

**Redaktor naczelny**

Jarosław Malinowski

**Kolegium redakcyjne**

Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,  
Maciej S. Sobański

**Współpracownicy w kraju**

Jarosław Cichy, Andrzej Danilewicz,  
Józef Wiesław Dyskant, Maciej K. Franz,  
Przemysław Federowicz, Michał Glock,  
Tadeusz Górski, Tomasz Grotnik,  
Krzysztof Hanuszek, Jerzy Lewandowski,  
Andrzej Nitka, Grzegorz Nowak,  
Grzegorz Ochmiński, Jarosław Palasek,  
Jan Radziński, Marek Supłat, Tomasz Walczyk

**Współpracownicy zagraniczy**

BELGIA

Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck

CZECHY

René Greger, Ota Janeček

FRANCJA

Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux

HISZPANIA

Alejandro Anca Alamillo

LITWA

Aleksandr Mitrofanov

MALTA

Joseph Caruana

NIEMCY

Siegfried Breyer, Andreas Dwulecki,

Richard Dybko, Hartmut Ehlers,

Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,

Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer

ROSLA

Siergiej Batakin, 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” 2007**

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:**

Ekwadorska korweta raketowa *El Oro*  
(CM-14) podczas manewrów „PANAMAX  
2006”. Fot. U.S. Navy

**W NUMERZE**


Jarosław Malinowski

Z życia flot

2

4



Maciej S. Sobański

Krach programu LCS?

5

14



Christoph Fatz

Pięć siostr czyli: krążowniki  
typu *Victoria Louise*, część IV

Michał Glock

Rosyjskie pancerniki typu *Poltawa*, część I

20

26



Maciej S. Sobański

Brytyjskie monitory typu *Lord Clive*, część I

Maciej K. Franz

Lotniskowce na Wołdze - nieznany epizod  
wojny domowej w Rosji

30

37



Maciej S. Sobański

Japońskie krążowniki lekkie typu *Kuma*,  
część IV

Marek Supłat

Pancerniki *Stalina*, część V

42

52



Rafał Mariusz Kaczmarek

Oceaniczni agenci

Grzegorz Ochmiński

Radzieckie kutry torpedowe typu *G-5*,  
część III

63

71



Jean Guiglini, Albert Moreau

Francuskie krążowniki 8000 t, część IVc

Jarosław Malinowski

Zimnowojenni strażnicy Oslofjordu

74

83



Krzysztof Hanuszek

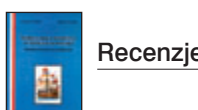
Działania morskie Indie-Pakistan 1971

Jarosław Palasek

Amerykańskie okręty dowodzenia, część  
VIIc

95

102



Andrzej Nitka, Anna Pisarska

Tureckie fregaty raketowe  
typu *Yavuz* i *Barbaros*

Jarosław Ciślak

Patrolowce dla Indonezji ze Stoczni MW

Recenzje

104



Płonący argentyński lodolamacz *Almirante Irizar*.

Fot. Armada Argentina

### Argentyna

#### Spłonął lodolamacz

W dniu 10 kwietnia 2007 roku o godz. 22.00 (czasu argentyńskiego) czujniki p. poż. na pokładzie lodolamacza *Almirante Irizar* zasygnalizowały pojawienie się ognia w pomieszczeniach wtórnych generatorów elektrycznych. O godz. 23.30 d-ca jednostki zarządził ewakuację. Samoloty marynarki wojennej Argentyny i straży wybrzeża nadzorowały z powietrza 24 tratwy ratunkowe. 296 znajdujących się na pokładzie osobom, włączając w to cywilny personel arktycznych baz, pomocy udzieliły najbliższe jednostki: – panamski zbiornikowiec oraz argentyńskie i urugwajskie statki rybackie. Załoga dotarła bezpiecznie do Puerto Madryn 12 kwietnia.

Lodolamacz wracał z dorocznej kampanii letniej na Antarktydzie, a do incydentu doszło w odległości 140 Mm na wschód od Puerto Madryn.

W wyniku pożaru utracono 2 pokładowe śmigłowce Sikorsky H-3 „Sea King”, znajdujące się w hangarze.

W dniu 11 kwietnia fregata rakietowa *Almirante Brown*, korwety *Granville* i *Robinson* oraz jednostki pomocnicze *Gurruchaga*, *Suboficial Castillo* i *Thompson* ze Straży Wybrzeża, otoczyły lodolamacz i rozpoczęły akcję ratowniczą. Członkowie zespołu ratowniczego (Servicio de Salvamento) argentyńskiej marynarki wojennej weszli na pokład i ugasiłi pożar. W dniu 15 kwietnia rozpoczęto przygotowania do holowania okrętu do bazy w Puerto Begrano. Ostatecznie *Almirante Irizar* osiągnął Puerto Belgrano w dniu 20 kwietnia.

Lodolamacz został zbudowany przez znaną fińską stocznnię Wärtsilä w Helsinkach w latach 1977-1978.

Dane lodolamacza są następujące: wyporność standardowa 11 800 t, wyporność pełna 14 900 t, wymiary 121,30 x 25,20 x 9,50 m, napęd diesel-elektryczny złożony z 4 silników wysokoprężnych SEMT-Pielstick 8 PC 2,5 L/400 i 2 silników elektrycznych Stromberg o łącznej mocy 16 250 KM (11 950 kW), prędkość maksymalna 17 w, załoga 135 ludzi + 45 naukowców.

Uzbrojenie obejmuje 2 wkm-y kal. 12,7 mm (2 x I). Istnieje możliwość montażu 4 działek kal. 40 mm (2 x II).

### Ekwador

#### Siła floty

Trzon sił uderzeniowych floty ekwadorskiej tworzy 6 korwet rakietowych: *Esmeraldas*, *Manabi*, *Los Rios*, *El Oro*, *Los Galapagos*, *Loja*, oznaczenie CM 11 do 16 (patrz I str. okładki). Zostały one zbudowane w latach 1979-1984 przez włoską stocznice CNR w Muggiano i Ankonie.

Przypominamy dane taktyczno-techniczne: wyporność standardowa 605 t, wyporność pełna 685 t, wymiary 62,30 x 9,30 x 2,90 m, napęd 4 silnikami wysokoprężnymi MTU 20 V 956 TB 92 o łącznej 20 400 KM (15 000 kW), prędkość maksymalna 37 w, zasięg 4000 Mm/18 w lub 1200 Mm/31 w, załoga 51

#### *Rubis* – pechowiec spod Tulonu.



Fot. Bernard Prézelin

ludzi. Uzbrojenie obejmuje 6 rakiet przeciwokrętowych MM-40 „Exocet” (2 x III), wyrzutnię rakiet plot. „Albatros” (1 x IV), 1 działko OTO-Melara kal. 76 mm, działko Breda kal. 40 mm (1 x II), 6 wt kal. 324 mm (2 x III), 1 śmigłowiec Bell 206 „Jet Ranger”.

### Estonia

#### „Sandown” dla Estonii

W dniu 26 kwietnia 2006 roku w skład marynarki estońskiej wcielono uroczyste niszczyciel min *Admiral Cowan* (eks-Sandown). Do przejęcia

ka informacyjna niewiele różni się od tej z czasów Związku Radzieckiego.

Dane taktyczno-techniczne okrętu są następujące: wyporność nawodna 2385 t, wyporność podwodna 2670 t, wymiary 73,60 x 7,60 x 6,40 m, napęd turboalternator o mocy 9500 KM (7000 kW) zasilany z reaktora atomowego K 48, 1 silnik elektryczny, prędkość podwodna 25 w, załoga 68 ludzi. Uzbrojenie składa się z 4 wt kal. 533 mm przystosowanych do wystrzeliwania rakiet przeciwokrętowych SM-39 „Exocet” i torped F 17 mod 2. (maksymalnie 14 rakiet i torped).



Estoński niszczyciel min *Admiral Cowan*.

Fot. Internet

są przygotowywane 2 kolejne jednostki tego typu. Jak tam dalej pójdzie, to niedługo okaże się, że Estonia będzie posiadała siły przeciwmimowe bardziej nowoczesne niż nasza MW, natomiast nasi rządzący wolą jednak trwonić siły i środki na „internacjonalistyczne operacje” w Iraku i Afganistanie.

### Francja

#### Pech „Rubis”

O prawdziwym pechu może mówić atomowy okręt podwodny *Rubis* (S 601), który w dniu 30 marca 2007, niedaleko Tulonu uderzył o dno morskie. Oczywiście przyczyną jak i skali uszkodzeń nie podano, czym zachodnia polity-

### Hiszpania

#### Nieoczekiwany zwrot

Brytyjski koncern BAE Systems wygrał kontrakt na budowę 4 okrętów podwodnych typu „S80”, będącego wersją znanego typu *Scorpène*, dla marynarki hiszpańskiej. Wszystkie okręty zbuduje stocznia w Barrow-in-Furness, przy czym dwa pierwsze w całości zostaną wyposażone przez Brytyjczyków, dwa kolejne wyposażą już hiszpańska stocznia Navantia w Kartagenie.

Dane taktyczno-techniczne typu „S80” są następujące: wyporność nawodna 2120 t, wyporność podwodna 2425 t, wymiary 71,05 x 8,40 x 7,30 m, napęd diesel-elektryczny niezależny od



Indonezyjska korweta *Diponegoro* w trakcie ostatnich prób na Morzu Północnym.

Fot. DAMen

powietrza (AIP), prędkość 12/19 w, załoga 32 ludzi. Uzbrojenie obejmuje 6 wt kal. 533 mm przystosowanych do wystrzeliwania torped DM 2-A 4 i rakiet przeciwokrętowych „Sub-Harpoon”.

## Indonezja

### Korweta na próbach

Korweta *Diponegoro* (365) typu „Sigma” rozpoczęła próby morskie na Morzu Północnym, do służby ma wejść w lipcu 2007 roku. Jest to pierwsza z czterech jednostek budowanych przez stocznię Damen Schelde Shipbuilding w Vlissingen w Holandii. Według założeń kolejny *Hasanuddin* ma wejść do służby w listopadzie 2007 roku, *Sultan Iskander Muda* w wrześniu 2008, a *Frans Kaisiepo* w marcu 2009.

Parametry tych ciekawych jednostek są następujące: wyporność standardowa 1962 t, wymiary 90,71 13,02 x 3,60 m, napęd 2 silnikami wysokoprężnymi SEMT Pielstick 20PA6B o łącznej mocy 22 030 KM (16 200 kW), prędkość maksymalna 28 w, zasięg 3600 Mm/18

w lub 4800 Mm/14 w, załoga 80 ludzi.

Uzbrojenie obejmuje 4 rakiety przeciwokrętowe MM-40 „Exocet” (2 x II), 8 rakiet plot. bliskiego zasięgu „Mistral” (2 x IV), 1 działko OTO-Melara kal. 76 mm, 2 działka Denel Vector G12 (2 x I), 6 wt kal. 324 mm (2 x III). Okręty posiadają lądowisko dla śmigłowca.

## Libia

### Kontrakt z Rosją

Rosyjska firma „Rosoboronekspert” podpisała z Libią kontrakt wart 2,2 mld USD. Obejmuje on zakup po 12 myśliwców Su-30MK2 i MiG-29SMT, 20 wyrzutni rakiet plot. „Tor-M1”, 24 wyrzutni rakiet plot. S-300PMU-2. Nas najbardziej ciekawi morski komponent kontraktu, który obejmuje zakup 1 lub 2 okrętów podwodnych typu *Kilo* (wg proj. „636”) oraz modernizację obu fregat rakietowych typu *Koni* (proj. „1159TR”) jak i 3 korwet rakietowych typu *Nanuchka-II* (proj. „1234E”), prawdopodobnie do standardu jaki zastosowano na okrętach algierskich.

Libijska fregata rakietowa *Al Ghardabia* zostanie niebawem poddana modernizacji w Rosji.

Fot. Internet



wany rakietowy atomowy okręt podwodny *Jurij Dołgorukij* typu *Bora* (proj. „955”). Jego gotowość budowy ocenia się na 82%, dlatego pierwszy próby w morzu mają się rozpocząć już w październiku b.r. Sama budowa okrętu ciągnęła się od 1996 roku. Taki długi cykl wprawdzie spowodowany był problemami finansowymi, później modyfikacjami.

Dwa kolejne okręty o nazwach *Aleksandr Newskij* i *Władimir Monomach* znajdują się w budowie. Planuje się, że pierwszy z nich, którego budowa zawieszona jest w 50% wodowany zostanie w roku 2008, w następnym ma wejść do służby. I tutaj mała ciekawostka, gdyż oba okręty są oznaczone jako projekt 955A. Główną różnicą w stosunku do *Jurij Dołgorukij* jest to, że będą one przenosić po 16 rakiet „Butawa” zamiast 12. Biorąc pod uwagę nowe systemy i urządzenia które będą na nich zamontowane, to mamy właściwie do czynienia z nowym typem jednostek w porównaniu to pierwowzorowi.

## Rosja

### Budowa sił strategicznych

W dniu 15 kwietnia 2007 roku w Siewierodwińsku został uroczystie wodo-

Rosyjski atomowy okręt podwodny *Jurij Dołgorukij* w hali stoczniowej przed wodowaniem i w doku.

Fot. Oborona.Ru



# Krach programu LCS?

Maciej S. Sobański

W dniu 12 kwietnia 2007 Sekretarz Marynarki Stanów Zjednoczonych Donald C. Winter, ustami kontradm. Chucka Goddarda, szefa programu U.S. Navy dotyczącego okrętów, zakomunikował decyzję o anulowaniu budowy drugiej z nowych jednostek klasy LCS (*Littoral Combat Ship* – pol. przybrzeżna jednostka bojowa), oznaczonej jako LCS 3, jaka miała powstać należącej do koncernu Lockheed Martin stoczni Bollinger Shipyards w Lockport k. Nowego Orleanu w stanie Luizjana. Decyzja z 12 kwietnia została poprzedzona wydaną wcześniej, bo 12 stycznia 2007 decyzją o czasowym wstrzymaniu na okres 90 dni budowy rozpoczętej jednostki LCS 3, która była realizowana na podstawie podpisanego w dniu 26 czerwca 2006 roku kontraktu, wartego 197,6 mln. USD. Jako przyczynę wstrzymania prac stoczniowych podano znaczny wzrost kosztów w stosunku do przyjętego preliminarza, do jakiego doszło w trakcie budowy prototypowego okrętu LCS 1 *Freedom* przez należącą również do koncernu stocznię Marinette Marine Corp. w Marinette w stanie Wisconsin. Zgodnie ze słowami Sekretarza Marynarki Donalda C. Wintera, ustalona w kontrakcie cena okrętu opiewająca na 220 mln. USD została przekroczona o bagatela, 130 – 155 mln USD. Wstrzymanie prac przy budowie LCS 3 miało zapobiec stratom, a równocześnie pozwolić stronom, to jest U.S. Navy i koncernowi Lockheed Martin na wynegocjowanie nowej, ale równocześnie realistycznej i satysfakcjonującej ceny, przy czym czas przeznaczony na negocjacje określono na okres 90 dni. W połowie marca br. U.S. Navy zakomunikowała, że jest gotowa odwieść zawieszoną budowę LCS 3, o ile dojdzie w terminie do 15 kwietnia do porozumienia z Lockheed Martin. Ostatecznie jednak strony nie zdołały osiągnąć porozumienia cenowego, wobec czego Marynarka Wojenna anulowała budowę LCS 3. Sytuacja taka w pokojowej praktyce U.S. Navy należy do rzadkości, a ostatni podobny przypadek anulowania rozpoczętej i zatwierdzonej budowy, miał miejsce w roku 1986 z prototypowym trawalcem *Cardinal* (MSH 1), zresztą i przyczyny decyzji były podobne – wzrost kosztów, a dodatkowo jeszcze problemy z samym programem.

Rodzi się zatem pytanie czy przypadkiem nie legł w gruzu cały ambitny program LCS zakładający dostarczenie U.S. Navy aż 55 jednostek tej klasy, przeznaczonych do działań w strefie przybrzeżnej.

Drugi obok Lockheed Martin z wybranych wstępnie dostawców, koncern General Dynamics, który buduje we współpracy z australijskim Austral. Ships, dwa kolejne prototypy – LCS 2 *Independence* oraz LCS 4, w stoczni Bath Iron Works w Mobile w stanie Alabama, również znajduje się na celowniku kontrolerów U.S. Navy. Jak zapewnił zastępcę asystenta Sekretarza Marynarki, Allison Stiller „budowa będzie kontynuowana tak długo jak jej koszty pozostaną określone i utrzymywane w karbach”. W sytuacji gwałtownego ich wzrostu, Marynarka Wojenna przewiduje również zastosowanie w stosunku do General Dynamics, zaprezentowanej wyżej procedury, co oznacza możliwość wstrzymania, a w skrajnym przypadku nawet anulowanie budowy. Równocześnie U.S. Navy cały czas deklaruje dalsze ogromne zainteresowanie programem LCS, którego realizacja ma zapewnić niezbędną obronę amerykańskich interesów na przybrzeżnych wodach własnych, państw sojusznicznych i nieprzyjaciela.

Przypomnijmy może zatem pokrótce koncepcję Littoral Combat Ships, szybkich uniwersalnych jednostek, zdolnych dzięki modułowemu systemowi uzbrojenia i wyposażenia do realizacji szerokiego wachlarza różnorodnych zadań bojowych – „misji”. W roku 2001 Biuro Badawcze Marynarki Wojennej USA określiło wstępnie parametry nowej klasy jednostek, jaką miał być LCS, przyjmując wyporność w przedziale 500 – 600 t, maksymalną prędkość 50 – 60 węzłów i zasięg 4000 Mm, przy cenie 90 mln. USD za sztukę. W listopadzie 2002 roku U.S. Navy skierowała zaproszenie do 6 firm by opracowały i zaprezentowały wstępną koncepcję szybkiego uniwersal-

nego przybrzeżnego okrętu, zbudowanego z zachowaniem reguł „stealth”, przeznaczanego do zwalczania niewielkich nawodnych jednostek pływających, okrętów podwodnych oraz min w strefie przybrzeżnej. Z zaprezentowanych projektów ostatecznie wybrano w roku 2004 dwa, zgłoszone przez Lockheed Martin Corporation – Maritime Systems & Sensors z Moorestown oraz General Dynamics – Bath Iron Works z Bath. W dniu 27 maja 2004 poinformowano, że każdy z koncernów na zbudować po 2 prototypowe jednostki „Flight 0” wg własnych projektów. Wszystkie prototypy miały zostać następnie poddane wszechstronnym próbom, które pozwolą na wybór optymalnego wariantu. Warto zaznaczyć, że U.S. Navy, wcale z góry nie przesądza, że wybierze wyłącznie jeden z przedstawionych projektów, który po roku 2010 zostanie skierowany do seryjnej produkcji.

W największym skrócie projekt Lockheed Martin przewidywał budowę klasycznej jednokadłubowej jednostki o wyporności około 3000 t, rozwijającej dzięki kombinowanej siłowni składającej się z silników wysokoprężnych i turbin gazowych, maksymalną prędkość 45 – 50 węzłów. General Dynamics we współpracy z Austral Ships, opracował projekt trimarana o wyporności około 2700 t, rozwijającej dzięki kombinowanej siłowni maksymalną prędkość 45 węzłów.

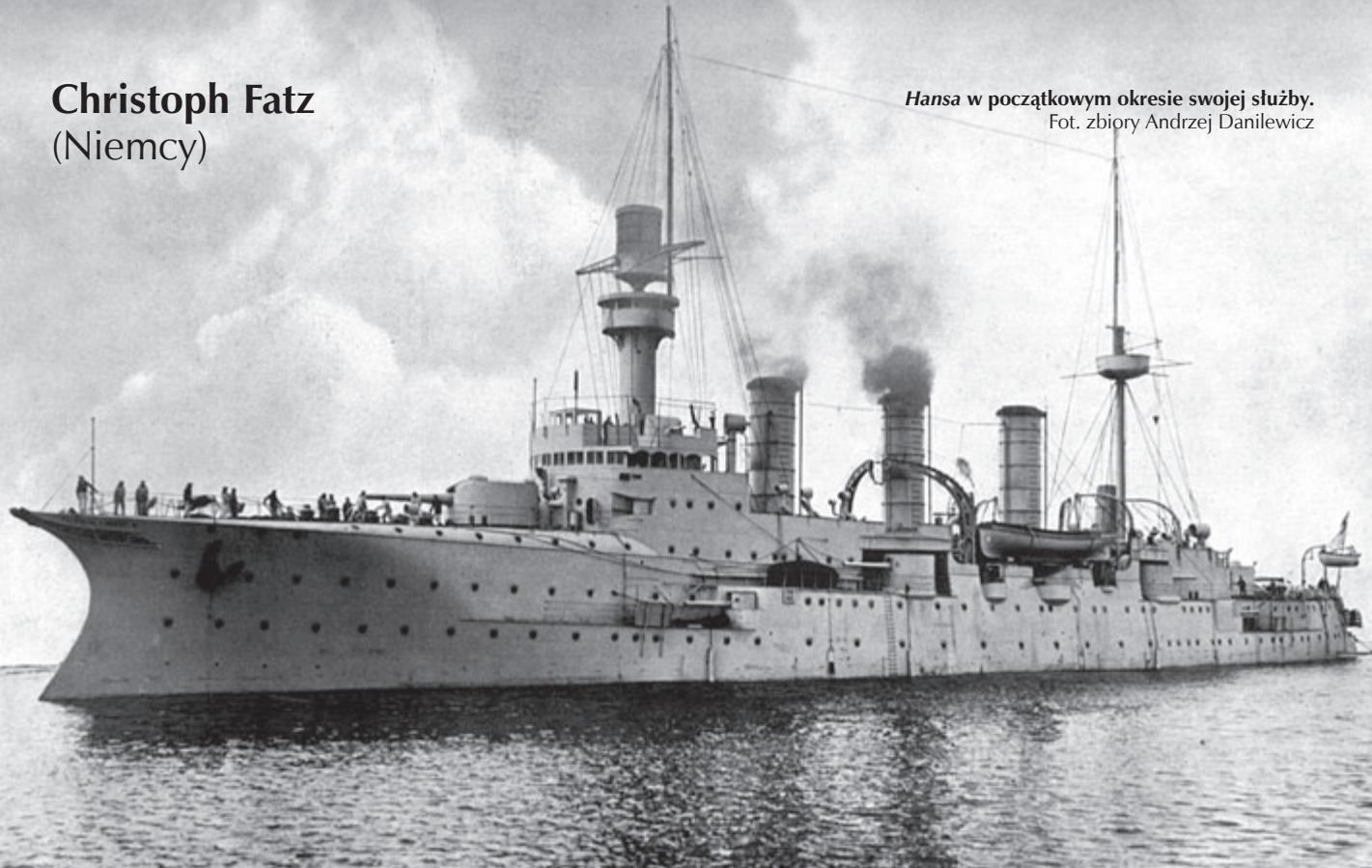
Tak jak zdarzało się to już niejednokrotnie w dziejach budownictwa okrętowego, restrykcyjne finansowanie nowatorskich rozwiązań, prowadziło do powstania „wykastrowanych” jednostek, które nie spełniały pokładanych w nich oczekiwań. Czy będzie tak z programem LCS, trudno już dziś przesądzić, jednak w odczuwalny sposób nad jego realizacją ciąży brak środków finansowych, spowodowany nadmiernym militarnym zaangażowaniem Stanów Zjednoczonych w różnych punktach na kuli ziemskiej. ●

Efektowne wodowanie LCS 1 *Freedom*.

Fot. U.S. Navy







## Pięć siostr, czyli: krążowniki typu „Victoria Louise” część IV

### Kalendarium służby „Hansa”

Zamówienie na piąty i ostatni krążownik typu *Victoria Louise*, oznaczony jako „N” złożono w stoczni A.G. Vulcan Stettin, był to drugi po *Hertha* okręt tego typu zamówiony w tej znanej i doświadczonej stoczni. Położenie stępki pod przyszły krążownik *Hansa*<sup>1</sup> nastąpiło w kwietniu 1896 roku. Po blisko 23 miesiącach w dniu 12 marca 1898 roku, kadłub oznaczony numerem 235 gotowy był do zwodowania, aktu chrztu okrętu dokonał 2-gi Burmistrz hanzeatyckiego miasta Hamburg<sup>2</sup> Johann Georg Mönkeberg.

Na początku 1899 roku załoga stoczniowa przeprowadziła okręt do Kilonii gdzie dokonano ostatecznego wyposażenia okrętu.

Zakończenie prac wyposażeniowych nastąpiło w dniu 20 kwietnia 1899 roku, i w tym dniu *Hansa* weszła do służby w Kaiserliche Marine, dowództwo jednostki objął Kapitän zur See Emil Baron von Lyncker, zastąpiony w lipcu przez FKpt./KzS. Hugo Pohla. Jak każdy okręt Kaiserliche Marine również *Hansa* przeszła obowiązkowe próby morskie.

W dniu 6 czerwca w trakcie jednego z rejsów próbnych na akwenie zachodniego Bałtyku okręt w Wielkim Błecie wszedł w gęstej mgle na mieliznę, z pomocą pośpieszyli mu pancerniki obrony wybrzeża *Odin* i *Aegir*, ścigając krążownik z mielizny, *Hansa* wyszła z wypadku obronną ręką doznając tylko nieznacznych uszkodzeń. Na mili pomiarowej z siłowni krążownika „wyciśnięto” moc 10 388 KM przy 138 obrotach śruby na minutę, co dawało prędkość maksymalną 18,7 węzła, potwierdziło to niezadowolające osiągi prędkości znane z wcześniejszych prób z krążownikami tego typu. Innym poważnym problemem występującym w trakcie prób, były wadliwe kotły typu Belleville, podobnie jak wcześniej na krążowniku *Hertha* nastroczające od samego początku spore kłopoty obsadzie maszynowni. Pomimo wad i problemów z urządzeniami napędowymi próby morskie zakończono, a raczej przerwano odbytym w dniu 11 sierpnia rejsiem zdawczo-odbiorczym, pięć dni później po uzupełnieniu wyposażenia i zaopatrzenia krążownik opuścił Kilonię udając się na Daleki Wschód.

Tak więc dotkliwie odczuwalny brak posiadania nowoczesnych jednostek tej klasy w służbie zamorskiej zmusił Kaiserliche Marine do detaszowania kolejnego nowego krążownika na wody Azji południowo-wschodniej i to pomimo, że próby okrętu nie zostały zakończone, dotyczyło to w szczególności wadliwych urządzeń napędowych i kotłów, miało się to odbić fatalnie na przebiegu całego rejsu. Po przybyciu na morze Śródziemne *Hansa* zawinęła w dniu 31 sierpnia do Hajfy, pobyt w tym porcie związany był ze znajdującymi się na pokładzie podarunkami cesarza dla świętych miejsc w Jerozolimie. Po powrocie delegacji z Jerozolimy krążownik w dniu 4 września opuścił Hajfę kierując się na południe, po przejściu Kanału Sueskiego i przebyciu Morza Czerwonego, *Hansa* wpłynęła na Ocean Indyjski i 13 września zawinęła do Adenu, następnym celem były atole Addu i Hadhdhunmathee w archipelagu wysp Malediwów, tutaj załoga okrętu dokonała pomiędzy 23 a 25 września planowanych pomiarów hydrograficznych. Po zakończeniu w prac okręt obrał kurs na Cejlon osią-

gając 29 września Colombo. Tutaj krążownik pozostał dziewięć dni, tak długa przerwa w rejsie okazała się konieczna z racji odpoczynku i regeneracji sił całkowicie wyczerpanej obsady maszynowni, borykającej się z ciągłymi awariami urządzeń napędowych. Szczytowym punktem okazała się jednoczesna awaria wszystkich trzech maszyn głównych i prądnicy dostarczającej energię elektryczną, jaka nastąpiła na Oceanie Indyjskim, przez kilka godzin krążownik leżał bezwładnie w dryfie, oświetlony tylko przez nieliczne lampy oświetlenia awaryjnego, dodatkowo ciężką pracę załogi maszynowni i palaczy potęgowały panujące w maszynowni wysokie temperatury dochodzące do 50°C!

W dniu 7 października *Hansa* opuściła Cejlon i skierowała się do Singapuru trapiona nadal przez awarie osiągnęła 13 października brytyjską bazę. W trakcie postoju w porcie załoga nie próżnowała próbując usunąć przyczyny awarii, nie zapobiegło to jednak tragedii jaka wydarzyła się tuż po opuszczeniu Singapuru w dniu 17 października, na skutek ciężkich poparzeń odniesionych podczas eksplozji jednego z kotłów zmarło dwóch marynarzy (palaczy) z załogi okrętu.

Krażownik powrócił niezwłocznie do Singapuru, tam odbyły się uroczystości pogrzebowe zmarłych członków załogi, po prowizorycznej naprawie okręt wyruszył w dalszą drogę do Tsingtau, jednak już 26 października ponowne trudności z kotłami zmusiły dowódcę krążownika do szukania „schronienia” w Amoy, tam też w dniu 2 listopada nastąpiło spotkanie z płynącym na południe siostrzanym krążownikiem *Herttha*. W dniu 4 listopada do Amoy przybył również okręt flagowy, krążownik pancerny *Deutschland* z dowódcą eskadry kontradmirałem Prinz Heinrichem na pokładzie. Ponieważ *Hertha* miała w najbliższej przyszłości zastąpić stary krążownik *Deutschland* w roli okrętu flagowego eskadry – również kontradmirał Prinz Heinrich von Preussen miał powrócić do kraju – 2-gi Admirał kontradm. Ernst Fritze<sup>3</sup> przesiadł się jeszcze tego samego dnia z krążownika *Hertha* na *Hansa*.

*Deutschland* i *Hertha* opuściły Amoy kierując się na południe do Hongkongu.

W dniu 11 listopada również *Hansa* opuściła Amoy obierając kurs na Szanghaj jednak pech nie opuszczał okrętu, raz po raz dawały znać o sobie urządzenia napędowe krążownika. W tej sytuacji podjęto decyzję skierowania okrętu

na gruntowny remont maszyn i kotłów do Hongkongu dokąd przybył w dniu 5 grudnia. Po zakończeniu prac w dniu 28 grudnia w pełni sprawny okręt udał się na południe do Singapuru osiagając w dniu 2 stycznia 1900 roku brytyjską bazę.

Z początkiem nowego roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy eskadry krążowników, w dniu 4 stycznia dotychczasowy szef wiceadmirał Prinz Heinrich<sup>4</sup> udał się do kraju, tymczasowo dowodzenie przejął 2-gi Admirał kontradm. Ernst Fritze, funkcje tę piastował aż do przybycia nowego dowódcy eskadry, czyli do 17 lutego 1900 roku, w tym czasie *Hansa* pełniła obowiązki okrętu flagowego eskadry. Po opuszczeniu Singapuru okręt krążył po Morzu Jawajskim w oczekiwaniu na przybycie nowego dowódcy eskadry odwiedzając kolejno: 18 stycznia Batawie, 26 stycznia Surabaje i 1 lutego Amponan na wyspie Lombok w dniu 5 lutego krążownik powrócił do Singapuru.

Po spotkaniu nowego szefa eskadry wiceadmirała Bendemanna z dotychczasowym p.o. kontradmirałem Fritze w Singapurze, *Hansa* opuściła brytyjską bazę 20 lutego udając się w drogę do Tsingtau dokąd dotarła 15 marca, odwiedzając pomiędzy 28 lutego a 12 marca chiński port Fuzhou.

Trzy tygodnie później w dniu 8 kwietnia na okręcie opuścił swoją flagę dotychczasowy 2-gi Admirał kontradm. Fritze, na jego miejsce przybył w połowie lipca dotychczasowy Dyrektor Szkoły Marynarki kontradmirał Hermann Kirchhoff.

Pomiędzy 23 kwietnia a początkiem maja *Hansa* bierze udział w ćwiczeniach zespołowych eskadry na wodach Morza Żółtego. Po zakończeniu ćwiczeń krążownik udał się w rutynowy rejs wzdłuż chińskiego wybrzeża.

Chwile grozy przeżyły załogi zgromadzonych w zatoce Tsingtau okrętów eskadry kiedy w dniu 3 czerwca, popołudniu nad miastem i zatoką przeszedł silny tajfun, wprawdzie na okrętach podjęto wszystkie czynności przewidziane na wypadek tajfunu, mimo to zerwane z kotwic okręty dryfowały po zatoce. *Hansa* tak jak i *Hertha* straciła obydwie kotwice (ocalała tylko rezerwowa kotwica rufowa), mały krążownik *Irene* podobnie jak jego duże „siostry” zerwał się z kotwic i spychany silnym wiatrem dryfował w stronę *Hansy* w ostatnim momencie łut szczęścia dopisał *Hansie* i wielka fala „pchnęła” okręt do przodu, *Irene* prze-

szła tylko kilka metrów za rufą krążownika. Zmagając się z wielkimi falami okręty w trybie alarmowym podnosiły parę i wychodziły na otwarte wody dopiero nazajutrz pod wieczór morze uspokoiło się na tyle, że okręty mogły powrócić do Tsingtau, jednak pięciu marynarzy z ich załóg pozostało w morzu. Bilans strat wśród ludności to ok. 1500 zabitych i zaginionych, morze pochłonęło trzy małe parowce oraz wiele chińskich dżonek i łodzi rybackich. Pomiędzy 14-22 maja krążownik odwiedził Szanghaj.

Wraz z wybuchem Powstania Bokserów, *Hansa* otrzymała rozkaz niezwłocznego udania się na redę Taku dokąd przybyła w dniu 8 czerwca zastając tam przybyłe wcześniej krążownik *Kaiserin Augusta* i kanonierkę *Ilitis*, dołączyła do zgromadzonych na redzie jednostek mocarstw europejskich, Japonii i USA.

Wprawdzie odbyta w dniu 9 czerwca pod przewodnictwem brytyjskiego wiceadmirała Sir Edwarda Seymoura konferencja wszystkich dowódców okrętów i eskadr zgromadzonych przed Taku nie przyniosła żadnych rezultatów jeśli chodzi o wspólne działania sił międzynarodowych, to jednak wiceadmirał Bendemann po powrocie na okręt flagowy zdecydował na wszelki wypadek wzmocnić strażę konsulatu w Tientsin<sup>5</sup>, kierując tam 60-ciu żołnierzy piechoty morskiej z III Seebataillon przybyłych w dniu 2 czerwca z Tsingtau na pokładzie krążownika *Kaiserin Augusta*, dodatkowo każdy z czterech okrętów<sup>6</sup> miał wydzielić po ok. 100 marynarzy gotowych do wyokrętowania, mieli oni w razie potrzeby utworzyć oddział desantowy eskadry.

Przygotowania niemieckie okazały się w pełni uzasadnione, napływające późnym wieczorem wiadomości z Pekinu zmusiły już nazajutrz do niezwłocznego działania. W skład utworzonego ad hoc pod dowództwem Sir Edwarda Seymoura międzynarodowego korpusu ekspedycyjnego, wszedł również kontyngent niemiecki, jedna z czterech kompanii kontyngentu w sile 123 oficerów, podoficerów i marynarzy wystawił krążownik *Hansa*, na jej czele stanął zastępca dowódcy okrętu Kapitanleutnant Paul Schlieper.

Nieudana akcja dotarcia sił międzynarodowych do oblężonych w Pekinie została opisana w rozdziale poświęconym *Hertha*, w tym miejscu trzeba tylko wspomnieć że w walkach ciężko ranny został KL. Schlieper.



Ważnym wydarzeniem w historii okrętu był udział rezerwowego oddziału desantowego w przeprowadzonym 17 czerwca szturmie na forty Taku, całością sił międzynarodowych w zakończonym pełnym sukcesem ataku na chińskie umocnienia dowodził komendant krążownika KzS. Hugo Pohl.

W tym kontekście wypadu chociaż w skrócie przybliżyć jak doszło do ataku na Taku.

Od wymarszu korpusu wiceadm. Seymoura w dniu 10 czerwca, dowódca niemieckiej eskadry wiceadm. Bendemann, zwracał uwagę na niebezpieczeństwo jakie stanowiły forty Taku<sup>7</sup> dla linii zaopatrzeniowych korpusu i Europejczyków przebywających w Tientsin, swój punkt widzenia przedstawił na naradzie w dniu 14 czerwca, nalegając na jak najszybsze podjęcie decyzji co do dalszych kroków w tej sprawie, jednak będący na spotkaniu dowódca nie osiągnął w tej kwestii porozumienia.

Kiedy dzień później 15 czerwca wieczorem zaczęły napływać pierwsze meldunki o posiłkach zmierzających w stronę Taku i atakach Bokserów wspieranych przez regularne oddziały na dzielnice zamieszkałe przez Europejczyków w Tientsin, dalsze zwlekanie nie miało sensu.

Na zwołanej 16 czerwca o godzinie 09.00 na pokładzie rosyjskiego okrętu flagowego *Rossija* naradzie wszyscy dowódcy byli zgodni co do niebezpieczeństwa jakie z militarnego punktu widzenia – w zaistniałej sytuacji – stwarzały forty Taku, podjęto decyzję wystosowania do komendanta fortów ultimatum z zadaniem opuszczenia umocnień<sup>8</sup>.

Wiceadm. Bendemann nakazał jeszcze przed południem wyokrętować ze stojących na redzie krążowników *Herttha*, *Hansa* i *Gefion* rezerwowe oddziały desantowe. Do nich dołączały lądujące na brzegu kompanie desantowe z innych krajów. Jak już wspomniano dowództwo nad całym zgrupowaniem w sile ok. 900 marynarzy powierzono komendantowi krążownika *Hansa*.

Oddziały desantowe nie niepokojo- ne przez nikogo zajęły położony około 10 km na wschód dworzec kolejowy Tongku<sup>9</sup>. O godzinie 19.30 chińskiemu komendantowi fortów Taku przekazano ultimatum, w którym wskazując na czynne wspieranie Bokserów przez regularne jednostki armii chińskiej, żądano czasowego opuszczenia umocnień przez garnizon chiński, ultimatum upływało w dniu 17 czerwca o godzinie 02.00 w nocy.

Zgodnie z planem opracowanym na wypadek odrzucenia ultimatum rozpoczęcie działań bojowych wyznaczono na godzinie 04.00 rano atakiem sześciu kanonierek<sup>10</sup> kotwiczących w ujściu rzeki Peiho na fort północno-zachodni, dwie z nich *Iltis* i *Algérine* miały za zadanie zwalczać stanowiska artylerii a następnie wesprzeć natarcie przybyłych pod osłoną nocy oddziałów desantowych na fort. Pozostałe cztery okręty miały w tym czasie ostrzeliwać forty południowy i północny oraz baterię brzegową, a dwa brytyjskie kontrtorpedowce *Fame* i *Whiting* zdobyć kotwiczące przed arse- nałem cztery nowoczesne chińskie torpedowce typu *Hai*<sup>11</sup>.

Japońskiej kanonierce *Atago* powie- rzono osłonę dworca kolejowego Tongku<sup>12</sup>.

Jednak jak często bywa na wojnie, nie wszystko przebiega według planu!

O godzinie 00.50 chińskie baterie nie- spodziewanie otworzyły ogień do kotwiczących na rzece kanonierek, zmuszając te ostatnie do przedwczesnego zajęcia wyznaczonych pozycji i podjęcia walki.

W tym samym czasie oddziały de- santowe, ok. 820 marynarzy pod osłoną nocy podeszły nie zauważone przez obrońców na odległość 500-600 metrów do pierwszego celu ataku, fortu północno-zachodniego czekając ze szturmem do nastania świtu i na umówiony sygnał z kanonierki *Iltis*<sup>13</sup>.

Rozstrzygający bój rozpoczął się o świcie, chiński kanonierzy strzelali w miarę celnie, kanonierka niemiecka otrzymała pierwsze trafienie o godzinie 04.26 i w krótkich odstępach kolejne cztery, trafione zostały również okręty rosyjskie mimo to *Algérine* i *Iltis* wspie- rane przez pozostałe jednostki strzelały szybko i celnie zmuszając w stosunko- wo krótkim czasie prawie wszystkie stan- owiska artylerii do milczenia<sup>14</sup>.

O godzinie 06.45 na sygnał z *Iltisa*<sup>15</sup> oddziały desantowe przystąpiły do szturmu. Na prawym skrzydle Brytyjczycy i Japończycy w centrum Niemcy i Au- striacy na lewym skrzydle Rosjanie.

Jeszcze w trakcie walk o fort połu- dniowo-zachodni kanonierki *Algérine*, *Iltis*, *Bobr*, *Korietz* i *Lion* podniosły kotwice udając się na nowe pozycje, je- dynie rosyjski *Giljak* po trafieniu przez chiński pocisk pozostał unieruchomio- ny na miejscu. Po krótkim ostrzale fortu północnego przez prowadzące okręty *Iltis* i *Algérine*, cała grupa otworzyła ogień do fortu południowego który do tej pory celnie odpowiadał trafiając kilkakrotnie m.in. kanonierkę *Iltis* powodując stra-

ty wśród załogi i ciężko raniąc dowódcę okrętu KKpt. Lansa.

Tymczasem na lądzie po zdobyciu for- tu południowo-zachodniego i pozosta- wieniu tam małej obsady natychmiast przystąpiono do ataku na fort północ- ny, nacierające oddziały desantowe za- stały fort opuszczony przez chińska za- łogę, wewnątrz zdobyto dwie w pełni sprawne armaty kal. 150 mm, które na- tychmiast użyto do wsparcia kanonierek przy ostrzale fortu południowego.

Krótko po godzinie 06.00 w koncen- trycznym ogniu okrętów wspieranych przez zdobyte armaty z fortu północne- go trafiony został magazyn amunicji we- wnątrz fortu południowego, po eksplo- zji ogień chiński znacznie osłabł, teraz strzelały już tylko nieliczne armaty usta- wione w południowej części oraz bate- ria brzegowa.

Około godziny 07.00 po kolejnym trafieniu składu amunicji duch bojowy obrońców został ostatecznie złamany, od tego momentu strzelała już tylko ba- teria nadbrzeżna<sup>16</sup>.

W tym samym czasie pomiędzy 07.00 a 07.30 część oddziałów desantowych - Niemcy, Austriacy i Brytyjczycy – prze- transportowana łodziami okrętowy- mi na południowy brzeg Peiho zajęła praktycznie bez walki opuszczony przez obrońców fort południowy, tym samym w chińskich rękach pozostały już tylko fort południowo-zachodni i bateria brze- gowa. Po zdobyciu fortu południowego KzS Pohl, zarządził krótki odpoczynek dla swoich oddziałów, nie oznaczało to jednak przerwy w bombardowaniu chińskich umocnień<sup>17</sup>.

Po przerwie wznowiono natarcie na ostatnie punkty oporu. Prawie nie na- potykając na opór zajęto fort południo- wo-zachodni i krótko potem stanowiska baterii brzegowej, kończąc tym samym operację przeciw Taku<sup>18</sup>.

Nie był to jednak koniec działań bo- jowych, marynarze z załogi krążowni- ka, brali czynny udział w dalszych wal- kach na lądzie. W dniu 25 czerwca po wyładowaniu dodatkowych oddzia- łów, siły międzynarodowe pod dowództ- wem rosyjskiego generała Stoessela do- tarły do korpusu Seymoura wybawiają- go z opresji; nazajutrz korpus dotarł do Tientsin, w ciężkich walkach zdobyto miasto, również i w tej operacji nie za- brakło marynarzy z krążownika *Hansa*.

Walki z oddziałami chińskimi bronią- cymi się w kilku umocnionych punk- tach w okolicach miasta, toczyły się jesz- cze przez około trzy tygodnie dopiero 18 lipca część marynarzy wchodzących

w skład oddziałów desantowych wyruszyła na południe do Tongku by stamtąd powrócić na pokłady okrętów. W mieście pozostała m.in. kompania desantowa *Hansa*.

Nieudana wyprawa korpusu admirała Seymoura unaoczniała zainteresowanym mocarstwom, że do uwolnienia oblężonych w Pekinie i efektywnego zwalczania Powstania Bokserów potrzebne są niewspółmiernie większe siły ekspedycyjne. Pospiesznie ściągano więc posiłki brytyjskie z Indii, rosyjskie z Syberii, francuskie z Indochin, amerykańskie z Filipin a z wysp macierzystych oddziały japońskie<sup>19</sup>. Na początku sierpnia siły międzynarodowe liczyły już ponad 30 000 żołnierzy.

Na ich czele stanął ponownie wiceadmirał Edward Seymour.

W dniu 5 sierpnia<sup>20</sup> nie czekając na przybycie niemieckich oddziałów, ponad 11-tysieczny międzynarodowy korpus ekspedycyjny wyruszył z Tientsin do Pekinu. Detaszowana do korpusu została, jako jedyny oddział Kaiserliche Marine stacjonująca w mieście licząca 195 ludzi kompania krążownika *Hansa*. Podczas gdy dowództwo korpusu ekspedycyjnego ze stojącym na czele rosyjskim generałem Liniwitschem zachęcone słabym oporem Chińczyków postanowiło nie czekać i natychmiast pomaszerować do Pekinu, kompania *Hansa* pozostała zgodnie z rozkazem w Peitsang a następnie powróciła na południe<sup>21</sup>.

Po powrocie do Tientsin kompania *Hansa* wzmocniona o 150 osobowy oddział krążownika *Hertha* i małe kontyngenty austro-węgierski i włoski wyrusza w ślad za korpusem ekspedycyjnym do stolicy Chin, dowództwo nad całością objął KzS Pohl<sup>22</sup>. W dniu 18 sierpnia cztery dni po zdobyciu miasta przez siły międzynarodowe oddział KzS Pohla dotarł do Pekinu.

W dniu 5 września oddziały piechoty morskiej generała Hoepfner, zlurowały kompanie desantowe eskadry. Wraz z przybyciem Korpusu Ekspedycyjnego Marynarki do Chin i przejmowaniem zadań oddziałów desantowych te ostatnie powracały na okręty. W połowie września wszystkie okręty niemieckie posiadały w miarę pełne składy osobowe.

Pod koniec września szef eskadry na pokładzie okrętu flagowego *Fürst Bismarck* w asyście krążownika *Wörth* udał się do Tschifu<sup>23</sup> na spotkanie z przybyłym z Hongkongu na pokładzie krążownika *Hertha* nowo mianowanym głównodowodzącym międzynarodowych

sił ekspedycyjnych w Chinach feldmarszałkiem Grafem von Waldersee. Po spotkaniu odbytym w dniu 25 września feldmarszałek udał się do Pekinu.

Jednym z najważniejszych problemów w nadchodzących miesiącach było zapewnienie ciągłości dostaw wojska, amunicji i zaopatrzenia dla międzynarodowego korpusu ekspedycyjnego. Do tychczas głównym punktem docelowym dla przybywających transportów był położony około 40 kilometrów na północ od ujścia rzeki Peiho do zatoki Tschili (Pohai) Tientsin, jednak w miesiącach zimowych rzeka często zamarzała i stała się nieżeglowna.

Dowództwo sił międzynarodowych postanowiło działać, po zajęciu w dniu 20 września leżącego na wschód od Taku fortu Peitsang wybór padł na położone w północnej części morza Żółtego umocnione porty Schan-hei-kwan i Chin-wan-tau<sup>24</sup>, kluczowym argumentem było połączenie kolejowe tych dwóch miast z Tientsin. Całością sił przeznaczonych do operacji dowodził wiceadmirał Bendemann.

W skład zespołu oprócz kilku jednostek innych państw weszły cztery okręty liniowe typu *Brandenburg*<sup>25</sup>, okręt flagowy *Fürst Bismarck*, krążowniki *Hertha*, *Hansa*, *Kaiserin Augusta*, *Hela* i *Geier* kanonierka *Jaguar* oraz torpedowiec *Taku*.

Dowództwo grupy krążowników powierzono dowódcy krążownika *Hansa*.

Przeprowadzone w dniach 3 i 4 października operacje desantowe przebiegły bez przeszkód, Chińczycy przyjęli postawione ultimatum i opuścili umocnienia, lądujące oddziały nie napotkały najmniejszego oporu. W Chin-wan-tau lądowały zaprawione w walce kompanie desantowe krążowników *Hansa* i *Hertha* wzmocnione przez 78-osobowy oddział desantowy z krążownika *Hela*, nazajutrz zastąpione przez oddział desantowy okrętu liniowego *Brandenburg*, który z kolei zastąpił okręt liniowy *Weissenburg* pozostając na redzie portu do końca października<sup>26</sup>.

Po zaokrętowaniu swojej kompanii desantowej, *Hansa* udała się do Tsingtau. Lądowanie w Chin-wan-tau było ostatnią akcją krążownika *Hansa* w operacjach przeciwko Bokserom.

W toku czteromiesięcznych działań bojowych *Hansa* poniosła największe straty osobowe ze wszystkich okrętów *Kaiserlichen Marine* uczestniczących w operacjach na wodach chińskich, w sumie straciła 13 zabitych i 24 rannych oficerów podoficerów i marynarzy.

W październiku *Hansa* wpływa w rejs do Japonii odwiedzając Nagasaki i Uraga. Z początkiem listopada okręt powrócił do Tsingtau.

W drugiej połowie grudnia krążownik udał się na gruntowny remont do Hongkongu, po przybyciu do brytyjskiej bazy w dniu 30 grudnia okręt wprowadzono do doku. Remont trwał do końca lutego, w dniu 5 marca 1901 roku *Hansa* powróciła do Tsingtau. Jeszcze w lutym 1901 nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrętu, nowym komendantem został, mianowany do stopnia Kapitän zur See Fregattenkapitän Adolf Paschen.

Pomiędzy 14 – 29 marca *Hansa* przebywała na redzie Taku odwiedzając w dniu 24 marca Schan-hei-kwan.

Pod koniec marca *Hansa* otrzymała polecenie udania się do Sydney w celu reprezentacji Niemiec w uroczystościach otwarcia pierwszego parlamentu sześciu kolonii australijskich po połączeniu w Związek Australijski.

W dniu 31 marca krążownik opuścił bazę w Tsingtau kierując się na południe. W drodze do Australii *Hansa* z drugim Admirałem Hermannem Kirchhoffem na pokładzie, odwiedziła Hongkong a następnie wyspy Borneo i Jawa, kilkudniowy pobyt okrętu w stolicy Holenderskich Indii Wschodnich Batawii umożliwił załodze zwieźć m.in. rozległe koszary holenderskich wojsk kolonialnych.

Po opuszczeniu wód holenderskich *Hansa* podążyła w kierunku południowo-zachodniego wybrzeża Australii do położonego na południe od Perth portu Freemantle, w dniu 27 kwietnia (?) już na wodach australijskich krążownik napotkał dryfujący od czterech tygodni po oceanie Indyjskim trzymasztowy żaglowiec brytyjski, po udzieleniu doraźnej pomocy medycznej i przekazaniu prowiantu żaglowiec odholowano do Freemantle<sup>27</sup>.

Po uzupełnieniu węgla we Freemantle okręt wyruszył w dalszą drogę do Melbourne<sup>28</sup>.

W dniu 1 maja *Hansa* rzuciła kotwice w Port Philip<sup>29</sup> dołączając do międzynarodowego zespołu przybyłego uświetnić uroczystości otwarcia australijskiego parlamentu, w skład zespołu wchodził także przybyły z Sydney mały krążownik *Cormoran* (KKpt. Max Grapow)<sup>30</sup>.

5 maja był dniem uroczystego otwarcia parlamentu Związku Australijskiego, pierwszą sesję uświetnił przybyły z Londynu Książę Yorku z małżonką, już o godzinie 08.00 rano na okrętach podnie-



siono wielką galę banderową, w ciągu dnia Książę Yorku wizytował krążownik *Hansa*. Kilkudniowy pobyt w Port Philip urozmaicały załozdę nie tylko częste pobyty w Melbourne, ale także wycieczki organizowane w głąb łądu.

W dniu 18 maja Książę i Księżna Yorku w honorowej eskorcie okrętów udali się do Sydney, kontynuując w tym mieście uroczystości otwarcia parlamentu.

Po krótkim spotkaniu z przybyłym do Sydney okrętem hydrograficzno-badawczym *Möwe*<sup>31</sup> (KKpt. Carl Schönfelder), *Hansa* opuściła 24 maja Sydney w drodze powrotnej odwiedziła Matupi na wyspie Neupommern i stolicę Filipin Manile. W dniu 16 czerwca krążownik powrócił do Tsingtau.

Wraz z podpisaniem protokołów końcowych w dniu 7 września 1901 roku zakończono operacje sprzymierzonych na wodach chińskich.

W drugiej połowie roku *Hansa* wykonywała rutynowe rejsy wzdłuż wybrzeża chińskiego zachodząc na redę Taku i odwiedzając chińskie porty m.in. Szanghaj. W dniu 11 listopada dotychczasowy naczelny dyrektor stoczni (Oberwerftdirektor) w Kilonii wiceadmirał Hunhold von Ahlefeld zastąpił na stanowisku 2-go Admirała powracającego do kraju po przeszło rocznym pobycie na Dalekim Wschodzie kontradmirała Kirchhoffa.

Pierwsza połowa roku 1902 nie obfitowała w szczególnie godne odnotowania wydarzenia.

Powtarzanie nazw portów corocznie rutynowo odwiedzanych przez okręty Eskadry w tym i okrętu „Hansa” może prowadzić do znudzenia i wyczerpania czytelnika, dlatego ograniczę się tylko do ciekawszych wydarzeń związanych z Eskadrą Dalekowschodnią w których bez wątpienia brała udział nasza bohaterka.

Na początku lutego przybył z Niemiec krążownik *Thetis*<sup>32</sup> (FKpt. van Semmern).

W dniu 15 lutego nastąpiła zmiana na stanowisku szefa Eskadry krążowników, nowym dowodzącym eskadry został były szef „Detaszowanego Dywizjonu” wiceadmirał Richard Geissler. Wiceadmirał Bendemann przekazał dowództwo Eskadry swojemu następcy w Singapurze i udał się w drogę powrotną do kraju.

W dniu 6 marca krążownik *Kaiserin Augusta* i torpedowce *S 91* i *S 92* zgodnie z rozkazem opuściły Tsingtau udając się w drogę powrotną do Niemiec.

Od 9 kwietnia dowódca eskadry detaszował małe krążowniki *Geier* (KKpt.

Paul Hilbrand), *Schwalbe* (KKpt. Hermann Jacobsen) i kanonierkę *Luchs* (KKpt. Georg Wuthmann)<sup>33</sup> do leżącego na południe od Szanghaju portu Ningbo, przyczyną były zamieszki w prowincji Tschekiang (Zhejiang).

Dla całej Eskadry w tym i *Hansy* nastąpiły teraz rutynowe rejsy i wizyty w portach na akwenie należącym operacyjnie do stacji Dalekowschodniej, od Japonii na północy aż po Singapur i Indie Holenderskie na południu przeplatane postojami w Tsingtau. Służbę na okrętach urozmaicały ćwiczenia pojedyncze i zespołowe okrętów, przerywane naprawami i remontami przeprowadzanymi po części własnymi środkami bądź w stocznjach japońskich i brytyjskich<sup>34</sup>, w tym okresie nie zanotowano na *Hansa* awarii.

Po niespełna 10 miesiącach, w dniu 26 sierpnia opuścił swoją flagę kontradmirał Hunold von Ahlefeld, wakujące stanowisko 2-go Admirała objął dopiero w dniu 19 listopada kontradmirał Graf Friedrich von Baudissin.

W listopadzie krążownik reprezentował Niemcy na uroczystościach żałobnych po śmierci wicekróla prowincji Kuangsu, w tym celu *Hansa* udała się w niecodzienny bo prawie 400 kilometrów rejs w górę rzeki Jangtse do Nankingu.

W grudniu w ostatnich ćwiczeniach eskadry roku 1902, artylerzyści krążownika *Thetis* zdobyli puchar ufundowany 21 stycznia 1901 roku przez Cesarza dla najlepszego okrętu Eskadry krążowników.

Kończący się rok przyniósł ze sobą zmianę na stanowisku dowódcy okrętu, w grudniu 1902 nowym komendantem krążownika został dotychczasowy dowódca krążownika *Thetis* Fregattenkapitän van Semmern.

Nowy rok 1903 zastał okręt w Kiautschou.

W lutym 1903 roku krążowniki *Fürst Bismarck*, *Hansa* i *Thetis* opuściły Tsingtau i udały się do ujścia rzeki Jangtse pozostając tam do połowy marca. Pod koniec marca *Hansa* powtórzyła zeszłoroczną wyprawę do Nankingu, tym razem w wyprawie towarzyszyła krążownikowi kanonierka *Luchs* (KL Ernst Ewers) w Nankingu kontradmirał Graf von Baudissin przesiadł się na kanonierkę i udał się do Hankau (Hankow)<sup>35</sup> w prowincji Hupah centrum handlu w środkowych Chinach. W marcu nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy krążownika, obowiązki dowódcy okrętu do czasu przybycia nowego

komendanta przejął Korvettenkapitän Lothar Persius.

W kwietniu *Hansa* odwiedziła Japonię, kontradmirał Graf von Baudissin przyjęty został na audiencji przez cesarza Japonii Mutsuhito, następnie okręt reprezentował Kaiserliche Marine podczas rewii Floty japońskiej przed Kobe.

Po powrocie do Tsingtau *Hansa* wzięła udział w majowych ćwiczeniach eskadry na wodach Morza Żółtego. W ćwiczeniach przeprowadzonych pod dowództwem wiceadmirała Richarda Geisslera, poza *Hansą* wzięły udział okręt flagowy *Fürst Bismarck* oraz *Herttha* i *Thetis*.

W czerwcu przybył na okręt nowy dowódca krążownika Kapitän zur See Johannes Schröder.

W drugiej połowie lipca krążownik zawiał do koreańskiego portu Czemulpo, w dniu 22 lipca kontradmirał Graf von Baudissin odwiedził stolicę kraju Seul.

W następnym okresie *Hansa* wykonywała rutynowe rejsy wzdłuż wybrzeża chińskiego przeplatane dłuższymi postojami w Tsingtau. W dniu 20 października nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku 2-go Admirała, swoją flagę na okręcie opuścił kontradmirał Graf von Baudissin, a jego miejsce zajął przybyły w dniu 22 listopada Kapitän zur See Henning von Holtendorff.

Nowy rok załoga krążownika przywitała w Japonii, pod koniec roku *Hansa* udała się na krotki, bo trwający tylko od 27 grudnia do początku stycznia 1904 roku okresowy remont do japońskiego portu Uraga.

Początek roku 1904 przyniósł ze sobą dalszy wzrost napięcia na Dalekim Wschodzie. Rywalizacja rosyjsko-japońska o wpływy w Korei i Mandżurii prowadziła nieuchronnie do wybuchu konfliktu zbrojnego<sup>36</sup>.

Szef eskadry wiceadmirał Richard Geissler otrzymał w dniu 7 stycznia z Berlina depezę informującą o możliwości wybuchu wojny między tymi krajami. Dyrektywa przekazana przez sztab Admiralicji nakazywała utrzymanie bezwzględnej neutralności, obserwowanie przebiegu wydarzeń i ochronę a w razie potrzeby ewakuację obywateli niemieckich i austro-węgierskich z zagrożonych konfliktom obszarów.

Zgodnie z dyrektywą Admiralicji *Hansa* przewiozła w dniach 20 i 23 stycznia z Czemulpo<sup>37</sup> i Dalnyj<sup>38</sup> do Tsingtau wszystkie chętne do ewakuacji osoby.

W dniu 27 stycznia 1904 roku pełniąc funkcje 2-go Admirała KzS. Henning

von Holtzendorff otrzymał na pokładzie swojego okrętu flagowego *Hansa* nominację na stopień kontradmirała.

Japonia decydując się na rozpoczęcie działań wojennych przeciwko Rosji zaatakowała w nocy z 8/9 lutego, bez wcześniejszego wypowiedzenia wojny rosyjskie okręty kotwiczące na zewnętrznej redzie bazy Port Artur, uszkadzając pancerniki *Retwizan* i *Cezariewicz* oraz krążownik *Pallada*. Nazajutrz w dniu 9 lutego po południu dopełnił się los dwóch innych okrętów rosyjskich przebywających na redzie Czemułpo, krążownika *Wariag* i kanonierki *Koriejec*, które po nieudanej próbie przedarcia się na pełne morze zostały zatopione przez własne załogi w Czemułpo<sup>39</sup>.

Trzy dni po rozpoczęciu działań wojennych w dniu 12 lutego, *Hansa* ewakuowała z Port Artura ostatnich obywateli niemieckich i austro-węgierskich.

Po wylądowaniu oddziałów japońskich na półwyspie koreańskim przebywający od połowy lutego w Czemułpo, krążownik *Thetis* ewakuował w dniach 21-22 lutego pozostałych obywateli do Tsingtau.

Dla zapewnienia łączności z poselstwem w stolicy Korei Seulu, szef eskadry wiceadmirał Richard Geissler polecił aby w Czemułpo stacjonował okręt wojenny.

Z chwilą wybuchu wojny rosyjsko-japońskiej wiele państw przydzieliło do obu walczących stron swoich obserwatorów wojskowych, z ramienia rządu niemieckiego funkcje oficjalnego obserwatora przy kwaterze głównej armii japońskiej objął attaché morski w Tokio Korvettenkapitän Konrad Trummel, po stronie rosyjskiej w Port Arthur przebywał Korvettenkapitän Albert Hopman ze sztabu Admiralicji i Kapitänleutnant Alfred Ritter Hentschel von Gilgenheimb przydzielony ze sztabu Eskadry krążowników.

W pierwszej połowie roku, okręty eskadry w związku z toczącą się wojną nie odwiedzały praktycznie północnej części Morza Chińskiego. Z początkiem marca *Hansa* przebywała w Tsingtau, 3 marca był ważną datą w historii Kiaoutschou w tym dniu przekazano do użytku nowo wybudowany port wewnętrzny tzw. Nowy Port (Neue Hafen), symbolicznego aktu otwarcia dokonał z pokładu kanonierki *Ilitis* Gubernator Kiaoutschou KzS. Oskar Truppel w towarzystwie 2-go Admirała von Holtzendorffa. W tym okresie *Hansa* spędziła większość czasu w Kiaoutschou.

W maju Kiaoutschou opuścił *Bussard* skierowany na stacje wschodnioafrykańską.

W czerwcu dowództwo krążownika *Hansa* objął Fregattenkapitän (awansowany wkrótce do stopnia KzS.) Eugen Weber.

W lipcu na wodach okalających Kiaoutschou prowadzono ćwiczenia zespołowe i strzelania artyleryjskie wszystkich przebywających w Tsingtau okrętów, po raz kolejny najlepsi okazali się artylerzyści okrętu flagowego *Fürst Bismarck*, zdobywając Puchar Cesarza. W tym okresie aktywność okrętów niemieckich na Morzu Żółtym ograniczyła się do unieszkodliwiania zerwanych z kotwicz min rosyjskich.

W dniu 10 sierpnia po wielu miesiącach bezczynności doszło na morzu Żółtym do bitwy morskiej pomiędzy eskadrą rosyjską (I. Eskadra Oceanu Spokojnego) pod dowództwem admirała Wilhelma Witgefta-Witthöft a eskadrą japońską dowodzoną przez admirała Heihachirō Togo. Podjęta przez Rosjan próba przerwania blokady i przejścia do Władywostoku mimo początkowych sukcesów, zakończyła się niepowodzeniem i gros okrętów rosyjskich zawróciło do Port Artur<sup>40</sup>, tylko nielicznym okrętom rosyjskim udało się przedrzeć na południe. Po bitwie w godzinach wieczornych do Tsingtau zawiął krążownik *Nowik*, po uzupełnieniu zapasów węgla okręt rosyjski opuścił niemiecką bazę, dowódca okrętu Maksymilian Schulz zdecydował się przedrzeć do Władywostoku obierając drogę wokół Japonii<sup>41</sup>.

Dzień później 11 sierpnia przed Kiaoutschou pojawił się uszkodzony okręt flagowy eskadry rosyjskiej *Cezariewicz*<sup>42</sup> w asyście trzech niszczycieli *Besposzczadnyj*, *Bestrasznyj* i *Besszumnyj*<sup>43</sup>. Wszystkie cztery okręty rosyjskie pozostały do końca wojny internowane w Kiaoutschou.

Po odcięciu Port Artur przez japończyków i nieudanej próbie przerwania blokady w dniu 10 sierpnia, przebywający w Port Artur obserwatorzy otrzymali z Berlina pozwolenie opuszczenia rosyjskiej twierdzy.

Jako pierwszy opuścił Port Artur, Kapitänleutnant von Gilgenheimb w towarzystwie francuskiego obserwatora Capitaine de Fregatte (kmr por.) Comte de Cuverville, obaj oficerowie wypłynęli w dniu 16 sierpnia z zatoki Gołębiej na pokładzie chińskiej dżonki, nie docierając nigdy do portu przeznaczenia Schan-hei-kuan.

Wysłana 23 sierpnia na poszukiwanie kanonierki *Tiger* (KKpt. Deimling) nie odnalazła żadnych śladów po zaginionych oficerach<sup>44</sup>.

Więcej szczęścia miał Korvettenkapitän Albert Hopman opuszczając Port Artur dwa dni później tą samą drogą co von Gilgenheimb, został na morzu przejęty przez japoński niszczyciel i 20 sierpnia na jachcie odstawiony do Tsingtau. Planowany przydział Hopmana do Władywostoku względnie do podążającej na Daleki Wschód, 2 Eskadry Oceanu Spokojnego został ostatecznie zarzucony i oficer powrócił w październiku do kraju.

W drugiej połowie roku *Hansa* tak jak i pozostałe okręty krążyła po obszarze należącym operacyjnie do stacji Dalekowschodniej zapuszczając się aż do Indii Holenderskich.

W dalszym ciągu Morze Japońskie i akweny leżące na północ od niego nie były odwiedzane przez okręty niemieckie. Po rejsach na obszarze stacji, z końcem roku nastąpiła ostatnia zmiana na stanowisku 2-go Admirała, z dniem 16 grudnia swoją flagę na *Hansie* podniósł kontradmirał Heinrich Graf von Moltke.

Z końcem roku w skład Eskadry Dalekowschodniej wchodziły: krążowniki *Fürst Bismarck*, *Hansa*, *Thetis*, *Geier*, *Sperber* i *Seeadler*, kanonierki *Tiger*, *Jaguar*, *Ilitis* i *Luchs* oraz torpedowce *S 90* i *Taku*.

Z początkiem nowego roku wybuchły zamieszki w środkowych prowincjach Chin, w związku z tym dowódca eskadry skierował tam dla ochrony obywateli niemieckich okręty wojenne, m.in. krążownik *Hansa*. „Stacjonery” pozostały na pozycjach do marca.

Następne tygodnie upłynęły na rejsie wzdłuż wybrzeża Chin aż do Indochin, po drodze *Hansa* odwiedzała liczne porty chińskie m.in. Szanghaj.

W obliczu nadciągającej rosyjskiej II Eskadry Oceanu Spokojnego, wiceadmirał Richard Geissler skoncentrował wszystkie jednostki swojej eskadry w Tsingtau. Okręty pozostały w bazie aż do końca maja prowadząc intensywne ćwiczenia zespołowe na wodach okalających Kiaoutschou. Tym razem zdobywając puchar cesarski najlepsi okazali się artylerzyści z krążownika *Thetis*.

Po bitwie morskiej pod Cuszimā, z początkiem czerwca okręty niemieckie wznowiły rejsy na obszarze stacji omijając w dalszym ciągu północną część Morza Żółtego. Zmniejszenie dużych jednostek Eskadry<sup>45</sup> do dwóch krążow-



ników pociągnęło za sobą likwidację stanowiska 2-go Admirala, ostatni posiadacz tego stanowiska kontradmirał Graf von Moltke opuścił swoją flagę na *Hansie* w dniu 27.07 i udał się w drogę powrotną do kraju. Przewidziany na jego następcę Kapitän zur See Carl Coerper skierowany został na stanowisko attaché morskiego w Londynie<sup>46</sup>.

W dniu 11 listopada nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku szefa Eskadry krążowników, nowym dowódcą eskadry został kontradmirał Alfred Breusing. Wiceadmirał Geissler przekazał dowództwo Eskadry swojemu następcy w Hongkongu po czym udał się w drogę powrotną do Niemiec.

W związku z ciężkimi zamieszkami jakie od 18 grudnia ogarnęły Szanghaj nowy dowódca eskadry odwołał planowany rejs na południe i pośpiesznie skierował do miasta krążowniki *Fürst Bismarck*, *Hansa* i kanonierkę *Jaguar* (KKpt. Adolf Kloebe). Było to konieczne, gdyż przebywające w tym czasie w Szanghaju kanonierki *Tiger* (KKpt. Hans von Abeken) i *Vaterland*<sup>47</sup> (KL. Ernst Toussaint) nie były w stanie zapewnić dostatecznej ochrony niemieckim placówkom dyplomatycznym, kulturalnym i przedstawicielstwom handlowym znajdującym na terenie miasta. Wyokrętowane w Szanghaju oddziały desantowe przejęły ochronę konsulatu i klubu niemieckiego.

Oddziały desantowe wyokrętowane z zakotwiczonych na rzece Huangpu zagranicznych okrętów patrolowały centrum miasta i przejęły ochronę dzielnicy europejskiej. W trakcie trwających kilka tygodni zamieszek nie zanotowano starć z wyokrętowanymi oddziałami niemieckimi, w międzyczasie siły rządowe zdołały na tyle opanować sytuację, że już na początku stycznia 1906 roku okręt flagowy *Fürst Bismarck* z dowódcą Eskadry na pokładzie opuścił miasto.

Z końcem lutego ostatnie okręty opuściły Szanghaj. *Hansa* udała się na krótki remont do Tsingtau, w trakcie remontu na okręt przybył nowy dowódca, Kapitän zur See Marwede. Po powrocie z początkiem kwietnia do linii, *Hansa* i *Fürst Bismarck* udały się z pierwszą od zakończenia wojny japońsko-rosyjskiej wizytą okrętów niemieckich do Japonii.

Po zakończeniu wizyty i opuszczeniu wód japońskich okręty rozdzieliły się, *Fürst Bismarck* podążył do Taku dokąd dotarł w dniu 28 kwietnia; *Hansa* podjęła samotnie rejs patrolowy po wodach mórz Żółtego i Wschodnio-Chińskiego.

W dniu 16 maja płynący po Morzu Ja-

pońskim parowiec należący do NDL-u (Norddeutsche Loyd) *Roon*<sup>48</sup> wszedł na mieliznę koło wyspy Okinoshima i odniósł uszkodzenia dna, na pomoc pechowcowi pośpieszyła *Hansa*. Po czterech dniach w dniu 20 maja udało się *Hansie* ściągnąć uszkodzony parowiec z mielizny i odholować na sześciotygodniowy remont do Nagasaki.

Była to ostatnia akcja naszej bohaterki. Po powrocie do Kiaoutschou otrzymała rozkaz powrotu do kraju. W dniu 4 lipca 1906 roku *Hansa* opuściła Tsingtau kierując się na południe. Po powrocie do Niemiec okręt przez Kilonię udał się do Gdańska. Tam w związku z planowaną przebudową na okręt szkolny został 26 października wycofany ze służby, na krótko bo tylko w październiku obowiązki dowódcy pełnił Korvettenkapitän Otto Meinardus.

\* \* \*

Główną przebudowę i modernizację okrętu na wzór krążowników *Victoria Louise* i *Hertha* powierzono Kaiserlichen Werft Danzig, prace stoczniove na okręcie rozpoczęto w kwietniu 1907 roku i zakończono po prawie dwóch latach w marcu 1909 roku.

W dniu 1 kwietnia 1909 roku *Hansa* weszła ponownie do służby jako okręt szkolny Kadetów Marynarki i Chłopców Okrętowych (Seekadetten-und Schiffsjungenschulschiff), nowym dowódcą okrętu został KzS. Otto Back, krążownik został podporządkowany Inspekcji do spraw Wyszkoła (Inspektion der Bildungswesen).

W pierwszym rejsie wiosennym okręt krążył po wodach macierzystych i przed wybrzeżem norweskim. Po powrocie do Kilonii rozpoczęto przygotowania do pierwszego wielkiego rejsu szkolnego. W dniu 23 sierpnia 1909 roku *Hansa* opuściła Kilonię kierując się na Morze Śródziemne, powrót do kraju nastąpił 15 marca 1910.

Po wyokrętowaniu kadetów, krążownik skierowano na remont do stoczni. W kwietniu nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrętu, stanowisko objął FKpt./Kpt.z.S. Constanz Feldt.

Z początkiem czerwca *Hansa* wypłynęła w tradycyjny rejs wiosenny po Bałtyku.

Drugi wielki rejs szkolny rozpoczął 23 sierpnia 1910, wiódł tym razem przez Atlantyk na wschodnie wybrzeże USA i na Karaiby. Powrót okrętu nastąpił w dniu 14 marca 1911 roku. Po „wizycie” w stoczni i tradycyjnej kwietniowej zmianie na stanowisku dowódcy,

funkcje objął FKpt./Kpt.z.S. Friedrich von Kameke pozostając na stanowisku aż do marca 1914 roku. Rutynową służbę okrętu szkolnego w roku 1912, *Hansa* rozpoczęła w dniu 8 czerwca wiosennym rejsiem po Bałtyku. W kolejny trzeci rejs jesienno-zimowy okręt wypłynął w dniu 26 sierpnia, tak jak w roku poprzednim trasa rejsu wiodła na wody północnoamerykańskie i Morza Karaibskiego.

Również i ten rejs upłynął bez specjalnych wydarzeń, *Hansa* powróciła do Kilonii w dniu 7 marca 1912 roku.

Rozpoczął 4 czerwca tradycyjny wiosenny rejs szkolny roku 1912 prowadził tym razem do wschodniej części Morza Bałtyckiego po drodze okręt odwiedził Karlskronę, a pomiędzy 3-15 lipca *Hansa* gościła na Nowie w Sankt Petersburgu.

Czwarta z kolei wyprawa jesienno-zimowa rozpoczęła 30 sierpnia wiodła po raz kolejny przez Atlantyk na wody Ameryki Północnej i Środkowej. Również i ten rejs szkolny zakończył się bez specjalnych wydarzeń w dniu 11 marca 1913 roku w Kilonii. Po remoncie i tradycyjnym rejsie wiosennym roku 1913, *Hansa* wyruszyła 11 sierpnia w swoją piątą i jak się miało okazać ostatnią wyprawę jesienno-zimową, tym razem trasa rejsu wiodła jak za pierwszym razem na morze Śródziemne. Również i tym razem rejs szkolny przebiegł bez przeszkód. Powrót do Kilonii nastąpił w dniu 17 marca 1914 roku.

Jak zwykle po powrocie krążownik przeszedł do stoczni, w kwietniu nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrętu ostatnim komendantem został FKpt. Karl von Hornhardt.

Wybuch wojny zastał *Hanse* w Wilhelmshaven w trakcie przygotowań do kolejnego rejsu jesienno-zimowego wiodącego na wody amerykańskie, w dniu 11 sierpnia krążownik opuścił Jade i udał się do Kilonii. W dniu 12 sierpnia w ramach Hochseeflotte utworzona została V Grupa Rozpoznawcza (V. Aufklärungsgruppe) dowódcą nowo utworzonej grupy został dotychczasowy 2-gi Admirał okrętów rozpoznawczych KAdm. Gisberth Jasper, okrętem flagowym V Grupy Rozpoznawczej została *Hansa*.

Po przywróceniu gotowości bojowej pod koniec sierpnia V Grupa Rozpoznawcza przeprowadziła patrol na środkowym i zachodnim Bałtyku<sup>49</sup>.

W dniu 21 września V Grupa Rozpoznawcza podporządkowana zostaje dowódcy sił na Bałtyku (Oberbefehlshaber

der Ostseestreitkräfte – O.d.O) GrAdm. Prinz Heinrich von Preussen. V Grupa Rozpoznawcza prowadzi do 20 października patrolę w zachodniej części Bałtyku.

W związku z planowaną operacją na wodach wschodniego Bałtyku *Hansa* wraz ze swoimi „siostrami” opuszcza w dniu 21 października Kilonię biorąc kurs na Gdańsk.

W przeprowadzonym w dniach 24-26 października wypadzie na wody wschodniego Bałtyku *Hansa* nie wzięła udziału, awaria maszyn w dniu 22 października zmusiła okręt do udania się do stoczni. Na czas trwania operacji dowódca V Grupy KAdm. Jasper podniósł swoją flagę na krążowniku *Hertha*.

Po zakończeniu remontu okręt udał się do Świnoujścia, tam też w dniu 28 października na swój „stary” flagowiec powrócił kontradm. Jasper.

Po powrocie okrętów do Kilonii zgodnie z rozkazem z dnia 28 października rozpoczęto przygotowania do wycofania okrętów ze służby.

W dniu 16 listopada *Hansa* została wycofana ze służby, w tym samym dniu rozwiązano także Dywizjon krążowników szkolnych.

Rozbrojony okręt pozostanie w Kilonii do końca wojny, przeholowany do Kaiserliche Werft poddany przebudowie w 1915 roku, służy tam jako hulk mieszkalny dla załóg torpedowców.

*Hansa* zostaje oficjalnie skreślona z listy floty w dniu 6 grudnia 1919 roku i w 1920 roku pocięta na złom w Audorf koło Rendsburga nad Kanałem Kilońskim.

(ciąg dalszy nastąpi)

## Przypisy

1. *Hansa* łacińskie określenie niemieckiego słowa „Hanza”. Początkowo związek miast niemieckich, z czasem rozszerzony na inne miasta północnej Europy. Pomiędzy XII a XVII wiekiem największy związek gospodarczo-polityczny w Europie.

2. Do dnia dzisiejszego najważniejsze miasta starej Hanzy są dumne ze swego hanzeatyckiego rodowodu, dwa z nich zachowały do czasów współczesnych polityczną autonomię tworząc niezależne kraje: związkowe, ich oficjalne nazwy brzmią: Hansestadt Bremen i Hansestadt Hamburg, miasta wchodzące w skład innych krajów związkowych zachowały swój tradycyjny przyimek przypominający o dawnej przynależności do Hanzy np.: Hansestadt Lübeck, Hansestadt Rostock, Hansestadt Stralsund, Hansestadt Wismar, Hansestadt Greifswald. Odzwierciedlają to także tablice rejestracyjne np.: HH – Hansestadt Hamburg, HL – Hansestadt Lübeck, HRO – Hansestadt Rostock, HST – Hansestadt Stralsund.

3. Ernst Fritze, admirał, ur. 20.IV.1850 w Hagenow, zm. 27.II.1941 w Naumburg/Saale; VII.1888 – IX.1890 dowodzi krążownikiem *Adler* i fregatą *Niobe*, 27.V.1890 Kapitän zur See; IX.1890 – V.1892 w R.M.A., VIII.1892 – IX.1894 dowódca pancernika *Baden*, IX.1894 – IX.1897 Szef sztabu Stacji Bałtyckiej (Chef des Stabes Marinestation Ostsee),

X.1897 – III.1899 Szef sztabu I Eskadry, 22.III.1899 kontradmirał, V.1899 – IV.1900 Szef II Dywizjonu/2-gi Admirał Eskadry krążowników (Dalekowschodniej) jednocześnie w zastępstwie stycznia-luty 1900 Szef Eskadry, VII.1900 – X.1901 Szef I Inspektora Marynarki, X.1901 – IX.1903 Inspektor do spraw broni torpedowej (Inspekteur des Torpedowesens) jednocześnie Szef II Eskadry, VII.1902 – IX.1902/VII.1903 – IX.1903, IX.1903-IX.1904 Szef II Eskadry, 27.I.1904 wiceadmirał; 14.III.1904 do dyspozycji, 26.VII.1914 mianowany admirałem (honorary).

4. Prinz Heinrich awans na stopień wiceadmirała otrzymał w dniu 5 grudnia 1899 roku w Hongkongu.

5. Z przebywającej od 31 maja na redzie Taku kanonierki *Ilitis* (KKpt. Wilhelm Lans), detaszowano na prośbę konsula w dniu 4 czerwca do ochrony konsulat i przebywających w mieście cudzoziemców oddział złożony z 2 oficerów i 30 marynarzy. Jednak już pięć dni później w dniu 9 czerwca oddział powrócił na okręt, zastąpiony w Tientsin przez Detaschment złożony z marynarzy małego krążownika *Irene*. Podyktowane to było chęcią przywrócenia pełnej gotowości bojowej kanonierki; *Ilitis* jako jedyny okręt niemiecki mógł z racji niewielkiego zaopatrzenia operować w ujściu rzeki Pajho nad którą leżała Taku. W mieście pozostał jednak zastępca dowódcy kanonierki *Ilitis* Kapitänleutnant Robert Kühne stając na czele nowo przybyłego oddziału. Tientsin dziś znane jako Tianjin. Taku dziś znane jako Dagou.

6. Były to *Hertha*, *Hansa*, *Kaiserin Augusta* i *Geifion*.

7. Forty Taku położone przy ujściu rzeki Peiho do Morza Żółtego, broniły dostępu do miasta Tientsin ważnego węzła kolejowego na drodze do Pekinu. Całość umocnień tworzyły cztery forty: Północno-zachodni, Północny, Południowy i Południowo-zachodni oraz tzw. bateria brzegowa, wyposażone były m.in. w działa kalibrów 240 mm, 210 mm, 150 mm. Załogę fortów stanowiło ok. 5000 żołnierzy. Wiceadmirał Bendemann wymienił kilka punktów z których najważniejsze były: możliwość łatwego przetrwania – praktycznie w każdej chwili – linii komunikacyjnych przez załogi Fortów. Nie można ostrzelać umocnień przez duże okręty kotwiczące (ze względu na pływność) w odległości 14-19 km od brzegu oraz szczupłość sił jakie pozostały do dyspozycji po wyekwipowaniu korpusu admirała Seymoura.

8. Ultimatum wystosowano po tym jak dowódcą kanonierki *Ilitis* Korvettenkapitän Wilhelm Lans zapewnił, że zdobycie fortów przy użyciu posiadanych sił jest jeszcze możliwe! Ultimatum podpisał: wiceadm. Hildebrandt (Rosja), wiceadm. Bendemann (Niemcy), kontradm. Coureujolles (Francja), kontradm. Bruce (W. Brytania), kmr. Nagamine (Japonia), kmr. por. Casella (Włochy), kpt. mar. (Linienchiffleutnant. I. kl.) Kottowitz (Austro-Węgry). Ultimatum nie podpisał kontradm. Kempf (USA). Decyzja zdobycia szturmem fortów Taku kryła w sobie duże ryzyko, oddziały desantowe lądujące od rana 16 czerwca na brzegu pozbawione rezerw skazane były na sukces! Niepowodzenie ataku i ewentualna ewakuacja – bez możliwości wsparcia własnych ciężkich okrętów – pod ogniem chińskiego garnizonu, zakończyła by się niewątpliwie wielkimi stratami. Ewentualna porażka oznaczała w dalszej kolejności całkowite odcięcie i unicestwienie korpusu admirała Seymoura (od 19.06. w pełnym odwrocie w kierunku na Tientsin) i ewentualna rzeź Europejczyków w Tientsin (w mieście broniło się 859 marynarzy z załóg zatopionych okrętów, żołnierzy piechoty morskiej z III Seebataillon, oraz oddział ochotników utworzony z Europejczyków zamieszkałych w mieście w większości Niemców).

9. Według Emila Wilhelmy, *China Land und Leute, Illustrierte Geschichte des Reiches der Mitte*, oddziały desantowe po dotarciu na miejsce zastały tam 300-osobowy oddział japońskich marynarzy.

10. Były to niemiecka *Ilitis*, brytyjska *Algérine*, rosyjskie *Bobr*, *Korietz* i *Giljak* oraz francuska *Lion*.

11. Torpedowce typu *Hai*, zbud. 1897-1900 w Schichau-Werft Elbing, wyp. 284 ton, wym.: 59,0

x 6,4 x 2,55 m, szyb. 32 w. (na próbach 35,07 – 35,2 w.) uzbr.: 6 x 47 mm, 2 w.t. 457 mm. załoga 57 ludzi. Zdobyte w Arsenalu Taku podzielono pomiędzy cztery państwa. *Hai-Lung* (bryt. *Taku* wyc. 1916 w Hongkongu), *Hai-Hoha* ros.*Lejtenant Burakov* 23/24.VII.1904 ciężko uszkodzony przez uzbrojone barkasy jap. pancerników *Mikasa* i *Fuji* 26.VII przełamał się i zatonął), *Hai-Ching* niem. *Taku* wycyf. 13. VI.1914 i 28.09 samozatopiony w Tsingtau), *Hai-Nju* (franc.*Takou* 22.II.1911 wszedł na mieliznę koło wyspy Poulo-Condor, 27.04. ściągnięty, 30.IX.1911 wycyf. w Sajgonie).

