4, S-5, Szc-309, Szc-310, Szc-311, Szc-317, Szc-318, Szc-319, Szc-320, Szc-322, Szc-323, Szc-324) i jeden podwodny stawiacz min L-1. Natomiast na wodach Zatoki Fińskiej 10 małych okrętów podwodnych z 3 brygady (M-71, M-72, M-74, M-75, M-76, M-77, M-78, M-80, M-81, M-90). Oprócz tego na zachodnich wodach Zatoki Fińskiej operowały także niektóre okręty podwodne typu „Szc” wcześniej wymienione.

W rejonie wyspy Lemland, Wyspy Alandzkie, L-1 (jedyne zdolny do służby radziecki podwodny stawiacz min) postawił 1.XII. dwie zagrody minowe na liniach komunikacyjnych i przewidywanej trasie „ucieczki” fińskich pancerników do Szwecji. Jedna składała się z 6 min a druga z 14 min (wszyst-

kie typu PLT). Obie postawiono w położeniu podwodnym z głębokości około 20 metrów, tak aby uniknąć kołysań kadłuba gdyż na powierzchni morza panował silny sztorm. Nie spełniły one jednak swej roli, gdyż załoga źle rozpoznała linie komunikacyjne i postawiła miny poza nimi. W styczniu 1940 r. planowano postawić przez *L-1* kolejną zagrodę minową, tym razem koło wyspy Logsher, ale ostatecznie operacja ze względu na panujące warunki lodo- we została odwołana.

Fińska marynarka handlowa utraciła w tym czasie jeszcze kilka parowców, które nie są jednak zaliczane do strat poniesionych podczas wojny zimowej. Na Atlantyku niemiecki okręt podwodny *U 31* zatopił 1.XII.1939 parowiec *Mercator* (4260 BRT), a *U 48* zatopił 17.II.1940 parowiec *Wilja* (3396 BRT). Na minie postawionej przez *U 56* zatonał 23.I.1940 parowiec *Onto* (1333 BRT). Parowiec *Elsie* (1410 BRT) rozbił się 12.XI.1939 na mieliźnie koło wyspy Terschelling i zatonał. Natomiast parowiec *Notraco* (967 BRT) rozbił się 7.I.1940 koło Sandhamm.

Fińskie okręty podwodne typu *Vetehinen* działały głównie w północnej części Bałtyku, próbując zwalczać żeglugę radziecką. W toku wojny nie spotkały one jednak żadnego statku handlowego, chociaż próbowały zniszczyć radziecki lodołamacz *Jermak* i parowiec *Iwan Papanin*. Dowódcy zostali zobowiązani do przestrzegania protokołu londyńskiego. Dowództwo fińskie otrzymało informację iż ze Szwecji wyszedł 6.XII. w rejs parowiec *Iwan Papanin*. *Iku-Turso* wyszedł w morze aby go przechwycić. Niestety nie udało mu się go zlokalizować, jak później ustalono płynął on pod fałszywą flagą łotewską.

Konsulat fiński w Göteborgu poinformował iż w drodze z Murmańska do Kronsztadu znajduje się lodołamacz *Jermak*, który wszedł na wody Bałtyku 4.XII. Natychmiast skierowano pod Lipawę okręt podwodny *Vetehinen*. Podczas rejsu wszedł on na mieliżnę, ale zszedł z niej o własnych siłach a przy tym nie odniósł żadnych uszkodzeń. W dniu 6.XII. zajął on pozycję pod Lipawą i rozpoczął patrolowanie podejść do portu. Nazajutrz wykrył on w odległości 4-5 mil płynący lodołamacz. Widzialność była bardzo zła, gdy okręt wychodził na pozycję ataku nagły szwał deszczu ze śniegiem przerwał kontakt z lodołamaczem. Później zaobserwował on *Jermaka* w porcie. Okręt powrócił do bazy, aby ponownie 12.XII. spróbować przechwycić lodołamacz na zachód od wyspy Dagö, co jednak mu się nie udało gdyż go nie wykrył. Podczas rejsu 8.XII. okręt podwodny *Vesihüsi* wchodzi na mieliżnę i doznaje uszkodzeń kadłuba, po czym trafia do doku w Christmas na pośpieszny remont. Od 12.XII. okręty stacjonowały u wybrzeży fińskich w ciągłym pogotowiu, na wypadek radzieckiego desantu i przez dziesięć dni pozostawały one bezczynne.

Rząd fiński na posiedzeniu 24.XII. uznał iż Estonia nie zachowuje neutralności w toczącej się wojnie. Z jej portów działały radzieckie okręty wojenne i dlatego wydał polecenie atakowania ich okrętów wojennych na estońskich wodach terytorialnych. Dlatego też 25.XII. okręt podwodny *Vesihüsi* wyszedł ku wybrzeżom estońskim i 27.XII. postawił 19 min w rejonie portu Paldiska. Podczas operacji stawiana min, jedna z nich zaklino- wała się w czwartej studni na lewej

burcie. Natomiast *Vetehinen* postawił 1.I.1940 koło przylądka Juminda 20 min, na trasie łączącej Tallin z Kronsztadem. Kiedy okręt wracał i znajdował w położeniu nawodnym na zachód od postawionego przez siebie pola, zaobserwowano szybko zbliżający się okręt. Wykonano alarmowe zanurzenie na głębokość 20 metrów, ale okręt nie chciał się zanurzyć. Dowódca wydał ryzykowny rozkaz o zwiększeniu wychylenia kąta sterów głębokości, zwiększenia szybkości do maksymalnej oraz dobrania dodatkowej wody do zbiorników balastowych. W końcu okręt zanurzył się, ale załoga miała duże trudności z utrzymaniem go pod wodą. Zaobserwowany niszczyciel przeszedł w pobliżu o mało nie uderzając w kiosk, a oddalający się dźwięk pracujących śrub dowodził iż nie zauważył on okrętu podwodnego. Dodatnia pływalność okrętu podwodnego wyniknęła ze zgromadzenia się lodu między kadłubem ciśnieniowym a nadbudówką. W zanurzeniu lód ten powoli odtajał i załoga odzyskała kontrolę nad okrętem.

Na początku grudnia 1939 r. tylko jeden raz Rosjanom udało się wykryć fiński okręt podwodny. *Szcz-324* wykrył na wschód od Långskär podążający na powierzchni fiński okręt *Vetehinen*. Wystrzelił do niego jedną torpedę, ale ta nie trafiła. Załoga fińska nie zauważyła nawet że została zaatakowana.

Ostatni raz 9.I.1940 fińskie okręty podwodne *Vetehinen* i *Iku-Turso* wyszły w morze. Pierwszy z nich przez cztery dni patrolował na zachód od Dagö, a następnie powrócił do bazy. Natomiast *Iku-Turso* miał patrolować w rejonie Gotlandii, ale z powodu pęknięcia jednego z cylindrów silnika musiał zawrócić do bazy. Fińskie okręty odniosły sporo uszkodzeń mechanicznych podczas operacji, gdyż działały one w lodach i przy bardzo niskich temperaturach, czego nigdy nie ćwiczono w okresie pokoju. Na przykład *Vesihüsi* miał uszkodzoną przez lody śrubę napędową. Fińskie okręty podwodne zawiesiły swoją działalność w połowie stycznia 1940 r., z tych samych powodów co radzieckie. Zdjęto z nich działa kalibru 76 mm i przewieziono do Turku celem wzmocnienia obrony przeciwlotniczej bazy floty oraz głównego portu handlowego podczas wojny. Podczas pięciu tygodni działania fińskie okręty nie wystrzeliły żadnej torpedy, a na postawionych przez nich minach za-

Jednym z radzieckich okrętów podwodnych mających zwalczać fińską żeglugę był *Szcz-309*.
fot. zbiory Siergiej Bałakin





Dwa okręty podwodne typu *Vetehinen* w skutym lodem *Turku* – 1940 rok.

fol. zbioru Jari Aromaa

tonął niemiecki *Dietrich Hasseldek* (177 BRT).

Również na minach poderwały się i zatoniły trzy niemieckie statki handlowe. Parowiec *Schwalbe* (842 BRT) zatonął 13.XII.1939 u wejścia do Zatoki Fińskiej, w rejonie wyspy Utö. Szkunier *Dietrich Hasseldek* (177 BRT; dawny parowiec) zatonął 11.I.1940 również u wejścia do Zatoki Fińskiej, ale w rejonie Paldiski (Port Bałtycki). Natomiast parowiec *August Thyssen* (2342 BRT) zatonął 18.I.1940 na Morzu Alandzkim, prawdopodobnie po wejściu na szwedzką minę.

W dniu 11.I.1940 lodołamacz *Tarmo* został odesłany na wschód, na wody Zatoki Fińskiej gdzie miał wesprzeć działające wojska. Jego zadaniem miało być utworzenie oraz utrzymanie nie zamrożonego kanału i tym samym zapobiec atakowi czołgów po lodzie. Nie bez znaczenia była również jego silna artyleria składająca się z czterech dział kalibru 120 mm. Po osiągnięciu bazy w Kotka 16.I. okręt otrzymał rozkaz zaatakowania tkwiących w lodzie koło wyspy Someri radzieckich statków. Lodołamacz wyszedł w morze o godz. 02.45 i przy bardzo silnym mrozie, temperatura wynosiła -40°C. Dowódca okrętu postanowił przetestować działa, ale okazało się to niemożliwe. Niedokładnie został usunięty smar którym działa były zakonserwowane, a przy tak niskiej temperaturze on zamrzł i je zablokował. Lodołamacz powrócił do bazy, gdzie załoga przy pomocy grzejników elektrycznych oraz lamp benzynowych wytopiła i usunęła smar, przywracając działom sprawność bojową. Następnej nocy lodołamacz ponownie wyszedł w morze o godz. 02.12, a jednocześnie tempera-

tura podniosła się do -24°C. Okręt jednocześnie przyjął na swój pokład grupę szturmową żołnierzy, których zadaniem było zdobycie wyspy Someri. O świcie *Tarmo* znalazł się około 10 mil od wyspy, ale drogę przeciął mu lodołamacz *Jermak*, który zmusił do odwrotu żołnierzy z grupy szturmowej. Sam lodołamacz wystrzelił dwa pociski do unieruchomionego transportowca *Kazachstan*, ale były one niecelne a ponadto same działa nadal sprawiały trudności ich obsłudze. Dlatego dowódca kmdr ppor. Komosi przerwał operację i powrócił do Kotka. W dniu 18.I. lotnictwo radzieckie zaatakowało port Kotka i o godz. 13.15 dwie bomby trafiły w rufę lodołamacza. Zostały zniszczone dwa pokłady i wybuchł pożar. Zginęło 39 członków załogi a 11 zostało rannych. Jednak kadłub okrętu ani maszyny napędowe oraz kotły

nie zostały uszkodzone. Po dokonaniu prowizorycznej naprawy która została ukończona 8.II *Tarmo* przeszedł do Helsinek gdzie w stoczni Hietalahti dokonano gruntownej naprawy. Po jej ukończeniu lodołamacz został 10.III. wysłany do Zatoki Wyborskiej. Jednak z powodu grubej pokrywy lodowej i ciągłych ataków radzieckiego lotnictwa lodołamacz popołudniu znajdował się zaledwie 16 mil od Helsinek. Z powodu niskiego stanu paliwa oraz zużyciu amunicji okręt zawrócił do Helsinek. Po uzupełnieniu zapasów okręt wyszedł 12.III. ponownie w rejs. Nazajutrz rano posłaniec na nartach dotarł do *Tarmo* z rozkazem powrotu do Helsinek w związku z zakończeniem wojny.

Działania lotnictwa Floty Bałtyckiej przeciw fińskim okrętom i żegludze

W pierwszych dniach wojny głównym zadaniem lotnictwa floty było zlokalizowanie i zniszczenie fińskich pancerników obrony wybrzeża oraz okrętów podwodnych. W dniu 30.XI. wysłano na poszukiwanie pancerników 2 grupy samolotów typu DB-3 – jedna grupa prowadziła poszukiwania na obszarze Kotka-Helsinki, a druga Helsinki-Turku. Pierwsza grupa nie zlokalizowała żadnych fińskich jednostek, a dwa jej samoloty zostały zestrzelone. Druga grupa odkryła fińskie zgrupowanie okrętów na kotwiczowisku floty Högsara. Przeprowadzony przez trzy bombowce rozpoznania atak o godz. 11.25 nie spowodował żadnych strat wśród okrętów. Jednakże rozpoczęły one opuszczanie go w trybie alarmo-

Radziecki lodołamacz *Jermak* oddał siłom radzieckim nieocenione usługi w wojnie.

fol. zbioru Władimir Kopelmann



wym, a pierwsze wyszły pancerniki obrony wybrzeża. Drugi atak przeprowadzony przez osiem bombowców typ DB-3 był skierowany na pancerniki, których już jednak nie było. Dlatego przeprowadziły one niecelne bombardowanie okrętów podwodnych *Vetehinen* i *Iku-Turso* oraz żaglowca szkolnego *Suomen Joutsen*, które jako ostatnie nie zdążyły opuścić jeszcze kotwiczowiska. I ten atak nie przyniósł żadnych efektów, jak również przeprowadzone przy okazji bombardowanie portu Hietalahti w Helsinkach.

Oprócz próby zniszczenia pancerników, radzieckie lotnictwo morskie dokonało w pierwszym dniu licznych ataków na cele lądowe. Między innymi 12 samolotów typu SB z 57 pułku zbombardowało lotnisko Santahamina w Helsinkach, a grupa czterech bombowców typu DB-3 zbombardowała baterie na wyspie Russarö. Naloty kontynuowano w dniu następnym, a ich celem oprócz odnalezienia i zniszczenia pancerników, stały się porty Porvoo, Helsinki oraz Loviza. Złe warunki pogodowe doprowadziły do wstrzymania 2.XII. działań lotniczych. Jednocześnie do działań rozpoznawczych na bałtyckich i alandzkich liniach żeglugowych przystąpiły wodnosamoloty typu MBR-2 z 10 brygady lotnictwa. Jednak ze względu na zbyt mały ich zasięg, patrole lotnicze nie mogły przekroczyć linii Poori-Gavle i dla wsparcia działań rozpoznawczych oraz bombowych brygady zostały jej przydzielone samoloty typu SB przebazowane na lotnisko w Paldiski.

Stan 10 brygady lotnictwa został 19.XII. wzmocniony przez 18 bombowców typu SB i 15 myśliwców typu I-15 oraz I-153. W tym samy dzień samoloty 10 brygady (6 SB, 10 MBR-2) i 8 brygady (17 DB-3) przeprowadziły liczne ataki bombowe na port w Turku. Przeciwko żegludze z grupy tej skierowano 11 samolotów (3 SB, 6 MBR-2, 2 DB-3). Dwa MBR-2 pomyłkowo zbombardowały koło wyspy Saaremaa dwa własne transportowce *Lunaczarskij* i *Tobol*.

W tym samym dniu (19.XII.) samoloty 8 i 10 brygady przeprowadziły także operację przeciw fińskim pancernikom. Sześć samolotów typu DB-3 z 1 pułku minowe-torpedowego nie zlokalizowały pancerników, a w zamian zbombardowały baterie na wyspie Russarö. Kolejnych dziewięć samolotów DB-3 poszukiwało pancerników w rejonie Hanko-Turku i w za-



Radzieckie bombowce typu SB były standardowym uzbrojeniem lotnictwa Floty i Armii. Na fotografii wariant z podwoziem nartowym stosowany w wojnie z Finami.

fot. zbiory Zbigniew Lalak

mian zbombardowały stocznię oraz lotnisko w Turku. Natomiast sześć bombowców typu SB z 10 brygady poszukiwało pancerników w szkiełach Turku i one także zbombardowały jako cel zastępczy port w Turku. Ostatecznie o godz. 12.07 pancerniki wykryły koło wyspy Korpo dwa rozpoznawcze wodnosamoloty typu MBR-2. Zrzuciły one niecelnie z wysokości około 1800 metrów 50 kg bomby, które nie wyrządziły żadnych szkód. Informacja o wykryciu pancerników nie została przekazana z 10 brygady do 8 brygady z powodu niechęci między nimi, co zaprzepaściło okazję zniszczenia fińskich okrętów.

Do końca grudnia 1939 r. ze względu na pogodę samoloty mogły operować na liniach żeglugowych tylko w dniach 24.XII. i 28.XII. W przypadku nie odnalezienia żadnych celów, zrzuciły one bomby na cele zapasowe. Atakowano również porty w Turku, Rauma, Hanko, Poori, Kristiina, Vaasa. Najwięcej nalotów dokonano na porty w Turku i Rauma, a głównym celem były stojące w nich transportowce oraz transporty kolejowe. Nadal intensywnie poszukiwano i bombardowano fińskie pancerniki obrony wybrzeża, ale silna obrona przeciwlotnicza zmuszała bombowce do ataków z pułapu 4000-5000 metrów, przez co były one niecelne. W okresie 20-31.XII. zrzucano około 150 bomb 100 i 250 kg na oba pancerniki, ale żaden nie został trafiony.

Jeden z najcięższych nalotów przeprowadzono 25.XII. Pancerniki w towarzystwie czterech kutrów patrolowych typu „VMV” zakotwiczyły na noc w Kihti (Skiftet). O godz. 08.30 jednostki podniosły kotwice i rozpoczęły krążenie po rejonie kotwiczowskiej. Godzinę później wykryły je trzy radzieckie samoloty bombowo-rozpoznawcze typu SB, które z wysokości 7000 m zrzuciły niecelnie bomby. W trakcie ataku pancerniki zestrzeliły dwa samoloty. Po południu nadlecia-

ło 10 bombowców, które o godz. 13.51 rozpoczęły atak. Najpierw trzy samoloty w celu odwrócenia uwagi zaatakowały pancernik *Väinämöinen*. Parę minut później reszta samolotów podzieliła atak na *Ilmarinen*. Dwie 500 kg bomby eksplodowały bardzo blisko okrętu, ale nie odniósł on żadnych poważnych uszkodzeń. Jednak w wyniku ostrzału prowadzonego przez atakujące samoloty ginie jeden marynarz, a siedmiu zostaje rannych. Trzeci nalot zostaje dokonany o godz. 14.30 przez dwa bombowce, które zostają jednak zestrzelone. Przeprowadzona po ataku analiza dowodzenia obroną przeciwlotniczą była krytyczna dla dowództwa. Zbyt dużo uwagi przywiązywano do mniej groźnych ataków, zamiast skupić się na głównej grupie samolotów. Ogień prowadzony przez ciężką artylerię był chaotyczny i zużyto zbyt dużo zapasów amunicji. Mało skuteczne okazały się również działka kalibru 40 mm firmy Vickers, które miały bardzo niską celność i mały pułap ognia.

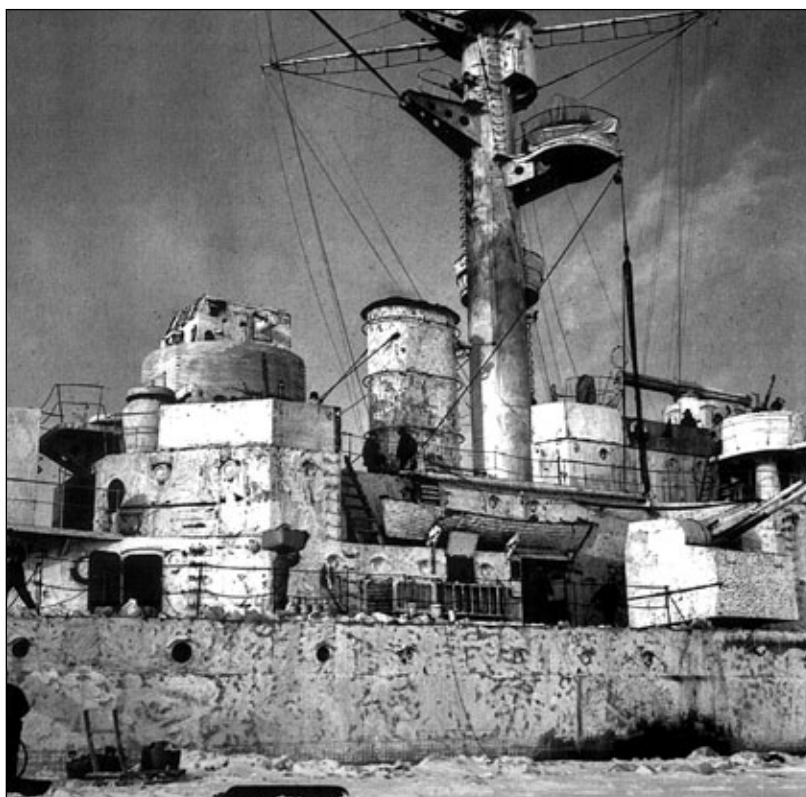
Od stycznia 1940 r., po zamrożeniu Bałtyku, pancerniki zakotwiczyły w Turku w celu wzmocnienia obrony przeciwlotniczej bazy. Zamaskowane pancerniki do końca wojny stacjonowały w tej bazie – pomalowano je na białą, a pokłady pokryto cienką warstwą śniegu. Baza w Turku w lutym 1940 r. była 61 razy bombardowana przez około 440 samolotów sowieckich. Według dowództwa floty pancerniki zostały zaatakowane 35 razy przez około 218 bombowców i 110 myśliwców, nie odnosząc przy tym uszkodzeń. Natomiast same zestrzeliły 8 samolotów. Artyleria przeciwlotnicza pancerników stworzyła efektywną obronę Turku, która uratowała miasto przed zniszczeniem. Jednocześnie wyczerpywały się zapasy amunicji przeciwlotniczej, a pod koniec wojny zapas specjalnych bezpieczników do pocisków 105 mm był krytyczny. Potwierdziła

się również niska ocena jakości działek kalibru 40 mm Vickersa oraz ich mała przydatności w obronie przeciwlotniczej.

Po zamarznięciu wód na których dotychczas działały okręty podwodne, cały ciężar operacji zwalczania żeglugi spadł na siły lotnicze, które dodatkowo wzmocniono brygadą lotniczą z wojsk lądowych. Operowała ona na obszarze Helsinki-Vaasa. Wielokrotnie lotnictwo Floty Bałtyckiej bombardowało porty w Turku, Poori, Vaasa i Hanko. W samym styczniu 1940 r. Turku bombardowano 12-krotnie łącznie przez 89 bombowców radzieckich. Rauma bombardowana była 13-krotnie przez 58 bombowców, a Hanko 8-krotnie przez 35 bombowców. Walka z żeglugą stawiała się priorytetowa dla Rosjan, zwłaszcza że pomimo ciężkiej zimy nasilenie żeglugi nie malało. Tylko 12.I. Rosjanie rozpoznali 10 transportowców w Turku, 6 w Rauma, 4 w Poori, 5 w Ystad i 16 na trasach żeglugowych Wysp Alandzkich. W dniu 29.I. adm. Kuzniecowa wydał rozkaz nakazujący jeszcze zwiększyć ataki na żeglugę handlową, oraz przystąpić do stawiania min lotniczych. Również Finowie zwiększyli obronę przeciwlotniczą portów, a nawet zaczęli rozładowywać statki na lód i saniami przewozić towary do portu aby ograniczyć w nich postój.

Podczas tych bombardowań zatopiono 4 parowce fińskie i jeden szwedzki. Podczas bombardowania Turku 1.I.1940 zostaje zatopiony parowiec *Leo* (1243 BRT). W Koivisto tonie 19.I.1940 parowiec *Kaija*. Na Jeziorze Ładoga 22.I.1940 lotnictwo zatapia mały statek pasażerski *Valamon Luostari* (134 BRT). Na wodach Wysp Alandzkich 24.I.1940 zostaje zatopiony przez samoloty parowiec *Notung*. Na północ od Wysp Alandzkich 6.II.1940 tonie szwedzki parowiec *Virgo* (656 BRT) w wyniku uszkodzeń odniesionych poprzedniego dnia podczas ataku lotniczego. W porcie Mäntyluoto zostaje zatopiony 18.II.1940 parowiec *Rigel*. Natomiast 21.II.1940 radzieckie lotnictwo bombarduje w rejonie Turku konwoj statków przewożący żołnierzy. Na łodolamaczu *Voima*, eskortującym i torującym drogę konwojowi, ginie jeden członek załogi a dwóch innych zostaje rannych.

W ostatnich miesiącach wojny (II.-III.1940) Finowie znacznie wzmocnili obronę przeciwlotniczą portów na południowo-zachodnim wybrzeżu.



Zamaskowany w Turku fiński pancernik obrony wybrzeża *Ilmarinen* wydatnie wzmocnił obronę przeciwlotniczą tego miasta. Szczególnie skuteczne okazały się działa plot. Boforsa kal. 105 mm.

fot. zbioru Jari Aromaa

Zainstalowano dodatkowe baterie artylerii przeciwlotniczej, a do obrony czynnej przydzielono otrzymane myśliwce typu Curtiss „Hawk” 75A. Nadal dwa cele były priorytetowe dla lotnictwa radzieckiego – fińskie pancerniki i porty Turku, Rauma, Mäntyluoto, Hanko. W lutym Turku bombardowało 68 samolotów, a na początku marca przeprowadzono dwa silne naloty na ten port. Ponadto w lutym Rauma była bombardowana przez 52 samoloty, Mäntyluoto przez 85 bombowców, a Hanko przez 58 bombowców. Ponadto atakowano na całym obszarze południowego wybrzeża transport kolejowy i samochodowy, aby utrudnić dostawy zaopatrzenia na front. Panujące jednak warunki meteorologiczne znacznie ograniczały jego działalność. W okresie 5-17.II, 21-28.II oraz na początku marca operacje lotnicze z tego powodu były zawieszone. Jednak główną przyczyną przerwania morskich transportów do portów Turku, Rama i Poori była bardzo ciężka zima i niedostatek ciężkich łodolamaczy mogących prowadzić żeglugę w panujących warunkach.

Trzykrotnie przeprowadzono nieudane próby zbombardowania fińskich pancerników, które stanowiły

trzon obrony przeciwlotniczej Turku. W pierwszym nalocie przeprowadzonym 26.II. przez 24 bombowce DB-3 z 1 pułku minowo-torpedowego, nie uzyskano żadnych rezultatów z powodu złej pogody panującej nad Turku. Bomby zrzucono na cele zastępcze w porcie. Drugi nalot przeprowadzony 28.II. przez 1 pułk minowo-torpedowy i 10 brygadę lotniczą również był nieudany, a bomby zrzucono na port. Ostatni nalot przeprowadzono 2.III. przez 19 bombowców DB-3 (uzbrojonych w bomby 500 i 250 kg) i 10 SB (lekkie bomby). W pierwszym rzucie bombowce typu SB miały zbombardować stanowiska obrony przeciwlotniczej, a bombowce DB-3 zaatakować właściwe cele. Jednak z powodu silnej obrony przeciwlotniczej bomby zostały zrzucone na chybił trafił i żadna nie wybuchła w pobliżu stojących w lodzie pancerników. Utracono przy tym wg źródeł rosyjskich dwa bombowce i jeden myśliwiec, natomiast stracono cztery fińskie myśliwce.

Wzmocniona obrona przeciwlotnicza powodowała znaczny wzrost start ponoszonych przez radzieckie lotnictwo, które w dalekich nalotach nie posiadało osłony myśliwców ze względu na ich zbyt mały zasięg ope-

racyjny. Straty radzieckiego lotnictwa były duże, ogółem obrona przeciwlotnicza zestrzeliła 225 samolotów a myśliwce 518 samolotów floty i armii. Lotnictwo morskie straciło 43 bombowce (17 DB-3, 26 SB), 29 myśliwców (18 I-15, 5 I-153, 6 I-16), 5 rozpoznawczych (R-5) i 12 wodnosamolotów (MBR-2). Stanowiło to 19% stanu początkowego lotnictwa. Z pośród nich 13 zestrzeliła obrona przeciwlotnicza, 12 myśliwce fińskie, 9 nie powróciło z zadań bojowych, 19 rozbiło się podczas przymusowego lądowania, 17 przy starcie i lądowaniu na lotniskach oraz 10 z innych przyczyn (zły pilotaż, brak dyscypliny, trudne warunki meteo). Zginęło 110 pilotów i strzelców, z tego 33 w katastrofach (30% stanu osobowego).

Ocena działań radzieckiego lotnictwa morskiego przeprowadzona została przez jego dowództwo po zakończeniu wojny. Ocena tych działań była dosyć niska z powodu złych warunków meteorologicznych panujących na obszarze operacyjnym oraz zbyt małej ilości bombowców skierowanych do tej operacji (30 samolotów). Skrytykowano także zbyt rozproszenie sił oraz nieprzygotowanie załóg do nocnych bombardowań i to w sytuacji gdy długość nocy w tym czasie wynosiła 17-18 godzin. Pomimo to utrudniały one zaopatrywanie fińskich oddziałów walczących na froncie.

Na koniec należałoby wspomnieć o prototypie słynnej radzieckiej „ładoskiej drodze życia” z okresu II wojny światowej. Finowie w lutym 1940 r. „zbudowali” drogę ze szwedzkiego portu Umeö do fińskiego portu Haasa o długości 90 km. Pomiędzy szkieletami gdzie lód był cienki wytoczono drogę, a następnie polewano ją warstwą wody, a gdy ta zamrzła znowu polewano ją wodą. Proces

ten powtarzano wielokrotnie, tak że w końcu wznosiła się ona ponad pole lodowe i nie była zasypywana zaspami śnieżnymi. Występujące w lodzie pęknięcia przykrywano mostkami lub ustanawiano objazdy. Droga została otwarta 17.II i wykorzystywano ją do 24.III. O jej istnieniu Rosjanie dowiedzieli się dopiero z niemieckiej prasy, pierwsze informacje o niej opublikowała „Deutsche-Wer” (Nr 22 z 31.V.1940) i „Marine Rundschau” (Nr 1-2 z 1941 r.).

Bitwa o Viipuri (Wyborg)

W dniach 1-11.II.1940 rozpoczął się zmasowany atak radziecki na pozycje fińskie pod Summa. Rosjanie nie liczyli się z ponoszonymi stratami, dzień w dzień ponawiali ataki czołgów i piechoty po uprzedniej nawale ogniowej artylerii Frontu Północno-Zachodniego. Ostatecznie 15.II. wojska radzieckie przerwały linię Mannerheima w Lähde oraz zajęły stację kolejową w Kämära (około 20 km na południe od Wyborga). Wojska fińskie prowadząc działania opóźniające wycofywały się do Wyborga, a część fińskiej 4 dywizji piechoty została okrążona w Koivisto. Siły te wycofały się na wyspy Koivisto w dniach 19-20.II, niszcząc baterię w Humalajoki. Jednak pod naciskiem wojsk radzieckich, żołnierze fińscy rozpoczęli 50 kilometrowy odwrót na północ przez zamrzniętą Zatokę Fińską. Baterie na Saarenpää i Tiurinsaari zostały wysadzone w powietrze. Udało się im również ewakuować 37 lekkich i średnich dział.

Zatoki Wyborskiej broniły baterie w Ristniemi, Satamaniemi, Ravansaari i Tuppur. Te dwie ostatnie zostały szybko zniszczone, a do obrony zatoki pozostały tylko dwie położone na północnym jej wybrzeżu w Ristniemi i Satamaniemi. Finowie planowali długo-

trwać obronę wokół Wyborga, tak aby doczekać do wiosny. Z jej nadejściem niemożliwe byłoby forsowanie zatoki po lodzie ze względu na jego pęknięcie, a teren wokół miasta zamieniłby się w nieprzebyte bagna. Najważniejszym problemem Finów był brak w pełni wyszkolonych rezerw, a także braki w zaopatrzeniu, zwłaszcza w amunicję do dział. Do obrony zatoki wcielono ewakuowane jednostki z obszaru Koivisto. Ściągano również jednostki z innych odcinków frontu, między innymi część artylerii spod Salla na północy. Siły te zostały wzmocnione przez 5 niedoszkołonych batalionów piechoty oraz ochotników szwedzkich i norweskich. Również Siły Morskie sformowały dwa bataliony. Batalion „Aaltonen” (dwie kompanie piechoty, kompania karabinów maszynowych) został sformowany z personelu bazy floty w Helsinkach. Obsadził on pozycje na wyspach wokół bazy w Kotka, stoczył szczególnie ciężkie walki na Pitkäpaasi i Pukkio. Natomiast baza floty w Turku wystawiła jedną kompanię batalionu „Hälfors”, natomiast drugą kompanię sformowano z żołnierzy sektora Satakunta artylerii nadbrzeżnej. Walczył on na wyspach Teikari i Tuppur, a następnie pod Vilaniami.

W dniu 1.III.1940 wszystkie jednostki broniące Wyborga utworzyły Grupę „Wybrzeże” pod dowództwem gen. mjr M. Wallenius’a, który został zastąpiony 3.III. przez gen. por. L. Oescha. W jej skład weszły 4 dywizja piechoty, jednostki sektora Viipuri, Grupa „Berg” (m. in. pułk piechoty 9; samodzielne bataliony 19, 20, 22, 24; a także bataliony z zapasowej brygady piechoty) oraz Oddział „Varko” (w tym samodzielny batalion 7 i batalion cyklistów 5). Podporządkowane zostały jej też naprędce zorganizowane ru-

Grupa żołnierzy radzieckich w czasie szkolenia politycznego (z lewej) oraz żołnierzy fińskich (z prawej).

fot. zbiory Leon Cukermanas



chome baterie artylerii podlegające dowódcy artylerii nadbrzeżnej sektora Viipuri. Jednak już 7.III. jednostki sektora Viipuri zostały wyłączony z Grupy „Wybrzeże” i podporządkowany Grupie „Hamina”. Jednocześnie z miasta ewakuowano resztę ludności cywilnej.

Siły Morskie planowały również skierować do walki o Zatokę Wyborską oba pancerniki, które dotychczas stacjonowały w Turku. Jednakże dla skrytego ich przeprowadzenia wzdłuż całej Zatoki Fińskiej brakowało lodolamaczy o napędzie spalinowym, które mogłyby im utorować drogę w lodach. Ostatecznie zrezygnowano z tego pomysłu, gdyż zachodziła obawa że podczas rejsu mogą zostać uszkodzone śruby napędowe, a ponadto obawiano się iż zabraknie amunicji dla ich dział przeciwlotniczych.

W związku z tym iż wojska radzieckie które dokonały przełamania linii Mannerheima, raz po raz były zatrzymywane przez Finów, dowództwo radzieckie postanowiło wykonać obejście wojsk fińskich po zamrzniętych wodach Zatoki Fińskiej i Wyborskiej. Do wykonania uderzenia po lodzie przeznaczono XXVIII i X korpusy armijne. Zadaniem XXVIII korpusu było wykonanie tzw. dalekiego obejścia po lodzie Zatoki Fińskiej i wykonanie uderzenia na Vilaniemi i Häränpääniemi, a tym samym przeciąć linie zaopatrzeniowe z Helsinek do Wybarga. Natomiast X korpus miał wykonać tzw. bliskie obejście atakując poprzez przybrzeżne wyspy położone na Zatoce Wyborskiej. Atak na Visalahti został powstrzymany, a wojska sowieckie odrzucone na pozycje wyjściowe. Jednocześnie radzieckie wojska tzw. obrony zimowej z wysp Suursaari, Someri i Narvi przeprowadziły dywersyjne ataki na pozycje fińskie, które zostały odparte przez żołnierzy obrony wybrzeża, przy wsparciu baterii nadbrzeżnych.

Atak wojsk radzieckich rozpoczął się 4.III. podczas zamieci śnieżnej, pierwsze jednostki weszły na lód który pokrywała ponad 70 centymetrowa warstwa śniegu. Drogę kolumnom wojskowym torowały plugi śnieżne, poprzedzane przez jednostki rozpoznawcze poruszające się na specjalnych saniach opancerzonych. Do atakujących kolumn wojsk radzieckich otwarły ogień baterie nadbrzeżne z Ristniemi i Satamaniemi. Pod lodem ginęli żołnierze, tonęły czołgi i samochody, ale panujący duży mróz powodował ponowne szybkie zamarzanie

przerębli i kry. Również nieliczne lotnictwo fińskie wielokrotnie bombardowało kolumny wojsk posuwające się po lodzie. Ostatecznie atak przez lody Zatoki Fińskiej został powstrzymany tuż przed brzegiem i żołnierze radzieccy okopali się w śniegu. Nazajutrz atakującym wojskom radzieckim udało się uchwycić niewielki przyczółek w Häränpääniemi. Również w Vilaniemi, przy wsparciu 100 czołgów, udało się im uchwycić przyczółek, ale w dniu następnym (6.III.) zostali z niego wyparci. Ponowny atak wojsk radzieckich przy silnym wsparciu ogniomym ich artylerii w dniu 7.III. został przez Finów odparty. Ciężkie walki o uchwycenie przyczółka toczyły się w dniach 8-10.III. i ostatecznie w dniu 11.III. wojska fińskie zostały odepchnięte na odległość od 3-5 km o brzegu. Kontrataki wojsk fińskich pozwoliły im częściowo odzyskać teren. Słabe oddziały fińskie, źle wyposażone i bez wsparcia artylerii (polowej, przeciwpancernej oraz przeciwlotniczej) nie były w stanie powstrzymać ataku czołgów radzieckich. Pierwsze pododdziały przeciwpancerne przybyły na pomoc dopiero 9.III. – pluton przeciwpancerny „Huttunen” do Häränpääniemi (2 działa) i pluton przeciwpancerny „Laiho” (4 działa) do Vilajoki. Nazajutrz (10.III.) w Surpäälä do walk włączył się pluton przeciwpancerny „Kiviniemi” (4 działa). Wojska radzieckie utrzymały jednak do dnia podpisania zawieszenia ognia 13.III. przyczółek w rejonie Häränpääniemi-Vilaniemi, szeroki na około 4 km i głęboki również na około 4 km, tym samym przerywając linie zaopatrzeniową do Wybarga.

Wylądowanie radzieckich wojsk w rejonie Häränpääniemi-Vilaniemi oraz dywersyjne ataki z zajętych wysp, spowodowały zmiany w obronie fińskiego wybrzeża na tym odcinku. W dniu 7.III.1940 wszystkie jednostki wojskowe stacjonujące na obszarze Kotka-Vilajoki utworzyły Grupę „Hamina” pod dowództwem gen. mjr E. Hanell’a, a podporządkowaną bezpośrednio Naczelnemu Dowództwu. Zajmowała ona pozycje na zachód od Grupy „Wybrzeże”. W jej skład weszły wszystkie jednostki sektora Kotka, Oddział Bojowy „Paalu” i jednostki sektora Viipuri. Zadaniem grupy było uniemożliwienie dalszych desantów przeciwnika na południowo-wschodnim wybrzeżu fińskim oraz przegrodzenie drogi do Helsinek wojskom ra-

dzieckim, które mogły przystąpić do ataku na stolicę ze zdobytego przez nich przyczółka.

Również atak X korpusu był niezwykle intensywny, ale i determinacja żołnierzy fińskich z Grupy „Wybrzeże” była ogromna. Doszło do niezwykle zaciętych walk, tempo natarcia wynosiło ledwie 2-4 km dziennie. Doszło przy tym do przemieszania walczących ze sobą wojsk. Wojska radzieckie zdobyły kilka wysp w Zatoce Wyborskiej, ostatnie z nich zostały opuszczone przez obrońców 9.III. W kilku miejscach przeciwnik wdarło się na drugi brzeg zatoki, tworząc kilka niewielkich punktów oporu. Sam Wybörg był nieustannie ostrzeliwany przez artylerię radziecką i bombardowany przez lotnictwo armijne. Wojska fińskie ponosiły ogromne straty w ludziach. Chcąc wzmocnić toczone już w Moskwie rokowania pokojowe marszałek Mannerheim skierował do walk ostatnie swoje rezerwy – 14 niedoszonych batalionów, które z marszu weszły do walki. W przeddzień zawieszenia broni wojska radzieckie ze wszystkich stron zaatakowały pozycje obrońców Wybarga. Na zachodzie podeszły pod zewnętrzny pierścień obrony, gdzie zostały zatrzymane. Na północy zbliżyły się natomiast do kanału Saimaa, na którym obrońcy wysadzili śluzę i woda zalała atakujące wojsk. Pomimo to pod wieczór zewnętrzny pierścień obrony od strony lądu został przerwany, a sam Wybörg częściowo okrążony.

W związku z sytuacją na froncie marszałek Mannerheim chcąc zapobiec klęsce armii, doradzał pod koniec lutego rządowi rozpoczęcie rokowań pokojowych. Ponownie zaapelował on o zawarcie pokoju na posiedzeniu fińskiej Rady Obrony. Uznał on iż przy tak wysokich stratach osobowych, dalsze kontynuowanie walk jest bezcelowe. Rząd zgodził się z jego argumentami i 5.III. delegacja fińska pod przewodnictwem ministra spraw zagranicznych J. K. Paasikivi, poprzez Sztokholm udała się na rozmowy do Moskwy. Negocjacje rozpoczęły się 9.III. po przybyciu delegacji do Moskwy. Ostatecznie w nocy z 12 na 13.III. zostało podpisane zawieszenie broni, które miało wejść w życie 13.III. o godz. 12.00. Faktycznie walki ustały około godz. 11.00 w dniu 13.III.1940. Po 105 dniach krwawych walk wojna zimowa została zakończona.

(ciąg dalszy nastąpi)

Piękna nastrojowa fotografia *Scharnhorsta* z 1942 roku.
fot. zbiory Siegfried Breyer



Operacja „Ostfront”

część III

Poszukiwanie ciężkiej grupy osłonowej

W międzyczasie lądowy B-Dienst przechwytywał¹ coraz to kolejne komunikaty przesyłane pomiędzy jednostkami pływającymi o kodach wywoławczych JLP (w rzeczywistości *Belfast*) i znajdującym się na zachodzie DGO (*Duke of York*). Podejrzenia w sztabie M.O.K. Nord w Kilonii były jednoznacznie. Tajemniczy DGO był według dużego prawdopodobieństwa jednostką flagową ciężkiej grupy osłonowej. O godz. 10.12 jedna z łodzi latających Bv 138, która wystartowała o godz. 09.11 z bazy w Tromsø, pilotowana przez Helmuta Marxa, zlokalizowała na radarze FuMo 200 niezidentyfikowany zespół okrętów (w rzeczywistości Force 2). Zgrupowanie alianckie znajdowało się 20 Mm na północ od punktu „Lucie 1” na przybliżonej pozycji 72°07'N i 21°05'E. Meldunek o treści „10.12 27 E 0225 (Kwadrat), zlokalizowano liczne jednostki” został natychmiast przesłany do sztabu Fliegerführer Lofoten. Przez półtora godziny łódź latająca Bv 138 utrzymywała stały kontakt radarowy z przeciwnikiem. O godz. 11.35

nadała bardziej szczegółowy komunikat „Od 10.12 do 11.35 utrzymana była łączność. Według wskazań najprawdopodobniej jedna wielka i liczne mniejsze jednostki. Prawdopodobnie duża prędkość. Kursy południowe”. Przekazane meldunki do Fliegerführer Lofoten zostały tam jednakże zinterpretowane jako błędne wskazania nowego radaru wynikiem zapewne uszkodzenia sprzętu przez oblodzenie lub inne czynniki atmosferyczne. Dopiero o 13.06 dowódca Fliegerführer Lofoten przekazał na fali łączności Luftwaffe-Kriegsmarine pierwszy meldunek do Admiral Nordmeer. Meldunek ten także został „podслuchany” na pokładzie *Scharnhorsta*. Drugi meldunek sztab Luftwaffe wstrzymywał jeszcze dłużej i przekazał go marynarce dopiero po powrocie łodzi latającej do na lotnisko.

Drugie starcie

O 10.14 krążowniki admirała Burnetta przyjęły kurs 325° kierując się na zbliżenie do konwoju. Pięć minut później (względnie sześć minut później) cały czas obserwowany na radarach *Scharnhorst* zniknął z ich

ekranów. Ostatni meldunek mówił o namiarze 078° i jego prędkości około 30 węzłów (względnie 28 w) oraz kursie północno-wschodnim. O godz. 10.25 radar krążownika *Sheffield* wykrył cztery echa w namiarze 299° i w odległości 16 000 m, należące do niszczycieli 36 dywizjonu. Jednocześnie konwój rozpoczął wchodzenie na kurs 045°, które ukończył o godz. 10.44. O godz. 10.40 cztery niszczyciele dołączyły do pływających krążowników. Przybyłe niszczyciele zajęły miejsca w szyku Force 1, rozpoczynając poszukiwania niemieckich okrętów podwodnych.

Tymczasem krążowniki o 10.45 znalazły się na pozycji 73°49'N i 21°58'E w odległości 10 Mm od konwoju JW-55B. O godz. 10.50 Force 1 nawiązało radarowy kontakt z konwojem pływającym kursem 045° w namiarze 324° i odległości 28 000 jardów. Wówczas rozpoczęły zygawkowanie z maksymalną prędkością

1. B-Dienst w dniu 26 grudnia rozszyfrowało większość meldunków depesz radiowych pomiędzy JLP a DGO i tak np. pomiędzy godz. 09.36 a 00.26 rozszyfrowano 102 takie depesze.

równolegle do konwoju, w kierunku północno-wschodnim. Radar lotniczy 291 niszcyciela *Musketeer* o godz. 11.22 zlokalizował niezidentyfikowany samolot. Znajdował się on w odległości 21,5 Mm od okrętu w namiarze 073°. Po trzech minutach obiekt znalazł się w namiarze 080° i w odległości 21 Mm, a o 11.26 wynosił już tylko 19 Mm i przebywał w namiarze 095°. W rzeczywistości niezidentyfikowanym samolotem okazała się łódź latająca Bv 138, która wracała do bazy po wcześniejszym wykryciu konwoju JW-55B. Także radar *Norfolka*, o godz. 11.35 (względnie o 11.37) wykrył echo, tym razem obiektu nawodnego. Znajdowało się ono w namiarze 127° i w odległości 24700 m od krążownika. Kurs wykrytej jednostki określono na 140°. Jednakże o 11.50 echo znikło z radaru *Norfolka*. O tymże fakcie został natychmiast powiadomiony admirał Fraser, meldunkiem nadanym z pokładu *Belfasta* o godz. 11.43. Około godz. 12.00 konwój JW-55B zakończył wykonywanie zwrotu z 045° na 125° zgodnie z rozkazem wydanym o 11.22.

Wcześniej bo o godz. 10.27 niemieckie niszczyciele otrzymały rozkaz od admirała Beya zmiany kursu z 230° na 070° i z prędkością 25 w rozpoczęły marsz na północno-wschód. O 11.35 zmieniły kurs na 030°. Kolejny rozkaz admirała Beya z godz. 11.58 nakazywał im atak na konwój, według pozycji podanej przez okręt podwodny *U 277*.

O godz. 12.05 *Belfast* zameldował o kontakcie radarowym w namiarze 075°, odległości 26 500 m i kursie 315°. Minutę później meldunek o kontakcie dotarł do admirała Fräsera znajdujących się na *Duke of York*. Tymczasem admirał Burnet rozkazał 4 niszczycielom zająć pozycję po prawej burcie celem przygotowania się do ataku torpedowego. O godz. 12.19 *Force 1* zmienia kurs na 100°. Kurs nieprzyjaciela oszacowany był na 24°, a prędkość na 20 w. O godz. 12.21 *Sheffield* wykrył pancernik za pomocą swoich przyrządów optycznych.

W tym samym czasie (godz. 12.21), gdy odległość wynosiła 9600 m krążownik *Belfast* rozpoczął ostrzał celu pociskami oświetlającymi, nie osiągając jednak zamierzonego rezultatu. Równocześnie pozostałe krążowniki otworzyły ogień kierując się wskazaniami radaru artyleryjskiego typu 285.

W odpowiedzi na ostrzał *Scharnhorst* natychmiast zmienił kurs na 120° i otworzył ogień z wież „A” i „B”.

W trzech pierwszych minutach pojedynku *Sheffield* wystrzelił 5 salw burtowych, *Belfast* dziewięć z dział 152 mm oraz *Norfolk* 10 salw z wież „A” i „B” kalibru 203 mm. Według raportów brytyjskich *Scharnhorst* został prawdopodobnie trafiony przez *Sheffielda* w drugiej salwie oraz *Belfasta* w 4 i 13 salwie. Trafienia te nie znalazły jednakże potwierdzenie w rozmowach z uratowanymi członkami załogi pancernika. Potwierdzone zostało tylko jedno trafienie na rufie, które okazało się niewybuchem.

Tymczasem *Scharnhorst* rozpoczął ostrzał z dział artylerii głównej i średniej w kierunku przebłyków z dział *Norfolka* i niszczycieli (*Belfast* i *Sheffield* używały kordytu bezbłyskowego). Pociski pancernika zaczęły rozrywać się w odległości 350 i 900 metrów od ostatniego w szyku niszczyciela *Virago*. Granaty z innych dział eksplodowały obok burt *Sheffielda* i *Belfasta*. O godz. 12.33 *Norfolk* otrzymał bezpośrednio dwa trafienia pociskami kaliber 283 mm. Pierwsze w rufową wież „X”, która została wyłączona z walki. Zginął cały jej personel. Powstały pożar zagroził bezpośrednio komorze amunicyjnej i dowódca okrętu komandor F.R. Parham rozkazał ją zatopić. Kolejny pocisk z niemieckiego pancernika rozerwał się u podstawy masztu *Norfolka*. Został zniszczony radar artyleryjski typu 273, a radar typu 284 uległ chwilowemu uszkodzeniu. Zginął jeden oficer i 6 marynarzy, a poważne rany odniosło 5 kolejnych członków załogi. Korzystająca jeszcze ze starych danych radaru wieża „B” wystrzeliła 4 salwy, po czym rozpoczęła nieregularny ogień według wskazań urządzeń optycznych.

Tymczasem o godz. 12.28 (względnie o 12.33) pancernik wykonał zwrot na lewą burtę i przyjął kurs 135° jednocześnie uzyskując nakrycie *Sheffielda*, na którego pokład spadło setki odłamków na prawą burtę w rejonie rufy, nie powodujących jak sądzono poważnych uszkodzeń. W rzeczywistości uszkodzony został zewnętrzny wał śruby napędowej, czego rezultatem później będzie wyłączenie okrętu z części pościgu. *Belfast* wystrzeliwszy 9 pełnych salw strzelał odtąd tylko z wież dziobowych, często według wskazań urządzeń optycznych, z powodów zakłóceń pracy ra-

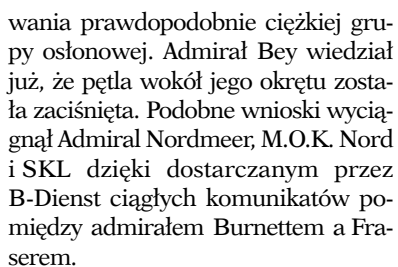
darów typów 284 i 273. Tymczasem radar typu 284 z *Norfolka* został naprawiony (wymiana uszkodzonego elementu), po czym krążownik oddał w stronę uciekającego pancernika 9 kolejnych salw. Jednocześnie do idącego kursem 135° pancernika otworzyły ogień niszczyciele 36 dywizjonu. O godz. 12.36 wieże artyleryjskie z *Musketeera* i minutę później z *Virago* rozpoczęły regularny ostrzał. O 12.40 pancernik wyszedł z zasięgu skutecznego ognia *Sheffielda*, który zakończył strzelanie. Pancernik kierował się wówczas kursem 110° z prędkością 28 w. Minutę później o 12.41, gdy odległość pomiędzy przeciwnikami wyniosła 11 300 m, *Belfast* jako ostatni przerywał ogień, a o 12.47 także i niszczyciele zakończyły pojedynkę. *Musketeer* oddał razem 52 salwy, natomiast *Virago* tylko sześć. Prawdopodobnie niemiecki pancernik nie został ani razu trafiony.

Przebywający na mostku *Duke of York*, admirał Fraser doskonale orientował się w sytuacji. Bezpieczny RA-55A i jak na razie JW-55B, znany kurs *Scharnhorsta* ściganego przez *Force 1*. Był to bardzo przejrzysty obraz sytuacji taktycznej, którego mógł pozazdrościć admirał Bey. Dowódca niemieckiej Kampfgruppe był jednak przekonany, że został zaatakowany przez ciężką jednostkę aliancką, czego skutkiem byłoby natychmiastowe przerwanie boju. Przekonanie to było potwierdzone komunikatem nadanym z pokładu okrętu o treści „*Walka z wieloma przeciwnikami w kwadracie AC 4133. Ostrzał z użyciem radaru przez ciężką jednostkę nieprzyjacielską*”. Tymczasem prawdziwa ciężka grupa osłona płynęła dokładnie na przecięcie kursu niemieckiego pancernika, nieświadomego zbliżającego się zagrożenia od południa.

Trzecie starcie

Po nieskutecznym pościgu pancernika przez niszczyciele 36 dywizjonu, admirał Burnett nakazał im powrót i dołączenie do *Force 1*. Po czym cały zespół skierował się kursem 110° z maksymalną prędkością 28 w.

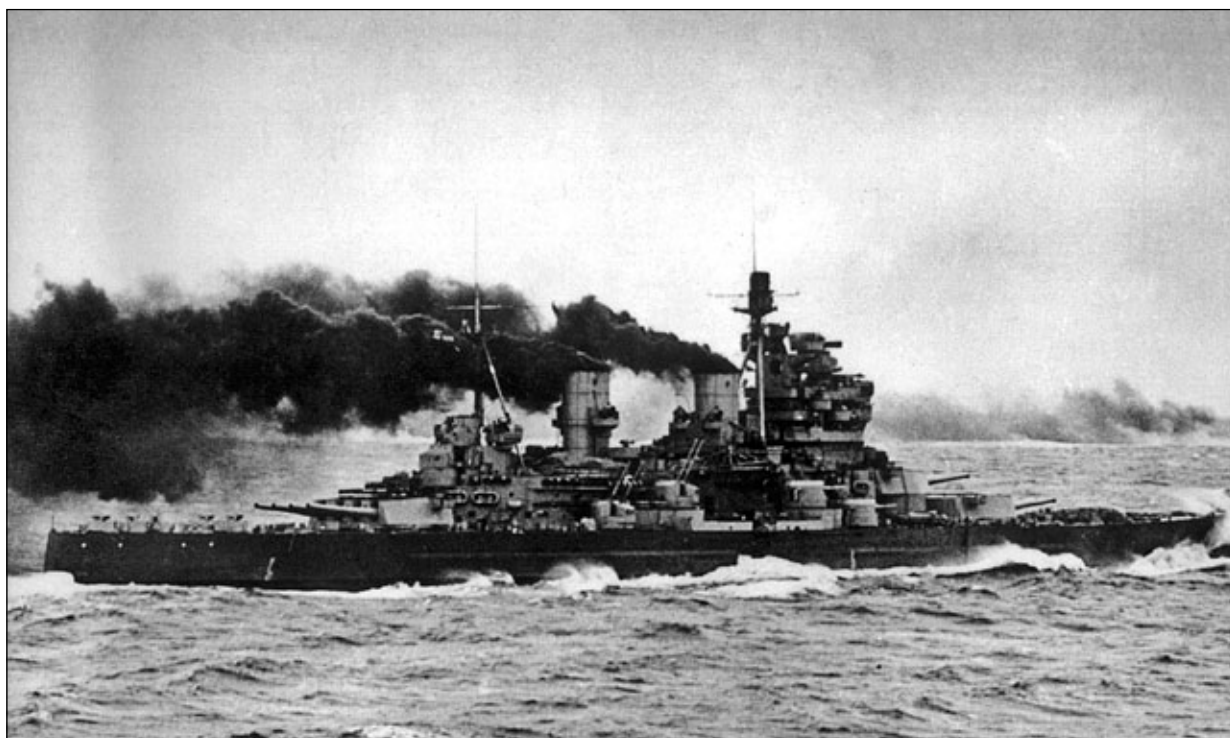
W tym samym czasie admirał Bey rozkazał przyjąć kurs południowo-wschodni w kierunku Norwegii. Po godz. 13.00 radiostacja pancernika przechwyciła meldunek ze sztabu *Luftwaffe* do Admirał Nordmeer, nadany o godz. 13.06. Informował on *Kriegsmarine* o wykryciu zgrupo-



Do stojącego na mostku *Duke of York* admirała Frasera, o 16.17 dotarł mel-dunek z pomieszczenia radaru typu 273, sygnalizujący wykrycie dużego echa. Zygzakujący obiekt znajdował się w odległości 45 500 jardów w na-miarze 020°. Natychmiast o tymże fakcie został powiadomiony dowódca

O tejże samej godzinie prowadzący 36 dywizjon niszczytel *Matchless* wykrył, na kursie kolidującym, niezidentyfikowaną jednostkę oddaloną o 13 700 m, w namiarze 196°. Po zmniejszeniu się dystansu do 1400 m obiekt został rozpoznany jako frachtowiec *Ocean Etapy*, który zszedł zbyttno na południe od konwoju. O godz. 16.21 mechanicy z krążownika *Sheffield* naprawili awarię wału napędowego i okręt rozwinął prędkość wynoszącą 23 w. Zespół Force 1 przestał być zwartą formacją. Prowadzący pościg *Belfast* płynący ze stałą prędkością 27 węzłów znajdował się 4,5 Mm przed *Sheffieldem*. Podążający jako ostatni krążownik *Norfolk* o 16.25 zlokalizował na radarze w odległości 4,5 Mm i w na-

Admirał Bey nieświadomy tak bliskiego zagrożenia ciągle kierował swój okręt ku Norwegii. O 16.30 odległość od pancernika *Duke of York* wyniosła już tylko 13 Mm. Dwie minuty później (godz. 16.32) radar artyleryjski typu 284 tegoż okrętu nawiązał kontakt z niemieckim okrętem prawd. zygzakującym w odległości 27 200 m kursem 160°. Podobnie radar typu 272 z krążownika *Jamaica* o 16.33 wykrył cel w odległości 25 000 m. 5 minut później towarzyszące zespołowi admirała Frasera niszczyciele otrzymały rozkaz przygotowania się do ataku torpedowego. *Savage* i *Samuarez* skierowały się w kierunku niewidzialnego jeszcze celu, a pozostałe dwa *Skorpion* i *Stord* rozpoczęły zwiększanie prędkości idąc kursem flagowego *Duke of York*. O godz. 16.40 *Scharnhorst* znalazł się w odległości 17 600 m od zespołu Frasera w namiarze 162°, który znajdował się na południowy-zachód od niego. Z północy nadciągały krążowniki zespołu admirała Burnetta



Duke of York – pogromca *Scharnhorsta* – w marszu z dużą prędkością.

fot. zbiory Mike Russell

oraz 36 dywizjon niszczycieli. W tym samym czasie (godz. 16.40) z ust admirała Frasera padł rozkaz oświetlenia celu przez znajdujący się na północy krążownik *Belfast*. Kapitan Parham wydał odpowiednie dyrektywy do obsługi wież artyleryjskich. Trzy minuty później odległość *Duke of York* do *Scharnhorsta* wynosiła już tylko 8 mil. W kierunku niemieckiego rajdera zostały wystrzelone pierwsze pociski. To o godz. 16.47 rozpoczął strzelanie, pociskami oświetlającymi, krążownik *Belfast*. Jednakże z powodu mniejszego zasięgu pociski nie zdołały osiągnąć celu. Admirał Fraser rozkazał (godz. 16.48) ponowić oświetlenie celu, tym razem ze 133 mm dział z pokładu *Duke of York*. O 16.50 (względnie 16.49) wieże „A” i „B” pancernika, znajdującego się w odległości 11 000 m od celu, otworzyły ogień. Pierwsza salwa dziobowa zyskała nakrycie *Scharnhorsta*. Dwie minuty później (16.52) *Jamaica* otworzyła ogień do odległego o ok. 12 000 m i jeszcze płynącego stałym kursem niemieckiego rajdera.

Na mostku bojowym niemieckiego pancernika admirał Bey natychmiast nakazał ostry zwrot na lewą burtę i przyjęcie kursu północno-wschodniego 0° oraz zwiększenie prędkości do maksimum. Tymczasem pierwsza i trzecia salwa z *Duke of York* oraz trzecia z *Jamaica* spadły blisko nie-

go powodując liczne uszkodzenia od odłamków. Tymczasem *Scharnhorst* podążający kursem północno-wschodnim otworzył ogień o godz. 16.56 z wież „B” i „C” w kierunku brytyjskiego pancernika. Pierwsza niemiecka salwa spadła 2300 m przed *Duke of York*. Natomiast artyleria średniego kalibru *Scharnhorsta* obrała sobie za cel zbliżające się niszczyciele *Savage* i *Samuarez*, bardzo dobrze widoczne na tle oświetlonego, przez wybuchające pociski świetlnego, morza. Pociski różnych kalibrów zaczęły wybuchać zaledwie od 20 do 30 m od *Savage* co zmusiło oba okręty do zwiększenia dystansu od Niemców. Radiostacja okrętowa *Scharnhorsta* nadała o godz. 16.56 komunikat admirała Beya o treści „Kwadrat 4677 AC ciężki okręt liniowy. Jestem w walce”.

Zmiana kursu przez *Scharnhorsta* doprowadziła także do kilku-minutowej walki z *Norfolkem*, który przed godz. 17.00 dołączył do *Belfasta*. O 16.57 *Belfast* już wraz z *Norfolkem*, otworzyły ogień z dział głównego kalibru. Pierwszy z nich wystrzelił jedną salwę burtową, natomiast drugi dwie salwy, po czym oba okręty rozpoczęły manewrowanie za uciekającym z dużą prędkością pancernikiem. *Scharnhorst* zmienił kurs o godz. 17.08 na wschodni 111° oddalając się od Force 1. Manewrujący *Belfast* wystrzelił kolejnych pięć salw z wież

A i B kierowanych radarem, po czym o 17.12 cel wyszedł z zasięgu dział krążownika.

Tymczasem pocisk kalibru 356 mm uderzył blisko wieży „Anton” na sterburcie niemieckiego okrętu (ok. godz. 17.08). Bateria dział A została uszkodzona. Odłamki przebiły również komorę amunicyjną wieży „Bruno” i wywołały tam pożar. Groził on wybuchem kartuszy prochowych oraz amunicji tejże wieży. Komandor Hintze rozkazał częściowo zatopić tą komorę. Drugi pocisk tej samej salwy kalibru 356 mm trafił na linii wodnej w dziobowe pomieszczenie mieszkalne w przedziale XII. Trzeci rozerwał się na śródokręciu i zmasakrował artylerzystów dział przeciwlotniczych 37 i 105 mm.