12. Dowódca amerykańskiej kanonierki *Mono-cacy* odmówił udziału w tej operacji.

13. Kanonierka *Ilitis* (Kanonenboot), zbud. 1897-1898 w stoczni Friedrich Schichau Danzig, wyp. 1048 ton, wym.: 65,2 x 9,1 x 3,63 m. szyb. 14,8 w. uzbr.: 4 x 88 mm, 6 x 37 mm, załoga 130 ludzi. *Ilitis* od 01.12.1898 roku w służbie zamorskiej, samozatopiony w dniu 28.09.1914 w Tsingtau. Za Taku okręt odznaczony został orderem Pour le Merite. *Ilitis* był pierwszym okrętem z serii sześciu jednostek, pozostałe okręty to: *Jaguar*, *Tiger*, *Luchs*, *Panther*, *Eber*.

14. Kanonierki podeszły blisko chińskich umocnień tak aby móc skutecznie użyć w walce działka szybkostrzelne mniejszych kalibrów (w tym celu *Ilitis* otrzymał z krążownika *Hertha* dodatkowo dwa działka kal. 37 mm). Ostrzał prowadzono na kowticy, ogień kanonierek siał spustoszenie na otwartych stanowiskach artyleryjskich fortów, to właśnie było przyczyną szczególnie dużych strat wśród obsług dział.

15. Sygnałem do szturmowania była czarna kula wciągnięta na fokmaszce, kilka chwil później ten sam sygnał oznaczający „przerwać ostrzał” fortu podniosła na maszcie głównym HMS *Algérine*.

16. To właśnie w pojedynku z baterią brzegową *Ilitis* otrzymał ciężkie trafienie pociskiem kal. 240 mm, które mogło okazać się zgubne w skutkach dla okrętu. Granat przebił sterburtę, wewnątrz okrętu wyrządził duże zniszczenia zabijając dwóch i raniąc trzech marynarzy, opuścił okręt na bakburtie i eksplodował na przeciwnym brzegu!

17. Ostrzał ostatnich umocnień chińskich prowadzono także ze zdobytego w forcie południowym działka kal. 210 mm.

18. Ostatecznie akcję oczyszczania fortów z chińskich maruderów zakończono w dniu 21 czerwca. Brytyjczycy zajęli fort północno-zachodni, Japończycy fort północny a Niemcy i Rosjanie fort południowy. Straty poniesione przez międzyrodowe oddziały wyniosły 118 zabitych i rannych, straty kontyngentu niemieckiego to tylko... 1 ranny! Straty obrońców: ok. 700 zabitych i rannych oraz 100 wziętych do niewoli. Trafienia i straty poniesione przez okręty uczestniczące w dniu 17 czerwca w operacji przeciw fortom Taku:

*Ilitis* otrzymał 21 trafień, straty wśród załogi: 7 zabitych i 11 rannych (ciężko ranny palacz Emil Wehn zmarł w dniu 22.06.),

*Algérine* otrzymał 5 trafień, straty wśród załogi: 9 rannych,

*Bobr* otrzymał 1 trafienie, bez strat wśród załogi,

*Korietz* otrzymał 6 trafień, straty wśród załogi: 10 zabitych i 21 rannych,

*Giljak* otrzymał 3 trafienia, straty wśród załogi: 8 zabitych i 47 rannych,

*Lion* otrzymał 3 trafienia, straty wśród załogi 3 rannych,

*Whiting* otrzymał 1 trafienie, bez strat wśród załogi.

Powyższe dane dotyczące uszkodzeń i strat jednostek – z wyjątkiem *Ilitis* – są niepewne.

19. W skład Korpusu Ekspedycyjnego Marynarki utworzonego 25.VI.1900 roku weszły I i II Batalion morski (Seebataillon) w sile 62 oficerów i 2500 żołnierzy. Dowódcą mianowany został Inspektor piechoty morskiej Generalmajor von Hopfner. Pierwsze transporty (*Wittekind* i *Frankfurt*) wypłynęły z Wilhelmshaven w dniu 3.VII, przybywając na redę Tsingtau 13.08. Korpus ekspedycyjny przybył za późno by móc wziąć udział w marszu na Pekin. Po przybyciu do Chin Korpus ekspedycyjny podporządkowany został Szefowi Eskadry Dalekowschodniej.

20. Według innych źródeł 6 sierpnia 1900 roku.



21. Było to związane z poleceniem wydanym przez wiceadm. Bendemanna. Szef eskadry sądził, że siły międzynarodowe pozostaną co najmniej do 15 sierpnia w Peitsang, i wydał rozkaz po przybyciu na miejsce oczekiwania na posilkę. Wraz z kompanią *Hansa* do Tientsin powrócili Austriacy/Węgrzy i Włosi.

22. Austriacko-węgierski i włoski kontyngent liczył po ok. 30 oficerów i marynarzy każdy.

23. Miasto portowe w Chinach znane dziś pod nazwą Yantai.

24. Schan-hei-kwan i Chin-wan-tau znane dziś pod nazwami Shanhaiguan i Qinhuangdao.

25. Pierwszym zwodowanym okrętem tego typu nazywanym niezgodnie z przyjętą w Kaiserliche Marine regułą typem *Brandenburg* był *Kurfürst Friedrich Wilhelm*.

26. Chin-wan-tau przewidziano jako port przeładunkowy dla nadchodzących z Niemiec transportów, z tego powodu na redzie portu kotwiczyły stale jeden okręt eskadry.

27. W. Kaudel pamiętnik członka załogi krążownika *Hansa*.

28. Melbourne pierwsza stolica Związku Australijskiego, w wyniku rywalizacji pomiędzy Sydney i Melbourne postanowiono dość wcześnie, bo już w 1908 roku przenieść stolicę na nowe miejsce. Pierwsze prace rozpoczęto w 1913 roku, oficjalnie stolicę Związku Australijskiego przeniesiono do nowo wybudowanej Canberrę w dniu 9 maja 1927 roku.

29. Port Philip reda Melbourne.

30. Krążownik IV klasy *Cormoran* należący do typu *Bussard* (spójrz: *Vineta*) stacjonował w Apia (Niemiecka Samoa) pomiędzy 15.III – 01.V. Okręt przechodził okresowy przegląd w Sydney, z racji pobytu w Australii przydzielony wraz z *Hansa* do reprezentacji Rzeszy w w/w uroczystościach.

31. Okręt hydrograficzno-badawczy (*Vermessungsschiff*) *Möwe* (eks-kanonierka od 1884 klasyfikowany jako krążownik), zbud. 1878-1880 w stoczni Friedrich Schichau Elbing, wyp. 1005 ton, wym.: 59,20 x 8,90 x 4,18 m., prędk. 11,0 w., uzbr.: 1 x 150 mm, 4 x 120 mm, od 1890: 2 x 125 mm i 5 rew., uzbrojenie pod koniec służby: 5 rew.; załoga 127-133 ludzi. *Möwe* od 1.10.1880 roku w służbie zamorskiej; XI.1889 – X.1890 przebudowany na okręt hydrograficzno-badawczy, I.XI.1890 ponownie w służbie (do 1893 nadal klasyfikowany jako krążownik!), stacjonował na południowym Pacyfiku, wycofany 29.X.1905, do 1910 jako hulk w Tsingtau. Sprzedany, pozostał w Tsingtau tam samozatopiony we wrześniu 1914. *Möwe* należał do serii trzech jednostek typu *Habicht* pozostałe okręty: *Habicht*, *Adler*. Niekiedy spotykana – także w urzędowych dokumentach pisownia nazwy: *Möve*.

32. Krążownik *Thetis* (Kleine Kreuzer), zbud. 1899-1901 w Kaiserliche Werft Danzig, należał do 10 jednostek typu *Gazelle*.

33. *Geier* krążownik IV klasy, zobacz: *Vineta*.

*Schwalbe* krążownik IV klasy, od 1899 krążownik (Kleiner Kreuzer), zbud. 1887-1888 w stoczni Kaiserliche Werft Wilhelmshaven, wyp. 1359 ton, wym.: 66,90 x 9,36 x 4,72 m., prędk. 14,1 w., uzbr.: 8 x 105 mm, 5 rew., załoga 117 ludzi. Pomiędzy 1888-1893 i 1898-1902 w służbie zamorskiej. 1902 wycofany. Planowana, nie zrealizowana przebudowa na okręt hydrograficzny, od 1912 plan przebudowy na okręt szkolny dla obsługi dalmierzy i zastąpienia starszej *Grille*, po wybuchu wojny hulk mieszkalny w Kilonii. 1922 złomowany. Siostrzany okręt *Sperber*.

*Luchs*, zbud. 1898-1900 w stoczni Kaiserliche Werft Danzig, należał do typu *Ilus*; od maja 1900 w służbie zamorskiej, 28.IX.1914 samozatopiony w Tsingtau.

W dniu 16 kwietnia *Schwalbe* opuściła Ningbo i udała się na remont do stoczni w Szanghaju.

34. Od samego początku kolejni dowódcy zwracali uwagę na uzależnienie Eskadry od kosztownych i uciążliwych przeglądów, napraw i remontów okrętów w obcych portach, niedostateczne zaplecze techniczne szczególnie w okresach napięć – a tych nie brakowało w tym czasie na Dalekim Wschodzie – stawało pod znakiem zapytania zdolność bojowa całej Eskadry Dalekowschodniej. W Berlinie zdawano sobie z tego doskonale sprawę i forsowano rozbudowę

Kiautschou. Początkowo utworzono warsztaty portowe z początkiem 1905 roku sprowadzono dźwig o udźwigu 150 ton, a pod koniec sierpnia 1905 roku oddano do użytku dok pływający o nośności 16 000 ton, w tym czasie największy i jedyny dok pływający na Dalekim Wschodzie. W marcu 1904 roku przekazano do użytku nowoczesny port wewnętrzny tzw. „Neue Hafen” (Nowy Port), w lutym 1907 roku przekazano do użytku stocznia „Gouvernements-Werft”, pozwoliło to uniezależnić się od remontów i przeglądów w portach zagranicznych. W roku 1913 stocznia zatrudniała 65 Europejczyków i 1550 Chińczyków.

35. Hankau (Hankou) dziś w aglomeracji Wuhan. Miasto położone ok. 1100 km od ujścia Janktse do Morza Żółtego, do 1914 roku obok Tientsin drugie ważne centrum handlowe z wieloma filiami firm niemieckich, a także konsulatami i urzędem pocztowym; do Hankau wiodły regularne linie żeglugowe m.in. Norddeutsche Lloyd (dwa razy w tygodniu Shanghai – Hankau), miejsce stacjonowania niemieckich jednostek rzecznych oraz sporadycznie kanonierek należących do Eskadry Dalekowschodniej.

36. Od połowy lat 90-tych XIX wieku Rosja nie chcąc pozostać w tyle za innymi mocarstwami prowadziła aktywną politykę ekspansji gospodarczej na Dalekim Wschodzie, rozbudowując jednocześnie swoją pozycję strategiczną w tym regionie świata. W 1896 roku, za wspierania Chin zostaje – od tychże – wynagrodzona 80-letnią koncesją kolejową tzw. Kolei Wschodnio-Chińskiej, dwa lata później 1898 otrzymała w 25-letnią dzierżawę Port Artur, a w roku 1900 w związku z powstaniem Bokserów podporządkowuje sobie Mandżurię Wewnętrzną (tzw. Mandżuria Zewnętrzna – dziś Kraj Nadmorski i częściowo Chabarowski – została przez Rosję anektowana w latach 1858-1860). W Rosji mnożyły się głosy ostrzegające przed próbami nie uznania japońskich aspiracji w regionie, jednak sukcesy osiągnięte w tak krótkim czasie prowadzą do przekonania własnych sił i lekceważenia Japonii „*krótka wojna z japońskim karlem*”. Japonia mając poparcie Wielkiej Brytanii (Umowa japońsko-brytyjska z 1902 roku) uznaje Rosję za największego rywala na Dalekim Wschodzie żąda uznania swoich praw i interesów gospodarczych w Mandżurii i Korei. Początkowo twarde i nieustępliwe stanowisko Rosji i gra na zwłokę – brytyjski dyplomata Cecil Spring-Rice notował: „*Japonia prosi o odpowiedź. Odpowiadając: Car znajduje się na urlopie. To znów: Caryca jest chora i w końcu musimy konsultować wielcekróla*”, (admirał Jewgienij I. Aleksejew gubernator Port Artur) – ewoluuje i z początkiem 1904 roku, Rosjanie gotowi są na ustępstwa szczególnie w Korei, jest już jednak za późno Japonia zdecydowała się rozwiązać konflikt militarnie.

37. Czemulpo, miasto portowe w Korei znane dziś pod nazwą Inchon. Główny port dla oddalonego o 30 kilometrów Seulu.

38. Dalnyj, miasto portowe w Chinach nad zatoką Jaltien znane dziś pod nazwą Dalian. Obok Port Artur drugi ważny port (handlowy) na półwyspie Liaotung. Miasto założone przez Rosjan w roku 1899. Znane również pod nazwą Dairen.

39. Na temat ostatniej walki rosyjskiego krążownika *Wariag* i kanonierki *Koriejec* zobacz: OW 68/2004.

40. Łądowanie japońskiej 2 Armii na początku maja na półwyspie Liaotung i przełamanie przez nią w dniu 26 maja rosyjskich pozycji obronnych pod Kinhoń spowodowało odcięcie twierdzy Port Artur od reszty sił rosyjskich w Mandżurii. Do zdobycia samego Port Artur japończycy wystawili 3 Armie pod dowództwem generała Nogami Maresuke (1849 – 13.IX.1912 wraz z żoną śmierć samobójcza), która w niezwykle zaciętych walkach ponosząc ogromne straty (generał Nogami stracił w tych walkach swoich dwóch synów) przełamywała kolejne pozycje obronne zbliżając się do miasta. Na początku sierpnia zapadła decyzja – poparta przez Cara – przetrzeźnienia floty rosyjskiej do Władywostoku. Stało się to tym bardziej konieczne gdyż od 7 sierpnia okręty rosyjskie znalazły się w zasięgu japońskiej artylerii dalekiej. Po nieudanej próbie przedarcia się (jedną z przyczyn była śmierć dowódcy eskadry admirała Witgefta i prawie całego sztabu na pokładzie okrętu flagowego *Cesariewicz*) do Władywostoku, i powro-

cie okrętów do Port Artur nie ponawiano prób wyrwania się z potrzasku. Do 10 grudnia uległy zniszczeniu w Port Artur bądź to na skutek ostrzału artylerii japońskiej, bądź zostały samozatopione wszystkie duże okręty rosyjskie (pancernik *Sewastopol* samozatopiony w przeddzień kapitulacji 01.I.1905 roku). Port Artur skapitulował 02.I.1905 roku.

41. Krążownik *Nowik* (ros. krążownik II rangi), zbud. 1899-1901 w stoczni Friedrich Schichau Danzig, wyp. 3180 ton, wym.: 111,00 x 12,20 x 4,70 m., prędk. 25,0 w., uzbr.: 6 x 120 mm, 6 x 47 mm, 5 w.t. 381 mm; załoga 328 ludzi. *Nowik* od 09.1902 roku na Dalekim Wschodzie; 09.1903 w Port Artur. W czasie bitwy w dniu 10.08.1904 otrzymał 3 trafienia (2 zabitych). W dniu 20.08 w wyniku awarii kotłów i braku węgla zawiął do portu Korsakowsk na południu Sachalinu, kilka godzin później odnalazł go tam japoński krążownik *Tsushima*, dowódca okrętu rosyjskiego nie mając możliwości ucieczki przyjął walkę przed portem. W trakcie prawie półtoragodzinnego pojedynku Japończycy osiągnęli 5 trafień. W rezultacie ciężko uszkodzony *Nowik* zawrócił do Korsakowska, nie mając żadnej szansy ucieczki został w nocy zatopiony przez własną załogę. Podniesiony i wyremontowany przez Japończyków, wszedł do służby pod nazwą *Suzuya*. W roku 1913 wycofany ze służby i złomowany.

42. Okręt liniowy *Cesariewicz*, zbud. 1899-1903 we francuskiej stoczni Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée à la Seine, wyp. 16 500 ton, wym.: 118,82 x 23,22 x 7,92 m., prędkość 18,5 w., uzbr.: 4 x 305 mm, 12 x 152 mm, 10 x 75 mm, 4 w.t. 381 mm; załoga 782 ludzi (jako okręt flagowy 803 ludzi).

43. Niszczyciele *Bezposzczadnyj* (eks-Skat), *Beztrasnyj* (eks-Delfin) i *Bezsumnyj* (eks-Kassatka), zbud. 1898-1900 w stoczni Friedrich Schichau Elbing, wyp. 350 ton, wym.: 61,00 x 7,00 x 3,00 m., prędkość 27,0 w., uzbr.: 1 x 75 mm, 5 x 47 mm, 3 w.t. 450 mm, załoga 57 ludzi. Należały do czterech jednostek typu *Bditełnyj* (eks-Kit). W Kiaoutschu internowane zostały dwa dalsze niszczyciele rosyjskie: *Smełnyj* (eks-Gorlicka) i *Bojkaj* (eks-Akula).

44. Około pół roku później władze chińskie pojechały w prowincji Schantung załogę dżonki, w przesłuchaniu członkowie załogi przyznali się do zamordowania dwóch Europejczyków, wg Alberta Hopmana wszyscy zostali skazani na karę śmierci.

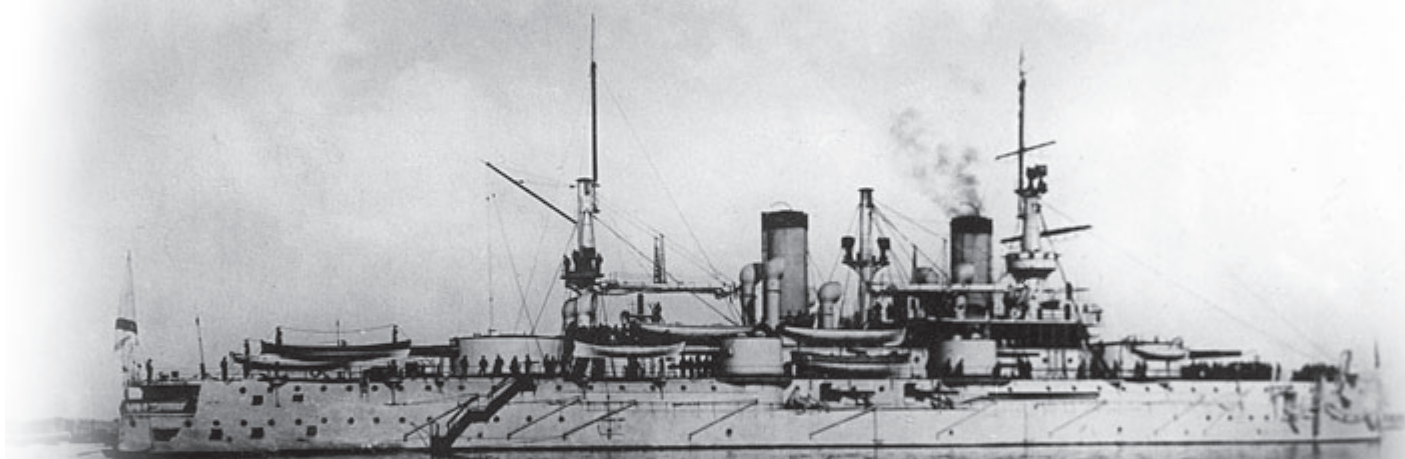
45. *Geier* w dniu 29.I.1905 oddolany do Niemiec, *Sperber* 13.V przydzielony do stacji Zachodnioafrykańskiej, *Seeadler* 28.VI przydzielony do stacji morza Południowego (Mikronezja/Neu Pommern/Samoa) i *Thetis* 28.VIII do Niemieckiej Afryki Wschodniej.

46. Carl Coerper już jako kontradmirał piastował pomiędzy V.1907 – V.1909 stanowisko dowódcy Eskadry krążowników na Dalekim Wschodzie.

47. Kanonierka rzeczna *Vaterland* (*Flusskanonenboot*), zbud. 1903-1904 w stoczni Friedrich Schichau Elbing, wyp. 280 ton, wym.: 50,10 x 8,00 x 0,94 m, szyb. 13 w., uzbr.: 1 x 88 mm, 1 x 50 mm, 2-3 km-ów, załoga 58 ludzi (w tym 11 Chińczyków). Przewieziona w częściach do Szanghaju i tam zmontowana. Stacjonowała na rzece Janktsekiang. Od 18.VIII.1914 zakotwiczona w Nankingu, 20.III.1917 zarekwirowana przez Chiny, chińska kanonierka *Li-Sui*; od 1932 we flocie Mandżukko pod nazwą *Risui*, w 1942 wycofana, dalsze losy? Bliźniacza kanonierka: *Tsingtau*. Kanonierka *Vaterland* była Podarunkiem Zarządu Głównego Flottenverein (odpowiednik Ligi Morskiej) na Obczyźnie.

48. *Roon* zbud. 1901-1903 w stoczni Joh.C. Tecklenborg AG Geestemünde. Wyporność 8900 BRT, wym.: 143,79 x 17,00 m, szyb. maks. 14,0 w., załoga 170 ludzi, 2388 pasażerów, w tym 116 – I klasy, 111 – II klasy i 120 – III klasy. Należał do serii 11+2 parowców pocztowych tzw. typu *Feldherren*. Pływał na linii Bremerhaven-Daleki Wschód i linii australijskiej (do 1914 roku także 8 rejsów na linii polnocnoamerykańskiej). W VIII.1914 internowany w Tjilatjap (Indie Holenderskie), 5.VII.1919 przejęty przez The Shipping Controller w Londynie i przekazany British India SN Co. W 1921 przejęty przez rząd grecki przemianowany na *Constantinopolis*, w maju 1925 złomowany w Niemczech.

49. Zobacz: *Victoria Louise* i *Vineta*.



# Rosyjskie pancerniki typu „Połtawa”

Michał Glock

część I

## Geneza powstania

Pod koniec XIX wieku Rosyjska Marynarka Wojenna znalazła się w dość specyficznej sytuacji. Polityka zbliżenia z II Rzeszą prowadzona z sukcesem przez dobre 20 lat za sprawą odwołania księcia Ottona von Bismarcka przestała mieć rację bytu. Co gorsza, Niemcy z przyjaciół w ciągu kilku lat stały się głównym potencjalnym przeciwnikiem na Bałtyku. Podpisane z republiką francuską porozumienie z 1892 roku, będące wymierzone w Niemcy, było widocznym potwierdzeniem zmiany polityki prowadzonej przez Petersburg.

W ewentualnym konflikcie z Niemcami dużą rolę miała odegrać marynarka wojenna, jednak jej stan w ostatnim dziesięcioleciu XIX wieku pozostawiał wiele do życzenia. Najważniejszy związek taktyczny – Flota Bałtycka – był pozbawiony większej ilości pancerników mogących w razie potrzeby tworzyć jeden spójny zespół taktyczny. Pomijając stare i mało przydatne fregaty pancerne *Minin* i jednostki typu *Gienerał* – *Admirał* oraz nieco nowsze, podobne jednostki *Władimir Monomach*, *Dymitr Donskoj* i *Admirał Nachimow* rosyjska flota na Bałtyku dysponowała tylko wieżowym pancernikiem *Pietr Wielkij* (w służbie od 1876 roku) i dwoma ukończonymi na początku lat 90 – tych pancernikami

typu *Impierator Aleksandr II*. Posiadane przez flotę rosyjską pancerniki obrony wybrzeża nie były poważnie brane pod uwagę jako jednostki bojowe, gdyż po pierwsze nie należały w tym czasie do najnowszych, a poza tym wszystkie wzorowane na amerykańskich monitorach posiadały bardzo niskie wolne burt i nie nadawały się do żeglugi pełnomorskiej.

Posiadane na Bałtyku okręty znacznie się pomiędzy sobą różniły i nie mogły stanowić jednego zespołu taktycznego. Fregaty pancerne oprócz nieefektywnie usytuowanego uzbrojenia posiadały dodatkowo ożaglowanie i wszystkie czekały na większe lub mniejsze modernizacje i przebudowy. Pancernik *Pietr Wielkij* ze względu na intensywne użytkowanie także oczekiwał generalnego remontu i daleko idącej modernizacji, wymuszonej nie najlepszymi własnościami żeglugowymi i zużyciem wyposażenia. Co więcej kadłub i uzbrojenie zostało niefrasobliwie uszkodzone w czasie ćwiczeń artyleryjskich przy dużym mrozie. Najnowsze pancerniki – „Impieratorzy” zbudowano z myślą wykorzystania w roli taranowców, co gorsza nieefektywnie rozmieszczono tzw. artylerię sekundarną (tj. główną drugiego kalibru<sup>1</sup>). Cztery armaty kal. 229 mm umieszczono w położonych nisko nad wodą kaza-

matach, przez co ich wykorzystanie przy gorszej pogodzie było problematyczne.

Ta zbieranina różnych jednostek liniowych była efektem niezwykle szybkiego rozwoju konstrukcji pancernika w latach 80-tych XIX wieku, oraz niezwykle wolnego tempa budowy dużych jednostek wojennych w stoczniach rosyjskich<sup>2</sup>.

Dlatego też postanowiono przez pewien czas nie budować dłuższych serii pancerników, gdyż słusznie przewidywano, że nowe okręty będą w chwili ukończenia przestarzałe, zresztą był to problem także innych marynarek wojennych. Wnioski takie wyciągnięto przy okazji budowy pancerników typu *Jekaterina II* (pozostałe *Czesma*, *Sinop*, *Gieorgij Podbiedonosiec*). W chwili rozpoczęcia budowy w 1883 roku *Jekaterina II* była jednym z potężniejszych okrętów liniowych na świecie, w chwili ukończenia ostatniej jednostki z serii *Gieorgija Podbiedonosca* w 1894 pancerniki tego typu zgodnie uważano za przestarzałe.

Słabość sił morskich na Bałtyku poważnie niepokoiła kierownictwo Mini-

1. Na pancernikach *Impierator Aleksandr II* i *Impierator Nikołaj I* w roli artylerii głównej wykorzystano 2 armaty kal. 305 mm umieszczone we wspólnej barbecie w dziobowej części okrętu, osłonięte dodatkowo pancerną kopułą.

2. Rosyjskie pancerniki tego okresu były budowane przeciętnie 6 – 7 lat.



sterstwa Marynarki. Przyjęty w 1890 roku pięcioletni plan rozbudowy marynarki miał w pewnym stopniu poprawić sytuację. Zaplanowano w nim budowę 4 pancerników dla potrzeb Floty Bałtyckiej, 3 pancerniki obrony wybrzeża, duży i nowoczesny krążownik pancerny oraz 28 kontrtorpedowców.

Nowe pancerniki postanowiono zbudować według najnowszych koncepcji. Pierwszy z zamówionych okrętów *Sisoi Wilekij* był w zasadzie bardzo

podobny do czarnomorskiego pancernika *Tri Swiatitiela*, natomiast pozostałe jednostki miały być zaprojektowane w oparciu o doświadczenia zebrane z eksploatacji posiadanych okrętów liniowych.

### Konstrukcja okrętów

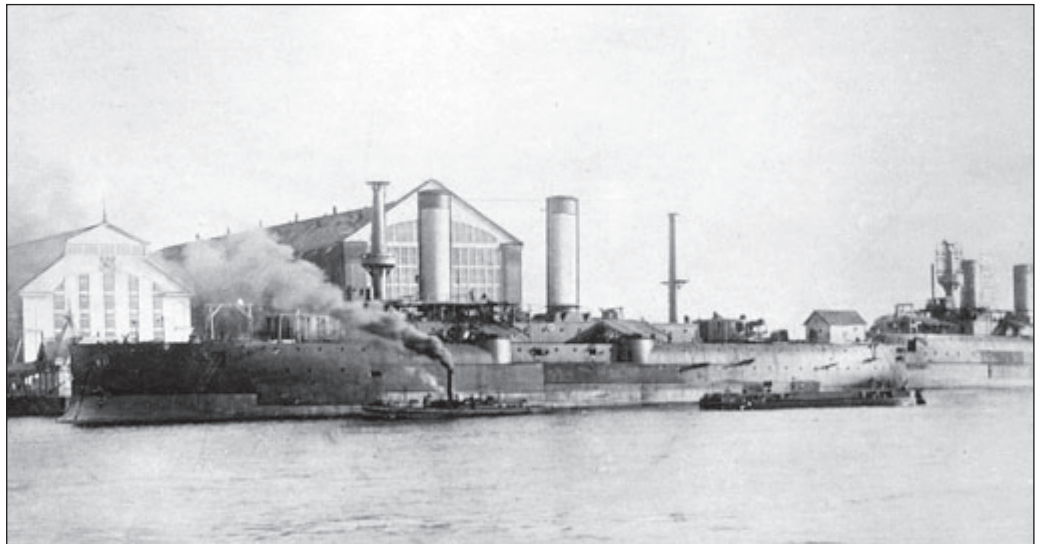
Pierwszym problemem, jaki stanął przed konstruktorami pracującymi pod kierownictwem N. A. Samojłowa było zbudowanie kadłuba z możliwie wysoką burzą pozwalającą na oceaniczne pływanie nawet przy złej pogodzie. Wszystkie wcześniejsze pancerniki powstały w mniejszym lub większym stopniu w oparciu o plany okrętów angielskich. Postanowiono zatem tym razem skorzystać z doświadczeń szkoły francuskiej.

Powodem zmiany orientacji rosyjskich sztabowców należy upatrywać w coraz wyraźniejszym antyrosyjskim kursie polityki zagranicznej Albionu, a także pewnym konserwatyzmem angielskich konstruktorów (szczególnie,

że nowe pancerniki miały być projektowane zgodnie z najnowszymi trendami z wykorzystaniem najnowszych wynalazków). Gładkopokładowy (tj. bez uskoków) kadłub został zaprojektowany w oparciu o plany jednostek francuskich, jakie przekazali nowi sojusznicy, jednakże w jego specyficznym kształcie widać wyraźne podobieństwo do fregaty pancerniej *Admirał Nachimow*. Wolna burta miała prawie 5 metrów wysokości i gwarantowała dobrą dzielność morską. Cały kadłub został podzielony 10 grodziami wodoszczelnymi na 11 przedziałów. Osuszanie przedziałów było możliwe dzięki istnieniu centralnej magistrali odpływowej. Wręgi kadłuba na śródokręciu były ustawione co 1,22 m, natomiast na dziobie i rufie do 0,91 m. Dziób został wyposażony w taran o długości 2 metrów. Długość całkowita kadłuba wynosiła 114,3 m (na linii wodnej 112,5 m i 108,7 m pomiędzy pionami). Szerokość 21,34 m, zanurzenie przy wyporności standardowej na dziobie 7,6

m, na rufie 7,9 m. Po wyposażeniu pancerników zanurzenie wzrosło średnio do 8,1 – 8,3 m. Pancerniki tego typu zbudowano z pewnym przeciążeniem (co było charakterystyczne dla rosyjskiego budownictwa okrętowego) – w praktyce zanurzenie wzrastało do maksymalnie 8,6 m. Po ukończeniu jednostki różniły się wieloma szczegółami konstrukcji, oraz wypornością. Najmniej z całej trójki wypierał *Pietropawłowsk* 11 354 t, więcej wypierała *Poltawa* 11 500 t, natomiast *Sewastopol* 11 842 t.

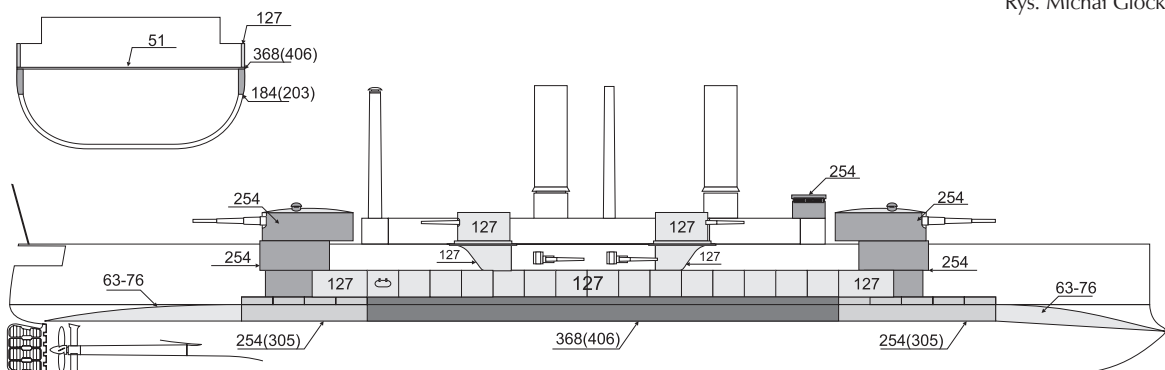
Opancerzenie okrętów ważyło 2800 – 2900 t (według różnych źródeł), co stanowiło 26% wyporności konstrukcyjnej kadłuba. Burty o charakterystycznym kształcie wzorowanym na jednostkach francuskich zostały pokryte płytami pancernymi o maksymalnej grubości 406 mm (*Pietropawłowsk*) lub 386 mm (pozostałe jednostki). Maksymalnie gruby pancerz znajdował się w rejonie kotłowni i maszynowni. Na wysokości barbet artylerii głównej grubość pancerza



Pancerniki *Pietropawłowsk* (na pierwszym planie) i *Sewastopol* przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni Galernyj Ostrowok, jesień 1896 roku.

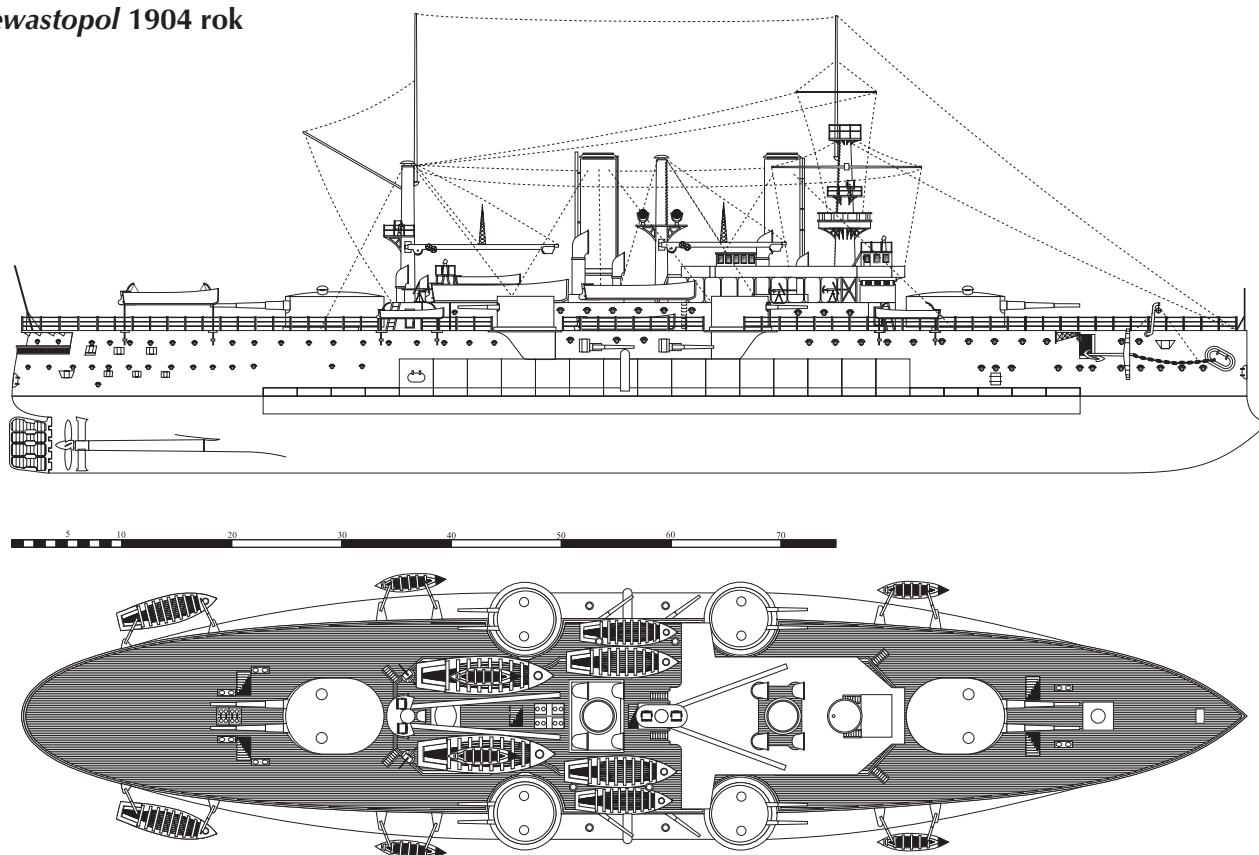
Fot. zbiory Siergiej Bałakin

### Schemat opancerzenia w mm



Rys. Michał Glock

### Sewastopol 1904 rok



Rys. Michał Glock

zmniejszała się na *Pietropawłowsku* do 305 mm i do 254 mm na pozostałych jednostkach. Główny pas pancerny miał długość 73,15 m i szerokość 2,29 m, z czego tylko 0,9 m wystawało nad powierzchnię wody. W dolnych partiach pancierz miał grubość 203 mm (*Pietro-*

*pawłowsk*) i 184 mm na pozostałych jednostkach. Z przodu cytadeli pancerną zabezpieczała pancerna gródź poprzeczna o grubości 229 mm, rufowa miała 203 mm. Pancerniki posiadały trzy ciągle pokłady, z których dolny miał grubość 51 mm. Przed przednią i tylną

gródzią pancerną znajdowało się dodatkowe opancerzenie o grubości 63 – 76 mm.

Aby zabezpieczyć podajniki amunicyjne wież artylerii średniej stojących na śródkręciu, ponad głównym pasem burtowym znajdował się dodatkowy pas

Pancernik *Sewastopol* około 1897 roku w czasie prac wykończeniowych.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin





pancerny o grubości 127 mm. Podobnej grubości opancerzenie pokrywało także podstawy stanowisk artylerii średniej oraz same stanowiska. Słabiej były chronione stanowiska armat kal. 152 mm umieszczone na pokładzie artyleryjskim, gdyż zabezpieczał je tylko pancierz o grubości 76 mm.

Stanowisko dowodzenia ochraniał pancierz grubości 229 mm. Wieże artylerii głównej jak i barbety ochraniał pancierz grubości 254 mm. Pancerny dach wież stojących na dziobie i rufie miał grubość 51 mm, natomiast mniejsze wieże armat kal. 152 mm miały dachy o grubości 25 mm. Pancerniki oczywiście nie miały grodzi torpedowych, zaś ich rolę spełniały bunkry węglowe usytuowane na śródokręciu.

Napęd zapewniały dwie maszyny parowe umieszczone w dwóch przyległych przedziałach. Maszyny dla *Pietropawłowska* i *Poltawy* zakupiono w Anglii. Silniki parowe dla *Sewastopola* zostały wyprodukowane na podstawie angielskiej dokumentacji w zakładach Franko – Rosyjskich w Petersburgu. Koszt maszyn zakupionych w Anglii oscylował w granicach 1200 tys. rubli – 1300 tys. rubli. Dużo droższe okazały się maszyny ustawione na *Sewastopolu*, jako że ich koszt wyniósł prawie 2 mln. rubli. Wzrost cen należy tłumaczyć dużo mniejszym doświadczeniem zakładów rosyjskich w produkcji skomplikowanych (jak na tamte czasy) maszyn, oraz wyższymi kosztami pracy i dodatkowymi wydatkami na sprowadzenie niezbędnej armatury nieprodukowanej w Rosji.

Dwie maszyny potrójnego rozprężania były połączone bezpośrednio z wałami zakończonymi czterołopatowymi śrubami napędowymi o średnicy 4,5 m. Łączna moc maszyn napędowych wynosiła 10 600 KM, co teoretycznie miało okrętom zapewnić prędkość na poziomie 17 węzłów. W praktyce żaden z pancerników nigdy nie osiągnął zakładanej prędkości. Przy przeciążeniu maszyn na próbach do 11 213 KM pancernik *Poltawa* osiągnął prędkość 16,86 węzła, co było czyniło z niego najszybszą jednostkę z serii. W czasie prób na pozostałych okrętach przy przeciążeniach maszyn na poziomie 11 tys. KM osiągano prędkości w granicach 16,5 węzła. Parę do maszyn dostarczało 14 cylindrycznych kotłów parowych (na *Sewastopolu* 16). Kotły umieszczono w czterech kotłowniach. Spaliny były odprowadzane do dwóch jednakowej wysokości kominów o okrągłym przekroju.

W zasobniach węglowych zgodnie z projektem mieściło się standardowo 700 ton węgla, a maksymalnie 1050 t. Przy 10 węzłach pancerniki powinny mieć zasięg 4500 mil morskich. W praktyce na pokłady pancerników zabierano nawet 1200 ton węgla. Zasięg jednostek okazał się jednak mniejszy niż zakładano pierwotnie. Przy maksymalnym zapasie węgla zasięg pancerników przy ekonomicznej prędkości nie przekraczał 3750 mil. Przyczyną mogły być mało wydajne kotły cylindryczne, które pochłaniały znaczne ilości węgla nawet wtedy, gdy pancerniki stały w gotowości 12 godzinnej. Kotły cylindryczne miano-

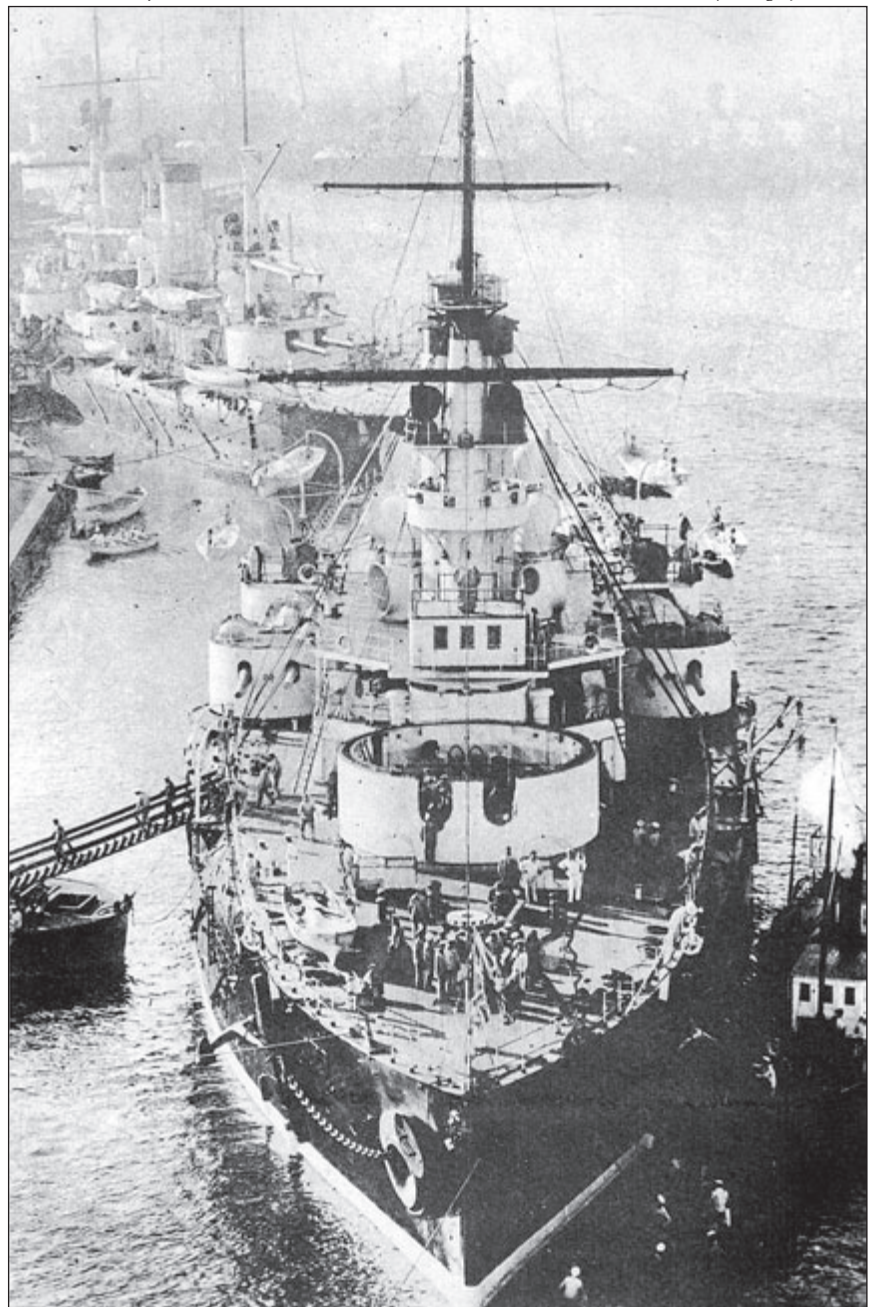
wicie mają to do siebie, że aby wytwarzały parę o dostatecznym ciśnieniu muszą być rozpalane przez dłuższy czas.

Pancerniki postanowiono uzbroić w najnowocześniejsze z dostępnych w arsenale rosyjskim armat.

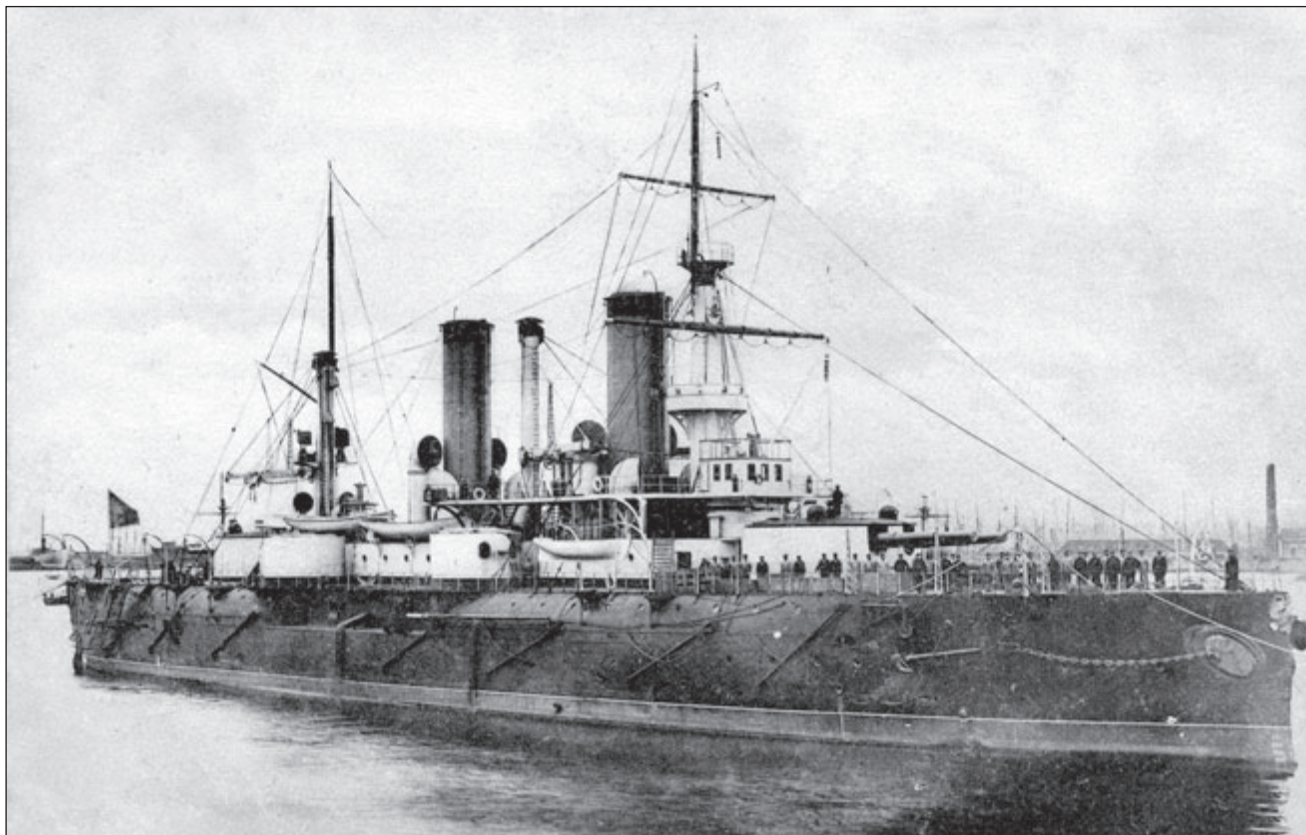
W charakterze artylerii głównej wykorzystano 4 armaty kal. 305 mm wyprodukowane w zakładach Obuchowskich. Armaty miały długość 40 kalibrów (12 192 mm z zamkiem). Masa armaty wynosiła 43 tony. Standardowy pocisk burzący o masie 331 kg (ładunek miotający –106 kg prochu bezdymnego) był wyrzucany z prędkością początkową 792 m/s na odległość prawie 12 km,

**Pancerniki *Sewastopol* (na pierwszym planie) i *Poltawa* w czasie instalowania uzbrojenia w arsenale bazy w Kronsztadzie 1896.**

Fot. zbiory Siergiej Bałakin







Pancernik *Połtawa* na widokówce wydanej w Tallinie (wtedy Rewel). Pancernik w malowaniu wiktoriańskim prawdopodobnie tuż przed przebazowaniem na Daleki Wschód.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

jednak w praktyce nie strzelano dalej niż na 6000 m, zaś w czasie bitwy odległości były jeszcze mniejsze. Armaty umieszczono do dwie w dwóch wieżach pancernych typu francuskiego (wieża owalna o prostych ścianach). Wieże dla pancerników powstały w Zakładach Metalowych (główny dostawca stanowisk wieżowych instalowanych na rosyjskich okrętach), tylko wieża dla *Pietropawłowska* zamówiono w Zakładach Obuchowskich. Ostatecznie na pokładzie tego okrętu zainstalowano wieżę z Zakładów Metalowych, gdyż budowa tej jednostki posuwała się w miarę szybko i aby nie opóźniać prac wykończeniowych zainstalowano na niej prędkiej ukończone stanowiska przeznaczone pierwotnie dla *Sewastopola*. Ambratury wież pozwalały na odnoszenie luf armatnich maksymalnie na  $+15^{\circ}$ . Wieże mogły obracać się w zakresie  $270^{\circ}$  (po  $135^{\circ}$  w lewo lub prawo do osi symetrii kadłuba). Teoretycznie nowe armaty miały szybkostrzelność na poziomie 2 strzałów na 3 minuty, jednak w praktyce było to 2 strzały na 5 minut. W czasie eksploatacji pojawiły się także problemy ze śrubowym zamkiem, którego konstrukcja okazała się dosyć słaba. Właśnie w wyniku wadliwej konstrukcji zamka armata tego typu stała się powodem tragedii na pancerni-

ku *Sisoi Wielkiej*, gdzie w czasie ćwiczeń artyleryjskich 15 marca 1897 roku w rurowej wieży nastąpiła eksplozja ładunku miotającego, co kosztowało życie 33 członków załogi.

Koszt jednej pancernejszej wieży wyniósł ok. 190 tys. rubli.

W roli artylerii średniej na pokładzie pancernika zainstalowano 12 armat kal. 152 mm systemu Canet o lufach długości 45 kalibrów. Armaty miały służyć do ostrzeliwania nieopancerzonych partii kadłubów wrogich pancerników oraz do walki z mniejszymi okrętami. Były to pierwsze tego typu armaty wykorzystywane w późniejszym okresie powszechnie na wszystkich starszych rosyjskich okrętach. Początkowo na okrętach typu *Połtawa* zamierzano zainstalować na pokładach armaty kal. 203 mm, jednak stwierdzono, że ich stanowiska będą za ciężkie i pogorszą stateczność. Zrezygnowano także z cięższych armat kal. 229 mm, które planowano ustawić w burtowych kazamatach. Negatywne doświadczenia z podobnymi rozwiązaniami np. z pancerników typu *Imperator Aleksandr II* spowodowały, że od pomysłu odstąpiono.

Armaty kal. 152 mm zostały umieszczone w czterech dwulufowych wieżach i w pojedynczych stanowiskach

kazamatowych na pokładzie baterijnym. Umieszczenie aż 8 z 12 armat w wieżach stojących wysoko na pokładzie głównym było swoistym novum na okrętach tej wielkości. Podobne rozwiązania stosowano tylko na najnowszych pancernikach francuskich. Armaty mogły wystrzeliwać pociski o masie 41,3 kg (ładunek miotający 12,9 kg) na odległość 9,5 km z szybkością początkową 792 m/s. Szybkostrzelność tych armat przy dobrze wyszkolonej obsłudze wynosiła 5 strzałów na minutę, w praktyce średnio 2 – 3.

Dodatkowo na pokładzie znalazło się wiele działek mniejszych kalibrów przeznaczonych do walki z torpedowcami przeciwnika. Na marginesie należy dodać, że do walki z torpedowcami przeciwnika w tym czasie w zupełności wystarczyły szybkostrzelne działka małych kalibrów, co oczywiście nie oznacza, że przeciwko torpedowcom nie wykorzystywano cięższych armat. 12 armat kal. 47 mm (na *Pietropawłowsku* 10) stało na nadbudówkach po 6 (lub 5) na każdej burcie. Dodatkowo na pancernikach umieszczono po 28 lekkich działek kal. 37 mm (1 funtowych) systemu Hotchkiss – 10 działek umieszczono na marsie masztu bojowego, skąd łatwiej było dostrzec ewentualne cele, sześć umiesz-



czono na pomoście w rejonie kominów, 2 wchodziły na wyposażenie kutrów okrętowych, natomiast pozostałe ustawiono na pokładzie, przy czym można je było demontować w razie konieczności. Specyfiką uzbrojenia rosyjskich okrętów tamtego okresu było posiadanie na uzbrojeniu także armat desantowych kal. 63,5 mm L/19 systemu Baranowskiego. Na pokładzie każdego okrętu znajdowały się po dwie takie armaty.

Na pokładach pancerników zainstalowano także wyrzutnie torpedowe. Ponad linią wodną umieszczono 4 wyrzutnie kal. 381 mm wz. 1889 wyprodukowanych w Zakładach Metalowych (na dziobie i rufie i dwie na dolnym pokładzie w rejonie rufowej wieży artylerii głównej). Dodatkowo w rejonie barbety dziobowej wieży artylerii głównej zainstalowano dwie podwodne wyrzutnie torped kal. 457 mm wz. 1892 wyprodukowane w Zakładach Lessnera. Torpedy kal. 381 mm miały masę 462,2 kg (ładunek wybuchowy 81,8 kg) i zasięg ok. 500 m przy prędkości 26,75 węzła. Nowsze torpedy kal. 457 mm miały wagę 507 kg i porównywalny ładunek wybuchowy. Podobny był także zasięg, jednak prędkość była nieco mniejsza i wynosiła 25 węzłów. Do operowania z torpedami przystosowane były także kutry stojące na pokładach okrętów. Kutry – jeden o wyporności 6,5 t i drugi nieco mniejszy – były wyposażone obok działka kal.

37 mm, o którym już wspomniano, także w specjalną skróconą wyrzutnię torped, jednak torpedy dla kutrów nie posiadały własnego napędu i poruszały się siłą rozpędu nadaną przy wystrzale. Broń taka była mało praktyczna w wykorzystaniu, szczególnie że prędkość kutrów nie była większa niż 10 węzłów i nie nadawały się one do prowadzenia akcji bojowych, choć w czasie wojny były powszechnie wykorzystywane do akcji o charakterze dywersyjnym.

W komorach amunicyjnych pancerników przewidziano miejsce dla 232 pocisków kal. 305 mm (58 na działło) i 2400 kal. 152 mm (200 na działło). Na pancernikach w specjalnym magazynie znajdowało się także 50 min morskich. Można je było stawiać przy pomocy posiadanych szalup i kutrów.

W celu oświetlania celów w nocy pancerniki posiadały po 6 elektrycznych reflektorów o średnicy lustra 75 cm. Reflektory stały po dwa: na fokmaszcie na specjalnych platformach (przy czym na *Sewastopolu* platforma ta była umieszczona na topie masztu, zaś na pozostałych jednostkach platforma była niżej umieszczona nad marsem bojowym), na maszcie rufowym i na specjalnym półmaszcie stojącym pomiędzy kominami.

Energię elektryczną dostarczało 5 parowych generatorów Simensa. W celach komunikacyjnych i ratunkowych na pokładzie ustawiono 12 łodzi i dwa

wspomniane już kutry. Łodzie stojące na nadbudówce były obsługiwane przez 4 bomby ładunkowe przytwierdzone po dwa do grotmasztu i do półmasztu stojącego pomiędzy kominami. Łodzie stojące na pokładzie były obsługiwane przez żurawiki.

Pancerniki posiadały jeden główny kabestan parowy obsługujący dwie dziobowe kotwice typu admiralicji (były to ostatnie pancerniki na których wykorzystywano tego typu kotwice).

Załoga okrętów składała początkowo z 632 ludzi (27 oficerów i 605 chorażych, podoficerów i marynarzy). Pancernik *Pietropawłowsk* jako okręt flagowy w czasie wojny miał załogę znacznie większą, bo składającą się aż z ponad 700 ludzi (wliczając w to członków sztabu).

Wszystkie duże rosyjskie okręty wojenne w czasie pokoju malowane w jasne barwy. Kadłuby były zazwyczaj białe, podobnie jak nadbudówki i wieże artyleryjskie. Kominu malowano na żółto, zaś w górnej części na czarno. Okręty rosyjskie stacjonujące na Dalekim Wschodzie przemalowano na bardziej praktyczne barwy ochronne tj wszystkie powierzchnie boczne i kominu zostały pomalowane na kolor oliwkowo – zielony. Nowy schemat malowania pojawił się na wszystkich okrętach jesienią 1903 roku.

(ciąg dalszy nastąpi)

Flagowy pancernik Eskadry Oceanu Spokojnego pancernik *Pietropawłowsk* na początku 1904 roku. Zwracają uwagę poniesione stengi masztów na których zainstalowano anteny radiostacji (telegrafu bezprzewodowego).  
Fot. zbiory Siergiej Bałakin





*Prince Rupert* został po wodowaniu w dniu 20 maja 1915 r. przeholowany do stoczni John Brown w Clydebank, gdzie firma Elswick Ordnance Co montowała wieżę artyleryjską z działami kal. 305 mm. Ciekawe ujęcie ukazuje montaż pancernych płyt dachu wieży. Jednostka posiada jeszcze oryginalny krótki komin, który został podwyższony (przedłużony) wkrótce po wejściu do służby. W tle okręt liniowy *Barham* w trakcie prac wykończeniowych.

Fot. zbiory Ian Buxton

## BRYTYJSKIE MONITORY

# typu „Lord Clive”

### część I

#### Geneza budowy okrętów

Szybkie tempo prac, związanych z budową uzbrojonych w działa kal. 356 mm monitorów typu *Abercrombie*<sup>1</sup>, przy równoczesnym planowanym szerokim zastosowaniu okrętów tego typu, między innymi do działań wojennych przeciwko Cieśninom Tureckim oraz niszczenia jednostek kajzerowskiej floty w jej własnych bazach, skłoniło Pierwszego Lorda Admiralicji Winstona L.S. Churchilla do złożenia w dniu 11 grudnia 1914 roku propozycji budowy dalszych 8 takich okrętów, wyposażonych w artylerię dużego kalibru. Tym razem jednak miały służyć jako pływająca platforma do zabudowania rezerwowych dział kal. 343 mm, pochodzących z okrętu liniowego *Audacious*<sup>2</sup>, względnie zapasowych dział kal. 381 mm przeznaczonych dla nowych „superdrednotów”. Liczba dział w zależności od wariantu monitora wynosić miała 2 względnie 4. Rozważano także możli-

wość instalacji na ich pokładzie 4 ciężkich haubic kal. 381 mm lub 457 mm. Dla przyspieszenia prac przy budowie kolejnej serii monitorów postanowiono wykorzystać z niewielkimi modyfikacjami gotowy w zasadzie projekt jednostek typu *Abercrombie*. Zgodnie z założeniami budowane okręty miały być gotowe do wejścia do służby w okresie 6 – 7 miesięcy od chwili położenia stępki. W myśl wstępnego planu napęd jednostek miały stanowić silniki wysokopreżne, zapewniające maksymalną prędkość na poziomie 10 węzłów.

Propozycja Churchilla zyskała aprobatę Pierwszego Lorda Morskiego, sędziego adm. Johna A. Fishera, co pozwoliło na podjęcie prac przygotowawczych przez D.N.C. (Director of Naval Construction) Eustace Tennyson d'Eyncourt oraz D.N.O. (Director of Naval Ordnance) kontradm. Morgan Singer. Już wstępne rozpoznanie tematu wykazało jak złud-

ne okazały się nadzieje na wykorzystanie zapasowych dział kal. 343 mm i 381 mm, które faktycznie istniały, tyle tylko że w mocno niekompletnej postaci, luf z zamkami i pojedynczego łoża z mechanizmem podniesienia, jednak bez całej konstrukcji wież artyleryjskich z ich wyposażeniem. Wykonanie nowych wież do istniejących luf mogło tymczasem zabrać nawet około jednego roku. Ciężkie haubice kal. 381 mm były co prawda dostępne, jednak ich donośność wydawała się absolutnie niedostateczna do realizacji stawianym przed ciężkimi monitorami zadań.

1. Sobański M.S., *Brytyjskie monitory typu „Abercrombie” cz. I i II*, „OW” nr 81 (1/2007) i nr 82 (2/2007).

2. *Audacious* – bryt. OL typu *King George V*, zbud. 1911-13 Birkenhead, wyp. 23 000/25 700 t, dł. 182,1 m, szer. 27,1 m, zan. 8,7 m, turb. par. 31 000 KM, pręđ. 21 w., zasięg 6730 Mm/10 w., uzbr.: 10 x 343 mm, 16 x 102 mm, 4 x 47 mm, 3 wt kal. 533 mm, załoga 782 ludzi, zatonał na minie 27.10.1914, bliźniacze jednostki: *King George V*, *Centurion*, *Ajax*.



Ponieważ możliwości pozyskania fabrycznie nowych dział dużego kalibru z uwagi na obciążenie przemysłu zbrojeniowego, przede wszystkim zamówieniami wojsk lądowych oraz budowanych okrętów liniowych były nader ograniczone, postanowiono szukać uzbrojenia dla monitorów na pokładach istniejących już okrętów.

W początkowej fazie I wojny światowej, Wielka Brytania dysponowała sporym, bo liczącym 41 jednostek<sup>3</sup> zespołem starych, bo pochodzących w większości jeszcze z okresu przed wejściem do służby okrętu liniowego *Dreadnought*, pancerników o bardzo ograniczonej już wartości bojowej. Najstarsze z pozostających w służbie predrednotów, pancerniki typu *Majestic*<sup>4</sup> nadawały się co najwyżej do realizacji zadań związanych z obroną wybrzeża. Podstawowe uzbrojenie tych jednostek stanowiły cztery, pochodzące jeszcze z roku 1895, działa kal. 305 mm L/35 Mk VIII, w dwóch dwudziałowych wieżach artyleryjskich. Rozbrojenie zatem 4 pancerników typu *Majestic* pozwalało na wyposażenie każdego z 8 nowych monitorów w wieżę z 2 działami kal. 305 mm. Problem sprowadzał się jednak do tego, że parametry taktyczno-techniczne dział kal. 305 mm LK/35 Mk VIII, odpowiadające wymogom końca XIX wieku, okazały się dalece niewystarczające do prowadzenia ostrzału nadbrzeżnych pozycji nieprzyjaciela w latach I wojny światowej. Na szczęście konstrukcja samych dział umożliwiała, co stwierdził znawca artylerii okrętowej adm. Sir Percy Scott, ich modernizację, pozwalającą na zwiększenie kąta podniesienia luf a w konsekwencji i donośności. Techniczne możliwości przeprowadzenia modernizacji, bez konieczności dokonywania istotnych zmian konstrukcji samej wieży, potwierdziły zakłady zbrojeniowe E.O.C. – Elswick Ordnance Company (Armstrong, Whitworth), dzięki czemu

adm. Fisher przychylił się do koncepcji wykorzystania zmodyfikowanych dział kal. 305 mm L/35 ze starych pancerników typu *Majestic* jako podstawowego uzbrojenia nowych monitorów.

Wyposażenie monitorów w działa kalibru 305 mm spowodowało, że obniżyła się całkowita masa uzbrojenia i amunicji, dzięki czemu możliwym stało się zmniejszenie wyporności okrętów o 367 t w porównaniu z wcześniejszymi jednostkami typu *Abercrombie*. Równocześnie udało się zmniejszyć szerokość ich kadłubów (z „bąblami”) o 0,92 m, co pozwoliło na rozszerzenie grona stoczni posiadających niezbędne do podjęcia ich budowy pochylnie<sup>5</sup>.

Budowa serii monitorów, choć były to jednostki o niewielkim stopniu skomplikowania konstrukcji, wymagała jednak stoczni dysponujących aktualnie wolnymi pochylniami o odpowiedniej, znacznej szerokości, co w warunkach wojennych stanowiło znaczną trudność. Zamówienie na 5 jednostek, które otrzymały numery stoczniowe 477 – 481, zdołano ułożyć w stoczni Harland & Wolff z Belfastu, przy czym 4 na pochylniach w macierzystym Belfaście, a jednej w stoczni filialnej w Govan (Glasgow). Budowy pozostałych 3 okrętów podjęły się stocznie z rejonu Tyne, po jednym – Scott’s Shipbuilding and Engineering Co. Ltd. w Greenock, Hamilton z Port Glasgow oraz Fairfield Shipbuilding and Engineering Co. Ltd w Govan (Glasgow). Ten ostatni zakład w związku ze swym zaangażowaniem w budowę krążownika liniowego *Repulse*<sup>6</sup>, odstąpił zlecenie na rzecz Palmers Shipbuilding and Iron Co. Ltd. w Hepburn-on-Tyne.

Wszystkie stocznie przystąpiły do budowy nowej serii monitorów już w styczniu 1915 roku. W trakcie prac nie udało się jednak zrealizować ambitnego zamiaru Churchilla wyposażenia okrętów w silniki wysokoprężne jako napęd główny,

bowiem dostępne modele tych ostatnich nie zdołały jeszcze osiągnąć niezbędnego stopnia technicznej niezawodności. W rezultacie monitory wyposażono w różnego rodzaju klasyczne maszyny parowe.

Na wstępnym etapie budowy wszystkie jednostki typu określanego nadal jako „Styx” posiadały wyłącznie oznaczenia alfanumeryczne od *M. 5* do *M. 12*, jednak już w początkach roku 1915 otrzymały nazwy własne – nazwiska wybitnych angielskich dowódców wojskowych z XVII, XVIII i XIX wieku<sup>7</sup>. Warto przy tym pamiętać, że podobnie jak to miało miejsce w przypadku monitorów typu *Abercrombie*, nazwy nim otrzymały swe finalne brzmienie, przeszły kilka kolejnych modyfikacji. Przykładowo *M. 9* początkowo był nazwany *Wolfe*, następnie *Sir James Wolfe* by ostatecznie zostać *General Wolfe*<sup>8</sup>.

Równocześnie z podjęciem prac przy budowie monitorów, zdecydowano o rozbrojeniu z dniem 1 stycznia 1915 roku 4 pancerników typu *Majestic* – *Hannibal*, *Magnificent*, *Mars* i *Victorious*, których działa kal. 305 mm miały po modernizacji trafić wraz z wieżami na nowe

3. Były to jednostki typ *Majestic* – 9 okrętów, typ *Canopus* – 6 okrętów, typ *Formidable* – 3 okręty, typ *London* – 5 okrętów, typ *Duncan* – 5 okrętów, typ *King Edward VII* – 8 okrętów, typ *Swiftsure* – 2 okręty oraz typ *Lord Nelson* – 2 jednostki.

4. *Majestic* – bryt. panc. zbud. 1895-98, wyp. 14 820 t, dł. 118,9 m, szer. 22,9 m, zan. 8,2/8,4 m, pręđ. 17 w., uzbr.: 4 x 305 mm, 12 x 152 mm, 16 x 76 mm, 3 wt kal. 457 mm, załoga ?, bliźniacze jednostki: *Cesar*, *Hannibal*, *Illustrious*, *Jupiter*, *Magnificent*, *Mars*, *Prince George* oraz *Victorious*.

5. wg Buxton I., I, *Big gun monitors – the history of the design, construction and operation of the Royal Navy monitors*, Tynemouth 1978.

6. *Repulse* – bryt. KL typu *Renown*, zbud. 1915-16, Govan (Glasgow), wyp. 27 650/30 835 t, dł. 242,0 m, szer. 27,4 m, zan. 7,8 m, turb. par. 112 000 KM, pręđ. 30 w., zasięg 3650 Mm/10 w., uzbr.: 6 x 381 mm, 17 x 102 mm, 2 x 76,2 mm plot, 4 x 47 mm, 2 wt kal. 533 mm, załoga ?

7. były to: *Lord Clive*, *General Craufurd*, *Earl of Peterborough*, *Sir Thomas Picton*, *Prince Eugene*, *Prince Rupert*, *Sir John Moore* oraz *General Wolfe*.

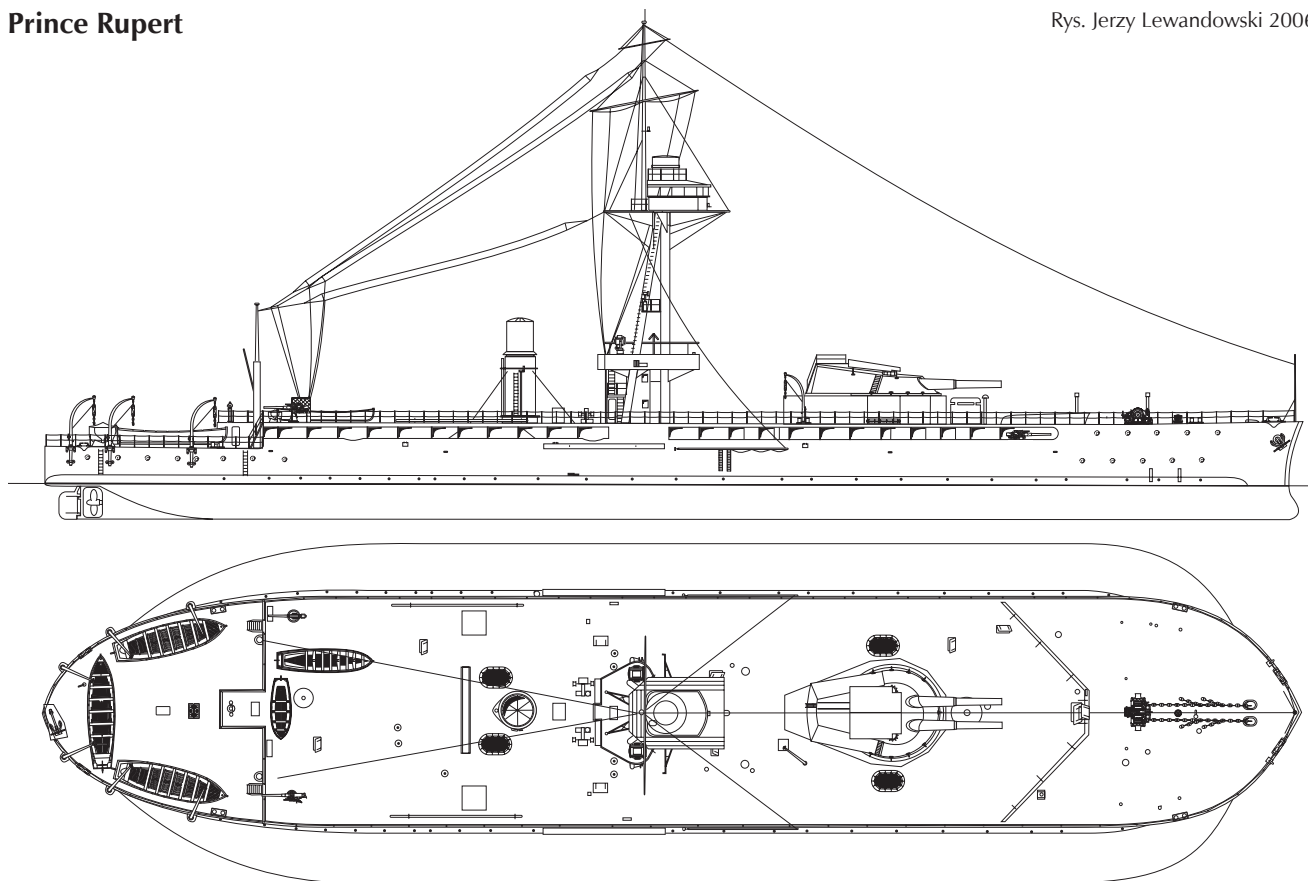
8. wg Buxton I., *Big gun...*

Daty budowy monitorów typu „Lord Clive”

Nazwa jednostki	Stocznia	Data		
		Położenie stępki	Wodowania	Wejścia do służby
<i>Lord Clive</i> (M. 6)	Harland-Wolf Belfast	09.01.1915	10.06.1915	10.07.1915
<i>General Craufurd</i> (M. 7)	Harland-Wolf Belfast	09.01.1915	08.07.1915	16.08.1915
<i>Earl of Peterborough</i> (M. 8)	Harland-Wolf Belfast	16.01.1915	26.08.1915	12.10.1915
<i>Sir Thomas Picton</i> (M. 12)	Harland-Wolf Belfast	16.01.1915	30.09.1915	08.11.1915
<i>Prince Eugene</i> (M. 11)	Harland-Wolf Govan (Glasgow)	01.02.1915	14.07.1915	02.09.1915
<i>Prince Rupert</i> (M. 10)	Hamilton Port Glasgow	12.01.1915	20.05.1915	12.07.1915
<i>Sir John Moore</i> (M. 5)	Scott’s Greenock	13.01.1915	31.05.1915	22.07.1915
<i>General Wolfe</i> (M. 9)	Palmer Hepburn-on-Tyne	01.1915	09.09.1915	09.11.1915
źródło: Buxton I., <i>Big gun monitors...</i> Conway’s all the World’s Fighting Ships 1906-1921, London 1995.				

## Prince Rupert

Rys. Jerzy Lewandowski 2006



jednostki. Prace modernizacyjne dział prowadzone były w Belfaście, Dalmuir-on-Clyde oraz w Elswick przez personel wyspecjalizowanych firm zbrojeniowych – C.O.W. (Coventry Ordnance Works), E.O.C. (Elswick Ordnance Company) oraz Vickers. Dokonana modernizacja dział pozwoliła na zwiększenie maksymalnego kąta podniesienia luf z 13,5° do 30°, dzięki czemu zdołano uzyskać wzrost donośności z pierwotnych 12 530 m do 19 200 m, jednak już pierwsze próby przeprowadzone na pokładzie *Prince Rupert* wykazały szereg usterek starych, bo liczących już 20 lat instalacji hydraulicznych wież. W trakcie służby uniknięcie usterek wymagało troskliwej i starannej obsługi dział.

### Dane taktyczno-techniczne

Monitory typu *Lord Clive* stanowiły w zasadzie wierne powielenie konstrukcji wcześniejszych jednostek typu *Abercrombie*.

Wyporność konstrukcyjna (teoretyczna) okrętów wynosiła 5900 t, zaś faktyczna wyporność pełna 5683 t<sup>9</sup>. Warto w tym momencie zwrócić uwagę na fakt, że z uwagi na wysokie tempo budowy, w dodatku w wojennych czasach, jedynie *Prince Rupert* został poddany dokładnym pomiarom po wejściu do służby. W przy-

padku tej jednostki, wyporność konstrukcyjna wynosiła 5033 t, a pełna 5683 t.

Długość całkowita okrętów wynosiła 102,33 m, szerokość 26,59 m (wraz z „bąblami przeciwtorpedowymi”), a zanurzenie 2,92 m.

Monitory miały płaski kadłub z niewielkim uskokiem na rufie. Dominującymi elementami sylwetki okrętu była ciężki trójnożny maszt ze stanowiskiem kierowania ogniem na szczycie oraz pojedynczy wąski i wysoki komin. Na długim, bo sięgającym praktycznie  $\frac{3}{4}$  długości jednostki, pokładzie dziobowym znajdowała się barbeta na której osadzono wieżę artyleryjską z 2 działami kal. 305 mm L/35. Wnętrze wysokiego kadłuba podzielone było na 3 pokłady – górny, główny i ładowni. Zgodnie z pierwotnym projektem pokład górny był częściowo otwarty na burtach, jednak w trakcie służby otwory zaślepiono, co umożliwiło pozyskanie dodatkowych pomieszczeń dla zwiększającej się w czasie wojny liczby członków załogi. Do roku 1918 zaślepiono całkowicie otwory w burtach na poziomie pokładu górnego we wszystkich monitorach, za wyjątkiem *Sir John Moore*, *Prince Rupert* oraz *General Craufurd*. Na pokładach głównym i ładowni umiejscowione zostały pomieszczenia maszynowni oraz kotłowni wraz z niezbędnymi urządze-

niami pomocniczymi, zasobnie węglowe, komory amunicyjne oraz pomieszczenia magazynowe i mieszkalne.

Mimo zamontowania na rufie 2 sterów równoległych, jednostki, podobnie zresztą jak i poprzedniczki, z uwagi na małe zanurzenie i znaczną szerokość posiadały złe właściwości manewrowe i były trudnosterowalne.

Okręty dla zabezpieczenia przed skutkami działania broni podwodnej wyposażono w „bąble przeciwtorpedowe” na obu burtach. Konstrukcyjnie zostały one umieszczone na poziomie pokładu ładowni. Wewnętrzna gródź wzdłużna dzieliła „bąble” na dwie części – wewnętrzną „mokrą”, wypełnioną dzięki specjalnym otworom w dennej i górnej części poszycia, wodą morską oraz zewnętrzną „suchą”, stanowiącą zamknięty przedział wodoszczelny. Zadaniem „mokrej” części „bąbla” było pochłanianie energii i odłamków powstałych w wyniku podwodnej eksplozji miny, torpedy czy pocisku artyleryjskiego dużego kalibru, a tym samym ochronę przed uszkodzeniem konstrukcji właściwego kadłuba. Przedziały

9. wg *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1985, wyporność monitorów typu *Lord Clive*, zarówno konstrukcyjna jak i pełna wynosić miała 6150 t i była identyczna jak w przypadku okrętów typu *Abercrombie*.



zaś „suchej” części, stanowiły dodatkowe komory wypornościowe poprawiające pływerność jednostek.

Całkowita masa konstrukcji kadłuba wraz z jego integralnym wyposażeniem wynosiła 2486 t i była porównywalna z jednostkami typu *Abercrombie* – 2484 t<sup>10</sup>.

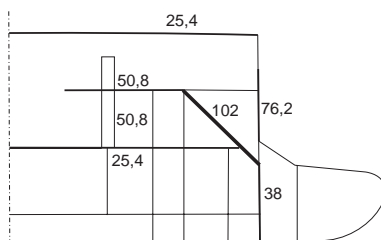
Opancerzenie monitorów typu *Lord Clive* było wiernym powtórzeniem rozwiązania zastosowanego wcześniej w typie *Abercrombie*. Podstawowa różnica sprowadzała się do zwiększenia grubości osłaniającego burty monitora pasa skosa pancernego ze 102 mm do 152 mm. Przypomnijmy, skos pancerny o szerokości 3,66 m, znajdujący się między pokładem górnym a poziomem konstrukcyjnej linii wodnej, tworzący wraz z poprzecznymi grodziami pancernymi na dziobie i rufie, swego rodzaju „pancerną cytadelę”, osłaniał żywotne życiowo elementy okrętu, takie jak komory amunicyjne, pomieszczenia pod wieżą artyleryjską oraz siłownię (maszynownię i kotłownię). Dodatkową osłonę wnętrza okrętu stanowiła wzdłużna gródź pancerna o grubości 38 mm, umieszczona bezpośrednio między „bąblem przeciwtorpedowym” a konstrukcją kadłuba właściwego.

Monitory posiadały również pancerną osłonę poziomą, którą stanowił: pokład dziobówki o grubości 25,4 mm oraz pokład górny o grubości 50,8 mm w obrębie „pancernej cytadeli”, a 25,4 mm poza nią. Zadaniem osłony poziomej było zabezpieczenie jednostek przed skutkami trafień pociskami artyleryjskimi i lekkimi bombami oraz osłona przeciwdławkowa.

Na pokładzie dziobówki, bezpośrednio przed wieżą artyleryjską, znajdowało się niewielkie opancerzone stanowisko dowodzenia, ochraniane z boków pancernem o grubości 152,4 mm, a od góry dachem o grubości 63,5 mm.

Znajdująca się na pokładzie dziobówki wieża artyleryjska z dwoma działami kal. 305 mm L/35, osadzona była na pancernym barbecie o grubości ścian 203,2 mm.

#### Schemat opancerzenia burtowego i pokładów



Rys. Jerzy Lewandowski 2006

Sama wieża posiadała również solidną, choć odpowiadającą raczej wymogom końcówki XIX wieku, ochronę pancerną, którą często w czasie działań doraźnie wzmacniano workami z piaskiem. Grubość ściany czołowej wieży wynosiła 266,7 mm, a ściany tylnej 102 mm. Dach i podłogę osłaniała warstwa 50,8 mm stali pancerniej, a boki płyty o grubości 139,7 mm. Całość opancerzenia wieży wykonana była ze stali niklowej, za wyjątkiem ścian bocznych w których zastosowano płyty poddane obróbce w procesie Harveya.

Łączna całkowita masa opancerzenia monitorów typu *Lord Clive* wynosiła 1824 t<sup>11</sup>.

Jak już wspomniano wcześniej, z ambitnych planów wyposażenia nowych jednostek w silniki wysokoprężne nic nie wyszło, w rezultacie czego zamontowano na ich pokładach klasyczne maszyny parowe. Rodzaj i moc jednostek napędu głównego uzależniona była w praktyce od stoczni budującej monitory, przy czym występowała w tej mierze znaczna dowolność.

Okręty budowane przez stocznię Harland & Wolff otrzymały po 2 wykonane w tych zakładach maszyny parowe, czterocylindrowe, potrójnego rozprężania o łącznej mocy 2310 KM przy 200 obrotach na minutę, z których każda poruszała bezpośrednio śrubę okrętową. Średnica dwóch cylindrów niskiego ciśnienia wynosiła 762 mm, wysokiego ciśnienia 381 mm, a pośredniego 635 mm, przy skoku tłoka 610 mm. Producentem maszyn *Prince Rupert* dla dalszych 2 monitorów były zakłady McKie & Baxter, przy czym otrzymał 2 silniki trzycylindrowe, potrójnego rozprężania o łącznej mocy 1800 KM przy 180 obrotach, a *Sir John Moore* również 2 takie maszyny, tyle tylko, że o łącznej mocy 2500 KM przy 200 obrotach. Budowany ostatecznie w stoczni Palmers w Hepburn-on-Tyne *General Wolfe*, został wyposażony w 2 silniki własnej konstrukcji, czterocylindrowe, potrójnego rozprężania o łącznej mocy 2500 KM przy 180 obrotach na minutę. Jednostki posiadały po 2 śruby napędowe o 4 piórach. Wszystkie monitory posiadały kotłownie wyposażone w 2 kotły parowe wodnorurkowe Babcock & Wilcom, dostarczające do maszyn parę o ciśnieniu roboczym 14 atm. Normalny zapas węgla na pokładzie okrętów wynosił 200 t, zaś maksymalny 356 t. Zapas ten w praktyce pozwalał na osiągnięcie zasięgu 1000 Mm przy prędkości 6,5 węzła.

W założeniach projektowych zakładano osiągnięcie przez monitory maksymal-

nej prędkości na poziomie 10 węzłów, która okazała się niejako z góry nierealna biorąc pod uwagę przykre doświadczenia z wcześniejszym typem *Abercrombie*. Przede wszystkim siłownie monitorów dysponowały zbyt małą mocą, a poza tym kadłub okrętów z uwagi na „bąble przeciwtorpedowe” stawiały w wodzie duży dodatkowy opór. W toku prób prędkości przeprowadzonych przez okręty na mili pomiarowej<sup>12</sup>, najszybszy z serii *Lord Clive* osiągnął prędkość 8,02 węzła, a pozostałe mieściły się w przedziale między 7 a 8 węzłów, przy czym z uwagi na najmniejszą moc siłowni, najwolniejszy był *Prince Rupert*<sup>13</sup>. W warunkach normalnej służby maksymalna eksploatacyjna prędkość monitorów nie przekraczała 6,5 węzła.