Kolejny zwrot *Scharnhorsta* na 135° pozwolił na bojowe wykorzystanie wieży „C”. Wieża ta uzyskała nakrycie pancernika *Duke of York*. Bliski upadek niemieckiego pocisku kaliber 280 mm spowodował na brytyjskim okręcie podziurwanie odłamkami podpory masztu, zniszczenie anten radiowych oraz zerwanie przewodów radarów 284 i 243. Szybłą wymianą przewodów pozwoliła na szybkie uruchomienie radaru artyleryjskiego 284. Niemiecki pocisk 150 mm przeszedł nie eksplodując przez lewoburtowy zastrzał masztu dziobowego.

Kolejne uszkodzenie *Duke of York* wywołał jeden z podmuchów wy-

strzału własnej baterii dział artylerii głównej. Uszkodzeniu uległ wentylator znajdujący się na nadbudówce dziobowej, po czym woda zaczęła zalewać pokład mesowy. Artylerzyści rezerwowi zatrzymali powódź oraz wypompowali wodę z okrętu.

O godz. 17.13 *Duke of York* wstrzymał ostrzał, aby dać możliwość przeprowadzenia ataku przez niszczyciele. Minutę później (godz. 17.13) admirał Fraser wydał rozkaz do znajdujących się najbliżej celu niszczycielom *Savage* i *Saumarez*, nakazując im przeprowadzenie ataku torpedowego. Jednakże z powodu dużego zadymienia celu i odległości od niego wynoszącej 1700 m dwa okręty z maksymalną prędkością podążyły kursem równoległym z jego sterburty za rufą. Jednocześnie z północy nadciągnęły okręty 36 dywizjonu, które też rozpoczęły przygotowania do ataku torpedowego. Niszczyciele nie zdołali jednakże zająć dogodnej pozycji do ataku, meldując o tym Admirałowi Fraserowi. *Duke of York* ponownie rozpoczął ostrzał o godz. 17.42 z odległości 20 110 m. Kilka minut później, gdy odległość wynosiła 16 500 m brytyjski pancernik trafił cel kilkoma pociskami. Jeden zniszczył przewód wentylacyjny wieży „B”, drugi trafił w prawoburtową wieżę nr 1 armat 150 mm znajdującą się pod pokładem. Feralny pocisk kalibru 356 mm trafił *Scharnhorsta* o godz. 18.20. Przebił on warstwę pancerną nad pancerzem głównym i trafił w kotłownię nr 1 nie eksplodując. Po drodze przebił przewód łączący kocioł z turbiną napędową. Skutkiem było natychmiastowe zmniejszenie prędkości do 10 w. Usuwaniem uszkodzenia zajął się komandor podporucznik inżynier Otto König wraz z ekipą mechaników, którzy szybko uporali się z uszkodzeniem. Pancernik ponownie mógł osiągnąć prędkość 22 w. Chwilę później (ok. godz. 18.19) admirał Bey wysłał kolejny meldunek do Grupy Północ o następującej treści: „Ogień kierowany przez radar, walka z odległości 18000 m, moja pozycja AC 4965, kurs 110, prędkość 26 w”. O godz. 18.24 posłał pesymistyczny meldunek „Walczę do ostatniego pocisku”.

Kolejny brytyjski pocisk trafił tym razem na rufie, za wieżę „Caesar”, niszcząc nadbudówkę, samolot pokładowy i jego hangar lotniczy. Śmierć poniosło wielu marynarzy znajdujących się na stanowiskach bojowych

w tychże rejonach oraz wielu z obsługi działek plot, którzy zostali zasypani gradem odłamków. Jednocześnie komandor Hintze rozkazał opuścić niepotrzebne odkryte stanowiska i schronić się ich załogom we wnętrzu pancernego kolosa. Wybuchły pożary, jeden na rufie i drugi na dziobie zostały szybko ugaszone przez służby ratownicze, które także wypompowały wodę z zalanej komory amunicyjnej wieży Bruno.

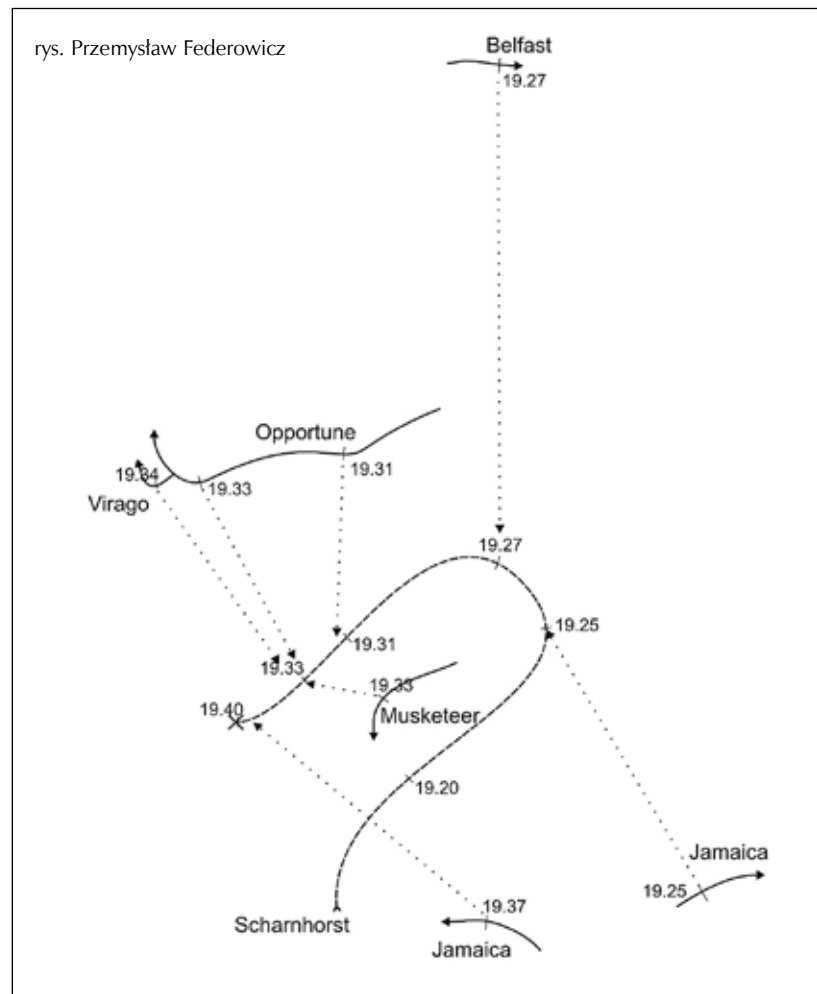
Pierwszy atak torpedowy

Dowódcy niszczycieli z Force 2 zameldowali, admirałowi Fraserowi, o możliwości wykonania ataków torpedowych. O godz. 18.24 *Duke of York* przerwał ogień a niszczyciele dostały zezwolenie na atak. *Savage* i *Samuarez* (1 grupa) znajdowały się w szyku torowym *Scharnhorsta* tuż za jego za rufą, natomiast *Skorpion* i *Stord* (2 grupa) na południe od niego. O 18.40 okręty 1 grupy znalazły się w odległości 9000 m od celu i natychmiast zostały zaobserwowane przez niemieckich obserwatorów. Z pokładu pancerni-

ka odezwały się działa średniego kalibru 150 mm, a także 105, 37 i 20 mm. Nieskoordynowany ogień i uszkodzony system koordynacji ostrzału jedynie zasypał pokłady obu niszczycieli gradem odłamków, na co oba okręty natychmiast odpowiedziały ogniem swoich 113 mm dział z odległości 6300 m.

O godz. 18.49 *Savage* rozpoczął oświetlenie celu pociskami świetlnymi. Cel był dobrze widoczny. Gdy niszczyciele znalazły się w odległości 4600 m od celu ich dowódcy wydali rozkaz o skierowaniu wyrzutni torpedowych na prawą burtę i przygotowania się do ich odpalenia. Niemiecki pancernik kilka minut wcześniej rozpoczął zwrot na prawą burtę i tymczasem płynął kursem południowym. Dokładnie w tym samym czasie nie wykryte *Skorpion* i *Stord* podeszły do niemieckiego pancernika na odległości, pierwszy 1900 m i drugi 1600 m, od dziobu i dokładnie o 18.50 rozpoczęły atak. Okręty wystrzeliły pełne salwy złożone z ośmiu torped, przy czym *Scorpion* w kierunku lewej burty pancernika, a *Stord*

rys. Przemysław Federowicz



w prawą. Równocześnie także otworzyły ogień z dział. Jedna z torped *Scorpion* trafiła *Scharnhorsta* w lewą burtę, a wybuchy pocisków zostały zaobserwowane na nadbudówce pancernika.

Tymczasem niszczyciele 1 grupy chwilowo nie niepokojone rozpoczęły swój atak. Pierwszy o godz. 18.55 z odległości 3200 m wystrzelił 8 torped *Savage*. Minutę później 4 torpedy (jedna z wyrzutni uległa uszkodzeniu) z odległości 1600 m odpalił *Saumarez*. Wszystkie skierowane były w prawą burtę. W kierunku dwóch atakujących niszczycieli rozpoczęła ostrzał całą sprawna artyleria różnych kalibrów niemieckiego pancernika. W tej samej chwili pierwsza torpeda trafiła niemiecki okręt w prawą burtę w rejonie wieży Bruno. Za nią kolejno trafiły jeszcze dwie. Jedna z nich rozerwała się na dziobie, druga w kotłowni. To ostatnie trafienie przypieczętowało losy okrętu. Uszkodzony wał prawoburtowej turbiny, spowodował wyłączenie jej z użycia. Prędkość okrętu spadła do 22 w. Nie pozwalała ona już na oderwanie się od okrętów przeciwnika.

Jednocześnie w znajdujący się najbliżej, niszczyciel *Saumarez*, zaczęły trafiać coraz to kolejne pociski. Kilka granatów 280 mm (prawdopodobnie dwa) trafiło okręt, niszcząc dalmierz i anteny okrętu, jednakże nie detonując. Setki odłamków z pocisków eksplodujących w wodzie zabiło marynarzy z obsługi wyrzutni torpedowych i odkrytych stanowisk. Śmierć poniósł oficer i 10 marynarzy, natomiast kolejnych 11 zostało rannych. Burta okrętu została podziurawiona, wyrzutnia torpedowa uszkodzona. Defektu także doznała prawoburtowa turbina, przez co prędkość niszczyciela zmalała do 10 w. Szybkie postawienie zasłony dymnej umożliwiło rozpoczęcie opuszczania przez *Saumarez* niebezpiecznego pola ostrzału. Krótko po ataku ogień do uszkodzonego pancernika otworzył *Norfolk* lecz po dwóch salwach zakończył go nie chcąc przypadkowo trafić któryś z niszczycieli.

Drugie starcie pancerników

Płynący kursem południowym *Scharnhorst* miał coraz większe trudności z manewrowaniem. Jego prę-



Niszczyciel *Musketeer*, który w bitwie trafił pancernik trzema torpedami. fot. „Ships of the Word”

kość ciągle malała a do wnętrza dostawało się coraz więcej wody. Zwiększył się też przechył na prawą burtę, w którą trafiły trzy torpedy. O godz. 19.10 ponownie *Duke of York* i *Jamaica* otworzyły ogień z dział głównego kalibru. Cel znajdował się w odległości 9500 m. Pierwsze pociski trafiły w niemiecki okręt, na którym zaobserwowano kilka pożarów. Cała sprawna artyleria przeniosła swój ogień z niszczycieli na *Force 2*. Strzelała tylko wieża „Caesar” i nieliczne działa 150 mm. Odległość wynosiła wówczas 7200 m. Prędkość *Scharnhorsta* zmalała do 10 w (godz. 19.11), zwiększył się także przechył na prawą burtę. Radiostacja pokładowa pancernika odebrała mało pocieszący meldunek, o tym że niszczyciele i *U-Booty* dostały rozkaz wsparcia Beya w boju „*U-Booty i niszczyciele z największą prędkością udają się na pole bitwy*”².

Minutę później admirał Fraser rozkazał zespołowi Burnetta wejść do akcji od północy. O godz. 19.15 *Belfast* otworzył ogień z odległości 15500 m. Zaobserwowano dwa trafienia. Po krótkim czasie na ostrzeliwanym z północy i południa okręcie zamigła wieża Caesar. Nieskoordynowany ogień prowadziły odtąd już tylko jedno lub dwa działa kaliber 150 mm.

O godz. 19.28 *Duke of York* zakończył ostrzał oddając 25 salw burtowych, z których prawdopodobnie 21 uzyskało nakrycie. Podczas drugiego starcia zaobserwowano trafienia około 10 pocisków.

Wykończyć torpedami

Po zmianie kursu na zachodni, o godz. 19.15 *Belfast* otworzył ogień z odległości 17000 jardów z całej bur-

towej baterii dział. Po wystrzeleniu 5 pełnych salw o godz. 19.19 (względnie o 19.20) *Jamaica* i *Belfast* otrzymały rozkaz przeprowadzenia ataku torpedowego³.

W tym celu *Belfast* zmienił kurs na południowy i o godz. 19.26 (względnie o 19.27) z prawoburtowej wyrzutni odpalił trzy torpedy. Cel znajdował się w odległości 5700 m i w namiarze 170°. Na jego pokładzie nie zaobserwowano żadnych trafień. Wobec tego admirał Burnett nakazał ponownie ataku z lewoburtowej wyrzutni. W tym celu okręt wykonał zwrot na lewą burtę i zaczął zataczać koło.

W międzyczasie rozkaz ten dotarł na mostek *Jamaica*. Dowódca krążownika kapitan J. Hughes-Hallett nakazał przerwanie ognia i rozpoczęcie manewrów zajęcia dogodnej pozycji do ataku. Obsługa lewoburtowej wyrzutni zameldowała pełną gotowość, po czym o 19.25 odpalono z niej trzy torpedy (trzecia torpeda nie odpaliła z powodu usterki wyrzutni i pozostała w aparacie torpedowym). Torpedy skierowały się do odległego o 3200 m ledwo poruszającego się celu. Jednakże żadna z nich nie osiąga burty niemieckiego pancernika. Natychmiast po ataku *Jamaica* rozpoczęła ostrzeliwać cel z dział kaliber 152 i 102 mm, widoczny na radarze w odległości 3200 m. Na wrogiem okręcie zaobserwowano wiele trafień i bezpośrednią odpowiedź jego

2. Rozkaz dla *U-Bootów* brzmiał: „*Największą prędkością natychmiast kierować się do kwadratu AC 4940*”.

3. Wydany rozkaz o godz. 19.19 o treści „*Finish her off with torpedos*” (Wykończyć torpedami) został także rozszyfrowany przez B-Dienst.

sprawnej artylerii. Pociski 150 mm (?) i 88 mm spadły jednak zbyt daleko od burt *Jamaica*. Jednocześnie krążownik rozpoczął zwiększenie dystansu od niemieckiego pancernika i zrobił zwrot celem przygotowania się do kolejnego ataku, tym razem z prawoburtowej wyrzutni torpedowej.

Ranny pancernik płynął już z prędkością tylko 5 w, lecz jeszcze wykonując manewry. Zrobił zwrot na lewą burtę i dużym łukiem wszedł na kurs południowo-zachodni. O godz. 19.27 z dużej odległości 5700 m *Belfast* wystrzelił do niego 3 torpedy. Żadna z nich nie osiągnęła celu. O 19.28 prędkość pancernika wynosiła 5 w.

Na placu boju pojawiły się kolejne okręty. Z północy nadciągnęły 4 niszczyciele z 36 dywizjonu. Tymczasem niszczyciele *Musketeer* i *Matchless* podeszły do celu z lewej burty, a *Opportune* i *Virago* z prawej od rufy. Pancerny kolos osiągał wówczas prędkość tylko 3 w. Posiadał bardzo duży przechył na prawą burtę i zniszczony dziób, który pograżony był w wodzie. Pierwszy przeprowadził atak niszczyciel *Opportune* o godz. 19.31, gdy odległość od celu wyniosła 1900 m. Wystrzelił 4 torpedy, lecz żadna nie osiągnęła celu. Dwie minuty później ponowił atak i wystrzelił kolejne 4 torpedy z odległości 2300 m. Ponownie bez rezultatu. W tym samym czasie (19.33) *Musketeer* wystrzelił 4 torpedy z odległości 900 m, uzyskując trzy trafienia (1 prawdopodobne), zaobser-

Ataki torpedowe			
Okręt	Czas ataku	Wystzelone torpedy/ Trafienia	Odległość
<i>Jamaica</i>	19.25	2/0	3200 m
	19.37	3/2	3400 m
<i>Belfast</i>	19.27	3/0	5700 m
<i>Matchless</i>	-	0/0	-
<i>Musketeer</i>	19.33	4/3	900 m
<i>Opportune</i>	19.31	4/0	1800 m
	19.33	4/0	2300 m
<i>Saumarez</i>	18.56	4/0	1600 m
<i>Savage</i>	18.55	8/3	3200 m
<i>Scorpion</i>	18.50	8/1	1900 m
<i>Stord</i>	18.50	8/0	1600 m
<i>Virago</i>	19.34	7/2	2600 m
	Razem	55/11	

wowane pomiędzy kominem a masztem bojowym. Minutę później (19.34) atak przeprowadził *Virago* z odległości 2600 m. Wystrzelił 7 torped, z których dwie trafiły w cel. O godz. 19.37 *Jamaica* przeprowadziła ostatni atak torpedowy w kierunku tonącego okrętu. Z odległości 3400 m wystrzeliła 3 torpedy, z których dwie trafiły w sterburtę. Wówczas pancernik znajdował się za ogromną ciemną, chmurą dymu i nie był widziany przez atakujące go okręty. Wszystkie ostatnie trafienia były uznane według usłyszanego eksplozji.

Płonący pancernik już nie odpowiadał na liczny ogień artyleryjski. Liczne pożary i gęsta chmura dymu spowija jego kadłub. Słychać było

liczne eksplozje. O 19.45 (względnie o 19.40) na alianckich okrętach usłyszano silny wybuch. Prawdopodobnie wybuchła jedna z komór amunicyjnych. Po trzech minutach pociski oświetlające z *Belfasta* nie odnalażyły już celu. *Scharnhorst* zatonął na przybliżonej wówczas pozycji 72°16'N i 28°41'E.

Niszczyciele i krążowniki rozpoczęły natychmiast poszukiwania ocalałych rozbitków. *Scorpion* uratował 30 marynarzy, *Matchless* 6 marynarzy. Nie odnaleziono żadnego oficera. Jedynie *Scorpion* natrafił na komandora Hintze, który już był martwy i jeszcze żywego pierwszego oficera komandora porucznika Dominika, który zdołał chwycić się liny ratunkowej

Również *Virago* ułokował w burcie *Scharnhorsta* 2 torpedy.

fol. „Ships of the World”



z niszczyciela, lecz nie zdołał jej utrzymać. Na pancerniku zginęło razem 1858 członków załogi. Poszukiwania rozbitków trwały jeszcze przez kolejną godzinę przez *Norfolka* i *Belfasta*.

Losy 4 flotylli

Powróćmy tymczasem do losów okrętów z 4 flotylli. Od godz. 12.16 niszczyciele rozpoczęły wchodzenie na nowy kurs 280°. O 13.43 admirał Bey nakazał swoim niszczycielom przerwanie bezskutecznych poszukiwań konwoju. Dowódca flotylli Rolf Johannesson otrzymał niezwłoczny rozkaz powrotu do bazy w Altafjordzie. O godz. 14.18 otrzymał potwierdzenie rozkazu i dopiero wówczas rozpoczął marsz powrotny. Dwie minuty później okręty zawróciły i z prędkością 12 w skierowały się na południe. Wyjątkiem był Z 33, który z powodu złej pogody i dużej odległości od innych okrętów flotylli samotnie rozpoczął marsz do Norwegii kursem 180°.

Około 18.56 niszczyciel otrzymał komunikat z *Scharnhorsta* nadany o 16.56 „*Kwadrat 4677 AC ciężki okręt liniowy. Jestem w walce*”. Podczas drogi powrotnej Z 33 o godz. 18.10 dnia 26 grudnia zaobserwował obiekt zidentyfikowany jako maruder z konwoju. W ten cel wystrzelił 4 torpedy, które jednakże chybiły po czym kontynuował drogę powrotną.

O godz. 19.11 admirał Schniewind wysłał rozkaz bojowy do 4 flotylli o następującej treści „*Scharnhorst w boju, kwadrat AC 4677. Meldować pozycję*”. W tej samej chwili (godz. 19.11) Z 29 otrzymał rozkaz od dowódcy Uboatów nakazujący natychmiastowe udanie się z pomocą dla walczącego pancernika. Chwilę później niszczyciel otrzymał rozkaz bezpośredniego wsparcia walczącego *Scharnhorsta*. Kolejny komunikat, który otrzymały niszczyciele był następujący „*Scharnhorst w boju. Kwadrat AC 4677 kieruje się na wybrzeże. Meldować pozycję krótkim sygnałem*”. Niszczyciele przyjęły natychmiast kurs 140° a później 150° kierując się na przyl. Północny. Odpowiedzią Johannessona był meldunek, że do boju może się włączyć nie wcześniej niż za 10 godzin. Na co admirał Schniewind o 20.13 rozkazał natychmiastowe przerwanie operacji i powrót do bazy.

Podczas powrotu do Altafjordu radiostacje okrętowe przechwyciły nadany o godz. 18.14 komunikat

„*Ogień kierowany przez radar, walka z odległości 1800 m...*”. Rankiem cztery niszczyciele (Z 33 płynął samotnie przez LoppHAVET) w rejonie wyspy Ingoy (Ingoya) zostały zaobserwowane przez patrolujący tam radziecki okręt podwodny L 20. O godz. 01.50 rozpoczęły marsz przez Revsbotn i Kvalsund, a około godz. 10.00 zakotwiczyły w Kaafjordzie. Natomiast Z 33 o godz. 03.50 zameldował o minięciu punktu „Lucie 1” z godz. 01.20, a około 02.00 dnia 26 grudnia wszedł do Kaafjordu.

Po bitwie

O godz. 20.35 *Duke of York* wysłał do Scapa Flow meldunek „*Scharnhorst zatopiony*”. Odpowiedzią na niego był radiogram „*Grand. Well done*” nadany ze sztabu Admiralicji. Po zakończonej bitwie krążowniki Force 1 (*Sheffield* o 21.00 samotnie udał się do Zatoki Kolskiej) o 22.35 obrały kurs 135° kontynuując swoje zadanie eskorty konwoju JW-55B, po czym na rozkaz Frasera wszystkie okręty udały się do Zatoki Kolskiej, do której dotarły 27 grudnia.

Matchless i *Musketter* o godz. 13.30 oraz *Saumarez*, *Savage* i *Scorpion* o 20.00 dotarły do Zatoki Kolskiej. Uratowanych rozbitków przetransportowano radzieckim holownikiem na pokład pancernika *Duke of York* (wywołało to straszną panikę wśród niemieckich marynarzy, którzy myśleli, że zostaną przekazani Rosjanom). 28 grudnia Force 1 po pobraniu pali-

wa wyruszyło z powrotem do Wielkiej Brytanii. Okręty te wpłynęły 1 stycznia 1944 r. do Scapa Flow owacyjnie witane w porcie.

29 grudnia wraz z lokalną eskortą statki konwoju JW-55B o godz. 10.30 osiągnęły Zatokę Kolską, nad którą leży Murmańsk, nie ponosząc żadnych strat. Także RA-55B bezpiecznie osiągnął Loch Ewe dnia 1 stycznia 1944 roku.

* * *

3 października 2000 r. Norweska Marynarka Wojenna wraz z norweską telewizją państwową NRK odnalazła i sfilmowała wrak pancernika, leżący na głębokości 290 metrów, 66 Mm od Nordkapu na pozycji 72°30'N i 28°16'E. Wrak został zlokalizowany za pomocą sonaru przez okręt badawczy marynarki *H.U. Sverdrup II*, podporządkowany instytutowi badawczemu w Horten. Wstępne badania przeprowadził zdalnie sterowany robot, mogący operować do głębokości 1000 metrów, kontrolowany z okrętu bazy *Tyr*. Pancernik majestatycznie leży do góry dnem. ●

Bibliografia

1. Bałakin S., *Krążownik Belfast*, Moskwa 1997.
2. Bekker C., *Przekłute morze*, Warszawa 1999.
3. Beesly P., Rohwer J., „*Special Intelligence und die Vernichtung der Scharnhorst*”, „*Marine Rundschau*” Nr 10/1977.
4. Breyer S., *Schlachtschiff Scharnhorst*, Friedberg 1987.

Skład konwoju JW 55B				
Nazwa	Typ	Bandera	BRT/NRT	Rok budowy
<i>Bernard N. Baker</i>	frachtowiec	USA	7200/4384	1943
<i>British Statesman</i>	ziornikowiec	Bryt	6991/4150	1923
<i>Brockholst Livingstone</i>	frachtowiec	USA	7176/4380	1942
<i>Cardinal Gibbons</i>	frachtowiec	USA	7191/4389	1942
<i>Fort Kullyspell</i>	frachtowiec	Bryt	7190/4248	1943
<i>Fort Nakasley</i>	frachtowiec	Bryt	7100/4200	1943
<i>Fort Vercheres</i>	frachtowiec	Bryt	7122/4259	1942
<i>Harold L. Winslow</i>	frachtowiec	USA	7176/4380	1943
<i>Norlys</i>	ziornikowiec	Panama	9613/6051	1936
<i>John J. Abel</i>	frachtowiec	USA	7200/4384	1943
<i>John Vining</i>	frachtowiec	USA	7191/4360	1942
<i>John Wanamaker</i>	frachtowiec	USA	7176/4380	1943
<i>Ocean Gypsy</i>	frachtowiec	Bryt	7178/4280	1942
<i>Ocean Messenger</i>	frachtowiec	Bryt	7178/4280	1942
<i>Ocean Pride</i>	frachtowiec	Bryt	7173/4278	1942
<i>Ocean Valour</i>	frachtowiec	Bryt	7174/4272	1942
<i>Ocean Viceroy</i>	frachtowiec	Bryt	7174/4272	1942
<i>Thomas U. Walter</i>	frachtowiec	USA	7176/4380	1943
<i>Will Rogers</i>	frachtowiec	USA	7200/4384	1942

Skład konwoju RA 55A				
Nazwa	Typ	Bandera	BRT/NRT	Rok budowy
Arthur L. Perry	frachtowiec	USA	7176/4380	1943
Daniel Drake	frachtowiec	USA	7176/4380	1943
Edmund Fanning	frachtowiec	USA	7176/4380	1943
Empire Carpenter	frachtowiec	Bryt	7025/4857	1943
Empire Celia	frachtowiec	Bryt	7025/4856	1943
Empire Nigel	frachtowiec	Bryt	7067/4867	1943
Fort McMurray	frachtowiec	Bryt	7133/4244	1942
Fort Yukon	frachtowiec	Bryt	7153/4240	1943
Gilbert Stuart	frachtowiec	USA	7176/4374	1943
Henry Villard	frachtowiec	USA	7176/4374	1942
James Smith	frachtowiec	USA	7181/4384	1942
Junecrest	frachtowiec	Bryt	6945/4159	1942
Mijdrecht	zbiornikowiec	Hol	7493/4398	1931
Ocean Strength	frachtowiec	Bryt	7173/4278	1942
Ocean Vanity	frachtowiec	Bryt	7174/4272	1942
Ocean Verity	frachtowiec	Bryt	7174/4271	1942
Park Holland	frachtowiec	USA	7176/4380	1943
Rathlin	frachtowiec	Bryt	1600/697	1936
San Adolfo	zbiornikowiec	Bryt	7365/4376	1935
Thomas Sim Lee	frachtowiec	USA	7191/4389	1942
William L. Marcy	frachtowiec	USA	7176/4380	1942
William Windom	frachtowiec	USA	7191/4380	1943

5. Breyer S., Koop G., *Von der Emden zur Tirpitz*, München 1982.

6. Breyer S., *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1921-1997*, Bonn 2002.

7. Brown D., *Die Tirpitz Eine schwimmende Festung und ihr Schicksal*, Bonn 1998

8. Bułala G., *Brytyjskie pancerniki King George V, Prince of Wales, Duke of York, Anson, Howe*, Warszawa 2001.

9. Federowicz P., *Niemieckie pancerniki typu Scharnhorst*, Tarnowskie Góry 2001.

10. Harnack W., *Zerstörer unter Deutscher Flagge*

1934 bis 1945, Hamburg 1997.

11. Jacobsen A.R., *Die Scharnhorst, Untergang und Entdeckung des legendären Schlachtschiffs*, Berlin 2004.

12. Jarosz J., *Brytyjskie krążowniki ciężkie typu Country*, Tarnowskie Góry 1999.

13. Koop G., Schmolke K.P., *Vom Original zum Modell Schlachtschiff Scharnhorst*, Bonn 1991.

14. Koop G., Schmolke K.P., *Die Schlachtschiffe der Scharnhorst – Klasse*, Bonn 1991.

15. Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1976.

16. Suliga S., *Scharnhorst i Gneisenau*, Moskwa 1995.

17. Watts A.J., *Der Untergang der Scharnhorst*, Stuttgart 1997.

18. Whitley M., *Deutsche Großkampfschiffe*, Stuttgart 1997.

19. Whitley M., *Deutsche Kreuzer im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 2001.

20. *The Sinking of the Scharnhorst*, „Battle Summary” No.

21. *Schlachtschiff Scharnhorst*, „Schiffe Menschen Schicksale” nr 84/85.

22. Serwis internetowy NRK.

23. „Spiegel” Nr 41/2000.

Mapy zostały wykonane na podstawie:

The Sinking of the Scharnhorst, „Battle Summary” No 24, *Schlachtschiff Scharnhorst*, „Schiffe Menschen Schicksale” nr 84/85, Koop G., Schmolke K.P., *Die Schlachtschiffe der Scharnhorst 3. Klasse*, Watts A.J., *Der Untergang der Scharnhorst*.

Jednostki lotnictwa morskiego i bombowego Luftflotte 5 w Norwegii (listopad 1943)*			
Fliegerführer Nord(Ost) (dowództwo w Kirkenes)			
1.(F)/124	Ju 88 D 1 Ju 88 D 5 Ju 88A	13 1 4	Kirkenes, Kirkenes Kirkenes
Westa 6	Ju 88 D	?	Banak
3./S.A.Gr.130	BV 138 C1	8	Billefjord
Fliegerführer Lofoten (dowództwo w Bardufoss)			
Stab/S.A.Gr 130	Ar 196 A 3	1	Tromsø
1./S.A.Gr 130	BV 138 C 1	9	Tromsø
2./S.A.Gr 130	BV 138 C 1	10	Tromsø
1./Kü.Fl.Gr.406	He 115 B/C	11	Soerreisa/k. Tromsø
Fliegerführer Nord (West)			
Westa 5	Ju 88 D	?	Vaernes/k.Trondheim
1.(F)/22	Ju 88 D 1 Ju 88 D 5	8 1	Vaernes/k. Trondheim Vaernes/k. Trondheim
3./KG 40	FW 200 C	16	Vaernes/k. Trondheim
1(F)/120	Ju 88 D 1 Ju 88 D 5 Ju 88 A 4	10 1 2	Sola Sola Sola
Stab/S.A.Gr 131	Ar 196 A 3	1	Sola see See = morze, jezioro??
1./S.A Gr 131	BV 138 C 1	8	Trondheim
2./S.A Gr 131	BV 138 C 1 Ar 196 A3/5	6 5	Sola see Bergen

* w wykazie nie uwzględniono jednostek myśliwskich i transportowych Luftwaffe

Artilerist w eskorcie ciężkich jednostek Floty Czarnomorskiej w czasie ich powrotu do Sewastopola – 4 listopada 1944 roku.
zbiory Witalij W. Kostriczenko

część II



Ścigacze okrętów podwodnych „Artillerist”

Jarosław Cichy (Projekt 122a)

Duże ścigacze projektu 122

OCHT-1 (od stycznia 1941 r. – okręt obrony pogranicza *Topaz*).