Warto zwrócić uwagę, że nowe monitory za wyjątkiem *Lord Clive* oraz *Prince Rupert* miały podwyższone kominy, tak by uniknąć zadymiania umieszczonego na platformie szczytowej masztu, stanowiska kierowania ogniem.

Łączna masa układu napędowego jednostek wraz z mechanizmami pomocniczymi i zapasem wody kotłowej, wynosiła 391 t<sup>14</sup>.

Podstawowe uzbrojenie monitorów typu *Lord Clive* stanowiły 2 zmodyfikowane działa kal. 305 mm L/35 Mk VIII, umieszczone w wyprodukowanych przez zakłady E.O.C. (Elswick) wieże artyleryjskie model B II.

Długość całkowita działa kal. 305 mm L/35 wynosiła 11 308 mm, w tym lufy 10 799 mm (35,43 kal.), której część gwintowana mierzyła 8875 mm. Liczba bruzd w przewodzie lufy wynosiła 48, a jej żywotność dochodziła po modernizacji dochodziła do 500 wystrzałów. Waga pojedynczego działa (lufa z zamkiem) wynosiła 61 t<sup>15</sup>, zaś całej ruchomej części wieży z opancerzeniem i wyposażeniem odpowiednio 264 t<sup>16</sup>. Załoga wieży model B II liczyła 47 marynarzy i oficerów. W tylnej części wieży mieścił się podręcz-

10. wg Buxton I., *Big gun...*

11. wg Buxton I., *Big gun...*

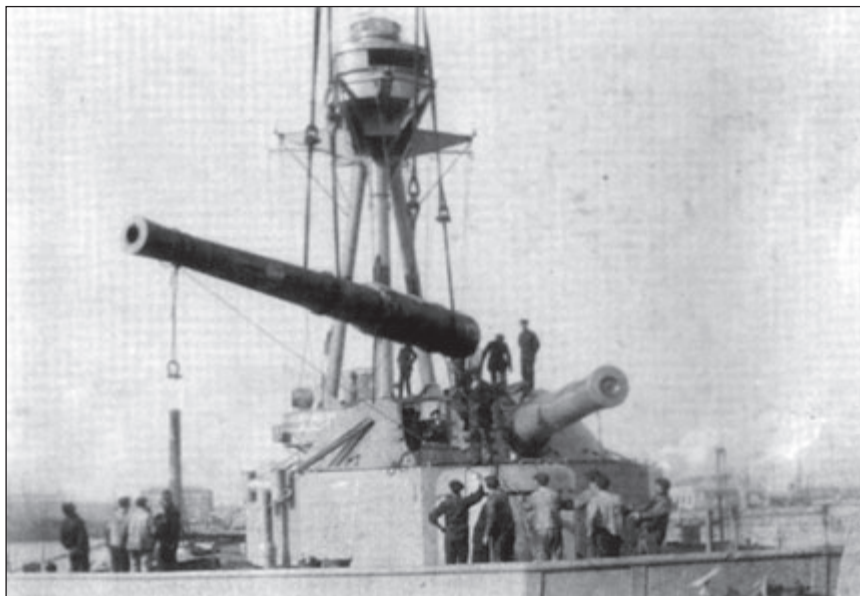
12. początkowo prędkość monitorów mierzone za pomocą logu holowanego, co dawało wyniki wyższe o około 0,6 węzła.

13. wyniki poszczególnych jednostek wynosiły: *General Craufurd* – 7,42 w., *Earl of Peterborough* – 7,66 w., *Sir Thomas Picton* – 7,4 w., *Prince Eugene* – 8,0 w., *Sir John Moore* – 7,75 w., *General Wolfe* – 8,01 w. oraz *Prince Rupert* – 7,06 w.

14. wg Buxton I., *Big Gun...*

15. wg Hodges P., *The big gun, battleship main armament 1860-1945*, London 1989, natomiast Buxton I., *Big...* podaje wagę działa 46,12 t.

16. wg Buxton I., *Big Gun...*, natomiast w tym przypadku Hodges P., *The big gun...* podaje, że waga części ruchomej wieży artyleryjskiej model B II wynosiła jedynie 184 t.



Fotografia przedstawia *Sir John Moore* w trakcie wymiany ważącego 46 t prawego działka kal. 305 mm w październiku 1915 r. Fot. zbiory Ian Buxton

ny zapas gotowej do natychmiastowego użycia amunicji i ładunków miotających, liczący 20 pocisków.

Dzięki stosowanemu powszechnie w Royal Navy napędowi hydraulicznemu wieża mogła przemieszczać się w płaszczyźnie poziomej, zaś same działa w płaszczyźnie pionowej, pierwotnie w przedziale od 0° do +13,5°, natomiast po modernizacji do +30°. Tym samym zdołano zwiększyć początkową maksymalną donośność z 12 530 m do 19 480 m<sup>17</sup>.

Praktyczna szybkostrzelność dział kal. 305 mm L/35 Mk VIII wynosiła około 1 strzału na minutę z lufy.

Jako standardową amunicję zmodyfikowane działa kal. 305 mm L/35 Mk VIII wyrzelały pociski HE 2 i 4 c.r.h. oraz C.P.C. o masie 385 kg, w tym 48,5 kg materiału wybuchowego, z prędkością początkową 716 m/s. Jako ładunek miotający służyło 90,6 kg pakowanego w woreczki kordytu MD 45. Pocisk przeciwpancerny (A.P.C.) kal. 305 mm wyrzuty z działa Mk VIII z dystansu 9140 m przebił pancierz o grubości 216 mm.

Łączny zapas amunicji kal. 305 mm na pokładzie monitorów wynosił 240 pocisków, w tym 120 C.P.C. oraz 120 HE c.r.h., po 120 pocisków na lufę. Z uwagi na wielkość jednostek komory amunicyjne mieszczące pociski oraz pomieszczenia w których przechowywano ładunki miotające, znajdowały się na jednym poziomie – na pokładzie ładowni, poniżej konstrukcyjnej linii wodnej okrętu.

Pierwotnie uzupełnienie głównego uzbrojenia artyleryjskiego stanowiły 2 działa kal. 76,2 mm typu 12 pdr 18 cwt

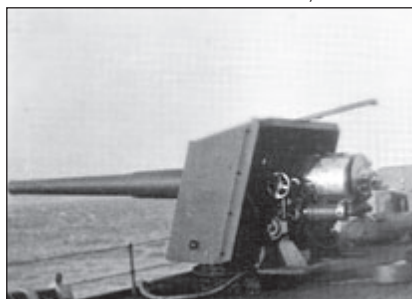
QF 1, umieszczone na pokładzie głównym w dziobowej części okrętu. Działa zostały rozmieszczone po jednym, na lewej i prawej burcie w swego rodzaju „kazamacie”, a od góry osłaniał je pokład dziobówki o grubości 25,4 mm.

Długość luf dział 12 pdr 18 cwt wynosiła 3810 mm (50 kal.), a jej żywotność 1200 strzałów. Działa te wyrzelały pociski typu 2 c.r.h. HE o masie 5,63 kg za pomocą ładunku miotającego 1,23 kg kordytu MD, z prędkością początkową 792 m/s na maksymalny dystans 8460 m. Szybkostrzelność dział kal. 76,2 mm 12 pdr wynosiła do 15 strzałów na minutę, zaś zapas amunicji liczył po 200 pocisków na lufę<sup>18</sup>.

Z uwagi na coraz bardziej realne zagrożenie okrętów ze strony dynamicznie rozwijającego się lotnictwa, jednostki typu *Lord Clive* już na etapie pierwotnego projektu postanowiono wyposażyć w nie-

*Sir John Moore* był uzbrojony w 4 działa kal. 152,4 mm QF na pokładzie dziobówki, po obu stronach komina. W trakcie służby 2 z tych dział zostały zastąpione przez 2 działa kal. 152,4 mm B.L. Mk VII. Jedno z tych dział zostało zachowane i przekazane do przedwojennego Muzeum Artylerii Morskiej.

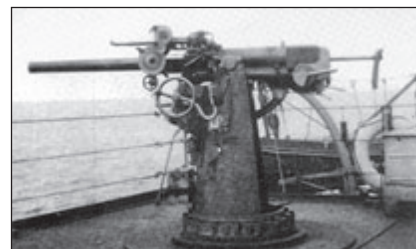
Fot. zbiory Ian Buxton



zbędne uzbrojenie plot. Wszystkie monitory za wyjątkiem *Prince Eugene* i *General Craufurd*, otrzymały po 1 działko plot. kal. 76,2 mm 20 cwt QF 1 na łożu HA II. Działa te o całkowitej długości 3360 mm, miały lufę mierzącą 3240 mm (45 kal.), których żywotność wynosiła 1250 strzałów. Ich waga (lufa z zamkiem) wynosiła 1,02 t, a całkowita na stanowisku ogniowym 2,83 t. Lufa działa mogła przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -5° do +90°. Wyrzelały one pociski ważące 7,25 kg za pomocą ładunku miotającego kordytu o masie 0,96 kg z prędkością początkową 610 m/s. maksymalna donośność pozioma przy kącie podniesienia lufy +45° wynosiła, a pułap zwalczania celów powietrznych 7015 m.

Szybkostrzelność dział plot. 20 cwt QF 1 wynosiła do 20 strzałów na minutę. Zapas amunicji stanowiło 300 pocisków.

Wzorem wcześniejszego typu *Abercrombie* uzupełnienie obrony plot stanowi-



Wszystkie wcześnie duże monitory otrzymały jako uzbrojenie przeciwlotnicze. Fotografia przedstawia *Sir John Moore* z działem plot. kal. 47 mm L/50 (3 – pdr). Fot. zbiory Ian Buxton

wiło 1 działko plot. kal. 47 mm 3 pdr Vickers QF 1 na łożu HA III (na wszystkich okrętach serii za wyjątkiem *Prince Eugene*) oraz 1 działko plot. kal. 40 mm 2 pdr Vickers na łożu HA II (na wszystkich monitorach poza *General Craufurd*).

Działko plot. kal. 47 mm 3 pdr Vickers QF 1 miało lufę o długości 2350 mm (50 kal.), która mogła przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -5° do +80°. Żywotność luf sięgała około 5000 strzałów. Działko wyrzelało pociski HE o masie 1,50 kg za pomocą ładunku miotającego kordytu o wadze 0,38 kg z prędkością początkową 784 m/s. maksymalna donośność pozioma wynosiła 5120 m przy kącie podniesienia lufy +12°, zaś pułap prowadzenia ognia do celów powietrznych odpowiednio 4570 m. Szybkostrzelność dział 3 pdr Vickers QF 1 sięgała do 25 strzałów na minutę, zaś zapas amunicji stanowiło 500 pocisków.

17. wg Buxton I., *Big gun...* maksymalna donośność dział po modernizacji wynosiła 19 200 m.

18. wg Buxton I., *Big gun...*



Działo plot. kal. 40 mm 2 pdr Vickers miało lufę o długości 2438 mm (39,4 kal.), która mogła przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -10° do +80°. Żywotność lufy dochodziła do 5000 wystrzałów. Waga działa (lufa z zamkiem) wynosiła 0,246 t, a całego działa na stanowisku bojowym odpowiednio 0,70 t. Działo wystrzeliwało pociski o masie 0,97 kg za pomocą ładunku miotającego o wadze 0,10 kg z prędkością początkową 580 m/s. maksymalny efektywny pułap ognia do celów powietrznych około 1100 m, szybkostrzelność teoretyczna dochodziła do 200 strzałów na minutę, zaś zapas amunicji liczył 1000 pocisków.

Oba działa plot. małego kalibru zostały umieszczone na rufowym krańcu pokładu dziobówki, dział kal. 47 mm 3 pdr Vickers na lewej burcie, a dział kal. 40 mm 2 pdr Vickers na prawej burcie.

Na pokładzie monitorów zamontowano również 4 karabiny maszynowe Maxim kal. 7,69 mm, które mogły być wykorzystywane zarówno do prowadzenia ognia do celów powietrznych jak i nawodnych oraz lądowych. Wystrzeliwały one pociski z prędkością początkową 628 m/s do celów powietrznych na pułapie do 460 m. Szybkostrzelność teoretyczna wynosiła do 450 strzałów na minutę, zaś zapas amunicji liczył po 5000 pocisków na lufę<sup>19</sup>.

Łączna masa pierwotnego uzbrojenia artyleryjskiego monitorów typu *Lord Clive* wraz z etatowym zapasem amunicji wynosiła 478 t.

W toku wojennej służby uzbrojenie monitorów ulegało licznym zmianom wynikającym z konieczności przystosowania jednostek do wymogów aktualnie realizowanych zadań bojowych. W chwili zakończenia działań wojennych monitory posiadały następujące uzbrojenie:

- *Lord Clive* – 1 x 457 mm, 2 x 305 mm, 4 x 102 mm, 2 x 76,2 mm, 3 x 40 mm plot;
- *General Wolfe* – 1 x 457 mm, 2 x 305 mm, 2 x 152,4 mm, 2 x 76,2 mm, 2 x 40 mm plot;
- *Prince Eugene* – 2 x 305 mm, 2 x 152,4 mm, 2 x 76,2 mm, 2 x 40 mm plot;
- *Sir John Moore* – 2 x 305 mm, 4 x 102 mm, 2 x 76,2 mm, 2 x 76,2 mm plot, 2 x 40 mm plot;
- *General Craufurd* – 2 x 305 mm, 4 x 152,4 mm, 2 x 76,2 mm, 2 x 76,2 mm plot, 2 x 40 mm plot;
- *Prince Rupert* – 2 x 305 mm, 2 x 152,4 mm, 2 x 76,2 mm, 2 x 76,2 mm plot, 1 x 40 mm plot;
- *Sir Thomas Picton* – 2 x 305 mm,

1 x 152,4 mm, 1 x 76,2 mm, 2 x 76,2 mm plot, 1 x 47 mm plot;

- *Earl of Peterborough* – 2 x 305 mm, 2 x 76,2 mm, 2 x 76,2 mm plot, 1 x 40 mm plot.

Etatowe pokładowe środki pływające jednostek obejmowało 2 kutry oraz 1 łódź motorową, wszystkie o długości 9,2 m, umieszczone na żurawikach w rufowej części pokładu górnego, a także 1 dinghy o długości 4,9 m na legarach rufowej części pokładu dziobówki.

Zgodnie z pierwotnym projektem, jednostki typu *Lord Clive*, podobnie jak wcześniejszego typu *Abercrombie*, zostały wyposażone w 2 żurawiki przeznaczone do obsługi (opuszczania i podnoszenia z wody) wodnosamolotów pokładowych przeznaczonych do kierowania ogniem artyleryjskim, przechowywanych w stanie złożonym w tylnej części pokładu dziobówki za kominem. Nowe monitory nie doczekały się jednak nigdy swych wodnosamolotów, wobec czego bezużyteczne żurawiki zdemontowano<sup>20</sup>.

Okręty pełniące służbę w „Siłach Dover” malowano w kolorze szarym, zaś ich niewielkie nadbudówki często w szaro-białą szachownicę, natomiast monitory operujące na Morzu Śródziemnym, a zwłaszcza Adriatyku, były w barwie khaki, który bardziej upodobał je do otoczenia.

Etatowa załoga jednostek serii *Lord Clive* liczyła 194 ludzi, w tym 12 oficerów. Z uwagi na ciasnotę pomieszczeń warunki bytowe załogi były trudne (duże kubryki marynarskie i podoficerskie na dziobie oraz kabiny oficerskie na rufie), tym bardziej, że w czasie działań wojen-

nych ich liczebność jeszcze wzrosła. Liczebność załóg monitorów, które po modernizacji otrzymały 2 działa kal. 152,4 mm wynosiła 215 ludzi, a uzbrojonych w 4 działa tego kalibru nawet do 232 marynarzy i oficerów. Uzbrojenie 2 wybranych okrętów serii w dodatkowe dział kal. 457 mm oznaczało zwiększenie liczebności ich załóg do 278 marynarzy i oficerów.

W myśl wstępnych założeń Churchilla, nowe monitory miały kosztować nie więcej niż 700 000 £ za sztukę, w praktyce jednak kalkulacja okazała się znacznie zawyżona. Zatwierdzony przez rząd angielski preliminarz budowy serii 8 jednostek typu *Lord Clive* zakładał wydatkowanie na ten cel łącznej kwoty 3,5 mln. £, co oznaczało cenę za pojedynczy okręt na poziomie około 437 500 £. Biorąc pod uwagę fakt, że podstawowym kosztem budowy ciężkich monitorów było ich uzbrojenie artyleryjskie, które w przypadku okrętów typu *Lord Clive* już istniało, choć wymagało pewnej modernizacji, należy przyjąć, że wykonanie opancerzonego kadłuba, siłowni i niezbędnego wyposażenia winno zamknąć się kwotą około 260 000 £ za jednostkę<sup>21</sup>.

(ciąg dalszy nastąpi)

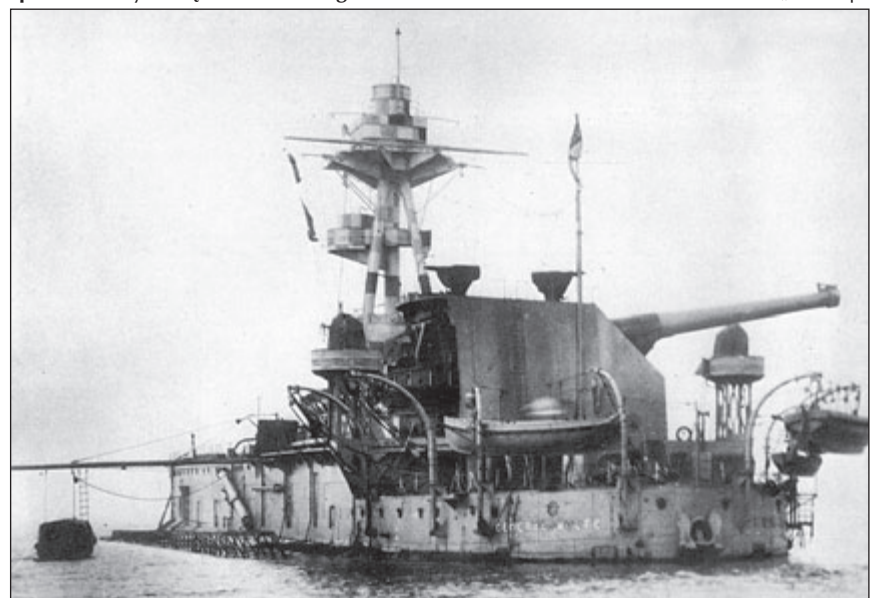
19. wg Buxton I., *Big gun...*, natomiast Conway's *All the World's Fighting Ships 1906-1921* podaje, że wszystkie monitory posiadały takie same uzbrojenie składające się z 2 x 305 mm, 2 x 76,2 mm, 1 x 47 mm plot., 1 x 40 mm plot. i 4 x km kal. 7,69 mm.

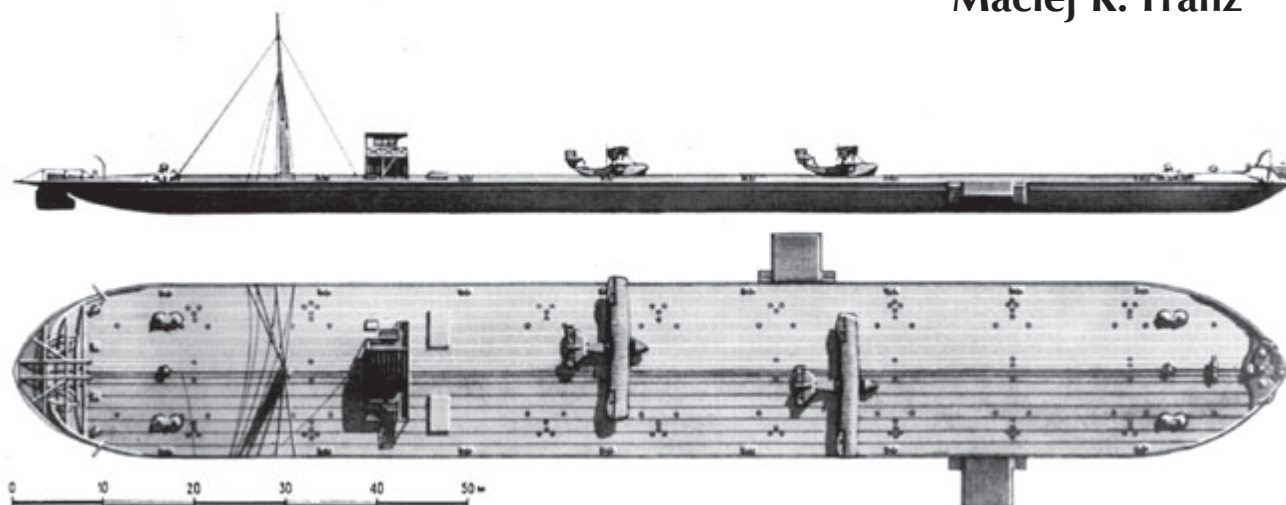
20. jedynie w sierpniu 1916 na pokład *General Craufurd* zaokrętowano tymczasowo wodnosamolot Short 184 w celu przeprowadzenia prób wg Conway's *All...*

21. wg Buxton I., *Big gun...*

**General Wolfe po dobrojeniu w dział kal. 457 mm. Widoczny duży trym rufowy spowodowany masą zamontowanego działa.**

Fot. „Warship”





Planik barki *Komuna*. Rys. „Modelist Konstruktor”

# Lotniskowce na Wołdze

## nieznany epizod wojny domowej w Rosji

Pisanie o radzieckich lotniskowcach, jest zawsze bardzo trudne. Właściwie w dziejach XX wieku, flota rosyjska, radziecka i ponownie rosyjska, nie doczekała się prawdziwego lotniskowca. To jeszcze nie oznacza, że nie istniały piękne i rozbudowywane idee, tworzenia, rozwoju i wykorzystania okrętów lotniczych w czasie pierwszej wojny światowej w Rosji. Równie ciekawie wyglądały początki floty bolszewickiej, nim jeszcze ideologia uzyskała przewagę nad pragmatyzmem. Niestety są one dużo mniej znane. Do jednego z ciekawszych, a zapomnianych fragmentów jej dziejów, kandyduje powstanie zespołu transportowców wodnosamolotów w ramach Wołańsko-Kaspijskiej Wojennej Floty.

Tekst prezentowany poniżej, jest pierwszą próbą nakreślenia losów tych jednostek, na kartach polskiej historiografii wojskowej.

Po przejściu władzy przez bolszewików i ustanowieniu Rady Komisarzy Ludowych, przywódca ruchu rewolucyjnego Włodzimierz I. Lenin, musiał zdawać sobie sprawę, że wojna dopiero się rozpoczęła. Niekoniecznie dostrzegał wtedy skalę nadchodzącej wichury, bowiem obok tzw. białych generałów, którzy nie zamierzali zaakceptować bolszewizmu

w Rosji, dojdzie jeszcze do wystąpienia państw Ententy w ramach tzw. wojny interwencyjnej.

Wobec wzrastającej fali wojennej, Lenin potrzebował wszelkiej pomocy, która pozwoliła by Armii Czerwonej oprzeć się przeciwnikom. W lutym 1918 roku Lenin i kierownictwo radzieckiej Partii Bolszewickiej, zwróciło się (nie zawsze w przyjazny sposób) do inżynierów, konstruktorów, wynalazców, naukowców, by wykorzystując istniejące możliwości przemysłu zbrojeniowego, dobroić Armię Czerwoną, w każdą możliwą ilość techniki wojennej. Wśród wielu, którzy podjęli się tego zadania, znaleźli się N. J. Żukowski, W. P. Wietczinkin i A. N. Tupolew. Stali się oni zaczątkiem dla powstałego 1 grudnia 1918 roku Centralnego Instytutu Mechaniki Hydro-lotniczej (CAGI), który miał opracować metody unowocześnienia posiadanych na wyposażeniu Armii Czerwonej samolotów, podjąć się próby konstrukcji ich następców, a także rozpocząć prace nad nowymi silnikami lotniczymi.

Podobne działania objęły problematykę artylerii, gdzie „komisję szczególnych artyleryjskich doświadczeń” (KOSARTOP) organizował naukowiec artylerzysta W. M. Trofim. Pozyskano

także jednego z prekursorów astronautyki E. Ciołkowskiego, którego partia i władze bolszewickie otoczyły szczególną opieką.

Tego typu działań podejmowano we wczesnym okresie państwa sowieckiego więcej, zwłaszcza, że na początku liczyły się jeszcze autentyczne umiejętności oraz wiedza, a nie przywiązanie do partii i wodza.

W takich warunkach, pewnego entuzjazmu, w 1918 roku powołany został w składzie Wołańsko-Kaspijskiej Wojennej Floty, zespół transportowców wodnosamolotów. Wołga miała, dla Armii Czerwonej ogromne znaczenie, tutaj właśnie przebiegał tzw. front wschodni, gdzie trwały intensywne walki z armią Denikina a następnie Kołczaka. Działająca na jej wodach flota, potrzebowała dobrego rozpoznania, zwłaszcza lotniczego, które pozwoliłoby skutecznie przeprowadzać operacje bojowe.

Latem 1918 roku, po udrożnieniu toru wodnego na Wołdze, kiedy ustąpiła kora, przystani w Dolnym Nowogrodzie, ruszył nowy zespół jednostek, w rejon Czystopola, gdzie trwały intensywne walki z wojskami Kołczaka i gdzie znajdowały się okręty floty. Z Dolnego Nowogrodu wyszły trzy jednostki, był to pa-



rowiec *Giercen*, na którym znajdował się sztab i pomieszczenia mieszkalne, za nim płynął holownik tylnokołowy *Kolcow*, który ciągnął transportowiec wodnosamolotów *Komuna*, przebudowany z barki transportującej ropę naftową *Francja*. *Komuna* wyposażona została w specjalne urządzenia do spuszczenia i podnoszenia z wody wodnosamolotów, których na pokładzie znalazło się dziewięć. Sześć z nich to wodnosamoloty M-9 konstrukcji D. P. Grigorowicza i trzy samoloty myśliwskie Nieuport-17 na kołach. Przebudowy dokonano pomiędzy 12 a 17 sierpnia 1918 roku.

Decyzja o przebudowie *Komuny* na rzeczny transportowiec wodnosamolotów, wynikała, z konstrukcji tej jednostki. Była to barka o długości 139,77 metra i szerokości 19,08 metra. Z jej pokładu postanowiono usunąć przedni maszt i wszystkie rury oraz instalacje wykorzystywane do przepompowywania ropy naftowej. Zachowano natomiast nadbudówkę w części rufowej okrętu, oraz tylni maszt. Zamontowano także nowatorskie urządzenia, potrzebne do obsługi wodnosamolotów. Miały one swobodnie spływać na wodę, dzięki drewnianym pomostom, które pod delikatnym kontem schodziły z pokładu okrętu na wodę i zanurzały się w jej głębi. Pomosty te przymocowane były do burt na stałe, a ich końce zanurzały się na 20-30 centymetrów w głębi tafla wody. Dzięki temu kadłub wodnosamolotów nie ulegał uszkodzeniu podczas wyciągania go z wody. Doskonale widać te pomosty na prezentowanych rysunkach. Cały proces spuszczenia wodnosamolotów na wodę był prosty i pozwalał grupie 8-10 ludzi szybko pozbyć się ich z pokładu jednostki. Moment ten ilustruje jedna z fotografii prezentowanych w tym szkicu.

*Komuna* uzbrojona została także w dwa przeciwlotnicze działka 37 mm i karabiny maszynowe. Ze względu na pośpiech, by wprowadzić ją jak najszybciej, nie udało się zbudować na pokładzie okrętu hangaru dla wodnosamolotów. W efekcie stały one bezpośrednio na pokładzie, bez zastosowania żadnej ochrony. Doprowadziło to do szybkiego zniszczenia drewnianych maszyn przez trudne warunki atmosferyczne. Podobne problemy dotyczyły dwóch innych okrętów lotniczych, wprowadzonych do służby we flotyli wołżańsko-kaspijskiej, to jest *Swobody* i *Posejdona*.

*Swoboda* była barką o długości 104,9 metra i szerokości 15,9 metra. Na jej pokładzie udało się zmieścić sześć

latających typu M-9. Na tej jednostce inaczej jednak rozwiązano sposób obsługi wodnosamolotów. Zdecydowano się zamontować na każdej z burt po dwa dźwigi obrotowe, które miały zestawiać wodnosamoloty na tafle rzeki i stamtąd je ponownie przenosić na pokład okrętu, po zakończeniu lotu. Wodnosamolot był przymocowywany do lin dźwigu za pomocą specjalnego pierścienia – ramy, dzięki któremu mógł być bezpiecznie unoszony w powietrzu. Dźwigi nie zostały zamontowane symetrycznie po obu burtach. Zastosowane przesunięcie miało ułatwić ich działanie. Równocześnie na okręcie zachowano nadbudówkę w części rufowej jednostki. Podobnie jak *Komuna* także i ona nie miała własnego napędu. Trudno jednoznacznie ocenić, czy jednostka była w jakikolwiek sposób dobrojona. Zachowane wzmianki nie pozwalają na jednoznaczną ocenę, podobnie jak relacje o jej działaniach, które są więcej niż skromne.

*Posejdon*, trzeci okręt lotniczy działający na Wołdze, był także barką o długości 94,5 metra i szerokości 15,22 metra. Jednostka ta konstrukcyjnie była inna niż dwie poprzednie. Jej rufa była wyraźnie ścięta z góry na dół i tam właśnie zabudowano specjalny, drewniany pokład, który miał służyć do obsługi wodnosamolotów. Dodatkowo okręt częściowo w momencie spuszczenia ich na wodę pobierał wodę do dawnych, specjalnych ładowni na paszę. W efekcie tego rufa dodatkowo zanurzała się w wodzie, co ułatwiało spuszczenie

i podnoszenie łodzi latających. Brak jest informacji co do ich liczebności na pokładzie *Posejdona* i czy posiadał on inne, dodatkowe uzbrojenie.

Intensywne wykorzystywanie wszystkich trzech okrętów, potwierdzają zachowane relacje, z tamtych czasów. Opisują one loty rozpoznawcze, bombardowania zgrupowań piechoty przeciwnika, a także ataków lotniczych na jednostki kawalerii, pozostające w służbie białych. W tym czasie dywizjonem wodnosamolotów, rozlokowanym na pokładach tych trzech jednostek dowodził Stanisław E. Stolarski.

Oto kilka z epizodów tamtych dni. W rejonie miasta Dubowka, wodnosamoloty weszły do walki, na rzecz Armii Czerwonej. Pierwszą misję rozpoznawczą, powierzono niejakiemu Swinarievi, który oczywiście poleciał wodnosamolotem M-9. Już od początku, okazało się, że piloci z nowo przybyłych okrętów lotniczych, muszą liczyć się z przeciwdziałaniem sił powietrznych przeciwnika. Natychmiast po starcie Swinarieva, w jego rejonie pojawiły się dwie wrogie maszyny typu De Havilland DH-4, które natychmiast skierowały się przeciwko niemu. Z *Komuny* (a właściwie bardziej z lądu jak sądzę) wystartowały dwa myśliwce Nieuport-17. Obie maszyny szybko zajęły pozycję do ataku, od strony słońca, uderzając wspólnie na jeden z samolotów przeciwnika. Samoloty białych zostały zaskoczone, prawdopodobnie samym faktem pojawienia się przeciwnika w powietrzu, którego dotąd tutaj nie spotykali. W efekcie mogli dzia-

**Wodowanie łodzi latającej M-9 z *Komuny* za pomocą drewnianego pomostu, okolice Kamy latem 1919 roku.**  
Fot. zbiory Siergiej Bałakin





Inne ujęcie łodzi latających M-9 na pokładzie *Komuny*, Kama, 1919 rok.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

łać bez przeszkód. W momencie ataku, oba samoloty białych, przyspieszyły i umknęły w stronę swoich baz. Istnieje możliwość, że oba te samoloty były pilotowane przez brytyjskich pilotów. Misja rozpoznawcza Swinariewa, przeprowadzona została bez dalszych przeszkód.

Kolejna operacja, godna uwagi, to uderzenie bombowe na baterię artylerii wojsk Kołczaka w rejonie Carycyna. Bateria ta szczególnie dawała się we znaki, wojskom bolszewików, a dodatkowo pokrywała ona swoim ogniem także Wołgę, uniemożliwiając w praktyce działanie flotyli wołżańsko-kaspijskiej w tym rejonie, oraz mocno utrudniając wszelkie ruchy bolszewickich wojsk. Bateria była doskonale zamaskowana, wszelkie próby podejścia siłami piechoty, były przez nią neutralizowane, zaś w momencie pojawiania się w jej rejonie wodnosamolotów milka, utrudniając wszelkie przeciw niej podejmowane działania.

Postanowiono rozprawić się z tą baterią za wszelką cenę. 25 sierpnia 1918 roku, jeden z pilotów dywizjonu poleciał wodnosamolotem M-9 na zwiad w rejon baterii, na bardzo niskim pułapie. Pomimo, kilku nalołów, nie dostrzegł zarysów baterii, doskonale zamaskowanej w parowie. Postanowił więc zejść jeszcze niżej, wyraźnie już ryzykując życie. Tym razem udało mu się sprowokować przeciwnika, bateria otworzyła ogień, do jego wodnosamolotu. Maszyna została poważnie postrzelana w skrzydła

i kadłub. Ranny został także pilot, któremu odłamek oderwał dwa place. Pomimo tego maszyna nadal krąży nad celem, a obserwator, niejaki Maksimienko, dokładnie ją lokalizuje. Dzięki temu okręty flotyli otrzymały precyzyjne namiary i ogniem artylerii pokładowej bateria została zniszczona. Sukces ten bez odwagi załogi wodnosamolotu nie byłby możliwy.

8 września 1918 roku dwie maszyny M-9 skierowane zostały w rejon Kazania. Tam dokonały bombardowania sił piechoty przeciwnika. Atak odbywał się przy ostrym przeciwdziałaniu artylerii przeciwlotniczej przeciwnika. Jedna maszyna została stracona, a druga z przebitym bakiem i ośmioma dziurami w kadłubie, zdołała powrócić na pokład własnego okrętu.

Doświadczenia z użycia pierwszych trzech okrętów, spowodowały, że ostatnia, czwarta jednostka barka *Śmierć* została w czasie przebudowy, trwającej pomiędzy marcem 1919 roku a majem 1920 roku, wyposażona została w hangar, a dokładniej w dwa hangary, w których można było pomieścić po dziesięć maszyn typu M-9. Przebudowy jej dokonano, podobnie zresztą, jak i pozostałych jednostek, w Stoczni Rzecznej Sormowskiej. Barka ta miała długość 153,7 metra i szerokość 23,5 metra. Jej pokład górny został oczyszczony z wszelkich nadbudówek, masztów i rur w czasie przebudowy. Pokład pokryto deskami i na nich wybudowano oba hangary. Po-

między nimi zachowano wolną przestrzeń dla wyprowadzania i przygotowania do użycia wodnosamolotów. Po obu burtach barki zabudowano specjalne pomosty do spuszczenia wodnosamolotów na wodę. Jej udział w walkach nie był nadmiernie długi, a po zakończeniu wojny domowej, ponownie została ona przebudowana na klasyczną barkę transportowo-wojskową i pozostała na służbie flotyli.

Wodnoplątowce z Flotyli Wołżańskiej prowadziły także działania nocne, których skuteczność była już dużo bardziej ograniczona. Działania te zawieszono w styczniu 1920 roku po zdobyciu Carycyna.

Losy całego dywizjonu po zakończeniu wojny domowej, nie licząc oczywiście wspomnianej przebudowy *Śmierci*, pozostają niejasne. Trudno tu jakiegokolwiek pewne rozstrzygnięcia. *Komuna* była jeszcze wykazywana przez część periodyków morskich w składzie floty radzieckiej, w drugiej połowie lat dwudziestych, jednak zamknięcie państwa radzieckiego było na tyle duże, że wszelkie informacje odnoszące się do jego sił zbrojnych trzeba rozpatrywać z ostrożnością. Podobnie trzeba odnieść się do informacji o jeszcze jednym możliwym okręcie lotniczym mającym działać w okresie wojny domowej na Wołdze. Według *Ewpraksija* opracowań rosyjskich był to okręt *Ewpraksija* przebudowany ponoć w roku 1918.

Wydaje się, że uzyskane nowe informacje o losach tych kilku jednostek w okresie lat 1918-1920, są warte odnotowania. Także w moich poprzednich opracowaniach odnoszących się do rosyjskich okrętów lotniczych, wkładły się informacje nieprawdziwe. Z tym większą satysfakcją nakreśliłem ten szkic.

Jednym z głównych bohaterów, wydarzeń na Wołdze w tamtych latach, był wodnosamolot M-9. Początki tej maszyny związane są z rokiem 1915 i osobą Dmitrija P. Grigorowicza. Była to faktycznie łódź latająca o charakterze rozpoznawczym, zaprojektowana jako następca M-5, wprowadzonego do służby w 1914 roku. Od początku M-9 charakteryzowała się dobrymi warunkami sterowania w locie i na powierzchni wody. Była nie tylko stabilna i łatwa w pilotażu, to dodatkowo, mogła działać w najróżniejszych warunkach pogodowych. Łodzie tego typu walczyły w pierwszej wojnie światowej nad Bałtykiem, prowadząc rozpoznanie sił niemieckich, czy też bombardowania wyznaczonych



## Podstawowe dane techniczne barek – rzecznych transportowców wodnosamolotów działających na Wołdze w latach 1918-1920

Jednostka	Wyporność	Długość	Szerokość	Zanurzenie	Uzbrojenie	Ilość wsam
<i>Komuna</i>	850-900 t	139,77 m	19,08 m	1,1 m	2 x 37 mm plot ??? x km	9 wsam.
<i>Swoboda</i>	???	104,9 m	15,9 m	???	???	6 wsam.
<i>Posejdon</i>	???	94,5 m	15,22 m	???	???	5 wsam.
<i>Śmierć</i>	???	153,7 m	23,5 m	???	???	10 wsam.

### Dane techniczne łodzi latającej M-9

Rok produkcji – 1915  
 Ilość – ok. 500 sztuk  
 Rozpiętość skrzydeł – 15,9 m  
 Długość – 9,15 m.  
 Wysokość – 3,60 m  
 Powierzchnia nośna – 54,8 m<sup>2</sup>  
 Masa własna – 1060 kg  
 Masa całkowita – 1610 kg  
 Napęd – 1 x 150 KM Salmson  
 Maksymalna prędkość – 110 km/h  
 Prędkość lądowania 85 km/h  
 Maksymalny pułap – 3000 m  
 Zasięg – 600 km  
 Załoga – 2 osoby: pilot, strzelec  
 Uzbrojenie – 1 km strzelca, 100 kg bomb

obiektów przeciwnika. Działały także na Morzu Czarnym, wspierając tutaj flotę. Po rewolucji bolszewickiej, łodzie latające M-9, stanowiły podstawę tworzącego się dopiero lotnictwa morskiego Armii Czerwonej. Dowodem jakości konstrukcji, niech będzie fakt, że pozostały te maszyny na wyposażeniu lotnictwa radzieckiego aż do końca lat czterdziestych, a w 1946 roku, część z nich przebrojono nawet w działko 37 milimetrowe, które zastąpiło karabin maszynowy, montowany fabrycznie na przedzie łodzi i obsługiwany przez strzelca. ●

### Bibliografia

1. Franz Maciej, *Rosyjskie okręty lotnicze do 1941r.*, cz. 3, [w] „Okręty Wojenne”, 62, 6/2003, Tarnowskie Góry 2003, s. 17-21.
2. Franz Maciej, *Lotniskowiec STALIN – dzieje wielkiej mistyfikacji*, [w] „Pro Memoria”, nr 6 (15), Warszawa 2004, s. 38-41.
3. Gusrowa L., *Wołżskie awianoscy*, „Modelist Konstruktor” No 2/1969, Moskwa 1969, s. 12-13 i 16.
4. Kostenko I. *Diewjatka*, „Modelist Konstruktor” No 2/1969, Moskwa 1969, s. 14-15.
5. Kuroczkin D.W., *Rozdzenie palubnej awiacii*, Sankt Petersburg 2001.
6. Materiały z Centralnego Muzeum Wojenno-Morskiego w Sankt Petersburgu.
7. Zarzycki Piotr, *Okręty lotnicze I wojny światowej*, [w] „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny”, cz. 3, nr 3/1994, Warszawa 1994, s. 44-46 i cz. 4, nr 4/1994, Warszawa 1994, s. 52-54.

## FOTOKOLEKCJA

Pancernik prezentowany na wspaniałej fotografii w numerze 82 na stronie 38 to *Elsass*.

Najważniejsze cechy, odróżniające ten pancernik od swoich bliźniaków w czasie służby w Reichsmarine:

1. *Elsass* był jedyną jednostką typu *Braunschweig*, która podczas swej służby w Reichsmarine nie była wyposażona w ustawione na pokładzie bateryjnym działka kal. 170 mm. *Braunschweig* zachował dwie pierwsze wieże ww. kalibru (ustawione one były na wysokości pierwszego komina) do momentu wycofania ze służby. To samo można powiedzieć o *Hessen*. Na prezentowanej fotografii widać, że pancernik jest pozbawiony ww. wież.
2. Bryła pomostu bojowego. *Braunschweig* charakteryzował się zwartą zabudową, sięgającą do pierwszego komina, natomiast na *Elsass* między kominem a pomostem była „luka”. Pomost miał większą liczbę „gniazd”.
3. Dźwig okrętowy. Na *Elsass* oba dźwigi nie miały otworów, na *Braunschweig* wspomniane dźwigi miały po jednym charakterystycznym otworze.
4. Bulaje w dziobowej części. *Braunschweig* w odróżnieniu od *Elsass* miał 8 symetrycznych bulajów. Na *Elsass*, dwa pierwsze znajdowały się bardzo blisko siebie. Bardziej interesujące są te z górnego rzędu, a mianowicie. 3., 4., 7., 8. bulaj sprawiają wrażenie, że, jak u złego tancerza, nie zachowują rytmu, tzn. jedno są wyżej i inne niżej. Na *Braunschweig* wszystkie bulaje były na jednej wysokości.
5. *Braunschweig* zachował do końca swoich dni swój długi fokmaszt (to na podstawie fotografii).
6. Godło na wieży „Anton”. O ile mogłem do tej pory stwierdzić, tylko *Elsass* miał na dziobowej wieży godło.

Christoph Fatz

***Elsass* w początkach służby w Reichsmarine, przed skróceniem masztów.**  
 Fot. zbiory Reinhard Kramer





# Japońskie krążowniki lekkie typu „Kuma” część IV

Maciej S. Sobański

„Ooi”

Krążownik *Ooi* powstał w stoczni Kawasaki Dockyards Co w Kobe. Stępkę pod budowę jednostki położono w dniu 24 listopada 1919, zaś wodowanie odbyło się po bez mała 8 miesiącach prac 15 lipca 1920 roku. Do służby w japońskiej marynarce wojennej okręt wszedł w Kure 3 października 1921 i został przydzielony do składu Sentai 4 Drugiej Floty jako czwarty krążownik. Z dniem 1 grudnia 1922 okręt został przeniesiony do Sentai 3 Pierwszej Floty, w której składzie na przełomie sierpnia i września przeprowadził szkolny rejs wzdłuż wybrzeża Chin. W okresie od grudnia 1923 do listopada 1924 krążownik pełnił funkcję jednostki strażniczej w Mako na Tajwanie, przeprowadzając oprócz rutynowych patroli wód Cieśniny Tajwańskiej również rejs do ówczesnych Indochin Francuskich w czerwcu 1924, w czasie którego odwiedził Sajgon.

*Ooi* znalazł się ponownie w tajwańskim Mako w okresie od grudnia 1926 do listopada 1927, zaś po zakończeniu tej misji został czasowo odstawiony do rezerwy w bazie w Kobe. Jednostkę reaktywowano 1 grudnia 1931 kierując ją do Kure, gdzie pełniła funkcję szkolnego okrętu artyleryjskiego do listopada 1932, po czym powróciła do Kobe w celu przeprowadzenia modernizacji. Po zakończeniu remontu krążownik pozostawał na-

dal w rezerwie, a następnie w okresie od stycznia 1934 do września 1935 znajdował się w dyspozycji szkoły artylerii morskiej w Kure. W dniu 10 września 1935 *Ooi* wszedł w skład Sentai 9 aby wziąć udział w manewrach Czwartej Floty. W toku manewrów 26 września 1935 tajfun poczynił spore spustoszenie wśród ćwiczących jednostek. Wśród uszkodzonych przez fale okrętów znalazł się również *Ooi* na którym powstały zniszczenia w obrębie kadłuba i nadbudówek. Usuwanie zniszczeń połączone z modernizacją jednostki przeprowadzane przez arsenał w Kure zakończyło się dopiero 31 maja 1936 roku.

Wybuch otwartych działań wojennych połączonych z bezpośrednią japońską interwencją w Chinach spowodował, że pełniący funkcję jednostki szkolnej w Kure krążownik został z dniem 28 lipca 1937 przydzielony do Połączonej Floty i skierowany na wody chińskie. 20 sierpnia jednostka opuściła zatokę Tadotsu i przeszła w rejon Szanghaju. Od dnia 6 września do początków grudnia 1937 *Ooi* uczestniczył w ogłoszonej przez Japonię blokadzie żegluga u brzegów Chin. Po zakończeniu tych działań okręt odstawiono do rezerwy w Sasebo, a następnie przydzielono do szkoły artylerii morskiej w Kure. W końcu 1938 arsenał w Kure dokonał częściowego przebrojenia jednostki w związku z planowaną przebu-

dową na tzw. „krążownik torpedowy”, po czym *Ooi* wrócił do roli jednostki szkolnej w Kure.

Do samej przebudowy na „krążownik torpedowy” przystąpiono zgodnie z planowymi założeniami dopiero niemal w przededniu wybuchu konfliktu ze Stanami Zjednoczonymi i ich sojusznikami. Prace związane z przebudową, choć nominalnie zadekretowane już w styczniu, faktycznie rozpoczęto 25 sierpnia 1941, zaś ich wykonawcą był arsenał w Maizuru. Rzeczowy zakres przebudowy był identyczny jak w przypadku zaprezentowanego już wcześniej krążownika *Kitakami*, a jej zakończenie nastąpiło w dniu 30 września 1941.

1 września 1941 dowództwo *Ooi* objął kmr Nobuei Morishita, a 20 listopada okręt wraz z bliźniaczym *Kitakami* wszedł w skład dowodzonego przez kontradm. Fukuji Kishi Sentai 9 Pierwszej Floty. Po ponownym wejściu do służby jednostka przeszła z Maizuru do Kure, a następnie na wody zachodniej części Morza Wewnętrznego, gdzie prowadzono szkolenie załogi, a równocześnie ubezpieczano zespół sił pancernych Floty Głównej. 12 stycznia 1942 inspekcję na pokładzie stojącego na wodach zatoki Hashirajima *Ooi* przeprowadził kontradm. Matome Ugaki, szef sztabu Połączonej Floty.

W dniach 21 – 26 stycznia 1942 krążownik eskortował konwój do Mako na



Tajwanie, a następnie 4 lutego powrócił do Hashirajima, gdzie pozostawał przez kolejne 2 miesiące. 10 kwietnia 1942 dowództwo okrętu objął kmr Moichi Narita. W dniach 23 kwietnia – 9 maja jednostka przeszła drobny remont połączony z dokowaniem w arsenale w Kure. Sentai 9, w którego składzie znajdował się *Ooi* został 11 maja 1942 przydzielony do zespołu sił eskortowych Floty Głównej, przygotowującej się do operacji pod kryptonimem „MI”, której celem było opanowanie atolu Midway. *Ooi* wyszedł w morze wraz z siłami głównymi 29 maja by po klęsce w bitwie pod Midway powrócić 17 czerwca do Yokosuka, a następnie 24 tego miesiąca na kotwiczowisko Hashirajima. Na wodach tych okręt pozostawał do początków sierpnia 1942, gdy zapadła decyzja o przebudowie zbędnych już „krążowników torpedowych” *Kitakami* i *Ooi* na niezbędnie potrzebne w zmienionej sytuacji w jakiej znalazły się japońskie siły na Pacyfiku szybkie transportowce. Prace związane z przebudową prowadzone były w Kure i Yokosuka w miesiącach sierpniu i wrześniu 1942. Zakres rzeczowy przebudowy jednostki był identyczny, jak w przypadku opisanego już wcześniej *Kitakami*.

W dniu 9 września 1942 *Ooi* wraz z bliźniaczym *Kitakami* przeszedł do Kure, gdzie zaokrętowano żołnierzy z 4 Specjalnego Oddziału Desantowego Marynarki Wojennej Maizuru, których przetrzucił na Truk. 3 października 1942 na Truk zmarł śmiercią naturalną dowódca krążownika kmr Narita, pośmiertnie awansowany do stopnia kontradmirała. Jego miejsce zajął kmr Takeo Nagai.

W końcu października okręt opuścił Truk by 31 tego miesiąca przyjść do Rabaul, gdzie przyjął na pokład 370 żołnierzy z lekkim uzbrojeniem, których przetransportował na wyspę Buin. Po powrocie na Truk do jednostki dotarła informacja o rozformowaniu z dniem 21 listopada 1942 Sentai 9 i podporządkowaniu krążownika bezpośrednio Połączonej Flocie. W dniach między 26 listopada a 3 grudnia *Ooi* dostarczył uzupełnienie i 250 t ładunku z Manili do Rabaul. Po opuszczeniu Rabaul. Jednostka przeszła na Truk by ostatecznie 24 grudnia 1942 powrócić do Kure, gdzie nastąpiła kolejna już zmiana na stanowisku dowódcy okrętu, którym został kmr Shinsiro Soma. W Kure przeprowadzono też w końcu roku krótkie dokowanie.

5 stycznia 1943 krążownik wyszedł do Chinkai w Chinach, gdzie spotkał się z *Kitakami* by następnie już wspólnie przejść do Pusan w Korei. Tam zaokrę-

towano żołnierzy 20 DP, których jednostki zespołu grupy „HEI No 1”, wśród nich także *Ooi*, przetransportowały na Nową Gwineę. 14 stycznia zespół osiągnął Palau, a 19 tego miesiąca Wewak, gdzie ostatecznie wylądowano przewożone uzupełnienie. Okręt powrócił, tym razem do Tsingtao, które osiągnął 31 stycznia. W Tsingtao przyjęto żołnierzy 41 DP, których jednostki zespołu grupy „HEI No 3” dostarczyły na Wewak 20 lutego 1943. Po zakończeniu tej operacji *Ooi* przeszedł 3 marca na Truk, gdzie z dniem 15 tego miesiąca został podporządkowany dowódcy sił Floty Obszaru Południowo-Zachodniego wiceadm. Shiro Takasu. Na przełomie marca i kwietnia okręt wraz z *Kitakami* przeszedł do Surabaja, skąd wykonał 2 rejsy transportowe z zaopatrzeniem na Kaimana na Nowej Gwinei. Trasa trzeciego rejsu na Kaimana w maju wiodła przez Ambon, a w drodze powrotnej Makassar i Zamboanga na Filipinach.

W połowie czerwca jednostka znalazła się w Makassar, gdzie w dniu 23 tego miesiąca została wraz z krążownikami *Kitakami*, *Kuma* i *Kinu*, zaatakowana przez ciężkie bombowce Consolidated B-24 „Liberator” z 319 Dywizjonu Bombowego amerykańskiej 5 Armii Powietrznej. Amerykanie nie zdołali użyć żadnych trafień bezpośrednich, jednak okręty zostały nieznacznie uszkodzone wskutek wybuchów padających w pobliżu bomb. Jeszcze w tym samym dniu wraz z *Kitakami* jednostka przeszła do Balikpapan na Borneo, gdzie uzupełniła paliwo. 1 lipca 1943 *Ooi* i *Kitakami* zostały przydzielone do Sentai 16 Floty Obszaru Południowo-Zachodniego, zaś 23 lipca nastąpiła ponowna zmiana dowódcy krążownika, którym został kmr Shi-gezo Kawai.

1 sierpnia 1943 *Ooi* przeszedł do Singapuru, gdzie w bazie Seletar przeprowadzono remont połączony z dokowaniem, który ukończono 24 tego miesiąca. 30 sierpnia dawne „krążowniki torpedowe” przeprowadziły rejs transportowy z uzupełnieniem na wyspy leżące na Morzu Andamańskim archipelagu Nikobarów. Trasa powrotna do Singapuru wiodła przez Penang, gdzie uzupełniono paliwo. 11 września okręt przeszedł na pobliskie kotwiczowisko Lingga Roads, gdzie przebywał przez miesiąc, po czym 20 października przeszedł do Penang. Tam zaokrętowano żołnierzy, których przetransportowano do Port Blair na Andamanach. Operację tę powtórzono jeszcze raz w dniach 29 – 31 października. Po zakończeniu tej akcji *Ooi* prze-

szedł do Singapuru, gdzie pozostawał do początków stycznia 1944, przechodząc w międzyczasie remont w okresie między 25 grudnia a 4 stycznia. Następnie do 21 stycznia jednostka szkolila załogę na kotwiczowisku Lingga Roads. działania okrętu ograniczały się w tym czasie do prowadzenia operacji transportowych. Między 23 a 28 stycznia przerzucano wzmocnienie na wyspę Nancowry w archipelagu Nikobarów, zaś między 2 a 8 lutego personel kwatery głównej Obszaru Południowo-Zachodniego z Penang do Surabaja.

12 lutego 1944 dowództwo *Ooi* objął kmr Katsuo Shiba, dawny japoński attaché morski w Berlinie. W dniach 12 – 24 lutego krążownik był dokowany w Singapurze, a następnie przygotowywał się do operacji zaczepnej przeciwko alianckiej żegludze na Oceanie Indyjskim pod kryptonimem „S.A. No 1”<sup>59</sup>. 27 lutego 1944 jednostka wraz z siłami eskortowymi<sup>60</sup> zespołu uderzeniowego wyszła z Singapuru, osiągając 1 marca Banka, a następnie po anulowaniu całej operacji 15 tego miesiąca Batawie, by ostatecznie powrócić 25-go do Singapuru.

W kwietniu okręt krążył między Singapurem, Balikpapan i Tarakan, by w końcu wykonać 2 rejsy transportowe z Singapuru na Davao z personelem bazy lotniczej. Maj to 2 kolejne rejsy transportowe, tym razem z Davao na Sorong, gdzie koncentrowano wzmocnienie dla sił walczących na Nowej Gwinei, a po ich przeprowadzeniu przejście do Surabaja.

W dniu 6 lipca 1944 *Ooi* wyszedł z Surabaja do Manili, którą osiągnął 16-go, transportując personel dowództwa Obszaru Południowo-Zachodniego. 18 lipca o godz. 05.00 krążownik wraz z niszczycielem *Shikinami*, wyszedł z Manili kierując się do Singapuru. Kłopoty z silownią niszczyciela zmusiły zespół do powrotu i dokonania niezbędnej naprawy, tak, że ostatecznie opuszczono Manilę o godz. 15.00.

W dniu 19 lipca 1944 znajdujący się w położeniu nawodnym na Morzu Południowo-Chińskim amerykański okręt podwodny *Flasher* (SS-249)<sup>61</sup> dowodzony przez kmr por. Ruebena T. Whitaker, zauważył w rejonie 570 Mm na południe od Hongkongu, japoński krą-

59. zespół uderzeniowy pod dowództwem kontradm. Noamasa Sakonju składał się z krążowników ciężkich *Aoba*, *Chikuma* i *Tone*.

60. siły eskortowe obejmowały krążowniki lekkie *Ooi* i *Kinu* oraz niszczyciele *Uranami*, *Amagiri* i *Shikinami*.

61. *Flasher* (SS-249) – am. op. zbud. 1943 Groton, – pozostałe dane jak *Jallao*.

zownik i niszczyciel idące z prędkością 18 węzłów. O godz. 12.10 okręt podwodny odpalił w zanurzeniu z odległości około 1250 m salwę 4 torped z wyrzutni rufowych, z których 2 o godz. 12.14 trafiły lewą burtę *Ooi* w części rufowej. Jedna z torped okazała się niewybuchem, lecz druga eksplodując spowodowała zalanie wodą rufowej maszynowni oraz zapalenie się zbiorników z paliwem. Kontratak przeprowadzony przez niszczyciel *Shikinami*, który zrzucił 15 bomb głębinowych okazał się nieskuteczny i *Flasher* o godz. 14.26 odpalił kolejną salwę 4 torped, tym razem z wyrzutni dziobowych z dystansu 3000 m. Niestety żadna z torped nie dosięgła celu<sup>62</sup>. Kolejna kontrakcja *Shikinami*, który zrzucił dalsze 15 bomb głębinowych również nie przyniosła efektów, zmuszając jednak amerykański okręt do zejścia na większą głębokość, gdzie załoga ponownie przeładowała wyrzutnie torpedowe, jak się miało później okazać całkowicie niepotrzebnie.

Zły stan morza spowodował, że woda szybko zalała również dziobową maszynownię *Ooi* całkowicie unieruchamiając krążownik. *Shikinami* podjął próbę holowania uszkodzonej jednostki, jednak 19 lipca 1944 o godz. 17.25 *Ooi* przełamał się. Rufowa część okrętu zatонуła natychmiast, a dziobowa po 5 minutach (około 17.30) w punkcie o współrzędnych 13°12'N i 114°52'E. Z jednostką poszło na dno 153 członków załogi, a dalszych 369, w tym kmr Shiba, zdołał podjąć z morza niszczyciel *Shikinami*.

W dniu 10 września 1944 krążownik *Ooi* został oficjalnie skreślony z listy jednostek japońskiej marynarki wojennej.

### „Kiso”

Krążownik lekki *Kiso* powstał w stoczni Mitsubishi Shipbuilding & Engineering Co w Nagasaki. Stępkę pod budowę okrętu położono w dniu 10 czerwca 1919, zaś po 18 miesiącach 14 grudnia 1920 odbyło się wodowanie jednostki. Krążownik wszedł do służby w japońskiej marynarce wojennej w Kure 4 maja 1921 i otrzymał przydział do Sentai 4 Drugiej Floty. Latem 1921 krążownik wraz z innymi jednostkami Sentai 4 przeprowadził rejs wzdłuż chińskiego wybrzeża odwiedzając Tsingtao, a następnie z dniem 1 grudnia tego roku został przeniesiony do Sentai 3 Pierwszej Floty.

W okresie między grudniem 1922 a grudniem 1923 przeniesiony do rezerwy okręt znajdował się w Kure, co nie przeszkodziło w przeprowadzeniu rejsów szkolnych, w lutym do Mako na Tajwanie i wody południowo chińskie oraz we

wrześniu do Yokosuka. Okres pozostawania w rezerwie przedłużono praktycznie do grudnia 1927, a następnie przydzielono na krótko krążownik do Akademii Morskiej w Etajima w charakterze jednostki szkolnej. W grudniu 1928 *Kiso* został flagowcem 2 Wydzielonej Floty i przeszedł do chińskiego Tsingtao, gdzie stacjonował do marca 1930. Po powrocie na wody metropolii okręt znów odstawiono do rezerwy w Yokosuka, a następnie od maja 1931 przydzielono w charakterze szkolnego okrętu artyleryjskiego. W latach 1932 – 1935 krążownik pozostawał w rezerwie w Yokosuka, przechodząc między innymi remont i modernizację. We wrześniu 1935 okręt wszedł w skład Sentai 9 i wziął udział w manewrach Czwartej Floty. Słynny tajfun w dniu 26 września 1935, który spowodował tak wiele strat wśród ćwiczących jednostek, obszedł się z *Kiso* nader łaskawie, w rezultacie czego na okręcie nie odnotowano poważniejszych uszkodzeń.

Wybuch walk w Chinach spowodował, że stacjonujący w Yokosuka krążownik został w dniu 23 sierpnia 1937 wyznaczony na flagowiec nowo utworzonej 4 Floty Niszczycieli, przydzielonej do Drugiej Floty, a następnie od września Trzeciej Floty. Jednostka uczestniczyła w działaniach blokadowych u wybrzeży południowych Chin. Do Sasebo okręt powrócił w połowie października 1937. Gdy 20 października 1937 Japończycy utworzyli nową Czwartą Flotę, w jej składzie znalazł się zarówno Sentai 9 jak i 4 Floty Niszczycieli. Bazujące w tajwańskim Mako zespół z udziałem *Kiso* uczestniczył ponownie w akcjach u wybrzeża południowych Chin, między innymi wspierał desant w zatoce Hangchow 5 listopada oraz w zatoce Bias na południe od Hongkongu w dniach 20 – 25 grudnia.

Po zakończeniu swego udziału w kampanii chińskiej jednostka została w kwietniu 1938 odstawiona do rezerwy celem przeprowadzenia remontu. W okresie między czerwcem 1938 a kwietniem 1939 krążownik pełnił funkcję okrętu szkolnego przydzielonego do szkoły morskiej w Kure, odbywając w tym czasie między innymi rejs na wody Mórz Południowych.

W dniu 17 kwietnia 1939 *Kiso* wraz z 3 niszczycielami<sup>63</sup> zapewniał honorową asystę amerykańskiego krążownika ciężkiego *Astoria* (CA-34)<sup>64</sup>, który przywiozł do Japonii zwłoki zmarłego ambasadora w USA Hiroshi Saito.

Od kwietnia 1939 do listopada 1940 okręt pozostawał w rezerwie, początko-

wo w Yokosuka, a następnie w Maizuru. W dniu 24 marca 1941 *Kiso* został przydzielony do Sentai 5 i w jej składzie odbył w kwietniu rejs na Palau, a po powrocie przeszedł do Maizuru do dyspozycji miejscowej szkoły nawigacyjnej.

W dniu 23 lipca 1941 w składzie nowo utworzonej Piątej Floty wiceadm. Boshiro Hosogaya sformowano Sentai 21, w którym znalazł się *Kiso*. 10 listopada 1941 dowództwo krążownika objął kmr Takeji Ono.

W dniach między 2 a 11 listopada 1941 jednostka wraz z bliźniaczym *Tama* przeprowadził rejs na wyspy Bonin, odwiedzając Chichi Jima. Po powrocie do Yokosuka, *Kiso* został zadokowany i przystąpił do przygotowań do zbliżających się działań wojennych. 28 listopada 1941 krążownik przeszedł do Akkeshi na wyspie Hokkaido, gdzie kontynuował przygotowania wojenne. Tam w dniu 2 grudnia obie jednostki otrzymały wojenny kamuflaż maskujący – biało pomalowany dziób i rufę oraz deformujące płamy w tym kolorze na szarym kadłubie i nadbudówkach. 4 grudnia jednostka przeszła na kotwiczowisko Matsuwa Shima na Kurylach, skąd w momencie wybuchu wojny 7 grudnia 1941 wyszła na patrolowanie wód północnych. 21 grudnia silny sztorm spowodował uszkodzenie kadłuba i nadbudówek *Kiso*, co zmusiło jednostkę do szukania schronienia w Omimoto. Uszkodzenia były poważniejsze niż początkowo sądzono, podobne odniósł również *Tama*, co spowodowało. Że oba okręty musiały przejść do Yokosuka na remont stoczniowy. Tam oba krążowniki zostały wspólnie zadokowane w suchym doku Nr 5 i przeszły naprawę kadłuba. Po zakończeniu remontu Sentai 21 – *Tama* i *Kiso* przeszły do Akkeshi, które osiągnęły 26 stycznia, po czym ponownie podjęły patrolowanie wód wokół Kuryli. Zła pogoda spowodowała, że krążownik ponownie wymagał naprawy, w tym celu przeszedł znowo do Yokosuka, które osiągnął 9 marca 1942 i już nazajutrz został postawiony na dok.

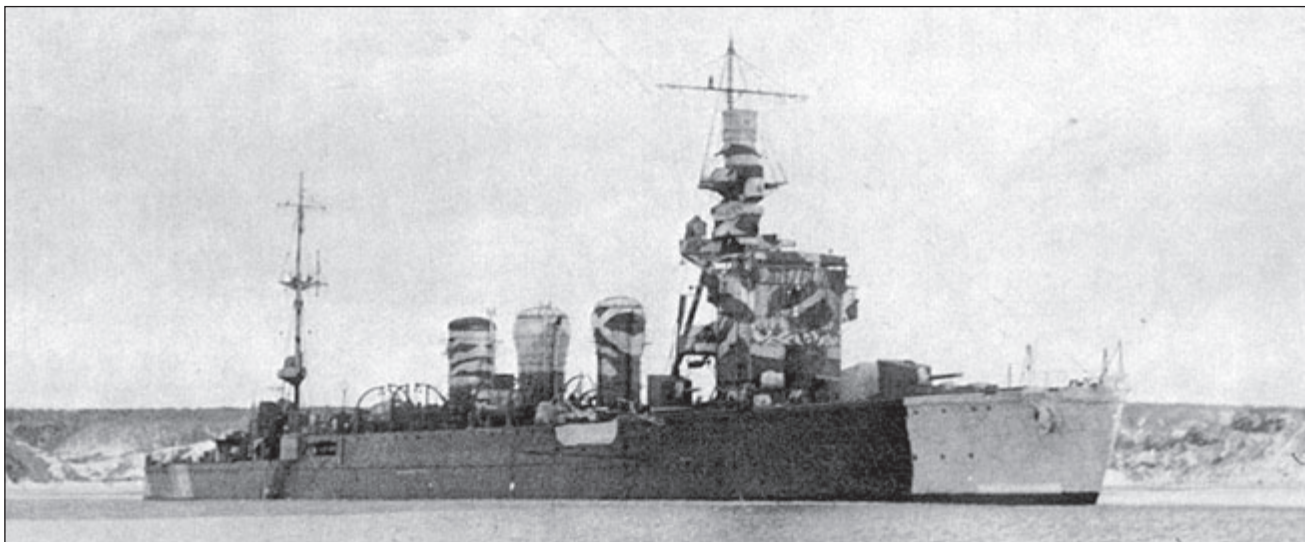
Amerykański atak lotniczy przeprowadzony 5 marca 1942 przez zespół wiceadm. Williama F. Halsey na leżącą zaledwie o 1000 Mm od Tokio wyspę Marcus, całkowicie zaskoczył Japończyków, którzy rzucili znaczne siły na poszukiwanie

62. wg Blair C., *Ciche zwycięstwo...*

63. były to niszczyciele *Hibiki*, *Sagiri* i *Akatsuki*.

64. *Astoria* – am. kr. c., zbud. 1930-34 Nowy Jork, wyp. 10 125/12 493 t, dł. 179,2 m, szer. 18,8 m, zan. 6,9 m, turb. par. 107 000 KM, prędkość 32,7 w., zasięg 10 000 Mm/15 w., uzbr.: 9 x 203 mm, 8 x 127 mm plot, 8 x 12,7 mm plot, 4 wodnosamoloty, załoga 869 ludzi.



Krążownik *Kiso* w kamuflażu z początków 1942 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

Amerykanów. Wśród nich znajdowały się także krążowniki Sentai 21, które operując w morzu między 12 a 19 marca niczego nie wykryły, by ostatecznie 5 kwietnia 1942 przejść do bazy Akkeshi.

Kolejny amerykański nalot, tym razem wykonany z odległości zaledwie 668 Mm przez 16 bombowców Boeing B-25 „Mitchell” w dniu 18 kwietnia 1942 z pokładu lotniskowca *Hornet* (CV-8) przeciwko celom w metropolii, ponownie zmobilizował japońską flotę. Tym bardziej, że siły amerykańskiego TF 16 zniszczyły również pełniące służbę dozorową japońskie patrolowce. Już 18 kwietnia 1942 *Kiso* i *Tama* opuściły Akkeshi ruszając na poszukiwanie nieprzyjaciela. Nazajutrz krążownik ogniem swych dział zatopił własny patrolowiec *No 26 Nanshin Maru*, ciężko uszkodzony przez amerykańskie samoloty, a następnie 22 kwietnia przejął z okrętu podwodnego *I-74* załogę innego zatopionego patrolowca *No 1 Iwate Maru*. Okręt powrócił do Akkeshi 24 kwietnia by następnie przejść na Muroan.

W dniu 6 maja jednostka opuściła Akkeshi towarzysząc tendrowi wodnosamolotów *Kimikawa Maru*, którego maszyny miały przeprowadzić rozpoznanie z powietrza wysp Kiska i Adak w archipelagu Aleutów. 12 maja wodnosamoloty wystartowały w odległości 150 Mm na południe od Kiska, przeprowadzając skuteczne rozpoznanie Adak, nie zdołały jednak z uwagi na złe warunki pogodowe przyjrzeć się dokładniej Kiska. Po zakończeniu operacji krążownik 18 maja 1942 wrócił do Ominato.

28 maja Sentai 21 wraz z *Kiso* którego dowódcą kmr Takeji Ono był równocześnie dowódcą Zespołu Opanowania Kiska<sup>65</sup>, wyruszył z zatoki Mutsu realizu-

jąc operację pod kryptonimem „AL.”, polegającą na opanowaniu amerykańskich wysp Attu i Kiska w archipelagu Aleutów i trasą przez Paramuszir dotarł na miejsce przeznaczenia, gdzie 7 czerwca 1942 rozpoczęło się lądowanie na Kiska. Krążownik pozostający w rejonie Kiska do 18 czerwca był dwukrotnie w dniach 10-go i 14-go nieskutecznie atakowany przez amerykańskie lotnictwo, choć za drugim razem bomby zrzucone przez łodzie latające Consolidated PBV „Catalina” padły niebezpiecznie blisko okrętu. Do zatoki Mutsu jednostka powróciła 24 czerwca 1942.

*Kiso* uczestniczył również w wyjściu w morze sił kontradm. Kakuji Kakuta, które przerzuciły wzmocnienie dla japońskich oddziałów na Aleutach. Krążowniki Sentai 21 w dniach 30 czerwca – 7 lipca ubezpieczały rejon na południe od Kiska, by następnie odejść do Yokosuka, gdzie czekał je remont zakończony 2 sierpnia.

16 sierpnia 1942 Sentai 21 powrócił do Ominato, a 28 tego miesiąca *Kiso* i *Tama* wyszły w morze by ubezpieczać przerzut garnizonu Attu na Kiska.

W dniu 20 września 1942 nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy krążownika, którym został kmr Iwao Kawai. 25 października okręt przeszedł do Kashiwabara na wyspie Paramuszir, gdzie zaokrętował oddział piechoty morskiej tzw. Yonekawa Force, który został następnie przerzucony na Attu dla wzmocnienia miejscowego garnizonu. Siły te wysadzono na Attu w dniach 29 – 30 października. W listopadzie jednostka przerzuciła oddziały z Otaru na Attu i Kiska, a następnie w początkach grudnia przeszła do Maizuru, gdzie przeprowadzono remont połączony z dokowaniem. Po re-

moncie zakończonym 30 grudnia *Kiso* przeszedł do Ominato, a następnie na Paramuszir, który osiągnął 5 stycznia 1943. Po załadunku materiałów wojennych jednostka eskortowana przez niszczyciel *Wakaba*<sup>66</sup> wyruszyła 18 stycznia na Kiska, została jednak zawrócona z trasy z uwagi na fakt rozpoczęcia przez Amerykanów 13 stycznia 1943 operacji lądowania na wyspie Amchitka, położonej zaledwie 90 Mm na wschód od Kiska. Po powrocie na Paramuszir okręt oczekiwał na kolejną operację transportową. Tym razem w dniach 13 – 22 lutego krążownik eskortował na Kiska transportowiec *Sakito Maru*. Do następnej operacji zaopatrzeniowej w której uczestniczyły *Kiso*, krążownik pomocniczy *Asaka Maru* i transportowiec *Sakito Maru* doszło w marcu, a jej celem było Attu. Zespół transportowy ubezpieczały siły Piątej Floty<sup>67</sup>.

Po zakończeniu tej operacji okręt przeszedł do Maizuru, gdzie został zadokowany i poddany przezbrojeniu. Na pokładzie krążownika zamontowano 2 dodatkowe podwójnie sprzężone działa plot. Typ 96 25 mm, które zostały umieszczone na lewej i prawej burcie za rufowymi wyrzutniami torpedowymi. Tym samym liczba luf dział plot kal. 25 mm wzrosła do 8. Jednostkę wyposażono w radar obser-

65. w skład zespołu wchodziły lekkie krążowniki *Tama* i *Kiso*, niszczyciele *Hibiki*, *Akatsuki* i *Hokaze*, krążownik pomocniczy *Asaka Maru*, tender wodnosamolotów *Kimikawa Maru* oraz transportowce *Hakusan Maru* i *Kumakawa Maru*.

66. *Wakaba* – jap. nisz., zbud. 1934 Sasebo, 1490/1802 t, dł. 109,5 m, szer. 10,0 m, zan. 3,0 m, turb. par. 42 000 KM, prędkość 36,5 w., zasięg 6000 Mm/15 w., uzbr.: 5 x 127 mm, 2 x 13,2 mm plot, 9 wt kal. 610 mm, załoga 200 ludzi.

67. w skład sił ubezpieczających wchodziły krążowniki ciężkie *Maya* i *Nachi*, lekkie *Tama* i *Abukuma*, niszczyciele *Ikazuchi*, *Inazuma*, *Usugumo*, *Hatsushimo* i *Wakaba*.



Krążownik *Kiso* na wodach Wysp Kurylskich w marcu 1942 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

wacji powietrznej z anteną typu „materac” A6 na dziobowym maszcie, a także wymieniono dotychczasowe 3 reflektory bojowe o średnicy lustra 90-cm na taką samą liczbą nowych Typ 96 o średnicy lustra 110-cm<sup>68</sup>. Remont zakończono 28 kwietnia 1943, a wcześniej 17-go jeszcze w czasie jego trwania, *Kiso* został flagowcem 1 Flotylli Niszczycieli.

Okręt powrócił na Paramuszir 3 maja, a już 11-go wyruszył na Attu eskortując wraz z niszczycielami *Wakaba* i *Hatsushimo* tender wodnosamolotów *Kimikawa Maru*, który transportował 10 wodnosamolotów<sup>69</sup>, jednak z uwagi na lądowanie sił amerykańskich na tej wyspie w ramach operacji pod kryptonimem „Landcrab”, całą akcję odwołano i zespół powrócił 15 maja do swej bazy.

W dniu 21 maja Japończycy rozpoczęli operację pod kryptonimem „KE” – ewakuację własnych sił z Kiska. W jej toku, 25 maja krążowniki *Kiso* i *Abukuma*<sup>70</sup> oraz 4 niszczyciele wyszły z zaopatrzeniem dla Attu, z której zamierzano przy okazji ewakuować również część oddziałów. Zła pogoda uniemożliwiła zespołowi, który oczekiwał na jej poprawę w rejonie 150 Mm na południowy zachód od Attu, bezpieczne podejście do wyspy. Wobec nieuchronnego upadku Attu, operację w końcu przerwano i okręty powróciły 31 maja do zatoki Kataoka.

Ostatecznie do ewakuacji Kiska w ramach operacji „KE-GO” siły dowodzone przez kontradm. Masatomi Kimura przystąpiły 7 lipca 1943, jednak pierwsza próba została przerwana 15 lipca z powodu złych warunków pogodowych. 29 lipca zespół kontradm. Kimura osiągnął wreszcie wyspę i zakotwiczył na wodach Trout Lagoon., by po załadunku oddziałów jeszcze tego samego dnia wyruszyć w drogę powrotną. *Kiso* wraz z 3 niszczycielami 21 Dywizjonu Niszczycieli<sup>71</sup> tworzył tzw. No 2 Yusotai (zespół transportowy). Na pokładzie krążow-

nika ewakuowano na Paramuszir 1189 żołnierzy, zaś niszczyciele wywoziły dalszych 1372 ludzi.

W sierpniu 1943 jednostka krążyła między Paramuszir, Otaru i Ominato by ostatecznie 14 września przejść do Kure. Nazajutrz krążowniki *Kiso* i *Tama* po zakrętowaniu żołnierzy w Ujina, wyruszyły na Wyspy Karoliny, osiągając 22-go Ponape, by następnie przejść na Truk. Do Kure okręt powrócił 4 października 1943 i wówczas nastąpiła zmiana jego dowódcy, którym został Isamu Sawa.

11 października jednostka wyszła do Szanghaju, gdzie przyjęła na pokład oddziały, które wraz z bliźniaczym *Tama*, przetrzymała na Truk i do Rabaul. W dniu 21 października 1943 w rejonie 53 Mm od przylądka St. George krążowniki zostały zaatakowane przez alianckie lotnictwo. W czasie ataku *Kiso* został trafiony bezpośrednio bombą o wadze 113,25 kg (250 funtowa). Uszkodzony okręt przeszedł natychmiast do Rabaul, gdzie przeprowadzono doraźne naprawy, które następnie kontynuowano na Truk, w dniu 4 listopada krążownik opuścił Truk kierując się na wody metropolii, gdzie 10-go osiągnął Maizuru. Tam czekał okręt remont połączony z przebrojeniem. Z pokładu *Kiso* zdemontowano rufowe działa Nr 5 i Nr 7 kal. 14 cm. Na stanowisku działa Nr 7 zainstalowano podwójnie sprzężone dział plot. 40 kal. Typ 89 12,7-cm. Równocześnie wzmocniono małokalibrową artylerię plot., montując 3 potrójnie sprzężone działa Typ 96 25 mm, z których 2 zastąpiły wcześniejsze podwójnie sprzężone działa tego kalibru, ustawione po obu stronach dziobowego komina. Zamontowano także 6 dział Typ 96 25 mm w wersji pojedynczej. Tym samym liczba luf dział plot. kal. 25 mm na krążowniku wzrosła do 19 (3 x III, 2 x II i 6 x I). Korzystając również z okazji wymieniono całkowicie anachroniczne już 2 pojedyncze km-y Ryp „Vickers” kal. 7,7

mm na podwójnie sprzężony wkm Typ 93 13-mm<sup>72</sup>.

W toku prac remontowych nastąpiła kolejna zmiana dowódcy okrętu, którym 24 lutego 1944 został kmr Ryonosuke Imamura. Remont zakończono definitywnie 3 marca 1944 i okręt opuścił wreszcie Maizuru przechodząc do zatoki Mutsu na wodach której pozostawał przez kolejne 3 miesiące aż do połowy czerwca.

W dniach 19-30 czerwca 1944 w stoczni w Yokosuka wzmocniono dodatkowo jeszcze uzbrojenie plot. jednostki. *Kiso* otrzymał kolejne działa plot. Typ 96 25 mm, w tym 1 zestaw w wersji potrójnie sprzężonej, 2 w wersji podwójnie sprzężonej oraz 12 pojedynczych. W sumie liczba luf kal. 25 mm wzrosła do 38 (4 x III, 4 x II i 18 x I). Zwiększono także liczbę wkm-ów, dodając 8 pojedynczych Typ 93 13-mm.

Nowym zadaniem krążownika było przetransportowanie wraz z bliźniaczym *Tama* oddziałów wzmocnienia do Ogasawara Gunto na wyspach Bonin w ramach operacji „I GO”. Okręty opuściły 20 czerwca Yokosuka by już 1 lipca wysadzić żołnierzy w Futami Harbour na wyspie Chichi Jima. Po powrocie do Yokosuka 3 lipca okręt pozostawał w rejonie Kure, gdzie pełnił funkcje strażnicze i szkoleniowe. We wrześniu na pokładzie jednostki przeprowadzano próby z nowym radarem No 215 do kierowania ogniem artyleryjskim, który okazał się jednak nieudany i nie wszedł na wyposażenie japońskiej floty.

W dniu 27 października 1944 zespół składający się z lotniskowca *Junyo*<sup>73</sup> krą-

68. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers...*

69. było to 8 Mitsubishi F1M2 Typ 0 „Pete” i 2 Nakajima A6M2-N „Rufe” ze składu No 452 Kaigun Kokutai, choć wg Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers...* było to jedynie 8 maszyn typu „Pete”.

70. *Abukuma* – jap. kr. I., zbud. 1921 – 25 Nagasaki – pozostałe dane jak *Kinu*.

71. były to niszczyciele *Asagumo*, *Usugumo* i *Hibiki*.

72. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers...*



żownika *Kiso* i 3 niszczycieli 30 Dywizjonu<sup>74</sup> opuścił Kure i trasą przez Sasebo dotarł do Mako na Tajwanie z transportem amunicji dla sił wiceadm. Takeo Kurita. Dalej trasa zespołu wiodła w kierunku Filipin, jednak 3 listopada 160 Mm na zachód od przylądka Bolinao na wyspie Luzon, na jego drodze znalazło się „wilcze stado” składające się z 6 amerykańskich okrętów podwodnych<sup>75</sup>, które zdołało zniszczyć jeden z niszczycieli. Pozostałe japońskie jednostki 6 listopada znalazły schronienie w Brunei na Borneo.

W dniu 10 listopada *Kiso* osiągnął Manilę, gdzie został flagowcem 1 Floty Niszczycieli Piątej Floty. Z uwagi na duże zagrożenie Manili atakami amerykańskiego lotnictwa, już 13 listopada postanowiono przebazować okręt na powrót do Brunei. Na pokładzie krążownika miał przejść do Brunei wiceadm. Kiyohide Shima z personelem dowództwa Piątej Floty. Rankiem 13 listopada 1944 *Kiso* wraz z innymi jednostkami na Zatoce Manilskiej został zaatakowany przez 350 samolotów z TF 38 kontradm. Fredericka C. Shermana<sup>76</sup>. Między godziną 08.00 a 09.23 krążownik został trafiony bezpośrednio w prawą burtę 3 bombami, każda o wadze 250 kg. Jedna z bomb uderzyła w dziób, druga w kotłownię, a trzecia w pobliżu rufowego dział. Dalsze bomby spadły w pobliżu okrętu, powodując dalsze uszkodzenia. Uszkodzenia unieruchomiły okręt, który stopniowo zaczął pogrążać się w wodzie, tak, że około 13.30 zanurzył się pokład dziobowy. Ostatecznie *Kiso* zatonął 13 listopada 1944 na płytkiej wodzie w odległości 8 Mm na zachód od Cavite w punkcie o współrzędnych 14°35'N i 120°50'E. Niektóre źródła wspominają, że 14 listopada wystający ponad powierzchnię morza wrak krążownika został trafiony kolejną bombą, która spowodowała całkowite zniszczenie dziobowej nadbudówki.

Istnieją duże rozbieżności na temat wysokości strat w ludziach na zatopionym krążowniku. Wg Lacroix i Wells były one bardzo wysokie i wyniosły łącz-

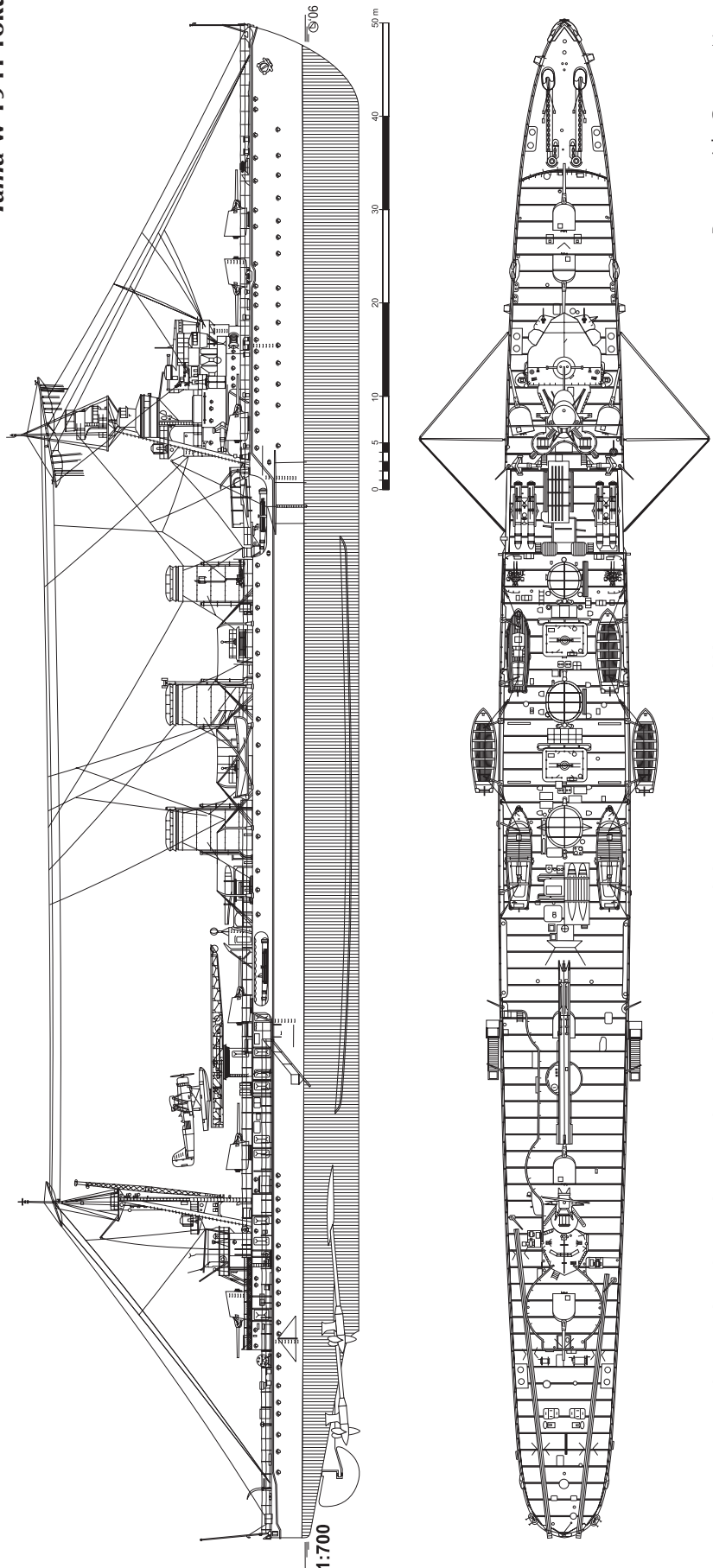
73. *Junyo* – jap. lot., zbud. 1939-42 Nagasaki, wyp. 24 140/26 949 t, dł. 215,3 m, szer. 26,7 m, zan. 8,2 m, turb. par. 56 250 KM, prędkość 25,5 w., uzbr.: 53 sam, 12 x 127 mm plot, 24 x 25 mm plot, załoga 1254 ludzi.

74. były to niszczyciele *Uzuki*, *Yuzuki* i *Akikaze*.

75. „wilcze stado” tworzyły: *Pintado* (SS-387), *Jallao* (SS-368), *Atule* (SS-403), *Haddock* (SS-231), *Halibut*, (SS-232) oraz *Iuma* (SS-203).

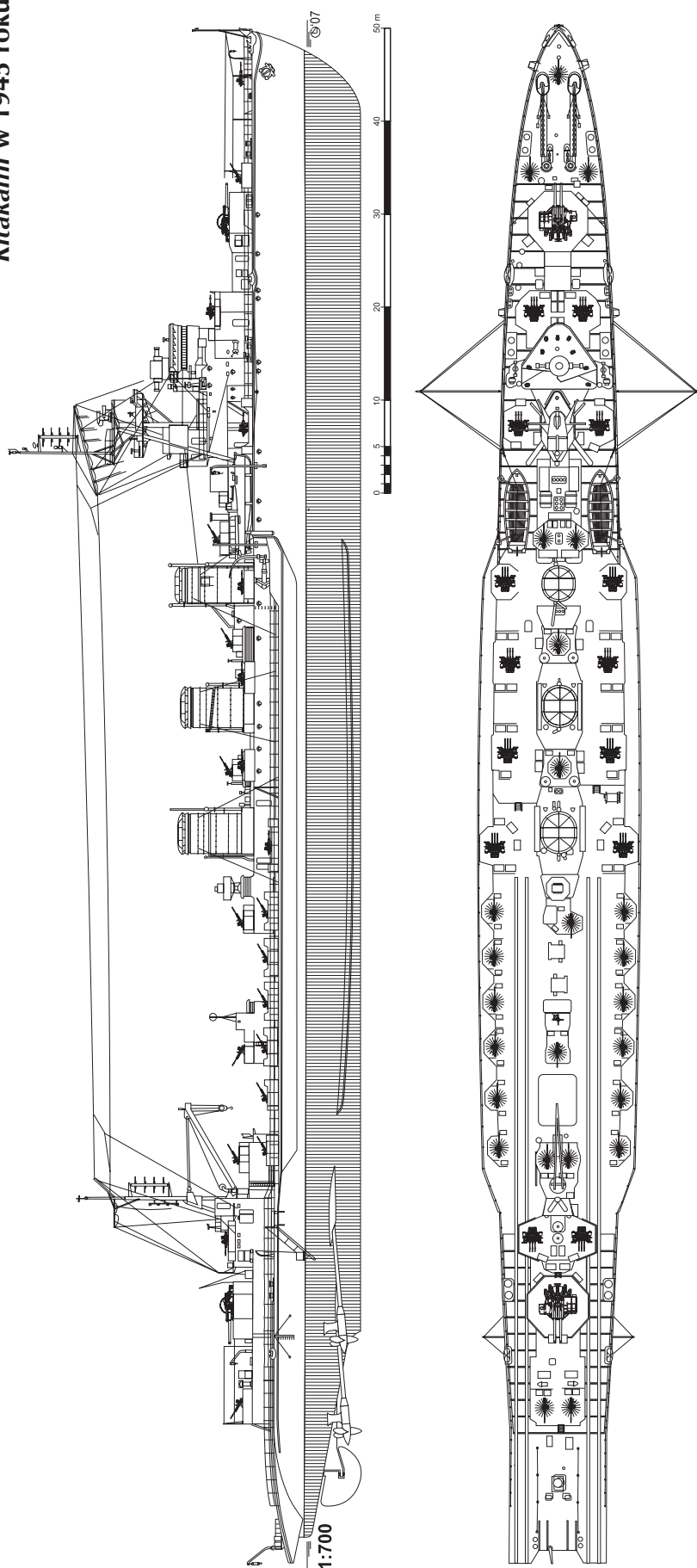
76. były to lotniskowce z grupy TG 38.1 – *Hornet* (CV-12), *Monterey* (CVL-26) i *Cowpens* (CVL-25), grupy TG 38.3 – *Essex* (CV-9), *Ticonderoga* (CV-14) i *Langley* (CVL-27) oraz grupy TG 38.4 – *Enterprise* (CV-6) i *San Jacinto* (CVL-30).

## Tama w 1941 roku



W numerze 82 z przyczyn od nas niezależnych część elementów planów „zniknęła”. Autora i czytelników przepraszamy, plany publikujemy ponownie.

Rys. copyright Grzegorz Nowak



Rys. copyright Grzegorz Nowak

nie aż 819 zabitych, z których większość stanowił transportowany personel Piątej Floty, a dalszych 105 ludzi odniosło rany. Tymczasem dane ze strony internetowej mówią jedynie o 89 zabitych i 105 rannych, zaś pozostali członkowie załogi okrętu, w tym jego dowódca kmr Imamura, mieli ocaleć.

W dniu 20 marca 1945 lekki krążownik *Kiso* został oficjalnie skreślony ze stanu japońskiej marynarki wojennej.

Leżący na płyciźnie wrak krążownika został 15 grudnia 1955 podniesiony z dna przez firmę Nippon Salvage Co, a następnie odholowany do portu w Manili, gdzie kadłub pocięto na złom w terminie do 30 stycznia 1956 roku.

Krążowniki Typu 5500 t pierwszej grupy zostały zaprojektowane de facto w oparciu o doświadczenia I wojny światowej i mimo przeprowadzanych w okresie międzywojennym modernizacji i przebudów, w chwili wybuchu kolejnego światowego konfliktu, mocno traciły już myśką. Szczególnie anachroniczne było rozmieszczenie artylerii głównego kalibru. W czasie działań wojennych na Pacyfiku krążowniki nie uczestniczyły czynnie w walkach, lecz wykorzystywano je głównie do operacji o charakterze pomocniczym, przede wszystkim transportowych. W operacjach tych stare okręty sprawdziły się trzeba przyznać całkiem nieźle, czego najlepszym dowodem może być fakt, że z 5 okrętów serii, aż cztery dotrwały w linii do roku 1944, a jeden choć uszkodzony to doczekał nawet końca wojny. ●

## Bibliografia

1. Apalkow J.W., *Bojowyje korabli japonskogo flota. Krejsera 10.1918 – 8.1945 gg. Sprawocznik*, Sankt Petersburg 1998.
2. Blair C., *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Warszawa 2001.
3. Conway's *All the World's Fighting Ships 1922 – 1940*, London 1980.
4. Daszian A.W., *Korabli wtoroj mirowoj wojny. WMS Japonii (czast I)*, „Morskaja Kolekcija” 6/2004, Moskwa 2004.
5. Dyskant J.W., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918 – 1939*, Gdańsk 1983.
6. Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, Tom 1 i 2, Poznań 1986/ 1989.
7. *Jane's Fighting Ships of world war II*, London 1989.
8. Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen Kriegsschiffe 1869 – 1945*, München 1970.
9. Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers of the Pacific War*, Annapolis 1997.
10. Lengerer H., Kobler-Edamatsu S., Rehm-Takahara T., *Kitakami*, „Warship” No 37 January 1986.
11. internet



Włoski pancernik *Vittorio Veneto* w trakcie prób odbiorczych, jeszcze bez dalmierzy i artylerii przeciwlotniczej. Przy małej dawce fantazji można sobie wyobrazić na nim wysoki maszt za kominami, tak wyglądał projekt *U.P41* z 1936 roku dla Związku Radzieckiego. Fot. Zbiory Siegfried Breyer

# Pancerniki Stalina

Marek Supłat

## Część V – Zagraniczne projekty pancerników

Brak doświadczenia w projektowaniu dużych okrętów i dział ciężkich, porewolucyjna emigracja wielu wykształconych inżynierów i represje stalinowskie spowodowały konieczność poszukiwania pomocy zagranicznej. Zwrócono się o pomoc do stoczni włoskich, firm amerykańskich, brytyjskich i innych. W sprawie pomocy przy projektowaniu dział artylerii ciężkiej zwrócono się do czeskich zakładów Škoda. Współpraca z tymi ostatnimi zakładami trwała nawet po inwazji Niemiec na Czechosłowację. Ostatnim partnerem we współpracy morskiej byli Niemcy, zwłaszcza po podpisaniu układu Ribbentrop-Mołotow.

### Włoski projekt *U.P41*

Współpraca pomiędzy ZSRR a włoskimi stoczniami rozpoczęła się jeszcze w latach dwudziestych XX wieku. Pierwsze kontakty nawiązano ze stoczną Cantieri Riuniti dell'Adriatico z Monfalcone. Z biurem konstrukcyjnym tej stoczni konsultowano projekt okrętów podwodnych typu *D* (serii I). W 1932 r. zamówiono w Ansaldo w Genui dwa patrolowce (*Dzierżyński*, *Kirow*) dla morskiego oddziału wojsk pogranicza NKWD na Dalekim Wschodzie. Kolejne kontrakty zawarto ponownie ze stoczną Ansaldo, tym razem przy okazji projektowania niszczycieli typu *Gniewnyj* (projekt 7) oraz krążowników typu *Kirow* (projekt 26). Kolejna stocznia – Odero-Terni-Orlando w Livorno – zaprojektowała i zbudowała lider *Taszkient* (projekt 20 I). Ta ostatnia stocznia brała też udział w pracach nad krążownikami typu *Kirow*.

Współpraca ze stoczniami włoskimi nie ograniczała się tylko do projektowania i budowy okrętów, ale udzieliły one

również licencji na produkcję różnych maszyn i urządzeń okrętowych. Ponadto wielu radzieckich inżynierów i projektantów odbyło staż w stocznich włoskich. Naturalnym więc było zwrócenie się w pierwszej kolejności o pomoc przy projektowaniu pancerników do stoczni włoskich, w tym przypadku do jednej z najbardziej doświadczonych – stoczni Ansaldo.

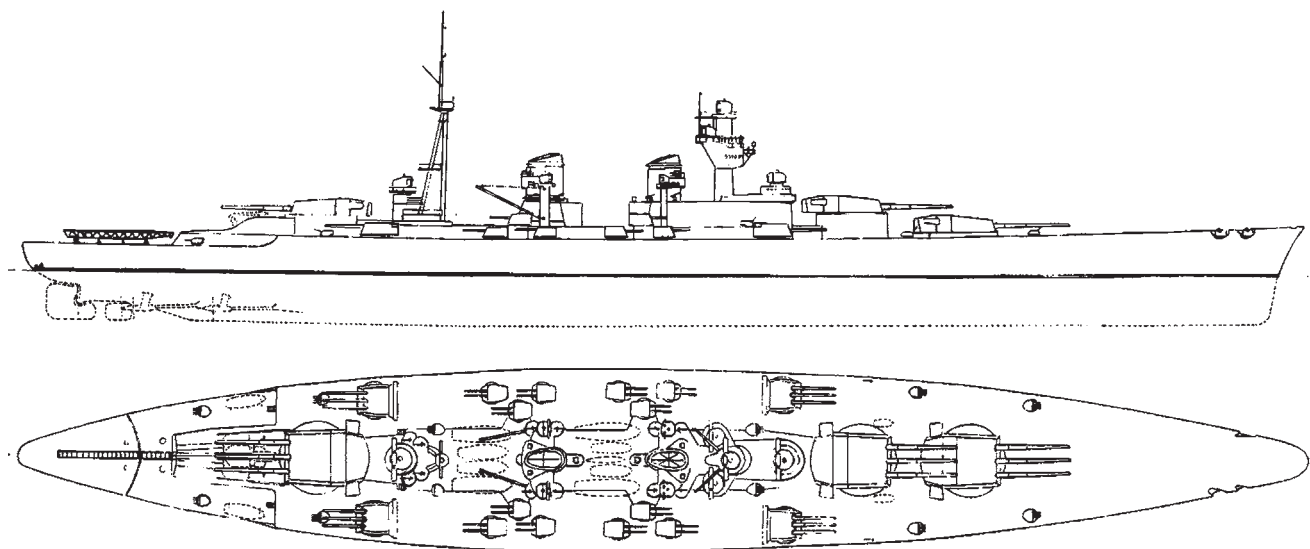
W marcu 1936 r. stocznia Ansaldo przekazała nieodpłatnie Zarządowi Sił Morskich ZSRR rysunki pancernika, krążownika i niszczyciela. Władze radzieckie postanowiły wykorzystać tę inicjatywę i Biuro Polityczne WKP(b) wysłało do Włoch naczelnika biura konstrukcyjnego CKBS-1 W. L. Brzezinskiego. Przy czym przedstawiciele Sił Morskich chcieli zakupić gotowy projekt pancernika typu *Vittorio Veneto*, który stocznia ta budowała dla floty włoskiej. Jednakże firma Ansaldo odmówiła sprzedaży, zasłaniając się zakazem władz. Na miejscu W. L. Brzezinski pod-

pisał umowę z biurem konstrukcyjnym Ufficio Progetti Navali, należącym do stoczni Ansaldo na zaprojektowanie kilku typów okrętów. Włoskie biuro przygotowała projekty wstępne 2 typów pancerników<sup>1</sup>, 2 typów krążowników liniowych i opancerzonego małego krążownika rozpoznawczego<sup>2</sup>. Projekty te Brzezinski przywiózł w sierpniu 1936 r. do kraju i przedstawił władzom.

Najważniejszym i najbardziej znanym z nich był projekt pancernika *U.P41* (patrz tabela 1). Projekt był rozpatrywany przez władze radzieckie, jednak według opinii specjalistów z Oddziału Budowy Okrętów Zarządu Sił Morskich nie zawarto w nim ostatnich doświadczeń z budowy włoskich pancerników i nie odpowiadał on wymaganiom floty radzieckiej. Dlatego dalszych działań

1. Za *Istoriya otieczestennogo sudostrojenija* (tom 4, str. 282). Jednak nigdzie nie udało mi się znaleźć bardziej szczegółowych informacji na temat tego drugiego projektu. Miał to być pancernik typu *B* o wyporności 27 900 ton i uzbrojony w 9 dział kalibru 345 mm. Z tego projektu wykorzystano linie teoretyczne kadłuba i rozplanowanie wnętrza przy pracach nad projektem 25.

2. Wyporność standartowa 3700 t, pełna 4870 ton; wymiary 152,40 x 14,60 x 4,61 m; 42-43,5 węzła, 2 turbiny parowe o mocy 120 000/135 000 KM, 4 kotły, zasięg 2750 mil przy 25 węzłach. Uzbrojenie 8 x 130 mm uniwersalne, 10 x 45 mm i 8 x 12,7 mm przeciwlotnicze, 9 wyrzutni torpedowych 533 mm z zapasem 18 torped. Pancierz burtowy 60-65 mm, pokład pancerny 20-35 mm, pancierz wież artylerii głównej 20 mm.



Projekt pancernika U.P.41 opracowany w 1936 r. przez włoskie biuro konstrukcyjne Ufficio Progetti Navali, należące do stoczni Ansaldo.

Rys. Siegfried Breyer

w kierunku zakupu gotowego projektu, a nawet budowy prototypu we Włoszech nie podjęto. Na to wszystko nałożył się jeszcze wybuch wojny domowej w Hiszpanii, gdzie oba państwa zaangażowały się, ale po przeciwnych stronach. Doprowadziło to do ochłodzenia współpracy ze stoczniami włoskimi. Współpracę tę wznowiono po zakończeniu hiszpańskiej wojny domowej w 1939 r. i trwała ona do czasu agresji na ZSRR.

Przedstawiony projekt stanowił rozwinięcie włoskiego typu *Vittorio Veneto*. Konstrukcja kadłuba i rozplanowanie jego wnętrza było podobne. Inny był układ przedziałów kotłowych i turbiniowych. W projekcie U.P.41 przedziały były rozmieszczone na przemian – 4 kotły/2 turbiny/4 kotły/2 turbiny. Natomiast na włoskim przedziały kotłowe były zgrupowane na śródokręciu, natomiast turbiny znajdowały się przed i za nimi. Do napędu miały służyć 4 turbiny parowe o łącznej mocy 140 000 KM, co pozwalało na osiągnięcie szybkości 30 węzłów. Natomiast przy przeciążeniu można było osiągnąć moc 190 000 KM i prędkość 32 węzłów. Parę miało dostarczać 8 kotłów wysokociśnieniowych.

Głębokość systemu obrony przeciwtorpedowej miała wynosić 6,0-8,0 metrów. Co ciekawe, był to klasyczny układ wielogrodziowy. Włosi nie zaproponowali systemu Pugliese, gdyż był on objęty ścisłą tajemnicą. Wydaje się to tym bardziej dziwne, że system ten znany był radzieckim konstruktorom i został potem zastosowany na pancernikach typu *Sowietskij Sojuz* (projekt 23).

Opancerzenie było mocniejsze niż na włoskich pancernikach. Główny pas

pancerza burtowego miał grubość 370 mm, a jego kąt nachylenia wynosił 6°. Nad nim rozciągał się pancierz o grubości 150 mm, chroniący cytadelę od strony burt. Główny pokład pancerny grubości 55 mm, a pod nim jeszcze dwa pokłady o grubości 10 i 25 mm. Poniżej rozciągał się jeszcze czwarty pokład pancerny, dwuwarstwowy o grubości 65 i 35 mm. Przy burtach był on jednowarstwowy o grubości 65 mm, a na skosach miał tylko 35 mm. Główne stanowisko

dowodzenia miało mieć pancierz boczny o grubości 370 mm i dach 200 mm.

Artyleria główna to dziewięć dział kalibru 406 mm L/50, rozmieszczonych w trzech wieżach. Pancierz czołowy tych wież miał mieć grubość 350 mm<sup>3</sup>, ściany boczne 150 mm, dach 200 mm. Barbety miały mieć pancierz o grubości do 350 mm.

3. Według źródeł rosyjskich. Natomiast wg źródeł zachodnich oraz „Sudostrojenije” 1/1994 – 400 mm.

Tabela 1 – projekt U.P.41 włoski stoczni Ansaldo (14.VII.1936).

Wyporność (t): standardowa pełna	42 000 50 000
Wymiary (m): długość (całkowita/pomiędzy pionami) szerokość zanurzenie średnie wysokość boczna burty na śródokręciu	252,00/236,00 35,50 9,40 16,60
Uzbrojenie (mm): art. główna art. średnia art. przeciwlotnicza ciężka art. przeciwlotnicza lekka	3 x III 406 4 x III 180 12 x II 100 12 x IV 45, 12 x II 12,7
Wyposażenie lotnicze: katapulty wodnosamoloty	1 4
Opancerzenie (mm): główny pas burtowy pokłady (sumarycznie) wieże art. głównej stanowisko dowodzenia	370 190 350 370
Moc napędu (KM)	140 000/190 000
Prędkość (węzłów)	30,0 – 32,0
Zasięg (mil morskich)	6300 – 20



Artyleria średnia miała składać się z 12 dział kalibru 180 mm L/60, rozmieszczonych w 4 wieżach. Opancerzenie ich miało być następujące – czoło 180 mm, ściany boczne 60 mm, dach 90 mm.

Szczególnie silna miała być artyleria przeciwlotnicza. Artyleria ciężka miała składać się z 24 dział kalibru 100 mm, rozmieszczonych w opancerzonych 12 wieżach. Organizacyjnie stanowiły one 4 baterie sześciodziałowe. Wieże miały posiadać pancierz czołowy o grubości 100 mm, ściany boczne 40 mm i dach 50 mm. Lekka artyleria to działka 45 mm zgrupowana w 4-lufowych stanowiskach i zdwojone wielkokalibrowe karabiny maszynowe 12,7 mm<sup>4</sup>.

Wyposażenie lotnicze to jedna katalpa ustawiona na rufie w osi symetrii oraz 4 wodnosamoloty. Hangar dla nich znajdował się pod pokładem.

Projekt chociaż nie spodobał się władzom radzieckim, a szczególnie przedstawicielom floty, to i tak stanowił podstawę dla opracowania projektu 23 (typ *Sowietskij Sojuz*).

### Amerykańskie „hybrydy”

Drugim państwem w którym ZSRR chciało budować pancerniki były Stany Zjednoczone. Współpraca gospodarcza pomiędzy oboma krajami rozwijała się od połowy dwudziestych. W tym okresie zakupiono tam licencje między innymi na budowę samolotów i silników lotniczych.

Impulsem do poszukiwania pomocy w zakresie zakupu gotowego projektu pancernika oraz elementów jego wyposażenia i uzbrojenia w USA, było bezprecedensowe spotkanie Stalina z ambasadorem amerykańskim w Moskwie. Do tej pory Stalin nie spotykał się z żadnymi dyplomatami państw zachodnich. Podczas tego spotkania Stalin pytał między innymi o możliwość zakupu w USA gotowego pancernika.

Dla tego właśnie celu we wrześniu 1936 r. powstała w Nowym Jorku spółka „Carp Export and Import Company”. Jej prezesem został Sam Carp, brat żony W. M. Mołotowa – Poliny Żemczużyny, który wyemigrował do USA podczas rewolucji. Mianowanie Carpa na prezesa miało na pewno z tym związek, gdyż nie znał się on wcale na budownictwie okrętowym w ogóle, a tym bardziej na budowie okrętów wojennych. Poza tym rodzina Carpa mieszkająca w ZSRR stawiała się zakładnikami, przez co łatwiej można go było kontrolować.

Jednocześnie w bankach Nowego Jorku i Filadelfii uruchomiono dla Carpa kredyt w wysokości 200 mln dolarów, co świadczyło o poważnych zamiarach radzieckich w tym temacie. Oprócz pomocy finansowej, działanie firmy Carpa wspierała również dyplomacja radziecka. Między innymi na jednym z oficjalnych obiadów ambasador radziecki informował adm. Leigh’a, że jeden ze zbudowanych w USA pancerników będzie stacjonował we Władystoku, co pomoże ukrócić japońskie ambicje.

Jednakże działania firmy Carpa nie przyniosły żadnego efektu. Departament Stanu pozwalał tylko na sprzedaż planów przestarzałych pancerników (typu *New Mexico* lub *Colorado*) i krążowników liniowych (typu *Lexington*). Dlatego na początku 1937 r. przybyła do Stanów Zjednoczonych specjalna delegacja. Na początku nawiązała ona kontakty z firmami „Yelous Incorporated” i „Bethlehem Steel Corporation”.

Pierwsza z nich na podstawie przekazanych jej założeń taktyczno-technicznych (35 000 ton standard, 30 węzłów, zasięg 5000 mil; uzbrojenie – 9 x 406 mm, 12 x 152 mm, 12 x 100 mm i 10 x 37 mm przeciwlotnicze; pancierz burtowy 356 mm, pokłady pancerne 229 mm) opracowała projekt wstępny pancernika-lotniskowca, na którym miało bazować około 60 samolotów. Projekt ten wywołał u członków komisji ogromne zdumienie i niedowierzanie. Podczas szczegółowego rozpatrywania projektu komisja wytknęła mu wiele niedociągnięć. Według komisji wyporność okrętu (35 000 t) była znacznie zaniżona przy jego długości (283,0 m). Również opancerzenie było zbyt słabe, jego masa całkowita miała wynieść 12 000 ton, gdy tymczasem taki okręt powinien mieć mocniejsze opancerzenie, o masie nie mniejszej niż 20 000 ton. W podsumowaniu komisja sugerowała dalsze rozmowy z „Yelous Incorporated”, ale tylko w przypadku gdy firma „Bethlehem” odstąpi od dalszych rozmów z delegacją radziecką.

W marcu 1937 r. delegacja spotkała się z wiceprezesem „Bethlehem Steel Corporation”, jednak nie przyniosło ono żadnych rezultatów. O ile prezydent USA i Departament Stanu dość przychylnie odnosili się do idei budowy pancerników radzieckich w Stanach Zjednoczonych, to według Rosjan Departament Marynarki Wojennej był temu przeciwny. Nie pozwolił on podobno firmie „Bethlehem” na opracowywanie projektu nowoczesnego pancernika.

W ostateczności ZSRR mogło zakupić unowocześniony projekt oparty na typie *Colorado*, uzbrojony w działka kalibru 356 mm. Jednocześnie sugerowano firmom prowadzącym rozmowy z Carpem, że w przypadku zawarcia umowy z nim, Departament Marynarki Wojennej nie będzie zawierał z nimi kontraktów.

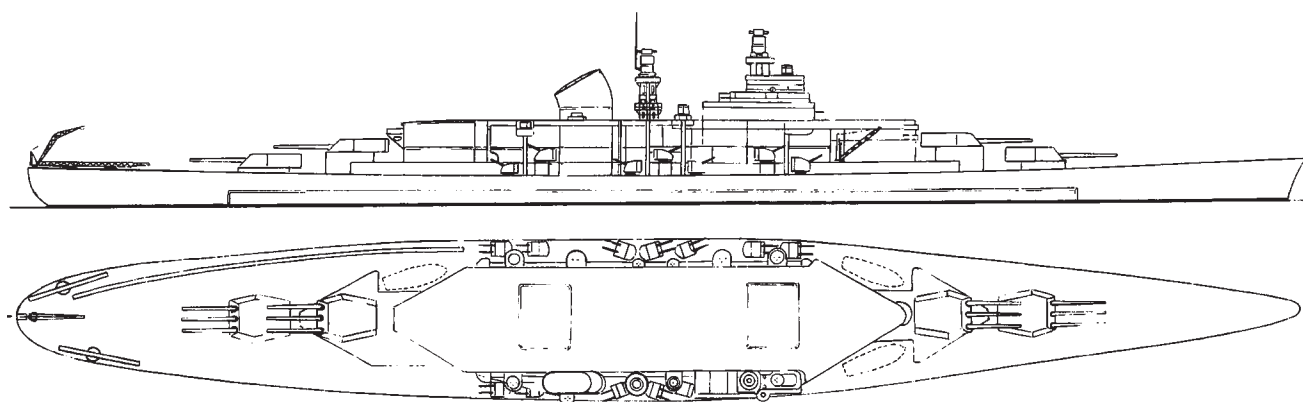
Po odrzuceniu oferty budowy pancerników dla ZSRR przez większość dużych firm amerykańskich, Carp poznał w sierpniu 1937 r. Williama F. Gibbs’a – prezesa i założyciela firmy „Gibbs and Cox”. Do tej pory największym osiągnięciem firmy było zaprojektowanie pasażerskiego liniowca *America* (26 454 BRT) i nie zajmowała się ona projektowaniem dużych okrętów wojennych, w tym pancerników. Pomimo to Carp zlecił firmie „Gibbs and Cox” opracowanie projektu pancernika o wyporności 35 000 ton. Oprócz tego polecił on Gibbsowi opracować także projekt okrętu o większej wyporności i z niestandardowymi danymi. Tak niezwykle tryb postępowania Rosjan wynikał stąd, iż chcieli oni uzyskać jak najwięcej nowoczesnej technologii okrętowej.

Gibbs uzyskał zgodę Departamentu Stanu na opracowanie projektu pancernika o wyporności 45 000 ton i uzbrojonego w działka 406 mm. W tej sytuacji również Departament Marynarki Wojennej wyraził zgodę na eksport dział wraz z wieżami i amunicją. Jednocześnie stocznia „Bethlehem Shipbuilding” miała zbudować prototypowy okręt. Rozpoczęcie budowy przewidywano po dwóch miesiącach od dostarczenia planów.

W międzyczasie Gibbs poinformował Carpa że rezygnuje z zapłaty za projekt wstępny (60 tys. dolarów). Projekt wstępny okrętu miał być opracowany w pełnej tajemnicy i Gibbs nie pozwolił Carpowi ani jego konsultantom zaznaczyć się z procesem projektowania na żadnym jego etapie.

W styczniu 1938 r. ukończony projekt wstępny pancernika-lotniskowca został przekazany do Departamentu Marynarki Wojennej celem jego zaopiniowania. Jednakże Sekretarz Marynarki adm. Leahy nie wyraził zgody na realizację projektu, gdyż zostały złamane wszelkie ograniczenia traktatowe. Okręt miał mieć wyporność ponad 60 000 ton i uzbrojenie w postaci dział kalibru 457 mm. Przeciagające się dyskusje spo-

4. Źródła zachodnie podają 13,2 mm, co wydaje się bardzo wątpliwe.



wodowały interwencję ambasady, która zaproponowała zakup planów oraz uzbrojenia i wyposażenia, a sam okręt miał powstać w stocznich radzieckich. Amerykanie pierwotnie i tę propozycję odrzucili, ale ostatecznie Departament poinformował w czerwcu 1938 r. Gibbsa, że wyraża zgodę na sprzedaż samych planów.

Przedłużające się negocjacje z Amerykanami wywołały niezadowolenie Stalina, który był zainteresowany przyspieszeniem prac nad budową pancernika w USA. Dlatego na początku 1938 r. Carp został wezwany do Moskwy aby wytłumaczyć się z przeciągających negocjacji. W marcu 1938 r. do USA udała się komisja pod przewodnictwem zastępcy komisarza ludowego floty adm. I. S. Isakowa. Komisji tej Gibbs przedstawił projekt pancernika-lotniskowca w dwóch wariantach A i B (tabela 2). Wywołało to konsternację komisji która oczekiwała raczej konwencjonalnego projektu pancernika i odrzuciła propozycję Gibbsa<sup>5</sup>.

Pod koniec kwietnia 1938 r. Departament Stanu wyraził zgodę na budowę pancernika o wyporności 45 000 ton, co było zgodne z postanowieniami II londyńskiej konferencji morskiej. Było to jednak sprzeczne z postanowieniami waszyngtońskiej konferencji morskiej, która zabraniała sygnatariuszom budowy pancerników dla innych państw. Gibbs opracował w lipcu 1938 r. projekt pancernika-lotniskowca o wyporności 45 000 t, znany jako wariant C. W listopadzie 1938 r. przedstawiciele Gibbsa polecili do Moskwy z planami tego okrętu. Pojawia się również informacja, że z tymi planami polecił osobiście sam Gibbs.

Dla rozmów z Amerykanami Stalin powołał komisję pod przewodnictwem I. F. Tewosiana, a w jej skład weszli

Riedkin, Isaczenkow, Czilikin, Nikitin, Bałkaszin. Rozmowy trwały pięć dni i ostatecznie komisja odstąpiła od zakupu tego projektu. Przedstawiciele komisji – Tewosian, Riedkin, Czilikin i Nikitin – przedstawili Stalinowi, Mołotowowi i Kaganowiczowi sprawozdanie z rozmów z delegacją amerykańską. Efektem narady było żądanie, aby Amerykanie opracowali klasyczny projekt pancernika o wyporności 45 000 ton, z działami kalibru 406 mm.

W grudniu 1938 r. Gibbs poinformował stronę radziecką o uzyskaniu zgody na projektowanie i budowę pancernika o wyporności 45 000 ton. W związku z tym ograniczeniem przedstawiciele floty przekazali 5.II.1939 założenia dla nowego projektu<sup>6</sup>, oznaczonego jako wariant D.

W marcu 1939 r. firma Gibbs & Cox przekazała przybyłej ponownie do USA komisji Isakowa projekt pancernika. Po tem brak już informacji o losach tego projektu. Agresja na Polskę 17 września 1939 r. wywołała nieprzychylnie nastawienie władz amerykańskich oraz opinii publicznej do ZSRR. W związku z tym 9.X.1939 Gibbs zawiesił prace nad projektem pancernika. Ostatecznie po agresji radzieckiej na Finlandię (wojna zimowa) Departament Stanu 30.XI.1939 wydał zakaz sprzedaży broni i dokumentacji technicznej dla ZSRR i w ten sposób zakończył się „amerykański” etap pozyskania pancerników dla floty ZSRR.

Wersja A i B zasadniczo różniły się tylko artylerią główną. Obie wersje miały identyczne siłownie i układ napędowy. Okręty miały być napędzane 6 turbinami parowymi po 50 000 KM i napędzającymi sześć śrub. Parę miało dostarczać 13 kotłów wysokociśnieniowych, z których spaliny miały być odprowadzane do jednego komina umieszczonego na prawej burcie w nadbudówce. Pokład

lotniczy wyniesiony do góry ponad wieże artylerii głównej. Samoloty na pokład miały dostarczać dwa podnośniki. Dwie katapulty i hangar dla wodnosamolotów umiejscowione na rufie. Brak informacji o opancerzeniu wersji A. Natomiast w wersji B pancerz burtowy miał mieć grubość 330 i pochylenie pod kątem 15°. Grubość pancerza ku obu końcom malała do 178 mm. Główny pokład pancerny (drugi w kolejności) miała mieć grubość 121+32 mm nad magazynami amunicji i 95+32 mm nad maszynowniami. Natomiast pod nim był kolejny pokład pancerny (trzeci w kolejności) – 44 mm nad magazynami i 32 mm nad maszynowniami. Grubość pancerza wież artylerii głównej – płyta czołowa 406 mm, boczna 254 mm, tylna 178-203 mm a barbety tych dział 381 mm. Wieże dział kalibru 127 mm miały mieć opancerzenie grubości 57 mm. Stanowisko dowodzenia przednie 381 mm i tylne 203 mm.

Wersja C stanowiła pomniejszoną kopię wersji B, przy zachowaniu prawie identycznej bryły okrętu. Istotnym zmianom uległ system napędowy. Okręt miał napędzać tylko 4 turbiny o tej samej mocy, poprzez cztery śruby. Ilość kotłów zmniejszono do ośmiu. Spowodowało to spadek szybkości o 3 węzły. Artyle-

5. Oprócz projektów pancerników, firma Gibbs & Cox przedłożyła Rosjanom kilka projektów niszczycieli o wyporności 914-2450 ton i szybkiego zbiornikowca floty. Najciekawszym z nich był projekt 10921 z 27.VII.1939 – wyporność standardowa 1815 ton; wymiary 107,06 (całkowita)/104,90 (na linii wodnej) x 11,36 x 3,52 m; napęd dwoma turbinami parowymi o łącznej mocy 55 000 KM, szybkość 40 węzłów, parę miały dostarczać 4 kotły, zapas ropy 450 ton, zasięg 6000/18; uzbrojenie miało być radzieckie, choć zaproponowano amerykańskie uniwersalne 6 x 127 mm L/38 (3 wieże) i 8 x 28 mm (2 stanowiska) przeciwlotnicze, 2 wyrzutnie torped 5-rurkowe, 60 min, 2 zrzutnie bomb głębinowych; lekkie opancerzenie burt, wież i stanowiska dowodzenia; załoga 203 osoby.

6. Wyporność 45 000 ton, prędkość 30 węzłów, zasięg 6000 mil, uzbrojenie – 12 x 406 mm, 24 x 127 mm pl, 32 x 40 mm pl.



ria główna miała być zgrupowana w 3 wieżach – dwie na dziobie (trzyłufowe) i jedna na rufie (czterolufowa)<sup>7</sup>. Wypożyczenie lotnicze zredukowano do 24 samolotów, które na pokład miał wynosić tylko jeden podnośnik. Brak jest informacji na temat opancerzenia tej wersji<sup>8</sup>.

Wersja D była natomiast „klasycznym” pancernikiem z tego okresu i wywodziła się z wersji C. Układ napędowy identyczny jak w wersji C. Podobnie rozmieszczone były wieże artylerii głównej – 2 trzyłufowe na dziobie i 1 czterolufowa na rufie. Katapulty umieszczone miały być na rufie, a wodnosamoloty przechowywane hangarze pod pokładem. Opancerzenie identyczne jak w wersji B, za wyjątkiem pokładów pancernych. Główny pokład pancerny (drugi) miał mieć grubość 127 mm nad magazynami amunicji i 102 mm nad maszynowniami. Pod nim kolejny pokład pancerny (trzeci), odpowiednio – 44 nad magazynami i 32 mm nad maszynowniami.

### Inni partnerzy zagraniczni

W sierpniu 1938 r. podpisano układ pomiędzy Czechosłowacją a ZSRR o współpracy gospodarczej. W ramach tego układu zakłady Škoda, przy udziale radzieckich ekspertów, miały zaprojektować trzyłufowe wieże dział 280 mm. W archiwach czeskich znajdują się dokumenty z których wynika iż Rosjanie interesowali się trzyłufowymi wieżami dział 380 i 254 mm, a także ciężkimi działami przeciwlotniczymi 120 mm oraz innymi lekkimi działami morskimi. Zakłady Škoda zaprojektowały dla floty austro-węgierskiej 355 mm działa dla pancerników określanych jako „Ersatz Monarch” i pracowały nad działami kalibru 380 i 420 mm. Działa 355 mm zarekwirowali Francuzi po wojnie i od 1920 r. w Škodzie nie projektowano już ciężkich dział okrętowych. Współpraca trwała nawet po aneksji Czechosłowacji przez hitlerowskie Niemcy.

Po zawarciu układu Ribbentrop-Mołotow rozwinęła się w latach 1939-

1941 współpraca pomiędzy Niemcami a ZSRR. Już w październiku 1939 r. Rosjanie chcieli zakupić plany pancerników typu *Scharnhorst* i lotniskowca *Graf Zeppelin*. Później natomiast chcieli zakupić plany *Bismarcka*. Ostatecznie doszło do zakupu nieukończonego krążownika ciężkiego *Lützow*, planów pancernika typu *Bismarck* i ciężkich dział morskich wraz z wieżami, przy, czym ostatecznie zrezygnowano z dział 280 mm, a w zamian zamówiono dział 380 mm wraz z wieżami, takimi samymi jak na *Bismarcku*. Miały one być zamontowane na krążownikach najcięższych typu *Kronstadt* (projekt 69). Wybuch wojny zakończył ten etap pozyskania nowych technologii dla floty radzieckiej.

(ciąg dalszy nastąpi)

7. W „Sudostrojenie” 1/1994 dla wersji C i D podane jest wyposażenie w 3 wieże trzyłufowe, a dla wersji D tylko 6 wież dział przeciwlotniczych 127 mm.

8. Porównując opancerzenie wersji B i D można przypuszczać że nie różniło się ono od wersji B.

Tabela 2 – amerykańskie projekty firmy Gibbs & Cox z lat 1937-39

	Projekt 10581			Projekt 10910
	wariant A (listopad 1937)	wariant B (listopad 1937)	wariant C (lipiec 1938)	wariant D (marzec 1939)
Wyporność (t): standardowa normalna pełna	. 66 074 .	61 840 71 850 74 000	46 520 55 200 .	45 000 53 680 .
Wymiary (m): długość (całkowita/na linii wodnej) szerokość (na linii wodnej/max) zanurzenie (przy wyp. normalnej)	304,80/297,18 36,70/38,40 10,46	306,32/298,70 36,73/39,01 10,46	257,56/249,47 35,05/35,97 10,16	257,56/249,94 34,59 10,16
Uzbrojenie (mm): art. główna art. przeciwlotnicza ciężka art. przeciwlotnicza lekka	4 x II 457 14 x II 127 6 x IV 28 10 x 12,7	4 x III 406 14 x II 127 8 x IV 28 12 x 12,7	2 x III i 1 x IV 406 10 x II 127 ? x 28 ? x 12,7	2 x III i 1 x IV 406 10 x II 127 4 x IV 28 10 x 12,7
Wyposażenie lotnicze: katapulty wodnosamoloty samoloty pokładowe długość pokładu lotniczego (m)	2 4 36 131,06	2 4 36 122,53	2 4 24 97,54	2 4 – –
Opancerzenie (mm): główny pas burtowy pokłady (sumaryczna) wieże art. głównej wieże artylerii przeciwlotniczej stanowisko dowodzenia	. . . . .	330 159 406 57 381	. . . . .	330 171 406 57 381
Moc napędu (KM)	300 000	300 000	200 000	200 000
Prędkość (węzłów)	34,0	34,0	31,0	31,0
Zasięg (mil morskich)	29 000 – 12 17 800 – 20 3750 – 34	29 000 – 12 17 800 – 20 3750 – 34	16 000 – 15 12 000 – 20 2900 – 31	16 000 – 15 12 000 – 20 2900 – 31
Załoga	.	2706	.	2010



Jacht *Kyloe* w porcie Paimpol przed wyruszeniem w rejs 5 kwietnia 1941 roku.

Fot. zbiory Rafał Mariusz Kaczmarek

Rafał Mariusz Kaczmarek

# OCEANICZNI AGENCI

Jednym z elementów wojen jest wywiad, czyli mówiąc w skrócie zbieranie informacji o siłach wrogach i jego poczynaniach, a także dywersja, zatem działania zbrojne na tyłach wojsk przeciwnika. Nie inaczej rzecz się miała podczas drugiej wojny światowej. Jeśli szpiegdy, lub jak kto woli agenci, mający zbierać informacje w danym kraju, i dywersanci pochodzili z innych państw, to pierwszym problemem było przerzuce-

nie ich na obszar działania. W czasie pokoju było to łatwo wykonalne, lecz podczas wojny i w sytuacji, gdy państwo, do którego mieli szpiegdy i dywersanci trafić, było oddzielone morzem, przerzucenie ich nie było takie proste. Przekonali się o tym Niemcy zamierzając wysłać swych ludzi do Wielkiej Brytanii i innych, bardziej odległych państw. Najczęściej te osoby przewożono samolotami zrzucając je na spadochronach,

ale też wykorzystywano okręty podwodne, które podpływały blisko wybrzeża, a „pasażerowie” udawali się z okrętu na łód w pontonach, które łatwo można było potem ukryć. Jednak niewielki zasięg lotu ówczesnych samolotów pozwalał na wykorzystanie ich do przerzucania agentów i dywersantów tylko w krajach europejskich, a okręt podwodny był narażony na niebezpieczeństwo wykrycia i zniszczenia na płytkich przybrzeżnych wodach, ponadto te jednostki były przeznaczone do innych zadań i niepotrzebnie „traciły czas” na przewożenie ludzi. Dlatego Niemcy wykorzystali jeszcze jeden sposób dostarczania swych ludzi do zamorskich państw, szczególnie tych położonych na innych kontynentach. Tym sposobem były jednostki nawodne, i nie okręty, a chyba najbardziej do tego nadające się statki żaglowe, które podczas długiego oceanicznego rejsu nie musiały uzupełniać paliwa.

Po klęsce Francji w czerwcu 1940 roku głównym, a w zasadzie jedynym wrogiem Niemiec stała się Wielka Brytania (a dokładniej państwa tworzące Brytyjską Wspólnotę Narodów), i przeciw temu krajowi został skierowany cały niemiecki wysiłek wojenny, także wywiadu wojskowego (Abwehra), na czele którego stał admirał Wilhelm Canaris<sup>1</sup>. Mający być przerzuceni do Wielkiej Brytanii agenci i dywersanci przechodzili przeszkolenie w znajdującym się koło miasta Brandenburg ośrodku szkolenia podlegającej Abwehrze jednostki wojskowej, której żołnierze zwani byli „Brandenburczykami” („Brandenburger”)<sup>2</sup>. Tych ludzi przerzucano różnymi sposobami, przede wszystkim ze wzglę-

1. Abwehra była podzielona na 5 wydziałów. Wywiad marynarki wojennej podlegał Wydziałowi I (Abteilung I), podzielonemu na grupy, w tym grupę marynarki (Gruppe I Marine). Sabotaż i akcje specjalne (w tym dywersja) były zadaniami Wydziału II, również podzielonego na grupy, z których jedną była Grupa II Kraje Zamorskie (Gruppe II Übersee). Abwehra nie była jedyną instytucją zajmującą się wywiadem w hitlerowskich Niemczech. Oddzielną siatkę agentów posiadała Służba Bezpieczeństwa SS (SS-Sicherheitsdienst – SD), podlegająca Głównemu Urzędowi Bezpieczeństwa Rzeszy (Reichssicherheitshauptamt – RSHA), swój wywiad miało także Ministerstwo Spraw Zagranicznych (Auslandministerium). W dniu 18 lutego 1944 roku Hitler wydał dekret, na mocy którego ujednolicono służbę wywiadowczą. Wówczas wywiad Abwehry został wcielony do SD.

2. Jednostkę tę utworzono 16 października 1939 roku jako 800 Szkolną Kompanię Budowlaną do Specjalnej Dyspozycji (Bau-Lehr-Kompanie z. b. V. 800). W 1940 roku powiększono ją do batalionu, w sierpniu tego samego roku do pułku, który przyjął nazwę „Brandenburg” (Lehr-Regiment Brandenburg z. b. V. 800) by ostatecznie w 1943 roku utworzyć dywizję (Division Brandenburg z. b. V. 800). Żołnierze tej jednostki oprócz szeroko pojętych działań dywersyjnych na obszarze przeciwnika zajmowali się także działaniami wywiadowczymi.



du na bliskość Wyp Brytyjskich samolotami i okrętami podwodnymi, o czym już wspomniano, jednak zdecydowano się również na wykorzystanie do tego celu statków żaglowych.

Pierwsza operacja z użyciem statku została zorganizowana przez Abwehrę już pod koniec czerwca 1940 roku. Zaplanowano wówczas przewiezienie 3 ludzi jachtem, i nie bezpośrednio na obszar Wielkiej Brytanii, a sąsiedniej neutralnej Irlandii. Wykorzystując antybrytyjskie nastroje mieszkańców tego państwa agenci mieli przedostać się do Irlandii Północnej, będącej częścią Wielkiej Brytanii, gdzie mieli przeprowadzić szereg akcji dywersyjnych. Po wylądowaniu w Irlandii agenci mieli nawiązać kontakt z kapitanem Hermannem Gör-

dlowej Christian Nissen. Był on doświadczonego żeglarzem, noszącym żeglarski pseudonim Hein Mück, m. in. w 1935 roku z kolegą przepłynął Atlantyk na jachcie *Störtebeker*, ponadto jeszcze podczas pierwszej wojny światowej pływał na żaglowcu *Melpomene*, który został zdobyty przez brytyjskie okręty koło Queenstown (obecnie Cobh) w południowej Irlandii, wskutek czego Nissen spędził wiele miesięcy w różnych obozach internowania w Irlandii, stąd znał ten obszar. Wezwany w czerwcu 1940 roku do ośrodka szkolenia Abwehry 47-letni Nissen zgodził się wykonać owo zadanie. Do tego celu Nissen wybrał zarekwirowany w Breście luksusowy francuski jacht z pomocniczym silnikiem wysokoprężnym *Soizic* (39 BRT),

którego właścicielem był Ph. A. Croiser z Paryża, francuski attaché wojskowy w szwajcarskim Bernie. Jednostka została zamaskowana na kuter do połowu tuńczyków. Okazało się, że jacht ma urwaną śrubę napędową, ale Nissen

more, gdzie dywersanci już 7 lipca przeprowadzili się na brzeg pontonem. Jacht powrócił do Brestu bez przeszkód 11 lipca, w przeciwieństwie do dywersantów. Ci trzymając się razem już po 2 godzinach od wylądowania zostali zatrzymani przez irlandzkich policjantów, którzy chcieli dowiedzieć się kim są i sprawdzić ich bagaż. Dywersanci podali, że są studentami-turystami, ale nie byli w stanie powiedzieć, gdzie byli wcześniej. Skończyło się to dla nich aresztowaniem, a w bagażu znaleziono 8 bomb zapalających o masie 8 uncji (około 227 g) każda, 4 pojemniki z prochem strzelniczym o łącznej masie 102 uncji (około 2,9 kg), 6 spłonek, 4 zapalniki, 2 szpule taśmy izolującej i szczypce. To wystarczyło, że dywersanci zostali skazani na 7 lat ciężkiego więzienia.

Nissen następnie zajął się kolejną operacją przerzucenia agentów do Irlandii. Akcja ta najprawdopodobniej otrzymała najpierw kryptonim „Hummer II”, ale ostatecznie została przemianowana na „Möwe” („Mewa”). Tym razem miano przerzucić 2 ludzi z Abwehry: Helmuta Clissmanna i radiooperatora o nieznanym nazwisku. Obaj agenci po wylądowaniu w Irlandii mieli jak w poprzednim przypadku skontaktować się z działaczami IRA, aby z ich pomocą przedostać się na obszar Wielkiej Brytanii w rejon Dover, gdzie mieli poszukać przewodników dla niemieckich oddziałów dywersyjnych, które miały tam wylądować jako pierwsze w ramach operacji „Seelöwe” („Lew morski” – desant na Wielką Brytanię). Gdyby nie powiodło im się przedostanie do Wielkiej Brytanii, agenci mieli poszukać wśród Irlandczyków chętnych do poprowadzenia niemieckich oddziałów w rejonie Dover. Agentów miał przewieźć Nissen na pokładzie nowego statku – z wykorzystania *Soizic* z niewiadomych powodów zrezygnowano (ze względu na wspomniany brak śruby napędowej i nieopłacalność naprawy?), a dalszy los jachtu jest nieznany. Nową jednostką Nissen na był zarekwirowany francuski żaglowiec do połowu tuńczyków z pomocniczym silnikiem *Anni Braz Bihem* (53 BRT, właściciel H. Hélias, port macierzysty?). Wyruszył on 18 października 1940 roku z 7-osobową załogą (w tym Nissenem) również z Brestu z zadaniem wysadzenia obu agentów w Zatoce Galway (Galway Bay) w zachodniej Irlandii. Jednak rejs przebiegł pechowo – na statku zepsuła się pompa żęzowa, mechanik-Duńczyk (!) uległ nieszczęśliwemu wypadkowi, wskutek czego stracił



Age Nissen (z lewej) i Christian Nissen na pokładzie jachtu *Kyloe*.

Fot. zbiory Rafał Mariusz Kaczmarek

ntem – niemieckim łącznikiem przy Irlandzkiej Armii Republikańskiej (IRA – tajnej organizacji walczącej o przyłączenie Irlandii Północnej do Republiki Irlandii) bądź z niemieckim posłem w Dublinie Eduardem Hempel, którzy mieli załatwić im kontakt z Irlandczykami w celu przerzucenia agentów przez granicę irlandzko-brytyjską. Zadanie mieli wykonać pochodzący z południowej Afryki Niemcy Herbert Tributh i Dieter Gärtner oraz Hindus (!) Henry Obéd. Jednak żaden z nich nie miał doświadczenia w tego typu akcjach – przeszli oni tylko teoretyczne przeszkolenie w ośrodku szkolenia Abwehry koło Brandenburga, ponadto obaj Niemcy byli studentami i słabo znali język angielski, a Hindus miał pełnić rolę tłumacza i przewodnika. Głównym powodem, dla którego zlecono im to zadanie, wydaje się być okazywana przez agentów chęć woli walki i nienawiść Obéda do Brytyjczyków...

Zadanie przerzucenia agentów otrzymał kapitan niemieckiej marynarki han-

decydował się wyruszyć w rejs z napełnionym tylko żaglowym. W skład załogi *Soizic* oprócz Nissena wszedł tylko francuski rybak (!) z Bretanii, który dołączył do kapitana w dniu rozpoczęcia rejsu – zapewne w celu utrzymania tajemnicy operacji przerzucenia agentów, która otrzymała kryptonim „Hummer I” („Homar I”).

W dniu 3 lipca 1940 roku *Soizic* z dywersantami na pokładzie opuścił Brest pod francuską banderą. Celem jachtu była Zatoka Baltimore (Baltimore Bay) w południowo-zachodniej Irlandii koło Fastnet Rock (wysepka – skrajnie południowy ląd Irlandii) w hrabstwie Cork. Czwartego dnia rejsu w odległości 45 mil na zachód od Fastnet Rock Niemcy dostrzegli 2 brytyjskie krążowniki, rozpoznane jako typu *Town* (rzeczywiście okręty tego typu wówczas patrolowały ten akwen), ale jacht nie został zatrzymany. Później tego samego dnia nad statkiem przeleciał brytyjski samolot, poza tym rejs przebiegł bez zakłóceń. W nocy *Soizic* wszedł do Zatoki Balti-



Jacht *Kyloe* w porcie Paimpol przed wyruszeniem w rejs 5 kwietnia 1941 roku.

Fot. zbiory Rafał Mariusz Kaczmarek

przytomność, a *Anni Braz Bihem* dostała się w silny sztorm. Po 3 dniach walki z żywiołem Nissen dał za wygraną i jednostka powróciła do Brestu. Dalszy jej los jest tak jak *Soizic* nieznany.

Doświadczenia z obu operacji zachęciły Abwehrę do wysyłania swych ludzi na statkach, ale tym razem cel wyprawy był o wiele odleglejszy – Związek Południowoafrykański. Zamierzano przewieźć tam tylko jednego człowieka, lecz jego zadanie miało być inne w porównaniu z zadaniami wymienionych wyżej dywersantów i agentów. W południowej Afryce mieszkało wielu Europejczyków pochodzenia niemieckiego, a także Burowie – potomkowie osadników holenderskich. Ich stosunek do władz brytyjskich mówiąc ogólnie nie był zbyt przyjazny, i to postanowili Niemcy wykorzystać wysyłając agenta, który miał stworzyć wśród południowoafrykańskich Niemców i Burów ruch oporu przeciw Brytyjczykom. Tym agentem był urodzony w 1913 roku w rodzinie burskiej w południowej Afryce Sidney Robey Leibbrandt. Był on mistrzem w boksie, brał udział jako reprezentant Związku Południowoafrykańskiego w igrzyskach olimpijskich w Berlinie w 1936 roku (zajął w wadze półciężkiej czwarte miejsce!) i najprawdopodobniej wówczas został zwerbowany przez Abwehrę. Po igrzyskach powrócił do ojczyzny, ale w 1938 roku znów przyjechał do Niemiec na studia w akademii wychowania fizycznego. Wtedy przeszedł szkolenie polityczne oraz wojskowe, i w Niemczech zastał go wybuch wojny.

Statkiem, który miał przewieźć Leibbrandta, był znów francuski żaglowy ku-

ter-jacht z pomocniczym silnikiem wysokoprężnym *Kyloe* (34 BRT, właściciel Henry Laviette ze Saint-Malo lub według innych publikacji Henry Savielle z Paryża), zarekwirowany przez Abwehrę 25 listopada 1940 roku. Dowodził nim znów Nissen, mianowany w międzyczasie podporucznikiem rezerwy marynarki, a oprócz niego 6-osobową załogę stanowili doświadczeni oceaniczni żeglarze Heinrich Garbers, Paul Temme, Age Nissen (jego imię stanowił skrót od urzędowych imion Arndt-Georg, zbieżność z nazwiskiem dowódcy przypadkowa), Karl (Kuddel) Hamann, Heinz Joachim Fahrer (według innych publikacji Hajo Kutscha, zapewne chodzi o tę samą osobę, imię można wytłumaczyć jak w przypadku Age Nissena, a nazwisko byłoby pseudonimem) i należący do Abwehry radiotelegrafista Emil (brak informacji o nazwisku). Ci żeglarze znali się jeszcze sprzed wojny – obaj Nissenowie w 1936 roku brali udział w regatach atlantyckich na jachcie *Aschanti II*, a Age Nissen, Temme i Hamann oraz 4 inni w 1938 roku przepłynęli Atlantyk na jachcie *Roland von Bremen*. Garbers był żeglarzem o wręcz światowej sławie – w 1938 roku w ciągu 58 dni przebył Atlantyk samotnie na jachcie *Windspiel III* z Hamburga do Nowego Jorku. Temme na *Kyloe* był pierwszym nawigatorem, a Hamann drugim. Leibbrandt miał wyładować w rejonie dwóch wysokich skał nazywanych Twins (Bliźnięta), znajdujących się w odległości jednej mili na północ od Zatoki Lamberts (Lambertsbaai), położonej około 200 kilometrów na północ od Kapsztadu. Operacja ta otrzymała kryptonim „Weissdorn” („Głóg”).

Wyprawa *Kyloe* rozpoczęła się 1 kwietnia 1941 roku o godzinie 09.00 wyruszeniem ze Saint-Malo na północnym wybrzeżu Półwyspu Bretońskiego. Jacht udał się do Paimpol (około 80 kilometrów na zachód od Saint-Malo) – być może dopiero tam wszedł na jego pokład Leibbrandt – skąd 5 kwietnia *Kyloe* udał się na otwarty Atlantyk opływając od zachodu Azory, po czym skierował się na południe. Podczas rejsu doszło do nieprzewidzianej sytuacji – Leibbrandt skaleczył się w kciuk, skutkiem czego było zakażenie krwi, ale wyprawę kontynuowano. Po 68 dniach żeglugi pod banderą USA i przebyciu 8111 mil morskich 8 czerwca w nocy około godziny 02.00 osiągnięto cel bez wcześniejszej styczności z afrykańskim wybrzeżem, co było naprawdę wyczynem nawigacyjnym. Leibbrandt, używając pseudonimu Walter Kempf, bez problemu dotarł na brzeg pontonem i już około godziny 03.00 *Kyloe* wyruszył w drogę powrotną<sup>3</sup>. Nissen jednak błędnie przyjął, że na należących do neutralnej Portugalii Azorach alianci już posiadają bazy morskie i lotnicze (w rzeczywistości pierwszą bazę założono tam dopiero w październiku 1943

3. Opis działań Roberta Leibbrandta jest kolejną nieznaną kartą w dziejach drugiej wojny światowej i tematem na osobne opracowanie, ale nie dotyczy ono działań na morzu, więc nie będzie kolejną publikacją w „Okrętach Wojennych”. Dla pełnego opisu przebiegu operacji „Weissdorn” warto jednak przedstawić w skrócie dalszy los Leibbrandta. Po wyładowaniu w południowej Afryce założył nielegalną partię faszystowską Nasionaal Sosialistiese Rebelle, która głosiła zgodną z jej poglądami propagandę wśród Burów, ponadto Leibbrandtowi udało się zorganizować 60-osobowy oddział, który dokonał wiele aktów sabotażu i dywersji, podsycając w ten sposób antybrytyjskie nastroje wśród Burów, ale też wywołując szybką kontrakcję południowoafrykańskich władz. Ich przeciwdziałania doprowadziły, że do oddziału Leibbrandta przeniknął brytyjski agent-południowoafrykański Niemiec, który był „odwróconym” agentem niemieckim. Doprowadził on do „rozpracowania” oddziału i aresztowania Leibbrandta w grudniu 1942 roku. Ów brytyjski agent nosił pseudonim „Springbok” (nazwa gatunku gazeli żyjącej w południowej Afryce) i miał od 1943 roku pracować nadal dla Brytyjczyków w Toronto w Kanadzie, co wydaje się logiczne, gdyż przeniesienie agenta na inny kontynent pozwoliło na uniknięcie jego zdemaskowania w Afryce i dalszą jego „pracę” na innym obszarze. Dane personalne tego agenta do dzisiaj są okryte tajemnicą – jego akta znajdują się w brytyjskim archiwum służb specjalnych z datą otwarcia prawdopodobnie dopiero na rok 2015... Leibbrandt został skazany 11 marca 1943 roku na karę śmierci, którą 22 grudnia 1943 roku zamieniono na dożywotnie więzienie. Jednak po wojnie nastąpił „czas wybaczenia” i 26 maja 1948 roku Leibbrandt w wyniku amnestii wyszedł na wolność. Wówczas powrócił na jakiś czas do boksu (!), a w 1962 roku założył organizację o wymownej nazwie Anti-Kommunistiese Beskerminingsfront (Antykomunistyczny Front Obrony). Był też autorem szeregu opublikowanych pism politycznych i autobiografii. Jego postać przez okres działań i uwięzienia wręcz obrosła legendą. Leibbrandt zmarł w 1966 roku mając tylko 53 lata.



roku), dlatego powrót do Niemiec jachtem dowódca uznał za zbyt ryzykowny. Z tego powodu *Kyloe* pod banderą hiszpańską 22 lipca zawinął do Villa Cisneros (obecnie Ad-Daklakh) w prowincji Rio de Oro w hiszpańskiej Saharze Zachodniej, gdyż Nissen stwierdził, że władze Hiszpanii, choć też neutralnej, jednak sprzyjały Niemcom i pozwolą załódze na powrót do ojczyzny. Rzeczywiście Nissen wkrótce został przewieziony włoskim samolotem, a później reszta załogi *Kyloe* kolejną włoską maszyną (która leciała z... Buenos Aires) do Rzymu, a stamtąd do Berlina. *Kyloe* po przebyciu w sumie w obie strony w ciągu 113 dni około 14 500 mil pozostał w Villa Cisneros. O jego dalszym losie wiadomo tylko tyle, że w 1945 roku został zwrócony prawowitemu właścicielowi i 2 lata później jeszcze istniał<sup>4</sup>.

Znający doskonale język angielski Nissen miał w 1942 roku zostać wysłany do Kanady na jachcie mającym pojemność około 50 BRT. Jednak o tej operacji, mającej kryptonim „Mercator 3” najprawdopodobniej nigdy z niewiadomych powodów nie doszło, w każdym razie brak o tej akcji jakichkolwiek danych. Później Nissen nadal służył w Abwehrze, lecz w należącym do „Brandenburczyków” oddziale zwanym „Przybrzeżnymi myśliwymi” („Küstenjäger”), który zajmował się dywersją na wybrzeżach znajdujących się w rękach przeciwnika docierając na miejsca akcji małymi okrętami<sup>5</sup>. W 1943 roku był on doradcą przy wyborze statków do następnych „oceanicznych” operacji, i niewykluczone, że

**Zaświadczenie Age Nissena o odznaczeniu go Odznaką dla Łamaczy Blokady.**  
Fot. zbiory Rafał Mariusz Kaczmarek



podjął się udziału w jeszcze jednej akcji, o której jest mowa dalej.

Jednak podkomendni Nissena nadal brali aktywny udział w operacjach przerzucania agentów przez ocean. Jeden z tych podkomendnych miał swymi wyczynami przewyższyć swego dowódcę. Był nim wymieniony członek załogi *Kyloe* – Heinrich Garbers. W 1938 roku mając 29 lat zasłynął przepłynięciem samotnie Atlantyku, o czym już była mowa. Podczas wojny wstąpił 7 marca 1941 roku do Kriegsmarine jako zwykły marynarz i już niespełna miesiąc później wyruszył pod dowództwem Nissena na *Kyloe*. Po powrocie do Niemiec został 22 sierpnia odznaczony Żelaznym Krzyżem II Klasy, 12 lutego 1942 roku Odznaką dla Łamaczy Blokady<sup>6</sup>, a 12 stycznia 1943 roku Żelaznym Krzyżem I Klasy. Jeszcze w maju 1942 roku Garbers otrzymał dowództwo kolejnego „szpiegowskiego statku”, którego miał osobiście poszukać. Odpowiednim Garbersowi wydał się hamburski jacht *Vogel*, ale musiano z niego zrezygnować, ponieważ jacht należał do... brata przełożonego Garbersa. W końcu Garbers (za radą Nissena?) wybrał pełnomorski jacht-kecz z pomocniczym silnikiem wysokoprężnym *Passim* (30 BRT), zakupiony (!) w pierwszej połowie 1942 roku we Francji przez Abwehrę (o poprzednim właścicielu brak danych)<sup>7</sup>. W skład załogi *Passima* oprócz Garbersa weszło 6 (według innych publikacji 7) ludzi, w tym jego znajomi-żeglarze Bernhard Langhorst i Johannes Gaden. Garbers jako dowódca otrzymał 1 sierpnia 1943 roku awans na... starszego marynarza (Matrosen-Gefreiter). Jacht miał przewieźć 3 agentów znów do południowej Afryki. Operacja nosiła kryptonim „Mercator I”.

Następnego dnia po awansie Garbersa – 2 sierpnia – *Passim* wypłynął z Arcachon w południowo-zachodniej Francji. Niemcy zmierzając na zachód zmienili w okolicach Przylądka Finisterre (północno-zachodnia Hiszpania) kurs na południowy. Dowództwo Abwehry utrzymywało z jachtem kontakt radiowy wysyłając do niego co 2 tygodnie rozkazy, a radiotelegrafista na *Passimie* nadawał krótkie meldunki co 2 dni. W dniu 12 września jednostka przekroczyła równik, a 5 października znalazła się u celu, którym było wybrzeże Namibii (do pierwszej wojny światowej będącej w posiadaniu Niemiec jako Niemiecka Afryka Południowo-Zachodnia) na wysokości Pustyni Namib. Pustyni ten obszar powodował, że ryzyko wykry-

4. Z członkami załogi *Kyloe* i działaniami przewiezionego przez ten jacht Leibbrandta związany jest jeszcze jeden niewyjaśniony fakt z dziejów drugiej wojny światowej. W dniu 15 sierpnia 1942 roku z Kilonii wyruszył w swój pierwszy bojowy rejs niemiecki okręt podwodny *U 179*, który w ramach zespołu „Eisbär” („Niedźwiedź polarny”, 9 jednostek, w tym jedna włoska) miał atakować aliancką żeglugę u wybrzeża południowoafrykańskiego. *U 179* zatopił tylko brytyjski parowy frachtowiec *City of Athens* (6558 BRT), ale jeszcze tego samego dnia – 8 października sam został zatopiony z całą 62-osobową załogą przez brytyjski niszczyciel *Active*. W tym wydarzeniu nie byłoby nic niezwykłego, lecz analiza faktów pozwala na wysunięcie pewnej hipotezy. Otóż *U 179* wyszedł jako pierwszy okręt tej grupy (następny 4 dni później, a kolejne sukcesywnie aż do 17 września, czyli w ciągu przeszło miesiąca), jednym z członków jego załogi był mat-sternik (Steuermannmaat) Paul Temme – nawigator na *Kyloe* podczas przerzucania Leibbrandta, a *U 179* został zatopiony na pozycji 33° 28' N/017° 05' E, od której jest niedaleko do owych skał Twins (około 32° 00' S/018° 20' E), w pobliżu których wylądował Leibbrandt. Za dużo w tych faktach jest zbieżności, aby wszystko można byłoby wytłumaczyć dziełem przypadku. Zatem można wyciągnąć wniosek, że *U 179* przed głównym zadaniem atakowania alianckich jednostek miał wykonać dodatkową akcję, przykładowo dostarczenia w to samo miejsce co *Kyloe* jakiegoś ładunku (broni i amunicji?) dla wówczas jeszcze funkcjonującego oddziału Leibbrandta, albo okręt miał z tego miejsca kogoś lub coś zabrać, a znajdujący się na pokładzie *U 179* dawny nawigator z *Kyloe* miał ułatwić dotarcie do ustalonego miejsca. Dlatego *U 179* przybył jako pierwszy na akwen działań grupy „Eisbär”, aby najpierw wykonać ową dodatkową akcję, gdyż pojawienie się kolejnych okrętów i ich działania spowodowałyby zwiększenie czujności Brytyjczyków, a wówczas podejście tuż do afrykańskiego brzegu byłoby zbyt ryzykowne. Jeśli *U 179* miał tę dodatkową akcję przeprowadzić, to z pewnością uczyniłby to przed zatopieniem *City of Athens*.

5. Oddział „Przybrzeżnych myśliwych” został utworzony w lutym 1942 roku w Świnoujściu na pokładzie szkolnego żaglowca *Gorch Fock*. Sformowano go z żołnierzy ówczesnego 800 Szkolnego Pułku „Brandenburg”. Oddział początkowo nosił maskującą nazwę „Lekkiej Kompanii Saperów Brandenburg” („Leichte Pionierkompanie Brandenburg”), a po przeniesieniu go na przelomie 1942 i 1943 roku do Langenargen nad Jeziorem Bodeńskim zmienił nazwę na Küstenjäger-Abteilung. Składał się on z 4 kompanii, z których dwie dysponowały saperskimi promami desantowymi typu 41 (Pionierlandungsbooten Typ 41) i ciężkimi okrętami szturmowymi typu 42 (Schwere Sturmbooten Typ 42), trzecia kompania posiadała dawne francuskie prywatne jachty motorowe, a czwarta 12 motorówek wybuchowych typu *Linse* i 2 okręty dowodzenia. Opis działań „Przybrzeżnych myśliwych” to temat na oddzielne opracowanie.

6. Abzeichen für Blockadebrecher – odznaka ustanowiona 1 kwietnia 1941 roku dla załóg niemieckich statków, które w chwili wybuchu wojny znajdowały się poza ojczyzną i zdołały powrócić do Niemiec przechodząc przez linie patroli alianckich okrętów, stąd nazwa odznaki. Wręczano ją również marynarzom ze statków zatopionych przez aliantów lub własne załogi podczas przedzierania się do Niemiec. Później tę odznakę otrzymywały załogi statków kursujących między portami Niemiec i Japonii, a także załogi jednostek pomocniczych Kriegsmarine (np. zaopatrzeniowców) i jednostek specjalnych jak *Kyloe*. Razem z Garbersem tę odznakę wręczono najprawdopodobniej całej załodze *Kyloe*, a na pewno Age Nissenowi. Podawana informacja, że Garbers otrzymał Żelazny Krzyż II Klasy już 13 maja 1941 roku jest błędna, ponieważ byłoby to podczas rejsu *Kyloe* do Afryki.

7. Z opublikowanej innej wersji życiorysu Garbersa wynika, że został on dowódcą jachtu *Passim* już 1 listopada 1941 roku, zatem zakup jednostki musiałby nastąpić odpowiednio wcześniej. Jednak ta informacja wydaje się być błędna, ponieważ pierwszy rejs *Passima* rozpoczął się w sierpniu 1943 roku, więc zakup jachtu prawie 2 lata wcześniej byłby mało sensowny.

cia jachtu było niewielkie. Tam 2 agenci przeprawili się na brzeg pontonem, jednak przy wysiadaniu ponton się wyrócił, wskutek czego agenci utracili radiostację. *Passim* następnie skierował się na północ wzdłuż wybrzeża Namibii i po 1300 kilometrach dopłynął do Zatok Mossamedes (Bay of Mossamedes, w obowiązującym w Angoli języku portugalskim Moçamedes) w południowo-zachodniej Angoli, gdzie został wysadzony trzeci agent. Jacht po tym udał się w drogę powrotną, podczas której najpierw dostał się w czterodniowy sztorm, a 24 grudnia już koło wybrzeża Francji w kolejny, w którym przebywał przez 7 dni, i dopiero 1 stycznia 1944 roku zawinął do Saint-Jean de Luz (przy granicy francusko-hispańskiej). Długość trasy 153-dniowego rejsu jednostki w obie strony wyniosła około 14 000 mil. Garbers jeszcze podczas wyprawy 9 listopada (a więc już po wysadzeniu agentów) został odznaczony Złotym Krzyżem Niemieckim<sup>8</sup>, a 7 grudnia (zatem również na morzu) otrzymał awans na sternika rezerwy (Steuermann der Reserve). Jednak przewiezieni wówczas agenci nie wykonali żadnego zadania – obaj wysadzeni w Namibii ludzie zginęli podczas marszu przez pustynię, a agent, który wylądował w Angoli, został internowany przez portugalskie władze jeszcze przed skontaktowaniem się z innymi agentami pracującymi dla Niemiec.

Garbers po odnaczeniu i awans udał się do Berlina, gdzie otrzymał kolejne zadanie dostarczenia 2 agentów, ale tym razem do Brazylii, która wypowiedziała wojnę Niemcom 22 sierpnia 1942 roku. *Passim* znów miał przewieźć agentów – jednym z nich był przywódca mniejszości niemieckiej w Peru Wilhelm Heinrich Knopff, który miał wrócić do tego państwa, a drugim pochodzący z Gujany Holenderskiej William Marcus Barn. Mieszkał on w Holandii i po zajęciu tego kraju przez Niemców zgłosił się dobrowolnie do pracy w Abwehrze. Co ciekawe był on... Murzynem – widać hitlerowcom uprzedzenia rasowe stały się obce, gdy w grę wchodził interes ich państwa... Obaj agenci otrzymali 12 500 dolarów w walucie amerykańskiej, francuskiej, argentyńskiej i brytyjskiej oraz radiostację, aby przez nią informować o alianckiej żegludze. Załoga *Passima* została zmniejszona do Garbera i 3 marynarzy, wśród których był Gaden. Po remoncie jacht wyruszył na początku lutego 1944 roku (dokładnej daty brak w publikacjach) ponownie z Archachon, nosząc nazwę *Santa Barbara*

i banderę neutralnej Portugalii. Po 46 (według innych publikacji 49) dniach żegluga dotarł do wybrzeża Brazylii koło miejscowości São João da Barra (około 250 kilometrów na północny wschód od Rio de Janeiro), gdzie obaj agenci pontonem dotarli na ląd. Jednak miejscowa siatka niemieckich agentów musiała być już pod kontrolą odpowiednich brazylijskich służb, ponieważ na obu agentów już „czekali” na brzegu brazylijscy policjanci... *Passim* bez przeszkód pod koniec maja (dokładnej daty brak) powrócił do Archachon, przebywając wówczas w obie strony około 11 000 mil.

Garbers znów udał się do Berlina po kolejne rozkazy. Polecono mu rozpoznanie wybrzeży Azorów, dokąd zamierzano wysłać agentów, ale Garbers odmówił wykonania rozkazu, argumentując swą decyzję niebezpieczeństwem szybkiego wykrycia agentów na tych niewielkich wyspach. Już po 48 godzinach Garbers otrzymał nowe zadanie, które było zupełnie inne od dotychczasowych. Wprawdzie miał znów udać się jachtem za ocean, ale krajem „docelowym” miała być neutralna Argentyna, a Garbers miał tam przewieźć przesyłkę przekazaną wprost z kancelarii Hitlera. Dopiero później niejako „przy okazji” zlecono Garbersowi zabranie 2 agentów – radiooperatora Waltera Burckhardta i eksperta od mikrofotografii Alphonse’a Chatrain<sup>9</sup>. Ponadto Garbers miał przewieźć warty 80 000 marek (32 000 dolarów amerykańskich) ładunek lekarstw o masie 10 ton (!), 24 000 (według innych publikacji 20 000) dolarów amerykańskich, 50 000 fałszywych brytyjskich funtów szterlingów i 2 mikrokamery. Ładunek jak i agenci mieli trafić do niemieckiej siatki wywiadowczej, której członkowie potrzebowali pieniędzy, a te oprócz przysyłanych mieli uzyskać sprzedając w Argentynie przywiezione lekarstwa. Na dzień przed wypłynięciem Garbers otrzymał przesyłkę z kancelarii Hitlera. Była to metalowa zespawana kasetka, o zawartości której Garbers nie został poinformowany, powiedziano mu tylko, że nie ma tam materiałów wybuchowych ani dokumentów. *Passim* miał wysadzić agentów i ładunek na wybrzeżu Argentyny na południe od ujścia Rio de La Plata w połowie drogi między latarniami w miastach Miramar i Necochea. Załogę jachtu stanowili Garbers, Gaden i 2 nowi marynarze. Operacji nadano kryptonim „Mercator II”.

Rejs rozpoczął się na początku czerwca 1944 roku (znów brak danych o dokładnej dacie) ponownie z Arca-

chon. *Passim* był zamaskowany ponownie na *Santa Barbara*, ale pod banderą francuską. Podczas rejsu jacht został zatrzymany przez aliancki okręt, z którego wysłano na pokład *Passima* oddział marynarzy. Ci dokładnie skontrolowali jednostkę oraz dokumenty pasażerów i załogi, jednak nie znaleźli niczego podejrzanego! Później Niemcy z jachtu porozumieili się drogą radiową z siatką szpiegowską w Argentynie, w wyniku czego zmieniono miejsce wysadzenia agentów i ładunku, ustalając je na plaży na północ od latarni Miramar, a w odległości 3 kilometrów na południe od latarni na Przylądku Mogotes (Punta Mogotes, około 400 kilometrów na południe od Buenos Aires). *Passim* już bez przeszkód dotarł na wyznaczone miejsce na pozycji 38° 06' 24" S/057° 34' 12" W, gdzie 11 (według innych publikacji już 5 albo nawet 2) lipca obu agentów, ładunek i „specjalną przesyłkę” wysadzono pontonem na ląd, gdzie już czekali „miejscowi” niemieccy agenci. Stamtąd zabrano 3 ludzi – 2 agentów i niemieckiego marynarza, który był członkiem załogi niemieckiego turbinowego frachtowca *Windhuk* (16 662 BRT), internowanego w Brazylii<sup>10</sup>. Tajemnicą pozostaje kim dokładnie był ów marynarz i dlaczego postanowił powrócić do Niemiec. Być może był to jakiś wysokiej klasy specjalista potrzebny w ojczyźnie – wątpliwe, aby był on „zwykłym” uciekinierem z internowania i zamierzał znaleźć się w kraju pod koniec przegrywanej przez Niemców wojny, gdy większość jego ro-

8. Deutsches Kreuz in Gold – odznaczenie Krzyż Niemiecki ustanowione 28 września 1941 roku w stopniach złotym (in Gold) i srebrnym (in Silber), zaś wręczane po nadaniu Żelaznego Krzyża I Klasy, a przed otrzymaniem Krzyża Rycerskiego Żelaznego Krzyża.

9. Według innych publikacji przewożonymi wówczas agentami byli Josef Schroell i Waldemar Boettger, którzy jednak nie należeli do Abwehry, a do Sicherheitsdienst (SD – Służba Bezpieczeństwa SS).

10. *Windhuk* w chwili wybuchu drugiej wojny światowej znajdował się w Lobito w Angoli, należącej do wówczas neutralnej Portugalii. Stamtąd przejechał się 7 grudnia 1939 roku do Santos w Brazylii, ale dalszy rejs do ojczyzny Niemcy uznali za zbyt ryzykowny z uwagi na aliancką blokadę morską. Stojący w Santos statek został 29 stycznia 1942 roku zarekwirowany przez władze Brazylii, która co prawda była wówczas jeszcze państwem neutralnym, zatem zagarnięcie turbinowca nastąpiło niewątpliwie pod naciskiem władz USA (którym Niemcy wypowiedziały wojnę 11 grudnia 1941 roku), na co wskazuje dalszy los jednostki – została ona przekazana Amerykanom, którzy po remoncie wykorzystywali ją jako transportowiec wojska pod nazwą *Le Jeune*. Był to największy niemiecki statek przejęty przez aliantów w trakcie wojny. W 1948 roku został ostatecznie do rezerwy floty USA i 9 lat później skreślony z jej rejestru, ale dopiero w 1966 roku pocięto go na złom w Portland w USA.





Heinrich Garbers – członek załogi jachtu *Kyloe* i dowódca jachtu *Passim* na fotografii z Krzyżem Rycerskim Żelaznego Krzyża.

Fot. zbiory Rafał Mariusz Kaczmarek

daków wówczas chciałaby postąpić do-  
kładnie na odwrót...

Obaj przerzuceni agenci jednak za-  
kończyli swą działalność jak prawie  
wszyscy wymienieni wcześniej – już  
w sierpniu 1944 roku argentyńska po-  
licja aresztowała większość członków  
niemieckiej siatki wywiadowczej, w tym  
Burckhardta i Chatraina. Zawartość  
przewiezioną przesyłki z kancelarii Hit-  
lera została ustalona po wojnie – były  
nią fałszywe funty szterlingi (owe wspo-  
mniane wyżej 50 000?), a także... obrazy  
i drewniane popiersia Hitlera, świeczniki  
i pierścienie SS, esesmańska literatu-  
ra, w tym śpiewniki i „Mein Kampf” Hit-  
lera oraz 42 małe wartościowe prezenty  
dla informatorów Abwehry w Ameryce  
Południowej! Ciekawe, co powiedziały-  
by załoga *Passima*, gdyby wiedziała, dla  
jakiego ładunku narażała swoje życie...

Tymczasem powrót jachtu napotkał  
trudności, choć niespodziewanej na-  
tury – 6 czerwca 1944 roku rozpoczął  
się aliancki desant we Francji i w ciąg  
najbliższych miesięcy ten kraj został  
wyzwolony spod niemieckiej okupacji,  
o czym załoga *Passima* wiedziała z na-  
słuchu radiowego. Co prawda niektóre  
porty w zachodniej Francji były wów-  
czas jeszcze w niemieckich rękach, ale  
rejs do nich, a tym bardziej do Niemiec  
lub krajów będących wówczas pod nie-  
miecką władzą był zbyt ryzykowny.  
Dlatego Garbers otrzymał rozkaz za-  
winięcia do Vigo w północno-zachod-  
niej Hiszpanii, nadal neutralnej i wciąż  
sprzyjającej Niemcom, co wkrótce mia-  
ło się okazać. W trakcie powrotu Gar-  
bers 1 września został mianowany

podporucznikiem rezerwy marynarki.  
Płynący teraz pod argentyńską banderą  
*Passim* znalazł się w połowie września  
(w październiku?) w odległości około  
100 kilometrów od Vigo, gdzie wiezieni  
2 agenci i marynarz z *Windhuka* prze-  
siedli się do pontonu z zamiarem dotar-  
cia do wybrzeża Hiszpanii. O dalszym  
losie tych ludzi brak informacji. *Pas-  
sim* wkrótce po tym zawinął do Vigo,  
przebywszy podczas całej akcji około  
11 000 mil. Tam jego załoga została for-  
malnie internowana, a jacht po 6 tygo-  
dniach postoju w Vigo zniknął i jego los  
jest do tej pory nieznany, choć są pew-  
ne poszlaki co do jego dalszych dzie-  
jów, a o czym jest mowa dalej.

Garbers i jego ludzie jednak mieli  
szczęście. Dzięki staraniom niemieckie-  
go konsula w Vigo także po 6 tygodniach  
zostali zwolnieni i otrzymali zgodę na  
powrót do Niemiec – tak wyglądała hi-  
szpańska neutralność... Może ceną za  
uwolnienie załogi było przekazanie jach-  
tu Hiszpanii? Garbers przebywając już  
w Madrycie otrzymał 1 listopada wia-  
domość, że tego dnia został odznaczony  
Krzyżem Rycerskim Żelaznego Krzyża,  
będąc w ten sposób jednym z 271 ma-  
rynarzy Kriegsmarine i 7318 (lub 7361)  
Niemców wyróżnionych tym odznacze-  
niem podczas drugiej wojny światowej.  
Jeszcze 21 października należącemu  
do załogi *Passima* Johannesowi Gade-  
nowi (wówczas będącemu w stopniu  
bosmanmata rezerwy) przyznano Zło-  
ty Krzyż Niemiecki. W dniu 2 listopada  
załoga *Passima* poleciała do Berlina nie-  
mieckim samolotem Focke-Wulf Fw-200  
„Condor”<sup>11</sup>. W międzyczasie nastąpiła  
zmiana wśród przełożonych Garbersa  
– adm. Canaris i część jego podkomend-  
nych z powodu udziału w przeprowa-  
dzonym 20 lipca 1944 roku nieudanym  
zamachu na Hitlera zostali aresztowani  
albo straceni. Abwehra zaś już od lutego  
1944 roku została wcielona do Służby  
Bezpieczeństwa SS, podporządkowa-  
nej Głównemu Urzędowi Bezpieczeń-  
stwa Rzeszy (RSHA), na czele którego  
stał generał broni SS (SS-Obergruppen-  
führer) Ernst Kaltenbrunner. Właśnie  
Kaltenbrunner wręczył Garbersowi od-  
znaczenie i jednocześnie awansował go  
na porucznika, ale nie marynarki, a SS  
(SS-Obersturmführer). Ten awans miał  
później przynieść Garbersowi tylko nie-  
potrzebne kłopoty.