Położenie stępki w 1939 r., stocznia Nr 340,¹ wodowany w 1940 r. i w końcu 1940 r., wewnętrznymi drogami wodnymi przeprowadzony na Morze Bałtyckie. Zaliczony do klasy okrętów obrony pogranicza 3 rangi i włączony w skład Morskich Sił Pogranicza NKWD. W dniu 22 czerwca 1941 r. przekazany pod dowództwo Bałtyckiej Floty Czerwonej. Zatonął 28-29 sierpnia 1941 r. przy przebazowaniu Floty z Tallinna do Kronsztadu (mina).

OCHT-2 (od stycznia 1941 r. – okręt obrony pogranicza *Koral*², od września 1941 ponownie *OCHT*).

Położenie stępki w 1939 r., stocznia Nr 340, wodowany w 1940 r. i w końcu 1940 r. wewn. drogami wodnymi przeprowadzony na Morze Bałtyckie. Zaliczony do klasy okrętów obrony pogranicza 3 rangi i włączony w skład Morskich Sił Pogranicza NKWD. W dniu 22 czerwca 1941 r. przekazany pod dowództwo Obrony

Wodnego Rejonu Floty Bałtyckiej, gdzie pozostał do 1944 r.

Duże ścigacze projektu 122a

Artillerist (do 06.1941 r. – OCHT-3, potem okręt obrony pogranicza *Almaz*, od 04.01.1945 r. – BO-101).

Poł. stęp. w 1939 r., stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 306), wodowany 21.04.1940 r., w czerwcu 1941 r. wewn. drogami wodnymi przeprowadzony na Morze Bałtyckie, 22.06.1941 r. przeprowadzony na Morze Kaspijskie na próby i odbiór. Wszedł do służby 15.11.1941 r. w składzie Kaspijskiej Flotyli Wojennej. Dozbrojony artylerią plot. i 11.01.1944 r. przeprowadzony wewn. drogami wodnymi i koleją z Baku do Jejska, 30.06.1944 r. wszedł w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w WWO (Wielka Wojna Ojczyźniana), zabezpieczając konwoje wojskowe i handlowe na Morzu Kaspijskim; wchodził w skład 2-go Warneńskiego Dywizjonu Dużych Ścigaczy Floty Czarnomorskiej. Między innymi 15 listopada 1942 r. *Artillerist* uczestniczył w eskorcie tan-

kowca *Kulibiekow* z reddy Astrachania do portu Bautino, na holu którego podążały pogłębiarka *SZ-14*, szalanda Nr 318 i barkas *Gruzzczik*. Cztery Ju-88 zaatakowały zbiornikowiec, który został trafiony 3 bombami i w ciągu 20 min. przewrócił się i zatonął. Na pomoc przyszedł *Artillerist* i z tonącego statku uratował 43 osoby. We wrześniu 1948 r.³ skreślony ze stanu okrętów Marynarki Wojennej i przekazany Bułgarii. Wycofany ze służby

1. Zielonodolsk (Zielonodolsk) – miasto w Rosji (Tatarstan); – stocznia Nr 340 specjalizuje się w budowie różnorodnych jednostek dla Marynarki Wojennej w zakresie od 10 BRT do 4500 BRT, w tym także na eksport. Wg danych stoczniowych okrętów projektu 122b zbudowano w niej 369 jednostek.

2. Wg innych danych OCHT-2 przemianowano na *Koral*, co wydaje się mało prawdopodobne gdyż w okresie od 07.09.1941 r., pod nazwą *Koral* w skład Floty Bałtyckiej wchodził były niemiecki trałowiec z okresu pierwszej wojny światowej (typ Wirsajitis).

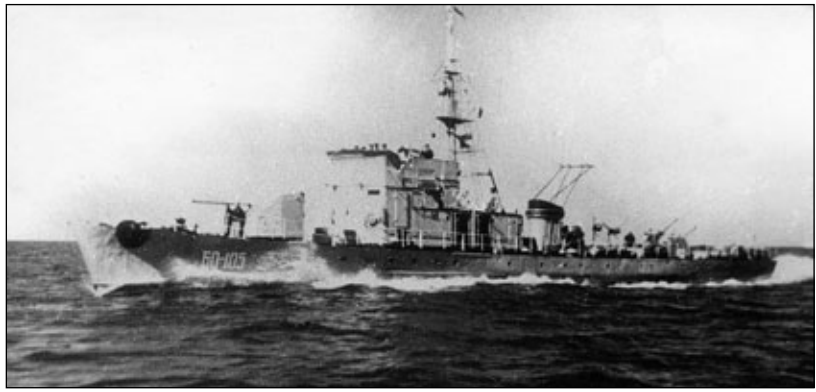
3. Według danych bułgarskich (Cz.Czonew, *Wojennomorskijat Flot na Blgarija*, Sofia 2005) przekazany flocie bułgarskiej 29.09.1947 roku w Sewastopolu. Według danych Centralnego Archiwum Wojennego Bułgarii, oficjalnie przyjęcie w skład MW nastąpiło 28.01.1948 roku.

w roku 1965 i po rozbrojeniu wykorzystany jako okręt-cel.

Miner (do 06.1941 r. – OCHT-4, potem okręt obrony pogranicza *Jachont*, od 04.01.1945 r. – BO-102).

Poł. stęp. w 1939 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 307), wodowany w 1940 r. Przeprowadzony na m. Kaspijskie do prób i odbioru. 15.11.1941 r. wszedł w skład Kaspijskiej Flotyli Wojennej, 11.01.1944 r. przeprowadzony wewn. drogami wodnymi i koleją z Baku do Jejska i 30.06.1944 r. wszedł w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w WWO, zabezpieczając konwoje wojskowe i handlowe na Morzu Kaspijskim, wchodził w skład 2-go Warneńskiego Dywizjonu Dużych Ścigaczy Floty Czarnomorskiej. M.in. 31 października 1942 r. *Minier* podczas patrolowania rezy Astrachania uczestniczył w potyczce ogniowej z samolotami Ju-88, prawdopodobnie jeden samolot został zestrzelony.

Torpedist (od 04.01.1945 r. – BO-103). Poł. stęp. w 1939 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 343), wodowany w 1940 r. Przewieziony na m. Kaspijskie do prób i odbioru. 24.06.1942 r. wszedł w skład Kaspijskiej Flotyli Wojennej. 11.01.1944 r. przeprowadzony wewn. drogami wodnymi i koleją z Baku do Jejska i 30.06.1944 r. wszedł w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w WWO, zabezpieczając konwoje wojskowe i handlowe na m. Kaspijskim, wchodził w skład 2-go Warneńskiego Dywizjonu Dużych Ścigaczy Floty Czarnomorskiej. Między innymi 28 sierpnia 1944 r. *Torpedist* i *Dalnomierszczik* ochraniały trałowce bazowe przy przejściu



Bocman (B-105) po montażu działa kal. 85 mm.

fot. zbiory P.I. Kaczur

z Noworosyjska do Sewastopola. Następnego dnia te same ścigacze razem z innymi okrętami grupy wyszły z Sewastopola do Odessy, dokąd przybyły 30 sierpnia o 09.30. Na okrętach znajdowało się 331 marynarz przechwyconych rumuńskich statków i 333 żołnierzy 393-go batalionu piechoty morskiej.

Zenitczik (od 04.01.1945 r. – BO-104). Poł. stęp. w 1939 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 345), wodowany w 1941 r. Przewieziony na m. Kaspijskie do prób i odbioru, 17.09.1942 r. wszedł w skład Kaspijskiej Flotyli Wojennej. 11.01.1944 r. przeprowadzony wewn. drogami wodnymi i koleją z Baku do Jejska i 30.06.1944 r. wszedł w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w WWO, zabezpieczając konwoje wojskowe i handlowe na m. Kaspijskim, wchodził w skład 2-go Warneńskiego Dywizjonu Dużych Ścigaczy Floty Czarnomorskiej. W październiku 1948 r. skreślony ze składu okrętów Marynarki Wojennej i przekazany Bułgarii. Wycofany ze służby w roku 1965 i po rozbrojeniu wykorzystany jako okręt-cel.

Bocman (od 04.01.1945 r. – BO-105). Poł. stęp. w 1940 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 338), wodowany w 1941 r. Przewieziony na m. Kaspijskie do prób i odbioru. 17.09.1942 r. wszedł w skład Kaspijskiej Flotyli Wojennej. 11.01.1944 r. przeprowadzony wewn. drogami wodnymi i koleją z Baku do Jejska i 30.06.1944 r. wszedł w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w WWO zabezpieczając konwoje wojskowe i handlowe na m. Kaspijskim, wchodził w skład 2-go Warneńskiego Dywizjonu Dużych Ścigaczy Floty Czarnomorskiej.

Dalnomierszczik (od 04.01.1945 r. – BO-106). Poł. stęp. 15.10.1941 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 337), wodowany 27.04.1942 r. Przewieziony na m. Kaspijskie do prób i odbioru. 25.11.1942 r. wszedł w skład Kaspijskiej Flotyli Wojennej. 11.01.1944 r. przeprowadzony wewn. drogami wodnymi i koleją z Baku do Jejska i 30.06.1944 r. wszedł w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w WWO zabezpieczając konwoje wojskowe i handlowe na m. Kaspijskim,

Jedna z dwóch jednostek bułgarskich w czasie parady na redzie Warny.

fot. zbiory Jarosław Malinowski





Jedna z jednostek w Sewastopolu, prawdopodobnie w 1945 roku. fot. zbiory P.I. Kaczur

wchodził w skład 2-go Warneńskiego Dywizjonu Dużych Ścigaczy Floty Czarnomorskiej.

Marsowyj (od 04.01.1945 r. – BO-107). Poł. stęp. w 1940 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 344), wodowany w 1941 r. Przewieziony na m. Kaspijskie do prób i odbioru. Przekazany Flocie 04.07.1943 r. i 22.07.1943 r. wszedł w skład Oneskiej Floty Wojennej. Brał udział w WWO, prowadząc działalność bojową na Jeziorze Onega.

Między innymi 10 października 1943 r. *Marsowyj* i kutry torpedowe Nr 81, 83 i 93, wzięły udział w artyleryjskim ostrzale budynków i jednostek pływających przeciwnika w rejonie wsi Szczeliki. Grupą wydzielonych jednostek dowodził kapitan 3 rangi (kmdr. ppor.) Krochin. W nocy 26 października 1943 r. *Marsowyj* i *KŁ-41* wysadzili desant na przylądek Brusnicznij. Na początku czerwca 1944 w składzie grupy okrętów wsparcia i rozpoznania brał udział w rozpoznaniu środków ogniowych przeciwnika i baterii obrony brzegowej w rejonie przylądka Sambo. Okręt określał współrzędne, z których strzelały nieprzyjacielskie ba-

terie i utrzymywał kontakt ze sztabem Floty. Latem 1944 r. *Marsowyj* brał udział w działaniach bojowych przy wypieraniu przeciwnika z jeziora Oneskiego, 20 – 21 czerwca realizował zadania zwiadowcze w związku z przejściem wojsk niemieckich na prawy brzeg rzeki Swir, 25 czerwca brał udział w wyszukiwaniu jednostek pływających przeciwnika w zatokach Szoksa i Dieriewianska, 27 – 28 czerwca zabezpieczał wysadzenie desantu na zachodnim wybrzeżu jeziora. Zgodnie z rozkazem naczelnika Głównego Sztabu Morskiego z dniem 07.07.1944 r., *Marsowyj* został przesunięty w skład Floty Czarnomorskiej. Przeprowadzony wewn. drogami wodnymi i koleją z jeziora Onega na Morze Czarne i 16.07.1944 r. przyjęty w skład Floty Czarnomorskiej. Wchodził w skład 2-go Warneńskiego Dywizjonu Dużych Ścigaczy Floty Czarnomorskiej.

16.04.1951 r. przekazany DOSAAF⁴ i przewieziony do Wyborga. Oddany na złom w 1969 r.

Prożektorist (od 04.01.1945 r. – BO-108). Poł. stęp. w 1940 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 354), wodowany w 1941 r. Przewieziony na m.

Kaspijskie do prób i odbioru. W skład Kaspijskiej Floty Wojennej wszedł 28.01.1945 r. (wg innych danych 28.02.1945 r.).

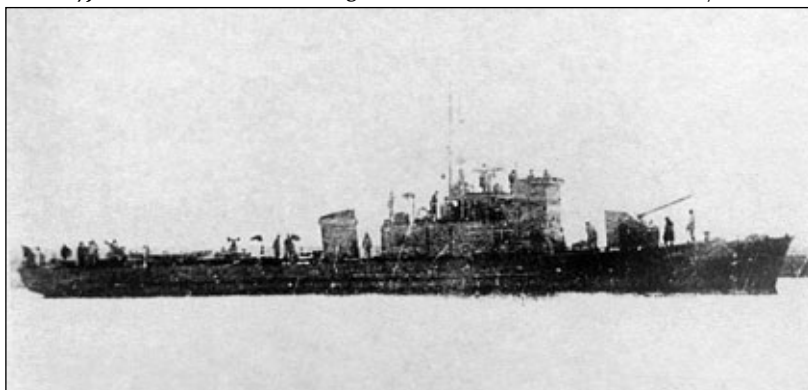
Nawodczik (od 04.01.1945 r. – BO-109). Poł. stęp. w 1940 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 355), wodowany w 1941 r. Przewieziony na m. Kaspijskie do prób i odbioru. W skład Kaspijskiej Floty Wojennej wszedł 13.08.1945 r. (wg innych danych 16.09.1945 r.).

Ogniometczik (od 04.01.1945 r. – BO-110). Poł. stęp. w 1940 r. stocznia Nr 340 (nr stoczniowy 356), wodowany w 1941 r. Przewieziony na m. Kaspijskie do prób i odbioru. W skład Kaspijskiej Floty Wojennej wszedł 13.08.1945 r.

Szturman (od 04.01.1945 r. – BO-131). Poł. stęp. w październiku 1941 r. stocznia Nr 402⁵ (nr stoczniowy 140) i 14.06.1942 r. przyjęty w skład okrętów MW. Wodowany 25.09.1943 r., przekazany Flocie 14.04.1944 r. 9 lutego 1944 roku niszczyciel *Walerian Kujbyszew* przeprowadził *Szturmana* z Morza Białego do portu Polarny, oficjalnie w skład Floty Północnej wszedł 25.05.1944, dowódca kapitan-lejtnant (kapitan) Guszczin. Brał udział w WWO, ochraniając wewn. i zewn. szlaki i bazy morskie, zabezpieczając konwoje i prowadząc służbę dozоровą na m. Barentsa, Białym i Karskim. Między innymi 21 kwietnia 1945 r. z portu Liinachammari wyszedł w eskorcie konwoju PK-9, który był kilkakrotnie atakowany przez okręty podwodne. Wspólnie z niszczycielami *Żiestkij* i *Dierżkij* atakowali okręty podwodne bombami głębinowymi dopóki konwój nie przeszedł przez niebezpieczny rejon. Od 30.01.1945 r. do 16.02.1945 r. wchodził w skład Jokangskiej bazy morskiej (obecnie baza morska Gremicha) Białomorskiej Floty Wojennej Floty Północnej. 16.10.1956 r. skreślony ze składu MW w związku z przekazaniem Działowi Mienia Rezerwowego

Marsowyj (BO-107) na Jeziorze Onega w 1944 roku.

fot. zbiory P.I. Kaczur



4. DOSAAF (Dobrowolnoje Obszczestwo sodejstwijsza armii, awiacii i flotu) – Ochotnicze Towarzystwo wsparcia armii, lotnictwa i floty powstałe w roku 1951 organizujące kursy i szkolenia sportowo-wojskowe, spadochronowe, samolotowe, biegi na orientację, modelarstwo, sporty strzeleckie, wodne itp.

5. Stocznia SIEWMASZ w Molotowsku obecnie Siewierodwinsk – miasto w północnej części Rosji, w obwodzie archangielskim, nad Morzem Białym w delcie Dwiny. Budowę stoczni Nr 402 rozpoczęto 18.06.1936 roku. Pierwszym okrętem bojowym całkowicie zbudowanym w stoczni był BO – 140 *Szturman*.

(OFI) do rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 09.11.1956 r. rozformowany.

Ruljewoj (od 24.04.1944 r. – *Kirowiec*, od 04.01.1945 r. – BO-132, od 27.12.1956 r. – MPK-132). Poł. stęp. w październiku 1941 r. stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 141). Od 14.06.1942 r. w spisie okrętów Marynarki Wojennej. Wodowany 05.10.1943 r., przekazany Flocie 01.06.1944 r. Podniesienie bandery 30.07.1944 r., wszedł w skład Floty Północnej, dowódca starszij-lejtnant (stopień pośredni między porucznikiem i kapitanem) Andriejew. Brał udział w WWO, ochraniając wewn. i zewn. szlaki i bazy morskie, zabezpieczając konwoje i prowadząc służbę dozorową na m. Barentsa, Białym i Karskim. Między innymi w listopadzie 1944 r. płynął w ochronie konwoju JUW-5 bez... kotwic, które utracił „po długotrwałych rejsach w Arktyce”. Od 30.01.1945 r. do 16.02.1945 r. wchodził w skład Jokangskiej bazy morskiej Białomorskiej Floty Wojennej Floty Północnej. W okresie od sierpnia 1949 r. do października 1951 r. remont kapitalny w stoczni remontowej w Tallinie. Od 24.12.1955 r. wchodził w skład Leningradzkiej Bazy Morskiej. 27.10.1956 r. przeklasyfikowany na mały ścigacz okrętów podwodnych. 28.01.1958 r. skreślony ze składu MW w związku z przekazaniem do OFI do rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 03.04.1958 r. rozformowany.

Mechanik (od 04.01.1945 r. – BO-133, od 27.12.1956 r. – MPK-133, od 25.11.1957 r. – UTS-52). Poł. stęp. w październiku 1941 r. stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 142). Przyjęty na stan Marynarki Wojennej 14.06.1942 r. Wodowany 20.05.1944 r., wszedł do służby 23.06.1944 r. (wg innych danych 23.07.1944 r.), 30.07.1944 r. podniesiono banderę, wszedł w skład Floty Północnej, dowódca starszij-lejtnant S.D. Smirnow. Brał udział w WWO, ochraniając wewn. i zewn. szlaki i bazy morskie, zabezpieczając konwoje i prowadząc służbę dozorową na m. Barentsa, Białym i Karskim. Od 30.01.1945 r. do 16.02.1945 r. wchodziła w skład Jokangskiej bazy morskiej Białomorskiej Floty Wojennej Floty Północnej. W okresie od października 1948 r. do stycznia 1953 r. remont kapitalny w stoczni remontowej 35 w Murmańsku. 27.12.1956 r. przeklasyfikowany na mały ścigacz

okrętów podwodnych. 30.10.1957 r. skreślony ze składu jednostek bojowych, rozbrojeny i zamieniony w Stację szkolno-treningową i postawiony na lądzie, 06.10.1958 r. skreślony ze spisu jednostek MW i przekazany OFI do demontażu i sprzedaży. 17.01.1959 r. rozformowany.

Maszynist (od 04.01.1945 r. – BO-134). Poł. stęp. w październiku 1941 r. stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 143). 14.6.1942 r. wpisany w skład MW. Wodowany 26.05.1944 r., wszedł do służby 26.06.1944 r., 30.06.1944 r. podniesiono banderę i wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant P.G. Jawan. Brał udział w WWO, ochraniając wewn. i zewn.



Ścigacze Floty Północnej po sformowaniu eskadry.

rys. zbiory P.I. Kaczur

szlaki i bazy morskie, zabezpieczając konwoje i prowadząc służbę dozorową na m. Barentsa, Białym i Karskim. Od 16.02.1945 r. wchodził w skład Jokangskiej bazy morskiej Białomorskiej Floty Wojennej Floty Północnej. 24.06.1949 r. przekazany Siłom Pogranicza do wykorzystania jako okręt obrony pogranicza i 01.08.1949 r. skreślony ze składu Floty. Brał udział w ochronie granic połowów i statków rybackich u wybrzeży półwyspu Kolskiego i Morza Białego. W połowie lat 50-tych skreślony ze składu Sił Pogranicza i przekazany OFI do rozbrojenia i sprzedaży.

Motorist (od 04.01.1945 r. – BO-135). Poł. stęp. wiosną 1942 r. stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 150). 14.06.1942 r. wpisany w skład MW. Wodowany 19.08.1944 r., po podniesieniu bandery 19.11.1944 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant Kulczickij. Brał udział w WWO, ochraniając wewn.

i zewn. szlaki i bazy morskie, zabezpieczając konwoje i prowadząc służbę dozorową na m. Barentsa, Białym i Karskim. Między innymi 7 grudnia 1944 r. uczestniczył w operacji przeciw okrętom podwodnym na północ od przylądka Kildin. 30.12.1944 r. wyszedł w eskorcie konwoju KP-24, w skład którego wchodził transportowiec *Tbilisi* przez *U 950*, *Motorist* zabrał na pokład 60 osób jego załogi. Od 16.02.1945 r. wchodził w skład Białomorskiej Floty Wojennej Floty Północnej. 24.06.1949 r. przekazany Siłom Pogranicza do wykorzystania jako okręt ochrony pogranicza i 01.08.1949 r. skreślony ze składu

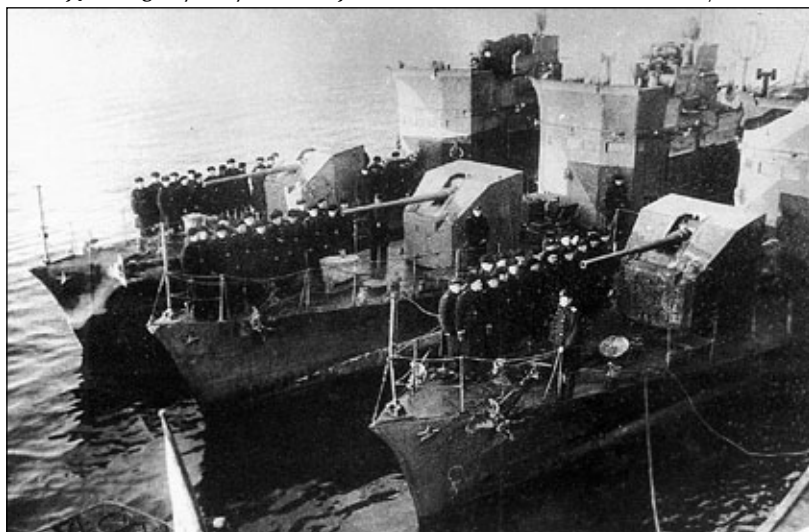
Floty Wojennej. Brał udział w ochronie granic połowów i statków rybackich u wybrzeży półwyspu Kolskiego. 07.03.1955 r. skreślony ze składu Sił Pogranicza i przekazany DOSAAF do wykorzystania w celach szkoleniowych.

Turbinist (od 04.01.1945 r. – BO-136, od 31.05.1955 r. – *Wjun*). Poł. stęp. wiosną 1942 r. stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 151). 14.06.1942 r. wpisany w skład MW. Wodowany 19.08.1944 r., po podniesieniu bandery 19.11.1944 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca starszij-lejtnant A.S. Czursin. Brał udział w WWO, ochraniając wewn. i zewn. szlaki i bazy morskie, zabezpieczając konwoje i prowadząc służbę dozorową na m. Barentsa, Białym i Karskim. Wspólnie z BO *Motorist* 30.12.1944 r. płynął w eskorcie konwoju KP-24. 3 stycznia 1945 r. dołączył do ochrony konwoju BK-41. Od 16.02.1945 r. wchodził w skład Białomorskiej Floty Wojennej Floty

Północnej. 24.06.1949 r. przekazany Siłom Pogranicza do wykorzystania jako okręt ochrony pogranicza i 01.08.1949 r. skreślony ze składu Floty Wojennej. Brał udział w ochronie granic połowów i statków rybackich u wybrzeży półwyspu Kolskiego i Morza Białego. 07.03.1955 r. zwrócony MW i w charakterze statku doświadczalnego przekazany pod dowództwo 220-go poligonu Zarządu Centralnego Marynarki Wojennej. Skreślony ze spisu okrętów bojowych 10.07.1956 r. i przekazany OFI do rozbrojenia i sprzedaży. 27.07.1956 r. rozformowany.

Elektrik (od 04.01.1945 r. – BO-137, od 27.12.1956 r. – MPK-137, od 31.03.1958 r. – BRN-42). Poł. stęp. w 1942 r. stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 152). 14.06.1942 r. wpisany w skład okrętów MW. Wodowany 30.09.1944 r., przekazany Flocie 20.11.1944 r. Podniósł banderę 10.12.1944 r. i wszedł w skład Floty Północnej, dowódca lejtnant (porucznik) N.A. Bojcow. Brał udział w WWO, ochraniając wewn. i zewn. szlaki i bazy morskie, zabezpieczając konwoje i prowadząc służbę dozоровą na m. Barentsa, Białym i Karskim. Od 30.01.1945 r. do 16.02.1945 r. wchodził w skład Jokangskiej Bazy Morskiej Białomorskiej Floty Floty Północnej. 27.12.1956 r. przeniesiony do klasy małych ścigaczy okrętów podwodnych. 31.03.1958 r. skreślony ze składu okrętów wojennych, rozbrojony, przeklasyfikowany w statek strażniczy i postawiony na lądzie. 28.03.1961 r. skreślony ze składu jednostek MW i przekazany OFI do demontażu i sprzedaży. 01.10.1961 r. rozformowany.

Inne ujęcie ścigaczy Floty Północnej.



fol. zbiory P.I. Kaczur

Triumnyj (od 04.01.1945 r. – BO-138, od 27.12.1956 r. – MPK-138, od 31.03.1958 r. – BRN-43). Poł. stęp. w 1942 r. stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 153). Wpisany w skład MW 14.06.1942 r. Wodowany 28.09.1944 r. i przekazany Flocie 20.11.1944 r. Po podniesieniu bandery 10.12.1944 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca starszylejtnant B.I. Smirnow. Brał udział w WWO, ochraniając wewn. i zewn. szlaki i bazy morskie, zabezpieczając konwoje i prowadząc służbę dozоровą na m. Barentsa, Białym i Karskim. Od 30.01.1945 r. do 16.02.1945 r. wchodził w skład Jokangskiej Bazy Morskiej Białomorskiej Floty Floty Północnej. 27.12.1956 r. przeniesiony do klasy małych ścigaczy okrętów podwodnych. 31.03.1958 r. skreślony ze składu okrętów bojowych, rozbrojony, przeklasyfikowany w statek strażniczy i postawiony na lądzie. 02.02.1959 r. skreślony ze składu jednostek MW i przekazany OFI do demontażu i sprzedaży. 01.10.1961 r. rozformowany.

Inżynier (od 04.01.1945 r. – BO-139). Wpisany w skład okrętów MW 14.06.1942 r. i 25.02.1944 r. rozpoczęto budowę w stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 154). Wodowany 18.05.1945 r., przekazany Flocie 24.06.1945 r. Po podniesieniu bandery 10.08.1945 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant P.A. Andriejew. Od października 1952 r. do kwietnia 1955 r. – A.I. Pawłow. 01.09.1955 r. skreślony ze składu WMF i przekazany OFI do demontażu i sprzedaży. 01.10.1955 r. rozformowany.

Kocziegar (od 04.01.1945 r. – BO-140, od 27.12.1956 r. – MPK-140, od 28.01.1958 r. – BRN-44, od 27.3.1965 r. – SM-22). Wpisany w skład okrętów MW 14.06.1942 r. i 06.02.1944 r. rozpoczęto budowę w stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 155). Wodowany 21.05.1945 r., przekazany Flocie 25.07.1945 r. Po podniesieniu bandery 10.08.1945 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca starszylejtnant Dementiew. 27.12.1956 r. przeniesiony do klasy małych ścigaczy okrętów podwodnych. 28.01.1958 r. skreślony ze spisu okrętów bojowych, rozbrojony i zamieniony w statek strażniczy. 18.01.1961 r. skreślony ze spisu jednostek MW w związku z planowanym przekazaniem do OFI do demontażu, ale 30.06.1961 r. przywrócony jako statek-tarcza, do wykorzystania przy strzelaniach bojowych. 07.10.1969 r. ostatecznie skreślony ze spisu jednostek MW i przekazany OFI do demontażu i sprzedaży.

Lietczik (od 04.01.1945 r. – BO-141, od 27.12.1956 r. – MPK-141). Wpisany w skład okrętów MW 14.06.1942 r. i 15.01.1944 r. rozpoczęto budowę w stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 156). Wodowany 10.01.1945 r., przekazany Flocie 16.06.1945 r. Po podniesieniu bandery 24.06.1945 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant N.K. Gołubienecw. 27.12.1956 r. przeniesiony do klasy małych ścigaczy OP. 03.04.1958 r. skreślony ze składu MW i przekazany OFI do demontażu i sprzedaży. 01.10.1958 r. rozformowany.

Pilot (od 04.01.1945 r. – BO-142). Wpisany w skład okrętów MW 14.06.1942 r. i 21.12.1943 r. rozpoczęto budowę w stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 157). Wodowany 15.01.1945 r., przekazany Flocie 18.06.1945 r. Po podniesieniu bandery 24.06.1945 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant Ł.G. Majstrienko. 16.10.1956 r. skreślony ze składu MW i przekazany OFI do rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 31.10.1956 r. rozformowany.

Tiechnik (od 04.01.1945 r. – BO-143, od 27.12.1956 r. – MPK-143). Wpisany w skład okrętów MW 14.6.1942 r. i 30.11.1944 r. rozpoczęto budowę w stocznia Nr 402 (nr stoczniowy 158). Wodowany 08.10.1945 r., przekazany Flocie 23.11.1946 r. Po podniesieniu bandery 05.12.1946 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant

W.S. Zagorodnyj. 27.12.1956 r. zaliczony do klasy małych ścigaczy okrętów podwodnych. 03.04.1958 r. skreślony ze składu MW i przekazany OFI do rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 01.10.1958 r. rozformowany.

Strzelok (od 04.01.1945 r. – BO-144, od 27.12.1956 r. – MPK-144, od 28.01.1958 r. – BRN-45). Wpisany w skład okrętów MW 14.06.1942 r. i 30.11.1944 r. rozpoczęto budowę w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 159). Wodowany 13.10.1945 r., przekazany Flocie 30.11.1946 r. Po podniesieniu bandery 05.12.1946 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant Pilcyn. 27.12.1956 r. zaliczony do klasy małych ścigaczy okrętów podwodnych. 28.01.1958 r. skreślony ze składu jednostek bojowych, rozbrojeny i przekształcony w statek strażniczy. 28.02.1961 r. skreślony ze spisu jednostek MW i przekazany OFI do demontażu i sprzedaży. 10.12.1961 r. rozformowany.

Chimik (od 04.01.1945 r. – BO-145, od 27.12.1956 r. – MPK-145, od 28.01.1958 r. – BRN-46). Wpisany w skład okrętów MW 14.06.1942 r. i 30.11.1944 r. rozpoczęto budowę w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 160). Wodowany 12.06.1946 r. i 10.10.1946 r. przekazany Flocie. Po podniesieniu bandery 31.10.1946 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant I.E. Morozow. 27.12.1956 r. zaliczony do klasy małych ścigaczy okrętów podwodnych. 28.01.1958 r. skreślony ze składu jednostek bojowych, rozbrojeny i zamieniony w statek strażniczy. 28.06.1958 r. skreślony ze spisu jednostek MW i przekazany OFI do demontażu i sprzedaży. 02.07.1958 r. rozformowany.