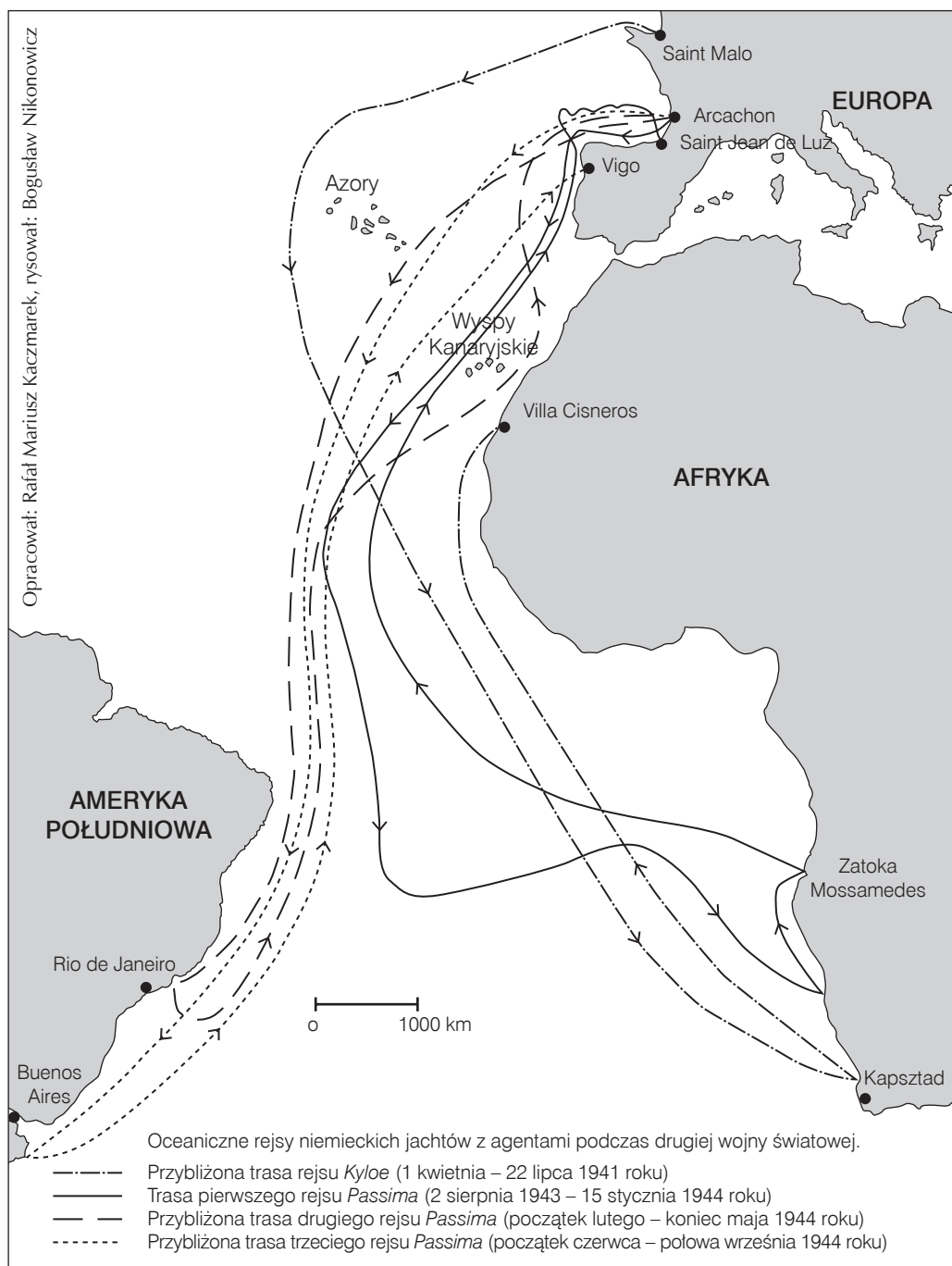
W styczniu 1945 roku Garbers otrzy-  
mał dowództwo starego (zwodowanego  
w 1903 roku) niemieckiego szkunera pi-  
lotowego z pomocniczym silnikiem wy-  
sokoprężnym *Prinz Adalbert* (137 BRT).

Ten należący do Preussische Lotsenge-  
sellschaft z Geestemünde szkuner został  
zarekwirowany przez Abwehrę w grud-  
niu 1944 roku i przemianowany na *Pas-  
sim*, będąc w ten sposób drugą jed-  
nostką o tej nazwie. Formalnie szkuner  
należał do 60 Oddziału Rozpoznawcze-  
go (Aufklärungs-Kommando 60) – za-  
pewne jakiejś zamaskowanej jednostki  
Abwehry. Garbers miał przygotować  
„nowego” *Passima* do przewiezienia ko-  
lejnych agentów do ujścia rzeki Orino-  
ko w Wenezueli. Prace na statku rozpo-  
częły się 30 stycznia, ale już nazajutrz  
nadszedł rozkaz przerwania robót. Jed-  
nostka przetrwała wojnę i w 1946 roku  
została zwrócona właścicielowi, które-  
mu nadal służyła jako statek pilotowy  
pod pierwotną nazwą *Prinz Adalbert*.  
W maju 1958 roku przybyła do firmy  
Leth & Co w Hamburgu, gdzie rozebra-  
no ją na złom.

Garbersowi po przerwaniu prac na  
drugim *Passimie* przekazano dowódz-  
two motorowej jednostki przybrzeżnej  
(Küstenmotorschiff), o której brak bli-  
szych danych. Na tej jednostce Garbers  
miał przewieźć zaopatrzenie z Hoek  
van Holland do oblężonej przez alian-  
tów Dunkierki w północnej Francji. Na  
szczęście to wręcz samobójcze zadanie  
zostało odwołane przez dowódcę Zespo-  
łów Małej Walki (Kleinkampfverbände),  
wiceadm. Hellmutha Heyego, któremu  
Garbers zapewne podlegał<sup>12</sup>. Garbers  
ze swoją przybrzeżną jednostką znalazł  
się w Amsterdamie, gdzie zastał go ko-  
niec wojny.

11. Publikacje podają różne dane odnośnie chro-  
nologii wydarzeń podczas rejsu *Passima* do Argen-  
tyny i z powrotem. Poza brakiem daty wyruszenia  
jachtu z Francji istnieją różne daty dotarcia statku  
do Argentyny, o czym jest mowa w tekście. Ponad-  
to według jednych publikacji *Passim* miał zawinąć  
do Vigo dopiero w listopadzie, co przeczyłoby infor-  
macji, że jego załoga była internowana przez 6 ty-  
godni, skoro już 2 listopada poleciała samolotem do  
Niemiec. Zatem jacht musiał przybyć do Vigo w po-  
łowie września – ta data jest najbardziej prawdopo-  
dobna, ponieważ rejs od wybrzeża Argentyny wów-  
czas trwałby 2 miesiące, co i tak wydaje się dłu-  
go, skoro z Francji do Argentyny *Passim* płynął tyl-  
ko nieco ponad miesiąc. Nie można jednak wyklu-  
czyć, że jacht przybył do Vigo w listopadzie (choć to  
oznaczałoby, że rejs z Argentyny trwał 4 miesiące!),  
a wówczas informacja o dotarciu załogi *Passima* do  
Niemiec 2 listopada jest błędna. W tym przypadku  
powrót Garbersa i jego ludzi do Niemiec musiałby  
nastąpić w połowie grudnia 1944 roku.

12. Zespoły Małej Walki (Kleinkampfverbände)  
utworzono w kwietniu 1944 roku. Obejmowały  
one 8 flotylli dysponującymi różnymi małymi okrę-  
tami – motorówkami wybuchowymi typu *Linse*, mi-  
niaturowymi okrętami podwodnymi typu *Biber*,  
*Hecht*, *Seehund*, *Neger*, *Marder* i *Molch* oraz okrę-  
tami szturmowymi (Sturmboote) – tymi ostatnimi  
dysponowali „Przybrzeżni myśliwi” (Küstenjäger;  
zob. przypis 5.), którzy również weszli w skład Ze-  
spółów Małej Walki. Jedną z flotylli tworzyli pletwo-  
nurkowie-dywersoni.



Wracając do oceanicznych rejsów agentów – mimo zbliżania się klęski Niemcy wcale nie rezygnowali z tych wypraw. Jednak o akcjach zorganizowanych pod koniec wojny wiadomo najmniej, a wręcz otoczone są one tajemnicą. Jedną z nich rozpoczęła się w grudniu 1944 roku, gdy z portu (o nazwie brak danych) w południowo-zachodniej Hiszpanii na północ od Kadyksu wyruszył jacht *Abwehr* *Mercator* i przeprowadził operację „Übersee 1” („Kraje zamorskie 1”). I właściwie to wszystko, co wiadomo o tej akcji i użytych do niej statkach. Wszystkie dane o tej operacji znajdują się w dokumentach

*Abwehry*, które obecnie są w posiadaniu CIA. Można tylko przypuszczać, skąd wziął się ów jacht *Mercator* – wszystko wskazuje na to, że był to przybyły w połowie września 1944 roku do Vigo *Passim*, który po 6 tygodniach zniknął z tego portu, a o jego losie brak oficjalnych danych. Można domniemać, że *Passim* został przeprowadzony przez ludzi z *Abwehry* (za cichą zgodą hiszpańskich władz) do innego hiszpańskiego portu (nie wiadomo którego), tam przemianowany na *Mercator* i na nowo użyty.

I jeszcze jedna akcja lub akcje – ponieważ brak dokładnych informacji i istniejące sprzeczne dane na ten temat nie

pozwalają na dokładne określenie liczby – których głównym bohaterem miał być znów Christian Nissen. Po powrocie z wyprawy do południowej Afryki w 1941 roku na jachcie *Kyloe* miał on służyć w *Abwehrze* w szeregach „Oddziału przybrzeżnych myśliwych” („Küstenjäger-Abteilung”), zajmującego się dywersją na wrogich wybrzeżach. Oddział ten miał wykonać zaplanowaną przez *Abwehrę* z inicjatywy Nissena, wówczas już podporucznika rezerwy marynarki, operację „Reisernte” („Zbiór ryżu”), o której 22 marca 1943 roku zostało poinformowane Kierownictwo Wojny Morskiej (Seekriegsleitung – SKL). Miejszem przeprowadzenia akcji miała być Ameryka Południowa<sup>13</sup>, dokąd miano przewieźć agentów i dywersantów 2 statkami żaglowymi, które określono jako szkunery o pojemności 150-200 BRT każdy, wyposażone w pomocnicze silniki o mocy 100-150 KM. Załoga każdego szkunera miała składać się z szypa i 6 marynarzy, a „pasażerami” na każdej jednostce mieli być oficer i 12 ludzi.

Do maja 1943 roku przygotowano do tej akcji 9 statków i zwrócono się do Nissena o wybór 2 jednostek, lecz wszystkie zostały przez Nissena „zdyskwalifikowane”. Zamiast tych jednostek Nissen 23 maja wybrał 2 patrolowce typu *KFK* (Kriegsfischkutter – wojenny kuter rybacki), których budowa rozpoczęła się krótko wcześniej w stoczni Ernst Bur-

13. Można też spotkać informację, że miejscem wysadzenia ludzi podczas operacji „Reisernte” miała Luanda w Angoli, jednak ta wówczas należała do neutralnej Portugalii, więc akcja dywersyjna w tym miejscu byłaby bezsensowna, chyba że agenci i dywersanci mieli przedostać się z Angoli na inny obszar.



mester KG w Świnoujściu. Obie jednostki, noszące oznaczenia alfanumeryczne *KFK 203* i *KFK 204*, zostały przemieszczone do stoczni J. Eckmann w Hamburgu-Finkenwärder, gdzie według planów firmy Maierform przebudowano je na pełnomorskie jachty-kecze, m. in. otrzymały one 2 maszty o wysokości 21 metrów i żagle o powierzchni 263 m<sup>2</sup>. Gotowość do służby jachty uzyskały 1 sierpnia 1943 roku, a załogi były gotowe do podjęcia akcji we wrześniu, ale ostatecznie operacja „Reisernte” jak i inne w międzyczasie zaplanowane i bliżej nieokreślone operacje (dywersyjne?) przeciw portom na Islandii i w Gibraltarze zostały odwołane. Przyczyną takiego stanu rzeczy było intensywne zaangażowanie „przybrzeżnych myśliwych” na Morzu Śródziemnym, co miało związek z kapitulacją Włoch 8 września 1943 roku<sup>14</sup>. Oba jachty za to zostały wykorzystane jesienią 1943 roku do obserwacji szwedzkich wód terytorialnych w cieśninie Kattegat, co miało związek z rejsami alianckich jednostek przewożących cenne ładunki o militarnym znaczeniu ze Szwecji do Wielkiej Brytanii<sup>15</sup>.

W 1944 roku jachty podporządkowano wymienionemu wiceadm. Heye – dowódcy Zespołów Małej Walki (Kleinkampfverbände), i rozpoczęto przygotowania do operacji „Panama” – przerzucenia jachtami dywersantów (pletwonurków?) do... Zatoki Perskiej! Według innych publikacji jednak wówczas ciągle zamierzano zrealizować operację „Reisernte”. W listopadzie plan akcji otrzymał kapitan marynarki Michael Opladen, który do kwietnia 1944 roku dowodził Bojowym Oddziałem Marynarki (Marine-Einsatz-Kommando), składającym się z należących do Zespołów Małej Walki pletwonurków przeszkolonych do wysadzania za pomocą min statków, mostów i innych obiektów, do których można było dotrzeć drogą wodną. Stąd można wyciągnąć wniosek, że Opladen otrzymując plan operacji „Panama” miał przygotować odpowiednich do niej ludzi. W dniu 17 grudnia 1944 roku jacht *KFK 203* wszedł na płyciznę u brzegu wyspy Helgoland na Morzu Północnym, ale już nazajutrz został ściągnięty. Pod koniec grudnia obie jednostki wyruszyły z Flensburga (nad Bałtykiem przy granicy niemieckodaniońskiej) i dotarły do Harstadu w północnej Norwegii (60 kilometrów na północny zachód od Narwiku), skąd miały rozpocząć sposób operację „Panama” (albo „Reisernte”? ). Jednym z jachtów miał dowodzić Nissen. W dniu 6 stycz-

nia 1945 roku wiceadm. Heye rozkazał wyruszenie *KFK 203* do akcji przeciw alianckiej żegludze i urządzeniom portowym, zatem bardziej prawdopodobnym celem wyprawy wydają się być porty w Zatoce Perskiej (operacja „Panama”) niż w Ameryce Południowej (operacja „Reisernte”). *KFK 203* miał być gotowy do opuszczenia Harstadu pod koniec stycznia. W dniu 25 stycznia zgodę na akcję wyraził Naczelny Dowódca Marynarki, wielki adm. Karl Dönitz, a 6 lutego rozkaz wypłynięcia jachtu wydał wiceadm. Heye. Za 3 miesiące wojna się skończyła...

O dalszym przebiegu operacji istnieją dane, które na dobrą sprawę są tylko spekulacjami. *KFK 203* miał opuścić Harstad 13 lutego zamaskowany na norweski trawler (z napędem żaglowym?) ze 160 tonami zapasów wystarczającymi na rok (!). Kilka tygodni później niemieckie radiostacje miały odebrać krótki meldunek, według którego kecz znajdował się u wybrzeża zachodniej Afryki i żeglował ku Zatoce Perskiej. Radiotelegamy z *KFK 203* nie zostały rozszyfrowane przez brytyjski system dekrypcji „Ultra”, ponieważ od 9 lutego w Kriegsmarine obowiązywał nowy system szyfrowy „Krokodil”. Jednak Nissen nie dowodził *KFK 203* przynajmniej w momencie jego wyjścia z Harstadu. *KFK 203* wówczas miał być dowodzony przez podporucznika mar. Otto Klahna, przedwojennego kapitana na statkach niemieckiego armatora Hapag. W zachowanych dokumentach są wymienione nazwiska 16 członków załóg *KFK 203* i *KFK 204*, wśród nich lekarza okrętowego, 4 radiotelegrafistów (jeden z nich nazywał się Wrobel) i 3 mechaników. Nie wiadomo jednak do załogi której z jednostek należeli poszczególni ludzie i brak wśród tych nazwisk Nissena oraz Klahna.

Po odebraniu meldunku z *KFK 203* znajdującego się u zachodniego wybrzeża Afryki nie ma żadnych informacji o dalszym ciągu operacji w dostępnych opracowaniach i dokumentach, tak samo jak nie ma pewności, że *KFK 203* wyruszył z Harstadu. W marcu (15?) 1945 roku członkowie załogi kutra zostali uznani oficjalnie za zaginionych. Jednak po wojnie okazało się, że dowódca kutra, ppor. Klahn... pozostał w Niemczech. Wracając do dziejów *KFK 203* i *KFK 204* – obie jednostki miały 27 kwietnia 1945 roku opuścić Neustadt nad Zatoką Kilońską, gdzie znajdował się ośrodek szkolenia załóg miniaturowych okrętów podwod-

nych typu *Seehund*. Tymi ostatnimi dysponowały Zespoły Małej Walki, którego dowódcy oba kutry podlegały. Wszystkie znajdujące się wówczas w ośrodku *Seehundy* pod eskortą *KFK 203*, dowodzonego wówczas przez ppor. Klahna (!), *KFK 204* pod dowództwem ppor. mar. Alfreda Laona, okrętu do ćwiczebnych strzelań torpedowych *Frida Horn*, okrętu pomiarowego *Meteor*, patrolowca *Vs 517* i kilku okrętów zabezpieczenia lotnictwa (Flugsicherungsboote) wyruszyły przez Eckernförde do Grafensteen w Danii, ale zespół powrócił do Neustadt, ponieważ Duńczycy w Grafensteen... nie wyrazili zgody na pobyt niemieckich okrętów! Oddział wyszkolenia poddał się później w Surendorf. Jednak wobec *KFK 203* musi być w tej informacji pomyłka albo takie oznaczenie nosiła tymczasowo inna jednostka. *KFK 204* po wojnie został sprzedany armatorowi C. Lass z Kilonii i przebudowany na jednostkę rybacką. Później przejął go H. Rehbein z Kilonii-Stade i przemianował na *Schleswig-Holstein*, a statek nosił oznaczenia *Stra-5*, *So-12* i *Sk-57*. W sierpniu 1953 (1963?) roku kupił go Karin Hus-

14. „Przybrzeżni myśliwi” wzięli wówczas udział w przejmowaniu obszarów pod kontrolą Włochów na wybrzeżu dalmatyńskim (dawniej Jugosławii) i archipelagu Dodekanez na Morzu Egejskim, a później walczyli z desantami alianτών na terenie Włoch. Działania dywersyjne w porcie gibraltarskim prowadzili intensywnie i dość skutecznie Włosi, ciekawie więc, jaką akcję w tym miejscu planowali Niemcy, a wówczas musieliby „wejść w parade” Włochom. Odpowiedzią na czym miała polegać operacja „Reisernte” być może są działania niemieckiego okrętu podwodnego *U 200*. Tak jak *U 179* (zob. przypis 4.) wyszedł on w swój pierwszy bojowy rejs 12 czerwca 1943 roku z Kilonii, a na pokładzie jednostki oprócz 61 członków załogi było 8 „przybrzeżnych myśliwych”, którzy mieli być wysadzeni w południowej Afryce i tam prowadzić działania dywersyjne jednocześnie wywołując antybrytyjskie nastroje wśród Burów, zatem mieli to samo zadanie co wysłany 2 lata wcześniej z *Kyloe* Leibbrandt, i niewykluczone, że dywersanci więzieni przez *U 200* mieli po prostu kontynuować działania Leibbrandta, który wówczas już znajdował się w brytyjskim więzieniu, być może mieli też skontaktować się z członkami rozbitego oddziału Leibbrandta (brak jest danych, czy ten oddział został zlikwidowany w całości). Jednak do tych działań nigdy nie doszło, ponieważ *U 200* w drodze do celu został 24 czerwca zatopiony z całą załogą i „pasażerami” na akwenie na południowy zachód od Islandii przez brytyjski bombowiec Consolidated B-24 „Liberator” ze 120 Dywizjonu RAF. Jest bardzo prawdopodobne, że *U 200* wioząc dywersantów wykonywał właśnie operację „Reisernte” (choć nie na obszarze Ameryki Południowej), na co może wskazywać data wyruszenia okrętu – w tym czasie wybrano już 2 statki (kutry *KFK*) do tej operacji, ale nie zdążono ich przygotować do akcji, dlatego przewiezienie dywersantów „zlecono” *U 200*.

15. Tymi jednostkami w tym czasie było 5 przebudowanych kutrów artyleryjskich typu *MGB* (Motor Gun Boat), które zabierały ze Szwecji precyzyjne wyroby metalowe, przede wszystkim łożyska toczne. Pierwszy rejs tych jednostek rozpoczął się 26 października 1943 roku.

Ważniejsze dane jednostek wymienionych w tekście			
	<i>Soizic</i>	<i>Anni Braz Bihem</i>	<i>Kyloe</i>
stocznia, miejsce budowy	?, Camaret	?	Camper & Nicholson, Gosport
rok budowy	1937	1938	1932
pojemność lub wyporność standardowa	39 BRT około 125 ton metrycznych	53 BRT	34 BRT około 165 ton metrycznych
długość całkowita/na linii wodnej [m]	14,87/?	około 15,00/?	22,10/16,28
szerokość maksymalna [m]	5,40	?	4,24
zanurzenie [m]	2,65	?	2,94
napęd	1 czterocylindrowy czterosuwowy silnik wysokoprężny Baudouin o mocy 55 efektywnych KM, 1 śruba, ożaglowanie o powierzchni ? m <sup>2</sup>	1 silnik wysokoprężny o mocy 100 efektywnych KM, 1 śruba, ożaglowanie o powierzchni ? m <sup>2</sup>	1 trzycylindrowy czterosuwowy silnik wysokoprężny Gardner o mocy 30 efektywnych KM, 1 śruba, ożaglowanie o powierzchni 180 m <sup>2</sup>
prędkość maksymalna [w.]	?	9	?
uzbrojenie	–	–	–
załoga	2	7	7

Ważniejsze dane jednostek wymienionych w tekście			
	<i>Passim</i> (pierwszy)	<i>Passim</i> (drugi)	<i>KFK 203, KFK 204</i>
stocznia, miejsce budowy	?	G. H. Thyen, Brake	Ernst Burmester KG, Świnoujście, potem J. Eckmann, Hamburg-Finkenwärder
rok budowy	?	1903	1943
pojemność lub wyporność standardowa	30 BRT około 100 ton metrycznych	137 BRT	110 ton metrycznych
długość całkowita/na linii wodnej [m]	16,00/?	28,00/23,80	24,00/20,57
szerokość maksymalna [m]	4,50	7,00	6,40
zanurzenie [m]	2,40	?	2,75-2,11
napęd	1 silnik wysokoprężny o mocy 16 efektywnych KM, 1 śruba, ożaglowanie o powierzchni 140 m <sup>2</sup>	1 sześciocylindrowy czterosuwowy silnik wysokoprężny o mocy ? efektywnych KM, 1 śruba, ożaglowanie o powierzchni ? m <sup>2</sup>	1 cztero- lub pięciocylindrowy dwu- lub czterosuwowy silnik wysokoprężny o mocy 175-220 efektywnych KM, 1 śruba o średnicy 1,30 m, ożaglowanie o powierzchni 263 m <sup>2</sup>
prędkość maksymalna [w.]	8	?	9
uzbrojenie	w 1944 roku: 1 karabin maszynowy	–	?
załoga	4-7	?	7

seini z Casablanki w Maroku. Dalszy los jednostki jest nieznany. Dzieje *KFK 203* po jego przybyciu do Harstadu i przebieg operacji „Panama” („Reisernte”?) – ostatniej akcji z użyciem jednostki żaglowej podczas drugiej wojny światowej – wciąż są owiane tajemnicą. Być może ta operacja była jedną z tylko dwóch nieudanych (oprócz operacji „Möwe”) w przeciwieństwie do pięciu zakończonych sukcesem akcji przewiezienia niemieckich agentów i dywersantów jednostkami żaglowymi podczas drugiej wojny światowej.

Warto jeszcze przedstawić powojenne dzieje głównych bohaterów tych oceanicznych „szpiegowskich” rejsów. Christian Nissen przeżył wojnę i póź-

niej mieszkał w Niemczech, nadal uprawiając oceaniczne żeglarstwo. W 1953 roku udzielił on wywiadu, na podstawie którego powstał artykuł o wyprawie jachtu *Kyloe*, opublikowany w tygodniku „Stern”. Wojnę przeżył także Age (Arndt-Georg) Nissen – podkomendny Christiana Nissena na *Kyloe*. Przed wojną studiował malarstwo i pracował jako ilustrator czasopism (również o tematyce morskiej), ale jego pasją było żeglowanie. Z wyprawy *Kyloe* zachował on mimo zakazu i przechowywał po wojnie dziennik pokładowy, który stał się podstawą opracowań na ten temat. Jeszcze przed 1945 rokiem powrócił do rodzinnej miejscowości Rinken (Rinkenaes), która w 1920 roku na mocy plebiscy-

tu znalazła się w Danii. W tym kraju po wojnie stał się znanym malarzem-marynistą i kontynuował podróże jachtem. Zmarł w 1979 roku mając 72 lata.

Nieco inne przeżycia po wojnie miał najsłynniejszy z tych żeglarzy – Heinrich Garbers, który przebywał na morzu najdłużej i przepłynął największy dystans. Najpierw w rejsie *Kyloe*, a potem jako dowódca *Passima* w 3 wyprawach spędził na morzu w sumie około 500 dni i przepłynął około 50 000 mil, z tego 35 415 mil na *Passimie*<sup>16</sup>. W dniu 10 maja 1945 roku trafił do brytyjskiej niewoli, gdzie najpierw został pobity, skuty kajdankami i uwięziony w piwnicy przez 14 dni, w czasie których otrzymywał jako pożywienie tylko wodę i lupiny



ziemniaków. Najprawdopodobniej powodem takiego potraktowania Garbersa przez Brytyjczyków była jego przynależność do SS. Z tego położenia wyciągnął go dopiero oficer amerykańskiego Urzędu Służb Strategicznych (Office of Strategic Services, poprzednika utworzonej w 1947 roku Centralnej Agencji Wywiadowczej – CIA). Garbers opowiedział Amerykanom o swych wojennych dziejach, jednak nie chciano mu uwierzyć, że przewoził agentów jachtami, i uznawano go za dowódcę okrętu podwodnego! Dlatego Garbers spędził jakiś czas w... zakładzie dla obłąkanych. W końcu umieszczono go w obozie jenieckim w Walii, a potem w Szkocji. W 1948 roku został zwolniony i powrócił do rodzinnego Hamburga. Tam założył małą stocznice, w której budował jachty. Swoje wojenne przygody spisał i opublikował w 1961 roku w formie wspomnień. Zmarł w Hamburgu 2 lata później w wieku tylko 54 lat.

Od końca drugiej wojny światowej minęło ponad 60 lat, a wciąż jej dzieje zawierają tajemnice, czego przykładem są wspomniane w tym tekście operacje „Übersee 1” i „Panama” bądź jak kto woli „Reisernte”. Zapewne rozwiązania

tych tajemnic znajdują się w teczkach archiwów służb specjalnych. Chyba już przyszedła pora na otwarcie tych teczek, co ostatnio jest „w modzie”, ale otwiera sięteczki z inną zawartością, jak to się dzieje w pewnym sąsiadującym z Niemcami kraju... ●

### Bibliografia

1. *Agenten nach Afrika*. „Stern”, nr 20/1953.
2. Blair C.: *Hitlera wojna U-Bootów. Mysliwi 1939-1942* (tłumaczenie z języka angielskiego). Warszawa 1998.
3. Blair C.: *Hitlera wojna U-Bootów. Ścigani 1942-1945* (tłumaczenie z języka angielskiego). Warszawa 1999.
4. Gröner E., Jung D., Maass M.: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, t. 1-8. Koblenz-Bonn 1982-1993.
5. Kahn D.: *Szpiedzy Hitlera. Niemiecki wywiad wojenny w czasie II wojny światowej* (tłumaczenie z języka angielskiego). Warszawa 2004.
6. Kurowski F.: *„Brandenburgcy” i Abwehra. Niemieckie oddziały specjalne 1939-1945* (tłumaczenie z języka niemieckiego). Warszawa 2003.
7. Lohmann W., Hildebrand H. H.: *Die deutsche Kriegsmarine 1939-1945. Gliederung-Einsatz-Stellenbesetzung*, t. I-III. Bad Nauheim 1956-1964.
8. Rohwer J.: *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945*. München 1968.

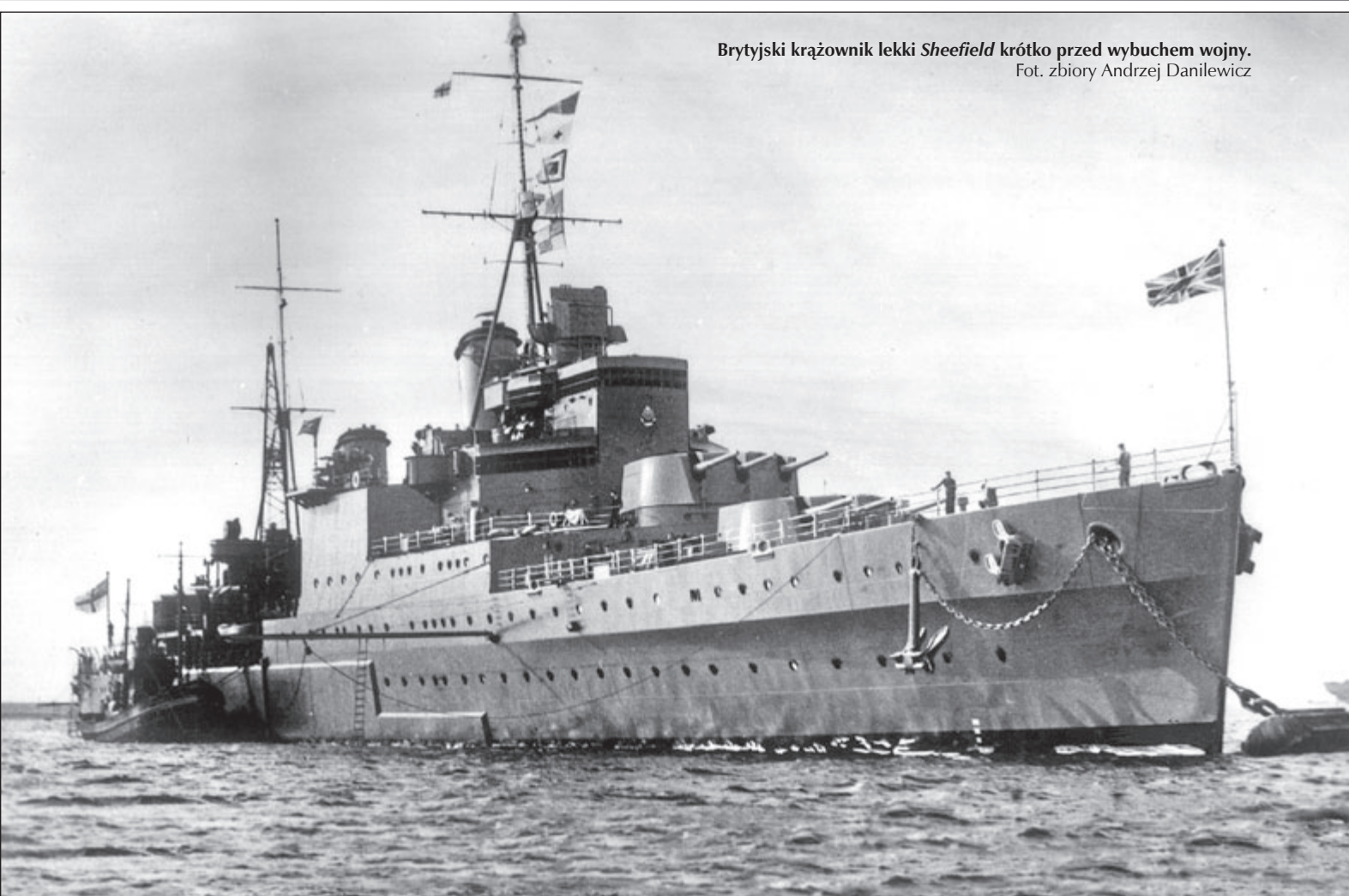
9. Szubański R.: *Żeglarnstwo w szpiegowskiej służbie. „Morze”*.

10. Internet.

16. W publikacjach można znaleźć informację, że Garbers spędził na morzu w sumie 545 dni, ale wydaje się to wątpliwe. Na dokładne podanie sumy czasu rejsów nie pozwala brak danych o datach rozpoczęcia i zakończenia drugiej i trzeciej wyprawy *Passima*. Jeśli przyjąć, że druga wyprawa tego jachtu odbyła się od początku lutego do końca maja 1944 roku, to mogła trwać maksymalnie 121 dni, a trzecia wyprawa od początku czerwca do początku listopada 1944 roku maksymalnie 153-155 dni. Dodając te liczby dni do 113 dni rejsu *Kyloe* i 153 dni pierwszej wyprawy *Passima* wyjdzie (w przybliżeniu) owa liczba 545 dni. Jednak od niej należy odjąć liczby początkowych i końcowych dni miesięcy, w których druga i trzecia wyprawa *Passima* rozpoczęły się i zakończyły, stąd można przyjąć, że Garbers spędził na morzu mniej więcej 500 dni. Podawana w wielu publikacjach informacja, że do Garbersa należy rekord jako dowódcy najdłużej przebywającego na morzu podczas drugiej wojny światowej, jest błędna. Rekord pod względem długości trwania rejsu należy do komandora Bernharda Roggego, który dowodząc niemieckim korsarskim krążownikiem pomocniczym *Atlantis-Schiff 16* w jednej wyprawie podczas 622 dni pokonał 102 000 mil, a rekord pod względem długości przebytych mil posiada kmr Kurt Weyher – dowódca krążownika pomocniczego *Orion-Schiff 36*, na którym podczas jednego rejsu w ciągu 510 dni przebył 112 337 mil. Ponadto co najmniej 4 inni dowódcy niemieckich krążowników pomocniczych przeplłyneli więcej mil niż Garbers, i niewykluczone, że większy dystans od niego pokonali także niektórzy dowódcy niemieckich okrętów podwodnych.

## FOTOKOLEKCJA

Brytyjski krążownik lekki *Sheffield* krótko przed wybuchem wojny.  
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



część III

## Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Oznaczenie lub nazwa <sup>1</sup>	Kolejne oznaczenia lub nazwy	Daty: Rozpoczęcia/ wodowania/ ukończenia/ wcielenia	Losy (Do zakończenia działań wojennych)
FLOTA BAŁTYCKA			
Nr 11	25.05.1940: Nr 14 07.09.1941: Nr 11	Jesień 1933 Wiosna 1934 27.07.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej <sup>2</sup> . Modernizowany w okresie od 30.08.1935 do 14.05.1936. W 1939 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika i stawianiu zagród minowych w Zatoce Fińskiej. 10.10.1944 podczas stawiania min zderzył się z kutrem torpedowym Nr 41 i zatonął na skutek przebicia kadłuba w przedziale silnikowym. W 1944 został podniesiony.
Nr 12	15.12.1934: Nr 122 24.06.1941: Nr 85 <sup>3</sup> 07.09.1941: Nr 103 14.04.1944: TK-103	Jesień 1933 Wiosna 1934 29.06.1934 01.08.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W latach 1936 – 1937 przeszedł kapitalny remont i modernizację. Od 21.07.1936 w składzie Floty Północnej. W marcu 1940 wyekspedowany koleją z Murmańska do Leningradu dla przeprowadzenia remontu kapitalnego. Od 24.06.1941 ponownie w składzie Floty Bałtyckiej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 22.05.1942 zatonął w Leningradzie na skutek uszkodzeń odniesionych podczas ostrzału przez niemiecką artylerię lądową, wkrótce został podniesiony, wyremontowany i ponownie wcielony do służby. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wyborga. 19.09.1944 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. Sukcesy: zatopił 1 transportowiec.
Nr 12	13.11.1940: Nr 10 06.08.1942: Nr 71	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 28.01.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Od 28.01.1939 do 21.02.1939 w składzie Floty Północnej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 09.09.1943 – 10.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. 10.09.1943 w trakcie podejścia do portu w Noworosyjsku został ostrzelany ogniem artylerii lądowej i zatonął na skutek odniesionych uszkodzeń. Sukcesy: zatopił 1 szybkobieżną barkę desantową.
Nr 15	14.04.1944: TK-15	1941 Maj 1943 05.10.1943 12.12.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii. Sukcesy: samodzielnie i wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 3 jednostki.
Nr 21	25.05.1940: Nr 24 07.09.1941: Nr 21	Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Modernizowany w okresie od 11.11.1935 do 18.05.1936. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 08.10.1941 zatonął w przystani na wyspie Sommers na skutek uszkodzeń odniesionych podczas nalotu.

1. Oznaczenia numeryczne stosowane na kutrach oznaczały najprawdopodobniej: ostatnia cyfra - oznaczenie związku taktycznego, pierwsza lub dwie pierwsze cyfry – numer okrętu w związku. Stąd zmiany tych oznaczeń na inne numery mogą być interpretowane jako przesunięcia okrętów do innego oddziału. Nie jest to jednak informacja potwierdzona. Począwszy od 1944 r. poszczególne okręty otrzymały oznaczenia alfanumeryczne, jednak brak jest jasności według jakiego klucza były one przydzielane.

2. W tabeli przyjęto dla przejrzystości nazwy związków taktycznych szczebla floty nadane 11 stycznia 1935. Tego dnia zmieniono nazwy: Morskie Siły Morza Bałtyckiego na Flotę Bałtycką, Morskie Siły Morza Czarnego i Azowskiego na Flotę Czarnomorską, Morskie Siły Dalekiego Wschodu na Flotę Oceanu Spokojnego.

3. Wg Sziorokorad A.B., *Korabli i kateria...*, 24.06.1941: Nr 185.



Nr 22	13.11.1940: <i>Nr 20</i> 06.08.1942: <i>Nr 81</i> 23.02.1941: <i>TK-311</i>	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 ???	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Od 28.01.1939 do 21.02.1939 w składzie Floty Północnej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Na Morzu Czarnym w składzie 1 Sulńskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 25	14.04.1944: <i>TK-25</i>	1941 Maj 1943 19.10.1943 12.12.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii. 26.04.1945 w rejonie Palmiiken we mgle wszedł na skały i zatonął. W 1945 został podniesiony.
Nr 31	04.04.1939: <i>Nr 14</i> 25.05.1940: <i>Nr 11</i> 07.09.1941: <i>Nr 13</i>	Koniec 1933 Lato 1934 18.09.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W latach 1935 – 1936 przeszedł modernizację. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 22.10.1941 w rejonie wyspy Lavensaari doznał awarii i został zatopiony przez niemieckie lotnictwo.
Nr 32	13.11.1940: <i>Nr 30</i> 06.08.1942: <i>Nr 91</i>	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Od 28.01.1939 do 21.02.1939 w składzie Floty Północnej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 09.09.1943 – 11.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. 11.09.1943 podczas wysadzenia desantu w porcie Noworosyjsk został zatopiony ogniem artylerii lądowej i moździerzy.
Nr 35 ( <i>Altajskij komsomolec</i> )	14.04.1944: <i>TK-35</i>	1942 Maj 1943 16.10.1943 12.12.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej i Zatoce Narewskiej. Nocą z 16 na 17.06.1944 podczas patrolu w rejonie przylądka Pejtenina wszedł na minę i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonął.
Nr 41	04.04.1939: <i>Nr 31</i> 25.05.1940: <i>Nr 34</i> 07.09.1941: <i>Nr 31</i>	Początek 1934 Lato 1934 25.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Modernizowany w okresie od 30.08.1935 do 27.05.1936. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 08.07.1942 w rejonie wyspy Sommers podczas rejsu z amunicją i zaopatrzeniem dla desantu został ostrzelany przez fińską kanonierkę „Uusimaa” i eksplodował na skutek bezpośredniego trafienia.
Nr 42	13.11.1940: <i>Nr 40</i> 06.08.1942: <i>Nr 101</i>	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 ???	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigińskiej operacji desantowej. 04.11.1943 podczas patrolu w rejonie półwyspu Takil nawiązał walkę z sześcioma kutrami torpedowymi przeciwnika i wyniku uszkodzeń bezpośrednimi trafieniami zapalił się i zatonął.
Nr 45 ( <i>Komsomolec Ojrotii</i> )	14.04.1944: <i>TK-45</i>	1942 Maj 1943 05.10.1943 12.12.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 18 lub 20.06.1944 w rejonie zalewu Narowy podczas ataku na okręty przeciwnika wszedł na minę i zatonął. Sukcesy: zatopił 2 trałowce.
Nr 51	04.04.1939: <i>Nr 41</i> 25.05.1940: <i>Nr 44</i> 07.09.1941: <i>Nr 41</i> 14.04.1944: <i>TK-41</i>	Początek 1934 Lato 1934 04.12.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od 11.11.1935 do 21.05.1936. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wyborga. Od 19.09.1944 jako szkolny kuter torpedowy. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. 01.01.1945 znajdował się w Kronstadtzie w dyspozycji OF <sup>4</sup> . Sukcesy: zatopił 2 jednostki, w tym transportowiec.
Nr 52	13.11.1940: <i>Nr 50</i> 06.08.1942: <i>Nr 111</i>	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 04.04.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 07.11.1943 w rejonie przylądka Achilleon wszedł na minę i zatonął z całą załogą w wyniku odniesionych uszkodzeń.
Nr 55	14.04.1944: <i>TK-55</i>	1941 Lato 1943 16.10.1943 12.12.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii. Sukcesy: zatopił 1 i uszkodził 2 jednostki
Nr 61		Koniec 1933 Lato 1934 30.09.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do czerwca 1936. 23.07.1937 wyekspediowany koleją z Leningradu do Sewastopola i 09.10.1937 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. 08.06.1940 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 62	13.11.1940: <i>Nr 60</i> 06.08.1942: <i>Nr 121</i> 23.02.1944: <i>TK-315</i>	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 04.04.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Sukcesy: zatopił 1 szybkie żaglówkę desantową.
Nr 65 ( <i>Tiumińskiej raboczij</i> )	14.04.1944: <i>TK-65</i>	1941 Lato 1943 15.10.1943 12.12.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wyborga. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii. Sukcesy: zatopił 2 trałowce.

4. Oddział Funduszy Imuszczenia - tłum. dosłowne Oddział Zasobów Majątkowych, instytucja zajmująca się podczas wojny pozyskiwaniem, administrowaniem i zagospodarowywaniem nieprzydatnych już dla celów wojskowych materiałów i sprzętu.

## Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Nr 71	04.04.1939: <i>Nr 51</i> 25.05.1940: <i>Nr 54</i> 07.09.1941: <i>Nr 51</i> 14.04.1944: <i>TK-51</i> 20.12.1944: <i>TK-90</i>	Początek 1934 Lato 1934 17.10.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do maja 1936. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 17.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wyborga. 17.06.1944 w rejonie wyspy Ruonti został ciężko uszkodzony ogniem artyleryjskim, porzucony przez załogę, zdobyty przez Finów i wcielony w skład floty fińskiej. 12.07.1944 skreślony z listy floty. Pod koniec 1944 został zwrócony ZSRR i poddany remontowi kapitalnemu. 20.12.1944 ponownie wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Sukcesy: wspólnie z innymi kutrami torpedowymi 04.06.1944 zatopił niemiecki trałowiec „M-37”.
Nr 72	13.11.1940: <i>Nr 70</i> 06.08.1942: <i>Nr 74</i>	28.07.1938 Wiosna 1939 29.06.1939 29.07.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. 07.11.1942 został zaatakowany przez samoloty myśliwskie przeciwnika, na skutek ostrzału wybuchły zbiorniki paliwa, a kadłub został podziurawiony. Uszkodzony został odholowany do Tuapse, gdzie prowizorycznie załatano przestrzeliny. 11.11.1942 w trakcie holowania z Tuapse do Poti zatonął na skutek nieszczelności kadłuba.
Nr 73	07.09.1941: <i>Nr 14</i> 14.04.1944: <i>TK-14</i>	03.06.1938 Wiosna 1939 25.05.1939 10.06.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Od 15.03.1943 w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wyborga. Sukcesy: samodzielnie i wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 4 jednostki, w tym transportowce.
Nr 75	06.05.1935: <i>Nr 113</i> 04.04.1939: <i>Nr 43<sup>5</sup></i> 24.06.1941: <i>Nr 105</i> 07.09.1941: <i>Nr 123</i>	Początek 1934 Jesień 1934 30.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od 10.11.1935 do 10.06.1936. 16.08.1940 rozbijony, jako jednostka pomocnicza. 24.06.1941 ponownie uzbrojony, jako jednostka bojowa. 22.05.1942 podczas postoju w stoczni Nr 194 w Leningradzie zatonął na skutek bliskich eksplozji pocisków podczas ostrzału przez artylerię lądową, wkrótce potem został podniesiony, wyremontowany i ponownie wcielony do służby. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 10.07.1942 w pobliżu wyspy Sommers został ostrzelany przez fińskie i niemieckie okręty i zatonął na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 75 ( <i>Barnaulskij komsomoлец</i> )		1941 Wiosna 1943 13.07.1943 30.07.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 30.10.1943 podczas ubezpieczania trałowania w rejonie ławicy Namsi zaatakował jednostki patrolowe przeciwnika i zatonął na skutek ognia artylerii okrętowej.
Nr 81	15.12.1934: <i>Nr 112</i> 24.06.1941: <i>Nr 75</i> 07.09.1941: <i>Nr 93</i> 14.04.1944: <i>TK-93</i>	Jesień 1933 Wiosna 1934 29.06.1934 01.08.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od września 1935 do czerwca 1936. Od 21.07.1936 w składzie Floty Północnej. W marcu 1940 wyekspediowany koleją z Murmańska do Leningradu dla przeprowadzenia remontu kapitalnego. Od 24.06.1941 ponownie w składzie Floty Bałtyckiej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 19.09.1944 rozbijony, jako jednostka pomocnicza. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. Sukcesy: zatopił 2 jednostki.
Nr 81	04.04.1939: <i>Nr 111</i> 25.05.1940: <i>Nr 114</i> 07.09.1941: <i>Nr 111</i> 14.04.1944: <i>TK-111</i>	Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do maja 1936. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wyborga. 19.09.1944 rozbijony, jako jednostka pomocnicza. Sukcesy: zatopił 3 jednostki.
Nr 82	13.11.1940: <i>Nr 80</i> 06.08.1942: <i>Nr 84</i>	Lipiec 1938 Wiosna 1939 30.06.1939 29.07.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. 10.04.1943 podczas rejsu z Gelendżyku w rejon przylądka Doob w celu zabezpieczenia lotów samolotów radzieckich został zaatakowany przez 2 Messerschmity Me-109 i zatonął na skutek uszkodzeń. Z załogi ocalał 1 człowiek.
Nr 83	04.04.1939: <i>Nr 13</i> 07.09.1941: <i>Nr 23</i>	Początek 1934 Lato 1934 25.10.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W latach 1935 – 1936 przeszedł modernizację. Od 19.01.1939 do 21.02.1939 w składzie Floty Północnej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 03.03.1944 skreślony z listy floty i przekazany jako eksponat wystawy „Bohaterska obrona Leningradu”
Nr 83	07.09.1941: <i>Nr 24</i>	28.06.1938 Początek 1939 25.05.1939 10.06.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. 27.09.1941 w zatoce Lyu na wyspie Ezel zatonął na skutek bliskich eksplozji podczas ostrzału przez niemieckie okręty, między innymi krążownik <i>Leipzig</i> , załogę uratowały inne kutry. Sukcesy: zatopił 1 jednostkę.
Nr 85	06.05.1934: <i>Nr 143</i> 15.07.1935: <i>Nr 123</i> 04.04.1939: <i>Nr 53</i> 07.09.1941: <i>Nr 63</i> 14.04.1944: <i>TK-63</i>	Początek 1934 Lato 1934 28.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W 1935 przeszedł remont kapitalny. Od 19.01.1939 do 21.02.1939 w składzie Floty Północnej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wyborga. 01.07.1944 zatonął w rejonie wyspy Nerwa na skutek uszkodzeń od ognia artylerii okrętowej podczas ataku na zespół niemieckich niszczycieli i eskortowców. Sukcesy: zatopił 1 jednostkę.
Nr 85 ( <i>Молодой алтаец</i> )	14.04.1944: <i>TK-85</i>	1941 Maj 1943 08.06.1943 30.07.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Sukcesy: uszkodził 2 trałowce.

5. Wg Szirokorad A.B., *Korabli i katierya...*, 04.04.1939: *Nr 42*.



Nr 91	04.04.1939: <i>Nr 61</i> 25.05.1940: <i>Nr 64</i> 07.09.1941: <i>Nr 61</i> 14.04.1944: <i>TK-61</i>	Początek 1934 Lato 1934 30.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od 11.11.1935 do 14.05.1936. Od 04.07.1942 w składzie Floty Ładoskiej. Od 23.09.1944 w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika na Bałtyku i Jeziorze Ładoga. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii.
Nr 92	13.11.1940: <i>Nr 90</i> 06.08.1942: <i>Nr 94</i> 23.02.1944: <i>TK-371</i>	28.07.1938 Wiosna 1939 29.06.1939 29.07.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 93	04.04.1939: <i>Nr 23</i> 07.09.1941: <i>Nr 43</i> 14.04.1944: <i>TK-43</i>	Początek 1934 Lato 1934 28.10.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Modernizowany w okresie od listopada 1935 do maja 1936. Od 19.01.1939 do 21.02.1939 w składzie Floty Północnej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wybarga. 01.07.1944 zatonął w rejonie wyspy Nerwa na skutek uszkodzeń od ognia artylerii okrętowej podczas ataku na zespół niemieckich niszczycieli i eskortowców.
Nr 93	07.09.1941: <i>Nr 34</i>	28.06.1938 06.05.1939 13.07.1943 10.06.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Od lipca do września 1941 uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. 07.09.1941 został uszkodzony przez samoloty. 17.09.1941 wobec braku możliwości przeprowadzenia remontu został zatopiony przez załogę w rejonie wyspy Ezel podczas odwrotu wojsk radzieckich. Według innej wersji 20.09.1941 został zatopiony przez niemieckie samoloty. Sukcesy: wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił transportowiec.
Nr 95	06.05.1935: <i>Nr 153</i> 04.04.1939: <i>Nr 63</i> 07.09.1941: <i>Nr 73</i>	Początek 1934 Lato 1934 30.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od stycznia 1935 do maja 1936. Od 19.01.1939 do 21.02.1939 w składzie Floty Północnej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 08.08.1943 podczas powrotu z operacji stawiania min wszedł na minę w rejonie mielizny Neugrund i zatonął.
Nr 95 ( <i>Gieroj Sawietzkiego Sajuza Fiedia Fomin</i> )		1941 Maj 1943 13.07.1943 30.07.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 14.09.1943 zatonął w rejonie wyspy Balszoj Tiuters na skutek uszkodzeń od ognia artylerii okrętowej podczas ataku na zespół okrętów przeciwnika, 3 członków załogi dostało się do niewoli.
Nr 101	04.04.1939: <i>Nr 91</i> 25.05.1940: <i>Nr 94</i> 07.09.1941: <i>Nr 91</i>	Początek 1934 Lato 1934 16.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do czerwca 1936. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 20.09.1941 w rejonie wyspy Sommers został zaatakowany przez samoloty i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonął.
Nr 102	13.11.1940: <i>Nr 100</i> 06.08.1942: <i>Nr 104</i> 23.02.1944: <i>TK-372</i>	26.09.1938 Wiosna 1939 29.06.1939 29.07.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. Sukcesy: zatopił 1 szybkie żaglówkę desantową.
Nr 103	04.04.1939: <i>Nr 33</i> 07.09.1941: <i>Nr 53</i> 14.04.1944: <i>TK-53</i>	Początek 1934 Lato 1934 15.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Modernizowany w latach 1935 – 1936. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wybarga. 19.09.1944 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 103		10.09.1938 Wiosna 1939 31.05.1939 21.06.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w ewakuacji floty z Tallina do Kronszładu. 28.08.1941 w rejonie wyspy Prangli wszedł na minę i zatonął. Sukcesy: uszkodził 1 jednostkę.
Nr 105	06.05.1935: <i>Nr 123</i> 15.07.1935: <i>Nr 181</i>	Początek 1934 Jesień 1934 04.12.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do maja 1936. 04.07.1938 wcielony do Floty Kaspijskiej. 24.01.1944 wyekspediowany koleją z Baku do Poti i 23.02.1944 wcielony do Floty Czarnomorskiej jako stawiacz zaston dymnych.
Nr 105 ( <i>Pionier Altaja</i> )	14.04.1944: <i>TK-105</i>	1941 Maj 1943 13.07.1943 30.07.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Od 16.09.1945 jako jednostka szkolna. Sukcesy: 14.09.1943 zatopił eskortowiec <i>West</i> .
Nr 111	04.04.1939: <i>Nr 101</i> 25.05.1940: <i>Nr 104</i> 07.09.1941: <i>Nr 101</i> 14.04.1944: <i>TK-101</i>	Początek 1934 Lato 1934 12.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do maja 1936. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wybarga. Od 19.09.1944 jako jednostka szkolna. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. 01.01.1945 znajdował się w Kronszładzie w dyspozycji OFI. Sukcesy: samodzielnie i wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 2 jednostki, w tym 04.06.1944 niemiecki trałowiec <i>M-37</i> , i uszkodził 1 jednostkę.
Nr 112	13.11.1940: <i>Nr 110</i> 06.08.1942: <i>Nr 114</i> 23.02.1944: <i>TK-73</i>	30.09.1938 08.06.1939 30.06.1939 29.07.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. Sukcesy: zatopił 1 jednostkę pomocniczą.

## Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Nr 113	07.09.1941: Nr 54	23.08.1938 24.05.1939 30.05.1939 21.06.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 20.09.1942 podczas wysadzenia desantu wiadomców na wyspie Wigrund osiadł na mieliźnie i został wysadzony w powietrze przez własną załogę.
Nr 115 (Altajskij szkolnik)	14.04.1944: TK-115	1941 Wiosna 1944 07.08.1944 18.08.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii.
Nr 121	25.05.1940: Nr 124 07.09.1941: Nr 121	Początek 1934 Lato 1934 12.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do maja 1936. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 08.07.1942 podczas wysadzenia desantu na wyspie Sommers na skutek awarii silników osiadł na kamienistym dnie i został rozbity ogniem artylerii i broni maszynowej przeciwnika.
Nr 122	13.11.1940: Nr 120 06.08.1942: Nr 124	Jesień 1938 Wiosna 1939 23.07.1939 29.07.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 29.05.1940 wcielony do Floty Czarnomorskiej, w czerwcu 1940 przewieziony koleją z Leningradu do Sewastopola. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 10.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. 10.09.1943 podczas ataku na port w Noworosyjsku w trakcie operacji desantowej został ostrzelany i zatonał na skutek odniesionych uszkodzeń. Sukcesy: zatopił 4 jednostki pomocnicze.
Nr 123	25.05.1940: Nr 71	12.09.1938 24.05.1939 18.06.1939 21.06.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. 22.07.1941 towarzyszył holownikowi „Liaicidelskis” w rejsie z wyspy Ezel do Paldiski. W Zatoce Ryskiej na południe od wyspy Abruk został zaatakowany przez kutry torpedowe niemieckie 3 flotylli i po zaciętej walce zatonał z całą załogą.
Nr 125 (Altajec)	14.04.1944: TK-125	1941 Wiosna 1944 24.08.1944 01.09.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii.
Nr 131	04.04.1939: Nr 71 25.05.1940: Nr 74 07.09.1941: Nr 71	Początek 1934 Lato 1934 30.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do maja 1936. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 08.07.1942 po wysadzeniu desantu na wyspie Sommers został ostrzelany ogniem artylerii lądowej, zapalił się i splonął. Załoga została uratowana przez kuter Nr 152.
Nr 131	25.05.1940: Nr 134 07.09.1941: Nr 131	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 ???	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Od 28.01.1939 do 21.02.1939 w składzie Floty Północnej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 17.10.1941 podczas patrolu został prawdopodobnie zaatakowany i zatopiony przez samoloty na pozycji N 60°00' E 26°50'.
Nr 133	25.05.1940: Nr 17 07.09.1941: Nr 74	16.10.1938 Wiosna 1939 23.07.1939 17.09.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Lipawy, Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Sukcesy: zatopił trałowiec „KA-55” (01.08.1941) i 1 jednostkę. 07.09.1941 został uszkodzony przez samoloty. 17.09.1941 wobec braku możliwości przeprowadzenia remontu został zatopiony przez załogę w rejonie wyspy Ezel podczas odwrótu wojsk radzieckich. Według innej wersji 20.09.1941 został zatopiony przez niemieckie samoloty.
Nr 135 (Tiumeńskij raboczij)	14.04.1944: TK-135	1943 Wiosna 1944 28.06.1944 04.08.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii. Sukcesy: zatopił 1 transportowiec.
Nr 141	04.04.1939: Nr 81 25.05.1940: Nr 84 07.09.1941: Nr 81 <sup>6</sup> 14.04.1944: TK-81	Początek 1934 Lato 1934 28.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od sierpnia 1935 do maja 1936. Od 04.07.1942 do 21.09.1944 w składzie Flotylli Ładoskiej. Od 23.09.1944 w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej i jeziorze Ładoga. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii.
Nr 141	25.05.1940: Nr 144 07.09.1941: Nr 141 20.12.1944: TK-80	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 04.04.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 16.10.1941 osiadł na mieliźnie na pozycji N 60°17' E 28°43' i został zdobyty przez Finów i został wcielony do floty fińskiej jako Viihuri. 24.12.1941 został skreślony z listy floty radzieckiej. Pod koniec 1944 został zwrócony ZSRR i poddany remontowi kapitalnemu. 20.12.1944 ponownie wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej.
Nr 143	25.5.1940: Nr 27	28.11.1938 Lato 1939 08.09.1939 11.09.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w obronie i ewakuacji Lipawy. 27.06.1941 wspólnie z trzema innymi kutrami torpedowymi stoczył walkę z kutrami torpedowymi niemieckiej 3 flotylli. Po walce odłączył się od zespołu i podczas samotnego rejsu został zaatakowany przez samoloty i zatonał na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 145 (Kazanskij riechnik)	14.04.1944: TK-145	1943 Wiosna 1944 28.06.1944 04.08.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii.
Nr 151	04.04.1939: Nr 24 25.05.1940: Nr 21 07.09.1941: Nr 33 14.04.1944: TK-33	Koniec 1933 Jesień 1934 04.12.1934 05.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Modernizowany w okresie od listopada 1935 do maja 1936. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wyborga. 19.09.1944 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 151	25.05.1940: Nr 154 07.09.1941: Nr 151	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 04.04.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Lipawy, Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 05.10.1941 podczas rejsu z wyspy Dago do bazy w Hanko został zaatakowany przez dwa niemieckie myśliwce Me-109 i zatonał na skutek odniesionych uszkodzeń. Sukcesy: wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 1 jednostkę i uszkodził trałowiec.

6. Wg Szirokorad A.B., *Korabli i katiera...*, 07.09.1941: w.



Nr 153	25.05.1940: Nr 37 07.09.1941: Nr 84 14.04.1944: TK-84	16.10.1938 Wiosna 1939 28.07.1939 11.09.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Uczestniczył w obronie Lipawy i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Ryskiej i Zatoce Fińskiej. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. Sukcesy: samodzielnie i wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 6 transportowców i innych jednostek, w tym 01.08.1941 trawowiec KA-53.
Nr 154	25.05.1940: Nr 91 28.09.1941: Nr 124 14.04.1944: TK-124	30.01.1939 Lato 1939 09.09.1939 28.09.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wybarga. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. Od 16.09.1945 jako jednostka szkolna. Sukcesy: zatopił 2 jednostki i uszkodził 2 kolejne.
Nr 161	24.06.1941: Nr 95 07.09.1941: Nr 113	Początek 1934 Jesień 1934 04.12.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do maja 1936. 02.04.1938 wyekspedowany koleją z Leningradu do Murmańska i 05.05.1938 wcielony w skład Floty Północnej. W marcu 1940 wyekspedowany koleją z Murmańska do Leningradu dla przeprowadzenia remontu kapitalnego. Od 24.06.1941 ponownie w składzie Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 08.07.1942 podczas dozoru w rejonie wyspy Sommers zaatakował okręty przeciwnika, został ostrzelany ogniem artylerii okrętowej i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonął.
Nr 161	25.05.1940: Nr 164 07.09.1941: Nr 161 14.04.1944: TK-161	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 04.04.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wybarga. 30.07.1944 ostrzelany ogniem artylerii okrętowej i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonął lub 08.11.1944 podczas rejsu do Tallina zatonął na skutek eksplozji miny niekontaktowej. Sukcesy: samodzielnie i wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 6 jednostek, w tym transportowce, i uszkodził 1 jednostkę.
Nr 163	25.05.1940: Nr 47	30.11.1938 Lato 1939 05.09.1939 11.09.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w obronie i ewakuacji Lipawy. 27.06.1941 wspólnie z trzema innymi kutrami torpedowymi stoczył walkę z kutrami torpedowymi niemieckiej 3 flotyli. W trakcie walki ostatecznie odwrót pozostałych jednostek i na skutek odniesionych uszkodzeń został opanowany przez Niemców.
Nr 164	25.05.1940: Nr 101 28.09.1941: Nr 134	29.01.1939 Lato 1939 09.09.1939 28.09.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika w Zatoce Fińskiej. 30.10.1943 w rejonie wyspy Namen został ostrzelany przez artylerię niemieckich okrętów i zatonął na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 171		Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do czerwca 1936. 04.07.1938 wcielony do Flotyli Kaspijskiej. 24.01.1944 wyekspedowany koleją z Baku do Poti i 23.02.1944 wcielony do Floty Czarnomorskiej jako stawiacz zaston dymnych.
Nr 171		Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 04.04.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 30.10.1943 został ostrzelany ogniem artylerii okrętowej i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonął.
Nr 173	25.05.1940: Nr 57 07.09.1941: Nr 94 14.04.1944: TK-94	10.01.1939 Wiosna 1939 28.07.1939 11.09.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Uczestniczył w obronie Lipawy i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 20.06.1944 w rejonie zalewu Narowy podczas ataku na okręty przeciwnika wszedł na minę i zatonął. Sukcesy: samodzielnie i wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 6 jednostek, w tym 28.08.1943 fiński stawiacz min <i>Rillahti</i> .
Nr 174	25.05.1940: Nr 111 07.09.1941: Nr 44 14.04.1944: TK-44	30.12.1938 Lato 1939 27.09.1939 ???	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W okresie wojny w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 10.06.1944 – 20.06.1944 brał udział w działaniach w rejonie Wybarga. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. Od 16.09.1945 jako jednostka szkolna. Sukcesy: samodzielnie i wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił transportowiec i 3 trawowce i uszkodził 1 jednostkę.
Nr 181		Początek 1934 Lato 1934 30.11.1934 ???	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Przeszedł modernizację w okresie od listopada 1935 do czerwca 1936. 04.07.1938 wcielony do Flotyli Kaspijskiej. 24.01.1944 wyekspedowany koleją z Baku do Poti i 23.02.1944 wcielony do Floty Czarnomorskiej jako stawiacz zaston dymnych.
Nr 181	25.05.1940: Nr 184 06.11.1940: Nr 174 07.09.1941: Nr 171	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 04.04.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 12.09.1943 podczas patrolu w rejonie wyspy Hogland w czasie forsowania pola minowego zerwana lina trału zaplątała się w śruby, a z powodu uszkodzenia trału nastąpiła bliska eksplozja miny i kuter zatonął.
Nr 183	25.05.1940: Nr 67 07.09.1941: Nr 104	21.12.1938 Lato 1939 08.09.1939 11.09.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Lipawy, Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 23.10.1943 podczas powrotu z patrolu zderzył się z kutrem torpedowym Nr 94 i na skutek przebiecia kadłuba w rejonie przedziału silnikowego zatonął. Sukcesy: samodzielnie i wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 6 i uszkodził 2 trawowce i inne jednostki.
Nr 184	25.05.1940: Nr 121 07.09.1941: Nr 64 20.12.1944: TK-70	12.10.1938 17.09.1939 27.09.1939 09.11.1939	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. 16.10.1941 osiadł na mieliznie na pozycji N 60°17' E 28°43' i został zdobyty przez Finów i został wcielony do floty fińskiej jako „Viima”. 24.12.1941 został skreślony z listy floty radzieckiej. Pod koniec 1944 został zwrócony ZSRR i poddany remontowi kapitalnemu. 20.12.1944 ponownie wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 184	07.09.1941: Nr 114	Koniec 1939 Wiosna 1940 25.07.1940 06.11.1940	Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 02.10.1941 podczas rejsu w rejonie wyspy Hogland osiadł na mieliznie, 03.10.1941 został zaatakowany przez samoloty i na skutek eksplozji zniszczony i zatopiony.

## Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

TK-73 (Junyj Tambowiec)		1943 Wiosna 1944 28.06.1944 04.08.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich.
TK-63 (Tambowskij nemieslnik)		1943 Wiosna 1944 12.08.1944 18.08.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich.
TK-462 (Tambowiec)		1943 Wiosna 1944 16.10.1944 12.11.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Bałtyckiej.
FLOTA CZARNOMORSKA			
Nr 1	13.11.1940: Nr 134 kwiecień 1941: U-1	13.06.1929 15.02.1933 ??? 01.08.1934	Zbudowany w moskiewskim CAGI jako jednostka prototypowa. W lutym 1933 wyekspediowany koleją z Moskwy do Sewastopola. Do końca lipca 1934 przechodził różnego rodzaju próby. 01.08.1934 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W kwietniu 1941 rozbrojony, służył jako jednostka szkolna. 13.08.1941 podczas rejsu z Odessy do Nikolajewa został ostrzelany przez przeciwnika i na skutek poważnych uszkodzeń zatopiony przez własną załogę.
Nr 011 <sup>7</sup>	04.10.1941: Nr 175	Koniec 1940 Lato 1941 18.10.1941 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Uczestniczył w obronie Krymu i Kaukazu. 04.07.1942 podczas rejsu na zatoce Kerczeńskiej został ostrzelany ogniem moździerzy i zatonał na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 012	04.10.1941: Nr 135 06.08.1942: Nr 75	Koniec 1940 Lato 1941 13.10.1941 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Uczestniczył w obronie Krymu i Kaukazu. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. 10.09.1942 podczas przewozu wojska w rejonie Stanickiej został ostrzelany ogniem artylerii i na skutek odniesionych od bezpośrednich trafień uszkodzeń zatonał.
Nr 013	04.10.1941: Nr 155	Koniec 1940 Lato 1941 03.12.1941 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Uczestniczył w obronie Krymu i Kaukazu. 04.07.1942 podczas rejsu na zatoce Kerczeńskiej został ostrzelany ogniem moździerzy i zatonał na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 014	04.10.1941: Nr 185 06.08.1942: Nr 105	Koniec 1940 Jesień 1941 Styczeń 1942 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Uczestniczył w obronie Krymu i Kaukazu.
Nr 11	13.11.1940: Nr 45	Wiosna 1939 Lato 1939 Koniec 1939 13.02.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Od czerwca 1941 do listopada 1943 brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 01.11.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigieskiej operacji desantowej. 01.11.1943 w trakcie osłony lądowania desantu wszedł na minę i zatonał w wyniku odniesionych uszkodzeń.
Nr 12		Wiosna 1936 Lato 1936 Koniec 1936 13.01.1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozоровej. 03.07.1941 na zachód od Balaławy podczas powrotu z patrolu wszedł na dryfującą minę i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonał wraz z całą załogą.
Nr 13	1937: Nr 84	Początek 1933 Jesień 1933 Koniec 1933 23.01.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 14.09.1941 w rejonie Noworosyjska zderzył się z własną jednostką i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonał lub został przekazany do dyspozycji OFI.
Nr 15		Koniec 1939 Wiosna 1940 Lato 1940 18.07.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. 27.08.1943 podczas powrotu z operacji stawiania min w rejonie przylądka Utrisz z nieznanego powodu nastąpiła eksplozja i kuter zatonał w wyniku gwałtownego pożaru.
Nr 21	13.11.1940: Nr 35	Wiosna 1939 Lato 1939 Koniec 1939 13.2.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. 19 lub 23.03.1943 podczas patrolu w rejonie przylądka Mysako zderzył się z kutrem torpedowym Nr 65 i w wyniku odniesionych uszkodzeń zatonał.
Nr 22	23.02.1944: TK-322	Wiosna 1936 Jesień 1936 Początek 1937 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigieskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 23	1937: Nr 74	Jesień 1933 Początek 1934 Wiosna 1934 16.06.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 26.10.1941 w Noworosyjsku lub podczas rejsu z Sewastopola do Noworosyjska na kutrze wybuchł pożar powodując eksplozję zbiorników paliwa, na skutek czego kuter zatonał.
Nr 23	23.02.1944: TK-342	Wiosna 1938 Lato 1938 Koniec 1938 01.01.1939	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 3 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigieskiej operacji desantowej.
Nr 25	23.02.1944: TK-382	08.03.1940 15.08.1940 31.08.1940 18.10.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 2 Sulńskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.





Na postoju w Konstancy w 1944 roku. Na drugim planie widoczny przejęty rumuński transportowiec *Ardeal* (eks-parowiec pasażersko-towarowy, zbud. 1925, 5695 BRT).

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

Nr 32	13.11.1940: Nr 43 06.08.1942: Nr 83 23.02.1944: TK-352	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigińskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 33	1937: Nr 95 13.11.1940: Nr 94 06.08.1942: Nr 36 29.07.1943: Nr 44	Lato 1933 Koniec 1933 Wiosna 1934 28.05.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. Od 29.04.1942 do 10.09.1942 w składzie Flotyli Azowskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 25.11.1943 rozbrojony i przekształcony w stawiacz zasłon dymnych.
Nr 33		Początek 1936 Lato 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. 14.04.1939 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 35	23.02.1944: TK-383	1943 Marzec 1944 30.04.1944 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 2 Sulńskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 42	23.02.1944: TK-323	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 43	1937: Nr 54 06.08.1942: Nr 26 29.07.1943: Nr 14	Początek 1934 Wiosna 1934 28.05.1934 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Od 29.04.1942 do 10.09.1942 w składzie Flotyli Azowskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 25.11.1943 rozbrojony i przekształcony w stawiacz zasłon dymnych.
Nr 43		Początek 1936 Lato 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. 14.04.1939 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 52	13.11.1940: Nr 32	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. 15.10.1943 podczas zabezpieczania trawlowania w rejonie przylądka Żelieznyj wszedł na minę i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonął. Zginęło 4 członków załogi.
Nr 53	1937: Nr 34	Koniec 1933 Wiosna 1934 Lato 1934 16.06.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Od 26.06.1943 jako jednostka szkolna. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. 23.02.1944 rozbrojony i przekształcony w stawiacz zasłon dymnych.

## Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Nr 53	13.11.1940: Nr 115 30.04.1942: Nr 73 06.08.1942: Nr 33 23.02.1944: TK-343	Wiosna 1936 Jesień 1936 19.01.1937 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 62	13.11.1940: Nr 105	Koniec 1935 Lato 1936 Jesień 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 28.12.1941 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. Nocą 27 na 28.12.1941 podczas wysadzania desantu w porcie Kamysz-Burun został wyrzucony na brzeg i zniszczony ogniem artylerii lądowej i moździerzy.
Nr 63	1937: Nr 44	Jesień 1933 Początek 1934 Wiosna 1934 28.05.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. 14.01.1942 w rejonie osady Błagowieszczeńska odniósł uszkodzenia w wyniku awarii i podczas holowania w sztormie do Noworosyjska został wyrzucony na brzeg i rozbity.
Nr 63	13.11.1940: Nr 33	Wiosna 1936 Jesień 1936 19.01.1937 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 02.07.1942 zatonął w Anapie na skutek bezpośredniego trafienia bomby lotniczej podczas nalotu niemieckich samolotów Ju-88.
Nr 65	23.02.1944: TK-386	Koniec 1940 Lato 1941 Październik 1941 19.12.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 2 Sulńskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 71	13.11.1940: Nr 11 23.02.1944: TK-303	Wiosna 1934 13.09.1934 Listopad 1934 15.12.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1940 przeszedł remont kapitalny. W okresie wojny wchodził w skład 1 Sulńskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. 19.06.1944 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 71 (Tiumińskiej raboczej)	23.02.1944: TK-312	Początek 1943 Wiosna 1944 31.08.1944 ???	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej.
Nr 72		Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 01.11.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. 01.11.1943 w trakcie osłony lądowania desantu wszedł na minę i zatonął w wyniku odniesionych uszkodzeń.
Nr 73	1937: Nr 24	Lato 1933 Koniec 1933 Wiosna 1934 27.04.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 29.12.1941 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. Nocą z 28 na 29.12.1941 podczas wysadzania desantu w porcie Kamysz-Burun został zatopiony ogniem artylerii lądowej i moździerzy.
Nr 73 <sup>a</sup>	13.11.1940: Nr 53 23.02.1944: TK-345	Wiosna 1936 Lato 1936 19.01.1937 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 75	04.10.1941: Nr 55	15.03.1940 09.09.1940 Wrzesień 1940 04.10.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1941 znajdował się w dyspozycji OFI w związku z silnym zużyciem mechanizmów. Później wyremontowany i skierowany do działań bojowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 09.09.1943 – 11.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. 11.09.1943 zatonął w rejonie Noworosyjska na skutek uszkodzeń odniesionych podczas bombardowania przez niemieckie samoloty.
Nr 76		1941 Kwiecień 1943 15.05.1943 11.06.1943	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 17.11.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. 17.11.1943 zaginął podczas patrolu w rejonie Eltigen, prawdopodobną przyczyną było wejście na minę i zatonięcie na skutek jej eksplozji lub potyczka artyleryjska z okrętami przeciwnika.
Nr 81	06.08.1942: Nr 61	Koniec 1934 Wiosna 1935 Lato 1935 05.09.1935	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1939 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 22.07.1943 wyposażony w aparaturę do zdalnego sterowania eksplodował bez podania komendy z prowadzącego samolotu i zatonął przy wejściu do portu w Anapie. Prawdopodobnie uderzył w podwodną zapórę bonową.
Nr 82	23.02.1944: TK-331	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 83	1937: Nr 55	Jesień 1933 Początek 1934 Wiosna 1934 27.04.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. 14.02.1940 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 86	23.02.1944: TK-411	1941 Kwiecień 1943 15.05.1943 11.06.1943	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Konstanczkiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. Od 16.04.1945 w składzie Flotylii Dunajskiej.



Nr 91	13.11.1940: Nr 41	Koniec 1934 Lato 1935 01.09.1935 05.09.1935	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 16.12.1943 w rejonie mierzei Kamysz-Burun wszedł na mieliznę i został zniszczony w wyniku eksplozji.
Nr 91	23.02.1944: TK-313	1943 Grudzień 1943 14.03.1944 18.03.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 92		Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. Według niektórych autorów w trakcie tej operacji zatonął. 13.03.1943 podczas ataku torpedowego na okręty przeciwnika w Anapie osiadł na mieliznie, został rozbity i zniszczony ogniem artyleryjskim.
Nr 93	1937: Nr 14 06.08.1942: Nr 16	Lato 1933 Koniec 1933 Wiosna 1934 27.04.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Od 29.04.1942 do 10.09.1942 w składzie Flotyli Azowskiej. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. Uczestniczył w działaniach na Morzu Azowskim.
Nr 95	23.02.1944: TK-395	1943 Marzec 1944 30.04.1944 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 2 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 96 (AKA-96)		1942 Kwiecień 1943 15.05.1943 11.06.1943	10.04.1943 przewieziony koleją do Batumi w celu dokończenia budowy. Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 07.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigenskiej operacji desantowej. 07.12.1943 w zatoce Kerczeńskiej w rejonie Eltigu podczas wylądowania ewakuujących się wplaw ludzi został zaatakowany działkami i bronią maszynową przez samoloty przeciwnika i zatonął w wyniku odniesionych uszkodzeń.
Nr 101	13.11.1940: Nr 31 23.02.1944: TK-301	Koniec 1934 Lato 1935 01.09.1935 05.09.1935	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1939 przeszedł remont kapitalny. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 101	23.02.1944: TK-314	Początek 1943 Grudzień 1943 29.01.1944 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 102	23.02.1944: TK-332	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 27.04.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. 27.04.1944 podczas ataku w grupie kutrów torpedowych zatonął na skutek uszkodzeń odniesionych od ognia artyleryjskiego przeciwnika.
Nr 103	1937: Nr 104 06.08.1942: Nr 24	Lato 1933 Koniec 1933 Wiosna 1934 28.05.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. 25.11.1943 rozbrojony i przekształcony w stawiacz zasłon dymnych. W grudniu 1943 został utracony w nieznanych okolicznościach w rejonie Kercza.
Nr 103	06.08.1942: Nr 13 23.02.1944: TK-341	13.03.1940 15.11.1940 15.07.1941 05.08.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1942 przeszedł remont i modernizację. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigenskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. Sukcesy: zatopił 1 transportowiec.
Nr 106 (Maskowskij riemieslnik trudowych riezerwow)	23.02.1944: TK-412	1941 Kwiecień 1943 05.05.1943 11.06.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Od 29.06.1943 do 31.12.1943 w składzie Flotyli Azowskiej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigenskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. Od 16.04.1945 w składzie Flotyli Dunajskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 111	13.11.1940: Nr 51 23.02.1944: TK-302	Wiosna 1935 Jesień 1935 Koniec 1935 15.02.1936	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1940 przeszedł remont kapitalny. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 111	24.01.1944: Nr 21 23.02.1944: TK-304	Początek 1943 Grudzień 1943 22.02.1944 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. 09.05.1944 podczas rejsu w rejon patrolu wszedł na dryfującą minę i zatonął na skutek odniesionych uszkodzeń. Zginęło 4 członków załogi. Sukcesy: zatopił 1 transportowiec.
Nr 112		Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 27.06.1942 podczas wchodzenia do portu Tamań został zaatakowany przez 4 samoloty Ju-88 i zatonął na skutek uszkodzeń odniesionych od bliskich eksplozji bomb.
Nr 113	1937: Nr 65 04.10.1941: Nr 84 06.08.1942: Nr 14	Jesień 1933 Początek 1934 Wiosna 1934 16.06.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. 29.07.1943 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.

## Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Nr 114	06.08.1942: Nr 54 29.07.1943: Nr 105 23.02.1944: TK-393	Początek 1941 Lato 1941 Sierpień 1941 11.10.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 121	13.11.1940: Nr 61	Wiosna 1935 Jesień 1935 Koniec 1935 15.02.1936	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1939 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 15.06.1942 w rejonie Sewastopola zderzył się nocą z kutrem dozоровym Nr 0133 i w wyniku odniesionych uszkodzeń zatonął.
Nr 122		Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 04.02.1943 podczas próby wysadzenia desantu w Noworosijsku został ostrzelany ogniem artylerii lądowej przeciwnika i na skutek odniesionych uszkodzeń kadłuba przez bezpośrednie trafienia został wyrzucony na brzeg i później zniszczony ogniem artyleryjskim.
Nr 123	1937: Nr 185 13.11.1940: Nr 64 06.08.1942: Nr 44	Jesień 1933 Początek 1934 Wiosna 1934 16.06.1934	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Uczestniczył w obronie Kaukazu. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 06.09.1942 w porcie w Noworosijsku zatonął na skutek uszkodzeń od ostrzału artylerii lądowej.
Nr 123		Jesień 1938 Wiosna 1939 29.05.1939 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Wiosną 1940 przewieziony koleją z Sewastopola do Leningradu. 07.04.1940 wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Uczestniczył w obronie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 18.07.1941 lub 01.08.1941 podczas dziennego ataku na konwój przeciwnika w Zatoce Irbeńskiej został ostrzelany ogniem artylerii okrętowej i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonął.
Nr 124	06.08.1942: Nr 46	Początek 1941 Lato 1941 Lipiec 1941 05.08.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. Od 03.07.1942 do 10.09.1942 w składzie Flotylii Azowskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 06.06.1943 wyszedł na patrol i nie powrócił do bazy. Nie odnalazły go wysłane na poszukiwania samoloty i okręty. Prawdopodobnie został zatopiony przez samoloty przeciwnika w rejonie Anapa – przylądek Takil.
Nr 125 (Trudjaszczisja Kirgizii)	23.02.1944: TK-396	1943 Marzec 1944 11.05.1944 ???	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 2 Sulńskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 126 (Trudowyje niezierwy Tatarii)	23.02.1944: TK-413	1941 Kwiecień 1943 07.05.1943 11.06.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Od 29.06.1943 do 31.12.1943 w składzie Flotylii Azowskiej. Od 16.04.1945 w składzie Flotylii Dunajskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 131	13.11.1940: Nr 71	Wiosna 1935 Jesień 1935 Koniec 1935 15.02.1936	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 12.11.1941 podczas nalotu na Gelendżyk zatonął na skutek uszkodzeń od eksplozji bomb. Później podniesiony, wyremontowany i ponownie wcielony do służby. W okresie 09.09.1943 – 10.09.1943 brał udział w noworosijskiej operacji desantowej. 10.09.1943 w trakcie podejścia do portu w Noworosijsku został ostrzelany ogniem artylerii lądowej i zatonął na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 132	13.11.1940: Nr 75 30.04.1942: Nr 12 23.02.1944: TK-321	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 134	06.08.1942: Nr 56 29.07.1943: Nr 35	Początek 1941 Lato 1941 Lipiec 1941 05.08.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Od 03.07.1942 do 10.09.1942 w składzie Flotylii Azowskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosijskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 15.11.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigienkiej operacji desantowej. 15.11.1943 podczas ubezpieczania wysadzenia desantu w rejonie Eltigen wszedł na minę i zatonął na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 135	11.08.1941: Nr 132 06.08.1942: Nr 93 23.02.1944: TK-353	Początek 1940 Lato 1940 Lipiec 1940 18.08.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosijskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 141	13.11.1940: Nr 91	Wiosna 1935 Jesień 1935 Początek 1936 15.02.1936	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1940 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 05.01.1942 podczas rejsu z Sewastopola do Eupatorii z zaopatrzeniem dla wysadzonego desantu został zaatakowany przez samoloty przeciwnika i zatonął (08.01.1942?) na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 142	13.11.1940: Nr 85	Początek 1936 Lato 1936 Luty 1937 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 28.12.1941 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. Nocą z 27 na 28.12.1941 podczas wysadzenia desantu w porcie Kamysz-Burun został zatopiony ogniem artylerii lądowej i moździerzy.
Nr 144	06.08.1942: Nr 66	Początek 1941 Lato 1941 Lipiec 1941 22.08.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. Od 06.06.1942 do 10.09.1942 w składzie Flotylii Azowskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. 06.06.1943 wyszedł na patrol i nie powrócił do bazy. Nie odnalazły go wysłane na poszukiwania samoloty i okręty. Prawdopodobnie został zatopiony przez samoloty przeciwnika w rejonie Anapa – przylądek Takil.
Nr 145	11.08.1941: Nr 142	23.12.1939 18.07.1940 Sierpień 1940 13.08.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 12.11.1941 podczas nalotu na Gelendżyk zatonął na skutek uszkodzeń odniesionych od eksplozji bomb.