Strojewoj (od 04.01.1945 r. – BO-146). Wpisany w skład okrętów MW 14.06.1942 r. i 30.11.1944 r. rozpoczęto budowę w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 161). Wodowany 18.06.1946 r. i 05.11.1946 r. przekazany Flocie. Wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant G.D. Dobin. 20.12.1948 r. skreślony ze spisu okrętów MW i sprzedany Ministerstwu Rybołówstwa i Przemysłu Rybnego do wykorzystania w charakterze statku nadzoru rybołówstwa.

BO-147 (od 25.11.1946-162). Budowę rozpoczęto 30.12.1944 r. w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 162). Wpisany w skład okrętów MW 04.01.1945 r., lecz 17.03.1946 r. będąc

w trakcie budowy został skreślony ze spisu okrętów MW i przekazany siłom pogranicznym do wykorzystania w charakterze kutra obrony pogranicza. Wodowany w sierpniu 1946 r. i przekazany Flocie 25.11.1946 r., dowódca starszj-lejtnant Griciuk. Brał udział w ochronie granicy gospodarczej i strefy rybołówstwa u wybrzeży półwyspu Kolskiego. 07.03.1955 r. skreślony ze składu Sił Pogranicznych w związku z przekazaniem DOSAAF do wykorzystania w celach szkoleniowych.

BO-148. Budowę rozpoczęto 30.12.1944 r. w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 163) a 04.01.1945 r. wpisany na listę okrętów MW i 30.11.1944 r. wodowany. Po podniesieniu bandery 12.08.1946 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca starszj-lejtnant I.G. Strojew. 07.04.1956 r. zaliczony do klasy małych ścigaczy okrętów podwodnych. 28.01.1958 r. skreślony ze składu MW i przekazany OFI do rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 01.02.1956 r. rozformowany.

BO-149. Budowę rozpoczęto 30.12.1944 r. w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 164) a 04.01.1945 r. wpisany na listę okrętów MW. Wodowany 28.09.1946 r., ale 31.12.1946 r. będąc w trakcie wykańczania przekazany siłom pogranicza. 31.03.1947 ponownie został przyjęty w skład okrętów MW i przekazany Flocie 27.09.1947 r. Po podniesieniu bandery wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant Durbo. 16.10.1956 r. skreślony ze składu MW i przekazany OFI do rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 31.12.1956 r. rozformowany.

BO-150. Budowę rozpoczęto 30.12.1944 r. w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 165) i 04.01.1945 r. wpisany na listę okrętów MW. Wodowany 21.05.1947 r. i 06.11.1947 r. przekazany Flocie. Po podniesieniu bandery wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant Kirjanow. 20.12.1948 r. skreślony ze składu MW i przekazany Ministerstwu Rybołówstwa i Przemysłu Rybnego do wykorzystania w charakterze statku nadzoru rybołówstwa.

BO-151. Wpisany w skład okrętów MW 28.07.1945 r. i 30.07.1945 r. rozpoczęto budowę w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 166). Wodowany 21.06.1947 r. i przekazany Flocie 06.11.1947 r. Po podniesieniu bandery 23.11.1947 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca starszj-lejtnant

Wietlugin. 16.10.1956 r. skreślony ze składu MW i przekazany OFI do rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 31.12.1956 r. rozformowany.

BO-152 (od 27.12.1956 r. – MPK-152). Wpisany w skład okrętów MW 28.07.1945 r. i 31.07.1945 r. rozpoczęto budowę w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 167). Wodowany 22.07.1947 r. i przekazany Flocie 02.12.1947 r. Podniesienie bandery 10.12.1947 r. i 29.12.1947 r. wszedł w skład Floty Północnej, dowódca kapitan-lejtnant Kamierilow. 27.12.1956 r. zaliczony do klasy małych ścigaczy okrętów podwodnych. Skreślony ze składu jednostek MW 03.04.1958 r. i przekazany OFI do rozbrojenia, demontażu i sprzedaży. 01.10.1958 r. rozformowany.

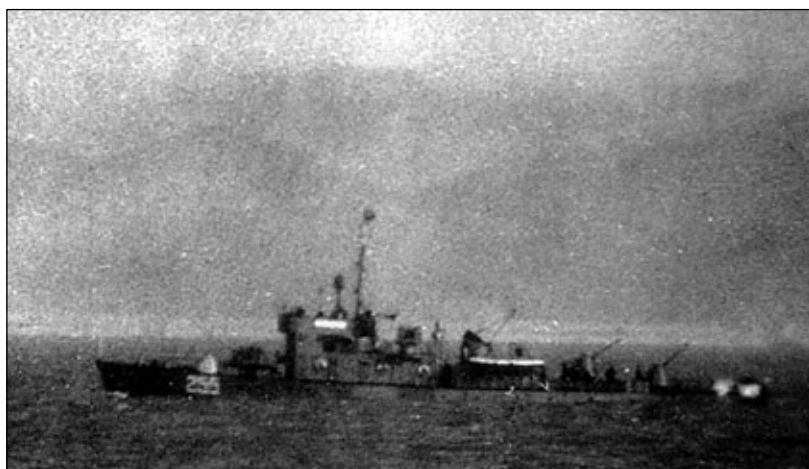
BO-153 (od 31.12.1946 r. – BO-168). Wpisany w skład okrętów MW 28.07.1945 r. i 31.07.1945 r. rozpoczęto budowę w stoczni Nr 402 (nr stoczniowy 168), ale 23.07.1946 r. został zdjęty z budowy i 22.08.1946 r. skreślony ze składu MW. 07.10.1946 r. wznowiono budowę i powtórnie wpisany na listę okrętów MW. 31.12.1946 r. został ponownie skreślony ze składu MW w związku z przekazaniem Siłom Pogranicza. Wodowany w sierpniu 1947 r. i w 1948 r. przekazany Flocie, dowódca kapitan-lejtnant Wasiljew. Zabezpieczał morskie granice połowów i ochraniał statki rybackie u wybrzeży półwyspu Kolskiego. 07.03.1955 r. skreślony ze składu Sił Pogranicznych i przekazany DOSAAF do wykorzystania w celach szkoleniowych.

Swiazist (od 04.01.1945 r. – BO-122). Budowę rozpoczęto w 1943. w stoczni Nr 199⁶ (nr stoczniowy 31). Wodowany 08.01.1944 r. (wg innych danych w 1945 r.), przekazany Flocie 05.12.1945 r. i wszedł w skład Floty Oceanu Spokojnego. 18.03.1954 r. skreślony ze składu MW i sprzedany ChRL⁷.

Signalszczik (od 04.01.1945 r. – BO-123). Budowę rozpoczęto w 1943 r. w stoczni Nr 199 (nr stoczniowy 32). Wodowany 25.01.1944 r. (wg innych danych w 1945 r.), przekazany Flocie w 1946 r. i wszedł w skład Floty Oceanu Spokojnego. 18.03.1954 r.

6. Stocznia Nr 199 w Komsomolsku nad Amurem – miasto w Rosji w Kraju chabarowskim. Port rzeczny na lewym brzegu Amuru, przy ujściu Silinki.

7. Dwie jednostki spośród sprzedanych ChRL sprzedano następnie Korei Płn.



Bardzo słabej jakości, lecz jakże interesująca fotografia, ścigacza pod banderą Korei Północnej. Widoczna przebudowa okrętu polegająca na dodaniu drugiego działka kal. 37 mm za kominem oraz dwóch zdwojonych wkm-ów kal. 14,5 mm na nadbudówce za masztem. Biała plama widoczna na dziobie to najprawdopodobniej przykryty brezentem miotacz RBU.

fol. zbiory Siegfried Breyer

skreślony ze spisu jednostek MW i sprzedany ChRL.

Radist (od 04.01.1945 r. – BO-124). Budowę rozpoczęto w 1943 r. w stoczni Nr 199 (nr stoczniowy 33). Wodowany 24.05.1944 r. (wg innych danych w 1945 r.), przekazany Flocie w 1946 r. i wszedł w skład Floty Oceanu Spokojnego. 18.03.1954 r. skreślony ze spisu MW i sprzedany ChRL.

Telegrafist (od 04.01.1945 r. – BO-125). Budowę rozpoczęto w 1943 r. w stoczni Nr 199 (nr stoczniowy 34). Wodowany w 1945 r., przekazany Flocie 05.12.1946 r., wszedł w skład Floty Oceanu Spokojnego. 18.04.1954 r. skreślony ze spisu MW i sprzedany ChRL.

Akustik (od 04.01.1945 r. – BO-126). Budowę rozpoczęto w 1943 r. w stoczni Nr 199 (nr stoczniowy 35). Wodowany w 1945 r., przekazany Flocie 05.12.1946 r., wszedł w skład Floty Oceanu Spokojnego. 18.04.1954 r. skreślony ze spisu MW i sprzedany ChRL.

Gidroakustik (od 04.01.1945 r. – BO-127). Budowę rozpoczęto w 1943 r. w stoczni Nr 199 (nr stocz-

niowy 36). Wodowany w 1945 r., przekazany Flocie 05.12.1946 r., wszedł w skład Floty Oceanu Spokojnego.

Przewóz kolejną na Morze Czarne

W okresie od października 1943 r. do sierpnia 1944 roku przeprowadzono operację przewozu pięciu dużych ścigaczy projektu 122a z Morza Kaspijskiego i jeziora Onieskiego na Morze Czarne. Naukowo-techniczne zabezpieczenie prac prowadził Zarząd Budowy Okrętów MW. Operacją kierował zastępca naczelnika Zarządu Budowy Okrętów kapitan-inżynier 1 rangi (komandor) G.F. Kozmin.

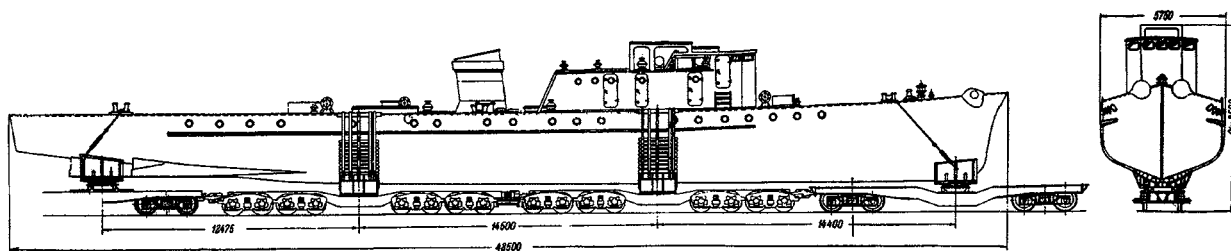
Z Astrachania i Wytygry do Sarepty pod Stalingradem (obecnie Wołgograd) wszystkie okręty przyplłynęły o własnych siłach. Tu w Stoczni nr 264 wyposażonej w nowy slip ścigacze wyciągano na brzeg. Według obliczeń teoretycznych ich ciężar po demontażu nie powinien był przekraczać 157 t. Podczas demontażu ściągano z okrętów uzbrojenie artyleryjskie, całe wyposażenie bojowe, wyposażenie chemiczne, kotwice i łańcuchy kotwiczne, maszt, wszystkie zapasy i.t.d. Po wciągnięciu na brzeg za pomocą trzech

wózków, z okrętów ściągano także ster i śruby okrętowe. Po załadunku ustalono że rzeczywisty ciężar ścigacza przekraczał zakładany i wynosił od 170 do 187 t. Następnie załadowane na 240-tonowe transportery po przebudowanych torach, dostarczano do Kałacza nad Donem.

Na tej trasie, o łącznej długości 98 km najpoważniejszą przeszkodą był stalowy most przez rzekę Karpowka. Aby pociąg z dużymi ścigaczami mógł przejechać po nim potrzebna była jego przebudowa. Na pozostałym odcinku zostały wykonane jedynie niewielkie prace dostosowujące trasę do potrzeb przewozu ścigaczy. Czas trwania przewozu wynosił 10 – 12 godzin. Na brzegu Donu wybrano nizinę, która wiosną była zalewana przez wodę i położono tam ślepy tor do rozładunku dochodzący bezpośrednio do wody. Na okrętach za pomocą dźwigu kolejowego ustawiano uzbrojenie artyleryjskie i w lutym 1944 r. układano jeden za drugim, aby przy wiosennym przyborze wód mogły wypłynąć. Ale na przekór długotrwałej prognozie na ten rok, okazało się że wskutek małych opadów i wczesnego tajania śniegu na nizinie było zbyt mało wody i okręty do połowy kwietnia nie wypłynęły. Następnie ścigacze holownikami przeprowadzano do Rostowa nad Donem, gdzie przekazano je Flocie Czarnomorskiej. Przez Morze Azowskie i cieśninę Kerczeńską okręty przeszły już o własnych siłach. Druga droga przewozu dużych ścigaczy wiodła także kolejną do miasta Jejsk nad Morzem Azowskim. Czas trwania przewozu wynosił trzy doby. Do spuszczenia okrętów na wodę w porcie Jejsk w maju – czerwcu 1944 r. zbudowano specjalny mechanizm spustowy, położony we wschodniej części moła na przedłużeniu podjazdu kolejowego. Spuszczanie okrętów na wodę było przewidziane bez przeładunku, prosto z platformy kolejowej dlatego 110 m torów kolejowych położono prosto do

240-tonowy transporter kolejowy dla przewozu okrętów z Sarepty (koło Stalingradu) do Kałacza nad Donem.

rys. zbiory Sieriej Bałakin



wody. W sierpniu 1944 r. operację zakończono powodzeniem.

Podsumowanie

Duże ścigacze okrętów podwodnych projektu 122a były pierwszymi radzieckimi wyspecjalizowanymi, okrętami obrony przeciwpodwodnej III rangi. Zbyt małe środki finansowe przeznaczane na budownictwo okrętowe w latach 30-tych zmusiły Marynarkę Wojenną i NKWD do budowy ich „wspólnego” projektu, który musiał połączyć funkcje okrętu obrony pogranicza z zadaniami ścigacza okrętów podwodnych. To połączenie w końcowym efekcie doprowadziło także do zsumowania się zalet jak i nałożenia się wad projektu.

Już podczas prac konstrukcyjno-projektowych popełniono wiele błędów, niemożliwych do wyeliminowania podczas budowy, a także zaniedbań podczas samej już budowy. Na przykładzie ścigaczy budowanych w stoczni zielenodolskiej (stwierdzone 4 przypadki powstania niebezpiecznych szczelin w kadłubie), widać wyraźnie że spawane kadłuby nie wytrzymały obciążeń i choć oficjalnie stwierdzono odstępstwa od założeń technologicznych, to bardziej prawdopodobne jest to że w tym czasie konstruktorzy i projektanci dysponowali zbyt małą wiedzą o technologii spawania kadłubów.

Choć uzbrojenie w środki do zwalczania okrętów podwodnych było na dobrym poziomie to wyposażenie służące do ich wykrywania pozostawiało wiele do życzenia. Z powodów tak obiektywnych jak i subiektywnych, prace nad aparaturą hydrolokacyjną były opóźnione, a pierwsze projekty były mało efektywne (w czasie wojny nie odnotowano ani jednego przypadku wykrycia okrętu podwodnego przez ścigacze typu *Artillerist* za pomocą stacji hydrolokacyjnej). Także montowane silniki wysokoprężne nie pozwalały na bezpieczne pływanie na małej prędkości, niezbędnej do efektywnej pracy stacji hydrolokacyjnej. Dlatego też częściej wykorzystywano je jako okręty eskortowe i obrony pogranicza niż jako typowe ścigacze okrętów podwodnych.

Tym niemniej duże ścigacze okrętów podwodnych projektu 122a nie odbiegały swoimi parametrami od podobnych jednostek budowanych w tym okresie na świecie.

Projektowane w latach 30-tych, bez uwzględnienia możliwości bojowych okrętów podwodnych i dopiero doświadczenia II wojny światowej pokazały że wyspecjalizowane w zwalczaniu okrętów podwodnych jednostki są niezbędne w składzie każdej Floty Wojennej.

Następca ścigaczy typu *Artillerist*, duże ścigacze projektu 122bis pozba-

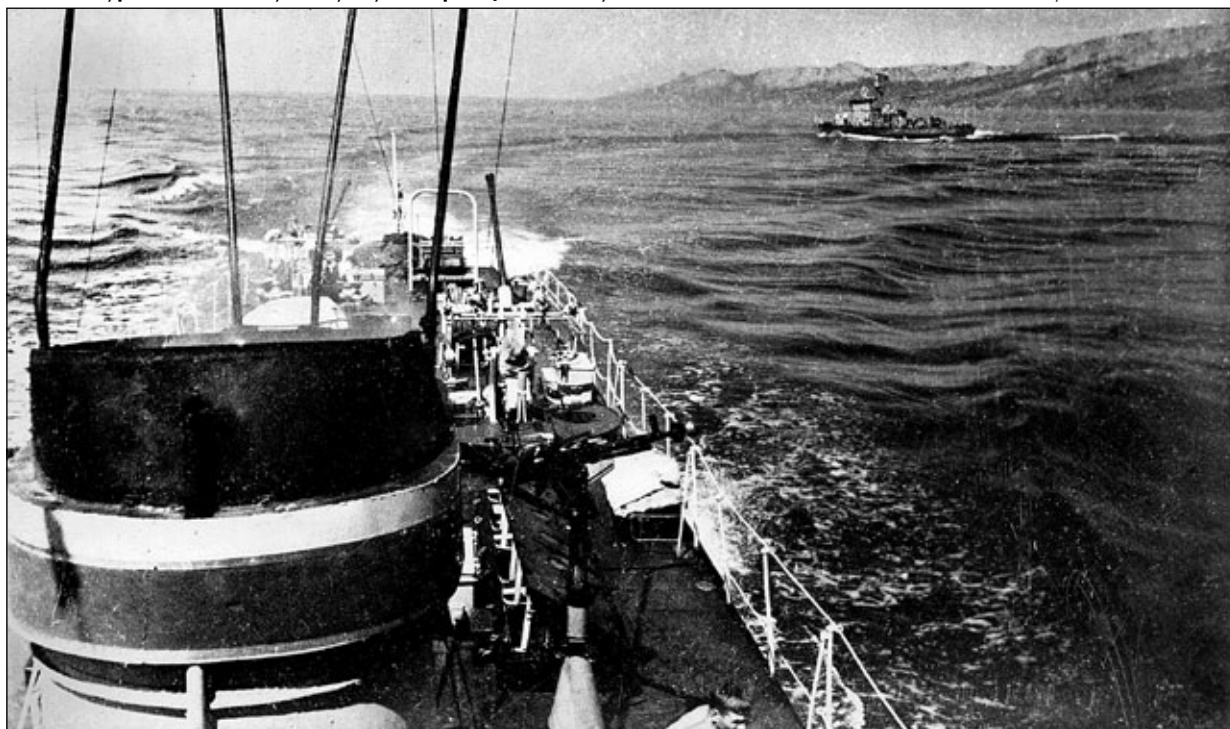
wione podstawowych mankamentów swoich poprzedników były już konstrukcją bardziej „dojrzałą” i stały się protoplastami nowej klasy małych okrętów ZOP, pozostając ważną częścią Floty Radzieckiej przez wiele kolejnych lat. ●

Bibliografia

1. J.W. Gribowskij, *Raboczje-Kriestjanskij Wojenno-Morskoj Flot w pieriedwojennyje gody 1936 – 1941*, Sankt-Peterburg 1996.
2. B.N. Zubow, *Razwitiije nadwodnogo korabljestrojenija w Sowietkom Sojuzie. Zapiski korabijnogo inżyniera*, Moskwa 1998.
3. *Istoria oteczestwiennogo sudostrojenija tom 1W, V*, Sankt-Peterburg 1996.
4. W.P. Kuzin, W.I. Nikolskij, *Wojenno-Morskoj Flot SSSR 1945-1991*, Sankt-Peterburg 1996.
5. B.W. Nikitin, *Katiera pieriesiekajut okiean*, Leningrad 1980.
6. A.W. Platonow, S.W. Aprielew, D.N. Siniajew, *Sowietckije bojewyje korabli 1941 -1945 gg. tom 1W Uzbrojenie*. Sankt-Peterburg 1997.
7. Morskaja Kolekcija, P.I. Kaczur, *Bolszije ochotniki za podwodnymi łódkami projekta 122a/122bis*, Moskwa 2004.
8. S.S. Biereżnoj, *Korabli i suda WMF SSSR 1928-1945*, Moskwa 1988.
9. *Bojewyje Korabli Mira, Bolszije morskije ochotniki projekta 122*, Sankt-Peterburg 2001.
10. A. Golubew, *Potieri korabelnogo sostawa Sewiernogo Flota i graždanskich wedomstw na Sewiernom morskom teatrie w period Wielikoj Oteczestwiennoj wojny*, Sankt-Petersburg 1999.

Jednostki typu *Artillerist* u wybrzeży Krymu w początku lat 50-tych.

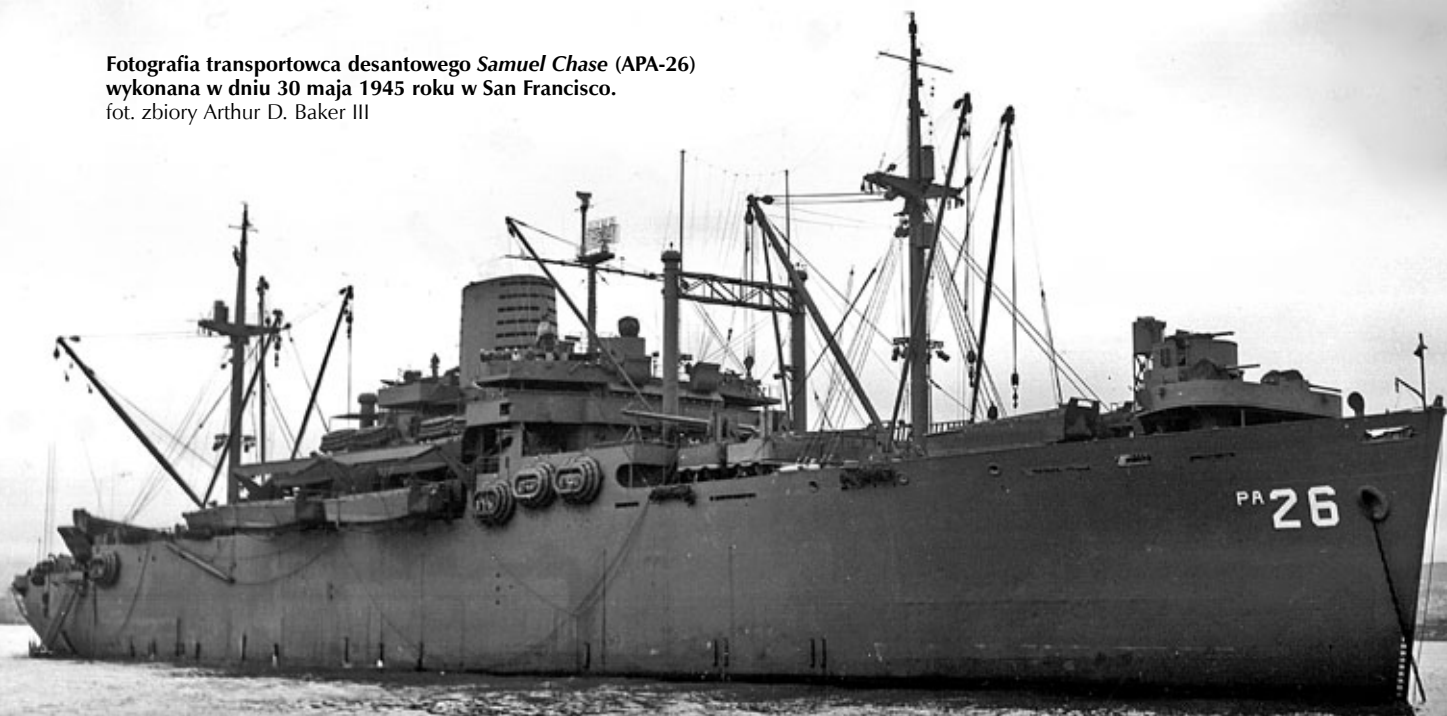
fot. zbiory W.W. Kostriczenko



Amerykańskie okręty dowodzenia

Część Vb – pomocnicze okręty dowodzenia siłami desantowymi

Fotografia transportowca desantowego *Samuel Chase* (APA-26)
wykonana w dniu 30 maja 1945 roku w San Francisco.
fot. zbiory Arthur D. Baker III



Jarosław Palasek

Ponieważ amerykańskie transportowce desantowe nie są tematem niniejszego artykułu, w dalszej jego części przedstawiono tylko te fragmenty ich służby, w których pełniły one rolę okrętów dowodzenia. Ze względu na niemożność dotarcia do kompleksowych danych opisano działania bojowe jedynie tych okrętów, o których informacje są zawarte w powszechnie dostępnych źródłach.

McCawley (AP-10/APA-4)

Po przejęciu przez Marynarkę w dniu 11 września 1940 roku i wprowadzeniu do służby w roli transportowca okręt odbył kilka podróży z oddziałami wojska na Oceanie Atlantyckim. W dniu 25 marca 1942 roku jednostka opuściła Nowy Jork i przeszła do Norfolk gdzie otrzymała nowy przydział na przeciwniejszy teatr działań wojennych. Po pokonaniu Kanału Panamskiego w dniu 18 kwietnia, *McCawley* zawinął 8 maja na Pago Pago, gdzie wyokrętował lotników, po czym udał się do Wellington na Nowej Zelandii.

Pierwszą operacją desantową, w której wziął udział okręt, a za razem pierwszą operacją zaczepną Sprzymierzonych na Pacyfiku była operacja „Watchtower” – inwazja na Guadalcanal – wyspę w archipe-

lagu Salomona. Podczas tej operacji *McCawley* był okrętem flagowym kontradmirała Richmonda Kelly Turnera, dowódcy zespołu desantowego – Task Force 62. Ponadto, na pokładzie jednostki zaokrętowany był generał major Alexander A. Vandergrift dowódca 1 Dywizji Piechoty Morskiej oraz części lądowej operacji. Rankiem 7 sierpnia 1942 roku jednostki Sprzymierzonych zakotwiczyły na wodach Guadalcanalu i wysadziły desanty koło Tulagi oraz Lunga Point. Następnego dnia okręty armady inwazyjnej stały się celem ataków lotniczych, podczas których przeciwnikom *McCawley* zaliczono trzy pewne i cztery prawdopodobne zestrzelenia samolotów nieprzyjaciela. Wyładunek transportowca został zakończony po południu 9 sierpnia, po czym okręt odszedł do Noumea

na Nowej Kaledonii. Jednostka powróciła na Guadalcanal ponownie 18 września wioząc zaopatrzenie i oddziały mające wzmocnić siły Sprzymierzonych na wyspie. Jeszcze tego samego dnia *McCawley* odszedł wioząc na pokładzie rannych i jeńców japońskich. Kolejny rejs na Guadalcanal transportowiec odbył na początku października, a następny w pierwszej połowie listopada 1942 roku.

W dniu 24 listopada okręt opuścił Noumea i udał się na przegląd do Wellington na Nowej Zelandii. *McCawley* powrócił na Nową Kaledonię 10 stycznia następnego roku z żołnierzami 1 Batalionu Komandosów piechoty morskiej i 3 Batalionu powietrznodesantowego. Po wyokrętowaniu tych oddziałów transportowiec zaokrętował oddziały wojsk lądowych oraz zaopatrzenie budowlane, z którym ponownie obrał kurs na Guadalcanal. W dniu 1 lutego *McCawley* został przeklasyfikowany na okręt pomocniczy sił desantowych i otrzymał sygnaturę APA-4, po czym kontynuował rejsy z zaopatrzeniem dla Guadalcanalu.

W połowie czerwca 1943 roku okręt rozpoczął przygotowania do kampanii na Nowej Georgii i środkowych wyspach archipelagu Salomona. Podczas operacji „Cartwheel” *McCawley* ponownie został jednostką flagową kontradmirała Richmonda K. Turnera. Rankiem 30 czerwca z pokładu okrętu koordynowano wyładunek transportowców zespołu desantowego na wybrzeże wyspy Rendova położonej w pobliżu Nowej Georgii. Podczas tej operacji jednostki dwukrotnie były niepokojone możliwością ataku lotnictwa japońskiego. Samoloty torpedowe zaatakowały jednak dopiero po południu, gdy wyładunek transportowców został już zakończony i kolumna wycofujących się jednostek weszła do Kanału Blanche. Przeciwnik *McCawley* zestrzelił cztery samoloty nieprzyjaciela, co nie uchroniło transportowca od trafienia torpedą w okolice siłowni. Wybuch pozbawił jednostkę całości energii oraz zabił 15 członków jej załogi. W tej sytuacji admirał Turner przeniósł się na niszczyciel *Farenholt* (DD-491) pozostawiając dla kierowania akcją ratowniczą na okręcie dowodzenia kontradmirała Theodore S. Wilkinsona. Uszkodzona jednostka została wzięta na hol przez transportowiec *Libra* (AKA-12), a dla asysty okrętom pozostawiono niszczyciele *Ralph Talbot* (DD-390) i *McCalla* (DD-488). Kiedy pierwszy z nich przejął z *McCawley* zbędnych członków załogi zespół został zaatakowany przez bombowce nurkujące, które nie odnotowały jednak trafień straciły natomiast jedną maszynę zestrzeloną przez przeciwników z okrętu dowodzenia. Wieczorem, kiedy zanurzenie jednostki przekroczyło na rufie 11,5 m, admirał Wilkinson polecił niszczycielowi *McCalla* zdjąć z jej pokładu pozostałych marynarzy. Kiedy dowódcy amerykańscy zastanawiali się nad możliwością uratowania okrętu, niespodziewanie został on trafiony dwoma torpedami tak, że zatonął w ciągu pół minuty. Jak się później okazało dzieła zniszczenia dopełnił... zespół sześciu amerykańskich kutrów torpedowych, które działając samodzielnie zaatakowały na Kanale Blanche „nieprzyjacielski” transportowiec. Za swą krótką służbę wojenną *McCawley* został pięciokrotnie odznaczony gwiazdami bojoowymi.

Samuel Chase (AP-56/APA-26)

Po przejęciu przez Marynarkę w dniu 5 lutego 1942 roku i wprowadzeniu do służby w roli transportowca w dniu 13 czerwca tego samego roku, *Samuel Chase* odbył szereg ćwiczeń zgrywających załogę na wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. W dniu 18 września okręt opuścił Hampton Roads i w dniu 6 października 1942 roku dotarł do Belfastu w Irlandii Północnej. Dwadzieścia dni później jednostka opuściła Greenock w Szkocji i w składzie konwoju KMF(A)-1 skierowała się na Morze Śródziemne aby wziąć udział w operacji „Torch” – lądowaniu Aliantów w Afryce Północnej. Okręt był jednostką flagową zespołu transportowców wchodzącego w skład Zgrupowania Wschodniego, mającego przeprowadzić operację lądowania w okolicach Algieru. Rankiem 7 listopada 1942 roku dochodzące do celu transportowce stały się celem ataku torpedowego, podczas którego jedna z wystrzelonych torped minęła *Samuel Chase* w odległości niecałych 50 m¹. Tuż po północy 8 listopada transportowiec rozpoczął opuszczanie na wodę barek desantowych i zaokrętowane na nim oddziały amerykańskiej 9 Dywizji Piechoty rozpoczęły lądowanie na odcinku „Charlie”, położonym 12 mil na wschód od Algieru tuż za przylądkiem Matifou. Przez trzy następne dni okręt pozostawał na akwenie desantu, po czym wszedł do Algieru gdzie wyładował przywieziony sprzęt wojskowy. W dniu 11 listopada *Samuel Chase* w składzie konwoju powrotnego odszedł do Wielkiej Brytanii, gdzie załadował kolejne oddziały wojska wraz z ich sprzętem i zaopatrzeniem. W dniu 6 grudnia 1942 roku jednostka ponownie przybyła do Algieru, aby po wyokrętowaniu żołnierzy i wyładowaniu przywiezionego zaopatrzenia, w dniu 31 grudnia 1942 roku odejść do Stanów Zjednoczonych. W dniu 12 stycznia 1943 roku okręt zawinął do Norfolk gdzie w ciągu dwóch kolejnych miesięcy przeszedł przegląd, podczas którego w dniu 1 lutego przeklasyfikowano go na transportowiec desantowy o sygnaturze APA-26.