Nr 145	06.08.1942: Nr 85 23.02.1944: TK-392	Początek 1941 Jesień 1941 Koniec 1941 19.12.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 151	13.11.1940: Nr 121 06.08.1942: Nr 86	Lato 1935 Koniec 1935 16.01.1936 15.02.1936	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1939 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 08.02.1943 podczas podejścia do brzegu w rejonie mierzei Sudzińskiej z prędkością 18 w. wszedł na mieliznę. Próby zejścia nie powiodły się, później kuter został ostrzelany ogniem artylerii przeciwnika i splonął. Całą załogę zdjęły inne okręty.
Nr 152	13.11.1940: Nr 95 30.04.1942: Nr 142 06.08.1942: Nr 112	Początek 1936 Lato 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 09.09.1943 – 11.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. 11.09.1943 podczas wysadzania desantu w Noworosyjsku został ostrzelany ogniem artylerii i moździerzy i zatonał u wejścia do portu na skutek uszkodzeń od dwóch bezpośrednich trafień.
Nr 154	06.08.1942: Nr 76 17.04.1943: Nr 75 23.02.1944: TK-391	Początek 1941 Lato 1941 Lipiec 1941 22.08.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. Od 06.06.1942 do 10.09.1942 w składzie Flotyli Azowskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigieskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 155	11.08.1941: Nr 152	Koniec 1939 Wiosna 1940 Lipiec 1940 18.08.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 09.07.1942 nocą podczas próby wysadzenia oddziału zwiadowców został wykryty, ostrzelany ogniem artylerii przeciwnika i na skutek odniesionych uszkodzeń zawrócił do Anapy. 10.07.1942 rano kuter bez ruchu i z dużym przechylem został dostrzeżony przez zwiadowcę samoloty radzieckie 1,5 km na wschód od Eltigena. Nie odnalazły go wysłane z pomocą dozorców MO-066 i kuter torpedowy Nr 132. Zaginęła cała załoga i 25 zwiadowców.
Nr 161	13.11.1940: Nr 101 06.08.1942: Nr 21	Wiosna 1935 Jesień 1935 Koniec 1935 15.02.1936	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1939 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 11.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. 11.09.1943 nocą podczas wysadzania desantu w Noworosyjsku został ostrzelany ogniem artylerii i moździerzy odnosząc uszkodzenia kadłuba i silników, zatonał na skutek eksplozji zbiorników paliwa.
Nr 162	1937: Nr 13	Początek 1936 Lato 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. 14.04.1939 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 162	13.11.1940: Nr 62 23.02.1944: TK-325	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 165	11.08.1941: Nr 162 06.08.1942: Nr 103	Koniec 1939 Wiosna 1940 Lipiec 1940 13.08.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 05.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigieskiej operacji desantowej. 05.12.1943 w rejonie zatoki Kerczeńskiej podczas rejsu z Anapy do Krotkowi wszedł na minę i zatonał na skutek odniesionych uszkodzeń.
Nr 165	06.08.1942: Nr 95	Początek 1941 Lato 1941 27.09.1941 19.12.1941	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. 11.08.1943 podczas powrotu z operacji stawiania min napotkał w rejonie przylądka Doob kutry torpedowe przeciwnika i w czasie walki eksplodował i zatonał na skutek bezpośredniego trafienia.
Nr 171	13.11.1940: Nr 111	Wiosna 1935 Jesień 1935 Koniec 1935 15.02.1936	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1940 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 05 lub 07.01.1942 w trakcie rejsu towarzysząc trałowcowi TSzcz-405 w rejonie Soczi został wyrzucony (przez sztorm? w wyniku uszkodzeń? błąd w nawigacji?) na brzeg i rozbity. Najprawdopodobniej podniesiony przez Niemców wiosną 1942 i wcielony do służby 30.03.1942.
Nr 172	13.11.1940: Nr 52 23.02.1944: TK-324	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej.
Nr 175	11.08.1941: Nr 172 06.08.1942: Nr 115 23.02.1944: TK-394	Koniec 1939 Wiosna 1940 Lipiec 1940 18.08.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.
Nr 181	13.11.1940: Nr 21	Początek 1936 Jesień 1936 13.12.1936 15.12.1936	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 17.11.1941 podczas rejsu z Sewastopola do Gelendziku w rejonie Jajty zderzył się z kutrem torpedowym Nr 111 i na skutek odniesionych uszkodzeń zatonał po zdjęciu uzbrojenia i części wyposażenia.
Nr 182	13.11.1940: Nr 125 30.04.1942: Nr 83 06.08.1942: Nr 43 23.02.1944: TK-344	Wiosna 1936 Jesień 1936 Koniec 1936 Luty 1937	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W 1938 przeszedł remont kapitalny. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 25.12.1941 – 02.01.1942 brał udział w kerczeńsko-teodozyjskiej operacji desantowej. W okresie 09.09.1943 – 16.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. W okresie 31.10.1943 – 11.12.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigieskiej operacji desantowej. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu.



Nr 185	11.08.1941: Nr 182 06.08.1942: Nr 125	03.10.1939 18.06.1940 08.07.1940 13.08.1940	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w obronie Kaukazu. W okresie 09.09.1943 – 11.09.1943 brał udział w noworosyjskiej operacji desantowej. 11.09.1943 nocą podczas lądowania desantu w Noworosyjsku został osterzelany ogniem artylerii przeciwnika i na skutek uszkodzeń urządzeń sterowych rozbił się o molo zachodnie i zatonał. Załoga i 25 żołnierzy desantu zdążyła zejść z okrętu na molo.
TK-305		1943 Maj 1944 07.06.1944 19.06.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-306		1943 Maj 1944 02.06.1944 08.06.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-307		1943 Maj 1944 16.07.1944 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-308		1943 Maj 1944 30.06.1944 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-316		1943 Kwiecień 1944 31.05.1944 06.06.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 04.04.1945 wcielony w skład Floty Bałtyckiej i 14.04.1945 wyekspedowany koleją do Kłajpedy.
TK-326		1943 Kwiecień 1944 30.05.1944 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-333		1943 Luty 1944 16.04.1944 24.04.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 04.04.1945 wcielony w skład Floty Bałtyckiej i 14.04.1945 wyekspedowany koleją do Kłajpedy.
TK-334		1943 Luty 1944 25.04.1944 ???	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. 01.08.1944 podczas rejsu dla skalibrowania przyrządów nawigacyjnych w rejonie limanu Dniestrowskiego wszedł na minę i zatonał z całą załogą na skutek odniesionych uszkodzeń.
TK-335		1943 Marzec 1944 24.05.1944 03.06.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 04.04.1945 wcielony w skład Floty Bałtyckiej i 14.04.1945 wyekspedowany koleją do Kłajpedy. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii. Sukcesy: zatopił 1 jednostkę.
TK-336 (Marszaniec)		1943 Marzec 1944 26.05.1944 03.06.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 04.04.1945 wcielony w skład Floty Bałtyckiej i 14.04.1945 wyekspedowany koleją do Kłajpedy. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii. Sukcesy: zatopił 1 jednostkę.
TK-354 (Czkałowskijskij komsomołec)		1943 Kwiecień 1944 26.05.1944 03.06.1944	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 04.04.1945 wcielony w skład Floty Bałtyckiej i 14.04.1945 wyekspedowany koleją do Kłajpedy.
TK-355		1943 Kwiecień 1944 24.05.1944 03.06.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 04.04.1945 wcielony w skład Floty Bałtyckiej i 14.04.1945 wyekspedowany koleją do Kłajpedy. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii.
TK-381		1943 Luty 1944 23.03.1944 09.05.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 2 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-384		1943 Luty 1944 29.05.1944 30.05.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 2 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-385		1943 Luty 1944 30.04.1944 25.06.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 2 Sulińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-457		1943 Czerwiec 1944 31.07.1944 02.08.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-458		1943 Czerwiec 1944 05.08.1944 27.09.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
TK-459		1943 Czerwiec 1944 31.07.1944 02.08.1944	Wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. W okresie wojny w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.

(ciąg dalszy nastąpi)

*Duguay-Trouin* na redzie Tulonu,  
14 marca 1947 roku.  
Fot. Marius Bar

Jean Guiglini (Francja)  
Albert Moreau (Francja)

część IVc

# Francuskie krążowniki 8000 t

## Przebieg służby „*Duguay-Trouin*”

1946

W dniach między 2 stycznia a 11 lutego *Duguay-Trouin* znajdował się w suchym doku w Missiessy, gdzie dokonano generalnego przeglądu jednostki. Jak na swój wiek kadłub i urządzenia napędowe okrętu znajdowały się w doskonałym stanie. Poza kadłubem, niezbędna była wymiana okładziny kotłów i urządzeń napędowych. Trzeba było również wymienić poszycie na pokładzie dziobowym. Zrezygnowano z zamierzonej przebudowy konstrukcji mostku, powiększono jedynie przestrzeń pomostu nawigacyjnego, tak można było umieścić tam radar S.A.

W dniu 22 czerwca, w czasie długich miesięcy spędzonych w stoczni, nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy *Duguay-Trouin*, które objął kmr por. R.L. Barthelemy.

1947

Prawie ukończony *Duguay-Trouin* przeprowadził w dniu 10 marca czterogodzinne wyjście w morze w celu dokonania prób artyleryjskich, po czym powrócił do doku. Jednostka opuściła dok 20-go, a następnego ranka o godz. 08.00 wyszła w morze na próby sprawności z użyciem głównych maszyn, po czym powróciła wieczorem do Tulonu.

Po pomyślnym przeprowadzeniu testów stateczności poprzedniego wieczora, krążownik wyszedł z Tulonu 27 marca o godz. 09.00 w celu przeprowadzenia serii prób przyjętych zwyczajowo po zakończeniu dużego remontu. Pierwszą z nich była 6-godzinna próba zużycia paliwa przez napęd główny przy prędkości 15 węzłów, realizowana przy dobrej po-

godzie w rejonie Iles d'Hyeres, w wyniku której uzyskano zużycie 10,650 t paliwa przy 15,206 węzła. W końcu popołudnia *Duguay-Trouin* stanął na kotwicy w Salins, by następnego ranka od 07.00 kontynuować próby, tym razem jedynie z wykorzystaniem turbin prędkości ekonomicznej. Rezultat nie był zachęcający, w związku z niemożliwością podłączenia rufowej turbiny prędkości ekonomicznej, wobec czego wrócił do Tulonu korzystając jedynie z turbin głównych.

Po usunięciu niesprawności, w dniu 9 kwietnia o godz. 06.15 *Duguay-Trouin* wyszedł w morze na 12-godzinną próbę przy 65% mocy siłowni. Znaczący ubytek pary z zaworu kolektora nr 1 zakłóciła przebieg próby i po zmniejszeniu prędkości krążownik rzucił kotwicę o 09.10 w Hyeres.

Wczesnym rankiem następnego dnia okręt zszedł z kotwicy by kontynuować próby. Tym razem uzyskano średnią prędkość 24,028 węzła, która była poza tym krytyczną prędkością krążownika. *Duguay-Trouin* powrócił do Salins, gdzie stanął na kotwicy o 19.30. Próby kontynuowano 11 kwietnia, jednak dwa 3-godzinne testy z wykorzystaniem wszystkich 4 śrub przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów i maksymalnej dopuszczalnej, zostały opóźnione z uwagi na wykrycie dryfującej miny. Uzyskano odpowiednio 14,326 i 16,380 węzła przy zużyciu 10,240 t paliwa. Po zatopieniu miny o 13.44, okręt bezpiecznie powrócił do Tulonu wczesnym wieczorem i już następnego ranka był całkowicie gotów do rozpoczęcia służby.

Krążownik wyszedł ponownie w morze 15 kwietnia na próby głównych turbin przy prędkości 15 węzłów w czasie przejścia z Tulonu do Oranu. Uzyskano

przeciętną prędkość 15,12 węzła przy zużyciu paliwa 10,700 t. Później w czasie rejsu powrotnego *Duguay-Trouin*, między 21 kwietnia godz. 18.00 a 22-go godz. 08.00, krążownik po raz pierwszy szedł na dwóch zewnętrznych śrubach napędzanych przez turbiny prędkości ekonomicznej, uzyskując przy dobrej pogodzie przeciętną prędkość 11,78 węzła. Jako następną przeprowadzono 25-godzinną próbę marszu na wszystkich 4 śrubach poruszanych przez turbiny prędkości ekonomicznej. Uzyskano wówczas prędkość 14,273 węzła przy zużyciu 10,800 t paliwa.

Aby zakończyć serię prób, krążownik wyszedł 25 kwietnia o godz. 06.00 z Tulonu by sprawdzić wzmocniony ciąg. Dwugodzinna próba przeprowadzana była przy dobrej pogodzie, w jej toku pracowały 2 turbiny i 8 kotłów, rozwijając 75% mocy. W rezultacie uzyskano 29,606 węzła przy zużyciu 10,446 t paliwa. Do Tulonu *Duguay-Trouin* powrócił o 13.15, zaś ponownie wyszedł w morze w dniach 28 – 30 na ćwiczenia i szkolenie artyleryjskie.

Reasumując, mimo ukończonego remontu trudno ocenić rzeczywistą wartość *Duguay-Trouin*. Był to tylko okręt drugiej linii, którego zasięg, podobnie jak wielu innych francuskich jednostek był krótki, 3200 Mm przy 14 węzłach i odpowiednio 1900 Mm przy 24 węzłach. Niestety ostatnie próby wykazały wzrost zużycia paliwa przy prędkościach ekonomicznych, powodując zmniejszenie zasięgu przy tej prędkości.

Dostępny już *Duguay-Trouin* powinien pójść bezpośrednio do Indochin aby zmniejszyć *Tourville*, jednak stało się inaczej. Krążownik opuścił Tulon pośpiesznie 9 maja

kierując się na Madagaskar, gdzie rozwinęła się groźna antyfrancuska rewolta. Podróż przebiegała śpiesznie: po postojach w Port Said (14 – 15-go) i Dżibuti (19 – 22-go) w dniu 28 maja krążownik osiągnął Diégo Suarez, gdzie stał do 31-go.

Po kotwiczeniu w pobliżu Sanganeb Reef 1 czerwca, *Duguay-Trouin* stał w dniach 2 – 4-go w Tamatave. Jednostka wysadziła na ląd przydzielony oddział desantowy, który nosił nazwę „Francois”. Dzięki tej akcji uchroniono przed sabotażem lokalną elektrownię, zaś okrążono wcześniej garnizon, mógł normalnie działać.

4 – 5 czerwca *Duguay-Trouin* kotwiczył koło wyspy Sainte-Marie, a później bombardował okolice Manajary, zaś 7-go wraz ze słupem *Le Pérouse* przybył w okolice Mahanaro i Manakara na wschodnim wybrzeżu. Krążownik rzucił kotwicę 8 czerwca u Fort Dauphin, przed odejściem do Tuléar (11 – 13-go) i Majunga (15 – 17-go). Do Diégo Suarez, gdzie przeprowadzono drobne naprawy, okręt powrócił 19-go.

Po zakończeniu prac jednostka 2 lipca wyszła do Nossi-Be pod flagą J. Amanrich, d-cy marynarki wojennej na Madagaskarze i sił do niej przydzielonych. Opuściwszy 7 lipca Nossi-Be, *Duguay-Trouin* skierował się do Maronstretra (zatoła Antongil), gdzie 8-go ponownie wysadził własny oddział desantowy. Później jednostka stała w Tamatave w oczekiwaniu na przywrócenie pokoju i porządku, w czym ważną rolę odegrała piechota morską. W dniu 25 sierpnia krążownik odebrał w Sainte-Marie swój oddział desantowy, który został dostarczony przez eskortowce *Tunisienne* i *L'Alacienne* 26-go jednostka wyszła do Diégo Suarez, które osiągnęła nazajutrz.

W Diégo Suarez *Duguay-Trouin* pozostawał do 10 września, po czym wyruszył do Tamatave, gdzie dotarł 12-go by już nazajutrz wyjść na La Reunion, z gen. Pellet, d-cą operacji na teatrze wojennym, który wraz z kontradm. Amanrich, udał się tam z misją. Krążownik jeszcze raz znalazł się w Tamatave 19-go, a do Diégo Suarez powrócił 7 października w celu dokonania drobnej naprawy.

Tam nadeszła na okręt godzina nagrody i krążownik został wyróżniony w Rozkazie Marynarki Wojennej za akcje w czasie tych niebezpiecznych miesięcy:

„Pod dowództwem kmdr por. Barthelemy okręt uczestniczył w przywróceniu porządku na Madagaskarze, przez moralny efekt swej obecności, bezpośrednie wsparcie artyleryjskie, działania ofensywne prowadzone przez dwie grupy desantowe wy-

sadzone na lądzie do dyspozycji władz wojskowych mimo braku ich faktycznej siły bojowej. Wszystko to przy sporym ryzyku spowodowanym warunkami pogodowymi, zmuszającymi do opuszczania przytulnych kotwiczowisk, transportowania i wysadzania na brzeg żołnierzy z zapasami i prowadzenia wszystkich operacji w warunkach głębokiej zimy, na niezamieszkałym i przewianym wiatrem wybrzeżu w dodatku przy braku odpowiednich map”.

Podobnie pochwała w Rozkazie Marynarki Wojennej z 1 października, podnosiła wspaniały charakter Amanrich, którego flaga powiewała nad *Duguay-Trouin* w tym trudnym okresie,

Ten krótki okres działania krążownika zakończył się opuszczeniem Diégo Suarez 27 października i wyruszeniem do Colombo, a później do Indochin. Niemal w chwili odejścia Wysoki Komisarz M. de Coppet, skierował do Dowodzącego siłami morskimi na Madagaskarze list, prosząc o udzielenie krążownikowi i jego załozce „jego szczerych gratulacji i podziękowań za silną pomoc, jakiej udzielili w zadaniu zaprowadzenia pokoju w tym kłopotliwym regionie”.

Po postoju w Colombo 2 – 6 listopada, *Duguay-Trouin* przybył 14 listopada do Sajgonu. Jeszcze tego ranka jednostka została flagowcem Morskiego Dywizjonu Dalekiego Wschodu, zastępując *Tourville*, który wracał do Francji i podniósł flagę G.E. Graziani.

Po 15 dniowym odpoczynku w Sajgonie, krążownik 2 grudnia z admirałem na pokładzie wyszedł do Tonkinu. 4 grudnia jednostka zatrzymała się na kotwiczowisku La Noix, rafie w zatoce Along. Kmdr R.L.B. Sacaze przejął dowodzenie od kmdr por. Barthelemy. Ten ostatni kilka dni później został awansowany do stopnia komandora.

W dniu 6 grudnia na pokładzie *Duguay-Trouin*, miało miejsce spotkanie, w którym uczestniczyli Jego Wysokość Cesarz Bao Dai (który przybył incognito), gen. Xuan oraz Wysoki Komisarz Francji w Indochinach M. Bollaert. Spotkanie, choć nie doprowadziło wprost do porozumienia w sprawie przyszłego statusu kolonii, było jednak wstępem do następnej rozmowy w dniu 5 czerwca następnego roku, również na pokładzie krążownika. Cesarz Annamu spędził noc na pokładzie słupa *La Grandière*, który opuścił raniem kierując się brytyjskim samolotem do Hongkongu. Po jego odejściu przyjęcie francuskich notabli odbyło się na pokładzie krążownika.

Później *Duguay-Trouin* odbył rejs wzdłuż wybrzeża Annamu, przybywa-

jąc 9 grudnia do Tourane, a następnie do Nhatrang, gdzie rzucił kotwicę 12-go. Nazajutrz krążownik powrócił do Sajgonu. Przez kolejnych 5 tygodni przechodził wielki remont, pozostając w tym czasie poza służbą pod nadzorem Komendanta Marynarki Wojennej w Sajgonie.

## 1948

Z admirałem na pokładzie *Duguay-Trouin* wyruszył 22 stycznia z misją na wody Zatoki Syjamskiej. Okręt zakotwiczył w pobliżu wysp Tamassou i Poulo-Dama (23 – 25-go), przeprowadzając zaskakujące ataki wzdłuż wybrzeża. W dniu 27 stycznia jednostka uczestniczyła w pacyfikacji wyspy Phu-Quoc wysadzając oddziały na brzegu w rejonie Duong Dong. Oddziały wspólnie utworzono z własnej grupy krążownika oraz eskortowca *Commandant Robert Giraud*. Później okręt odszedł do Ream (27 – 28-go), a 30 stycznia zakotwiczył w pobliżu wyspy Poulo-Condore. Do Sajgonu wrócił nazajutrz.

W dniach 17 – 21 lutego przeprowadzono nowy patrol, tym razem z krążownikiem jako flagowcem, w rejon Cam Ranh i Nhatrang, na wybrzeżu Annamu. 21-go okręt powrócił do Sajgonu, gdzie w dniach 27 lutego – 4 marca, gościł brytyjski krążownik *London* flagowiec adm. Boyda, d-cy Royal Navy w południowo-wschodniej Azji. Przy okazji wizyty przeprowadzono wspólne francusko-brytyjskie zabawy i przyjęcia.

Po tych atrakcjach, *Duguay-Trouin* opuścił 5 marca Sajgon, kierując się Graziani do Tonkinu. Jednostka kilka razy kotwiczyła, początkowo w zatoce Along, później w Tourane, a w dniach 15 – 17-go ostrzeliwała linię kolejową na wybrzeżu Annamu. 18-go okręt zatrzymał się w Port-Dayot, a nazajutrz powrócił do Sajgonu. Kilka dni później, 1 kwietnia krążownik podniósł flagę N. Mariani, nowego dowódcy Floty Dalekowschodniej.

Pierwszy raz z nowym wysokim dowódcą na pokładzie, *Duguay-Trouin* wyruszył 8 kwietnia z kolejną misją do Tonkinu. 11-go jednostka znalazła się w La Noix w zatoce Along. W drodze powrotnej zatrzymała się w Tourane (15 – 17-go) oraz ostrzeliwała rejon Faifoo i Quang-Ngai. Następnie okręt przeszedł 18 do Nhatrang, by ostatecznie 22-go wrócić do Sajgonu.

Nowe wyjście w morze miało miejsce w maju, a jego celem był patrol wzdłuż wybrzeża Kochinchiny i Kambodży. W czasie rejsu okręt dwukrotnie stał na kotwicy w Poulo-Condore (9 i 16-go), a poza tym w zatoce Riem, w pobliżu wyspy Phu-Quoc (11-13 maja). Krążownik zatrzymał się także koło wyspy Poulo-



Dama (19 – 20-go), a 21 tego miesiąca powrócić do bazy w Sajgonie.

Niez mordowany *Duguay-Trouin* 1 czerwca wyruszył do Tonkinu z Mariani, kotwicząc 4-go w La Noix w zatoce Along. Następnego dnia na pokładzie krążownika podpisano porozumienie tworzące zjednoczony Wietnam (Tonkin, Annam i Kochinchina) i gwarantujący mu niezależność od Francji. Po sporządzeniu dokumentu francuscy i wietnamscy notabie: jego wysokość Bao-Dai, gen. Xuan, francuski Wysoki Komisarz, admirałowie Battet i Mariani oraz inni, oglądali pokaz 14 okrętów Francuskiej Floty Dalekiego Wschodu, ustawionych w dwóch rzędach na wodach zatoki<sup>22</sup>.

Wracając z ceremonii, *Duguay-Trouin* zatrzymał się wpięć 9 czerwca w Tourane, później 12-go w Nhatrang, by ostatecznie osiągnąć Sajgon 15-go. Później krążownik miał chwilę oddechu, bowiem do następnej misji doszło dopiero 20 lipca. Wówczas jednostka poszła do Cam Ranh (21 – 23-go), później do Nhatrang (23 – 30-go). Tam w czasie postoju okręt uczestniczył 28 lipca w akcji na wybrzeżu Annamu w rejonie Nuoc-Ngot. Powrót do Sajgonu nastąpił 3 sierpnia. We wrześniu przeprowadzono kolejny patrol na wybrzeże Annamu (10 – 16-go), z postojami tradycyjnie w Nhatrang i Cam Ranh.

Kontradmirał dowodzący Flotą Dalekiego Wschodu, choć często przebywał na pokładzie *Duguay-Trouin*, w czasie prowadzonych operacji, to jednak nie był stale przywiązany do okrętu. Tak też było, gdy jednostka wyszła 22 września z Sajgonu do Singapuru. Krążownik zatrzymał się następnego ranka w rejonie Poulo-Condore, a 25-go przybył do stoczni Johore Dockyard celem przeprowadzenia drobnych prac remontowych. W dniach między 27 września a 2 października jednostka pozostawała w suchym doku, prace stoczniowe zakończyła zaś 6 października i przeszła do Singapuru, gdzie przebywała jeszcze kilka dni. Ostatecznie *Duguay-Trouin* opuścił Singapur 11 października, zaś do Sajgonu dotarł 13-go, spędzając poprzedni wieczór na kotwicy w rejonie wyspy Poulo-Condore.

W dniu 16 października, po zaledwie 72 godzinach postoju, krążownik otrzymał rozkazy natychmiastowego udania się z misją do Indii. W tym czasie doszło rzeczywiście do poważnych niepokojów w Mahé, jednym z ośrodków w związku z wyborami, które miały określić przyszłe rządy na tym terytorium. Przedstawiciele władz zostali aresztowani, siły policyjne pilnie potrzebowały pomocy, zaś flaga francuska została spuszczone.

W tej sytuacji *Duguay-Trouin*, z Mariani na pokładzie, wyszedł z Sajgonu następnego dnia o godz. 13.30, zaokrętowując po drodze w Cape Saint-Jacques, commando piechoty morskiej „Francois”. Idąc z prędkością 15 węzłów, krążownik zatrzymał się w Trincomalee na Cejlonie (23 – 25 października), a następnie w Pondicherry, gdzie wziął na pokład Wysokiego Komisarza Francuskich Terytoriów w Indiach. Kilka godzin później (13.00) okręt rzucił kotwicę w Karikal, tak niefortunnie, że przerwał linę kotwiczną. W tym przypadku, okręt nie mógł miejsca przez okres 20 godzin, aż zdołano odzyskać kotwicę i 120 m łańcucha kotwicznego.

Do Mahe *Duguay-Trouin* przybył 30 października o godz. 09.20 i szybko przywrócił porządek. W rzeczywistości, gdy krążownik znajdował się jeszcze w drodze, eskortowiec *Commandant Bory*, zmierzający właśnie do Indochin, został skierowany do rozwiązania najpilniejszych problemów. Jednostka zakotwiczyła 26 października w Mahe, a nazajutrz skierowała na brzeg własny oddział desantowy, który dokonał uroczystego podniesienia francuskiej flagi.

Po zakończeniu misji *Duguay-Trouin* wyszedł z Mahé 31 października o godz. 21.00 kierując się do Colombo. Tam postój trwał od 2 do 4 listopada, a następnie jednostka odstawiła w Pondicherry na brzeg Wysokiego Komisarza, po czym odeszła do Singapuru. Tam uzupełniono paliwo i jednostka ostatecznie wyruszyła do Sajgonu, który osiągnęła 15 listopada o godz. 13.00.

Grudzień oznaczał dla krążownika patrol do Nhatrang (8 – 10), Tourane (11 – 14), gdzie przeładowano Mariani, i Tonkin (15 – 20-go). Do Sajgonu jednostka powróciła 23 grudnia.

#### 1949

W okresie od 17 do 28 stycznia krążownik operował na wodach Zatoki Syjamskiej (Réam, Côte Islet, Phu-Quoc i wyspa Tamassou). W Phu-Quoc, wspierany przez obserwatorów z „Catalina” okręt wystrzelił 40 pocisków kal. 155 mm na obozowisko rebeliantów. Na misję związaną z ostrzałem jednostka wyruszyła z Poulo-Condore.

Opuuszczając Sajgon 18 lutego, *Duguay-Trouin* wziął cztery dni później udział w akcji przeciwko 2 wietnamskim obozom na południe od Nhatrang. Wspierany przez „Morane” Sił Powietrznych, okręt przeprowadził 2 bombardowania z użyciem dział kal. 155 mm (60 pocisków) i kal. 75 mm (80 pocisków). Kontradm Mariani, który przez pierwszych 10

dni lutego, trzymał swą flagę na słupie *Dumont d'Urville*, przybył do Nhatrang i dołączył do krążownika 24 lutego w La Noix. W dniu 12 marca, znów ze wsparciem „Morane” krążownik ostrzeliwał stanowiska dowodzenia, warsztaty i koszary Vietkongu na południe od Faifoo (40 pocisków kal. 155 mm oraz 80 kal. 75 mm). Przed powrotem do Sajgonu, który nastąpił 4-go, jednostka zatrzymała się na krótki postój w Tourane i Port-Dayot.

Wyruszając 29 marca do Annamu i Tonkinu, krążownik wziął wspaniały udział w rozgrywającej się 2 dni później bitwie pod Sa Huynh na wybrzeżu Annamu, w toku której wraz z *Paul Goffeny* wysadził na brzeg 3 oddziały. Kilka dni później sekcja z *Duguay-Trouin* przeprowadziła rozpoznanie na wyspie Cat-Ba. Do Sajgonu jednostka powróciła w dniu 2 kwietnia.

Wywiązanie się z obowiązków w czasie lądowania w Sa Huynh, stało się w dużej mierze podstawą do wyróżnienia okrętu pochwałą w Rozkazie Marynarki Wojennej. Datowane 20 kwietnia wyróżnienie głosi:

„*Duguay-Trouin* pod dowództwem kmrdr Sacaze ochotczo wykonywał wszystkie misje bojowe i wspierające, jakie otrzymał od czasu swego przybycia na Daleki Wschód 15 listopada 1947”.

Podejmował szereg niespodziewanych ataków w wybrzeże, zwłaszcza w Phu-Quoc 27 stycznia 1948, w Nuoc-Ngot 28 lipca 1948 oraz w Sa Huynh 31 marca 1949.

Wielokrotnie z dużym powodzeniem ostrzeliwał zbrojne oddziały rebeliantów.

Wprowadzał ponownie porządek i francuską flagę w Mahe w październiku 1948. Okręt nigdy nie przestawał potwierdzać odwagi i potęgi Francuskiej Marynarki Wojennej na Dalekim Wschodzie”

Pochwała zawierała także odznaczenie Croix de Guerre (za operację zagraniczną) z połączoną Srebrną Gwiazdą dla dowodzącego krążownikiem kmrdr Sacaze.

Utrzymanie starego okrętu w stanie nadającym się do walki i służby, stanowiło niebagatelną problem dla oficerów i załogi *Duguay-Trouin*. Nie ma żadnego znaczenia dla spawy, że „bliźniak” *La-motte-Picquet*, którego hulk leżał na rzece Donnai od czasu amerykańskiego bombardowania 12 stycznia 1945, pełnił „pośmiertną” służbę. Kilka razy, zwłaszcza w latach 1947 – 49, nurkowie z *Duguay-*

21. które zostało podane omyłkowo.

22. w tym *Duguay-Trouin*, *Savornan de Brazza*, *Gazelle*, *Bisson*, *Commandant de Pimodan*, *Commandant Amyot d'Inville*, *Annamite*, *La Gracieuse*, *La Capricieuse* i inne.

*Trouin* schodzili na wrak aby wydobyć materiały przydatne dla okrętu.

Krążownik kontynuował swe misje u wybrzeży Annamu. W dniu 7 maja jednostka wysadziła w rejonie Tam-Tam (na zachód od Point Kega i na północ od Kochinchiny) 3 oddziały. W czasie jednej z tych misji, popołudniem 13 maja, w pobliżu przylądka Batangan, okręt dotknął płycizny nie zaznaczonej na mapach. Później *Duguay-Trouin* naprowadzany przez „Cataline” 8F No 9, ponownie przygotował ostrzał w Quang-Ngai, gdzie znajdowała się szkoła dowódców Viet-Minh. Mimo, że zewnętrzna śruba prawej burty była poważnie uszkodzona, okręt strzelał dobrze w czasie tej krótkiej potyczki, co może stanowić przykład ryzyka podejmowanego przez duże okręty, dla zapewnienia skutecznego ognia.

Do Sajgonu jednostka powróciła 18 czerwca, a już 1 lipca *Duguay-Trouin* wyruszył do Singapuru. Wraz ze zbiornikowcem *La Charente* jednostka przybyła rankiem 4 lipca do bazy morskiej Johore, gdzie miano dokonać kontroli stanu kadłuba. W czasie postoju w dużym suchym doku w dniach 5 – 19 lipca, zdemontowano uszkodzoną śrubę (zewnętrzną prawej burty), którą zastąpiono przez śrubę wewnętrzną z tej samej strony. Od tej pory wał napędowy śruby wewnętrznej prawej burty pozostał nie obsadzony. Sprawdzono również wodoszczelność kilku linii nitów i grodzie. Pobyt krążownika w Johore przedłużył się do 20 lipca, gdy wyruszył w drogę powrotną z uszkodzoną śrubą na pokładzie. Można czy też nie ją było zastąpić, stało się przedmiotem późniejszych studiów. Okręt stanął na kotwicy w Sajgonie 2 dni później o godz. 14.00.

Trochę później, w czasie krótkiego wyjścia w morze (3 – 7 sierpnia), *Duguay-Trouin* poszedł do Poulo-Condore i Nhatrang. Kilka miesięcy wcześniej, został wyznaczony nowy d-ca krążownika, jednak z uwagi na stan zdrowia nie mógł on objąć stanowiska, w związku z czym kmdr Sacaze pełnił służbę przez dodatkowe 3 miesiące i dopiero 12 sierpnia został zastąpiony przez kmdr P.F.V.M. Galleret.

W dniu 23 sierpnia już pod nowym dowództwem *Duguay-Trouin* wyszedł z Sajgonu w rejs na wybrzeże Annamu. Już 25-go okręt był w Tourane z kontradm. Mariani, a później na wodach Tonkinu, gdzie 28-go rzucił kotwicę na La Noix w zatoce Along. W trasę powrotna jednostka ruszyła 4 września, kotwicząc po drodze na wyspie Hon Matt (6 – 7-go), a później w Tourane (7-go). Następnego

dnia krążownik ostrzelał z dział kal. 75 mm koszary w Cho-Duoc (na południe od Faifoo). Jeszcze w tym samym dniu 74 pociski kal. 155 mm zostały wystrzelone w kierunku magazynów, obiektów szkoleniowych i dowodzenia w Tam-Ky. Po postoju w Nhatrang, krążownik powrócił do Sajgonu 10 września.

W dniu 30 września *Duguay-Trouin* raz jeszcze wyprawił się do Tonkinu. W czasie misji jednostka kotwiczyla w zatoce Lan-Ha (wyspa Cac-Ba), 2 – 4 października, w rejonie wyspy Hon-Me (4 – 5-go) oraz ostatecznie w rejonie Cape Falaise (5 – 7-go). Tam w dniu 5 października wraz z *Commandant Robert Giraud*, *La Grandière*, *La Capricieuse*, *La Rance* jednostkami desantowymi i 3 oddziały Marine (piechoty morskiej) przeprowadzono zakończoną powodzeniem operację „Junon”. W akcji uczestniczyło także ponad 800 żołnierzy wojsk lądowych. Operacja, której celem było zniszczenie solarń w Phu Nghia (w pobliżu Cape Falaise), pozwoliła na zdobycie wielu zapasów oraz setek dzonek i sampanów. Do Sajgonu *Duguay-Trouin* powrócił 10 października.

Kontradm. F.P. Jourdain, który 12 października zastąpił Mariani na stanowisku d-cy Dywizjonu Marynarki Wojennej, podniósł swą flagę na *Duguay-Trouin*.

Między 25 października a 5 listopada, krążownik operował na podejściach do Kochinchiny, w rejonie wyspy Poulo-Condore i na Zatoce Syjamskiej (Réam, Côte Islet, Phu-Quoc). Po 29 listopada okręt wyszedł z 3 tygodniową misją do Tonkinu, w toku której odwiedził Cam Ranh (30 listopada – 1 grudnia), Nhatrang (1 – 3-go), Tourane (4 – 6-go) oraz zatoka Along (7 – 14-go). W drodze powrotnej jednostka weszła znów do Tourane 17 grudnia oraz do Port Dayot (18 – 19-go), by ostatecznie powrócić 20 grudnia do Sajgonu.

### 1950

Po trwającym prawie miesiąc postoju w Sajgonie, *Duguay-Trouin* wyruszył 17 stycznia na wody Zatoki Syjamskiej. W pierwszym rzędzie odwiedził Poulo-Condore (19 – 21-go), a następnie kolejno wyspę Tekkre (22 – 24-go), Phu-Quoc (25 – 26-go), Réam (26 – 28-go) oraz Côte Islet (28 – 20). W drodze powrotnej był znów postój w Phu-Quoc (30 – 31), a następnie 2 lutego w Poulo-Obi, 3-go przejście rejonu Cape St. Jacques i nazajutrz wejście do Sajgonu.

Do 8 marca *Duguay-Trouin* nie przeprowadzał kolejnych misji do Annamu i Tonkinu. Pierwsza po przerwie przebie-

gała schematycznie, 9 – 11 marca Cam Ranh, 11 – 14-go Nhatrang, a między 15 i 17 Tourane. Później postój na wodach zatoki Along, a następnie powrót tą samą trasą do Sajgonu, który osiągnięto 24 marca.

Następny rejs wypadł na wody Zatoki Syjamskiej. Krążownik opuścił bazę 14 kwietnia, a już 15-go stanął na kotwicy w Poulo-Cecir de Mer, a w dniach 16 – 17-go w rejonie wyspy Poulo-Condore. Następne postoje wypady na wyspie Tekkre (18 – 20-go) i Doung-Dong (wyspa Phu-Quoc) (20 – 22-go). Później jednostka zatrzymała się w Réam (22 – maja). Do bazy w Sajgonie jednostka wróciła 2 maja.

W dniu 16 maja *Duguay-Trouin* wyruszył do Singapuru z Jourdain na pokładzie. Okręt 19-go zawinął do stoczni Johore Dockyard i od 22 do 27 maja trafił na drobny remont do suchego doku. Kadłub jednostki znajdował się w zadziwiająco dobrym stanie, biorąc pod uwagę wiek – 25 lat, jednak nadal nie uzupełniono wewnętrznej śruby prawej burty, usuniętej po awarii w lipcu 1949. Po pośpiesznym remoncie, krążownik przeszedł 27 maja do Singapuru, który opuścił 31-go, kierując się w rejon Cape St. Jacques. W toku kolejnej misji nadzorczej jednostka zatrzymała się w Nhatrang (3 – 5 czerwca), po czym ruszyła do zatoki Along, gdzie postój trwał tylko 2 doby. W drodze powrotnej jednostka zawinęła do Tourane (9 – 12-go), a 14 czerwca powróciła do Sajgonu.

Biorąc pod uwagę solidny kadłub, solidne turbiny i dobre kotły, kmdr Galleret wprowadził system zapewniający sprawną eksploatację krążownika. Po zakończeniu każdej misji, *Duguay-Trouin* znajdował się w 72-godzinnej gotowości przez okres 3 tygodni, co pozwalało na przejrzanie każdego elementu wyposażenia, który nie znajdował się w dobrym stanie. W czasie rejsów utrzymywano stałą prędkość między 12 a 15 węzłów, choć w konkretnych przypadkach możliwe było rozwijanie nawet 25,5 węzła, ale przez bardzo ograniczony czas.

Nową misję przeprowadził krążownik w dniach 10 – 29 lipca, a jej celem było znów wybrzeże Annamu. Jednostka zatrzymała się na wyspie Tagne w zatoce Cam Ranh (11 – 13-go), Nhatrang (13 – 15-go), Culao Cham (16 – 18-go) i wyspie Hon Matt (19 – 20). *Duguay-Trouin* kotwiczyl później 21 – 24-go w Tourane, skąd złożył 25 lipca krótką wizytę na Wyspach Paracelskich by 27-go znaleźć się ponownie w Tourane. Do bazy w Sajgonie jednostka powróciła 29 lipca.

Mimo starannej konserwacji, grodzie wodoszczelne krążownika znajdowały się w kiepskim stanie, podobnie rzecz się miała z siecią instalacji elektrycznej. W tej sytuacji należało wziąć pod uwagę konieczność powrotu jednostki do Francji w bliskiej przyszłości.

Tymczasem jednak rozwój sytuacji zmuszał do pozostawienia *Duguay-Trouin* w Indochinach. Między 4 a 7 września jednostka przeprowadzała patrol na wody Zatoki Syjamskiej (wyspa Koh Rong Sam Lem, Ream i ConeIslet z postojem w Poulo-Condore), gdy uległa pogorszeniu generalna sytuacja wojskowa w Tonkinie.

Duża kolumna wojsk francuskich, wycofująca się z Caobang, została zmieciona przez Viet-Minh, co zmusiło do pozostawienia Langson (wrzesień – październik). Sytuacja była poważna, bowiem nieprzyjacieli nacierał ku morzu.

Zmiany nastąpiły w dowództwie francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie. W związku z objęciem stanowiska z-cy szefa sztabu marynarki wojennej, Jourdain z dniem 1 września przestał być d-cą Dywizjonu Morskiego. Kmdr Galleret z *Duguay-Trouin*, z dniem 1 września objął czasowo wspomniane stanowisko dowódcy Dywizjonu, do czasu dotarcia wyznaczonego na nie G.L.J. Rebuffel, który objął funkcję 18 października.

W dniu 11 października *Duguay-Trouin* został ponownie uhonorowany pochwałą w Rozkazie Marynarki Wojennej:

„Pod dowództwem kmdr Galleret *Duguay-Trouin* w czasie szeregu akcji nadzorczych i patroli przeprowadzonych na wodach Indochin wniósł znaczący wkład w operacje:

– w Tonkinie w ramach operacji «*Junon*» 5 października 1949

– w Annamie, przeprowadzając szereg niszczycielskich bombardowań, zwłaszcza celów wojskowych w Tam-Ky i Sa Huynh. Oddział desantowy okrętu wniósł znaczący wkład w operacje desantowe w delcie rzeki Saigon

– dzięki perfekcyjnemu wykonaniu rozkazów i wysokiemu poziomowi wyszkolenia, krążownik nigdy nie przestawał podtrzymywać najlepszych tradycji francuskiej marynarki wojennej na Dalekim Wschodzie”.

Pochwała zawiera także odznaczenie Croix de Guerre (za operację zagraniczną) z Palma dla kmdr Galleret.

Wobec trudnej sytuacji wojskowej P.A.P. Ortolu, d-ca sił Marynarki Wojennej na Dalekim Wschodzie, pospieszył z pomocy armii, koncentrując ile tylko było możliwe jednostek w Tonkinie aby utrzymać

dostęp do zatoki Along. *Duguay-Trouin*, który przez miesiąc pozostawał w Sajgonie, wyruszył pośpiesznie 20 października z batalionem spadochroniarzy oraz 3 oddziały piechoty morskiej (Marine) – „Francois”, „Jaubert” i „Montfort” na pokładzie. Okręt zmierzał na północ przez 10 godzin ze średnią prędkością 20,6 węzła i kolejnych 30 godzin ze średnią 17 węzłów. Transportowane oddziały wylądowały w zatoce Along rankiem 22 października.

Po szybkim dostarczeniu nowego batalionu na pole walki, *Duguay-Trouin* powrócił 28 października do Sajgonu.

W dniach między 17 września a 20 października lub między 28 października a 24 listopada, *Duguay-Trouin* wymienił swój radar S.A. 2 na zestaw S.A. 1 ze słupa *Dumont d'Urville*.

W dniu 24 listopada krążownik powrócił do Tonkinu. Od 27 do 30-go kotwiczył w Hajfongu, a następnie przebiegł zatokę Along i 1 grudnia stanął w Campha. Między 3 a 11 grudnia jednostka znajdowała się w Ha-Coi, po negocjacjach dotyczących niezauważonego przejścia między wyspami Kersaint i Chateaurenault. Działła okrętu wiele pomogły francuskim oddziałom i efektywnie zabezpieczyły rejon Moncay. W dniu 5 grudnia oddział desantowy z krążownika sprawdził wyspę Kersaint, a 25-go uczynił to samo z północną częścią wyspy Ke-Bao. 28 grudnia *Duguay-Trouin* przykrywał ogniem lądowanie na Ha-Coi, a rankiem następnego dnia na wyspie Tien-Yen. W dniu 30-go jednostka wspierała nowe lądowanie w rejonie na wschód od Pointe-Pagode.

Krążownik otrzymał rozkaz zabezpieczyć oblężenie Tien-Yen, pozycji, która panowała nad regionem węglowym i zatoką Along. Po przeprowadzeniu ryzykownego rozpoznania łodzią pokładową krążownika, d-ca okrętu postanowił wykorzystując wysoką wodę, wprowadzić okręt kanałem niemal do Pointe-Pagoda, na ile tylko pozwalało zanurzenie.

## 1951

Do 23 stycznia stojący na kotwiczowisku w Tien-Yen, *Duguay-Trouin* prowadził wielokrotnie ostrzał ze swych dział tak w dzień jak w nocy. Tym sam zabezpieczał podejście do Tien-Yen, które panowało nad strefą nabrzeżną Campha aż po chińską granicę, gdzie francuskie oddziały mężnie wytrzymywały nieprzyjacielski nacisk. Wielu z żołnierzy rannych, trafiło na pokład krążownika, którego izba chorych pełniła funkcję wysuniętego punktu chirurgicznego.

*Duguay-Trouin* powrócił do Sajgonu 25 stycznia w związku z koniecznością dokonania napraw. W dniu 6 lutego krążownik z Rebuffel na pokładzie wyruszył do stoczni Johore Dockyard, którą osiągnął 8-go. Tam jednostka trafiła do doku pływającego „King George VI” (12 – 19-go) na naprawę, w trakcie której ostatecznie zamontowano na wale napędowym prawej burty, śrubę której brakowało od lipca 1949. Śruba, która nadeszła z Sajgonu, była inna od wszystkich 3 pozostałych. Miała jedynie trzy pióra, a jej średnica wynosiła 4,90 m, zamiast 4,60 m jak w przypadku pozostałych. Stwierdzono także, że przedni skraplacz znajdował się w bardzo złym stanie. W toku generalnej inspekcji zauważono, że kadłub jednostki znajduje się, w o wiele gorszym stanie niż jeszcze w maju 1950. Krążownik wyszedł z Singapuru 20, a Sajgon osiągnął 22 lutego.

Po niemal miesięcznym postoju w Sajgonie, *Duguay-Trouin* wyruszył 20 marca do Tonkinu z d-cą Dywizjonu Morskiego na pokładzie. Siły Viet-Minh pojawiły się w połowie miesiąca na kierunku Hajfongu nadciągając od strony wzgórz Dong-Trieu.

Krążownik zajął 23 marca pozycję w Sing Bach Dang na kotwiczowisku Quang-Yen, wraz z eskortowcami *Savorgnan de Brazza* i *Chevreuil*.

Ofensywa Viet-Minh rozpoczęła się w końcu marca i zadaniem dział wszystkich 3 francuskich okrętów było uniemożliwienie nieprzyjacielowi przekroczenia rzeki. W trwającej od 23 marca do 12 kwietnia bitwie o Dong-Trieu, działła *Duguay-Trouin* pomogły ocalić Hajfong i wywalczyły dla okrętu pochwałę w Rozkazie Sił Morskich.

Przed powrotem 29 kwietnia do Sajgonu, krążownik zatrzymywał się kolejno w Campha (22 – 23-go), w zatoce Apowan na południu wyspy Cac Ba (23 – 25-go), Tourane (26 – 27-go) i po raz ostatni 28 kwietnia w Nhatrang

W okresie między 30 kwietnia a 8 maja, okręt znajdował się w stanie 72 godzinnej gotowości do wyjścia w morze. W dniu 9 maja krążownik wyszedł z krótką misją na wody Zatoki Syjamskiej. W jej trakcie zatrzymał się w Poulo-Condore, a później w Kampot (11 – 12-go), Ream (12 – 14-go) i ponownie w Poulo-Condore (15 – 16), po czym 17 maja powrócił do Sajgonu.

Kmdr Galleret zakończył służbę i opuścił jednostkę w dniu 19 maja. Został zastąpiony przez kmdr H.S.A. Tezenas de Montcel, który odziedziczył okręt znisz-



czony trudną służbą. Kmdr Galleret dowodził krążownikiem w ostatnich miesiącach, który był okresem szczególnie trudnym dla francuskich sił zbrojnych. Pod jego dowództwem, *Duguay-Trouin* przepłynął ponad 25 000 Mm i uczestniczył w 18 ostrzałach celów brzegowych (631 pocisków kal. 155 mm), nie wspominając już o wielu akcjach na lądzie, przeprowadzonych przez jego oddział desantowy. Było to szczególnie chwalebne, gdy uwzględnimy fakt iż w okresie między październikiem 1950 a marcem 1951 na okręcie było tylko 3/4 etatowej załogi. (404 zamiast 532).

*Duguay-Trouin* pozostawał w Sajgonie przez kilka tygodni, między 18 maja a 20 czerwca, w stanie 72 godzinnej gotowości. Wykorzystano ten okres na wymianę rurek w przednim skraplaczu, który znajdował się w złym stanie.

Od 26 czerwca do 20 lipca jednostka przeprowadziła misję nadzorczą na wybrzeżu Annamu, kotwicząc kilka razy w Nhatrang, z czego najbardziej znaczący był postój 15 lipca, gdy Rebuffel podniósł swoją flagę na krążowniku, przed powrotem jednostki 20 lipca do Sajgonu.

W dniu 3 sierpnia 1951 w nowej pochwie w Rozkazie Sił Zbrojnych, Ortolli, dowodzący Siłami Morskimi na Dalekim Wschodzie, wychwalał wspaniałe osiągnięcia *Duguay-Trouin*, w następujących słowach:

„Pod dowództwem kmdr Galleret, od 3 grudnia 1950 do 11 grudnia 1950, na kotwiczowisku Ha-Coi, a od 18 grudnia 1950 do 23 stycznia 1951 na kotwiczowiskach Ha-Coi i Tien-Yen w czasie bitwy pod Tien-Yen i Vinh-Yen, oraz od 23 marca 1951 do 12 kwietnia 1951 na kotwiczowisku Quang-Yen w czasie bitwy na wzgórzach Dong Trieu, wzdłuż Drogi Kolonialnej 18.

– był pierwszym dużym okrętem, który zaryzykował wejście na obszar działań, trudnodostępny i pokryty wąskimi, krętymi kanałami

– prowadził silne wsparcie ogniowe, wystrzelując pociski kal. 155 mm i oświetlające, dzięki czemu możliwy był francuski sukces w Tonkinie

– jego oddziały desantowe przeszukały wyspę Kersaint 5 grudnia 1950 oraz 22 grudnia 1950 północną część wyspy Ke-Bao, a także przez 17 dni zabezpieczyły miasto Quang Yen

– zapewniał funkcjonowanie wysuniętego punktu chirurgicznego, który obsługiwał setkę rannych, w tym wielu zapewnił operacje pod znieczuleniem

– dzięki wysiłkom załogi kierowanej duchem *esprit de corps*, mimo szeregu trudności związanych z wiekiem jednostki,

*mógł stale przyczyniać się sukcesu francuskich sił zbrojnych”.*

Pochwała zawierała także odznaczenie Croix de Guerre z pozłacaną Srebrną Gwiazdą dla kmdr Galleret.

Po pełnych 4 latach służby, mocno już zużyty *Duguay-Trouin* przygotowywał się do powrotu do Metropolii, gdzie czekało go rozbrojenie.

Po szeregu prac przygotowawczych, gdy dobra pogoda pozwalała na bezpieczny powrót, krążownik przeprowadził w dniach między 2 a 7 września próby gotowości. 3-go jednostka poruszała się przez 6 godzin z prędkością ekonomiczną 15 węzłów, a 7-go przez ten sam czas sprawdzano główne turbiny. Przy prędkości ekonomicznej na turbinie centralnej, zasięg zmniejszył się do 3000 Mm, jednak z wykorzystaniem bocznych wzrastała do 4000 Mm.

*Duguay-Trouin*, który w Indochinach został zastąpiony przez lotniskowiec *Arromanches* i lekki krążownik *Le Malin*, wyruszył do Francji 22 września. Rebuffel, który znajdował się na pokładzie, opuścił okręt z honorami w Cape St. Jacques.

Pierwszy postój wypadł w Singapurze 22 – 26 września, gdzie *Duguay-Trouin* przyjął dodatkowe paliwo, w związku z kryzysem Mossadegh w Iranie. Między 1 a 5 października jednostka znajdowała się w Colombo. Do Dżibuti okręt dotarł 11-go, a już w nocy z 12/13-go wyruszył w dalszą drogę. 16 października krążownik wszedł do Suez, a w nocy z 16/17-go pokonał Kanał. Do Tulonu jednostka wyszła z Port Said 17 października o godz. 15.00.

Korzystając z dobrej pogody, *Duguay-Trouin* osiągnął Tulon rankiem 22 października, równo miesiąc po opuszczeniu Sajgonu. Odświeżenie wyczyszczony z powiewającą flagą, krążownik był uroczystie witany przez Prefekta Maritime i jego zastępcę, przy dźwiękach orkiestry, którzy oddawali hołd zasłużonej jednostce. W okresie 4 lat krążownik przeszedł ponad 70 000 Mm, co stanowiło ekwiwalent 3,5 opłynięcia równika.

Kmdr Tezenas du Montcel miał satysfakcję przyprowadzenia starego krążownika do domu. W czasie całej podróży jednostka nie korzystała z pomocy holowników, nawet w Singapurze i Colombo, które w tym czasie należały do najbardziej zatłoczonych portów świata.

W początkach października, gdy *Duguay-Trouin* znajdował się jeszcze w drodze do domu, rozpatrywano pomysł skierowania jednostki do Lorient, gdzie miała pełnić służbę w charakterze hulka mieszkalnego dla załóg budowanych eskortow-

ców. Rozkaz jednak anulowano, i okręt trafił w ręce d-cy 3 Dystryktu Morskiego.

Proces odstawiania krążownika do rezerwy, z mocno zmniejszoną załogą rozpoczęto 1 listopada. Między innymi ministerialny rozkaz z 18 października przesunął okręt do grupy „Special B” rezerwy z dniem 1 grudnia. Ostatecznie datę przesunięcia do rezerwy nieco przesunięto i „stary dobry sługa” został zaliczony do tej kategorii 15 grudnia. Wówczas też opuścił jednostkę jej kapitan.

Od 29 stycznia do 21 lutego *Duguay-Trouin* znajdował się w doku Vauban, gdzie zdemonutowano jego 4 śruby napędowe. Okręt został ostatecznie wycofany ze służby z dniem 29 marca.

## 1953

Stary krążownik został w dniu 27 marca sprzedany przez państwo w Tulonie za kwotę 109 mln. franków firmie C.O.F.A. (grupa złomownicza) z klauzulą, że złomowanie zostanie przeprowadzone na obszarze Tulonu. Nabywca zagwarantował także zwrot metali nieżelaznych (miedzi i ołowiu) marynarce wojennej do ponownego wykorzystania.

Dostarczony pod palniki złomiarzy stary krążownik nie uczestniczył już w demontażu Imperium, którego pomagał bronić.

\* \* \*

Na zakończenie, *Duguay-Trouin* był uważany przez swoich kapitanów za okręt o wspaniałych właściwościach, przewyższający krążowniki które zbudowano po nim. Jednostka była łatwa w manewrowaniu w dobrych warunkach pogodowych. Jej siłownia była wspaniała i godna zaufania. Z drugiej strony zasięg, był wyjątkowo mały jak na krążownik co wszyscy jednomyślnie podkreślali.

Bardzo wielu dowódców *Duguay-Trouin* osiągnęło rangi admirałskie: komandorzy Dumont, Oge, Thouroude (dwóch ostatnich dopiero po opuszczeniu marynarki wojennej), Le Bonzec, Petit, Nouvel de la Flèche, Trolley de Prévaux (pośmiertnie) i Sacaze – wszyscy uzyskali ten stopień, D'Harcourt i Danbé zostali wiceadmirałami, podobnie Champion, tyle tylko że w Sekcji 2 (wywiad). Wyżyny hierarchii – stopień pięciogwiazdkowego admirała uzyskali kmdr por. Barthélemy i kmdr Galleret.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego  
Maciej S. Sobański



Jarosław Malinowski

## Zimnowojenni strażnicy Oslofjordu

### Geneza i budowa jednostek

Pod koniec lat pięćdziesiątych, Royal Norwegian Navy składała się z ek-samerykańskich i brytyjskich okrętów wojennej budowy. W realiach potencjalnej wojny atomowej okręty te, pomimo rozlicznych modernizacji były już przestarzałe. Dlatego niezbędnym stało się odnowienie stanu floty. Nowy, trzeba przyznać bardzo ambitny program z 1959 roku, przewidywał budowę 15 okrętów podwodnych w Niemczech Zachodnich, 5 fregat według amerykańskiej dokumentacji oraz 5 korwet i 20 kutrów artyleryjskich we własnych stocznicach<sup>1</sup>. W dużym stopniu budowa okrętów była finansowana z amerykańskiej pomocy wojskowej (Military Assistance Programme), jednak program budowy korwet został okrojony do 2 jednostek, im też poświęcony jest niniejszy artykuł.

Jednostki te według terminologii norweskiej były klasyfikowane jako patrolowce (patuljefartöyer) i miały zastąpić wysłużone wojenną służbą stare eskortowce (eks-torpedowce) typu *Odin/Sleipner*, przedwojennej jeszcze budowy<sup>2</sup>.

Stępkę pod prototypowy *Sleipner* położono w Akers Mek. Verksted w Oslo w 1963 roku. Wodowanie nastąpiło 9 listopada 1963 r., a wcielenie do służby 29 kwietnia 1965 r. z numerem

burtowym „P 950”. Natomiast drugą jednostkę, dla której wybrano nazwę *Balder* rozpoczęto budować w Nylands Verksted w Oslo w 1964 roku. W trakcie budowy nazwę zmieniono na *Aeger* (*Eger*), wodowanie nastąpiło 24 września 1965 r., wejście do służby 31 marca 1967 r. z numerem burtowym „P 951”.

### Opis konstrukcji

Jednostki charakteryzują się ładną i harmonijną sylwetką, charakterystyczną dla lat sześćdziesiątych. Posiada ona kadłub z wzniosem dziobowym i załamaniem burt, pomost bojowy z masztem, za nim opływowy komin. Przed pomostem zamontowano działo artylerii głównej, na rufie działko przeciwlotnicze i broń ZOP. Korwety nie posiadały iluminatorów w celu ochrony przed skutkami działania broni ABC, dlatego kadłub zbudowany był w formie gazo-szczelnej cytadeli z nadciśnieniem powietrza wewnątrz.

Wyporność standardowa wynosi 600 t, natomiast wyporność pełna 780 t. Maksymalna długość kadłuba to 69,40 m, szerokość 8,30 m, a zanurzenie maks. 2,70 m (wg innych źródeł 69,00 x 8,00 x 2,50 m).

Napęd składa się z czterech silników wysokoprężnych Maybach MTU o łącznej mocy 8800 KM (6470 kW), przeka-

zujących moc poprzez przekładnię na 2 wały śrubowe.

Prędkość maksymalna wynosi 21 węzłów, zasięg nigdy nie został oficjalnie opublikowany przez Norwegów.

Uzbrojenie jak na okręty tej wielkości jest dosyć silne, z przewagą broni ZOP.

Na dziobie zabudowano uniwersalne wieżowe amerykańskie działo Mk 34 L/50 kal. 76,2 mm<sup>3</sup>, służące do zwalczania celów morskich, powietrznych

1. Fregaty typu *Oslo*, zbud. 1963-1966, wyp. 1450/1745 t, wymiary 96,60 x 11,20 x 5,50 m, napęd turb. par. 20 000 KM, prędkość 25 w. uzbr.: 4 x 76 mm, 6 wt. 324 mm, miotacz „Terne”, załoga 151. Modernizowane w latach 1987-91, zamiast 2 x 76 mm zamontowano 8 r.płot. „Sea Sparrow” i 4 r.pokr. „Penguin”. Obecnie sukcesywnie zastępowane przez fregaty typu *Nansen*. Okręty podwodne typu *Kobben*, zbud. 1963-1965, wyp. 350/472 t, wymiary 45,40 x 4,60 x 4,30 m, napęd diesel-elektryczny 1200 + 1800 KM, prędkość 12/18 w., uzbr. 8 wt 533 mm, załoga 18-20. Obecnie wycofane, 4 jednostki w służbie polskiej MW.

Kutry artyleryjskie typu *Storm*, zbud. 1963-1968, wyp. 100/135 t, wymiary 36,5 x 6,10 x 1,50 m, napęd siln. wysokopr. 6000 KM, prędkość 32 w., uzbr.: 1 x 76 mm, 1 x 40 mm, od 1970 dodatkowo 6 r. pokr. „Penguin”. Obecnie wycofane, część kutrów po demontażu rakiet przekazana Litwie, Łotwie i Estonii.

2. Torpedowce typu *Odin/Sleipner*, zbud. 1935-1939, wyp. 597/708 t, wymiary 74,00 x 7,80 x 3,00 m, turb. par. 12 500 KM, prędkość 30 w., załoga 75 ludzi. Uzbr.: pierwotnie 2-3 x 76 mm, 1 x 40 mm, 2 wt 533, po mod. 1953-1954; 3 x 76 mm, 2 x 40 mm, 2 x 30 mm. Wycofane w 1959 roku.

3. Działo Mk 34 było montowane w U.S. Navy m.in. na zmodernizowanych fregatach typu *Claud Jones*, fregatach dozoru radarowego *Edsall* oraz nowych kutrach artyleryjskich typu *Asheville*.





Ager po zmianie numeru burtowego na „F 310”, lecz jeszcze przed modernizacją.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

i lądowych. Posiada ono maksymalny kąt podniesienia 85°, szybkostrzelność 50 strzałów na minutę, zasięg maksymalny ognia 12,8 km, masa pocisku 6 kg. Do kierowania ogniem z lewej strony wieży zainstalowano radar Mk 63 w kształcie talerza.

Do zwalczania, głównie celów powietrznych zamontowano na rufie, standardową broń tego okresu norweskiej marynarki, działko Bofors L/70 kal. 40 mm. Jego maksymalny kąt podniesienia to 90°, szybkostrzelność 300-330 strzałów na minutę, zasięg ognia 4 km, masa pocisku 0,853 kg.

Na nadbudówce, za kominem zabudowano dwie trzyrurowe wyrzutnie Mk 32 kal. 324 mm, przystosowane do wystrzeliwania torped o napędzie turbinyowym Honeywell Mk 46. Posiadają one długość 2,60 m, masę 232,4 kg (w tym głowica 44 kg), zasięg 11 km, prędkość 40 w.

Głównym jednak orężem okrętów przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych jest system „Terne III”. Składa się on z wyrzutni rakietowych bomb głębinowych umieszczonej w specjalnej osłonie za nadbudówką, sonaru, oraz centrali strzelań. Prace nad tą ciekawą bronią zostały rozpoczęte przez Norwęgii Defence Research Establishment<sup>4</sup> pod koniec lat pięćdziesiątych w kooperacji z U.S. Navy. Jako podstawę wyjściową wykorzystano system Mk 3 „Mousetrap”, sto-

sowany przez Amerykanów w czasie II wojny światowej.

Sześciostopowa wyrzutnia jest zawieszona kardanowo i może być wychylana w poziomie o 360°, natomiast w pionie od 45° do 75°. Wyrzutnia jest ustawiana przez silniki elektryczne sterowane z centrali z dokładnością  $\pm 0,25^\circ$ . Ponadto wyrzutnia jest stabilizowana przeciw przechyłom bocznym w zakresie do 20° i wzdłużnym do 5°.

Ładowanie odbywa się automatycznie w położeniu pionowym przez podajnik łańcuchowy komory amunicyjnej i trwa 40 sek. Ciężar załadowanej wyrzutni wynosi 3 t. Odstępy wystrza-

łów wynoszą 1 sek., zasięg strzału od 400 do 900 m.

Sam pocisk napędzany jest silnikiem rakietowym na stały materiał pędny, jego długość wynosi 1,97 m, średnica 0,2 m (wg innych 0,23 m), masa 120 kg (głowica 48 kg Torpex). Oczywiście zbudowano kilka serii pocisków oznaczonych Mk 7, Mk 8 i najnowszą Mk 10, stąd mogą wynikać pewne różnice.

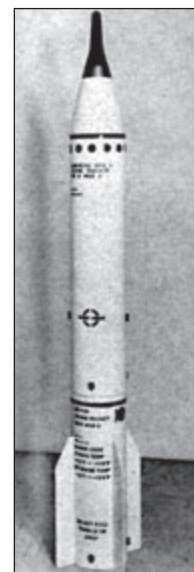
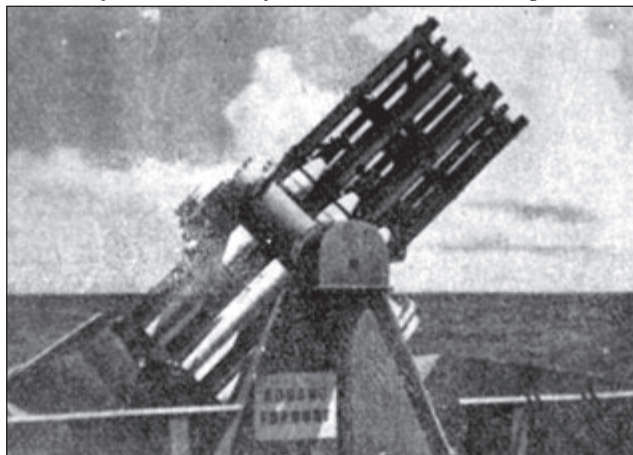
Zastosowano w nim kombinowany zapalnik zbliżeniowo-czasowy, który uruchamia się dopiero po przebyciu

4. Później prace i produkcję przejęła znana norweska firma zbrojeniowa Kongsberg.

#### Rakietowy pocisk przeciwpodwodny Mk 7.

Fot. „Jane's Fighting Ships”.

Wyrzutnia pocisków systemu „Terne” w trakcie prób, dobrze widoczne prowadnice oraz pociski na nich. Fot. „Przegląd Morski”





ustalonej głębokości lub czasu zrzuca do wody, w zależności od ustawienia.

Strzelaniem kieruje centrala, która zbiera informacje o celu z wykorzystaniem sonarów, m.in. takich jak: azymut, głębokość, zanurzenie, prędkość. Przelicznik w centrali przelicza te dane, uwzględnia też parametry ruchu własnego okrętu, kierunek i prędkość wiatru. Po ustaleniu współrzędnych położenia celu podaje dane do wyrzutni rakiet.

Całość uzbrojenia ZOP uzupełniały dwie tradycyjne zrzutnie grawitacyjnych bomb głębinowych na rufie, które można było wymienić na tory minowe.

Do wykrywania celów morskich na maszcie zamontowano amerykański radar OPS-18-1, natomiast przed nim na wysięgniku radar nawigacyjny Decca 2002. Wykrywaniem celów podwodnych zajmował się aktywny sonar AN/SQS-36, również amerykańskiej produkcji. Zamontowany on był w dielektrycznej, wysuwanej z kadłuba opływowej osłonie w części dziobowej. O sonarze ataku systemu „Terne” brak informacji.

Jako system WRE korwety otrzymały dwie 3-rurowe wyrzutnie celów pozorowanych Mk 36 SRBOC. Całość wyposażenia uzupełniają radionamiernik zamontowany na szczycie masztu oraz liczne anteny prętowe.

Załoga korwet liczyła 62 ludzi, w tym ok. 10 oficerów. Pomieszczenia załogi posiadały duży komfort, a to z racji działania jednostek w niesprzyjających warunkach klimatycznych wód okalających Norwegię.

Do środków ratowniczych należały, pneumatyczna łódź motorowa na wysięgniku z prawej strony komina, oraz po dwie pneumatyczne tratwy ratunkowe na ścianach obu bocznych części pomostu bojowego.

### Służba jednostek

Była ona charakterystyczna dla okrętów tego okresu, czyli dozór wejścia do Oslofjordu, prowadzącego do stolicy kraju Oslo przed siłami podwodnymi i dywersyjnymi potencjalnego przeciwnika. Nadto kor-

wety brały udział w licznych NATO-wskich manewrach, od Jutlandii po Przylądek Północny, wykazując nadspodziewanie dobre właściwości morskie.

W roku 1972 dokonano zamiany numerów burtowych. I tak *Sleipner* otrzymał „F 311” zamiast „P 950”, *Aeger* „F 310” w miejsce „P 951”.

W tym samym roku korwety poddano większej modernizacji. W jej ramach dokonano następujących zmian:

- Zdemontowano radar kierowania ogniem Mk 63, który zastąpiono dwoma szwedzkimi celownikami optoelektronicznymi TVT-300. Zamontowano je na dachu pomostu i za wyrzutnią „Terne”.

- Zamiana radaru OPS-18-1 na TSM 2633 Spherion firmy Thomson.

- Wyremontowano wyrzutnie torped, przystosowując je do brytyjskich torped o napędzie elektrycznym BAE Systems „Stingray”. Posiadają one długość 2,60 m, masa 267 kg (w tym 45 kg głowica), prędkość 45 w, zasięg 8 km/45 w.).

- Zamieniono sonar AN/SQS-36 nowym, aktywnego poszukiwania i ataku Simrad TSM 2622 Spherion firmy Thomson.

- Generalnemu remontowi poddano wyrzutnię „Terne”.

Pod koniec lat osiemdziesiątych postanowiono okręty przebudować do celów szkoleniowych, aby mogły zaokrętować 30 kadetów. Zabudowano nowe koje, zdemontowano wyrzutnie tor-

ped kal. 324 mm, prace na *Sleipner* zakończono w sierpniu 1988 r., na *Aeger* w maju 1989 r. Ze względu na ciasnotę miejsc sypialnych, nie odbywano dłuższych rejsów szkolnych, jedynie krótsze wzdłuż norweskich wybrzeży.

W nowej roli służba okrętów nie była jednak zbyt długa, gdyż już w 1992 roku odstawiono je do rezerwy w oczekiwaniu na dalsze losy.

*Sleipner* został po rozbrojeniu zatopiony w czerwcu 2002 roku jako okręt-cel. Dokonał tego jeden z kutrów rakietowo-torpedowych typu *Hauk* w czasie prób szwedzkiej torpedy Tp 613<sup>5</sup>. Odnosić losów *Aeger* to brak jakichkolwiek informacji o nim, nie wykluczone więc że okręt stoi jeszcze w jakimś zapomnianym fiordzie. ●

### Bibliografia

1. Blackman R.V.B (red.), *Jane's Fighting Ships 1971-72*, London 1971.
2. Gardiner R. (red.), *Conway's Fighting Ships 1947-1982. Part I: The Western Powers*, London 1993.
3. Gradelius E., *Marinekalender 1992*, Stockholm 1991.
4. Grove E., *NATO Major Warships – Europe*, London 1990.
5. Sharpe R. (red.), *Jane's Fighting Ships 1992-93*, Coulsdon 1992.
6. Żytnowski B., *System „Terne”*, Przegląd Morski” nr 5/1961.
7. Internet.
8. Materiały własne.

5. [www.youtube.com/watch?v=mgNtEL2C3g](https://www.youtube.com/watch?v=mgNtEL2C3g)

*Sleipner* w 1989 roku jako okręt szklony, m.in. widoczny brak okrągłego radaru Mk 63 kierowania ogniem, na wieży działa kal. 76 mm i wyrzutni torped. Fot. Gyssels Gilbert



Mała indyjska fregata *Andaman* typu *Petya*. Dwie bliźniacze jednostki *Kiltan* i *Katchall* walnie przyczyniły się do powodzenia ataków na Karaczi.  
Fot. zbiory Leo van Ginderen



# Działania morskie

## INDIE — PAKISTAN 1971

Krzysztof Hanuszek

### Tło konfliktu

Pakistan i Indie powstały jako niepodległe państwa po II wojnie światowej. Proces ten nie był łatwy, gdyż historyczne terytorium Indii – będące kolonią brytyjską – było zamieszkiwane przez liczne grupy etniczne i wspólnoty religijne, co już samo w sobie rodziło niebezpieczeństwo konfliktów. Główna, choć nie jedyna linia podziałów biegła na płaszczyźnie wyznaniowej. Z jednej strony stali Muzułmanie z drugiej Hindusi. Dlatego też zdecydowano o utworzeniu dwóch państw: Indii i Pakistanu. Ten ostatni miał być państwem Muzułmanów. Istotny problem stanowiła geografia, bowiem tereny zamieszkałe w większości przez Muzułmanów leżały na dwóch przeciwległych (patrząc z zachodu na wschód) krańcach Indii. W ten sposób Pakistan składał się z dwóch części: Pakistanu Zachodniego i Pakistanu Wschodniego. Relacje między Indiami a Pakistanem od początku były fatalne i nie uniknięto wojen między obu państwami. Przy tym wykrystalizo-

wały się pewne sympatie i antypatie co do państw trzecich które na forum międzynarodowym popierały jedną ze stron (ich postawa w tym względzie wynikała z szerszego kontekstu polityki światowej). Indie utrzymywały poprawne stosunki z dawnym kolonizatorem Wielką Brytanią oraz nawiązały bliskie kontakty z ZSRR. Natomiast Pakistan znalazł się w orbicie wpływów USA, nadto zbliżył się do ChRL. Sytuacja polityczna Pakistanu była skomplikowana. Stolica państwa znajdowała się w Pakistanie Zachodnim, tam też koncentrowało się życie polityczne i ekonomiczne. Mieszkańcy Pakistanu Wschodniego czuli się pod każdym względem upośledzeni wobec współobywateli z zachodu. Dlatego rozpoczęli działania polityczne a wobec braku efektów również zbrojne wystąpienia. Miała miejsce postępująca radykalizacja żądań: od równouprawnienia poprzez postulat autonomii, aż do pragnienia utworzenia niezależnego państwa. Nastąpił też klasyczny efekt spirali przemocy: wzmożenie działalności opo-

zycyjnej powodowało nasilenie represji co skutkowało zbrojnym oporem, rezultatem czego wzmagano represje i tak dalej. Ostatecznie w Pakistanie Wschodnim miała de facto miejsce wojna domowa. Pragnąc osłabienia Pakistanu, Indie popierały działania opozycji w Pakistanie Wschodnim (o czym dalej). Nadto zarysował się poważny problem. Niepokoje w Pakistanie Wschodnim powodowały napływ uchodźców do Indii. Różne źródła odmiennie oceniają ich liczbę – najniższe szacunki mówią o 2 milionach (!) ludzi. Zaistniała sytuacja skłoniła kierownicze gremia Indii do podjęcia decyzji o wojnie z Pakistanem.

### Indie – Pakistan siły i środki

Na wstępie należy zaznaczyć, że siły zbrojne tak Indii jak Pakistanu nie są typowymi armiami państw trzeciego świata. Tradycje nowoczesnych sił zbrojnych sięgają czasów kolonialnych. W zmaganiach I i II wojny światowej (nie licząc innych konfliktów) jednostki indyjskie – w ramach Brytyjskiej Wspólnoty Na-

rodów – brały aktywny udział. Po uzyskaniu niepodległości i podziale armii, lotnictwa i floty między Indie i Pakistan zachowano wiele z brytyjskiego (a tym samym zachodniego) charakteru. Przejawia się to po dziś dzień w stopniach wojskowych, wzorach umundurowania i ramach organizacyjnych. Co ważne siły zbrojne obu państw są w pełni zawodowe (nie licząc oczywiście formacji ochotniczych, rezerwowych i organizacji paramilitarnych). Oficerowie zdobywają kwalifikacje w ojczyźnie oraz zagranicą w tym w Wielkiej Brytanii i USA. Poziom wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych oficerów jest wysoki, nie ustępuje światowemu. Wyszczolenie i dyscyplina żołnierzy też stoją wysoko. Jeśli chodzi o najbardziej interesującą nas materię, to marynarki obu państw były długo traktowane jako „ubodzy krewni” przez ministerstwa obrony i sztaby generalne. Priorytet miały lotnictwo i wojska lądowe. Efektem takiego stanu rzeczy było zaniedbanie floty, szczególnie pakistańskiej. Tendencja ta uległa pewnej zmianie, przede wszystkim w Indiach. Dzięki tradycyjnym kontaktom z Royal Navy Indie mogły liczyć na brytyjskiej budowy okręty i dostęp do technologii (sonary, radary, systemy uzbrojenia etc.). Ponadto zacieśnienie kontaktów z ZSRR przyniosło dla MW Indii wymierne korzyści w postaci zasilania floty licznymi jednostkami: okrętami podwodnymi proj. „641” (*Foxtrot* w nomenklaturze indyjskiej typ *Kalvari*), fregatami proj. „159” (*Petya* w nomenklaturze indyjskiej typ *Komorta*), kutrami rakietowymi proj. „205” (*Osa*), okrętami desantowymi proj. „770” (*Połnocny* – polskiej budowy) oraz okrętem – bazą proj. „1886” (*Ugra*). Trzeba nadmienić, że siłownie i mechanizmy pomocnicze dostarczonych z ZSRR okrętów nawodnych trapiły liczne awarie (z kronikarskiego obowiązku wspomnieć należy że okręty brytyjskiej budowy, też miały problemy techniczne, lecz były to jednostki starsze od zakupionych w ZSRR). O ile sprawności technicznej okrętów podwodnych nie kwestionowano, to ich wyposażenie hydroakustyczne oraz radioelektroniczne, poziom hałasu a także warunki bytowe uznano za gorsze aniżeli na jednostkach zachodnich. Natomiast systemy uzbrojenia okrętów uznano za działające w sposób satysfakcjonujący. Za szczególnie efektywne uważano pociski klasy woda – woda. Przeprowadzono strzelania ćwiczebne na wodach radzieckich a następnie na wodach macierzystych w obecno-

ści szefa sztabu MW i miano pełne zaufanie co do ich skuteczności i niezawodności (jak się okazało była to opinia w pełni uzasadniona). Pomimo mankamentów, okręty zakupione w ZSRR stanowiły istotne wzmocnienie indyjskiej MW, szczególnie kutry rakietowe. Co należy podkreślić Pakistan nie posiadał okrętów z podobnym uzbrojeniem. Jeśli chodzi o MW Pakistanu to siły nawodne były całkowicie przestarzałe, natomiast duży potencjał miały siły podwodne, w tym wówczas nowoczesne, francuskiej budowy okręty podwodne typu *Daphné*. Warto też odnotować, że pakistańska MW posiadała miniaturowe o.p. włoskiego typu *SX 404*. Słabym punktem obu stron był brak dobrej współpracy z lotnictwem. Tutaj korzystnie wyróżniały się Indie, które dysponowały lotnictwem morskim wyposażonym między innymi w samoloty odrzutowe i śmigłowce (do służby wchodziły, wówczas bardzo nowoczesne, maszyny typu „Sea King”). Zdolność operacyjną lotnictwa morskiego wydatnie podnosił fakt posiadania przez Indie lotniskowca. Pakistan lotnictwa morskiego nie posiadał, a jak już wspomniano współpraca z siłami powietrznymi daleka była od satysfakcjonującej.

Jeśli chodzi o rozmieszczenie sił i stawiane cele to rzecz przedstawiała się następująco. Siły zbrojne Indii podlegały kierownictwu politycznemu państwa. Aspekt stricte wojskowy leżał w gestii

Komitetu Szefów Sztabów, którym kierował szef sztabu wojsk lądowych gen. Manekshaw. Indyjskie przywództwo podjęło decyzje o wojnie z Pakistanem w marcu 1971 r., wkrótce siły zbrojne przystąpiły do jej planowania. Indyjscy politycy postawili przed siłami zbrojnymi jasno sprecyzowane zadania (w poprzednich konfrontacjach militarnych indyjskie przywództwo i siły zbrojne działały bez spójnego planu i tylko lepiej lub gorzej reagowały na wydarzenia). Zakładano, że dojdzie do sytuacji w której Pakistan pierwszy rozpocznie działania wojenne, planowano szybkie przejście własnych sił do działań zaczepnych. Marynarce wojennej postawiono następujące zadania: ochrona wybrzeża, baz wojennomorskich, portów handlowych i żeglugi; przerwanie połączeń morskich obu części Pakistanu ze sobą i światem zewnętrznym; zneutralizowanie sił morskich przeciwnika w Pakistanie Wschodnim i ograniczenie zdolności działania, a jeżeli będzie to możliwe zniszczenie głównych sił pakistańskiej MW bazujących w Pakistanie Zachodnim. Przygotowując się do działań wojennych planowano nawiązanie współpracy z innymi rodzajami sił zbrojnych, w szczególności z lotnictwem – przeprowadzono nawet wspólne ćwiczenia – ale jak czytelnik niebawem się przekona praktyczna realizacja tych planów w warunkach wojny daleka była od perfekcji. Zakazano statkom handlowym, za wy-

#### Siły morskie obu stron kształtowały się następująco:

Typ okrętu	Indie	Pakistan
<b>Okręty nawodne</b>		
lotniskowce	1	brak
krążowniki	2	1
niszczyciele	6	5
fregaty	22	3
kutry rakietowe	8	brak
trałowce	9	8
jednostki patrolowe	20	6
okręty desantowe	4	brak
<b>Okręty podwodne</b>		
pełnomorskie okręty podwodne	4	4
miniaturowe okręty podwodne	brak	5
<b>Lotnictwo morskie</b>		
myśliwce bombardujące	24	brak
samoloty patrolowe/ZOP	15	brak
samoloty patrolowe	5	brak
śmigłowce	20+	brak



jątkiem tych którym udzielono z odpowiedzialnym wyprzedzeniem zezwolenia, zbliżyć się do Bombaju (Mumbaju) i innych ważnych portów na odległość poniżej 40 mil morskich. Organizacyjnie indyjska MW, której dowódcą i szefem sztabu był adm. S. M. Nanda podzielona była na dowództwa zachodnie, południowe i wschodnie. Z tej trójki najważniejsze były zachodnie i wschodnie których dowódcami byli wiceadm. N. Krishnan i wiceadm. S. N. Kohli. Rozmieszczając siły, okręty rakietowe przydzielono do sektora zachodniego, natomiast lotniskowiec do wschodniego. Dowództwo południowe było pod rozkazami kontradm. V. A. Kamath, miał on do dyspozycji zaledwie kilka okrętów; w tym rejonie nie doszło jednak do żadnych poważniejszych działań. Po stronie pakistańskiej dowódcą całości sił morskich był wiceadm. Muzaffar Khan, który dowodził zarazem siłami morskimi w Pakistanie Zachodnim gdzie skoncentrowano większość okrętów, natomiast skromnymi siłami morskimi w Pakistanie Wschodnim (z liczących się jednostek stacjonowały tam zaledwie cztery kutry patrolowo-artyleryjskie) dowodził kontradm. M. Sharif. Okrętom nawodnym przydzielono zadania defensywne, natomiast działania ofensywne miały prowadzić okręty podwodne. Celem zabezpieczenia Karaczi głównej bazy floty a zarazem głównego portu handlowego pakistańskie okręty patrolowały w odległości 40 – 70 mil morskich od niego. Po zapadnięciu zmroku zabroniono bez zezwolenia statkom handlowym zbliżać się na odległość mniejszą aniżeli 75 mil morskich do tego portu. Na zakończenie opisu sił obu przeciwników warto cofnąć się w czasie do poprzedniej wojny Indyjsko – Pakistańskiej w 1965 roku. Wówczas indyjska flota zachowała się biernie, natomiast pakistańskie okręty nawodne, przeprowadzając jednorazowy wypad, ostrzelały nieprzyjacielskie wybrzeże. Nie poczyniono godnych odnotowania zniszczeń, ale fakt ten w połączeniu z brakiem reakcji indyjskiej MW miał duże znaczenie propagandowo – psychologiczne. Również pakistański okręt podwodny *Ghazi* wykonał atak torpedowy na fregatę *Brahmaputra* nie uzyskując trafień, co nie przeszkodziło Pakistańczykom twierdzić że ciężko uszkodzili (prawdopodobnie zatopili) tę jednostkę. Po wojnie dowództwo MW Indii zaprosiło zagranicznych atache wojskowych oraz dziennikarzy na pokład *Brahmaputry* aby naocznie przekonać ich, że fregata znajduje się w do-

brym stanie. Tym razem indyjska flota planowała działać aktywnie – o tym jak zamiar ten zrealizowano czytelnik dowie się poniżej.

### Nim oficjalnie padły pierwsze strzały

Jak już wspomniano, w Pakistanie Wschodnim działał silny ruch opozycyjny którego zbrojne ramię nosiło nazwę Mukti Bahini. Indie wspierały zbrojne działania opozycji. Pomoc ta przybierała bardzo konkretne formy takie jak udostępnienie baz oraz szkolenie na terytorium Indii czy przekazanie sprzętu wojskowego. W ramach Mukti Bahini działały również formacje morskie. Składały się z zespołów dywersantów – w tym pływonurków – oraz „okrętów” którymi były uzbrojone, niewiel-

granicznych. Rząd Indii liczył, że Pakistan zostanie wkrótce sprowokowany do podjęcia działań wojennych na pełną skalę. Indie dążyły do wojny z Pakistanem i były do niej przygotowane ale liczyły, że to właśnie Pakistan rozpocznie pierwszy wojnę, gdyż taki obrót sytuacji był pożądany ze względów politycznych, trzeba przyznać że indyjscy politycy nie zawiedli się w swoich rachubach.

### Wojna na zachodzie – Morze Arabskie

Pakistan rozpoczął działania wojenne 3 grudnia 1971 r. atakiem powietrznym na indyjskie lotniska, tym samym wojna stała się faktem. MW Indii przystąpiła do realizacji wcześniej określonych zadań. Jednym z nich była neutralizacja pakistańskiej floty. W tym celu sformowa-



Indyjskie kutry rakietowe typu Osa-I nosiły w czasie wojny z Pakistanem dosyć ciekawy kamuflaż.

Fot. Bharat Rakshak

kie jednostki przybrzeżne. Dywersanci przeprowadzili szereg ataków na porty w Pakistanie Wschodnim. Do bardziej udanych należała seria akcji (18 – 22 września 1971) w porcie Czalna gdzie, przy użyciu min z zaczepami magnetycznymi zatopiono zbiornikowiec *Tevoit* o nośności 10 000 t i frachtowiec *Chakolona* również o nośności 10 000 t, a szereg innych jednostek handlowych uszkodzono, mimo strat wśród napastników można te działania uznać za duży sukces. Choć „okręty” Mukti Bahini były tylko uzbrojonymi (między innymi w działka Bofors kal. 40 mm) jednostkami cywilnymi, to potrafiły być groźne o czym przekonała się załoga brytyjskiego frachtowca *City of St. Albans*. Płynący do Pakistanu Wschodniego statek został zaatakowany, ostrzelany i zmuszony do zawrócenia. Mukti Bahini oczywiście działała głównie na lądzie. Przy tym regularne jednostki indyjskiej armii nawet nie kryły się z udzielanym wsparciem (choć rząd Indii oficjalnie „nic nie widział, nic nie słyszał, nic nie wiedział”). Jak łatwo można się domyśleć dochodziło do częstych incydentów

no zespół uderzeniowy który składał się z następujących jednostek: cztery kutry rakietowe proj. „205” – *Nipat*, *Nirghat*, *Veer* i *Vidyut*; dwie fregaty proj. „159” – *Kiltan* i *Katchall* oraz zbiornikowiec *Poshak*. Zespołem tym dowodził komodor B. B. Yadav. Plan operacji zakładał atak na Karaczi i zniszczenie napotkanych pakistańskich jednostek. Indyjskie okręty opuściły Bombaj po zmroku 4 grudnia 1971 r. Trzon zgrupowania stanowiły trzy kutry rakietowe – miały one wykonać zadanie główne. Idące w szyku klina okręty prowadził *Nipat* (z dowódcą zespołu na pokładzie) z tyłu z lewej burty podążał *Nirghat*, analogiczną pozycję z prawej burty zajmował *Veer*. Za głównymi siłami podążały obie fregaty, które miały ubezpieczać kutry rakietowe, a w razie potrzeby je odholować (chodziło nie tyle o jednostki uszkodzone w walce co unieruchomione brakiem paliwa – przeznaczone do operacji przybrzeżnych kutry rakietowe miały mały zasięg). Ugrupowanie zamykał czwarty kuter rakietowy, który nie miał bezpośrednio uczestniczyć w akcji zaczepnej, ale stanowił odwód i miał

osłaniać odwrót. Zbiornikowiec, jako jednostka pomocnicza, pozostał w dużej odległości za okrętami bojowymi. Atak okrętów był skoordynowany z nalotem który na Karaczi miały przeprowadzić indyjskie samoloty. Pakistańska brzegowa stacja radarowa wykryła wprawdzie indyjskie okręty, ale jej meldunek nie wywołał podniesienia alarmu co było skutkiem zarówno słabej organizacji pakistańskiej obrony, jak i lekceważenia indyjskiej floty – obawiano się przede wszystkim ataku lotniczego. Około godz.

23 (mimo, że kolejność wydarzeń raczej nie budzi wątpliwości, to dokładny ich czas różni się w zależności od źródła) indyjskie okręty znalazły się w odległości 70 mil morskich od Karaczi i nawiązały kontakt radarowy z patrolującymi w tym rejonie jednostkami przeciwnika. Dowódca indyjskiego zespołu wydał rozkaz zaatakowania pierwszego wykrytego okrętu kutrowi rakietowemu *Nirghat*. Jednostka rozpoczęła manewrowanie by ustawić się na kursie prostopadłym do przeciwnika (w ten sposób cel dawał większą, skuteczną powierzchnię odbicia dla radiolokatorów), którym był pakistański niszczyciel *Khai-bar*. Gdy zajęto optymalną pozycję z indyjskiego okrętu odpalono w krótkich odstępach dwa pociski przeciwokrętowe. Tymczasem na pokładzie pakistańskiego okrętu nie zdawano sobie sprawy z niebezpieczeństwa. W ostatniej chwili zauważono nadlatujący pocisk i otwarto do niego nieskuteczny ogień z dział przeciwlotniczych. Kilka sekund później niszczyciel został trafiony w kotłownię, co praktycznie przesądziło o jego losie. Drugi pocisk również osiągnął cel dopełniając dzieła zniszczenia. Nim pakistański okręt zatonął z jego pokładu nadano meldunek o trafieniu bombą lotniczą, co w połączeniu z indyjskim nalotem na Karaczi spowodowało, że Pakistańczycy dopiero po pewnym czasie zrozumieli, iż główny atak przeprowadziły nieprzyjacielskie okręty. Tymczasem na ekranach radarów indyjskich jednostek pojawiały się dwa kolejne cele. Z pokładu *Nipata* odpalono do każdego z nich po jednym pocisku. I tym razem osiągnięto trafienia. Ciężko uszkodzony został niszczyciel *Shah Jahan* (według innych źró-



Jeden z pakistańskich niszczycieli typu *Battle* krótko przed wybuchem wojny.

Fot. PakDef

deł *Badr*), natomiast wraz z całą załogą poszedł na dno frachtowiec *Venus Challenger*. Wspomniany statek wart jest kilku słów. Była to jednostka pod banderą liberyjską, a obsadzona chińską załogą, płynęła z Sajgonu (obecnie Miasto Ho Szi Mina) do Karaczi z ładunkiem amerykańskiej amunicji dla pakistańskiej armii; można sobie wyobrazić „fajerwerk” towarzyszący jej zatonięciu. „Bezrobotny” pozostawał *Veer* trzeci z biorących bezpośredni udział w akcji kutrów rakietowych, ale wkrótce pojawił się dla niego cel. Pojedynczy pocisk przeciwokrętowy odpalony z indyjskiej jednostki wystarczył, by pakistański trałowiec *Muahafiz* dosłownie rozleciał się na drobne kawałki. Do tej chwili sytuacja rozwijała się z indyjskiego punktu widzenia nadzwyczaj pomyślnie, ale właśnie wtedy w szereg indyjskich okrętów wkraśl się chaos. Dowódca zespo-

łu praktycznie utracił zdolność dowodzenia nad podległymi sobie okrętami i samotnie kontynuował zbliżanie się do Karaczi. Gdy *Nipat* znalazł się w odległości 14 mil morskich od pakistańskiego portu z jego pokładu odpalono dwa pozostałe pociski przeciwokrętowe. Jeden z nich spadł do morza krótko po odpaleniu, drugi natomiast kontynuował lot uderzając w jeden z kontrastowych radarowo obiektów na brzegu, którym okazał się być zbiornik paliwa. Wkrótce nocne niebo nad Karaczi rozświetliła luna kolejnego pożaru. W międzyczasie rejon ten był też bombardowany przez indyjskie samoloty. W zaistniałym zamieszaniu atakujące okręty wycofały się bez przeciwdziałania ze strony pakistańskiej, choć nie bez kłopotów. Dały o sobie znać defekty techniczne trapiące indyjskie okręty radzieckiej budowy. Kolejno awarii uległy kutry rakie-

Nocne efektowne wystrzelenie rakiety P-15 z jednego z indyjskich kutrów rakietowych typu *Osa-I*.

Fot. Bharat Rakshak







Stara pakistańska fregata *Zulfiqar* o mało nie padła ofiarą własnych samolotów.

Fot. „Jane's Fighting Ships”

towe *Veer*, *Kiltan* i *Nipat* oraz fregata *Katchall*. Ostatecznie wszystkie jednostki uporały się z defektami i powróciły do bazy, ostatni uczynił to *Nipat* – którego zdążono już spisać na straty. „Po drugiej stronie barykady” miał miejsce trudny do opisanego chaos. Gdy wreszcie zorientowano się, że w ataku na Karaczi brały udział indyjskie okręty, dowódca pakistańskiej MW zadzwonił do dowódcy pakistańskiego lotnictwa by ten rozkazał swoim samolotom wykryć i zniszczyć jednostki nieprzyjaciela. Jednak zbudzony z głębokiego snu dowódca lotnictwa wyraził tylko ubolewanie z powodu utraty okrętów (dodając że takie rzeczy niestety na wojnie mają miejsce) i niezobowiązująco wspomniawszy, że postara się coś zrobić w przyszłości. Biorąc pod uwagę fakt, że indyjskie okręty wycofywały się w nieładzie, w dodatku ulegając awariom w rejsie do swojej bazy, można śmiało powiedzieć, że zaprzeczono okazję odplacenia przeciwnikowi pięknym za nadobne. Z nastaniem dnia pakistańskie okręty zajęły się ratowaniem marynarzy z zatopionych poprzedniej nocy jednostek. Pakistańczycy zorganizowali też patrole powietrzne do których użyto zmobilizowanych samolotów cywilnych. Jedną z patrolujących maszyn wykryła 6 grudnia okręt, który rzecz jasna uznała za nieprzyjacielski. Meldunek ten „ściągnął” pakistańskie lotnictwo, które tym razem zareagowało nadzwyczaj sprawnie. Wykryta jednostka została „przeorana” seriami z karabinów maszynowych pakistańskich myśliwców. Pech chciał, że atakowanym okrętem była pakistańska fregata *Zulfiqar*! Obyło się wprawdzie bez poważniejszych uszkodzeń, ale było kilkunastu zabitych i rannych wśród członków załogi.

Dowództwo indyjskie planowało „iść za ciosem” i przeprowadzić kolejny atak rakietowy na Karaczi oraz ostrze-

lać inne punkty nieprzyjacielskiego wybrzeża. Miała to być operacja na dużą skalę z udziałem wielu okrętów w tym kilku kutrów rakietowych oraz krążownika *Mysore*. Działano jednak niezwykle ostrożnie obawiając się pakistańskich okrętów podwodnych i lotnictwa. Dodatkowo naczelne dowództwo indyjskiej MW chciało bezpośrednio kierować przebiegiem działań – co jak uczy historia wojen morskich rzadko przynosi dobre efekty. W ostatecznym rozrachunku indyjskie okręty zawróciły do swoich baz. Drugi atak na Karaczi doszedł wreszcie do skutku w nocy z 8 na 9 grudnia 1971 r., ale przy użyciu skromniejszych sił. Choć ponownie planowano połączyć uderzenie rakietowe na główny pakistański port z ostrzałem innych punktów wybrzeża, to jednak ostatecznie do tego zadania zespół okrętów w składzie krążownik *Mysore* oraz niszczyciel *Ranjit* i fregata *Betwa* zatrzymały wieczorem 8 grudnia pakistański statek. Jak się okazało był to frachtowiec *Madhumati*, jednostka początkowo próbowała ucieczki, ale po oddaniu przez indyjskie okręty strzałów ostrzegawczych zastoowała. Z indyjskiego niszczyciela wysłano na pokład statku oddział przwoy.

Jeden z pakistańskich okrętów podwodnych typu *Daphné*, prawdopodobnie *Hangor*.

Fot. PakDef



Po otrzymaniu informacji o incydencie dowództwo zdecydowało o powrocie indyjskich okrętów wraz ze zdobyczą do Bombaju, co też uczyniono. Powodem takiej decyzji było nadanie przez statek radiogramu informującego o zatrzymaniu, wobec czego obecność indyjskiego zespołu stała się znana Pakistańczykom, co niesło ryzyko ataków lotnictwa lub okrętów podwodnych. Tymczasem kuter rakietowy *Vinash* eskortowany przez fregaty *Talwar* i *Trishul* zbliżał się do Karaczi. Nie obyło się bez drobnego „zgrzytu” jakim było zatopienie ogniem artylerii, przez fregatę *Talwar*, małej jednostki przybrzeżnej, którą wzięto za patrolowiec, ale mimo tego indyjskim okrętom udało się niezauważenie zbliżyć do Karaczi. Z odległości 12 mil morskich *Vinash* odpalił wszystkie cztery posiadane pociski rakietowe. Pierwszy z nich uderzył w zbiornik paliwa na brzegu wywołując gwałtowny pożar. Celem pozostałych stały się jednostki znajdujące się na kotwiczowisku w pobliżu wyspy Manora. Dwa trafiły w statki handlowe neutralnych bander: brytyjski *Harmattan* i panamski *Gulfstar*. Cztery, ostatni pocisk ugodził w zbiornikowiec pakistańskiej MW *Dacca* powodując ciężkie uszkodzenie tej jednostki, która została opuszczona przez załogę. Tymczasem rejon Karaczi stał się też celem nocnego nalotu indyjskich samolotów. Był to, co warto zauważyć, jedynie korzystny dla strony indyjskiej zbieg okoliczności, a nie rezultat dobrej współpracy między lotnictwem a flotą. Tak czy inaczej indyjski atak powietrzny spowodował gwałtowną choć niecelną i chaotyczną kanonadę pakistańskiej artylerii przeciwlotniczej. Nie bez ironii trzeba zaznaczyć, że ogień pakistańskich artylerzystów nie był całkiem bezskuteczny bowiem kilka pocisków artylerii przeciwlotniczej przypadkowo trafiło w grecki frachtowiec *Zoe*. W powstałym zamieszaniu Paki-



stańcy nie podjęli żadnych działań przeciwko indyjskim okrętom, które mimo, że awarii uległ *Vinash* wycofały się bez strat nie niepokojone przez nieprzyjaciela.

Dotychczasowe sukcesy wywołały w indyjskiej flocie poczucie pewności siebie. Ale przysłowie mówi: „na wojnie jak na wojnie” – indyjscy marynarze mieli się wkrótce o tym przekonać. Już wieczorem 7 grudnia 1971 r. indyjski nasłuch radiowy namierzył transmisję pochodzącą z pakistańskiego okrętu podwodnego. W rejon gdzie jak ustalono znajdowała się nieprzyjacielska jednostka skierowano grupę poszukiwawczo-uderzeniową w składzie fregat *Kirpan* i *Khukri*. Jednak myśliwi mieli przeistoczyć się w zwierzynę. Pierwszy wykrył przeciwnika w godzinach rannych 9 grudnia pakistański okręt podwodny *Hangor*, odległość była znaczna. Przez większą część dnia pakistańska jednostka manewrowała na głęboko-

dyjskich fregat, atak zdecydowano przeprowadzić według wskazań urządzeń hydroakustycznych. Niebawem okręt podwodny zmniejszył zanurzenie do 40 m i o godz. 19.57 odpalił pierwszą torpedę samonaprowadzającą się hydroakustycznie, była ona jednak niecelna. Atak zaobserwowano z indyjskich okrętów a *Kirpan* przeprowadził nieskuteczny kontratak przy użyciu miotaczy bomb głębinowych „Limbo”, które zresztą wkrótce uległy awarii. Niezrażony pierwszym niepowodzeniem dowódca pakistańskiej jednostki wykonał o godz. 20.14 drugi atak odpalając dwie torpedy tego samego typu co za pierwszym razem. Na efekt nie trzeba było długo czekać, co najmniej jeden podwodny pocisk ugodził fregatę *Khukri*. Jednostka ta niebawem zatoniła wraz z większością załogi w tym dowódcą kpt. M. N. Mullah. Wobec niesprawności swojego uzbrojenia ZOP i nie chcąc się narażać na ewentualne kolejne ataki przeciwnika *Kirpan*

do skutku z powodu zaabsorbowania sił floty nieudanymi poszukiwaniami sprawcy zatopienia fregaty *Khukri* oraz z powodu zawieszenia broni kończącego wojnę.

### Działania na wschodzie – Zatoka Bengalska

Stosunek sił na tym obszarze operacyjnym wypadł zdecydowanie na korzyść Indii. Nie oznacza to jednak by Pakistańczycy byli całkowicie pozbawieni możliwości działania. Szczególnie groźne mogły być pakistańskie okręty podwodne. Istotnie jednostki tego typu zostały tam przez pakistańską MW skierowane. Nie było to jednak dla strony indyjskiej zaskoczeniem, gdyż logiczne myślenie wskazywało, że Pakistańczycy wykonają taki ruch. Przypuszczenia te znalazły potwierdzenie gdy indyjski nasłuch radiowy przechwycił radiogram w którym dowództwo pakistańskiej floty zapytywało o zapasy smarów w porcie Czattagam potrzebnych dla mechanizmów okrętów podwodnych. Potencjalnie najwartościowszym, ale też i najbardziej wrażliwym okrętem indyjskim na tym obszarze, był lotniskowiec *Vikrant*. Dowództwo indyjskie zdecydowało się na skomplikowaną operację, która miała uchronić ten okręt przed zniszczeniem a zarazem doprowadzić do zatopienia pakistańskiego okrętu podwodnego. W pierwszej kolejności lotniskowiec wraz z eskortą wyprowadzono na pełne morze i skierowano w rejon archipelagu Nikobarów a następnie w rejon Wysp Andamańskich gdzie przeprowadzono ćwiczenia grupy lotniczej okrętu. Tymczasem podjęto działania pozoracyjne mające przekonać Pakistańczyków, że lotniskowiec znajduje się w porcie Vishakapatnam. W tym celu indyjskie radiostacje prowadziły w eterze intensywną korespondencję z której treści miała wynikać obecność dużego okrętu w tym porcie. Nie zaniedbano też szczegółów takich jak zamówienia przez marynarkę dużej ilości żywności u lokalnych dostawców. Jak się okazało Pakistańczycy „połknęli haczyk”. U wyjścia z portu patrolował pakistański okręt podwodny *Ghazi*. Zadanie zniszczenia tej jednostki otrzymał niszczyciel *Rajput* (d-ca kmr por. Inder Singh). Okręt patrolował rejon wyjścia z portu w dniach 2 – 3 grudnia, ale nie nawiązano kontaktu z nieprzyjacielem. Na następny krótki patrol niszczyciel wychodził w morze nocą z 3 na 4 grudnia. Trwała już wojna i światła nawigacyjne w rejonie portu były wygaszone. Z tego powodu na okręcie znaj-

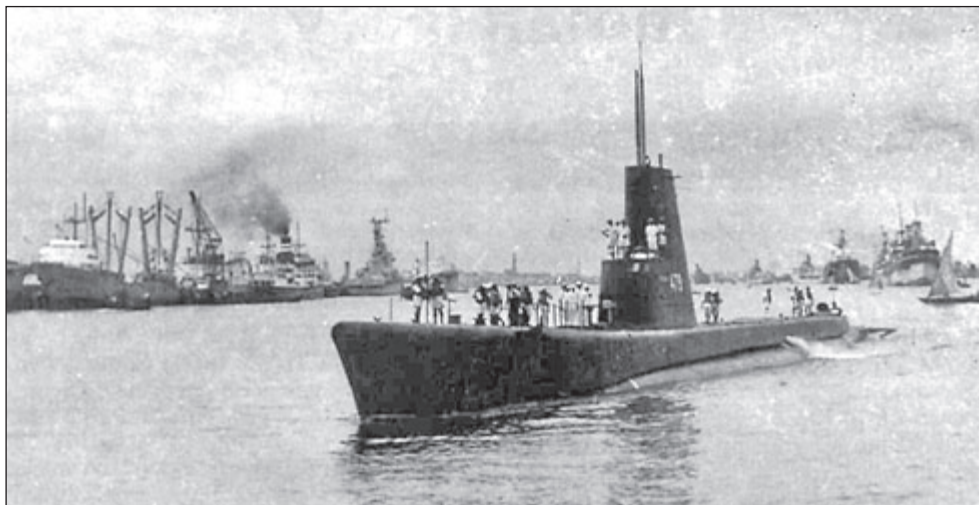


Indyjska fregata *Khukri*, która padła ofiarą własnej beztroski i braku czujności. Fot. Bharat Rakshak

ści peryskopowej. Tymczasem na indyjskich okrętach zupełnie nie zdawano sobie sprawy z niebezpieczeństwa. Co więcej popełniono kilka istotnych błędów taktycznych. Fregaty szły w szyku który w założeniu miał być „schodkowy”, ale w rzeczywistości obie jednostki płynęły niemal równolegle, na dodatek w stosunkowo niewielkiej odległości od siebie i to z małą, bo liczącą zaledwie 12 węzłów prędkością, co wynikało stąd, że na *Khukri* zmodyfikowano wyposażenie hydroakustyczne i jeden z oficerów por. Jain przekonał dowódcę by zredukować prędkość co miało znacznie poprawić i zwiększyć zasięg wykrywania. Wreszcie wieczorem pakistańska jednostka zajęła dogodną pozycję na kursie nieprzyjacielskich okrętów. O godz. 19.30 pakistański okręt zszedł na głębokość 55 m celem zbliżenia się do in-

odpłynął z miejsca tragedii wyrzuciwszy uprzednio za burtę kilka tratw ratunkowych. Niewiedząc o tym również pakistańska jednostka oddaliła się. Niebawem indyjskie okręty, w tym *Kirpan* powróciły na miejsce wydarzeń podnosząc z wody 67 ocalałych członków załogi. Przeprowadzono też zakrojone na szeroką skalę „polowanie” z udziałem lotnictwa. Nie przyniosło ono spodziewanych rezultatów, poniesiono natomiast dodatkową stratę, gdyż jeden z samolotów ZOP typu Breguet „Alizé” został zestrzelony przez pakistański myśliwiec F-104 „Starfighter”, zginęła cała trzyosobowa załoga indyjskiej maszyny. *Hangor* bez przeszkód zawinął 18 grudnia do Karaczi, a jego dowódca Tasnim Ahmed został zasłużenie odznaczony.

Indyjskie dowództwo planowało trzeci atak na Karaczi, ale nie doszedł on



Pakistański okręt podwodny *Ghazi* utracony w tajemniczych okolicznościach.

Fot. PakDef

dował się cywilny pilot prowadzący jednostkę przez wody kanału portowego. Gdy *Rajput* znalazł się w pobliżu wyjścia na pełne morze dowódca niszczyciela nakazał wyokrętować pilota i zwiększyć prędkość. Około północy okręt wyszedł na szerokie wody; zaraz potem, niemal równocześnie uzyskano kontakt hydrolokacyjny z okrętem podwodnym, a wachtowy na prawej burcie dostrzegł nagle zawirowania na powierzchni morza. Dowódca niszczyciela wydał rozkaz natychmiastowego ataku bombami głębinowymi. O godz. 00.15 4 grudnia potężny wybuch targnął wodami u wyjścia z portu Vishakapatnam (czas ten odnotowano na okręcie oraz baterii artylerii nadbrzeżnej broniącej wejścia do portu). Z nastaniem dnia stwierdzono na powierzchni morza plamy oleju napędowego. Niebawem „ściągnięto” ekipę nurków którzy zlokalizowali wrak okrętu podwodnego. Nurkowie spenetrowali wrak wydobywając dokumenty. Stwierdzili też, że blachy rozerwanego kadłuba wygięte są na zewnątrz. To odkrycie, wraz z pojawieniem się później rozbieżnych doniesień co do czasu w którym miała miejsce podwodna eksplozja doprowadziły do pojawienia się szeregu teorii (niektórych dość oryginalnych), co do przyczyn zatonięcia pakistańskiego okrętu. Wydaje się jednak że najprawdopodobniej *Rajput* zaskoczył pakistański okręt na powierzchni podczas ładowania akumulatorów i wietrzenia okrętu. *Ghazi* zanurzył się w trybie alarmowym i właśnie wtedy został obrzucony bombami głębinowymi, to z kolei spowodowało uszkodzenie akumulatorów i wybuch ulatniających się gazów, względnie eksplozji części uzbrojenia – zapewne jednej z min lub torpedy i stąd wygięte na zewnątrz blachy poszycia.

Tymczasem lotniskowiec wraz z eskortującymi go okrętami znalazł się rankiem 4 grudnia w odległości ok. 200 mil morskich od wybrzeża Pakistanu Wschodniego. O godz. 11.00 wyprowadzono pierwsze uderzenie lotnicze które spadło na lotnisko Cox's Bazar. Samoloty myśliwsko-bombowe „Sea Hawk” z 300 dywizjonu „White Tigers” zniszczyły tam wieżę kontrolną i hangar, równocześnie stwierdzono brak na lotnisku samolotów nieprzyjaciela. Ofiarą drugiego ataku był port, gdzie między innymi trafiono zbiorniki paliwa wywołując gwałtowny pożar, oraz lotnisko (tam też nie stwierdzono obecności samolotów) Czattagam. Na morzu miały również miejsce dramatyczne wydarzenia. Około godz. 14.00 wchodząca w skład eskorty lotniskowca fregata *Beas* wykryła i obrzuciła bombami głębinowymi nieprzyjacielski okręt podwodny, zaraz potem z pokładu indyjskiej fregaty

zauważono jego kiosk, który ostrzelano z dział. Kontakt z nieprzyjacielską jednostką utracono, meldując o jej prawdopodobnym zatopieniu. Jak się jednak okazało pakistański okręt podwodny *Mangro* zdołał mimo uszkodzeń odbyć długi rejs powrotny do Karaczi. Brak przeciwdziałania ze strony pakistańskiej (poza incydentem z o.p.) spowodował, że *Vikrant* wraz z eskortą zbliżył się na odległość zaledwie ok. 50 mil morskich od nieprzyjacielskiego wybrzeża. W następnych dniach 5 -6 grudnia,

kolejne ataki powietrzne dosięgły Mongla oraz Khulna. Natomiast 8 grudnia atakowano wycofujące się zgrupowanie nieprzyjacielskich wojsk lądowych w rejonie Barisal-Daoni. Nie zaniebdywano też Czattagam który w międzyczasie kilkakrotnie „odwiedzono”. Do działań ofensywnych włączono również zaokrętowane na pokładzie lotniskowca samoloty patrolowe/ZOP „Alizé” z 310 dywizjonu „Cobras”, maszyny te z konieczności używano jako bombowoszturmowe, ponadto zaminowały podejścia do portu Czattagam. W dniach 10 – 11 grudnia wyjątkowo słaby wiatr uniemożliwił operowanie z pokładu lotniskowca odrzutowców, tak więc całość zadań przypadła samolotom „Alizé”. Te turbośmigłowe maszyny były powolne, a co za tym idzie wrażliwe nawet na ogień broni ręcznej. Szczęśliwym trafem uniknięto strat, a nawet osiągnięto sukces. Dnia 11 grudnia samoloty „Ali-

Start samolotu ZOP Breguet „Alizé” z pokładu lotniskowca *Vikrant*. Na pokładzie widoczne myśliwsko-bombowe „Sea Hawki” ze złożonymi skrzydłami.

Fot. Bharat Rakshak





zé” zlokalizowały a następnie uszkodziły kuter patrolowy (artyleryjski) *Jessore*, który płynął do Czattagam z zadaniem ewakuacji ważnych osobistości cywilnych i wojskowych. Ostatecznie jednostka ta zatонуła w wyniku wejścia na minę podczas wchodzenia do portu. Wiatr znów przybrał na sile i 12 grudnia samoloty „Sea Hawk” ponownie weszły do akcji wykonując tego dnia 28 lotów bojowych. Ostatecznie lotniskowiec wycofano z działań bojowych 14 grudnia, gdyż musiał uzupełnić paliwo. Bilans działań okrętu i jego grupy lotniczej to zatopienie lub uszkodzenie pakistańskich kutrów patrolowych (artyleryjskich) *Comilla* (zatopiony), *Jessore* (zatopiony) i *Sylhet* (samozatopiony po uszkodzeniu przez samoloty), zatopienie uzbrojonego w działa przeciwlotnicze



Jeden z pakistańskich kutrów patrolowych, systematycznie topionych przez indyjskie lotnictwo morskie.  
Fot. PakDef

pakistańskiego statku *Ondarda*; zatopienie lub uszkodzenie kilkunastu pakistańskich i neutralnych statków handlowych; spowodowanie dużych zniszczeń na lotnisku Cox's Bazar i w porcie oraz na lotnisku Czittagam, ponadto porażenie wielu innych celów. Ten krótki opis nie uzmysławia w pełni faktu, że indyjskie lotnictwo pokładowe praktycznie zniszczyło nieprzyjacielską MW i marynarkę handlową w Pakistanie Wschodnim. Z bazujących tam pakistańskich sił morskich uszedł jedynie kuter patrolowy (artyleryjski) *Rajshahi*, który 21 grudnia wszedł do Penang w Malezji, natomiast z jednostek handlowych nie uratowała się ani jedna!

Ostatnią większą operacją indyjskiej MW na tym teatrze działań był desant 14 grudnia w rejonie Cox's Bazar. Na pokład dwóch nowych desantowców typu *Polnocny* oraz starszego eks-brytyjskiego okrętu desantowego *Magar* zaokrętowano batalion Ghurków. Brzeg w rejonie lądowania ostrzelały frega-

ty *Beas* i *Brahmaputra*. Jednak desant nie udał się, gdyż na skutek braku dokładnego rozpoznania jednostki desantowe utknęły na mieliźnie kilkaset metrów od brzegu. Pomimo tego otwarto furty dziobowe a żołnierze ruszyli w kierunku brzegu. Utonięcie dwóch spośród nich spowodowało, że reszta została zawrócona z powrotem na okręty. Ostatecznie wszystkich żołnierzy przetransportowano na brzeg za pomocą łodzi i trawek, jednak było to już zbędne, bowiem w międzyczasie obiekt ataku został opanowany przez siły nacierające od strony lądu.

### Zimnowojenne gry

Rozwój wydarzeń nie uciekł uwadze mocarstw. Szczególnie zaniepokojone były Stany Zjednoczone gdyż ich „pupil”

zaczął zbierać tegie lanie. USA jako światowe mocarstwo nie mogło beczynn timer przyglądać się rozwojowi sytuacji. Za konieczne uznano wysłanie na Ocean Indyjski okrętów wojennych. Podstawowy problem z punktu widzenia operacyjnego polegał na tym, że Amerykanie nie mieli w rejonie konfliktu jakichkolwiek sił morskich. Flota Pacyfiku zajęta była szachowaniem sił radzieckich i działaniami w Wietnamie. W związku z tym prezydent Richard Nixon wydał rozkaz przesunięcia części sił z Zatoki Tonkińskiej na wody Oceanu Indyjskiego – jako oficjalny powód podano ewakuację obywateli amerykańskich z Pakistanu Wschodniego. Dnia 10 grudnia 1971 r. Zespół Operacyjny (Task Force) 74 w składzie lotniskowiec *Enterprise* (CVAN-65), śmigłowcowiec desantowy *Tripoli* (LPH-10) oraz siedem niszczycieli eskorty: *King* (DLG-10), *Decatur* (DDG-31), *McKean* (DD-784), *Orleck* (DD-886), *Richard B. Anderson* (DD-786) i *Bausnell* (DD-845) opuścił wody indochińskie. Amerykańskie okręty przeszły 14 grudnia Cieśninę Malakka oddzielając Pacyfik od Oceanu Indyjskiego. Wynik wojny był już jednak właściwie przesądzony i sama obecność Amerykanów w rejonie konfliktu nie miała już praktycznego znaczenia. Okręty U.S. Navy manewrowały do 16 stycznia 1972 r. na południe od Sri Lanki, następnie powróciły na wody wietnamskie.

Oddziaływanie Amerykanów na rozwój sytuacji zostało istotnie osłabione przez obecność okrętów radzieckich. Gdy wybuchła wojna siły WMF na Oce-

anie Indyjskim były skromne: niszczyciel *Wieskij* (proj. „56”), trałowiec typu *T-58* (proj. „264”) i okręt desantowy typu *Alligator* (proj. „1171”). Pierwszy z wymienionych okrętów opuścił Ocean Indyjski 3 grudnia udając się do Władystoku, zastąpił go niszczyciel rakietowy *Wozbuźdionnyj* (proj. „56A”), była to planowa rotacja sił. Pojawienie się na wodach Oceanu Indyjskiego amerykańskich okrętów wywołało szybką reakcję Moskwy. Ze składu Floty Oceanu Spokojnego wydzielono silny zespół okrętów nawodnych: krążowniki rakietowe *Wariag* (proj. „58”) [według innych danych *Admirał Fokin*], *Władystok* (proj. „1134”) oraz niszczyciel rakietowy *Strogij* (proj. „61”), nadto okręty podwodne typów: *Foxtrot* (proj. „641”) – dwie jednostki, *Juliett* (proj. „651”) – dwie jednostki i atomowy *Echo* (proj. „675”) – jeden okręt (dane dotyczące liczby okrętów podwodnych należy traktować orientacyjnie). Jako pierwszy wpłynął na Ocean Indyjski 17 stycznia *Wariag* (względnie *Admirał Fokin*), reszta okrętów wkrótce potem. Choć siły te wydają się być niewielkie w porównaniu z T.F. 74, to trzeba pamiętać, że krążowniki dysponowały dużą siłą ognia dzięki uzbrojeniu w przeciwokrętowe pociski rakietowe (część z głowicami jądrowymi), okrętów podwodnych też nie można było lekceważyć.

Zachowanie sił obu mocarstw było raczej pasywne, zresztą wojna dobiegła końca i eskalacja napięcia poprzez jakieś prowokacyjne działania nie leżała w interesie żadnej ze stron. To napisawszy wypada dodać, że przynajmniej jeden radziecki atomowy okręt podwodny stale śledził ruchy amerykańskiego zespołu (szczególną „opieką” otaczał lotniskowiec), nie był to jednak dowód jakiegoś szczególnie wrogich zamiarów, lecz niemal standardowe działanie w takiej sytuacji.

Warto może jeszcze odnotować, że na Oceanie Indyjskim znajdował się też silny zespół Royal Navy: lotniskowiec *Eagle*, śmigłowcowiec desantowy *Albion*, niszczyciel rakietowy *Glamorgan*, fregaty *Argonaut*, *Cleopatra*, *Achilles*, *Scylla*, *Minerva* i *Falmouth* oraz okręt podwodny *Finwhale*. Jednak Brytyjczycy operowali po drugiej stronie indyjskiego subkontynentu i zajęci byli przede wszystkim kwestiami związanymi ze „zwijaniem” kolejnych swoich baz w ramach wycofywania brytyjskich sił z obszaru na wschód od Suezu oraz napięciami na Środkowym Wschodzie. Nie leżało w brytyjskich planach interwenio-



wać na czyjaśkolwiek korzyść w toczącej się wojnie.

Podsumowując: Pakistan liczył na bezpośrednią pomoc USA, a przynajmniej na wywarcie przez to państwo presji na Indie połączonej z zabiegami na forum międzynarodowym, które by skutecznie „związało ręce” Indiom, jednak rachuby te zawiodły, bowiem nie wzięto pod uwagę kilku czynników. Amerykanie byli zaangażowani w Wietnamie (choć już wówczas planowali się stamtąd wycofać) i bardzo mało prawdopodobnym było ich bezpośrednio zaangażowanie w sensie militarnym po stronie pakistańskiej. Nadto reakcja amerykańska była spóźniona. Zwycięstwo znajdowało się już w „zasięgu ręki” Indii. Sama tylko demonstracja siły nie była wystarczająca by wyrzucić presję i osiągnąć zamierzony rezultat. Poza tym działa-

nym sukcesem; zadano nieprzyjacielowi znaczne straty topiąc lub uszkodzając kilka okrętów bojowych i pomocniczych (oraz statki handlowe, porażono też obiekty na brzegu), co więcej całkowicie sparaliżowano działania pakistańskich sił nawodnych, które wobec zagrożenia ze strony uzbrojonych w rakiety przeciwokrętowe jednostek nieprzyjaciela zaprzestały wychodzenia w morze – pakistańska flota została praktycznie „wymieciona”. Po drugiej stronie subkontynentu miała miejsce demonstracja, jaką siłę prezentuje sobą lotniskowiec – nawet niewielki i z ograniczoną liczbą maszyn. Uderzenia wyprowadzone z jego pokładu znokautowały nieprzyjaciela na morzu i w portach. Skutecznie zerwano połączenie morskie Pakistanu ze światem zewnętrznym, nie było to wprawdzie wynikiem szczelnej blokady,

ale skutkiem tego, że indyjska MW panowała na morzu wobec czego statki praktycznie nie opuszczały ani nie zawijały do pakistańskich portów. Natomiast Pakistańczykom w ogóle nie udało się zakłócić indyjskiej żeglugi. W czasie trwania konfliktu do portów Indii weszło 130 jednostek handlowych w tym 40 własnej bandery. Nie oznacza to, że strona indyjska nie popełniła błędów. Słabe było współdziałanie z lotnictwem, dowodzenie też niejednokrotnie mogło być lepsze, kilkakrotnie wkładał się chaos, z drugiej strony nie można zapomnieć o dobrym przygotowaniu do wojny; inteligentnym rozmieszczeniu sił własnych i generalnie właściwemu ich wykorzystaniu. Natomiast Pakistańczycy działali wyjątkowo słabo. Zdziwienie wywołuje fakt, że wobec posiadania przez MW potencjalnego przeciwnika rakiet przeciwokrętowych, których skuteczność była już od kilku lat znana, to jest od zatopienia izraelskiego niszczyciela *Eliat*, nie podjęto jakichkolwiek kroków by odpowiednio się przygotować na spotkanie z tą groźną bronią. Nie potrafiiono też skoordynować działań floty i lotnictwa. MW Indii czuła respekt przed pakistańskimi samolotami, ale na strachu się skończyło bowiem – pomimo kilku potencjalnie korzystnych sytuacji – maszyny ze znakami półksiężyca nie zaatakowały ani razu okrętów przeciwnika. Choć obiektywnie trzeba stwierdzić, że wina leży tu po



Indyjski czołg T-55 na ulicach Dhaki, czyli symbol zwycięskiej wojny. Fot. Bharat Rakshak

nia amerykańskie na korzyść Pakistanu były przynajmniej częściowo równoważone działaniami radzieckimi na rzecz Indii (wysłanie okrętów przez WMF miało nie tylko pomóc stronie indyjskiej, ale też zademonstrować obecność i zdolność operowania radzieckiej MW na dalekich akwenach). ZSRR miał też możliwość skutecznego zablokowania ewentualnych działań USA w Radzie Bezpieczeństwa ONZ. Z tych właśnie powodów reakcja mocarstw nie mogła wpłynąć na ostatecznie niekorzystny dla Pakistanu wynik wojny.

### Konkluzja

Przy analizie przebiegu działań wojennych na morzu podczas wojny pakistańsko-indyjskiej 1971 r. szczególnie uwagę zwraca użycie kutrów rakietowych. Te zaprojektowane do działań przybrzeżnych jednostki zostały wykorzystane do śmiałych operacji ofensywnych. Ich akcje zostały uwieńczone peł-

nym sukcesem; zadano nieprzyjacielowi znaczne straty topiąc lub uszkodzając kilka okrętów bojowych i pomocniczych (oraz statki handlowe, porażono też obiekty na brzegu), co więcej całkowicie sparaliżowano działania pakistańskich sił nawodnych, które wobec zagrożenia ze strony uzbrojonych w rakiety przeciwokrętowe jednostek nieprzyjaciela zaprzestały wychodzenia w morze – pakistańska flota została praktycznie „wymieciona”. Po drugiej stronie subkontynentu miała miejsce demonstracja, jaką siłę prezentuje sobą lotniskowiec – nawet niewielki i z ograniczoną liczbą maszyn. Uderzenia wyprowadzone z jego pokładu znokautowały nieprzyjaciela na morzu i w portach. Skutecznie zerwano połączenie morskie Pakistanu ze światem zewnętrznym, nie było to wprawdzie wynikiem szczelnej blokady, ale skutkiem tego, że indyjska MW panowała na morzu wobec czego statki praktycznie nie opuszczały ani nie zawijały do pakistańskich portów. Natomiast Pakistańczykom w ogóle nie udało się zakłócić indyjskiej żeglugi. W czasie trwania konfliktu do portów Indii weszło 130 jednostek handlowych w tym 40 własnej bandery. Nie oznacza to, że strona indyjska nie popełniła błędów. Słabe było współdziałanie z lotnictwem, dowodzenie też niejednokrotnie mogło być lepsze, kilkakrotnie wkładał się chaos, z drugiej strony nie można zapomnieć o dobrym przygotowaniu do wojny; inteligentnym rozmieszczeniu sił własnych i generalnie właściwemu ich wykorzystaniu. Natomiast Pakistańczycy działali wyjątkowo słabo. Zdziwienie wywołuje fakt, że wobec posiadania przez MW potencjalnego przeciwnika rakiet przeciwokrętowych, których skuteczność była już od kilku lat znana, to jest od zatopienia izraelskiego niszczyciela *Eliat*, nie podjęto jakichkolwiek kroków by odpowiednio się przygotować na spotkanie z tą groźną bronią. Nie potrafiiono też skoordynować działań floty i lotnictwa. MW Indii czuła respekt przed pakistańskimi samolotami, ale na strachu się skończyło bowiem – pomimo kilku potencjalnie korzystnych sytuacji – maszyny ze znakami półksiężyca nie zaatakowały ani razu okrętów przeciwnika. Choć obiektywnie trzeba stwierdzić, że wina leży tu po

### Bibliografia

1. Blackman R.V.B., *Jane's Fighting Ships 1971-72*, London 1971.
2. Goldrick J., *No Easy Answers. The Development of the Navies of India, Pakistan, Bangladesh and Sri Lanka 1945-1996*, New Delhi 1997.
3. Kubiak K., Kubiak J., *Indie – Pakistan 1971*, Warszawa 1997.
4. McConnel J.M., Kelly A.M., *Maritime Diplomatie der Supermächte während der indo-pakistanischen Krise im Dezember 1971*, „Marine Rundschau”.
5. Rohwer J., *Der indisch-pakistanische Konflikt 1971*, „Marine Rundschau” 1/1974.
6. Strony internetowe Bharat Rakshak.
7. Materiały ze zbiorów redakcji „OW” i autora.



# Amerykańskie okręty dowodzenia

## Część VIIIc – „Mount Whitney” – działalność operacyjna

Drugi z okrętów dowodzenia typu *Blue Ridge* został zbudowany przez Newport News Shipbuilding & Drydock Company w Newport w stanie Wirginia, która zamówienie na jego budowę otrzymała w dniu 10 sierpnia 1966 roku. Stępkę jednostki położono w dniu 8 stycznia 1969 roku, a jej kadłub wodowano rok później nadając nazwę *Mount Whitney*. Nazwa ta pochodzi od położonego w kalifornijskim paśmie Sierra-Nevada szczytu o wysokości 4418 m – najwyższego wzniesienia w kontynentalnej części Stanów Zjednoczonych. Ceremonia wprowadzenia okrętu do służby miała miejsce w Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth, w stanie Wirginia w dniu 16 stycznia 1971 roku. Portem macierzystym okrętu stała się baza marynarki w Norfolk. Po zakończeniu prac wyposażeniowych *Mount Whitney* udał się do Zatoki Guantanamo na Kubie gdzie przeszedł sześciotygodniowe szkolenie zgrywające załogę, które zostało zakończone w dniu 16 kwietnia 1971 roku. W maju jednostka wzięła udział pierwszych swych ćwiczeniach „Exotic Dancer IV”, po czym odbyła ostateczne próby zdawczo-odbiorcze i w lipcu oraz sierpniu przeszła poodbiorowy przegląd w stoczni marynarki w Norfolk. Po jego zakończeniu okręt udał się na Morze Śródziemne gdzie wziął udział w ćwiczeniach NATO „Deep Furrow 71”.

Powróciwszy do Norfolk *Mount Whitney* przeszedł kolejny przegląd, po którym w styczniu następnego roku odbył ćwiczenia u przylądków Wirginii. Na przełomie stycznia i lutego 1972 roku wspólnie z transportowcem desantowym *Chilton* (LPA-38) ćwiczył dowodzenie operacji amfibijnych koło Onslow Beach w Nowej Karolinie. Następnie jednostka udała się na Morze Karaibskie gdzie pod koniec lutego i na początku marca wzięła udział w ćwiczeniach „Firex 72” odbywających się na Wyspach Vieques. Podczas tego pobytu na Karaibach, okręt odwiedził Port au Prince na Haiti, San Juan na Puerto Rico oraz Charlotte Amalie na Saint Thomas na Wyspach Dziewiczych. Miesiąc po powrocie do Norfolk, który miał miejsce w dniu 15 marca, na pokład *Mount Whitney* zaokrętował kontradmirał Marc A. Moore – dowódca 2 Floty. Od 10 maja 1972 roku jednostka wzięła udział w dwutygodniowych ćwiczeniach „Exotic Dancer V”, po czym 25 maja powróciła do Norfolk. W dniu 31 maja na jej pokładzie miała miejsce uroczysta ceremonia przejścia dowództwa 2 Floty przez kontradmirała P.S. McManusa. Do połowy lipca 1972 roku okręt przechodził przebudowę kotłowni dla jej przystosowania do opalania olejem lekkim, po czym w drugiej połowie tego miesiąca odbył indywidualne ćwiczenia u przylądków Wirginii. W dniu 29 sierpnia *Mount Whitney* wyszedł do Europy

Północnej i w dniach 7-10 września odwiedził angielski port Plymouth. Następnie, w dniach 14-26 września brał udział w ćwiczeniach „Strong Express”, które miały miejsce norweskim fiordzie Vags. W dniu 19 września wizytę na pokładzie okrętu złożyli Sekretarz Marynarki John W. Warner oraz dowódca Piechoty Morskiej generał Cushman. Po zakończeniu ćwiczeń jednostka złożyła wizyty kurtuazyjne w Bergen, Rosyth, Amsterdamie i Bremerhaven, po czym w dniu 24 października 1972 roku powróciła do Norfolk. W ostatnim dniu tego miesiąca konferencję prasową na jej pokładzie odbyli Sekretarz Obrony M.P. Laird oraz Sekretarz Marynarki John W. Warner.

Na przełomie stycznia i lutego następnego roku *Mount Whitney* brał udział w ćwiczeniach „Agile Joustier”, które odbywały się na Wyspach Vieques. W tym czasie jednostka odbyła także wizyty w Port Everglades na Florydzie i San Juan na Puerto Rico. Po zakończeniu ćwiczeń okręt odwiedził Charlotte Amalie na Saint Thomas na Wyspach Dziewiczych, po czym w dniu 15 lutego 1973 roku powrócił do Norfolk. Następnymi ćwiczeniami, w których brał udział były rozpoczęte dwaście dni później w wybrzeży Karoliny Północnej manewry „Exotic Dancer VI”. W dniu 17 maja *Mount Whitney* opuścił bazę i skierował się na Morze Śródziemne. W drodze na ćwiczenia „Dawn Patrol”, które miały miejsce w dniach



7-15 czerwca 1973 roku na Sardynii odwiedził Malagę i Ateny. Podczas ćwiczeń na pokładzie jednostki dowodzenia był zaokrętowany wiceadmirał Murphy – dowódca 6 Floty. W drodze powrotnej do Norfolk, dokąd jednostka przybyła 3 lipca, odwiedziła Cannes i Barcelonę. W dniu 27 sierpnia na *Mount Whitney* zaokrętował kontradmirał William H. Ellis, dowódca 2 Grupy Desantowej, z którym na pokładzie cztery dni później okręt ponownie wyszedł na Morze Śródziemne. Po drodze do Turcji, gdzie w dniach 20-29 września jednostka wzięła udział w ćwiczeniach „Deep Furrow 73”, odwiedziła grecką wyspę Rodos. Podczas manewrów, które miały miejsce u wybrzeża Antalyi na pokładzie był zaokrętowany także kontradmirał Bell, dowódca Sił Desantowych Atlantyku. Po zakończeniu ćwiczeń okręt złożył wizytę w Stambule, po czym do 20 listopada 1973 roku uczestniczył w działaniach 6 Floty związanych z kryzysem na Bliskim Wschodzie. Cztery dni później jednostka zawinęła do Lizbony, gdzie jej pokład opuścił kontradmirał Ellis. W dniu 6 grudnia 1973 roku okręt powrócił do Norfolk.

Na początku następnego roku *Mount Whitney* wziął udział w ćwiczeniach „Combat Systems 1-74”, podczas których na jego pokładzie zaokrętowani byli wiceadmirał Vannoy, dowódca Sił Desantowych Atlantyku, kontradmirał Ellis, dowódca 2 Grupy Desantowej oraz kontradmirał Gravelly, dowódca 2 Grupy Krążowników i Niszczycieli. Drugą połowę lutego i pierwszą marca okręt spędził na Morzu Karaibskim, gdzie oprócz wzięcia udziału w ćwiczeniach „Springboard 74” odwiedził Saint Thomas na Wyspach Vieques, a w drodze powrotnej do bazy w Norfolk zawinął do Port Everglades na Florydzie. Podczas kolejnych trzech miesięcy 1974 roku *Mount Whitney* brał udział w ćwiczeniach „Solid Shield 74”, „Smart Salute” oraz „Aloud Uniform”. W dniu 13 lipca 1974 roku okręt wszedł na przegład do Philadelphia Naval Shipyard. Podczas postoju w stoczni jego pokład odwiedzili kontradmirał Fisher, dowódca Floty Atlantycznej, wiceadmirał Adamson, dowódca Sił Desantowych Floty Atlantycznej oraz kontradmirał Ellis, dowódca 2 Grupy Desantowej, a także Zastępca Sekretarza Marynarki.

Stocznię w Filadelfii *Mount Whitney* opuścił w dniu 5 lutego 1975 roku i dwa dni później zacumował w swej macierzystej bazie w Norfolk. W dniu 21 lutego na jego pokładzie odbyła się zmiana

dowódcy 2 Grupy Desantowej – kontradmirał Ellis został zastąpiony na tym stanowisku przez kontradmirała Fredericka F. Palmera. Pięć dni później okręt opuścił bazę udając się na ośmiodniowe ćwiczenia zgrywające załogę w Zatoce Guantanamo na Kubie. W tym czasie jednostka odwiedziła też Montego Bay na Jamajce oraz Roosevelt Roads na Puerto Rico, a jej pokład wizytował wiceadmirał Turner, dowódca 2 Floty. Do bazy w Norfolk *Mount Whitney* powrócił w dniu 7 kwietnia 1975 roku. Tydzień później okręt opuścił Norfolk udając się na ćwiczenia „Agate Punch”. Podczas tego postoju jego pokład odwiedzili generał porucznik Nichols, dowódca atlantyckiej piechoty morskiej, wiceadmirał Adamson, dowódca Floty Nawodnej Atlantyku, a także Sekretarz Obrony James E. Schlesinger. Do bazy w Norfolk jednostka powróciła 29 kwietnia. Pod koniec maja 1975 roku *Mount Whitney* brał udział w ćwiczeniach „Aloud Yankee 75” oraz „Solid Shield 75”, po których w dniu 3 czerwca powrócił do Norfolk. Dziewięć dni później jednostka weszła na przegład do Portsmouth Naval Shipyard. W dniu 6 października okręt udał się do Fort Lauderdale na Florydzie, gdzie pięć dni później brał udział w obchodach 200-lecia Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. Do końca 1975 roku *Mount Whitney* przebywał w Norfolk wychodząc kilkakrotnie w morze na ćwiczenia odbywające się u przylądków Wirginii.

Początek następnego roku okręt spędził w bazie oraz na Morzu Karaibskim na ćwiczeniach „Caribex 2-76”. W dniu 2 lutego na jednostce miała miejsce uroczysta promocja generała Shultera, dowódcy 4 Brygady Desantowej Piechoty Morskiej na stopień generała majora, a dziewięć dni później jej pokład odwiedził zastępca sekretarza obrony Gary M. Penisten. Następnego dnia *Mount Whitney* wizytowali Sekretarz Obrony Donald Rumsfeld i jego morski zastępca kontradmirał Holcomb, a także dowódca 2 Floty wiceadmirał John J. Shanahan Jr. oraz zastępca dowódcy Korpusu Piechoty Morskiej generał Jaskilka. W lutym i marcu jednostka dowodzenia brała udział w ćwiczeniach „Opposed Sortie”, „Solid Shield 76” i „Aloud Charlie”. Kolejna wizyta ważnego oficjela miała miejsce na okręcie w dniu 5 kwietnia, kiedy to jego pokład odwiedził Szef Operacji Marynarki admirał James L. Holloway III. Najważniejszą operacją reprezentacyjną 1976 roku był udział *Mount Whitney* w działaniach Ze-

społu Operacyjnego 200. Ich punktem kulminacyjnym była rewia floty z okazji 200-lecia Stanów Zjednoczonych, która odbywała się w Nowym Jorku w dniu 2 lipca. Okręt dowodzenia zajmował wówczas 2 miejsce w 1 kolumnie Zespołu, a na jego pokładzie znajdowali się: wiceprezydent Nelson Rockefeller, sekretarze stanu Henry Kissinger i obrony Donald Rumsfeld oraz dowódca 2 Floty wiceadmirał Shanahan. Z pokładu jednostki oddano salut z 21 salw armatnich na cześć Stanów Zjednoczonych oraz 19 na cześć wiceprezydenta Rockefellera. Wrzesień i październik *Mount Whitney*, z admirałem Shanahan'em oraz kontradmirałem Palmer'em dowódcą 2 Grupy Desantowej na pokładzie, spędził na wodach Północnego Atlantyku oraz Europy północno-zachodniej, gdzie brał udział w ćwiczeniach NATO pod kryptonimami „Teamwork 76” i „Bonded Item”. W tym czasie jego pokład wizytowali min.: w dniu 19 września Joseph Luns, Sekretarz Generalny NATO oraz ambasadorzy Norwegii, Danii, Irlandii, Wielkiej Brytanii i Holandii; dwa dni później król Norwegii Olaf V, a w dniu 23 września generał John Sharpe, głównodowodzący alianckich Sił Zbrojnych w Europie Północnej. Pozostałą część roku okręt spędził w swej bazie w Norfolk.

Do końca lat siedemdziesiątych *Mount Whitney* operował głównie na wodach Północnego Atlantyku i przyległych. W dniach 26-28 marca 1977 roku okręt brał udział w odbywających się na wodach przyległych do wybrzeża Onslow Beach w Karolinie Północnej ćwiczeniach „Aloud Foxtrot”, a w maju w manewrach „Aloud Golf” i „Solid Shield 77”. W dniu 30 sierpnia 1977 roku na jego pokład zaokrętował sztab 2 Grupy Desantowej oraz dowódca 4 Brygady Desantowej Piechoty Morskiej, a następnego dnia kontradmirał Christoph, dowódca 2 Grupy, po czym w dniu 9 września okręt opuścił Norfolk. Jednostka obrała kurs ku Morzu Śródziemnemu gdzie wzięła udział w międzynarodowych ćwiczeniach „Display Determination”, podczas których z jej pokładu kierowano desantem w Zatoce Saronijskiej rozpoczętym w dniu 30 września. Następnie, *Mount Whitney* przeszedł na Morze Północne, gdzie w listopadzie (15-18) wzięła udział w ćwiczeniach NATO „Steady Progress”, podczas których demonstrował działanie systemu NTDS. Okręt powrócił do Norfolk w dniu 2 grudnia. Rok 1978 jednostka rozpoczęła od wizyty na jej pokładzie

w dniu 6 stycznia wiceadmirała Read'a, dowódcy sił nawodnych Floty Pacyfiku. W lutym okręt brał udział w ćwiczeniach „Readex 1-78”, a w maju w „Solid Shield 78”. Podczas mających miejsce w sierpniu tego roku ćwiczeń „Computex” na pokład *Mount Whitney* śmigłowce przewiozły ze zbiornikowca *Milwaukee* (AOR-2) personel sztabowy 2 Grupy Krążowników-Niszczycieli, po czym ze spół wyszedł na spotkanie Zespołu Operacyjnego 21.1.5 lotniskowca *Saratoga* (CVA-60). Podczas tego szkolenia *Mount Whitney* był symulowanym celem dla prowadzonych przez pozostałe okręty ćwiczeń „Harpoonex”. W dniu 4 sierpnia na pokład jednostki przybył z jednodniową wizytą śmigłowcem z bazy Roosevelt Roads na Porto Rico dowódca 2 Floty. W dniu 23 sierpnia tego roku *Mount Whitney* udał się do Europy Północnej gdzie wziął udział w ćwiczeniach „Northern Wedding’78”, podczas których jego pokład w dniu 9 września wizytowała grupa NATO-wskich oficjeli z Sekretarzem Generalnym wiceadmirałem Godo na czele. Od 2 do 14 kwietnia 1979 roku okręt brał udział w ćwiczeniach „Computex 79”, które odbywały się na wodach Morza karaibskiego. Większość tego roku spędził jednak na remoncie kapitalnym w Philadelphia Naval Shipyard, do którego przygotowywano go przez cały maj. Najpierw, w dniu 1 maja jego pokład opuścił dowódca 4 Brygady Desantowej Piechoty Morskiej, trzy dni później dowódca 2 Grupy Desantowej, a w dniu 7 maja dowódca 2 Floty wiceadmirał Wesley L. McDonald przeniósł swą flagę na bazę niszczycieli *Piedmont* (AD-17). Przegląd *Mount Whitney* trwał od 31 maja do 13 grudnia tego roku. W tym czasie kosztem 63 tys. roboczo-dób wykonano na okręcie min. remont kapitalny siłowni, wymianę urządzeń kontroli załóżniczych oraz niektórych urządzeń i systemów radioelektronicznych.

W roku 1980, oprócz standardowych, poremontowych szkoleń zgrywających na początku, okręt dowodzenia wziął min. udział w ćwiczeniach „Readex 2-80”, podczas których kierował strzelaniem rakietowym kilku okrętów. Następnie, były wielkie ćwiczenia „United Effort/Timework 80”, w których wzięło udział 116 okrętów i przeszło 400 samolotów i śmigłowców oraz ponad 60 tys. ludzi z 8 państw NATO. Podczas tych ćwiczeń na pokładzie *Mount Whitney* byli zaokrętowani wiceadmirał Thomas J. Bigley, dowódca 2 Floty, kontradmirał Warren C. Hamm, dowódca 2 Grupy

Desantowej i generał brygady E.C. Cheatham Jr., dowódca 4 Brygady Desantowej Piechoty Morskiej.

Z początkiem stycznia 1981 roku wiceadmirał Thomas J. Bigley przeniósł się ze swym sztabem z krążownika rakietowego *Albany* (CG-10) na stałe na pokład *Mount Whitney*, który od tej pory na kilkanaście lat stał się okrętem flagowym 2 Floty. W lutym, w ramach ćwiczeń „Readex 1-81” jednostka brała udział w strzelaniu rakietowym, podczas których z jej pokładu kierowano działaniami siedmiu okrętów. Podczas kolejnych ćwiczeń – „Solid Shield 81”, *Mount Whitney* pełnił rolę jednostki sztabowej dowodzącego nimi kontradmirała Warrena C. Hamma oraz był bazą dla obserwującego je wiceadmirała Thomasa J. Bigley’a. W dniu 16 lipca na pokładzie okrętu miała miejsce ceremonia zmiany dowódcy 2 Floty, którym został wiceadmirał James A. Lyons. W uroczystości wzięli przy tym udział Sekretarz Marynarki John F. Lehman Jr. oraz admirał Harry Train, głównodowodzący Floty Atlantyku i kontradmirał William Kearns, dowódca 2 Grupy Desantowej. Koniec lata (20.08-18.09) *Mount Whitney* spędził na serii („Ocean Venture”, „Ocean Safari”, „Magic Sword North”, „Magic Sword South”) wielkich ćwiczeń NATO, które odbywały się na Północnym Atlantyku. Podczas ich trwania na jego pokładzie zaokrętowany był wiceadmirał James A. Lyons, który pełnił wówczas funkcję dowódcy sił uderzeniowych Floty Atlantyku. W dniu 1 września na jednostce dowodzenia jednodniową wizytę złożył Sekretarz Marynarki John F. Lehman Jr., który przybył na jej pokład śmigłowcem z lotniskowca *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69). W końcu roku (09.11-25.11) *Mount Whitney* wziął udział w kolejnych ćwiczeniach „Readex 2-81”, podczas których z jego pokładu kierowano strzelaniem rakietowym sześciu jednostek.

W dzień nowego roku 1982 na pokład jednostki zaokrętował wiceadmirał James A. Lyons Jr. dowódca 2 Floty, po czym pierwsze jego miesiące jednostka spędziła na serii wizyt najpierw w portach Stanów Zjednoczonych (Newport, Fort Lauderdale i Nowy Orlean), a później basenu Morza Karaibskiego (San Juan, Bridgetown i St. Thomas). W dniu 17 czerwca okręt zawiązał z czterodniową wizytą do Nowego Jorku, gdzie gościł burmistrza Edwarda I. Kocha. Po powrocie do Norfolk wizytę na jego pokładzie złożył w dniu 28 czerwca dowódca japońskiego okrę-

tu szkolnego *Katori*. Od 23 sierpnia do 17 września *Mount Whitney* brał udział w szeregu („United Effort 82” „Short Engagement 82” i „Northern Wedding 82”) ćwiczeń NATO mających miejsce na Północnym Atlantyku. Wzięło w nich udział 160 okrętów oraz 250 samolotów i śmigłowców. Przeprowadzono także dwa desanty ćwiczebne. Podobnie jak podczas poprzednich manewrów funkcję dowódcy sił uderzeniowych Floty Atlantyku pełnił wiceadmirał Lyons. Na jednostce zaokrętowani byli ponadto kontradmirał William Kearns, dowódca 2 Grupy Desantowej i generał brygady Hudson, dowódca 4 Brygady Desantowej Piechoty Morskiej. W dniach 10 i 11 września wizytę na jednostce złożył zastępca Sekretarza Floty, a dwa dni później miała miejsce konferencja prasowa admirała Lyonsa, na którą przybyło śmigłowcem 18 dziennikarzy. W dniu 15 września dowódca 2 Grupy Desantowej przeniósł swą flagę na śmigłowcowiec desantowy *Nassau* (LHA-4). Po zakończeniu ćwiczeń *Mount Whitney* odbył serię wizyt w kilku portach państw zachodnioeuropejskich, w których jego pokład wizytowali miejscowi oficjele oraz dowódcy sił zbrojnych różnych rodzajów i szczebli. Wśród nich byli min. amerykańscy ambasadorowie w Holandii, Danii i Norwegii, burmistrzowie Kopenhagi i Portsmouth oraz dowódcy baz morskich w Portsmouth i Holem, a także generalny inspektor duńskiej floty wojennej.

Na początku 1983 roku (15-21.01) na pokładzie cumującego w Newport *Mount Whitney* odbyły się sześciodniowe ćwiczenia „Open Road”, w których wzięli udział dowódcy Sił Uderzeniowych Floty Atlantyku, Sił Lotniskowców oraz 2 Grupy Desantowej. Kolejnymi manewrami, w których wziął udział okręt były ćwiczenia „Readex-83” na Morzu Karaibskim symulujące działanie grupy bojowej floty na akwenie o powierzchni 20 tys. mil kwadratowych. Udająca się na akwen operacji jednostka wzięła udział w poszukiwaniach pilotów dwóch myśliwców Grumman F-14 „Tomcat”, które uległy katastrofie. Dzięki akcji ratunkowej uratowano dwóch lotników – dwóch nie udało się jednak odnaleźć. Odbywające się od 22 do 28 marca na akwenie operacyjnym Puerto Rico ćwiczenia „Harpoonex”, w dniach 28-29 marca obserwował z *Mount Whitney* Sekretarz Marynarki John F. Lehman Jr. W dniu 4 kwietnia z kolei, tj. trzy dni po powrocie do Norfolk, pokład okrętu odwiedził senator





Okręt dowodzenia i kierowania desantem *Mount Whitney* (LCC-20) w konfiguracji z wczesnych lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Arlen Specter. Na przełomie kwietnia i maja (25/05) jednostka uczestniczyła w ćwiczeniach „Solid Shield 83”, które odbywały się na akwenie ćwiczebnym koło Onslow Beach w Północnej Karolinie. Od 27 maja do 15 lipca okręt dowodzenia brał udział w kolejnych ćwiczeniach NATO, w których wzięło udział 90 okrętów oraz ponad 300 samolotów i śmigłowców. Z pokładu *Mount Whitney* kierował nimi wiceadmirał James A. Lyons pełniący wówczas także funkcję dowódcy sił uderzeniowych Floty Atlantyku. Podczas ćwiczeń „United Effort 83” jednostki amerykańskie, kanadyjskie i brytyjskie ćwiczyły zwalczanie lotnictwa, okrętów nawodnych i podwodnych nieprzyjaciela, którego rolę grała powracający z Morza Śródziemnego zespół operacyjny lotniskowca *America* (CVA-66). W czasie ćwiczeń „Ocean Safari 83” ćwiczone z kolei działania przeciwpodwodne, obronę morskich linii komunikacyjnych i uderzenia lotnicze na cele lądowe. Po zakończeniu manewrów, podobnie jak rok wcześniej, *Mount Whitney* odbył serię wizyt kurtuazyjnych w portach państw basenu Morza Północnego, będąc wizytowanym przez licznych oficjeli cywilnych i wojskowych. Podczas postoju w Hamburgu, po stronie pirsu przeciwnej do amerykańskiego okrętu dowodzenia cumował radziecki statek pasażerski *Michail Kalinin*. Po powrocie do Norfolk, na pokład *Mount Whitney* zaokrętował w dniu 18 lipca nowy dowódca 2 Floty wiceadmirał Joseph Metcalf III. Kolejnymi dużymi manewrami morskimi, w których jednostka dowodzenia brała udział w 1983 roku, były odbywające się od końca sierpnia do połowy września

trzyetapowe ćwiczenia „Readex 2-83”. W pierwszej ich części okręty ćwiczyły działania przeciwko nieprzyjacielskiej grupie bojowej, którą symulował zespół lotniskowca *John F. Kennedy* (CVA-67). Podczas kolejnej fazy operacji, której zadaniem było zaznaczenie obecności floty USA w Ameryce Środkowej okręt dowodzenia współpracował z nawodnym zespołem uderzeniowym krążownika rakietowego *Mississippi* (CGN-40). W ostatniej fazie jednostka sztabowa spotkała się u wybrzeży Nikaragui z zespołem operacyjnym lotniskowca *Coral Sea* (CVB-43), z którym prowadziła ćwiczenia obrony przeciwlotniczej.

W pierwszych miesiącach 1984 roku był jednostką dowodzenia *Mount Whitney* serii ćwiczeń NATO przeprowadzonych na wodach Północnego Atlantyku oraz Morza Norweskiego. Na jego pokładzie zaokrętowani byli dowódcy: sił uderzeniowych Floty Atlantyku, 2 Grupy Desantowej i 4 Brygady Desantowej piechoty morskiej. Ćwiczące zespoły liczyły łącznie 150 okrętów oraz ponad 300 samolotów i śmigłowców, w tym zespół operacyjny lotniskowca *Independence* (CVA-62). Podczas manewrów „United Effort” jednostki doskonaliły obronę przeciwlotniczą i przeciwpodwodną oraz osłonę konwojów. W ćwiczeniach „Team Work 84/Avalanche Express”, które obejmowały działania desantowe wzięły udział siły amerykańskie, brytyjskie i holenderskie. W dniu 17 marca ćwiczenia „Team Work 84” obserwowali z pokładu *Mount Whitney* liczni oficjele NATO włącznie z Sekretarzem Generalnym Josephem Luns’em oraz ambasadorami Norwegii, Niemiec, Holandii, Danii, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjed-

noczonych. Następnego dnia okręt gościł amerykańskiego ambasadora w Norwegii Marka E. Austada, a 20 marca zastępcę Sekretarza Marynarki Johna Coxa. Na zakończenie manewrów, w ramach operacji „Close Encounter 84” okręt dowodzenia złożył wizyty kurtuazyjne w portach Norwegii, Wielkiej Brytanii i Portugalii. Jego pokład odwiedzili wówczas burmistrz Portsmouth, ambasadorowie amerykańscy w Wielkiej Brytanii i Portugalii oraz głównodowodzący sił NATO na Półwyspie Iberyjskim wiceadmirał Joaquim Neves Cardosa Tavares. Podczas drugich dużych ćwiczeń tego roku, odbywających się na przełomie sierpnia i września manewrów „Readex 2-84”, jednostka dowodzenia kierowała działaniami 31 okrętów amerykańskich, holenderskich i wenezuelskich, wśród których były grupy bojowe lotniskowców *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69) i *Independence* (CVA-62), trzy atomowe okręty podwodne, a także samoloty z bazy Roosevelt Roads na Puerto Rico. W dniu 17 września na jednostkę dowodzenia zaokrętował wiceadmirał Henry C. Mustin, który trzy dni wcześniej podczas uroczystości mającej miejsce na pokładzie śmigłowcowca desantowego *Guam* (LPH-9) objął stanowisko dowódcy 2 Floty oraz sił uderzeniowych Floty Atlantyku.

Marzec (4-28) 1985 roku okręt dowodzenia spędził na dużych manewrach morskich „Readex 1-85”, odbywających się na wodach Zachodniego Atlantyku i Karaibów. Ćwiczenia składały się ze strzelania rakietowego, którego centrum dowodzenia było na *Mount Whitney* oraz starcia dwóch zespołów „nieprzyjacielskich” w dniach 24-27 marca.

Jednostka wchodziła w skład Sił Niebieskich – Zespołu Operacyjnego 21.3, którego trzonem była 6 Grupa Bojowa lotniskowca *Nimitz* (CVN-68). Okręty ćwiczyły działania rozpoznawcze, namierzanie celów oraz ataki bronią konwencjonalną, a w kulminacyjnym momencie 27 marca także taktyczne uderzenia chemiczne i nuklearne. W kwietniu (3-12) z pokładu jednostki kierowano wspólnymi ćwiczeniami desantowymi połączonych sił Marynarki, Armii, Lotnictwa i Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych. Odbływały się one na akwenie koło Onslow Beach w Północnej Karolinie. Letnie miesiące roku (od 31 maja do 8 października) *Mount Whitney* spędził natomiast na remoncie kapitalnym w Norfolk Naval Ship Yard w Portsmouth w stanie Wirginia. Wykonane na jednostce prace obejmowały szeroki zakres począwszy od konserwacji kadłuba, a skończywszy na modernizacji wyposażenia radioelektronicznego. Ostatnie miesiące roku okręt spędził w kubańskiej Zatoce Guantanamo odbywając poremontowe ćwiczenia zgrzywające. W dniu 19 listopada jego załoga uratowała dwóch żeglarzy z jachtu *Passion*, który został wyrzucony na brzeg podczas huraganu „Kate”.

Na początku 1986 roku *Mount Whitney* odbył wizytę w Fort Lauderdale na Florydzie (12-16), po czym do 10 lutego pozostawał w Norfolk. Wtedy to opuścił swoją bazę macierzystą i skierował się na Morze Karaibskie gdzie wziął udział w ćwiczeniach „Fleetex 1-86”. W manewrach tych brały udział jednostki brytyjskie i holenderskie, a trzon ćwiczącej armady stanowiła 6 Grupa Lotniskowców, której dowódca był zaokrętowany na *America* (CV-66). Kolejne podobne ćwiczenia – „Fleetex 2-86” odbyły się w kwietniu tego roku, przy czym dowódca biorącej w nich udział 6 Grupy Lotniskowców był zaokrętowany na *Forrestal* (CV-59). Najważniejszą operacją reprezentacyjną 1986 roku, w której wziął udział *Mount Whitney* była rewia floty z okazji 100-lecia zapalenia pochodni nowojorskiej Statuy Wolności. W dniu 1 lipca okręt opuścił Norfolk z wiceadmirałem Henry C. Mustinem dowódcą 2 Floty jako dowódcą zespołu parady na pokładzie. Dwa dni później na czele armady 30 jednostek okręt dowodzenia wszedł na wody portowe Nowego Jorku. Podczas przejścia koło fortu Hamilton z *Mount Whitney* oddano salut 21 salw, a wieczorem po zapaleniu pochodni Statuy na podany z jego pokładu sygnał zapalono jed-

nocześnie światła na wszystkich jednostkach znajdujących się w porcie. W dniu 4 lipca przed zakotwiczonymi okrętami armady przeszedł pancernik *Iowa* (BB-61), z którego pokładu paradę burtową załóg odbierał Prezydent Ronald Reagan. Kiedy okręt liniowy przechodził równolegle do *Mount Whitney* z działek salutacyjnych jednostki dowodzenia oddano na cześć Prezydenta salut 21 salw. Na zakończenie rewii odbyła się parada żaglowców, a wieczorem festiwal fajerwerków. W dniu 7 lipca okręt dowodzenia opuścił Nowy Jork i następnego dnia powrócił do bazy w Norfolk. Od 17 sierpnia do 11 października *Mount Whitney* pełnił rolę okrętu dowodzenia kolejnych, dorocznych wielkich manewrów NATO odbywających się na wodach Północnego Atlantyku oraz mórz przyległych. W ćwiczeniach „Northern Wedding” i „Northern Engagement 86” wzięło udział 150 okrętów, 300 samolotów i śmigłowców (włącznie z grupami bojowymi lotniskowców: amerykańskiego *Nimitz* (CVN-68) i brytyjskiego *Ark Royal* (R-09) oraz przeszło 35 tys. osób. Ich działania koordynowali z pokładu *Mount Whitney* dowódcy: sił uderzeniowych Floty Atlantyku, desantowych sił uderzeniowych oraz 4 Brygady Desantowej piechoty morskiej. Kierowali oni min. desantami koło Larvik (09.09) i na Jutlandii (18.09).

Początek 1987 roku okręt spędził na dorocznych ćwiczeniach „Fleetex 1-87” odbywających się tradycyjnie nie na akwenie operacyjnym koło wyspy Puerto Rico. Na jego pokładzie zaokrętowani byli dowódcy: 2 Floty, którym był wówczas wiceadmirał Charles R. Larson oraz 2 Grupy Desantowej i 2 Sił Desantowych piechoty morskiej. W pierwszej dekadzie maja *Mount Whitney* wziął natomiast udział w odbywających się u Wschodniego Wybrzeża manewrach „Solid Shield” oraz „Advanced Fleetex 2-87”, podczas których stanowił platformę dowodzenia desantu 120 Połączonych Sił Operacyjnych. W dniu 29 maja pokład okrętu opuścił dowódca 2 Floty, który przeniósł swą flagę na śmigłowcowiec desantowy *Saipan* (LHA-2), po czym w dniu 1 czerwca *Mount Whitney* został przeholowany do Norfolk Naval Ship Yard w Portsmouth w stanie Wirginia. Tam rozpoczął się jego remont włącznie z pierwszą fazą modernizacji przygotowującej do montażu artyleryjskich systemów obrony bezpośredniej. Po zakończeniu prac w dniu 3 sierpnia okręt wyszedł na próby morskie, po których w dniu 17 sierpnia na jego pokład

powrócił dowódca 2 Floty. We wrześniu jednostka służyła jako platforma dowodzenia dla kolejnych dużych manewrów morskich NATO odbywających się pod kryptonimem „Ocean Safari 87” na wodach Północnego Atlantyku. W ćwiczeniach tych uczestniczyło 11 państw, które oddelegowały 150 okrętów oraz 250 samolotów i śmigłowców, w tym grupy bojowe lotniskowców: amerykańskiego *Forrestal* (CV-59) i brytyjskiego *Illustrious* (R-06). Manewrami dowodził z pokładu *Mount Whitney* dowódca 2 Floty admirał Larson pełniący także funkcję dowódcy sił uderzeniowych Floty Atlantyku. Ostatnie miesiące roku okręt spędził w bazie w Norfolk gdzie min. dokończono na nim montażu artyleryjskich systemów obrony bezpośredniej.

Rok 1988 jednostka rozpoczęła od udziału w końcu stycznia (18-23) w ćwiczeniach „Fleetex 1-88”, które tradycyjnie odbywały się na akwenie operacyjnym Puerto Rico. Podczas tych manewrów *Mount Whitney* stanowił platformę dowodzenia dla dowódców 2 Floty, 2 Grupy Desantowej, 4 Brygady Ekspedycyjnej piechoty morskiej oraz 22 Eskadry Lotnictwa Taktycznego. W ramach ćwiczeń, podczas których na pokładzie jednostki zaokrętowanych było niemal 1500 oficerów oraz podoficerów i szeregowych, przeprowadzono min. strzelanie raketowe, a 17 stycznia wizytę na będącym w morzu okręcie złożył głównodowodzący Floty Atlantyku admirał Frank Kelso. Podczas kolejnych ćwiczeń tego roku, odbywających się na Morzu Karaibskim manewrów „Ocean Venture 88”, *Mount Whitney* dwukrotnie wodował łódź ratunkową, która asystowała znajdującym się w niebezpieczeństwie żołnierzom piechoty morskiej. Jej załoga podniosła także z wody pilota śmigłowca marines biorącego udział w ćwiczeniach SAR. W dniu 17 kwietnia pokład okrętu wizytował Sekretarz Obrony Frank C. Carlucci. Podczas następnych ćwiczeń, odbywających się również na Morzu Karaibskim „Fleetex 2-88”, z pokładu jednostki flagowej 2 Floty koordynowano działania bojowe oraz strzelanie raketowe 30 okrętów towarzyszących grupie bojowej lotniskowca *John F. Kennedy* (CVA-67). W dniu 14 czerwca *Mount Whitney* wizytował kontradmirał Jose Velasio Callazo z biura wenezuelskiego Szefa Operacji Floty, który z jego pokładu obserwował przebieg ćwiczeń. Po zakończeniu szkolenia okręt złożył czterodniową wizytę w Willemstad na Curacao w archipelagu Antyli Holenderskich, gdzie gościł min. do-



wódce Sił Morza Karaibskiego. W dniu 18 sierpnia na pokładzie *Mount Whitney* miała miejsce ceremonia zmiany dowódcy 2 Floty, którym został mianowany wiceadmiral Jerome L. Johnson. W uroczystości wzięli udział Sekretarz Floty William L. Ball III oraz głównodowodzący połączonych sił na Atlantyku admirał Lee Baggett Jr. W dniu 26 sierpnia okręt wyszedł z bazy w Norfolk aby uczestniczyć w dorocznych ćwiczeniach NATO noszących kryptonim „Teamwork 88”. Brało w nich udział 150 okrętów oraz 250 samolotów i śmigłowców z ośmiu państw. Wśród nich były grupy bojowe lotniskowców: amerykańskiego *Theodore Roosevelt* (CVN-71) i brytyjskiego *Illustrious* (R-06). Jednostki prowadziły szkolenie na wodach Północnego Atlantyku oraz Mórza Norweskiego i Północnego ćwicząc min. wsparcie Norwegii siłami floty oraz desantem morskim. *Mount Whitney* powrócił do Norfolk w dniu 15 października. Ostatnimi morskimi manewrami tego pracowitego dla okrętu dowodzenia roku były kolejne ćwiczenia floty „Fleetex 1-89”, odbywające się od 7 do 18 listopada na Morzu Karaibskim. Z pokładu jednostki kierowano działaniami 30 okrętów towarzyszących grupie bojowej lotniskowca atomowego *Theodore Roosevelt* (CVN-71).

Od 19 do 21 lutego 1989 roku *Mount Whitney* uczestniczył w ćwiczeniach „Fleetex 2-89” na wodach Morza Karaibskiego. Koniec zimy okręt spędził na kolejnych manewrach NATO pod kryptonimem „North Star 89”. Odbywały się one od 25 lutego do 19 marca w trudnych warunkach pogodowych Północnego Atlantyku i Morza Norweskiego. W manewrach wzięły udział jednostki amerykańskie, kanadyjskie, niemieckie, norweskie, holenderskie i brytyjskie. Podczas ćwiczeń na pokładzie okrętu gościli min. głównodowodzący Floty Atlantyku admirał Frank Kelso, generał Geoffrey Howlett głównodowodzący sił alianckich w Europie Północnej, amerykański ambasador w Norwegii Robert Stuart oraz przedstawiciele w NATO: amerykański admirał James Hogg, norweski generał Alf Granviken, a także dowódca sił alianckich w Europie Północnej wiceadmiral Torolf Rein. Celem prowadzonych w maju (5-20) ćwiczeń „Solid Shield 89” było sprawdzenie zdolności okrętu do koordynowania działań połączonych sił zbrojnych. Na pokładzie *Mount Whitney* zaokrętowani byli wówczas dowódcy 8 Brygady Powietrzno-desantowej Armii i 4 Brygady Ekspedycyjnej Piechoty Morskiej oraz 4 Grupy

Lotniskowców wraz z ich sztabami oraz obserwujący ćwiczenia dowódca 12 Sił Powietrznych. W lipcu tego roku w bazie floty w Norfolk miała miejsce historyczna wizyta radzieckiej delegacji, na której czele stali ambasador w Stanach Zjednoczonych Aleksiej Dubynin oraz przedstawiciel głównodowodzącego Floty Północnej wiceadmiral Siergiej Kasatnow. W dniu 21 lipca delegację radziecką gościł na pokładzie *Mount Whitney* dowódca 2 Floty wiceadmiral Jerome L. Johnson. Od 24 sierpnia do 5 września jednostka brała udział w kolejnych ćwiczeniach na Morzu Karaibskim noszących kryptonim „Fleetex 4-89”.

Początek 1990 roku (26.01-14.02) okręt spędził na standardowych ćwiczeniach „Fleetex 1-90” na akwenie operacyjnym Puerto Rico. Z jego pokładu kierowano wówczas działaniami 29 jednostek amerykańskich (w tym dwóch grup bojowych lotniskowców) oraz dziesięciu alianckich, wśród których był zespół brytyjskiego lotniskowca *Illustrious* (R-06). Następne ćwiczenia „Fleetex 3-90” *Mount Whitney* odbył w drugiej dekadzie czerwca (8-19) na zachodnim Atlantyku kierując w ich trakcie zespołem 24 okrętów floty amerykańskiej, w tym dwoma grupami bojowymi lotniskowców. W sierpniu (20-22) jednostka dowodzenia odbyła nie planowane wcześniej ćwiczenia z grupą bojową lotniskowca *John F. Kennedy* (CVA-67). Z pokładu *Mount Whitney* dowódca 2 Floty wiceadmiral Michael P. Kalleres kierował szkoleniem w zakresie obrony przeciwookrętowej, przeciwminowej, przeciwhemicznej i przeciwbiołogicznej przygotowując zespół okrętów do osiągnięcia gotowości bojowej umożliwiającej im wzięcie udziału w operacji „Desert Shield”. Następne podobne ćwiczenia, pod kryptonimami „Fleetex 1-91” i „Fleetex 2-91”, jednostka dowodzenia prowadziła od 1 do 19 listopada kierując szkoleniem grup bojowych lotniskowców *America* (CV-66) i *Theodore Roosevelt* (CVN-71). Sam *Mount Whitney* nie brał udziału w operacjach „Desert Shield/Storm”, uczestniczyli w nich natomiast jego łącznościowcy przydzieleni do 4 Brygady Ekspedycyjnej piechoty morskiej i zaokrętowani na śmigłowcowcu desantowym *Nassau* (LHA-4).

Ważnym wydarzeniem 1991 roku, w którym uczestniczył okręt dowodzenia, była wizyta zespołu trzech okrętów rosyjskich: dwóch krążowników *Marszał Ustinow* i *Simferopol* oraz okrętu zaopatrzeniowego *Dniestr* złożona w dniach 16-20 lipca w bazie floty

w Mayport na Florydzie. Na pokładzie *Mount Whitney* gościli wówczas głównodowodzący Floty Północnej admirał Feliks N. Gromow i ambasador Rosji Wiktor Kompletow oraz dowódca sił alianckich na Atlantyku admirał Leon Edney i głównodowodzący amerykańskiej Floty Atlantyku admirał Paul Miller. Cały wrzesień do 9 października jednostka dowodzenia spędziła na Północnym Atlantyku biorąc udział w kolejnych wielkich manewrach NATO noszących kryptonim „Northstar 91”. Uczestniczyło w nich 10 okrętów amerykańskich, w tym grupa bojowa lotniskowca *America* (CV-66) oraz jednostki niemieckie, norweskie, holenderskie i brytyjskie, na których pełniło służbę ponad 9,5 tys. marynarzy. Sumarycznie w ćwiczeniach tych wzięło udział 55 okrętów oraz ponad 200 samolotów i śmigłowców, a także przeszło 17 tys. osób. W tym czasie na pokładach lotniskowca *America* i *Mount Whitney* gościli min.: Podsekretarz Marynarki Daniel J. Howard, ambasadorzy USA: w Islandii Charles L. Cobb Jr. i w Norwegii Loret Millerruppe, Dyrektor Ministerstwa Obrony Islandii Robert Trausti Arnason, przedstawiciel Ministerstwa Floty Danii kontradmirał Jorgen M. Jakobsen oraz dowódcy: sił uderzeniowych wiceadmiral Nicholas Hill-Norton i floty Norwegii wiceadmiral Bjornar J. Kibsgaard, a także Eisa Eriksen – Minister Obrony Norwegii. Drugą połowę października (od 14 do 25) *Mount Whitney* spędził na przegładzie w Philadelphia Naval Shipyard, podczas którego wykonano min. czyszczenie kadłuba, remont kondensatora głównego oraz przegląd śrub napędowych.