W dniu 5 marca *Samuel Chase* opuścił Stany Zjednoczone i dwa tygodnie później zawinął do Oranu gdzie wyokrętował przywiezionych z Oceanu żołnierzy amerykańskich. Przez następne dwa miesiące okręt

pozostawał u wybrzeży Algierii, gdzie załogi jego barek desantowych szkoliły się w prowadzeniu operacji lądowania, po czym w dniu 24 maja przeprowadzono ćwiczenia w desantowaniu pełnego kontyngentu wojsk zaokrętowanych na transportowcu. Wszystkie te ćwiczenia miały na celu przygotowanie okrętu do wzięcia udziału w następnej alianckiej operacji desantowej w Basenie Morza Śródziemnego – operacji „Husky” – lądowaniu na Sycylii. Podczas tej operacji *Samuel Chase* pełnił rolę okrętu flagowego dowódcy Task Force 81 kontradmirała Johna L. Halla, który kierował lądowaniem w sektorze „Dime” w okolicach Gela. W dniu 9 lipca 1943 roku transportowiec wyszedł z Algieru w składzie konwoju NCS-2 i wczesnym rankiem następnego dnia dotarł do wyznaczonego rejonu desantu. Z pokładu okrętu opuszczono barki, na których sprawnie przeprowadzono lądowanie żołnierzy amerykańskiej 7 Armii. *Samuel Chase* pozostawał u wybrzeży Sycylii przez dwa dni po czym z rannymi na pokładzie odszedł do Algieru.

Przygotowania do następnej wielkiej operacji desantowej w Europie – inwazji na Półwysep Apeniński transportowiec rozpoczął w dniu 9 sierpnia 1943 roku zaokrętowaniem oddziałów 36 i 45 Dywizji Piechoty wchodzących w skład amerykańskiego VI Korpusu. Przez następny miesiąc okręt pozostawał u wybrzeży Algierii, a zaokrętowani żołnierze odbywali intensywne szkolenie w prowadzeniu desantu. Po południu 5 września *Samuel Chase* opuścił Oran i w składzie konwoju NSF-1 skierował się do położonej około 30 Mm na południe od Neapolu Zatoki Salerno. Podczas rozpoczętej tuż po kapitulacji Włoch operacji „Avalanche” na jego pokładzie byli zaokrętowani dowódca Południowego Zespołu Uderzeniowego (Southern Attack Force – TF 81) kontradmirał Jonh L. Hall oraz dowódca 6 Korpusu generał porucznik Fred L. Walker wraz ze ich sztabami. Już następnego dnia po lądowaniu, które miało miejsce wczesnym rankiem 9 września, okręt odszedł ku Afryce. Cała operacja wyładowania transportowca i przewiezienia na brzeg żołnierzy

1. Do tego ataku, w wyniku którego został trafiony amerykański transportowiec desantowy *Thomas Stone* (APA-29), nie przyniósł się żaden z niemieckich okrętów podwodnych operujących wówczas na Morzu Śródziemnym.

wraz ze sprzętem odbyła się bowiem niezwykle sprawnie. Wyładunek 88 pojazdów bojowych, 13 ciężarówek, 4 półciężarówek, 251 ton amunicji, 125 ton zaopatrzenia, 44 ton benzyny i 2 ton materiałów wybuchowych oraz desantowanie 96 oficerów i 1163 podoficerów i żołnierzy 6 Korpusu trwał zaledwie 25 godzin! Opuszczając rejon desantu transportowce stały się celem zmasowanych ataków lotnictwa niemieckiego, szczególnie jednak *Samuel Chase* uniknął trafień, chociaż kilka bomb rozerwało się w jego pobliżu. Następne dwa miesiące okręt spędził u wybrzeży Algierii. W tym czasie prowadził między 22 października, a 2 listopada szkolenie desantowe oddziałów Wolnych Francuzów, po czym odszedł na remont i w dniu 25 listopada dotarł do Stanów Zjednoczonych.

Po zakończeniu prac remontowych, które miało miejsce w dniu 26 grudnia 1943 roku, *Samuel Chase* pozostał na Wschodnim Wybrzeżu prowadząc szkolenie w prowadzeniu operacji desantowych. W dniu 12 lutego następnego roku transportowiec opuścił Norfolk i skierował się do Glasgow w Szkocji dokąd dotarł dziesięć dni później. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii okręt rozpoczął przygotowania do największej operacji desantowej na europejskim teatrze działań

wojennych – operacji „Overlord” – inwazji Sprzymierzonych w Normandii. W dniu 5 czerwca *Samuel Chase* opuścił Portland i wczesnym rankiem następnego dnia rzucił kotwicę naprzeciwko plaży „Omaha”, gdzie wysadził desant żołnierzy 1 Dywizji amerykańskiego V Korpusu. Wieczorem 6 czerwca okręt przyjął na swój pokład rannych i następnego dnia zawinął do angielskiego Weymouth.

Samuel Chase pozostał w Wielkiej Brytanii do 4 lipca 1944 roku, kiedy to został przebazowany ponownie na Morze Śródziemne aby wziąć udział w operacji „Dragoon” – lądowaniu Sprzymierzonych w południowej Francji. Dwanaście dni później transportowiec zawinął do Neapolu. Po niemal miesięcznym postoju i zaokrętowaniu żołnierzy sił inwazyjnych, w dniu 18 sierpnia okręt desantował ich na brzeg zatoki Pampelonne w przydzielonym mu sektorze „Alpha” położonym pomiędzy Saint Tropez, a przylądkiem Cavalaire. Przez następne miesiące *Samuel Chase* odbywał podróże pomiędzy portami Algierii i Włoch, a portami południowej Francji przewożąc do nich oddziały armii francuskiej. Służbę na Morzu Śródziemnym okręt zakończył w dniu 25 października, kiedy to opuścił Oran udając się na remont do Stanów Zjednoczonych

i zawijając w dniu 8 listopada do Bostonu.

Dalszą część swej wojennej służby *Samuel Chase* spędził jako transportowiec desantowy na Pacyfiku biorąc udział min. w inwazji na Okinawę, a po zakończeniu działań bojowych w przewożeniu żołnierzy amerykańskich do Stanów Zjednoczonych, tzw. operacji „Magic Carpet”. Za swą służbę podczas II wojny światowej okręt został odznaczony pięcioma gwiazdami bojowymi. Przez cały okres działań wojennych załogę transportowca stanowili oficerowie i marynarze Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych.

George Clymer (AP-57/APA-27)

Okręt został przejęty przez Marynarkę i wprowadzony do służby w roli transportowca w dniu 15 czerwca 1942 roku. Sześć dni później opuścił Pascagoula i odwiedziwszy po drodze Charleston, w dniu 30 lipca zawinął do Norfolk gdzie na wodach zatoki Chesapeake odbył szkolenie zgrywające załogę. Pierwszą operacją inwazyjną, w której wziął udział *George Clymer* był desant Sprzymierzonych w Afryce Północnej. W dniu 23 października okręt opuścił Norfolk i z żołnierzami 9 Dywizji Piechoty skierował się do Francuskiego Maroka. Nocą

Fotografia transportowca desantowego *George Clymer* (APA-27) wykonana w dniu 3 lipca 1945 roku w San Francisco.

fot. zbiory Arthur D. Baker III



z 7 na 8 listopada transportowiec dotarł do wybrzeża Afryki w okolicach Mehedia, gdzie najpierw desantował specjalne pododdziały, których celem było oczyszczenie podejścia, a rankiem trzon pozostałych oddziałów. Znajdując się przez trzy dni pod silnym ostrzałem baterii francuskich obsadzanych przez wojska wierne rządowi w Vichy, *George Clymer* pozostał u wybrzeża do 15 listopada kiedy to przeszedł do Casablanki. Zakończywszy wyładunek dwa dni później odszedł do Norfolk dokąd przybył w dniu 30 listopada.

Przyjawszy na pokład oddziały wojsk inżynieryjnych transportowiec w dniu 17 grudnia opuścił Wschodnie Wybrzeże i skierował się na Pacyfik. W dniu 18 stycznia 1943 roku dotarł do Numea na Nowej Kaledonii, aby po pięciodniowym postoju wyjść na wyspy Fidżi i 30 stycznia dotrzeć do Espiritu Santo na Nowych Hebrydach. Tam w dniu 1 lutego *George Clymer* został przeklasyfikowany na transportowiec desantowy i otrzymał nową sygnaturę APA-27. Przez następnych dziewięć miesięcy okręt przewoził oddziały z Nowej Zelandii, Nowej Kaledonii, Nowych Hebrydów i wysp Fidżi na Guadalcanal, których zadaniem było wzmocnienie wojsk Sprzymierzonych na głównej z wysp Salomona.

Pod koniec 1943 roku *George Clymer* wziął udział w inwazji na Bougainville – kolejną z wysp archipelagu Salomona. W dniu 30 października okręt z dowódcą 3 Sił Desantowych kontradmirałem Theodore S. Wilkinsonem na pokładzie opuścił Guadalcanal i na czele transportowców wiozących oddziały I Korpusu Piechoty Morskiej wczesnym rankiem następnego dnia dotarł do wybrzeży Bougainville koło przylądka Torokina. Z pokładu jednostki desantowano żołnierzy 2 Batalionu komandosów piechoty morskiej, których zadaniem było rozpoznanie i przygotowanie lądowania sił głównych. Mimo niedostatecznej znajomości konfiguracji dna oraz konieczności pokonania (słabego wprawdzie) oporu Japończyków desant 14 tysięcy żołnierzy 3 Dywizji Piechoty Morskiej wraz z wyładunkiem 6200 ton zaopatrzenia przebiegł bardzo sprawnie – 12 transportowców (8 po około 10 tys. ton i 4 po około 4 tys. ton) zostało rozładowanych w ciągu zaledwie 8 godzin! W dniu 3 listopada *George Clymer* powró-

cił do Port Purvis na wyspie Florida, po czym do końca roku odbył jeszcze trzy podróże na Bougainville przewożąc tam oddziały z wysp Fidżi oraz Guadalcanal. Przez pierwsze miesiące 1944 roku odbywał dalsze rejsy przewożąc oddziały wojskowe i zaopatrzenie pomiędzy wyspami południowo-zachodniego Pacyfiku.

Następną operacją inwazyjną, w której transportowiec wziął udział w roli okrętu dowodzenia była operacja „Forager” – inwazja na Mariany. *George Clymer* był wówczas jednostką flagową kontradmirała Lawrence F. Reifsnidera dowódcy Południowego Zespołu Uderzeniowego (Task Force 53), którego zadaniem było zajęcie Guam. W dniu 4 czerwca 1944 roku zespół opuścił Guadalcanal i po krótkim postoju na Kwajalein w archipelagu wysp Marshalla w dniu 17 czerwca dotarł na Mariany. Ponieważ jednak Japończycy skierowali przeciwko siłom Sprzymierzonych potężny zespół wiceadmirała Jisaburo Ozawy, mająca odbyć się cztery dni po lądowaniu na Saipan operacja lądowania na Guam została wstrzymana. W dniach 19 i 20 czerwca nieprzyjacieli starł się na Morzu Filipińskim z siłami Task Force 58 admirała Raymonda A. Spruance, które zatopili 3 lotniskowce japońskie (*Shokaku*, *Taiho* i *Hiyo*) oraz zniszczyły ponad 400 samolotów pokładowych i przeszło 200 maszyn bazujących na lądzie. W dniu 28 czerwca zapadła decyzja o przełożeniu ataku na Guam, po czym *George Clymer* jeszcze przez dwa dni pozostawał u wybrzeży Saipan aby następnie odejść na Eniwetok dokąd dotarł w dniu 4 lipca. Kotwicowisko na wyspach Marshalla transportowiec opuścił w dniu 17 lipca i cztery dni później ponownie przybył na Mariany, gdzie w okolicach Agat na zachodnim wybrzeżu Guam miał rozpocząć się długoczekiwany desant 3 Dywizji Piechoty Morskiej. Po wyokrętowaniu oddziałów i wyładowaniu zaopatrzenia okręt dowodzenia pełnił rolę jednostki łączności, pływającego zaopatrzeniowca w wodę dla małych jednostek oraz okrętu szpitalnego dla Południowej Grupy Transportowej. *George Clymer* pozostał na Guam do 20 sierpnia po czym został odwołany na Hawaje. Zaliczywszy krótki postój na Saipan w dniu 31 sierpnia przybył do Pearl Harbor.

Do końca wojny transportowiec nie pełnił już roli okrętu dowodzenia siłami desantowymi. Dalszą część swej wojennej służby na Pacyfiku *George Clymer* odbył jako transportowiec desantowy min. w inwazjach na Filipiny (21-28 października 1944) i Okinawę (1-5 kwietnia 1945 roku) oraz przewożąc wojska okupacyjne 33 Dywizji Piechoty do Wakayama w Japonii. Po zakończeniu działań bojowych okręt brał udział w operacji „Magic Carpet”. W okresie powojennym *George Clymer* uczestniczył w operacji „Crossroads” – próbach atomowych na położonym w archipelagu Wysp Marshalla atolu Bikinii (2 czerwca do 20 sierpnia 1946 roku), będąc wówczas okrętem flagowym komandora W.P. Davisa dowódcy Task Group 1.3., a jednocześnie dowódcy 31 Dywizjonu Transportowców (Task Unit 1.3.1). W następnych latach okręt brał udział min. w wojnie domowej w Chinach (styczeń-lipiec 1948) oraz w wojnach w Korei (1950-1953) i Wietnamie (1964-65). Za swą służbę podczas II wojny światowej okręt został odznaczony pięcioma gwiazdami bojowymi, a za wojnę koreańską kolejnymi siedmioma.

Monrovia (AP-64/APA-31)

Okręt został wprowadzony do służby w roli transportowca desantowego w dniu 1 lutego 1943 roku. W ciągu zimowych i wczesnowiosennych miesięcy tego roku okręt odbył szkolenie zgrywające załogę oraz ćwiczenia desantowe na wodach i wybrzeżu zatoki Chesapeake. Następnie, w dniu 10 maja *Monrovia* opuścił Norfolk i z zaokrętowanymi żołnierzami armii amerykańskiej udał się do Maroka. Ze względu na dotkliwy brak na Morzu Śródziemnym jednostek mogących pełnić funkcję okrętów dowodzenia siłami desantowymi w ciągu zaledwie dwóch tygodni czerwca 1943 roku jednostka została przystosowana do tego celu przez remontowców z okrętu warsztatowego *Delta* (AR-9) tak, aby mogła wziąć udział w zbliżającej się inwazji na Sycylię. Po zakończeniu prac *Monrovia* opuścił Mers-el-Kebir i z pielęgniarkami Armii na pokładzie udał się do Algieru.

W dniu 20 czerwca na pokładzie okrętu podniósł banderę wiceadmirała Henry K. Hewitt, dowódca składającego się z jednostek amerykańskich Zespołu Zachodniego, który w ramach operacji „Husky” miał prze-



Transportowiec desantowy *Monrovia* (APA-31) w dniu 30 kwietnia 1943 roku w Norfolk Navy Yard – kilka miesięcy po wejściu okrętu do służby. Widoczne zaznaczenia tuszem niektórych elementów wykonane przez cenzora. fot. zbiory Arthur D. Baker III

prować lądowanie w Zatoce Gela na południowym wybrzeżu Sycylii, pomiędzy Licata, a Scoglitti. Dziesięć dni później na *Monrovia* zaokrętował wraz ze swym sztabem generał porucznik George S. Patton dowódca 7 Armii oraz całości lądowej części operacji amerykańskiej. W dniu 6 lipca okręt wyszedł z Algieru na czele konwoju NCF-1 i trzy dni później dotarł do wysepki Gozo, gdzie miało miejsce zgrupowanie jednostek desantowych Zespołu Zachodniego. Okręt został włączony w skład środkowej kolumny jednostek grupy desantowej „Dime”, z którą dotarł w sektor lądowania w okolicach Gela. Po zakotwiczeniu wczesnym rankiem 10 lipca u wybrzeży Sycylii z pokładu *Monrovia* koordynowano lądowanie całości amerykańskich sił inwazyjnych. Niemal od początku operacji jednostki desantowe zgrupowane w zatoce Gela stały się celem ataków niemieckiego lotnictwa. Podczas jednego z nalotów w dniu 11 lipca bliskie wybuchy bomb zrzuconych przez bombowce nurkujące Junkers Ju 87 „Stuka” spowodowały uszkodzenia w silowni *Monrovia*, dla usunięcia których okręt musiał odejść do Algieru. Po zakończeniu prac remontowych jednostka została odwołana do Stanów Zjednoczonych i z jeńcami włoskimi na pokładzie w dniu 8 sierpnia 1943 roku zawinęła do Portsmouth w stanie Wirginia.

Do końca wojny okręt pełnił służbę jako transportowiec desantowy

na Pacyfiku, będąc jednostką flagową dywizjonów transportowców i biorąc udział min. w inwazjach na Kwajalein (31 stycznia-1 lutego 1944), Saipan (15-16 czerwca 1944), Guam (22-29 lipca 1944), Filipiny (3 października 1944 – 10 stycznia 1945) i Okinawę (1-5 kwietnia 1945) oraz przewożąc wojska okupacyjne do Chin i Japonii. W dniu 31 lipca 1946 roku okręt został detaszowany do Atlantycznej Floty Rezerwowej w Norfolk i 26 lutego następnego roku wycofany ze służby. Po reaktywacji w dniu 30 listopada 1950 roku *Monrovia* został ponownie przydzielony do Floty Atlantyku i operował najpierw na wodach Grenlandii, a później do 1967 roku (z kilkoma przerwami) na Morzu Śródziemnym. Wziął udział min. w operacjach związanych z kryzysami w Libanie (1958), na Kubie (1962) i w strefie Kanału Panamskiego (1964). Za służbę podczas II wojny światowej okręt został odznaczony siedmioma gwiazdami bojowymi.

Bayfield (AP-78/APA-33)

Okręt został przejęty przez Marynarkę Wojenną w dniu 30 czerwca 1943 roku po czym nadano mu status służby ograniczonej. W dniu 7 lipca *Bayfield* opuścił San Francisco i dwadzieścia dwa dni później zawinął do Norfolk Navy Yard gdzie dokonano jego przebudowy na transportowca desantowy. W tej roli okręt został ostatecznie przyjęty do służby w dniu 30 listopada 1943 roku.

Po przeprowadzeniu na przełomie lat 1943/44 u wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych szkoleń zgrywających i ćwiczeń w składzie Szkolnych Sił Desantowych Floty Atlantyku jednostka została przebazowana do Europy.

Pierwsze półrocze 1944 roku *Bayfield* spędził u wybrzeży Anglii i Szkocji, począwszy od 6 marca biorąc udział w szeregu ćwiczeń desantowych mających na celu przygotowania do operacji „Overlord” – lądowania Sprzymierzonych w Normandii. W dniu 5 czerwca okręt opuścił Plymouth i z kontradmirałem Donem P. Moonem, dowódcą zgrupowania „Utah” na pokładzie skierował się w rejon lądowania położony na południe od przylądka de Barfleur. Wczesnym rankiem 6 czerwca rozpoczął się desant żołnierzy 4 Dywizji Piechoty, który w tym rejonie był koordynowany z pokładu *Bayfield*. Po wyokrętowaniu przewożonych żołnierzy i wylądowaniu zaopatrzenia okręt pozostawał u wybrzeży Normandii jeszcze przez niemal trzy tygodnie przyjmując na swój pokład i zaopatrując rannych oraz szczególnie unikając niemieckich ataków bombowych. W dniu 25 czerwca jednostka opuściła Francję i powróciła do Anglii.

Na początku lipca 1944 roku *Bayfield* został przebazowany na Morze Śródziemne, gdzie do początków sierpnia wziął udział w szeregu ćwiczeń desantowych mających na celu

przygotowania do operacji „Dragoon” – lądowania Sprzymierzonych w południowej Francji pomiędzy Tulonem i Cannes. Podczas tej operacji jednostka była okrętem flagowym kontradmirała S.S. Lewisa dowódcy Task Force 87, których zadaniem było przeprowadzenie desantu żołnierzy amerykańskiej 36 Dywizji Piechoty w położonym w zatoce Frejus sektorze „Camel”. Operacja lądowania rozpoczęła się rankiem 15 sierpnia, przy czym ze względu na silne ufortyfikowanie rejonu u ujścia rzeki Argens rejon desantu przesunięto na zachód w kierunku przylądka Drammont i za przylądek d'Antheor. Mimo to, koordynowana z pokładu *Bayfield* operacja lądowania przebiegła sprawnie tak, że do wieczora dnia „D” na plażach znalazło się przeszło 17 tys. żołnierzy i niemal 3 tys. pojazdów. Transportowiec pełnił rolę okrętu dowodzenia u wybrzeży południowej Francji do 9 września, kiedy to odwołano go do Stanów Zjednoczonych. W dniu 26 września *Bayfield* zawinął do Norfolk w stanie Wirginia gdzie przeszedł remont, po którym w listopadzie 1944 roku przebazowano go na Pacyfik.

Do końca wojny okręt pełnił służbę jako transportowiec desantowy biorąc udział m.in. w inwazjach na Iwo Jima (19-28 lutego), podczas której pełnił funkcję rezerwowej jednostki dowodzenia 4 Dywizji Piechoty Morskiej oraz Okinawę (1-10 kwietnia). Przez następne miesiące transportowiec

przewoził ładunki pomiędzy wyspami Oceanu Spokojnego. W ciągu całego okresu służby wojennej załogę okrętu stanowili oficerowie i marynarze Straży Przybrzeżnej Stanów Zjednoczonych. W drugiej połowie lat czterdziestych *Bayfield* w składzie 31 Dywizjonu Transportowców wziął udział w operacji „Crossroads” – próbach atomowych na atolu Bikini (kwiecień – sierpień 1946 roku) oraz odbył rejsy do Japonii, Korei i Chin. W następnych latach uczestniczył m.in. w wojnach w Korei i Wietnamie. Za swą służbę podczas II wojny światowej oraz wojny koreańskiej okręt otrzymał po cztery gwiazdy bojowe.

Cambria (AP-81/APA-36)

Okręt został przejęty przez Marynarkę Wojenną w dniu 4 maja 1943 roku po czym nadano mu status służby ograniczonej i przebazowano z San Francisco do Nowego Jorku gdzie dokonano jego przebudowy na transportowiec desantowy. W tej roli *Cambria* został ostatecznie przyjęty do służby w dniu 10 listopada 1943 roku. Miesiąc później okręt opuścił Norfolk i w dniu Nowego Roku 1944 zawinął do Pearl Harbor.

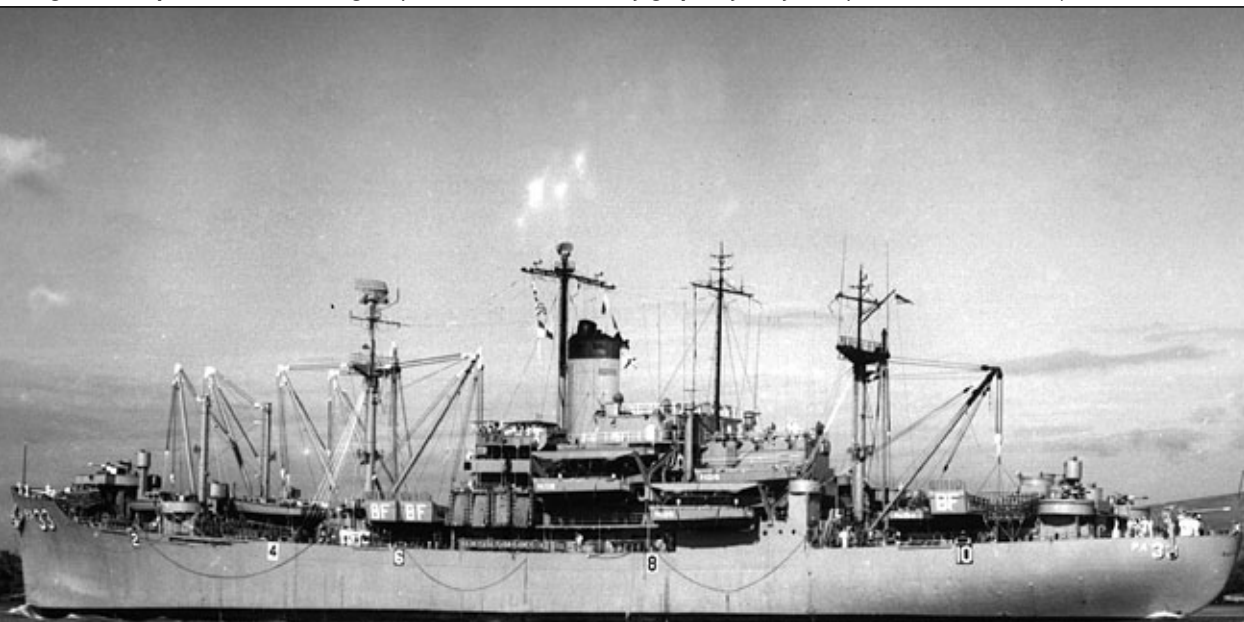
W dniu 23 stycznia 1944 roku po zakończeniu trzytygodniowego, intensywnego szkolenia jednostka opuściła Hawaje i obrała kurs na Wyspy Marshalla. Podczas operacji „Flintlock” *Cambria* został okrętem flagowym kontradmirała Harry W. Hilla, dowódcy Sił Rezerwowych,

których zadaniem było również zajęcie atolu Majuro. W dniu 31 stycznia zespół zajął pozycję u wybrzeża wyspy Darrit, a wysłane rozpoznanie i wywiad przeprowadzony wśród tubylców potwierdziły, że przebywa na niej jedynie... czterech mieszkańców pochodzenia japońskiego. Amerykanie nie wiedzieli bowiem wcześniej, że Japończycy wycofali niewielki garnizon z Majuro już w listopadzie poprzedniego roku. Mimo to okręty zespołu wsparcia przez 18 minut ostrzeliwały wyspę, szczęśliwie jednak dla przyszłego garnizonu amerykańskiego nie dokonały zbyt wielkich zniszczeń wśród nielicznej jej substancji budowlanej. Całość operacji zakończono wczesnym popołudniem i następnego dnia zespół desantowy wszedł na wody atolu. Sukcesami zakończyły się również pozostałe działania w ramach operacji „Flintlock” związane z zajęciem pozostałych wysp atolu Kwajalein.

W tej sytuacji dowództwo amerykańskie postanowiło wykorzystać powodzenie i przyspieszyć uderzenie na atol Eniwetok przesuwając je z planowanego 10 maja na 17 lutego 1944 roku. Do operacji noszącej kryptonim „Catchpole” został wyznaczony zespół rezerwowy admirała Hilla, którego bandera w dalszym ciągu była podniesiona na *Cambria*. W dniu 15 lutego zespół opuścił wody atolu Kwajalein i dwa dni później pojawił się u celu ataku. Po zajęciu kilku mniejszych wysepek w dniu 17 lute-

Fotografia transportowca desantowego *Bayfield* (APA-33) z okresu jego powojennej służby.

fot. zbiory Arthur D. Baker III



go i dokonaniu przygotowania artyleryjskiego, następnego dnia rozpoczęło się lądowanie dwóch batalionów z 22 Pułku Piechoty Morskiej na Engebi. Dzień później dwa bataliony ze 106 Pułku wzmocnione batalionem z 22 Pułku i samodzielnym batalionem czołgów piechoty morskiej wylądowały na wyspie Eniwetok. Jako ostatnia, w dniu 22 lutego została zajęta przez żołnierzy trzech batalionów z 22 Pułku Piechoty Morskiej wyspa Perry. Całość operacji desantowej koordynowano z pokładu *Cambria*. Zakończywszy udział w inwazji wysp Marshalla okręt odszedł na przeląd na zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych.

Po zakończeniu remontu w San Francisco jednostka przeszła na Hawaje i odbyła na otaczających je wodach szkolenie odświeżające. W dniu 30 maja okręt opuścił Pearl Harbor aby wziąć udział w operacji „Forager” – inwazji na Wyspy Mariańskie, podczas której ponownie był jednostką flagową kontradmirała Harry W. Hilla. *Cambria* wspierał najpierw lądowanie na Saipan, które rozpoczęło się w dniu 15 czerwca. Przez kolejne 24 dni okręt pozostawał u wybrzeży wyspy przyjmując na swój pokład 715 rannych żołnierzy amerykańskich. Następnie, jako jednostka flagowa Task Force 52 *Cambria* brał udział w desancie na Tinian. Rankiem 24 lipca z pokładu jednostki koordynowano lądowanie żołnierzy 2 i 4 Dywizji wchodzących w skład V Korpusu Piechoty Morskiej dowo-

zonego przez generała majora Harry Schmidta, który był również dowódcą lądowej części operacji. Z *Cambria* kierowano również działalnością operacyjną całości sił lotniczych – zarówno samolotów bazujących na lądzie, jak i lotnictwa zaokrętowanego. Koordynatorem tych działań był komandor Lloyd B. Osborne – dowódca wsparcia lotniczego tej części operacji „Forager”. Oprócz kierowania działaniami różnych rodzajów sił zbrojnych jednostka ponownie pełniła rolę okręt szpitalnego. Tylko podczas popołudnia pierwszego dnia operacji na pokładzie *Cambria* udzielono pomocy 293 rannym. Do 1 sierpnia, kiedy to okręt opuścił Mariany, hospitalizowano na nim łącznie 613 żołnierzy amerykańskich.

Dalszą część służby wojennej jednostka spędziła w roli transportowca desantowego biorąc udział w inwazji na Filipiny (październik 1944-styczeń 1945) oraz Okinawę, a później w przewożeniu żołnierzy amerykańskich z wysp Pacyfiku do Stanów Zjednoczonych, tj. operacji „Magic Carpet”. Przez cały okres działań wojennych załogę *Cambria* stanowili oficerowie i marynarze U.S. Coast Guardu. Za swą służbę wojenną okręt otrzymał sześć gwiazd bojowych. Transportowiec został przeniesiony do rezerwy pod koniec lat czterdziestych, przy czym w okresie kryzysu kubańskiego przywrócony został do służby, którą pełnił następnie na Oceanie Atlantyckim i Morzu Śródziemnym.

Fremont (AP-89/APA-44)

Okręt został przyjęty do ograniczonej służby w dniu 30 maja 1943 roku w Pascagoula w stanie Mississippi, po czym przebazowano go do Baltimore w stanie Maryland gdzie w Bethlehem Steel's Key Highway Yards został przystosowany do pełnienia roli pomocniczego okrętu dowodzenia siłami desantowymi. W dniu 23 listopada 1943 roku *Fremont* został wprowadzony do pełnej służby czynnej, po czym odbył kilka rejsów próbnych i szkoleniowych na Wschodnim Wybrzeżu. W dniu 26 lutego 1944 roku okręt opuścił Norfolk i na czele Task Group 29.81 skierował się na Pacyfik. Pokonawszy w dniu 2 marca Kanał Panamski dwa tygodnie później zespół zawinął do Pearl Harbor.

W dniu 17 marca na pokładzie *Fremont* złożył nieoficjalna wizytę kontradmirał William H.P. Blandy, dowódca 5 Sił Desantowych, który wybrał jednostkę na swój okręt dowodzenia. Po szybkim zakończeniu prac adaptacyjnych na pokładzie *Fremont* zaokrętował również dowódca 27 Dywizji Piechoty generał major R.E. Smith, po czym okręt odbył w dniach 19-24 maja ćwiczenia w zatoce Moalaia na wyspie Maui. Dwa dni po powrocie do Pearl Harbor, również nieformalną wizytę złożyli na *Fremont* wiceadmirał Richmond K. Turner oraz kontradmirał Delaney. Następnie okręt wyszedł w morze aby wziąć udział w swej pierwszej inwazji, którą była operacja „Forager” – zajęcie archipelagu Wysp Mariańskich. W dniu

Cambria (APA-36) w dniu 19 sierpnia 1945 roku na redzie bazy San Pedro, w okresie kiedy powrócił on już do swej podstawowej roli transportowca desantowego.

fot. zbiory Arthur D. Baker III



9 czerwca dotarł na Wyspy Marshalla i rzucił kotwicę na atolu Kwajalein, gdzie pobrał paliwo ze zbiornikowca *Mascon*. Po dwóch dniach postoju, okręt z admirałem Blandy, generałem Smithem oraz generałem brygady R.F. Kermanem na pokładzie, opuścił kotwiczowisko i obrał kurs na Mariany. Począwszy od 16 czerwca transportowiec przebywał u wybrzeży wyspy Saipan, gdzie najpierw desantował zaokrętowane na nim oddziały, a następnie przez dziesięć kolejnych dni pełnił funkcję okrętu szpitalnego zbierając żołnierzy rannych podczas pierwszych dni operacji. Jednostka w ciągu dnia pozostawała u brzegu, a o zmroku odchodziła w morze. W dniu 26 czerwca *Fremont* opuścił Mariany i cztery dni później przybył na Eniwetok. Wyspy Marshalla okręt opuścił w dniu 6 lipca obierając kurs na Hawaje i po sześciu dniach zawinął do Pearl Harbor.

Podczas trwającego niemal miesiąc postoju na Hawajach załoga transportowca szkoliła się i odpoczywała, a w dniu 25 lipca wraz z innymi okrętami oddała honory parady burtową prezydentowi Franklinowi D. Rooseveltowi, który w dniu przybył do Pearl Harbor na ciężkim krążowniku *Baltimore* (CA-68). W dniu 11 sierpnia na pokład *Fremont* zaokrętowane zostały kolejne oddziały wojska i następnego dnia okręt na czele jednostek 20, 26 i 32 Dywizjonów Transportowców wyszedł w morze. Dwanaście dni później cała formacja dotarła do Guadalcanal w archipelagu Wysp Salomona, gdzie między 28 sierpnia i 5 września ćwiczyła u przylądka Esperance prowadzenie operacji desantowych. W dniu 8 września jednostki wyszły w morze aby wziąć udział w operacji „Stalemate II” – lądowaniu na Wyspach Palau będących najbardziej wysuniętą na zachód częścią archipelagu Karolinów. Tydzień później – w dniu rozpoczęcia inwazji na Peleliu *Fremont* pozorował desant na wybrzeża Babelthaup – największej z wysp Palau. Następnie przeszedł w rejon właściwego lądowania i 17 września desantował zaokrętowane na nim oddziały na wyspę Anguar. Trzy dni później na transportowiec zaokrętował generał major Julina Smith, który dowodził wojskami mającymi za zadanie zajęcie atolu Ulithi. W dniu 21 września na czele zespołu złożonego z jednostek 32 Dywizjonu Transportowców oraz ba-

rek desantowych LCI i LST wyszedł w morze i dwa dni później wysadził wojska okupacyjne na niebronionym Ulithi. Tam generał Smith opuścił okręt, po czym *Fremont* odszedł do Hollandii na Nowej Gwinei dokąd dotarł w dniu 28 września. Trzy dni później transportowiec przeszedł do Manus na Wyspach Admiralicji gdzie następnego dnia kontradmirał William M. Fechteler zastąpił kontradmirała Blandy, a sam okręt wszedł w skład 8 Grupy Desantowej należącej do 7 Sił Desantowych (Task Force 78). Następnie na pokład *Fremont* zaokrętowano żołnierzy piechoty morskiej, którzy przez kilka kolejnych dni prowadzili szkolenie desantowe. W dniu 12 października 1944 roku okręt na czele 26 i 32 Dywizjonów Transportowców opuścił Nową Gwineę i po spotkaniu trzy dni później z pozostałymi jednostkami Task Force 78 obrał kurs na Filipiny, aby wziąć udział w inwazji na Leyte. Rankiem 20 października *Fremont* zajął pozycję u wybrzeży wyspy pozostając w Zatoce Leyte niemal przez cały miesiąc. Jednostki floty inwazyjnej były celami intensywnych ataków lotnictwa japońskiego oraz ostrzału baterii artylerii nadbrzeżnej. W dniu 24 października pomost bojowy transportowca został trafiony pociskiem małego kalibru, którego eksplozja raniła siedmiu spośród znajdujących się na nim ludzi. Udział w inwazji na Leyte *Fremont* zakończył w dniu 18 listopada kierując się na Nową Gwineę i cztery dni później dotarł na redę Hollandii.

W dniu 12 grudnia okręt opuścił Hollandię i dwa dni później przybył do Sansapor gdzie po przyjęciu na pokład kolejnych oddziałów desantowych wraz z wyposażeniem prowadził ćwiczenia i szkolenie mające na celu przygotowanie do operacji „Mike I” – inwazji na kolejną z wysp filipińskich – Luzon. W dniu 30 grudnia *Fremont* w składzie Task Force 78.5 opuścił Nową Gwineę i 9 stycznia 1945 roku desantował zaokrętowanych żołnierzy w Zatoce Lingayen. Dwa dni później odszedł na Leyte, dokąd przybył 14 stycznia. W dniu 16 stycznia admirał Fechteler przeniósł się wraz ze swym sztabem na ląd, na *Fremont* zaokrętował natomiast komodor D.W. Loomis. Sam okręt została jednostka flagową 11 Eskadry Transportowej, po czym okręty opuściły Filipiny i 23 stycznia dotarły na Ulithi.

Po dwutygodniowym postoju *Fremont* opuścił Karoliny i 8 lutego zawinął na Guam, na Wyspach Mariańskich gdzie na jego pokład zaokrętowane zostały oddziały 3 Dywizji piechoty morskiej, które miały wziąć udział w operacji „Detachment” – inwazji na położoną w archipelagu Volcano wyspę Iwo Jima. W dniu 17 lutego okręt opuścił Mariany w składzie Task Group 51.5 i dwa dni później przybył na akwen desantu. Transportowiec rozpoczął rozładunek w dniu 24 lutego, jednak ze względu na wysoką falę i trudne warunki pogodowe został on zakończony dopiero 6 marca. Późnym popołudniem tego dnia okręt odszedł na Mariany.

W dniu 9 marca *Fremont* przybył na Saipan przywożąc na pokładzie rannych oraz jeńców wojennych z Iwo Jima. Po wyokrętowaniu pasażerów transportowiec przeszedł na Guam dokąd przybył 11 marca aby następnego dnia odejść do Tulagi na wyspie Florida. W dniu 18 marca okręt zakotwiczył w zatoce Gavutu, którą opuścił dwa dni później udając się do Noumea na Nowej Kaledonii. Tam *Fremont* przeszedł przegląd, po którym od 17 do 19 kwietnia odbył szkolenie desantowe. W dniu 3 maja okręt z oddziałami 81 Dywizji piechoty na pokładzie opuścił Noumea w składzie 1 Eskadry Transportowców i obrał kurs na Manus dokąd dotarł 9 maja. Następnego dnia jednostki wyszły w morze obierając kurs na Leyte dokąd dotarły po sześciu dniach żeglugi. Po wyokrętowaniu żołnierzy i wyładunku zaopatrzenia, w dniu 5 czerwca *Fremont* wyszedł w morze i z dowódcą 13 Grupy Desantowej kontradmirałem R.O. Davisem na pokładzie obrał kurs na Hawaje. Dwa tygodnie później transportowiec zawinął do Pearl Harbor i podczas miesięcznego postoju zaokrętował marynarzy oraz jeńców wojennych, z którymi 20 lipca udał się do Stanów Zjednoczonych. Sześć dni później *Fremont* dotarł do San Francisco gdzie wyokrętował pasażerów, po czym przez trzy dni był okrętem flagowym kontradmirała R.P. Briscoe, dowódcy 14 Grupy Desantowej. Następnie jednostka została skierowana na remont kapitalny do San Francisco Bethlehem Steel Ship Yard. Za swą służbę wojenną *Fremont* otrzymał pięć gwiazd bojowych.

Wczesne lata powojenne okręt spędził wykonując zadania transportow-

ca i przewozić żołnierzy i robotników pomiędzy wyspami Południowego Pacyfiku, Filipinami, Japonią oraz Hawajami, a zachodnim wybrzeżem Stanów Zjednoczonych. Z początkiem 1947 roku okręt został przebazowany na Wschodnie Wybrzeże, gdzie brał udział w manewrach NATO na Atlantyku oraz bywając począwszy od 1951 roku w składzie 6 Floty na Morzu Śródziemnym. Podczas wielu z tych ćwiczeń *Fremont* pełnił rolę okrętu dowodzenia zespołów szkolących się jednostek. I tak w marcu 1949 roku brał udział w ćwiczeniach desantowych na wybrzeżu portorykańskiej wyspy Vieques, podczas których był okrętem flagowym 22 Dywizjonu Transportowców. Częścią morską operacji dowodził kontradmirał Gerald Wright, a lądową generał porucznik K.E. Rodman. Podobne ćwiczenia w podobnej roli *Fremont* odbył w marcu następnego roku. Tym razem siłami desantowymi dowodził generał porucznik John R. Hodge, wojskami lądowymi generał major R.W. Clarkson, a biorącymi w nich udział siłami powietrznymi generał major Ralph Starley. Od 17 września do końca 1955 roku transportowiec był jednostką flagową kontradmirała W.J. Petersona, dowódcy 2 Grupy Desantowej. W następnym roku był z kolei okrętem flagowym 4 Dywizjonu Transportowego, którym od 20 lutego do końca maja dowodził komandor R.R. Graighill, a w listopadzie i grudniu komandor B.S. Hanson. W dniu 7 stycznia 1957 roku *Fremont* pod tym samym dowództwem zawinął do Moorhead City w Północnej Karolinie gdzie zaokrętował żołnierzy 2 Batalionu 6 Pułku piechoty morskiej, a następnie przeszedł na Morze Śródziemne.

Na początku stycznia 1958 roku *Fremont* został okrętem flagowym komandora P.L. Wirtza, dowódcy 4 Dywizjonu Transportowego, na którego czele udał się w kolejną podróż na Morze Śródziemne. Zaostrzająca się sytuacja na Bliskim Wschodzie spowodowała, że przez pierwsze miesiące 1958 roku Dywizjon przebywał w gotowości bojowej u wybrzeży Libanu. W dniu 17 lipca *Fremont* desantował zaokrętowane na nim oddziały piechoty morskiej w okolicach Bejrutu. W drugiej połowie sierpnia oddziały marines powróciły na pokład, po czym okręt odszedł do Stanów Zjednoczonych.

W kolejnych latach służby *Fremont* brał udział licznych ćwiczebnych operacjach desantowych na wodach Atlantyku od Labradoru do Morza Karaibskiego oraz kilkakrotnie uczestniczył w manewrach na Morzu Śródziemnym. Od 11 kwietnia 1961 roku transportowiec był okrętem flagowym 4 Dywizjonu Desantowego, na którego czele przez sześć miesięcy operował w składzie 6 Floty na Morzu Śródziemnym. Po raz kolejny *Fremont* został jednostką flagową 4 Dywizjonu w drugiej połowie następnego roku, kiedy to po wybuchu kryzysu kubańskiego pełniący tę funkcję okręt dowodzenia siłami desantowymi *Pocono* (AGC-16) został odwołany na Morze Karaibskie. Dokonana w dniu 1 lipca 1966 roku zmiana organizacji Sił Desantowych Floty Atlantyku spowodowała przydzielenie *Fremont* do 12 Dywizjonu Desantowego. Ostatnim zespołem, którego jednostką flagową był *Fremont* była dowodzona przez komandora Daniela W. Herlonga grupa złożona z transportowców desantowych (AKA) oraz okrętów desantowych LST i LPD/LSD. Na ich czele *Fremont* operował on na Morzu Śródziemnym od stycznia do czerwca 1968 roku.

Hansford (APA-106)

Okręt został przejęty przez Marynarkę Wojenną w dniu 25 sierpnia 1944 roku przy czym zmieniono mu wówczas nazwę na *Hansford* i jako transportowiec desantowy wprowadzony do służby w dniu 12 października tego samego roku. Po przeprowadzeniu rejsów zgrywających załogę w okolicach San Pedro okręt przeszedł na Hawaje gdzie kontynuował intensywne szkolenie w prowadzeniu operacji desantowych. Pod koniec grudnia 1944 roku na pokład *Hansford* zaokrętowano żołnierzy 5 Dywizji Piechoty Morskiej, którzy rozpoczęli przygotowania do pierwszej ofensywnej akcji okrętu, która była operacja „Detachment” – inwazja na Iwo Jima. U wybrzeży wyspy okręt przebywał od 19 do 25 lutego 1945 roku, po czym odszedł z rannymi na położoną w archipelagu Marianów wyspę Saipan. Przygotowania do kolejnej operacji desantowej *Hansford* rozpoczął w połowie marca 1945 od zaokrętowania na *Espirito Santo* żołnierzy 27 Dywizji Piechoty. W dniu 4 kwietnia okręt opuścił Nowe Hebrydy aby

wziąć udział w największej operacji desantowej w wojnie na Pacyfiku – inwazji na Okinawę. Pięć dni później zakotwiczył wśród wysp Kerama, po czym w dniu 10 kwietnia desantował zaokrętowanych żołnierzy, których zadaniem było wzmocnienie oddziałów walczących na lądzie od początków kwietnia. Udział w operacji „Iceberg” *Hansford* zakończył w dniu 16 kwietnia i cztery dni później z rannymi na pokładzie dotarł na Saipan. Następnie okręt przeszedł na Ulithi w archipelagu Zachodnich Karolinów gdzie rozpoczął przygotowania do planowanej inwazji na macierzyste Wyspy Japońskie. Po miesiącu szkolenia jednostka przeszła na filipińską wyspę Leyte, gdzie w Zatoce San Pedro kontynuowała dalsze ćwiczenia.

W dniu 16 sierpnia, a więc dzień po zakończeniu działań bojowych w wojnie z Japonią, na pokład *Hansford* zaokrętował kontradmirał John L. Hall wraz z liczącym 62 oficerów i 218 podoficerów i marynarzy sztabem 12 Grupy Desantowej. Trzy dni później jednostka przyjęła na pokład oddziały Armii lądowej, po czym wyszła w morze objeżdżając kurs na Japonię. Zanim jednak zespół dotarł do miejsca przeznaczenia, w dniu 25 sierpnia musiał schronić się w Subic Bay ze względu na zagrożenie spowodowane przez potężny tajfun, który nadciągnął nad Morze Południowochińskie. Dwa dni później okręty ponownie weszły w morze i rankiem 2 września – w dniu podpisania kapitulacji Japonii weszły na wody Zatoki Tokijskiej. Następnego dnia *Hansford* przeszedł do Jokohamy gdzie wyokrętował żołnierzy i wyładował przywiezione zaopatrzenie. Przez kilka następnych tygodni cumujący okręt był centrum kierowania siłami okupacyjnymi Sprzymierzonych na obszarze Jokohamy. W dniu 13 października, po wyokrętowaniu przez admirała Halla oraz jego sztabu, *Hansford* z uwolnionymi jeńcami alianckimi na pokładzie odszedł na Leyte. Następnie, w ramach operacji „Magic Carpet”, okręt zabrał z japońskiej Nagoi do Stanów Zjednoczonych żołnierzy amerykańskich powracających do ojczyzny po zakończeniu działań wojennych i w dniu 7 grudnia 1945 roku zawinął do Seattle w stanie Waszyngton.

(ciąg daszy nastąpi)

Krzysztof Hanuszek



„Mermaid” – fregata trzech kontynentów

Jednostka będąca tematem niniejszego artykułu miała ciekawą historię. Oryginalnie została zamówiona przez Ghanę; to afrykańskie państwo, będące dawną kolonią brytyjską, było jednym z pierwszych krajów „czarnego ładu” który uzyskał niepodległość. W ramach nowo powstałych sił zbrojnych utworzono też Marynarkę Wojenną.

przeośniete ambicje prezydenta Nkrumah, ówczesnego przywódcy tego afrykańskiego kraju, aniżeli jego faktyczne potrzeby obronne. Kontrakt zawarto ze znaną brytyjską firmą Yarrow, ale jak się miało okazać fregata nigdy nie znalazła się w posiadaniu zamawiającego.

Gładki pokład bez uskoków posiadał wznios w kierunku dziobu. Całe śródokrećcie zajmowała długa, ciągła nadbudówka w której znajdowały się między innymi sala konferencyjna oraz luksusowe kajuty dla prezydenta i jego świty. W sylwetce dominował wysoki fokmaszt konstrukcji skrzynkowe oraz przysadzisty komin o obłych kształtach – były to dość typowe rozwiązania dla jednostek brytyjskiej budowy. Obszerny pokład rufowy był pusty za wyjątkiem wnęki z miotaczem bomb głębinowych. W malezyjskiej służbie (patrz dalej) był okazjonalnie wykorzystywany jako ładownisko śmigłowca.

fregaty wynosiła 2300 t, maksymalna natomiast 2520 t.

Na siłownię okrętu składało się osiem silników wysokoprężnych typu Admiralty Standard Range ASR 1 o łącznej mocy 12 400 KM (9118 kW) napędzających poprzez przekładnie redukcyjne dwa wały zakończone śrubami nastawnymi. Zapas paliwa wynosił 230 ton oleju napędowego. Od razu warto dodać, że w trakcie służby pod malezyjską banderą dokonano wymiany siłowni w latach 1995-1997, zamontowano dwa silniki wysoko-
prężne typu Stork-Wärtsilä 12SW28 o łącznej mocy 13 502 KM (9928 kW). Zapas paliwa wynosi 230 ton oleju napędowego, zasięg 4800 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów (maksymalna 24 węzły).

W skład wyposażenia ratowniczego wchodziły tratwy pneumatyczne oraz trzy łodzie na żurawikach: dwie

1. Było to standardowe działo przeciwlotnicze okrętów brytyjskich w okresie II wojny światowej. Było montowane na okrętach od pancerników po fregaty i słupy. Jeśli chodzi o polskie podwórkó, to działa te otrzymał po przebrojeniu w 1940 roku niszczyciel *Błyskawica*, posiadały je również niszczyciele eskortowe *Krakowiak*, *Ślązak* i *Kujawiak*.

z lewej i jedna z prawej burty (w ich miejsce zabiera się często łódzie półsztynne).

Główne uzbrojenie artyleryjski składało się z dwóch uniwersalnych dział kal. 102 mm na zdwojonym stanowisku typu Vickers Mk XIX, zainstalowanym na dziobie¹.

Uzupełniały go cztery pojedyncze działka plot. Mk 60 L/60 kal. 40 mm umieszczone na nadbudówce: dwa na jej tylnym krańcu oraz dwa na wysokości fokmasztu (po jednym z każdej strony) – te ostatnie z czasem zdjęto.

Do zwalczania okrętów podwodnych miał służyć trzylufowy miotacz bomb głębinowych „Squid”. Broń tę zainstalowano we wnęce w tylnej części pokładu rufowego w sposób podobny do tego w jaki montowano miotacze „Limbo” na okrętach brytyjskich.

W malezyjskiej służbie, w latach 1995-1997, działa kal. 102 mm zastąpiono nowszym modelem Bofors SAK 57 Mk 1 kal. 57 mm zainstalowanym w zamkniętej wieży – jako ciekawostkę warto odnotować, że działo typu Mk XIX trafiło do muzeum. Również dwa pozostałe działka plot. kal. 40 mm zastąpiono nowszym modelem Bofors L/70. Dokonano także wymiany przestarzałego miotacza „Squid” na nowszy Mk 10 „Limbo” (również trzylufowy).

Wyposażenie elektroniczne również prezentowało się raczej skromnie. Składało się z radaru dozoru Plessey AWS – 1 na szczycie fokmasztu oraz radaru nawigacyjny na niewielkiej platformie na niższej części tegoż masztu. Wykrywanie zanurzonych okrętów podwodnych oraz wypracowywanie danych do strzelania dla uzbrojenia ZOP było zadaniem sonarów typu 170 i typu 176.

Budowa i służba

Stępkę pod budowę okrętu położono 28 października 1965 r. w stoczni Yarrow Shipbuilders. Nim zakończono prace na pochylni przywódca Ghany prezydent Nkrumah został obalony. Nowe władze doszły do słusznego chyba wniosku, że ubożego afrykańskiego kraju nie stać na tak kosztowną „zabawkę” i anulowały zamówienie. Tym sposobem firma Yarrow pozostała z rozpoczętą jednostką i dylematem co dalej z nią robić. Zdecydowano kontynuować budowę licząc że w przyszłości uda się na okręt znaleźć nabywcę. Fregatę

wodowano bez jakichkolwiek ceremonii (okręt nawet nie otrzymał nazwy) 29 grudnia 1966 r. Prace wykończeniowe na wodzie dobiegły końca w czerwcu 1968 r. Do tamtej pory nie znaleziono chętnego na zakup fregaty. Okręt zakotwiczone na rzece Clyde, gdzie miał pozostawać bez mała cztery lata.



W okresie służby pod brytyjską banderą *Mermaid* wziął udział w jednej z „wojen dorszowych” z Islandią.

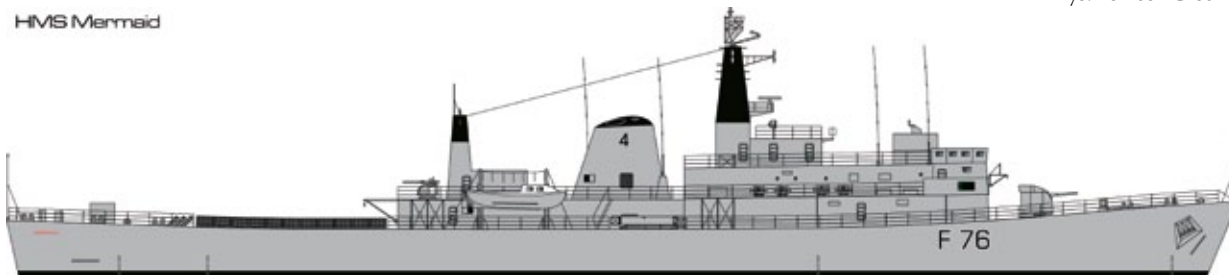
fot. „Marine Rundschau”

W tym okresie nadal nikt nie wyrażał chęci zakupu jednostki. Ale w międzyczasie zaszły w Wielkiej Brytanii wydarzenia, które miały odwrócić jak dotychczas niezbyt łaskawy los. Po wygranych w 1971 r. przez konserwatystów wyborach nowy rząd zdecydował nabyć okręt by choć w niewielkim stopniu wzmocnić Royal Navy, oraz by poprawić sytuację firmy Yarrow uważanej za ważną część brytyjskiego przemysłu obronnego. W kwietniu 1972 r. fregatę przeprowadzono do stoczni marynarki w Portsmouth a następnie w październiku tegoż roku do Chatham. Po przeprowadzeniu niezbędnych prac okręt wszedł do służby w Royal Navy dnia 16 maja 1973 r. Fregata otrzymała nazwę *Mermaid* i numer taktyczny F 76 – poprzednim okrętem noszącym tą nazwę była fregata typu *Black Swan*. W służbie Royal Navy okręt sklasyfikowano jako

ogólnego przeznaczenia (general purpose). Charakterystyki jednostki i jej uzbrojenia stawiały pod znakiem zapytania przydatność *Mermaid* do służby w ramach sił NATO gdzie spodziewanym przeciwnikiem była by radziecka flota. Dlatego po zakończeniu zgrywania załogi zdecydowano wysłać fregatę na wody Dalekiego Wschodu.

Okręt pozostawał tam przez trzy lata pełniąc służbę na akwenie wówczas brytyjskiego Hong Kongu. Krótkim, acz ciekawym, epizodem był pobyt u wybrzeży Wietnamu w 1975 r. Jednostka miała zabezpieczać ewakuację brytyjskich obywateli z Wietnamu Południowego, który padł pod ciosami zwycięskich sił z Północy.

Nie minął rok gdy okręt skierowano z powrotem na wody ojczyste. Po powrocie miał miejsce tragiczny incydent. Fregata uległa kolizji z trałowcem *Fittleton* podczas manewrów NATO na Morzu Północnym w 1976 r. Jakkolwiek *Mermaid* nie odniosła poważnych uszkodzeń, to trałowiec zatonął, a śmierć poniosło 12 członków jego załogi. Dalsza służba okrętu pod brytyjską banderą nie trwała już długo. Jednym z ostatnich zadań fregaty był udział w próbach, których celem było badanie zdolności wykrywania obiektów przez radary na tle morza.



Mermaid wycofano ze służby w Royal Navy na początku 1977 r.

W kwietniu tego roku jednostkę przejęła Marynarka Wojenna Malezji. Okręt zastąpił wycofaną fregatę *Hang Tuah* (bryt. typu „Loch”) przy okazji „dziedzicząc” jej nazwę (brytyjskiego numeru taktycznego nie zmieniano, zamalowano tylko literę „F”). Po remoncie przeprowadzonym przez Vosper Thornycroft jednostka odpłynęła do Malezji w sierpniu 1977 r. W międzyczasie, ten nie najmłodszy już okręt przesunięto do zadań szkoleniowych, którą to funkcję pełni do dziś.

Konkluzja

Historia tego okrętu była ciekawa i urozmaicona. Jako ciekawostkę warto odnotować, że była to ostatnia fregata Royal Navy wyposażona w działa Mk XIX oraz miotacz „Squid”; takie stosunkowo proste uzbrojenie oraz skromne wyposażenie elektroniczne dobrano celowo, bowiem niski poziom kultury technicznej panujący

w kraju który złożył zamówienie stawał pod znakiem zapytania zdolność do posługiwania się bogatszym nowocześniejszym, a tym samym bardziej skomplikowanym zestawem uzbrojenia i wyposażenia elektronicznego. Służba opisywanej jednostki pod banderą „White Ensign” była wypadkową zbiegów okoliczności i uwarunkowań politycznych. Biorąc pod uwagę charakterystyki fregaty, jej wykorzystanie do demonstrowania brytyjskiej obecności na dalekim akwenie było chyba najlepszym rozwiązaniem. Sprzedaż

okrętu otworzyła nowy rozdział w jego służbie. Wydaje się, że nowy właściciel też znalazł dla niego właściwe zastosowanie. Na razie nic nie wskazuje na wycofanie jednostki w najbliższym czasie, paradoksalnie może ona „przeżyć” wiele nowocześniejszych i bardziej wartościowych okrętów. ●

Bibliografia

1. Wertheim E., *Combat Fleets of the World 2005-2006*, Annapolis 2005.
2. Prézelin B., *Flottes de Combat 2004*, Rennes 2003

Podstawowe dane taktyczno-techniczne	
Wyporność:	2300 t std, 2520 t maks.
Wymiary:	106,9 x 13,9 x 4,7 m
Prędkość maks.:	24 węzły
Załoga:	177 osób – łącznie oficerów, podoficerów i marynarzy, jako okręt szkolny 210 osób.
artyleria główna	2 x 102 mm (1 x II) 1 x 57 mm (1 x I)
artyleria plot.	4 x 40 mm (4 x I) 2 x 40 mm (2 x I)
uzbrojenie ZOP	3 x 305 mm „Squid” (1 x III) mbg – później „Limbo”

Hang Tuah w konfiguracji okrętu szkolnego na paradzie floty malezyjskiej w dniu 8 grudnia 2005 roku.

fot. Hartmut Ehlers





Rumuńska Flotylla Dunajska

Wprowadzenie

Dunaj jest po Woldze drugą po względem długości rzeką w Europie, z czego 1075 km jego końcowego odcinka przepływa przez Rumunię. W kraju tym Dunaj wyznacza granicę z Bułgarią, Serbią (poprzednio Jugosławią) i Ukrainą (byłym Związkiem Radzieckim). Dunaj na całej swojej długości jest żeglowny. Po zbudowaniu kanału Ren-Dunaj (dla barek 3000 t) stworzono drogę wodną między Morzem Północnym a Morzem Czarnym. Rumuńskim portami rzecznyymi na Dunaju są Calarasi, Oltenița, Turniu Magurele i Drobeta-Turnu Severin. W dolnym biegu rzeki znajdują się porty morskie Tulcea, Galați i Brăila, które mogą przyjmować statki morskie o wyporności powyżej 7000 DWT i zanurzeniu do 7 m.

W miejscu historycznego przełomu rzeki na granicy z Serbią, pomiędzy Górami Banackimi a Wschodnioserbiskimi, została wybudowana w latach 1964-1972 zapora wodna „Żelazne Wrota” o wysokości 58 i długości 941 m z kompleksem energetycz-

nym. Spiętrzona przez nią woda tworzy zbiornik wodny o długości 120 km i szerokości w najwęższym miejscu 120 m.

W latach 1975-1984 wybudowano Kanał Dunaj-Morze Czarne łączący Cerną Vodă na Dunaju z Agigea nad morzem pozwalającym na skrócenie drogi o 400 km. Przy długości 64,2 km posiada on szerokość 11-140 m oraz głębokość do 5,5 m, co umożliwia dwukierunkową żeglugę. Nad kanałem znajdują się porty Medgidia i Besarabi, kanał może być wykorzystywany również do nawadniania.

Więszymi dopływami Dunaju na terenie Rumunii są rzeki Jiu, Olt, Arges i Siret, żeglowne na dolnych dopływach.

Trochę historii

Nowożytna historia państwowości rumuńskiej nie jest tak długa, jak by się mogło wydawać. W XVI w. powstały dwa księstwa (tzw. gospodarstwa): Mołdawia i Wołoszczyzna zależne politycznie od Turcji. Krótko tylko pod polskimi wpływami znaj-

dowała się Mołdawia, w rezultacie rozlicznych wojen na przełomie XVI i XVII w. W 1858 r. na mocy postanowień konferencji paryskiej oba księstwa połączono w Zjednoczone Księstwo Mołdawii i Wołoszczyzny. W tym też roku rozpoczęto formować jednolitą armię, której poprzedniczką były rozliczne miejscowe milicje, stráže ziemskie i inne formacje zbrojne. W 1862 r. armia liczyła już 13 000 żołnierzy. Rozpoczęto również formowanie sił morskich na Dunaju, który dla kraju był ważną arterią komunikacyjną o strategicznym znaczeniu. W 1866 r. liczebność armii osiągnęła już 30 000 żołnierzy.

W 1873 r. zamówiono w francuskiej stoczni Forges et Chantiers de la Méditerranée pierwszy okręt do służby na Dunaju, który otrzymał nazwę *Fulgerul* (pol. Błyskawica). Była to zgrabna jednostka o wyporności 90 t, wymiarach 25 x 4,8 x 1,3 m, napędzana silnikiem parowym o mocy 100 KM (73,5 kW), pozwalającym na osiągnięcie prędkości 7 węzłów. Uzbrojenie składało się z dział kal. 76 mm oraz dwóch mitraliez

Nordenfelda kal. 25,4 mm. Jednostka przetrwała w służbie do 1911 r.¹

W czasie wojny rosyjsko-tureckiej 1877-1878, Rumunia wystawiła armię polową liczącą 50 000 żołnierzy i 180 dział. Wzięła ona udział w walkach u boku armii rosyjskiej na terenie Bułgarii. Efektem działań wojennych było ogłoszenie 21 maja 1877 r. całkowitej niepodległości, wyrrywając się całkowicie spod tureckiego panowania, a w roku 1881 proklamowano monarchię.

Po przyłączeniu w 1880 r. południowej Dobrudży utworzono 5 okręgów wojskowych oraz rozpoczęto tworzenie marynarki wojennej na Morzu Czarnym. Ogólnie stan armii ustabilizował się, gdy z kryzysu i zacofania zaczęła wychodzić gospodarka państwa, dlatego postanowiono wzmocnić siły na Dunaju. W tym celu w Thames Iron Works zbudowano w latach 1906-1907 osiem rzecznych torpedowców typu *Capitan Nicolae Lascar Bogdan*. Jednostki te posiadały wyporność 51 t, wymiary 30 x 4 x 0,8 m, napęd 2 maszyny parowe o mocy 550 KM (404 kW), prędkość 18 węzłów, załoga 16-20 ludzi. Uzbrojenie składało się z działka 47 mm, km 6,5 mm. Główną bronią jednostek były jednak dwie torpedy.

W związku z budową dużych monitorów rzecznych do służby na Dunaju przez Austro-Węgry, postanowiono również zamówić jednostki tej klasy w stocznich zagranicznych. Wybrano ofertę włoskiej stoczni STT z Triestu która zbudowała cztery jednostki: *I. C. Brătianu*, *Lascar Catargiu*, *Mihăil Kogălniceanu* oraz *Alexandru Lahovary*. Były one transportowane w sekcjach do Galați (Gałacza), gdzie następnie je montowano w całość przy pomocy włoskich techników.

Były to bardzo nowoczesne okręty w swojej klasie. Posiadały wyporność 680 t, wymiary 61 x 10,3 x 1,6 m, napędzane 2 maszynami parowymi o mocy 1800 KM (1323 kW), prędkość 18 węzłów, załoga 110 ludzi. Uzbrojenie było silne i składało się z 3 dział 120 mm w wieżach, 2 haubic 120 mm, 4 działek 47 mm oraz 2 km 6,5 mm. Pancierz burtowy posiadał grubość 50-75 mm, wieże 30 mm i pokład 30 mm.

W okresie I wojny bałkańskiej Rumunia pozostała neutralna, w II wojnie wzięła już udział. W dniu 27.08.1916, Rumunia wypowiedziała wojnę państwom centralnym, które

pobiły wojska rumuńskie narzucając krajowi niekorzystny traktat pokojowy. Po kapitulacji Niemiec, Rumuni ponownie zajęli okupowane terytoria swojego kraju a także Siedmiogród.

W ramach reparacji wojennych Rumunia otrzymała trzy monitory z podziału floty austro-węgierskiej. Były to *Ardeal* (eks-*Temes*), *Bucovina* (eks-*Sava*) i *Basarabia* (eks-*Inn*). Były to co prawda pojedyncze jednostki, gdyż ich bliźniaki otrzymała Jugosławia, lecz były nowoczesne i dlatego stanowiły znaczne wzmocnienie sił rumuńskich. Ich wyporność wahała się od 440 do 600 t, a uzbrojenie to najczęściej 2 działa 120 mm, 1-3 haubice 120 mm, 2 działa 50 mm oraz kilka km. Pancierz burtowy 40 mm, wież 50-75 mm i pokład 25 mm².

W drugiej połowie lat 30-tych większość monitorów została poddana modernizacji, polegającej głównie na zdjęciu części nadbudówek stanowiących zbyt duży cel oraz zostało podanych częściowemu przebrojeniu. Rozbudowano również infrastrukturę baz głównych w Brăila, Tulcea i Turnu Severin oraz pomocniczych w Giurgiu, Sulina i Galați, które są wykorzystywane do dnia dzisiejszego.

Tak zastał je atak na Związek Radziecki 22.06 1941 r., w którym Rumunia wzięła udział. Oczywiście również siły flotylli brały w początkowej fazie wojny aktywny udział w walkach u ujścia Dunaju. W późniejszym okresie głównym zadaniem była służba patrolowa i eskortowa jednostek płynących z zaopatrzeniem Dunajem z terenu Niemiec. Jednak koło wojny się odwróciło i w lecie 1944 r. Armia Czerwona stanęła u wrót Rumunii. W czasie jednego z nalołów Rosjanie zatopili 24.08.1944 r. monitory *Lascar Catargiu* i *Mihăil Kogălniceanu*. Z powodu niekorzystnego obrotu walk 23.09.1944 wybuchło w Bukareszcie powstanie a dzień później Rumunia wypowiedziała wojnę Niemcom. W ten sposób załogom Flotylli Dunajskiej przyszło teraz walczyć z niedawnym sojusznikiem, lecz już w dniach 26-28.08.1944 r. zostały one przejęte przez Rosjan, którzy wcielili je do własnej Flotylli Dunajskiej pod następującymi nazwami: *Azov* (eks-*Ion C. Brătianu*), *Mariupol* (eks-*Alexandru Lahovary*), *Bierdjansk* (eks-*Ardeal*), *Izmail* (eks-*Bucovina*) i *Kercz* (eks-*Basarabia*). Pod banderą z sierpem i młotem mo-

nitory znajdowały się do 1948 r. gdy zostały odstawione na konserwację trwającą 3 lata. Dopiero 03.07.1951 r. wszystkie monitory zwrócono socjalistycznej już Rumunii.

W międzyczasie, bo w 1948 r., Rumuni podnieśli zatopione *Lascar Catargiu* i *Mihăil Kogălniceanu*. Tak więc znowu dysponowali dywizjonem siedmiu monitorów. Jednostki poddano przebrojeniu w działka 37 mm oraz przystosowano do ochrony przed skutkami działania broni ABC. Również zamiast „nieprawomyślnych” nazw okręty nosiły teraz oznaczenia od *M201* do *M207*. W aktywnej służbie jednostki znajdowały się do 1959 r., kiedy zostały wycofane do rezerwy. Na złom zaczęto je przekazywać w latach 1959-1962.

Warto również przypomnieć inne okręty, które służyły pod rumuńską banderą na Dunaju. Należały do nich 4 kutry pancerne proj. 1124. Pierwszy został „pozyskany” z radzieckiej Flotylli Dunajskiej, kiedy w dniu 08.06.1944 ogniem artylerii rumuńskiej został zatopiony w okolicach Periprawa. Następnie został podniesiony i po remoncie wcielony do służby pod niebiesko-żółto-czerwoną banderą. Po zamianie sojusznika we wrześniu 1944 r. okręt przejęli Rosjanie, a po „zamianie” ustroju państwowego przekazano go z powrotem Rumunom, dokładając jeszcze 3 jednostki tego typu. W służbie kutry znajdowały się do połowy lat 60-tych. Jeden z nich ocalał i obecnie jest eksponatem Muzeum Morskiego w Konstancy, niestety z atrapą wieży artyleryjskiej.

Parametry jednostek były następujące: wyporność 29,3 t, wymiary 22,65 x 3,55 x 0,56 m, napęd dwoma silnikami gaźnikowymi o mocy 850 KM (625 kW), prędkość 28 km/h. Uzbrojenie główne składało się z wieży czołgowej z działem 76 mm oraz czterech wkm-ów 12,7 mm (2 x II). Pancierz burt i wieży posiadał grubość 4-7 mm.

Flotylla otrzymała w tym okresie 8 nowych patrolowców oznaczonych *VG-10* do *VG-17* zbudowanych w Galați w latach 1954-1955. Wyporność pełna 40 t, wymiary 16,00

1. Autorzy rumuńscy twierdzą, że kadłub jednostki pełniący rolę barki paliwowej był widoczny w porcie Galați jeszcze w 1982 r.!

2. Jednostki te będą niebawem tematem osobnych artykułów na łamach naszego magazynu.

x 4,40 x 1,20 m, napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi o łącznej mocy 600 KM (441 kW), prędkość 33 km/h, uzbrojenie jedno działko 20 mm i km 7,69 mm, załoga 10 ludzi. Ze służby wycofano je w latach 1988-1992.

W latach 1954-1956 zbudowano z kolei 13 małych patrolowców oznaczonych SM-161 do SM-173. Wyporność pełna 22 t, wymiary 12,00 x 3,00 x 0,90 m., napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi, prędkość 22 km/h, uzbrojenie dwa km-y 7,69 mm. Wycofano je w latach 1989-1990.

Druga wojna światowa dobitnie wykazała jak groźne może być zagrożenie minowe nie tylko morz, ale i rzek. Na Dunaju doświadczyli tego Niemcy i Rumuni, którzy mieli później problemy z utrzymaniem płynności transportów, ze względu na ciągłe minowanie przez brytyjskie lotnictwo minami magnetycznymi. W tym celu wykorzystywano w roli trałowców różne zaimprovizowane jednostki rzeczne. Dlatego po wojnie w latach 1955-1960 pozyskano od Związku Radzieckiego 8 kutrów trałowych typu TR 40 (proj. 151) zbudowanych w Stoczni „Wisła” w Gdańsku-Pleńwie o numerach od VD 421 do VD 428. Wyporność pełna 49,2 t, wymiary 27,70 x 4,10 x 0,60 m, napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi typu Wola 300 o łącznej mocy 440 KM (600 kW), prędkość 27,8 km/h, uzbrojenie dwa działka 25 mm i jeden 2-lufowy wkm 14,5 mm, załoga 16 ludzi. Ze służby wycofano je w latach 1983-1985.

Tak więc wchodząc w dekadę lat 70-tych XX wieku, Rumunia de facto nie posiadała nowoczesnej flotylli rzecznej. Proces jej modernizacji rozpoczął ówczesny I sekretarz Rumuńskiej Partii Komunistycznej Nicolae Ceaușescu w 1973 r. Wtedy to opracowano i rozpoczęto program budowy nowych jednostek morskich i rzecznych we własnych stocznich. Oczywiście w okresie tym rozpoczęto również inne programy, tak gospodarcze jak i wojskowe, które miały w demonstracyjny sposób pokazać Zachodowi „niezależność” Ceaușescu i dystans wobec Związku Radzieckiego. Skończyło się to przekształceniem Rumunii w totalitarne,

polityczne państwo według stalinowskich wzorców.

Teraźniejszość Flotylli Monitory

Współczesny przegląd rumuński jednostek rzecznych znacznie, może niezbyt chronologicznie, lecz od jednostek największych. Trzon Flotila de Dunare Română tworzą monitory (rum. Monitoare)³ Mihăil Kogălniceanu nr burt. 45 (w sł. 19.12.1993), I. C. Brătianu nr burt. 46 (28.12.1994) i Lascar Catargiu nr burt. 47 (22.11.1996) projektu 1310. Wszystkie powstały w stoczni „Șantierul Naval 2 Mai” w Mangalia.

Monitory te są naprawdę interesującymi jednostkami o ładnej sylwetce zdominowanej przez długą nadbudówkę, stanowiącą jednak zapewne duży cel dla nieprzyjacielskich pocisków. Uwarunkowane to zostało jednak koniecznością instalacji większej ilości systemów uzbrojenia, ponadto monitory pełnią rolę jednostek sztabowych dywizjonów,

wodzenia. Jako napęd zamontowano dwa silniki wysokoprężne H 165 o mocy 3200 KM (2350 kW)⁵ pozwalające na osiągnięcie maksymalnej prędkości 33 km/h.

Uzbrojenie jednostek, jak na ich niedużą wielkość jest doprawdy imponujące. Na dziobie i rufie znajdują się dwie ekranowane wieże czołgowe T-55 z działami D10T2G kal. 100 mm. Za dziobową wieżą zabudowano dwa 4-lufowe wkm-y 14,5 mm będące „zmarynizowaną” wersją lądowego zestawu ZPU-4, powszechnie montowane na licznych okrętach rumuńskich. Kolejne systemy uzbrojenia zamontowano na dachu nadbudówki. Po bokach masztu, na dachu pomostu, stoją dwie 4-prowadnicowe wyrzutnie dla rakiet plot. bliskiego zasięgu „Strzała-2M” lub podobnych. Dalej w kierunku rufy znajdują się dwa 2-lufowe działka M 53 kal. 30 mm. Za nimi zabudowano w specjalnych wnękach dwie 40-prowadnicowe wyrzutnie BM-21 rakiet 122 mm. W tym przypadku zastosowano wyrzutnie z rumuń-



Monitor Lascar Catargiu (47) typu Mihăil Kogălniceanu.

fot. Marină Română

stań niezbędnym stało się zabudowanie pomieszczeń sztabowych, łączności, mieszkalnych, generatorów prądu, itp. Kadłub i nadbudówka są zbudowane jako cytadela dla ochrony przed skutkami działania broni ABC. Dodatkowo okna pomostu nawigacyjnego zakrywane są specjalnymi pokrywami pancernymi.

Wyporność standardowa monitorów wynosi 522 t, pełna dochodzi do 575 t, wymiary 51,94 x 9,02 x 1,72 m. Kadłub jest ekranowany pancerzem o nieznanym jednak grubości⁴, na pewno też opancerzona jest wieża do-

skich lądowych zestawów APR-40, będących wersją radzieckiego BM-21. Przystosowane są one do strzelania pociskami różnych typów (np. kasetowymi) na odległość 20 km. Wyrzutnia o kącie ostrzału 360° jest hydraulicznie

3. W niniejszym artykule zastosowano tłumaczenia rumuńskiej terminologii okrętów rzecznych.

4. Idea ekranowania polega na tym, że za blachą poszycia kadłuba w odległości 20-40 cm znajduje się blacha pancerza. W tym wypadku poszycie osłabia siłę pocisku, którego impet lub odłamki po jego eksplozji przejmują pancerz.

5. Strona internetowa MW Rumunii podaje moc napędu 4900 KM.



Piękne ujęcie 1/2 od dziobu dużego kutra pancernego *Posada*. Dobrze widoczne elementy jego uzbrojenia, wieża armaty 100 mm oraz dwie wieżyczki (wkm 14,5 mm + km 7,62 mm) na dziobie. Na śródkręciu widoczny poczwórnie sprzężony wkm kal. 14,5 mm.

fot. Marină Română

opuszczana do specjalnej wnęki w kadłubie, gdzie posiada system ponownego załadowania, czego dowodem mają być luki nad nim.

W wyposażenie elektroniczne składa się z radaru nawigacyjnego „Peczora”, całość uzupełniają system „swój-obcy”, radionamiernik, reflektory i anteny prętowe. Pozostałe wyposażenie pokładowe to dwie kotwice dziobowe, łódź z żurawiem, koła ratunkowe itp.

Autonomiczność monitorów wynosi 7 dni, liczebność załogi 60 ludzi.

Kutry pancerne

Kolejnymi jednostkami Flotylli jest 5 dużych kutrów pancernych (rum. *Vedetă Blindată Mari*) zbudowanych w stoczni „Şantierul Naval 2 Mai” w Mangalia i określanych w kodzie NATO jako typ *Brutar-II*. Kutry te noszą następujące nazwy: *Rahova* nr burt. 176 (w s.l. 14.04.1988), *Opanez* nr burt. 177 (24.07.1990), *Smirdan* nr burt. 178 (24.07.1990), *Posada* nr burt. 179 (14.05.1992) i *Rovine* nr burt. 180 (30.07.1993). To również piękne okręty o bardzo ciekawej architekturze. Płaski i niski kadłub z małą nadbudówką jest zbudowany również w formie cytadeli. Są one także osłonięte pancierzem, niestety jego grubość nie jest znana.

Wyporność standardowa jednostek wynosi 330 t, pełna 400 t, wymiary 45,75 x 8,05 x 1,50 m. Napęd składa się z dwóch silników wysokoprężnych o łącznej mocy 2700 KM (1985 kW), prędkość maksymalna 30 km/h.

Uzbrojenie jest standardowe i składa się z wieży z armatą D10T2G kal. 100 mm na dziobie, po jej bokach zabudowano dwie wieżyczki pancerne (każda z wkm-em 14,5 mm sprzężonym z km 7,62 mm)⁶ oraz wyrzutni rakiet plot. „Strzała-2M” z tyłu nadbudówki. Po jej bokach znajdują się dwa 4-lufowe wkm-y 14,5 mm, dalej na śródkręciu dwie wyrzutnie BM-21 rakiet 122 mm, również opuszczane do specjalnych wnęk, na rufie natomiast 2-lufowe działko M 53 kal. 30 mm. Ponadto kutry dostosowane są do stawiania min morskich, w tym celu posiadają na rufie dwa tory minowe.

Mały kuter pancerny *Locotenent Dumitrescu* (87) typu „VB”. Jednostka posiada ciekawy kamuflaż, ponadto na dziobie oddział specjalny w trakcie ćwiczeń. fot. Marină Română



W wyposażenie obejmuje radar nawigacyjny, system „swój-obcy”, anteny prętowe, jedną kotwicę dziobową oraz łódź roboczą z żurawikiem na rufie.

Autonomiczność liczy 3 dni, załoga natomiast 47 ludzi.

Z kronikarskiego obowiązku dodam, że wcześniej Rumuni zbudowali w Mangalii prototypowy kuter pancerny *Grivita* nr burt. 941 (w s.l. 21.11.1986) typu *Brutar-I*, jednak ze służby został wycofany w 2002 r. Jego charakterystyka techniczna była następująca: wyporność pełna 320 t, wymiary 45,7 x 8,00 x 1,50 m., napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi o łącznej mocy 2400 KM (1764 kW), prędkość 33 km/h.

Uzbrojenie: jedna wieża z działem 100 mm, dwie wieżyczki z wkm-am 14,5 mm i km 7,62 mm, dwa zestawy plot. „Strzała-2M”, dwie wyrzutnie BM-21 rakiet 122 mm (również wysuwane) oraz tory minowe.

Najmniejszymi jednostkami bojowymi Flotylli jest 18 małych kutrów pancernych (rum. *Vedetă Blindată Mici*) typu „VB” zbudowanych w latach 1974-1977⁷ przez stocznice w Tulcea⁸. Kutry te posiadają bardzo unikalną bojową sylwetkę z nadbudówką

6. Wieżyczki te są standardowym wyposażeniem rumuńskich transporterów opancerzonych TAB-77 i 79, będących wersją radzieckiego BTR-60. W Wojsku Polskim znajdują się one np. na rozpoznawczych samochodach pancernych BRDM-2.

7. Crăciunoiu C., Georgescu M. w *Danube monitors*, podają, że budowano dwa kutry rocznie, czyli ostatnie oddano do służby w 1982 r.(?).

8. wg *Jane's Fighting Ships 2004-2005* kutry zbudowano w Mangalii.

dominującą na śródokrećciu. Wiadomo iż wieża dowodzenia osłonięta jest 20 mm blachami pancernymi, prawdopodobnie i pancerz burt posiada podobną grubość⁹. Całość również tworzy cytadelę przeciw broni ABC.

Początkowo jednostki nosiły oznaczenia od VB 76 do VB 93, jednak w 1992 r. otrzymały dodatkowe nazwy z pocztu bohaterów narodowych wojny o niepodległość 1877-1878. Obecnie są one następujące: *Maior Constantin Ene* nr burt. 76, *Maior Georghe Sontu* nr burt. 77, *Capitan Ganescu* nr burt. 78, *Capitan Ion Grigore Nastase* nr burt. 79, *Capitan Nicolae Lazar Bogdan* nr burt. 80, *Locotenent Bordeianu* nr burt. 81, *Locotenent C. Stanescu* nr burt. 82, *Locotenent N. Stoicescu* nr burt. 83, *Sublocotenent I. Elefterescu* nr burt. 84, *Sublocotenent Alex Izvoranu* nr burt. 85, *Locotenent I. Alexandrescu* nr burt. 86, *Locotenent Ghe Dumitrescu* nr burt. 87, *Capitan Marcineanu* nr burt. 88, *Locotenent Calinescu* nr burt. 89, *Maior Ion* nr burt. 90, *Maior D. Giurescu* nr burt. 91, *Capitan Romano* nr burt. 92, *Locotenent G. Paraschivescu* nr burt. 93.

Wyporność pełna wynosi 127 t, wymiary 32,40 x 4,90 x 0,90 m. Napęd składa się z dwóch silników wysokoprężnych o łącznej mocy 1700 KM (1250 kW), prędkość maksymalna 31,5 km/h. Załoga jednostek liczy 25 ludzi.

Uzbrojenie kutrów też nie jest takie słabe i składa się z armaty 76 mm w wieży dziobowej¹⁰, dwóch 2-lufowych wkm-ów 14,5 mm znajdujących się na dachu pomostu (przed masztem) i na rufie. Za nadbudówką umiejscowiono dwa moździerze 81 mm, na rufie dwa tory minowe do stawiania min rzecznych.

Wposażenie elektroniczne składa się tylko z radaru nawigacyjnego, do tego dochodzą dwa reflektory, jedna kotwica dziobowa oraz mała szalupa na śródokrećciu z żurawikiem.

Dyslokacja kutrów wygląda następująco: 76-78 bazują w Sulina, 79-90 w Brăila i 91-93 w Tulcea.

Według najnowszych źródeł¹¹ kutry typu „VB” zostały wycofane ze służby w latach 2004-2005, lecz ich status nie jest znany, najprawdopodobniej znajdują się w rezerwie na konserwacji.

Patrolowce

W kwietniu 1993 r. Stany Zjednoczone przekazały Rumunii 3 patro-



Grupa trałowców typu VD w bazie. Uwagę zwraca przebrojenie okrętów z dwulufowych w poczwórne wkm-y 14,5 mm.

fot. Marină Română

lowce typu *Vigilant*. Miały one służyć do przestrzegania embarga handlowego nałożonego przez ONZ na Serbię.

Zostały one zbudowane przez amerykańską stocznnię „Boston Whaler” z Edgewater. Parametry taktyczno-techniczne jednostek są następujące: wyporność pełna 4 t, wymiary 8,10 x 3,04 x 0,48 m. Napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi Evinrude o łącznej mocy 450 KM (330 kW), prędkość 66 km/h, uzbrojenie jeden km 7,62 mm, radar „Furuno”, załoga 3 ludzi.

Kutry trałowe

Dla zastąpienia przestarzałych jednostek proj. 151 zaplanowano serię 25 nowych kutrów trałowych oznaczonych od VD 141 do VD 165 (rum. *Vedetă Dragoare*). Zbudowała je w la-

tach 1975-1981 stocznia „Şantierul Naval” w Drobeta-Turnu Severin.

Wyporność pełna wynosi 97 t, wymiary 33,20 x 4,80 x 0,95 m. Napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi M50 o łącznej mocy 870 KM (640 kW), prędkość 24 km/h. Z uzbrojeniem artyleryjskim są problemy. Pierwotnie na jednostkach były zamontowane dwa 2-lufowe wkm-y 14,5 mm. Jednak obecnie można zaobserwować kutry z dwoma 4-lufowymi wkm-

9. wg Crăciunoiu C., Georgescu M. w *Danube...*

10. Pochodzą one z samobieżnych dział pancernych Su-76.

11. wg Prézelin B., *Flottes de combat* 2006.

12. Na okładce magazynu „Marină Română” Nr. 4 (78) Mai 2001, znajdują się m.in. 2 trałowce z działkiem 30 mm na dziobie.

Jeden z promów typu *Brăila*. Na jego dziobie widoczny samochód pancerny przygotowany do desantowania.

fot. zbiory Bernard Prézelin



-ami 14,5 mm, lub z takim zestawem na rufie i działkiem M 53 kal. 30 mm na dziobie¹². Uzbrojenie przeciwninowe kutrów to trały: mechaniczny, magnetyczny i akustyczny. Ponadto na pokładzie rufowym znajdują się 2 tory minowe.

Kutry wyposażone są w radar nawigacyjny R 722/2, kotwicę dziobową, żurawiki rufowe.

Autonomiczność oblicza się na 5 dni, załoga liczy 18 ludzi.

Dyslokacja kutrów była następująca: Galați – 7, Giurgiu – 4, Sulina – 3, Tulcea – 4 i Drobeta-Turnu Severin – 7¹³.

Jednostki pomocnicze

Żadna flotylla rzeczna nie może funkcjonować bez taboru jednostek pomocniczych. Tak jest i w przypadku Rumunii, tutaj jednak wiadomości na ten temat są skąpe i fragmentaryczne.

Do transportu ludzi i sprzętu wykorzystywanych jest 8 promów typu *Brăila* o numerach 203, 205, 207, 208, 415, 416, 419 i 420. Wszystkie zbudowała w latach 1967-1970 stocznia w Brăila, stąd pochodzi nazwa całego typu.

Parametry jednostek są następujące: wyporność pełna 204 t, wymiary 38,3 x 8,90 x 1,00 m, napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi typu 3D6 o łącznej mocy 300 KM (220 kW), prędkość 7,5 km/h.

Dzięki dziobowej rampie możliwy jest transport sprzętu pancernego o łącznej masie do 160 t, tak więc promy mogą pełnić rolę jednostek desantowych czy też zaopatrzeniowych.

Kolejnymi jednostkami są 2 barki zaopatrzeniowe *Siretul* i *Mures* oraz dwie barki-ziobnikowce. Niestety brak ich danych, podobnie ma się rzecz z barkami niesamobieżnymi *Bega*, *Delta*, *Jiuz*, *Prahova*, *Siretul*,



Baza w Tulcea w zimowej scenerii. Dwa najnowsze holowniki 591 i 596 przy burcie barki zaopatrzeniowej (prawdopodobnie *Siretul*). fot. Fortelor Navale

Timis i *Tismana* wykorzystywanymi do transportu ludzi, sprzętu oraz jako jednostki warsztatowe itp.

Nie można zapomnieć również o holownikach, spełniających bardzo pożyteczne role jako jednostki ratownicze czy lodołamacze. Flotylla posiada aktualnie 4 starsze holowniki oznaczone 302, 310, 328 i 457. Najnowszymi jednostkami tej klasy są 591 i 596 zbudowane w 2005 r. (?). W obu przypadkach brak danych technicznych jednostek.

Należy dodać, że na pewno w składzie Flotylli znajdują się inne mniejsze jednostki pomocnicze, niestety brak o nich jakichkolwiek wzmianek, tak w wojennomorskich magazynach czy renomowanych rocznikach flot.

Konkluzja

Jak z powyższego artykułu wynika, większość okrętów obecnej Flotylli Rzecznej została zbudowana w okresie „panowania” N. Ceaușescu. Niektóre z nich dokończono już po upadku komunizmu niejako siłą inercji, gdyż ich budowy były rozpoczęte

wcześniej, podobnie jak elementy czy maszyny do nich. Z analizy dat wynika, że przez ostatnie 10 lat skład flotylli nie zasilili żaden nowy okręt bojowy. Należy oczekiwać iż podobny trend utrzyma się przez następną dekadę, gdyż siły zbrojne Rumunii, podobnie jak Polski, cierpią na chroniczny brak pieniędzy, a nie należy oczekiwać za Karpatami żadnego „cudu gospodarczego”. ●

Bibliografia

1. Baker III A. (red.), *Combat Fleets of the World 2002-2003*, Annapolis 2002.
2. Biereżnoj S.S., *Trofei i reparacii WMF SSSR. Sprawozdanie*, Jakutsk 1994.
3. Breyer S., *Rumunii własna droga do budownictwa okrętów wojennych*, „Okręty Wojenne” nr 4 specjalny, Tarnowskie Góry 2000.
4. Crăciunoiu C., Koslinski N., Georgescu M., Rotaru J., *Blindatele Dunari*, București 1993.
5. Crăciunoiu C., Georgescu M., *Danube monitors*, București bdw.
6. Damaschin I., *Soul monitor Mihail Kogălniceanu* 1993, „Modelism” Nr 3-4/1994, București.
7. Mocanu L., *Monitor pe Dunere Pe valurile Dunării*, „Marină Română” nr 6(109) 2005, București 2005.
8. Odlewany M. (red.), *Mała Encyklopedia Wojskowa*, t. III, R-Ż, Warszawa 1971.
9. Prézelin B., *Flottes de combat* 2006, Rennes 2006.
10. Saunders S., *Jane's Fighting Ships 2004-2005*, Suffolk, 2004.
11. Sharpe R. (red.), *Jane's Fighting Ships 1992-93*, Coulsdon 1992.
12. Wertheim E. (red.), *Combat Fleets of the World 2005-2006*, Annapolis 2005.
13. Internet.
14. Materiały własne.

13. wg Prézelin B., *Flottes ...* w aktywnej służbie pozostały tylko 147, 148, 149, 150, 151 i 157.

Jednym ze starszych holowników jest widoczny na fotografii 302.

fot. zbiory Bernard Prézelin



Poduszkowiec SG-411 podczas prezentacji dla dziennikarzy
która odbyła 10.03.2006 w bazie Pomorskiego Dywizjonu
MOSG w Gdańsku-Westerplatte.
fot. Andrzej Nitka



Poduszkowce

Andrzej Nitka

dla MOSG

Morski Oddział Straży Granicznej został wzmocniony w marcu br. przez jednostki całkiem nowej klasy. Są nimi dwa poduszkowce typu *Griffon 2000 TD Mk III*. Zbudowane przez firmę Griffon Hovercraft Ltd. z Southampton na mocy kontraktu

podpisanego w dniu 13 lipca 2005 roku. Koszt ich budowy wyniósł 7,5 mln złotych z czego $\frac{3}{4}$ pochodziło ze środków unijnych przeznaczonych na ochronę naszej wschodniej granicy. Otrzymały one oznaczenia SG-411 i SG-412.

Jednostki te przewidziane są działań patrolowych-interwencyjnych i poszukiwawczo-ratowniczych przez cały rok. W warunkach zimowych na lodzie stałym i pokruszonym, zaś w okresie letnim na wodach płytkich w tym porośniętych roślinnością oraz terenach bagiennych. Zarówno w porze nocnej jak i dziennej. Z racji swoich możliwości będą one eksploatowane na wodach Zalewu Wiślanego, gdzie z pewnością przyczynią się do uszczelnienia polskiej granicy.

Długość całkowita tych poduszkowców wynosi 12,7 m, szerokość 6,1 m, wysokość 3,93 m. Maksymalny ciężar wynosi 7,5 t, maksymalna ładowność 2 t. Załoga liczy 3 ludzi, przewidziano miejsce dla 12 pasażerów. Są one napędzane przez silnik wysokoprężny Deutz o mocy 330 kW (440 KM). Pozwala on na osiągnięcie na lądzie prędkości 15 w., zaś na wodzie z pełnym obciążeniem 30 w. Mogą one być eksploatowane przy sile wiatru do 7° B, ich autonomiczność wynosi 10 godzin. ●