Pierwszą połowę (2-14) lutego 1992 roku okręt spędził na standardowych ćwiczeniach „Fleetex 2-92” na akwenie operacyjnym Puerto Rico. Od 26 lutego do 22 marca jednostka dowodzenia spędziła na kolejnych wielkich manewrach NATO, które odbywały się na Morzu Norweskim. Głównym celem ćwiczeń noszących kryptonim „Teamwork 92” było prowadzenie operacji morskich, powietrznych i lądowych mających na celu wsparcie zagrożonej Norwegii. Manewry składały się z fazy przejścia morzem, włącznie z obroną zespołów floty oraz fazy wysadzenia desantu na wybrzeżu Norwegii. Uczestniczyło w nich ponad 100 okrętów i 500 samolotów i śmigłowców z 9 państw. Wśród jednostek floty były grupy bojowe lotniskowców amerykańskich *Saratoga* (CVA-60) i *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69) oraz

brytyjskiego *Invincible* (R-05). Pierwszą połowę maja (5-12) *Mount Whitney* spędził na Zachodnim Atlantyku gdzie brał udział w ćwiczeniach „Ocean Venture 92”. W dniu 27 czerwca na jego pokładzie miała miejsce uroczystość objęcia dowództwa 7 Floty przez nowomianowanego na to stanowisko wiceadmirała Williama J. Flanagana. Uczestniczył w niej dowódca sił Atlantyku admirał Leon Edney. We wrześniu tego roku (9-18) okręt dowodzenia wziął udział w kolejnych dużych ćwiczeniach morskich, które pod kryptonimem „Fleetex 1-93” odbywały się na akwenie operacyjnym u Przylądków Wirginii. W manewrach tych wzięło udział około 30 okrętów nawodnych i podwodnych ze Stanów Zjednoczonych, Kanady i Wielkiej Brytanii, a ich trzon stanowiły grupy bojowe lotniskowców *John F. Kennedy* (CVA-67) i *Ark Royal* (R-09). Ćwiczenia obejmowały fazę uderzeniową, przygotowanie desantu i lądowanie. Od 6 października do 23 grudnia *Mount Whitney* przeszedł remont w Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth w stanie Wirginia, podczas którego zamontowano min. dwie nowe centrale klimatyzacyjne.

Od 2 do 10 lutego 1993 roku okręt uczestniczył w kolejnych ćwiczeniach floty, lotnictwa, armii i piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych przeprowadzonych na akwenie operacyjnym u Przylądków Wirginii. Wśród szkolących się w ramach manewrów „Fleetex 2-93” okrętów znajdowała się grupa bojowa atomowego lotniskowca *Theodore Roosevelt* (CVN-71). Składające się z fazy uderzeniowej, przeciwlotniczej oraz przygotowania i przeprowadzenia desantu manewry, były faktycznie pierwszymi wspólnymi ćwiczeniami, w których wykorzystywano automatyczne interaktywne systemy planowania taktycznego połączonych sił zbrojnych. Z ramienia dowódcy połączonych sił zbrojnych obserwował je z pokładu *Mount Whitney* kontradmirał Pilling. Kolejnymi ćwiczeniami, w których w 1993 roku brał udział okręt dowodzenia były wspólne manewry „Ocean Venture 93” przeprowadzone od 4 do 21 maja na akwenie operacyjnym Puerto Rico. Na pokładzie jednostki zaokrętowani byli wówczas: dowódca 2 Floty wiceadmirał William J. Flanagan, który pełnił jednocześnie funkcję dowódcy 140 Zespołu Operacyjnego Połączonych Sił Zbrojnych, generał major Scholes z-ca dowódcy 18 Brygady Powietrznodesantowej, kontradmirał Cebrowski dowódca 6 Grupy Lotniskowców oraz kontradmirał Pilling jako

dowódca sił morskich operacji. Podczas szkolenia dokonano praktycznego sprawdzenia systemów dowodzenia klasy C<sup>4</sup>I<sup>1</sup>, prowadząc min. wideokonferencję z głównodowodzącym obszaru Atlantyku admirałem Millerem. W lipcu (7-21) jednostka dowodzenia ćwiczyła z kolei z grupą bojową lotniskowca *America* (CV-66) w ramach odbywających się u Przylądków Wirginii manewrów „Fleetex 3-93”. Na początku października *Mount Whitney* wziął udział w kolejnych ćwiczeniach NATO, które pod kryptonimem „Solid Stance 93” odbyły się na Morzu Norweskim. Manewry składały się z fazy przejścia morzem oraz elementów działań przeciwokrętowych i przeciwpodwodnych. Były to faktycznie pierwsze ćwiczenia połączonych sił zbrojnych kierowane przez międzynarodowy sztab złożony z przedstawicieli Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Kanady, Norwegii, Holandii, Niemiec, Hiszpanii, Francji i Danii. Bogaty sezon szkoleniowy tego roku okręt dowodzenia zakończył ćwiczeniami „JTFFEX 1-94” z grupą bojową lotniskowca *Saratoga* (CVA-60) na początku grudnia (7-15) na akwenie operacyjnym u Przylądków Wirginii.

Pierwsze miesiące 1994 roku *Mount Whitney* spędził w stoczni i bazie w Norfolk gdzie dokonano modernizacji jego systemów energetycznych oraz łączności tak, że pierwsze ćwiczenia w jakich uczestniczył miały miejsce dopiero w dniach 6-22 kwietnia. W manewrach „JTFFEX 2-94”, które odbyły się na zachodnim Atlantyku u Przylądków Wirginii wzięło udział 20 okrętów włącznie z grupą bojową lotniskowca *George Washington* (CVN-73) oraz przeszło 100 samolotów różnych rodzajów sił zbrojnych, w tym 20 Eskadra Operacji Specjalnych Sił Powietrznych z Harburt Field, a także oddziały Dowództwa Operacji Specjalnych Armii z Fort Benning. Na przełomie kwietnia i maja (25/6) *Mount Whitney* uczestniczył w kolejnych ćwiczeniach na Wschodnim Wybrzeżu, w których brały udział formacje amerykańskie, francuskie i holenderskie. Zadaniem szkolenia „Agile Provide 94” było przygotowanie sił bazujących w kontynentalnej części Stanów Zjednoczonych do sprostania wymaganiom głównodowodzących poszczególnych obszarów geograficznych. Od 12 lipca do 18 sierpnia, okręt z dowódcą 2 Floty na pokładzie brał udział w operacji „Support Democracy” u wybrzeży Haiti. Przejął przy tym funkcję jednostki flagowej 120 Połączonego Ze-

społu Operacyjnego od śmigłowcowca desantowego *Wasp* (LHD-1). W dniu 20 lipca na pokładzie *Mount Whitney* miała miejsce ceremonia zmiany dowódcy 2 Floty, którym został mianowany wiceadmirał Jay L. Johnson. Na początku września (8-9) okręt wziął udział w wielkich ćwiczeniach desantowych „JTFFEX 1-95” u Przylądków Wirginii. Uczestniczyło w nich przeszło 13 tys. żołnierzy różnych rodzajów sił zbrojnych. W dniu 14 września jego pokład odwiedził Sekretarz Obrony William J. Perry oraz głównodowodzący obszaru Atlantyku admirał Miller. Zakończywszy manewry, w dniu 15 września jednostka z dowódcami 2 Floty oraz 18 Korpusu Powietrznodesantowego opuściła Norfolk i ponownie skierowała się na wody Morza Karaibskiego gdzie wzięła udział w kolejnej operacji „Uphold Democracy”. Pełniąc funkcję okrętu flagowego 180 Połączonego Zespołu Operacyjnego i całości sił połączonych sił zbrojnych, którymi kierował dowódca 18 Korpusu Powietrznodesantowego generał porucznik Hugh Shelton oraz 185 Zespołu Operacyjnego dowodzonego przez wiceadmirała Johnson'a, *Mount Whitney* przez 37 dni pozostawał na kotwicy na redzie haitańskiego Port au Prince zapewniając wsparcie logistyczne i radiokomunikacyjne jednostkom biorącym udział w operacji. W dniu 10 października jego pokład wizytował Szef Operacji Floty admirał Jeremy M. Borda. Do Norfolk okręt powrócił w dniu 10 października.

Na przełomie stycznia i lutego (23/3) 1995 roku jednostka wzięła udział w ćwiczeniach „JTFFEX 2-95”, które odbywały się u Przylądków Wirginii. Podstawową siłą bojową floty była w nich grupa lotniskowca *Theodore Roosevelt* (CVN-71). Uczestniczyło w nich także ponad 700 żołnierzy ze 101 Dywizji Powietrznodesantowej Armii, 24 Dywizji Ekspedycyjnej Piechoty Morskiej oraz 8 Siły Powietrznej, a także jednostki pływające i powietrzne Straży Wybrzeża. Wkrótce po zakończeniu tych ćwiczeń, w dniu 9 lutego *Mount Whitney* opuścił Norfolk i skierował się na wody Północnego Atlantyku na kolejne wielkie manewry NATO. W ćwiczeniach „Strong Resolve 95” uczestniczyło wówczas przeszło 22 tys. żołnierzy z państw Paktu, a także siły francuskie i hiszpańskie, tj. państw, które formalnie nie należały do struktur

1. C<sup>4</sup>I – Command, Control, Communications, Computers, and Intelligence – patrz: część VIIIa Artykułu („OW” nr 1/2007).



wojskowych NATO. Manewry składały się z dwóch faz. W pierwszej ćwiczyły sposoby rozwiązywania konfliktów poprzez siły zbrojne kierowane z oddlegowanych na akweny operacji morskich jednostek dowodzenia. Druga faza polegała na obronie terytorium zagrożonego państwa przez siły szybkiego reagowania oraz wojska obrony terytorialnej i jego główne siły zbrojne. Działania te zostały przeprowadzone w trudnych warunkach pogodowych oraz terenowych – środkowej Norwegii w okolicach Moere i Soer-Troendelag. Całością manewrów dowodził brytyjski marszałek Richard Johnes, dowódca sił alianckich w północno-zachodniej Europie, a operacją na terytorium Norwegii wiceadmirał Bjornar Kibsgaard, dowódca sił alianckich w Europie północnej. *Mount Whitney* powrócił w dniu 31 marca i sześć dni później wszedł do Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth w stanie Wirginia na kolejny remont planowy. W jego ramach dokonano min. wymiany łożysk części wysokoprężnej turbiny głównej, a także przeglądów pomp maszyny sterowej oraz centrali klimatyzacyjnych. Zmodernizowano ponadto system magazynowania paliwa lotniczego JP-5 oraz centralę wywiadowczą i informacyjną centralę odbiorczej. Prace zostały zakończone w dniu 22 czerwca po czym okręt odbył dwudniowe próby morskie i przeszedł do bazy floty w Norfolk. W lipcu (10-24) jednostka dowodzenia brała udział w kolejnych dużych ćwiczeniach u Przylądków Wirginii. Uczestniczyło w nich łącznie ponad 18 tys. osób. Biorące udział w manewrach „JT-FEX 3-95” główne siły floty składały się wówczas z grupy bojowej lotniskowca *America* (CV-66) oraz amfibijnej grupy szybkiego reagowania zaokrętowanej na śmigłowcowcu desantowym *Wasp* (LHD-1). W ćwiczeniach uczestniczyły ponadto min. oddziały 2 Sił Ekspedycyjnych Piechoty Morskiej, 18 Korpusu Powietrznodesantowego Armii oraz 24 Zmechanizowanej Dywizji Piechoty, a także samoloty 9 Sił Powietrznych i jednostki Straży Wybrzeża. Głównym celem manewrów było szkolenie różnego rodzaju sił zbrojnych do działania w warunkach kryzysu militarnego w rozmaitych obszarach geograficznych, w tym także szkolenie dowódców i ich sztabów do współdziałania w kierowaniu połączonych sił zbrojnych w warunkach rzeczywistych. Zupełnie inny charakter miała operacja floty, na której czele *Mount Whitney* opuścił Norfolk w dniu 15 sierpnia. Wyjście

w morze kierowanego przez dowódcę 2 Floty wiceadmirała Jaya L. Johnsona Zespołu Operacyjnego 183.1, który liczył... 44 okręty nawodne i 12 podwodnych, związane było z koniecznością uniknięcia skutków nadciągającego nad Wschodnie Wybrzeże huraganu „Felix”. Okręty pozostawały w morzu przez cztery dni powracając do bazy po ustaniu zagrożenia. Z tego też powodu planowana na 18 sierpnia ceremonia zmiany dowódcy *Mount Whitney* zamiast przy pirsie w Norfolk odbyła się dzień później na pokładzie załogowym okrętu. Najważniejszym z propagandowego punktu widzenia wydarzeniem tego roku mającym miejsce na jednostce dowodzenia było zorganizowane w dniach od 4 do 6 października na jej pokładzie spotkanie ministrów obrony wszystkich państw NATO. Spotkanie, które odbyło się na zaproszenie amerykańskiego Sekretarza Obrony Williama J. Perry i w którym uczestniczył także Sekretarz Generalny Paktu Willy Claes, było pierwszym tego rodzaju odbywającym się w Stanach Zjednoczonych. Ministrowie zwiedzili wówczas także lotniskowiec *Enterprise* (CVN-65) oraz *Mount Whitney*, a także obejrzeli na zakończenie wizyty pokaz lotniczy. W pierwszej połowie grudnia (4-12) okręt dowodzenia brał udział w ostatnich w tym roku ćwiczeniach u Przylądków Wirginii. W manewrach „JT-FEX 1-96” uczestniczyło wówczas przeszło 16 tys. osób reprezentujących różne rodzaje sił zbrojnych. Trzonem sił floty była grupa bojowa lotniskowca *George Washington* (CVN-73). Uczestniczyła w nich ponadto Grupa Szybkiego Reagowania śmigłowcowca desantowego *Guam* (LPH-9) oraz oddziały należące do min.: 2 Sił Ekspedycyjnych Piechoty Morskiej, 18 Korpusu Powietrznodesantowego Armii oraz 18 Brygady Lotniczej, a także jednostki Straży Wybrzeża.

Pierwsze miesiące 1996 roku *Mount Whitney* spędził w bazie w Norfolk na bieżących przeglądach oraz modernizacjach systemów radioelektronicznych oraz przygotowaniach do inspekcji, którym podlegały poszczególne działy okrętowe. Pierwszymi ćwiczeniami, w których wzięła udział jednostka dowodzenia były odbywające się w maju (1-17) u południowo-wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych wielkie manewry „JT-FEX 2-96”. Wzięły w nich udział 53 okręty, 227 samolotów i śmigłowców oraz przeszło 53 tys. żołnierzy reprezentujących różne rodzaje amerykańskich i brytyjskich sił zbroj-

nych. Trzonem floty amerykańskiej była grupa bojowa lotniskowca *Enterprise* (CVN-65), a jednostki pozostałych rodzajów sił zbrojnych stanowiły 8 Siły Powietrzne, 82 Dywizja Powietrznodesantowa i 24 Jednostka Ekspedycyjna Piechoty Morskiej. Siły brytyjskie reprezentowało 27 okrętów oraz komandosi 3 Brygady. W dniu 10 lipca *Mount Whitney* opuścił Norfolk na czele zespołu 44 okrętów, które wyszły w morze na cztery dni dla przeczekania huraganu „Bertha”. Następne wielkie manewry „Northern Light/Bright Horizon 96”, w których wzięła udział jednostka dowodzenia trwały od 30 sierpnia do 12 września na wodach Północnego Atlantyku. Uczestniczyło w nich przeszło 70 okrętów i 32 tys. osób reprezentujących siły zbrojne 11 państw NATO. Z pokładu *Mount Whitney*, który opuścił Norfolk w dniu 15 sierpnia kierowano całością działań bojowych zespołu broniącego wybrzeża Norwegii. Podczas pobytu na Północnym Atlantyku siłownię okrętu nękały awarie: min. zaworu regulacyjnego turbogeneratorskiego 1C oraz pęknięcia orurowania wyparownika Nr 2 i dwukrotnie orurowania kondensatora głównego. Do Norfolk okręt powrócił w dniu 29 września, aby dwa tygodnie później ponownie wyjść w morze na ćwiczenia „JT-FEX 1-97” odbywające się tym razem u Przylądków Wirginii. Uczestniczyło w nich przeszło 15 tys. osób reprezentujących różne rodzaje sił zbrojnych, a trzon sił floty stanowiła grupa bojowa lotniskowca *Theodore Roosevelt* (CVN-71). Brała w nich udział ponadto Grupa Szybkiego Reagowania śmigłowcowca desantowego *Nassau* (LHA-4) oraz oddziały należące do m.in.: 2 Sił Ekspedycyjnych Piechoty Morskiej, a także jednostki Straży Wybrzeża oraz kanadyjskie i holenderskie samoloty patrolowe. *Mount Whitney* zakończył udział w ćwiczeniach w dniu 22 października. Osiem dni później jednostka udała się na 16-tygodniowy przegląd w Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth w stanie Wirginia.

Rozpoczęty w październiku poprzedniego roku remont okrętu został zakończony w dniu 5 lutego 1997 roku. W jego ramach wykonano min. renowację pomieszczeń jednostki w tym: mes oficerskich i załogowych, pralni i suszarni, a także gabinetów dentystycznych. Pierwsze ćwiczenia tego roku „JT-FEX 2-97” *Mount Whitney* odbył od 10 do 22 marca w Zatoce Sabani na południowo-wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Działaniami 950 Zespo-

łu Operacyjnego Połączonych Sił Zbrojnych kierował dowódca amerykańskiej 2 Floty wiceadmirał Vernon E. Clark. Wśród ćwiczących znalazły się jednostki różnego rodzaju sił zbrojnych reprezentujących oprócz Stanów Zjednoczonych także: Argentynę, Brazylię, Francję, Hiszpanię, Niemcy, Portugalie i Wielką Brytanię. Od 20 czerwca do 15 sierpnia okręt dowodzenia przechodził kolejny przegląd w Norfolk Naval Shipyard, podczas którego dokonano min. przerzutowania głównego kondensatora, który sprawił wiele kłopotów w poprzednim roku. Trzy dni po wyjściu ze stoczni *Mount Whitney* udał się na ćwiczenia „JTFFEX 3-97”, odbywające się podobnie jak poprzednie w Zatoce Sabani. W manewrach tych oprócz amerykańskich brały także udział jednostki kanadyjskie i portugalskie. Podczas ich trwania przeprowadzono po raz pierwszy operację minową kierowaną bezpośrednio przez Dowództwo Uzbrojenia Minoowego w Corpus Christi w stanie Teksas. Poza żołnierzami służby czynnej w ćwiczeniach uczestniczyli ponadto rezerwiści różnych rodzajów sił zbrojnych. W manewrach tych *Mount Whitney* zakończył swój udział w dniu 5 września, a pięć dni później na jego pokładzie złożyli wizytę przedstawiciele dowództwa Sił Sprzymierzonych w Europie Środkowej: głównodowodzący generał Stockmann, zastępca dowódcy marszałek lotnictwa Bagnell i SzeF Operacji generał Sylvester. Towarzyszył im generał Sheehan – głównodowodzący Sił Południowego Atlantyku. W październiku pokład jednostki odwiedzili z kolei: 11-tego Szef Sztabu Floty Niemieckiej kontradmirał Reiner Feist oraz 31-ego delegacja NATO na czele z Sekretarzem Generalnym Javierem Solaną.

Pierwszymi w 1998 roku ćwiczeniami floty, na które *Mount Whitney* wyruszył z Norfolk w dniu 23 lutego były manewry NATO pod kryptonimem „Strong Resolve 98”. Podczas pobytu w Lizbonie, pokład okrętu odwiedził w dniu 6 marca odwiedził Premier Portugalii Antonio Guterres. Tydzień później na jednostkę dowodzenia zaokrętował kontradmirał Franklyn – dowódca sił morskich podczas całych ćwiczeń i w dniu 17 marca *Mount Whitney* pokonawszy cieśninę Gibraltarską wszedł na Morze Śródziemne. Dwa dni później okręt z dowódcą manewrów kontradmirałem Romero powrócił na Atlantyk. Zakończywszy ćwiczenia w dniu 20 marca w dniu 2 kwietnia jednostka powróciła do macierzystej bazy

w Norfolk. Od 28 kwietnia do 11 maja *Mount Whitney* uczestniczył w ćwiczeniach „JTFFEX 2-98” odbywających się u Wybrzeży Florydy. W dniu 23 czerwca okręt udał się na remont do Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth. Podczas trwającego do 18 sierpnia postoju w suchym doku jego kadłub oczyszczono i pokryto nowego rodzaju farbą antyporostową. Pięć starych central klimatyzacyjnych zastąpiono czterema o większej wydajności i dokonano wymiany rurociągów sieci wody sanitarnej. Kontynuowano także modernizację systemów radioelektronicznych oraz pomieszczeń załogowych, w których wymieniono wykładziny podłogowe, meble i armaturę sanitarną. Po zaliczeniu od 9 do 11 września prób morskich okręt był gotowy do służby, której następnym etapem były ćwiczenia „JTFFEX 3-98” mające miejsce u Wybrzeży Florydy. Jednostka dowodzenia uczestniczyła w nich od 24 września do 5 października wspólnie z grupą bojową lotniskowca atomowego *Enterprise* (CVN-65). W dniach 27-29 września na pokładzie *Mount Whitney* gościł przyszły dowódca 3 Floty wiceadmirał McGinn, 14 października członkowie francuskiej misji wojskowej, a 29 października kontradmirał Forbes – dowódca brytyjskich przeciwpodwodnych sił uderzeniowych.

Od 16 do 28 lutego 1999 roku jednostka dowodzenia 2 Floty brała udział w ćwiczeniach „JTFFEX 1-99” odbywających się u Przylądków Wirginii. Przeszło pięć miesięcy tego roku okręt spędził jednak na Morzu Śródziemnym gdzie zastąpił w roli jednostki flagowej 6 Floty skierowany na remont pomocniczy okręt dowodzenia *La Salle* (AGF-3). W dniu 19 maja *Mount Whitney* opuścił Norfolk i udał się na Morze Śródziemne, podczas przejścia przez które jego załoga udzieliła pomocy wyrzuconemu na brzeg francuskiemu jachtowi *Casalanjy*. Po dwunastu dniach żeglugi okręt zawinął do swej tymczasowej bazy we włoskim porcie Gaeta, gdzie 5 czerwca swoją flagę podniósł na nim dowódca 6 Floty wiceadmirał Daniel Murphy Jr. Najważniejszą operacją, w której *Mount Whitney* wziął udział w nowej roli były działania NATO w albańskim Kosowie. Z jego pokładu kierowano operacjami floty w ramach trzeciej fazy operacji włącznie z przygotowaniem i przeprowadzaniem uderzeń pociskami manewrującymi Tomahawk na obiekty na terytorium Kosowa i Jugosławii. Jednostka odbyła także kilka misji dyplomatycznych, wśród których była

wizyta na Malcie (z przyjęciem ponad 800 dygnitarzy różnych narodowości i szczebli) oraz pierwsza od 1962 roku wizyta okrętu amerykańskiego w Algierze. Na pokładzie *Mount Whitney* odbyło się wówczas spotkanie premiera Algierii z amerykańskim ambasadorem w tym państwie. Wizyty w portach Morza Śródziemnego były dla załogi okrętu okazją do wykonania wielu prac użytecznych dla społeczności lokalnych. I tak np.: podczas pobytu w Barcelonie marynarze sprzątały dom starców, a w Valetcie wyremontowali i pomalowali trzypiętrowy budynek centrum sztuki i prac dziecięcych. Podczas postoju w Neapolu zorganizowano natomiast galę, w czasie której zebrano ponad 30 tys. dolarów na potrzeby charytatywnej United Service Organization. Służbę w roli okrętu flagowego 6 Floty *Mount Whitney* zakończył w dniu 8 października w hiszpańskim porcie Rota. Opuściwszy trzy dni później Europę i obrawszy kurs na Morhead City w Nowej Karolinie, w dniu 12 października okręt powrócił oficjalnie pod komendę dowództwa 2 Floty. W dniu 21 października jednostka dowodzenia dotarła na Wschodnie Wybrzeże i następnego dnia zawinęła do bazy w Norfolk. Od 6 do 15 grudnia okręt uczestniczył w kolejnych dużych manewrach połączonych sił zbrojnych, które przeprowadzono na wybrzeżach Wirginii, Karoliny Północnej i Florydy. W ćwiczeniach „JTFFEX 1-00” wzięło udział przeszło 15 tys. żołnierzy różnych rodzajów sił zbrojnych – 24 Specjalnej Jednostki Ekspedycyjnej piechoty morskiej oraz lotnictwa i armii Stanów Zjednoczonych. Celem manewrów było przygotowanie jednostek floty i piechoty morskiej do prowadzenia działań bojowych w basenie Morza Śródziemnego i Zatoce Perskiej. Trzon ćwiczących zespołów floty stanowiły grupy bojowe lotniskowca *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69) i śmigłowcowca desantowego *Wasp* (LHD-1).

Rok 2000 *Mount Whitney* spędził operując z bazy w Norfolk biorąc udział u Południowo-Wschodniego Wybrzeża w standardowych ćwiczeniach „JTFFEX 2-00” (13-19.05) i „JTFFEX 3-00” (18-27.10) zespołów 2 Floty oraz państw sprzymierzonych, przechodząc przeglądy oraz przygotowania do inspekcji i kolejne, wymagane regulaminem służby inspekcje. Następnym rok – 2001 – był rokiem jubileuszu 30-lecia wejścia okrętu do służby, którą to rocznicę celebrowano w dniu 16 stycznia. Od 16 do 26 marca jednostka brała udział w ćwiczeniach

„JTFEX 1-01” u Południowo-Wschodniego Wybrzeża, a kwietniu uczestniczyła w międzynarodowych manewrach, które odbywały się na zachodnim Atlantyku. W dniu 21 czerwca na jej pokładzie miało miejsce seminarium NATO na temat transformacji militarnych zdolności operacyjnych Paktu. Gospodarzem seminarium, w którym wzięło udział ponad 50 oficjeli NATO, był dowódca Floty Uderzeniowej Atlantyku wiceadmirał Mike Mullen. W sierpniu (10-17) okręt brał udział w ćwiczeniach „JTFEX 2-01” na północnym Atlantyku, a od 10 października do 30 listopada przeszedł kolejny remont planowy w Norfolk Naval Shipyard. Od 18 do 25 stycznia 2002 roku *Mount Whitney* uczestniczył w ćwiczeniach „JTFEX 1-02” u Południowo-Wschodniego Wybrzeża, a od 1 do 15 marca brał udział w kolejnych wielkich manewrach NATO pod kryptonimem „Strong Resolve 2002”. Odbywały się one równocześnie na wodach Mórz Norweskiego i Północnego oraz Bałtyku i Cieśnin Duńskich. Wzięło w nich udział ponad 20 tys. żołnierzy oraz około 100 okrętów z 14 państw Paktu i uczestników „Partnerstwa dla Pokoju”. Po zakończeniu ich bałtyckiej części *Mount Whitney* wraz z jednostkami współuczestniczącymi w ćwiczeniach złożył w dniach 15-18 marca jedyną jak dotąd wizytę w Gdyni. Do Norfolk jednostka powróciła w dniu 14 kwietnia. Dalszą część roku okręt spędził u wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych, od 29 kwietnia do 5 maja odbywając min. ćwiczenia „JTFEX 2-02”. Ze względu na sytuację międzynarodową planowany na koniec roku remont jednostki został odłożony. Zamiast niego *Mount Whitney* został oddelegowany do pełnienia roli okrętu dowodzenia operacji „Endurig Freedom” prowadzonej na wodach przyległych do północno-wschodniej Afryki. W ponad 30-letniej historii operacyjnej jednostki był to drugi przypadek wyruszenia z misją bojową bez uprzedniego szkolenia w zakresie przewidywanych działań.

Aby umożliwić udział okrętu w operacji stanowiącej element globalnej wojny z terroryzmem, na początku listopada 2002 roku dowódca 2 Floty wiceadmirał Cutler J. Dawson Jr przeniósł się ze swym sztabem do kwatery lądowej w budynku W-5 bazy Norfolk. Na pokładzie *Mount Whitney* pozostało 48 członków jego morskiej załogi sztabowej, którzy mieli wspomagać personel dowodzenia Połączonych Sił Zbrojnych w Rogu Afryki (CJTF-HOA<sup>2</sup>). Rankiem 13 li-

stopada jednostka zawinęła do Morhead City w Nowej Karolinie gdzie na jej pokład zaokrętowały pododdziały 2 Dywizji i 2 Sił Ekspedycyjnych piechoty morskiej stacjonujące w Camp Lejeune w Nowej Karolinie. W dniu 14 listopada 2002 roku *Mount Whitney* opuścił Norfolk obierając kurs na Hiszpanię i zaliczywszy krótki postój w Rota dwa tygodnie później wszedł na Morze Śródziemne. Następnie przez Morze Czerwone przeszedł do Zatoki Adeńskiej i zawinął do Dżibuti, które na kilka miesięcy stało się jego bazą. Okręt był kwaterą główną generała majora John F. Sattler odpowiedzialnego za Obszar Centralny i dowodzącego kontyngentem amerykańskim liczącym łącznie 1300 żołnierzy, z których 400 było zaokrętowanych na *Mount Whitney*, a pozostali przebywali w lądowej bazie Camp Lemonier w Dżibuti. W dniu 2 stycznia 2003 roku na pokładzie okrętu odbyło się spotkanie generała Sattlera z 12-osobową delegacją sił zbrojnych Dżibuti, na której czczele stał ich dowódca generał major Fathi Ahmed Hussein wraz z towarzyszącym jej ambasadorem amerykańskim Donaldem Yamamoto. Jednostka gościła także dowódców sił sprzymierzonych: francuskiego generała porucznika Jean-Patrice Gaviarda oraz kontradmirała Juana Moreno dowódcę 150 Połączonego Zespołu Operacyjnego<sup>3</sup> stanowiącego morski trzon sił koalicyjnych. W skład Zespołu, którego zadaniem było patrolowanie Morza Czerwonego, Zatoki Adeńskiej i Oceanu Indyjskiego wchodziły okręty francuskie, niemieckie, hiszpańskie brytyjskie i amerykańskie. Na początku stycznia jednostki sprzymierzonych przeprowadziły ćwiczenia mające na celu usprawnienie współdziałania pomiędzy nimi. Wzięły w nich udział okręt flagowy CTF-150 hiszpańska fregata *Navarra* (F 85) oraz niemieckie: fregata *Mecklenburg-Vorpommern* (F 218) i zbiornikowiec *Rhon*. W dniu 17 lutego pokład *Mount Whitney* wizytował dowódca 2 Floty wiceadmirał Cutler J. Dawson Jr, któremu towarzyszył nowy dowódca CTF-150 włoski kontradmirał Rinaldo Veri. Działania w Rogu Afryki jednostka dowodzenia zakończyła z końcem maja i w dniu 13 czerwca powróciła do swej macierzystej bazy w Norfolk. W połowie sierpnia okręt przeszedł do Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth na prolongowany z poprzedniego roku remont i do końca 2003 roku pozostał w stoczni.

Po zakończeniu prac remontowych, w dniu 10 lutego 2004 roku *Mount Whitney* wyszedł na próby morskie i osiem

dni później został przywrócony do czynnej służby. W dniu 24 lutego, po przeszło 14-miesięcznej nieobecności na jego pokład powrócił wraz ze swym sztabem dowódca amerykańskiej 2 Floty, którym od sierpnia poprzedniego roku był wiceadmirał Gary Roughead pełniący jednocześnie funkcję dowódcy Floty Uderzeniowej NATO. W drugiej dekadzie maja okręt odbył wizytę kurtuazyjną w kanadyjskim porcie Halifax, podczas której dowódca 2 Floty gościł na jego pokładzie kontradmirała Glenna Davidsona – dowódcę kanadyjskich Morskich Sił Atlantycznych. Przyjęcia lokalnych dygnitarzy odbywały się na okręcie dowodzenia oraz kanadyjskim niszczycielu *Athabaskan* (DDH-282). W czerwcu 2004 roku *Mount Whitney* wziął udział w największych w ostatnim dziesięcioleciu manewrach „Blinding Storm” prowadzonych u południowo-wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych. Uczestniczyło w nich przeszło 30 tys. żołnierzy amerykańskich, brytyjskich, kanadyjskich, holenderskich, niemieckich, peruwiańskich, norweskich, włoskich, duńskich, tureckich i francuskich reprezentujących różne rodzaje sił zbrojnych. Ćwiczenia obejmowały min. nocną operację desantową i ostre strzelania rakiety i artyleryjskie. Z pokładu okrętu dowodzenia kierowano bezpośrednio siłami lądowymi, amfibijnymi, powietrznymi i morskimi floty przeszło 60 okrętów z grupą bojową lotniskowca atomowego *Harry S. Truman* (CVN 75) na czele, a także koordynowano działania przeszło 20 ośrodków na kontynencie włącznie z bazą lotnictwa floty w Fallon w stanie Nevada oraz w Fort Bliss w Teksasie. W dniu 2 lipca pokład *Mount Whitney* wizytował dowódca Polskiej Marynarki Wojennej admirał floty Roman Krzyżelewski. Na początku sierpnia dowództwo 2 Floty oficjalnie opuściło pokład okrętu i przeniósł się do kwatery lądowej w Norfolk oraz na wykorzystywany do celów dowodzenia śmigłowcowiec desantowy *Iwo Jima* (LHD-6)<sup>4</sup>. Z dniem 20 września obsługę nawigacyjną okrętu przejęło Dowództwo Wojskowego Transportu Morskiego (MSC)<sup>5</sup>. W dniu 1 października na pokładzie *Mount Whitney* miała miejsce cemo-

2. CJTF-HOA – Combined Joint Task Force – Horn of Africa.

3. Combined Task Force (CTF)-150

4. Obecnie kwatera główna dowództwa 2 Floty mieści się w nowym budynku D-29 bazy w Norfolk, przy czym niektóre komponenty sztabu są zaokrętowane na śmigłowcowcu desantowym *Wasp* (LHD-1).

5. MSC – Military Sealift Command.



nia zmiany dowódcy 2 Floty, pełniącego jednocześnie funkcję dowódcy Floty Uderzeniowej NATO i Północnych Sił Morskich Floty Wschodniej. Został nim mianowany kontradmirał Mark Fitzgerald. W dniu 5 października okręt dowodzenia wszedł na remont do Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth, przy czym tego dnia obsługę jego siłowni oficjalnie przejęła załoga cywilna MSC. Po zakończeniu prac remontowych, co miało miejsce w dniu 11 grudnia jednostka odbyła trzydniowe próby morskie i do końca roku pozostawała w bazie. Okręt wszedł wówczas w skład floty 23 jednostek Programu Misji Specjalnych<sup>6</sup> MSC, które stanowią platformy dla realizacji unikalnych zadań będących w gestii administracji rządowej Stanów Zjednoczonych. Dowódcą *Mount Whitney* jest oficer Marynarki Wojennej, a załoga wojskowa obsługuje działy okrętowe związane z funkcją jednostki. Obsługę nawigacyjną, pokładową, siłowni oraz administracyjną okrętu zapewniają marynarze cywilni podlegający Dowództwu Wojskowego Transportu Morskiego.

W dniu 14 stycznia 2005 roku *Mount Whitney* opuścił Norfolk, który to port niemalże przez 34 lata był jego bazą macierzystą i obrawszy kurs na Morze Śródziemne po 18 dniach żeglugi dotarł do swej nowej bazy we włoskim porcie Gaeta. Tam, w dniu 25 lutego miała miejsce uroczystość przeniesienia na jego pokład bandery dowódcy 6 Floty wiceadmirała Harry G. Ulricha III z pomocniczego okrętu dowodzenia *LaSalle* (AGF-3). Jednostki dokonały częściowej wymiany załóg, po czym *LaSalle* powrócił do Stanów Zjednoczonych, a *Mount Whitney* rozpoczął służbę w nowej roli. Od 17 maja okręt uczestniczył w dwutygodniowych ćwiczeniach „Allied Action 05” w zachodniej części Morza Śródziemnego. Brały w nich udział jednostki 23 państw NATO oraz 7 państw „Partnerstwa dla Pokoju”. Manewrami dowodził portugalski wiceadmirał Fernando Jose Ribeiro de Melo Gomes



*Mount Whitney* (LCC/JCC-20) w dniu 20 czerwca 2004 roku podczas atlantyckich manewrów „Blinding Storm”. W oddali widoczny lotniskowiec atomowy *Harry S. Truman* (CVN-75). Fot. U.S. Navy

– dowódca Połączonego Dowództwa w Lizbonie. Po ich zakończeniu jednostka dowodzenia wspólnie z innym uczestnikiem ćwiczeń – włoskim lotniskowcem *Giuseppe Graibaldi* zawinęła do Barcelony. W dniu 20 czerwca pokład *Mount Whitney* odwiedził nowy dowódca 6 Floty wiceadmirał John Dickson „Boomer” Stufflebeem. Dokonał on kontroli postępu przygotowania załogi sztabowej i morskiej okrętu do pełnienia roli jednostki dowodzenia komponentu morskiego połączonych sił zbrojnych w Europie. W dniach 23-24 sierpnia na pokładzie *Mount Whitney* miało miejsce seminarium nt. zagrożeń dla Europy w perspektywie roku 2013. Podczas niego dowódcy sił lądowych, morskich, powietrznych i piechoty morskiej omawiali współdziałanie w kluczowych dla Europy obszarach takich jak Zatoka Gwinejska, Afryka Północna czy Morze Czarne. Seminarium było początkiem trwających do końca miesiąca ćwiczeń sztabowych. W dniu 9 września na jednostkę dowodzenia zaokrętował personel Połączonego Zespołu Operacyjnego „Liban”<sup>7</sup> i osiem dni później *Mount Whitney* z admirałem J.D. Stufflebeem'em na pokładzie opuścił Gaeta. Następnego dnia okręt dotarł do wybrzeży Libanu, gdzie z jego pokładu koordynowano amerykańskie działania militarne związane z ewakuacją z tego kraju niemal 15 tys. obywateli amerykańskich oraz rozdzielaniem pomocy humanitarnej przeznaczonej dla

Libańczyków. Przekazawszy dowództwo morskiej części operacji na śmigłowcowiec desantowy *Wasp* (LHD-1), *Mount Whitney* powrócił do Gaeta skąd admirał Stufflebeem koordynował dalsze działania około 70 jednostek organizacyjnych armii, floty, lotnictwa i piechoty morskiej. Od 29 września do 14 października okręt dowodzenia wziął udział po raz pierwszy w ćwiczeniach „Destined Glory” mających miejsce na Sardynii i w wodach Morza Tyrreńskiego. W dorocznych manewrach uczestniczyło około 8,5 tys. żołnierzy, 39 okrętów oraz 60 samolotów i śmigłowców z 10 państw NATO: Belgii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Niemiec, Turcji, Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Włoch. Z pokładu *Mount Whitney*, który operował pod banderami dowódców 6 Floty, Połączonego Dowództwa w Lizbonie i Sił Uderzeniowych NATO, manewrami tymi kierowało 150 członków dodatkowego personelu sztabowego.

Na początku 2006 roku *Mount Whitney* udał się do Liberii gdzie jego obecność miała wspomagać inaugurację prezydentury Ellen Johnson-Sirelaf. W dniu 14 stycznia, kiedy jednostka znajdowała się u wybrzeży Sierra Leone jej załoga

6. Program ten obejmuje głównie wyspecjalizowane jednostki oceanograficzne, hydrograficzne, rozpoznania podwodnego i hydroakustycznego, kontroli lotów pocisków rakietowych oraz wsparcia okrętów podwodnych.

7. Joint Task Force Lebanon – (JTF) Lebanon

Dowódcy „Mount Whitney”	
Kmdr Orlie G. Baird	16.01.1971-05.01.1973
Kmdr Robert F. Dunn	05.01.1973-21.06.1974
Kmdr L.H. Bibby	21.06.1974-12.06.1976
Kmdr R.M. Burris	12.06.1976-02.09.1977
Kmdr John J. Kingston	02.09.1977-26.01.1980
Kmdr Vernon C. Smith	26.01.1980-10.10.1981
Kmdr David M. Bennett	10.10.1981-22.04.1983
Kmdr Robert C. Johnson Jr.	22.04.1983-01.08.1985
Kmdr L.L. Lubs	01.08.1985-17.01.1987
Kmdr Laurence H. Turner	17.01.1987-15.02.1989
Kmdr Michael D. Barker	15.02.1989-19.11.1989
Kmdr Morton W. Kenyon	20.11.1989-03.04.1991
Kmdr David L. Brewer III	03.04.1991-05.12.1992
Kmdr Malcolm P. Branch	05.12.1992-???.???.199?
Kmdr Gene R. Kendall	???.???.199?-19.08.1995
Kmdr Richard H. Enderly	19.08.1995-30.07.1997
Kmdr James R. Poplar III	30.07.1997-17.05.1999
Kmdr Martin E. Jenkins II	17.05.1999-17.07.2001
Kmdr David W. Prothero	17.07.2001-13.08.2003
Kmdr Christopher M. Wode	13.08.2003-???.???.2005
Kmdr Charles Wheeler	???.???.2005-???.???.2006
Kmdr Joseph Kuzmick	???.???.2006-do dzisiaj

uratowała 6 marynarzy z tonącego statku handlowego. Dzień po inauguracji, która miała miejsce w dniu 16 stycznia, Prezydent Liberii odwiedziła pokład kociącego na redzie Monrowii okrętu dowodzenia i odebrała paradę burtową przechodzącej obok fregaty *Carr* (FFG-52). W dniach 31 stycznia-1 lutego wizytę na *Mount Whitney* złożył Sekretarz Marynarki Donald C. Winter. Na początk-

ku lutego okręt wyszedł w morze na ćwiczenia Połączonego Zespołu Operacyjnego, w których wzięło udział około 150 członków lądowego personelu sztabowego dowództwa Sił Morskich NATO w Europie oraz 6 Floty. Z początkiem czerwca *Mount Whitney* opuścił Gaeta kierując się w stronę zachodnich wybrzeży Afryki gdzie na wodach otaczających Wyspy Zielonego Przylądka, odbywały się ćwiczenia Sił Odpowiedzi NATO pod kryptonimem „Steadfast Jaguar”. Ich zasadniczym celem było przećwiczenie dowodzenia, kierowania i wsparcia sił ekspedycyjnych w znacznej odległości od własnych baz i przy ograniczonym wspomaganiu lokalnym. Wzięło w nich udział prze-

szło 7 tys. żołnierzy z 20 państw NATO, którzy po raz pierwszy reprezentowali wszystkie rodzaje sił zbrojnych. Morski komponent operacji, którego dowódcą był kontradmirał Jose A. Martinez Sains-Rosas, stanowiło 19 okrętów min.: 1 Grupy Morskiej i 1 Grupy Przeciwdziałania Minowego Sił Odpowiedzi. Jego jednostką flagową był hiszpański okręt desantowy *Castilla* (L52). Główną fazą operacji, która miała miejsce w dniach 15-28 czerwca dowodził z pokładu *Mount Whitney* generał major Gary Harrell. Na jednostce dowodzenia zaokrętowanych było wówczas 90 sztabowców dowództw poszczególnych komponentów połączonych sił zbrojnych: ekspedycyjnych, powietrznych i operacji specjalnych. W dniu 23 czerwca z pokładu okrętu obserwowali ćwiczenia Sekretarz Generalny NATO Joap de Hoop Scheffer wraz z Prezydentem Wyp. Zielonego Przylądka Jose Maria Nevesem i towarzyszącymi im oficjalami. Sześciotygodniowy rejs na wody Afryki Zachodniej *Mount Whitney* zakończył w dniu 15 lipca. Już dwa dni później okręt opuścił Gaeta i udał się do Libanu aby wspomagać ewakuację obywateli amerykańskich z tego kraju oraz działania misji humanitarnej. Do bazy powrócił w dniu 29 lipca po czym w dniu 17 sierpnia ponownie wyszedł do Libanu. Trzy dni później dowodzący Zespołem Operacyjnym „Liban” admirał John D. Stufflebeem spotkał się na Cyprze z generałem majorem Carlem Jensenem z 59 Zespołu Operacyjnego, w którego skład wchodziła Ekspedycyjna Grupa Uderzeniowa śmigłowcowca desantowego *Iwo Jima* (LHD-6). Od połowy lipca, tj. po rozpoczęciu przez Izrael działań wojennych przeciwko bojownikom Hezbollahu, jednostki Task Force 59 ewakuowały z Libanu ponad 15 tys. obywateli amerykańskich. W dniu 23 sierpnia admirał John

**Mount Whitney (LvCC/JCC-20) w dniu 1 lutego 2005 roku u wejścia do swej nowej bazy we włoskim porcie Gaeta.**  
Fot. U.S. Navy



D. Stufflebeem przejął dowodzenie misją od dowódcy 59 Zespołu, a tydzień później na pokładzie *Mount Whitney* z dowódcami JTF Lebanon spotkało się trzech kongresmanów amerykańskich: R. LaHood, S. Reyes i Ch. Boustany. W dniu 6 września na wody libańskie przybył śmigłowcowiec desantowy *Wasp* (LHD-1), który oficjalnie nie wchodził w skład Połączonego Zespołu Operacyjnego „Liban” stając się jedynie platformą dowodzenia sił morskich. Trzy dni później *Mount Whitney* powrócił do Gaeta.

(ciąg dalszy nastąpi)



# Tureckie fregaty rakietowe typu „Yavuz” i „Barbaros”



Fregata Yavuz na Morzu Śródziemnym, 14.02.1996 r.

Fot. Jacek Ochman

## Geneza powstania okrętów

Współczesna turecka marynarka wojenna jest jedną z liczących się na świecie flot. Jej potencjał bojowy jest na przykład kilkanaście razy większy o reprezentowanego przez naszą marynarkę wojenną. Na jej rozwój rzutują, co oczywiste, możliwości ekonomiczne państwa, ale również aspekty polityczne takie, jak członkostwo w NATO (od 1952 roku) czy rywalizacja z sąsiednią Grecją. Przynależność Turcji do tego paktu, a przypomnijmy, że jest to kraj muzułmański, zaowocowało między innymi otrzymywaniem od nowych sojuszników, głównie Stanów Zjednoczonych, ogromnej pomocy wojskowej. Jest to o tyle zrozumiałe, że państwo to graniczyło z ówczesnym Związkiem Radzieckim i strzegło Bosforu, jedynej drogi morskiej łączącej Morze Czarne z Morzem Śródziemnym. Co zrozumiałe tak korzystne położenie strategiczne mogło być w pełni wykorzystane tylko w wypadku dysponowania silną i sprawną flotą. Doskonale zdawali sobie z tego sprawę tureccy przywódcy jak i ich natowscy sojusznicy, czego efektem było systematyczne przejmowanie przez tą marynarkę kolejnych jednostek służących poprzednio we flotach aliantów, przede wszystkim U.S. Navy. O ile wcześniej przejmowanie używanych okrętów było jedynym sposobem wzmocnienia Türkiye Cumhuriyeti

eti Bahriyesi (MW Republiki Tureckiej). To obecnie, mimo że nadal jest praktykowane w związku z polepszeniem sytuacji gospodarczej państwa, równolegle realizowany jest proces wzmocnienia jej poprzez budowę nowych jednostek zarówno w stoczniach zagranicznych, jak i krajowych.

W tej chwili największymi okrętami bojowymi tureckiej floty są fregaty rakietowe. Obok pochodzących z amerykańskiego „demobilu” fregat typu *Knox* i *Oliver Hazard Perry* jest to osiem jednostek typu MEKO 200 TN będących bohaterami niniejszego artykułu.

Aby prześledzić historię powstania fregat typu MEKO 200 należy cofnąć się o 30 lat. W latach 70-tych w biurach projektowych zachodniemieckiego koncernu stocznioowego Blohm + Voss AG rozpoczęto prace nad nową rodziną jednostek eskortowych. Celem tego przedsięwzięcia było opracowanie konstrukcji uniwersalnych okrętów, stosunkowo tanich w produkcji i obsłudze, podatnych na modernizację oraz możliwie nieskomplikowanych technicznie, co miało zaowocować uproszczeniem procesu budowy. Były to bardzo wysokie wymagania, często sprzeczne, które trudno było spełnić przy tradycyjnym podejściu do konstrukcji tego typu jednostek. Najtrudniejszy do osiągnięcia był wymóg podatności na moderni-

zacje. Dotychczasowa praktyka budowy okrętów polegała na ścisłym „wpasowaniu” systemów uzbrojenia i elektroniki w konstrukcję jednostki już na etapie projektowania. W związku z tym wszelkie modernizacje musiały wiązać się z istotną ingerencją w strukturę konstrukcji. W związku z tym przebudowy były czasochłonne i kosztowne. W tym przypadku miały powstać okręty niezwykle, na których dowolnemu wyborowi miały podlegać elementy uzbrojenia, elektroniki bojowej, jak i zespół napędowy. Wariantowe rozwiązania miały posłużyć przyszłym klientom dla dobrania odpowiadających im konfiguracji napędu, wyposażenia i uzbrojenia w ramach standardowego kadłuba, w zależności od ich indywidualnych potrzeb. Istotnym wymaganiem projektu był również aspekt łatwego przystosowania go do budowy w innych stoczniach – w kraju odbiorcy na podstawie umów licencyjnych. Pozwalało to na przejęcie nowoczesnych technologii przez kupującego i rozwinięcie własnego przemysłu stocznioowego oraz kooperujących zakładów. Koncepcję tą określono mianem MEKO (niem. MEhrzweck KOmbinationschiff – wielozadaniowy okręt kombinowany).

Już od lat 40-tych ubiegłego wieku budowano okręty wykorzystując konstrukcję sekcijną, ale w większości przypadków dotyczyło to tylko podziału kadłuba



na poszczególne elementy. Ich osobny montaż i późniejsze łączenie w doku lub na pochylni stoczni przyspieszał budowę i pomagał w wyposażeniu sekcji wtedy, gdy jeszcze był wygodny dostęp do ich wnętrza. Koncepcja stoczni Blohm+Voss poszła jednak dalej, przy okazji potwierdzając tezę, że współczesne okręty wojenne są w istocie tylko platformami przenoszącymi systemy uzbrojenia i wyposażenia. Projekt przewidywał opracowanie typoszeregu jednostek różnej wielkości, różniących się typem i rozmiarami siłowni oraz wypornością. Natomiast zastosowane wyposażenie, systemy uzbrojenia i elektroniki miały być wspólne dla nich wszystkich. Osiągnięto to poprzez opracowanie systemu standardowych kontenerów – modułów tzw. FES (niem. Funktionseinheitensystem für Waffen-Fuerkit und Ortungsanlagen – system jednostek funkcyjnych uzbrojenia i środków obserwacji), które mieścić miały poszczególne typy uzbrojenia, wyposażenia, środków obserwacji technicznej oraz urządzeń napędowych. Dlatego należy podkreślić, że koncepcja MEKO to nie tylko rozwiązanie czysto stoczniowe, ale nawet w większym stopniu wyposażeniowe. W kadłubie i nadbudówkach przewidziano miejsce na znormalizowane „gniazda” i system złączy dla kontenerów, do których były podłączone instalacje okrętowe. Konstrukcję opracowano tak, aby istniała możliwość łatwej wymiany poszczególnych modułów bez

obniżania wytrzymałości kadłuba. Przebrojenia i modernizacja polegać miały (oczywiście w uproszczeniu) na wyjęciu jednego, a wstawieniu innego modułu w odpowiednie gniazdo.

Obrazowo można określić, że każdy system okrętowy jest jak ząb z korzeniem „wrośniętym” w strukturę okrętu. I tak przykładowo armata ma pod pokładem kompleks mechanizmów odpowiedzialnych za jej funkcjonowanie. W projektach MEKO wszystkie te urządzenia umieszczano wewnątrz kontenera stanowiącego podstawę danego systemu uzbrojenia lub wyposażenia. Kontener jest niezależnym modulem wyposażonym w standardowe złącza, gniazda itp., do których można podłączyć instalacje okrętowe, „wpinając” dany kontener w strukturę jednostki. Po uszczelnieniu połączeń dowolny system powinien być sprawny i przygotowany do działania. Operacja wstawiania kontenera i „wpinania” go do systemów okrętowych nie powinna trwać dłużej niż 30 minut. Czas potrzebny na tego typu operację jest nieporównywalnie krótszy niż w przypadku przebrojenia tradycyjnego. Czyni to okręty typu MEKO bardzo elastycznymi w dostosowywaniu się do aktualnych zadań. Oczywiście nie we wszystkich przypadkach było możliwe pomieszczenie niezbędnych do obsługi danego systemu urządzeń w jednym kontenerze. Dlatego opracowano system mniejszych paneli do montażu we wnętrzu kadłuba i nad-

budówek. Opracowanie standardu kontenerów wymagało ogromnej pracy, ponieważ musiano uwzględnić różnorodne rozwiązania dla sprzętu pochodzącego od różnych producentów z całego świata, stosujących własne miary, połączenia itp. Do dziś opracowano ok. 50 modułów dwóch podstawowych typów (uzbrojenie i systemy elektroniczne) z systemami i urządzeniami produkcji amerykańskiej, brytyjskiej, francuskiej, holenderskiej, niemieckiej i włoskiej. Konstrukcja była również korzystna ze względu na swobodę projektowania kadłuba. Dla wykonania potrzebnych obliczeń statecznościowych i wytrzymałościowych można było wykorzystać znane wartości typowych kontenerów. Na etapie projektowym nie była konieczna precyzyjna decyzja o wyborze określonego typu systemu. Wystarczyły dane o masach i rozmiarach wariantowych kontenerów „wstawianych” w konstrukcję okrętu.

W latach 70-tych opracowano siedem projektów jednostek różnej wielkości – od patrolowca długości ok. 47 metrów (typ MEKO 25) do fregaty o długości ok. 130 metrów (typ MEKO 360), określanych dziś jako okręty MEKO I generacji. Największe zainteresowanie wzbudziły korwety MEKO 140 o wyporności standardowej ok. 1400 ton oraz największe z typoszeregu fregaty MEKO 360 o wyporności ok. 3000 ton. Pierwszym klientem stała się marynarka wojenna Nigerii, która zamówiła w grudniu 1977 roku

Fregata *Turgutreis* w portretowym ujęciu, 05.07.1993 r.

Fot. zbiory Leo van Ginderen



fregatę rakietową *Aradu* wg projektu MEKO 360H1, którą wcielono do służby na początku 1982 roku. Kolejne zamówienie nadeszło z Argentyny, dla której powstały cztery fregaty typu MEKO 360H2 (typ *Almirante Brown*, klasyfikowane w Argentynie jako niszczyciele) oraz sześć korwet typu MEKO 140 (typ *Espora*), te ostatnie powstały – z niemiecką pomocą – w lokalnych stocznich.

Wyniki prób i informacje o pierwszych latach eksploatacji okrętów MEKO I generacji dostarczyły wielu cennych uwag na temat tych jednostek. Wiele uwag dotyczyło zagadnień związanych z żywotnością oraz zmniejszeniu pól fizycznych okrętów, które odbiegały od norm przyjętych w wojennym budownictwie okrętowym. Także wymiary poszczególnych modułów ograniczały gamę możliwego do wymiany uzbrojenia, co wpływało na przykład na nienadzwyczajne możliwości systemu obrony przeciwlotniczej jednostek – system „Sea Sparrow” czy „Albatros/Aspide” to trochę zbyt mało dla jednostek o wyporności 4000 ton.

W rezultacie powstały kolejne modyfikacje projektu – MEKO mod. 2 i MEKO mod. 3, pojawili się także nowi klienci. Tym razem największe zainteresowanie wzbudził projekt MEKO 200, uniwersalnego okrętu o wyporności standardowej ok. 2500 ton, nieco mniejszego i oczywiście tańszego od MEKO 360, a zarazem cechującego się podobnymi zdolnościami bojowymi.

### Fregaty typu „Yavuz”

Pierwszym państwem, które zdecydowało się na zamówienie jednostek typu MEKO 200 była Turcja. 29 grudnia 1982 roku podpisano kontrakt na budowę czterech fregat typu MEKO 200 TN. Dwa pierwsze okręty powstały w RFN, w stocznich Blohm+Voss w Hamburgu oraz Howaldtswerke (HDW) w Kilonii, pozostałe w tureckiej stoczni Gölcük w Izmit (Kocaeli). Program budowy tych jednostek w znacznym stopniu finansowany był ze środków przyznanych Turcji w ramach amerykańskiej pomocy wojskowej, stąd nie dziwi dosyć szerokie zastosowanie amerykańskiego uzbrojenia i wyposażenia.

Okręty te mają gładkopokładowy, stalowy kadłub posiadający trzy ciągle pokłady, dno podwójne prawie na całej długości oraz dwanaście przedziałów wodoszczelnych. Ich wyporność standardowa wynosi 2414 ton, zaś pełna 2919 ton, długość 110,5 metra (na linii wodnej 102,2 metra), szerokość 14,2 metra (na linii wodnej 13,25 metra),



Fregata *Yildirim* z wizytą w Gdyni 6-9 sierpnia 1999 roku. Widok na część dziobową z działem Mk 45 Mod. 1 kal. 127 mm i zestaw artyleryjski „Sea Zenith”. Fot. Andrzej Nitka

a zanurzenie 4,1 metra. Dobrą stateczność zapewniają im poza dopracowanymi liniami kadłuba aktywne stabilizatory oraz stępki przechyłowe. Każdy z przedziałów wodoszczelnych ma autonomiczny system przeciwpożarowy i własną wentylację, a także system kontroli zniszczeń, transmisji danych i dystrybucji energii. Niezatapialność jest zapewniona przy zalaniu trzech dowolnych, przylegających do siebie przedziałów. Do walki z pożarami, poza tradycyjnymi pompami wodnymi, zastosowano system wykorzystujący gaz obojętny – halon. Liczbę otworów w grodziach ograniczono do minimum. Nadbudówki wykonano ze stali oraz stopów aluminium.

Do napędu fregat zastosowano cztery silniki wysokoprężne MTU 20V 1163 TB93 o mocy łącznej 29 940 KM w systemie CODAD (Combined Diesel And Diesel). Co pozwala na osiągnięcie prędkości 27 węzłów. Silniki rozmieszczone są parami w dwóch oddzielnych przedziałach, każda z par napędza poprzez przekładnię własny wał napędowy z śrubą nastawną. Przy prędkości ekonomicznej pracuje tylko jeden silnik na wał, co pozwala na osiągnięcie prędkości 20 węzłów. Taki układ daje duży zasięg wynoszący 4100 mil morskich przy 18 węzłach, dobre wykorzystanie mocy oraz nieznaczne zużycie paliwa. Urządzenia maszynowni mogą być sterowane zdalnie z pomostu bojowego lub Bojowego Centrum Informacyjnego. Elektrownia okrętowa składa się z trzech generatorów napędzanych przez silniki wysokoprężne MTU 8V 396

TB53 każdy o mocy 650 kW. Układ napędowy okrętów okazał się jednak w codziennej eksploatacji zawodny i skomplikowany w obsłudze.

Na uzbrojenie tych jednostek składa się pojedyncza armata 127 mm Mk 45 Mod. 1 o szybkostrzelności 20 strzałów na minutę. Posiada ona zasięg wynoszący do celów nawodnych 23 kilometry, a do celów powietrznych 15 kilometrów. Osiem wyrzutni rakiet przeciwokrętowych RGM-84 „Harpoon” posiadających zasięg 70 mil morskich przy prędkości 0,9 Macha oraz głowicę o masie 227 kilogramów. Jedna ośmioprowadnicowa wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych Mk 29 Mod. 1 dla naprowadzanych półaktywnie pocisków RIM-7M „Sea Sparrow” lub „Aspide”, które mają zasięg 13 kilometrów przy prędkości 2,5 Macha oraz głowicę o masie 39 kilogramów. Do zwalczania okrętów podwodnych służą dwie potrójne wyrzutnie torped Mk 32 Mod. 5 kaliber 324 mm dla torped Mk 45 Mod. 5 oraz pokładowy śmigłowiec Augusta Bell AB 212 ASW. Śmigłowiec może też być uzbrojony w rakiety przeciwokrętowe „Sea Skua”.

Ciekawostką jest zastosowanie na fregatach typu *Yavuz* zintegrowanego systemu obrony przeciwrakietowej (Integrated Missile Defence System). Pozwala on na efektywne zwalczanie małych, nisko przemieszczających się celów powietrznych, łącznie z naddźwiękowymi raketami przeciwokrętowymi. Poza systemem raketowym „Sea Sparrow”, w jego skład wchodzi nowy artyleryjski system obrony bezpośredniej Oerlikon-Contrares „Sea Zenith” składający



się z trzech stabilizowanych stanowisk, każde z czterema sprzężonymi armatami kaliber 25 mm, o szybkostrzelności wynoszącej 3400 strzałów na minutę i zasięgu 2 kilometrów. Początkowo krytykowano wybór tego systemu, legitymującego się znacznie większymi możliwościami niż na przykład amerykański system Mk 15 „Vulcan-Phalanx”, ale w trakcie eksploatacji nie zgłaszano już wobec niego żadnych zastrzeżeń.

Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Racal Decca TM 1226 pracujący w paśmie I, radar dozoru powietrznego Thales DA08 pracujący w paśmie F i posiadający zasięg 200 kilometrów, radar dozoru ogólnego BAE Systems AWS 6 Dolphin pra-

Okrety te posiadają holenderski system dowodzenia Thales STACOS-TU, łączy standardu Link 11, urządzenia łączności satelitarnej WSC 3V(7) i Marisat, system naprowadzania śmigłowców TACAN URN 25 oraz urządzenie identyfikacji „swój-obcy” IFF Mk XII. Wyposażono je także w system ostrzegania i zakłócania Thales Rapids/Ramses, dwie sześciorurowe wyrzutnie celów pozornych Mk 36 Mod. 1 SRBOC, a także holowaną pułapkę przeciwtorpedową SLQ-25 Nixie. Urządzenia hydrolokacyjne są reprezentowane przez podkilową stację hydrolokacyjną Raytheon SQS-56 (DE 1160) pracującą na średnich częstotliwościach zarówno w trybie pasywnym jak i aktywnym.



Jeszcze raz *Yıldırım* lecz w innym ujęciu. Widoczne: wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych „Sea Sparrow”, zestaw artyleryjski „Sea Zenith” i aparat torpedowy Mk Mod. 5 kal. 324 mm.

Fot. Andrzej Nitka

cujcy w paśmie G. Radary kierowania ogniem: Thales STIR dla rakiet przeciwlotniczych „Sea Sparrow” pracujący w pasmach I/J/K legitymujący się zasięgiem 140 kilometrów dla celów o skutecznej powierzchni odbicia wynoszącej 1 m<sup>2</sup>; Thales WM25 pracujący w pasmach I/J przeznaczony dla naprowadzania rakiet przeciwlotniczych i armaty kaliber 127 mm; dwa Oerlikon-Contraves Seaguard pracujące w pasmach I/J a wchodzące w skład systemu obrony bezpośredniej „Sea Zenith”. Zarówno radary Seaguard, jak i STIR sprzężone są z optoelektronicznymi urządzeniami kierowania ogniem umożliwiającymi zastosowanie środków ogniowych również w przypadku stosowania przez przeciwnika zakłóceń elektronicznych lub ograniczenia własnych emisji.

Załoga fregat typu *Yavuz* liczy 180 ludzi, w tym 24 oficerów.

### Fregaty typu „Barbaros”

Pozytywne wnioski wynikające z eksploatacji fregat typu *Yavuz* (MEKO 200TN Track I) skłoniły rząd Turcji do zamówienia 19 stycznia 1990 roku (kontrakt wszedł w życie z dniem 13 marca 1991 roku) dwóch z czterech zaplanowanych jednostek w zmodyfikowanej wersji MEKO 200TN Track IIA. Postulowane zmiany dotknąć miały zwiększenia możliwości zwalczania celów powietrznych, usprawnienie systemu dowodzenia oraz poprawienia właściwości morskich. Blohm+Voss zakończył prace nad projektem tych okrętów w czerwcu 1992 roku, mimo że prace związane z budową pierwszej fregaty F 244 rozpoczęły się już 5 listopada 1991 roku.

List intencyjny w sprawie budowy drugiej pary jednostek – oznaczonych MEKO 200 Track IIB – sygnowano 14 grudnia 1992 roku, zaś finalny kontrakt na ich budowę podpisano z konsorcjum Blohm+Voss/Thyssen Rhein Stahl Technik GmbH 25 listopada 1994 roku. Pierwsze okręty każdej serii (F 244 i F 246) budowano w Niemczech, w stoczni Blohm+Voss w Hamburgu, zaś dwa pozostałe w tureckiej stoczni Gölçük w Izmit (Kocaeli). W trakcie budowy drugiej pary jednostek nastąpiły znaczne opóźnienia wynikające z zamrożenia niemieckiej subwencji na okres 6 miesięcy między marcem a wrześniem 1995 roku. Powodem tego była turecka interwencja przeciwko Kurdom w północnym Iraku. Opcja kontraktowa na budowę kolejnych dwóch fregat po jednej w stoczni niemieckiej i tureckiej została anulowana w październiku 1999 roku.

Wszystkie jednostki typu *Barbaros* (Track IIA i IIB) otrzymały odmienny niż w przypadku typu *Yavuz* system napędowy. W miejsce czterech silników wysokoprężnych w systemie CODAD zastosowano system CODOG (Combined Diesel Or Gas turbine) składający się z dwóch silników wysokoprężnych MTU 16V 1163 TB83 każdy o mocy 6530 KM i dwóch turbin gazowych LM 2500-30 każda o mocy 31 766 KM pracujących oddzielnie. Prąd elektryczny zapewniają cztery generatory firmy Siemens napędzane przez silniki wysokoprężne MTU 8V 396 każdy o mocy 620 kW. Urządzenia napędowe zlokalizowane są w czterech oddzielnych przedziałach. W pierwszym od strony dziobu znajdują się dwa generatory spalino-we, w następnym dwie turbiny gazowe w dźwiękochłonnnych osłonach. W kolejnym znajdują się przekładnie redukcyjne oraz napędowe silniki wysokoprężne zamknięte we wspólnej osłonie dźwiękochłonnej, a w ostatnim pozostałe dwa generatory. Nowy, ale sprawdzony system napędowy zapewnia przede wszystkim wyższą prędkość wynoszącą 31,75 węzła (22 węzłów tylko przy wykorzystaniu silników wysokoprężnych) oraz zasięg wynoszący 900 mil morskich przy prędkości 31,75 węzła i 4100 mil morskich przy 18 węzłach. Cechuje się przy tym mniejszą awaryjnością.

Okręty te otrzymały większy od poprzedników kadłub o długości 116,72 metra (107,2 między pionami), szerokości 14,8 metra (13,8 na linii wodnej), zanurzeniu 4,25 metra (z opływką sonaru 6,12), a tym samym mają większą



Fregata *Oruçreis*, w ciekawym ujęciu 05.07.1993 r.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

wyporność wynoszącą 3100 ton (pełna 3350). Na drugiej parze fregat zastosowano dziobowe nadburcie, mają one też przedłużony o 1 metr kadłub w celu umożliwienia bazowania śmigłowca S-70B „Seahawk”. Co zaowocowało, oprócz zwiększenia wymiarów, także powiększeniem wyporności o 50 ton.

Na pierwszych dwóch jednostkach zastosowano takie same uzbrojenie jak

na fregatach typu *Yavuz* łącznie z pojedynczą skrzynkową wyrzutnią Mk 29 Mod. 1 dla rakiet RIM-7M „Sea Sparrow”, której zastosowanie było podyktowane względami oszczędnościowymi. Drobną różnicę stanowi zastosowanie nowego modelu armaty okrętowej kaliber 127 mm Mk 45 Mod. 2A. Na dwóch kolejnych okrętach zamontowano już pionową 16-komorową wyrzutnię Mk

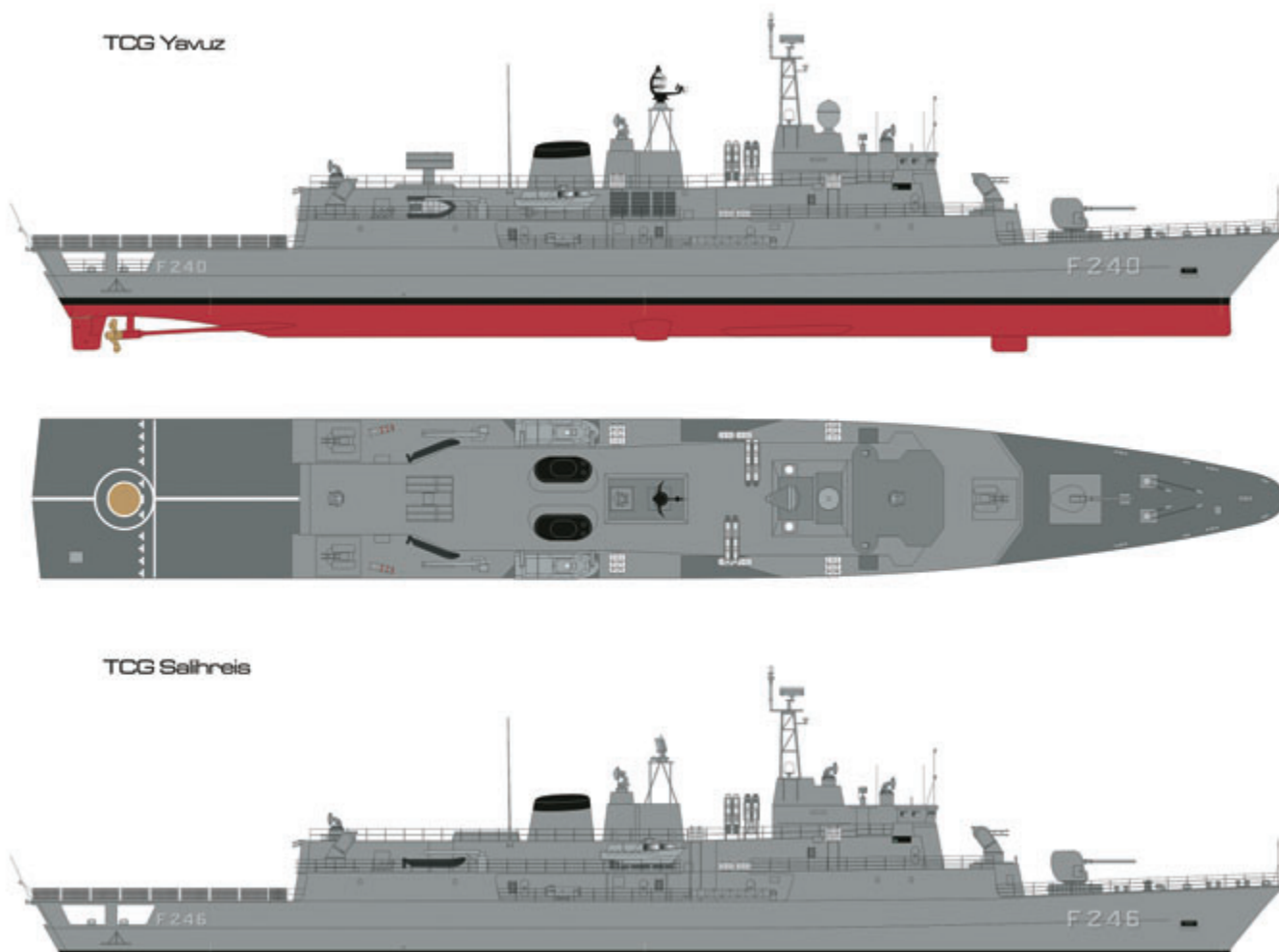
41 Mod. 8 dla rakiet RIM-7P „Sea Sparrow”, umieszczoną za kominem. Planowane jest zastosowanie takiej samej wyrzutni na wcześniejszych fregatach w ramach modernizacji. Dzięki przedłużeniu kadłuba mogą też na nich bazować większe śmigłowce pokładowe Sikorsky SH-70B „Seahawk” uzbrojone w rakiety przeciwokrętowe „Sea Skua” i torpedy Mk 46.

Fregata *Salihreis* w Antwerpii, sierpień 1998 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderen







Rys. Yomasz Grotnik

Inne różnice w stosunku do typu *Yavuz* to zastosowanie nowego, zintegrowanego systemu dowodzenia, nowoczesniejszych radarów i cytadel gazoszczelnych. Nowe systemy informacji bojowej to Thales STACOS Mod. 3. Zastosowano nowy trójwspółrzędny radar dozoru powietrznego Bae Systems AWS-9 TN (typ 996) pracujący w pasmach E i F. W miejsce radaru kierowania ogniem Thales WM25, na pierwszej parze zastosowano radar Contraves TMKu pracujący w pasmach I i J, na drugiej zaś parze drugi radar Thales STIR. Na okrętach F 244 i F 245 zastosowano radar nawigacyjny Racal Decca 2690 BT z przystawką antykolizyjną, a na F 246 i F 247 Racal Decca 20 V 90. Kolejną różnicą w stosunku do poprzedników jest zastosowanie na wszystkich czterech jednostkach systemu ostrzegania i zakłócania (ESM/ECM) Racal Cutlass/Scorpion.

Pierwsza para fregat ma pomieszczenia sztabowe, dzięki czemu mogą one

pełnić funkcje jednostek flagowych zespołów okrętów. Załoga liczy 187 ludzi, w tym 22 oficerów plus 9 osób personelu lotniczego. Istnieje również możliwość zaokrętowania dodatkowo 8 ludzi. Wszystkie okręty tego typu MEKO 200TN posiadają zainstalowane 30 modułów, z których pięć to moduły uzbrojenia, piętnaście elektroniki, osiem wyposażenia, a dwa to moduły zawierające maszty.

### Podsumowanie

Fregaty typów *Yavuz* i *Barbaros* nie są okrętami przeznaczonymi do wywalczenia przewagi na danym akwenie, a ich głównym zadaniem jest zwalczanie jednostek nawodnych przeciwnika przy jednoczesnej możliwości osłony własnych sił przed bezpośrednim atakiem z powietrza lub z pod wody. Wskazuje na to uzbrojenie ich w rakie ty przeciwokrętowe, i w aż trzy artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej przy małych

możliwościach zwalczania celów powietrznych na średnich i dużych odległościach, jak i przeciętnych możliwościach zwalczania okrętów podwodnych realizowanych głównie przez zaokrętowany śmigłowiec ZOP. Reasumując są to typowe jednostki eskortowe zdolne do działań nie tylko na morzach zamkniętych takich, jak Morze Czarne czy Śródziemne, ale również na wodach oceanicznych. Stanowiące doskonałe uzupełnienie tureckiej floty zapewniające wykonywanie większości zadań przed nią stojących. ●

### Bibliografia

1. *Combat Fleet of the World 2002-2003* – wersja elektroniczna.
2. Krzewiński Jacek, *Fregaty typu MEKO 200 cz. I*, „Nowa Technika Wojskowa”, nr 7/2003, s. 47-50.
3. *Jane's Fighting Ships 2005-2006* – wersja elektroniczna.
4. „Naval Forces”. *Ships profile (VI) TCG Salihreis*.

Fregaty typu „Yavuz”					
Nazwa	Numer burtowy	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Yavuz</i>	F 240	B + V, Hamburg	31.05.1985	07.11.1985	17.07.1987
<i>Turgutreis</i> (eks- <i>Turgut</i> )	F 241	HDW, Kilonia	20.05.1985	30.05.1986	04.02.1988
<i>Fatih</i>	F 242	Gölçük, Izmit (Kocaeli)	01.01.1986	24.04.1987	28.08.1988
<i>Yıldırım</i>	F 243	Gölçük, Izmit (Kocaeli)	24.04.1987	22.07.1988	17.11.1989

**Wyporność** – 2414 t std/2919 t pełna;  
**Wymiary** – (dł. x szer. x zan.) 110,50 (102,20 KLW) x 14,2 (13,25 KLW) x 4,10 m;  
**Napęd** – system CODAD, 4 silniki wysokoprężne MTU 20V 1163 TB93 o mocy łącznej 29 940 KM, 2 śruby nastawne;  
**Elektrownia okrętowa** – 3 generatory spalinowe napędzane przez silniki wysokoprężne MTU 8V 396 TB53 o mocy 650 kW;  
**Osiągi** – prędkość 27 węzłów (ekonomiczna 20 węzłów), zasięg 4100 Mm/18 w., zapas paliwa 380 t;  
**Uzbrojenie** – 2 x IV wyrzutnie pokpr RGM-84 „Harpoon” (8), 1 x VIII wyrzutnia Mk 29 Mod. 1 rakiet plot. „Sea Sparrow” (24), 1 armata 127 mm Mk 45 Mod. 1, 3 x IV zestawy plot./prak. Oerlikon-Contraves „Sea Zenith” kal. 25 mm, 2 x III wyrzutnie torped Mk 32 Mod. 5 kal. 324 mm dla torped POP Mk 46 Mod. 5; 1 śmigłowiec ZOP Augusta Bell AB 212;  
**Wypozażenie przeciwdziałania** – system ostrzegania i zakłócania Thales Rapids/Ramses, 2 x VI wyrzutnie celów pozornych Mk 36 Mod. 1 SRBOC; holowana pułapka przeciwtorpedowa SLQ-25 Nixie;  
**Wypozażenie radiolokacyjne** – radar nawigacyjny Racal Decca TM 1226, radar dozoru ogólnego BAE Systems AWS 6 Dolphin, radar dozoru powietrznego Thales DA08, radary kierowania ogniem: Thales STIR dla rakiet plot., Thales WM25 dla pokpr. i armaty kal. 127 mm, 2 Oerlikon-Contraves Seaguard dla systemu „Sea Zenith”;  
**Systemy dowodzenia i łączności** – system dowodzenia Thales STACOS-TU, łącze danych Link 11, systemy łączności satelitarnej WSC 3V(7) i Marisat; system naprowadzania śmigłowców Tacan URN-25; urządzenie „swój-obcy” IFF Mk XII;  
**Wypozażenie hydroakustyczne** – podkilowa aktywno – pasywna stacja hydrolokacyjna średniej częstotliwości Raytheon SQS-56 (DE 1160);  
**Załoga** – 180 ludzi (24 oficerów).

Fregaty typu „Barbaros”					
Nazwa	Numer burtowy	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Barbaros</i>	F 244	B + V, Hamburg	18.03.1993	29.09.1993	16.03.1995
<i>Oruçreis</i>	F 245	Gölçük, Izmit (Kocaeli)	15.09.1993	28.07.1994	10.05.1996
<i>Salihreis</i>	F 246	B + V, Hamburg	24.07.1995	26.09.1997	17.12.1998
<i>Kemalreis</i>	F 247	Gölçük, Izmit (Kocaeli)	04.04.1997	24.07.1998	08.06.2000

**Wyporność** – 3100 ts std/3350 ts pełna, F 246 – 247 – 3150 ts std/3400 ts pełna;  
**Wymiary** – (dł. x szer. x zan.) 116,72 (107,2 KLW) x 14,8 (13,8 KLW) x 4,25 (6,12 z sonarem), F 246 – 247 – 117,72 (108,2 KLW) x 14,8 (13,8 KLW) x 4,25 (6,12 z sonarem);  
**Napęd** – system CODOG: 2 silniki wysokoprężne MTU 16V 1163 TB83 każdy o mocy 6530 KM, 2 turbiny gazowe GE LM 2500-30 każda o mocy 31 766 KM, 2 przekładnie firmy Renk, 2 śruby nastawne Escher-Wyss.  
**Elektrownia okrętowa** – 4 generatory spalinowe Siemens/MTU 8V 396 każdy o mocy 620 kW;  
**Osiągi** – prędkość 31,75 węzła, (ekonomiczna 22 węzłów), zasięg: 900 Mm/31,75w., 4100 Mm/18 w., zapas paliwa 300 t;  
**Uzbrojenie** – 2 x IV wyrzutnie pokpr RGM-84 „Harpoon” (8), 1 x VIII wyrzutnia Mk 29 Mod. 1 dla rakiet RIM-7M „Sea Sparrow” (24) – tylko F 244 – F 245, jedna 16-komorowa pionowa wyrzutnia Mk 41 Mod. 8 dla rakiet RIM-7P „Sea Sparrow” – tylko F 246 – F 247, 1 armata 127 mm Mk 45 Mod. 2A, 3 x IV zestawy plot./prak. Oerlikon-Contraves „Sea Zenith” kal. 25 mm, 2 x III wyrzutnie torped Mk 32 Mod. 5 kal. 324 mm dla torped POP Mk 46; śmigłowiec ZOP Bell Augusta AB 212 – F 244 – F 245 lub Sikorsky SH-70B „Seahawk” – F 246 – F 247, uzbrojone w pokpr „Sea Skua” lub torpedy POP Mk 46;  
**Wypozażenie przeciwdziałania** – system ostrzegania i zakłócania Racal Cutlass/Scorpion, 2 x VI wyrzutnie celów pozornych Mk 36 Mod. 1 SRBOC; holowana pułapka przeciwtorpedowa SLQ-25 Nixie;  
**Wypozażenie radiolokacyjne** – radar nawigacyjny Racal Decca 2690 BT (F 244 – F 245) lub Racal Decca 20 V 90 (F 246 – F 247), radar dozoru ogólnego BAE Systems AWS 6 Dolphin, trójwspółrzędny radar dozoru powietrznego BAE Systems AWS 9 TN (typ 996); radary kierowania ogniem: 1 (F 244 – F 245) lub 2 (F 246 – F 247) Thales STIR dla rakiet plot., a w drugim wypadku również do kierowania ogniem artylerii, Contraves TMKu dla pokpr. i armaty kal. 127 mm (tylko F 244 – F 245), 2 Oerlikon-Contraves Seaguard dla systemu „Sea Zenith”;  
**Systemy dowodzenia i łączności** – system dowodzenia STACOS Mod. 3, łącze danych Link 11, systemy łączności satelitarnej WSC 3V(7) i Marisat; system naprowadzania śmigłowców Tacan URN-25; urządzenie „swój-obcy” IFF Mk XII;  
**Wypozażenie hydroakustyczne** – podkilowa aktywno – pasywna stacja hydrolokacyjna średniej częstotliwości Raytheon SQS-56 (DE 1160);  
**Załoga** – 187 ludzi (22 oficerów) + 9 personel lotniczy, maksymalnie 204 ludzi.





# Patrowce dla Indonezji ze Stoczni MW

Jarosław Cieślak

Okręt patrolowy projektu NS 935 zbudowany w Stoczni MW dla indonezyjskiej policji przeznaczony jest do:

- wykonywania misji policyjnych;
- kontroli celnych i operacji antyprzemysłowych;
- obrony terytorialnej (wybrzeża);
- obserwacji strefy ekonomicznej;
- funkcji ratowniczych.

Podstawowe dane:

- długość całkowita – 36,40 m
- długość między pionami – 33,00 m
- szerokość – 6,80 m
- wysokość boczna – 4,10 m
- zanurzenie – 1,92 m
- wyporność pełna – 200 t
- prędkość maksymalna – 26 w
- prędkość marszowa – 15 w
- zasięg – 1800 Mm przy prędkości 15 w, 2600 Mm przy prędkości 13 w
- autonomiczność – 7 dob
- załoga – 25 osób

Napęd patrolowca składa się z dwóch silników głównych wysokoprężnych typu MTU 12V4000M90 o mocy 2040 kW każdy, napędzających poprzez linie wałów i przekładnię redukcyjno-nawrotną dwie śruby napędowe o stałym skoku. Okręt posiada dwa zespoły prądotwórcze typu Caterpillar CAT 3056 o mocy 84 kW (105 kVA) oraz portowy zespół prądotwórczy Fischer-Panda o mocy 28 KW (35 kVA) napędzany silnikiem Yanmar 4JH3E.

Głównym uzbrojeniem patrolowca są trzy wielkokalibrowe karabiny maszynowe kalibru 12,7 mm (jeden na dziobie i dwa na pierwszym pokładzie nadbudówki) oraz dwie półsztywne łodzie produkcji Sportisu, przeznaczone do działań interwencyjnych. Większa typu IDEA 2000 ma 4,85 m długości i jest napędzana silnikiem Yamaha o mocy 90 KM, a mniejsza typu MC-4500 ma 4,5 m długości i silnik Yamaha o mocy 50 KM). Łodzie wydawane są za burtę za

nazwa	numer taktyczny	numer budowy	odbiór	załadunek na <i>Da Hua</i>
KP <i>Kutolang</i>	(638)	NS 935/1	27.09.2006	31.03.2007
KP <i>Bangau</i>	(639)	NS 935/2	14.12.2006	31.03.2007
KP <i>Belibis</i>	(640)	NS 935/3	14.12.2006	01.04.2007
KP <i>Pelikan</i>	(641)	NS 935/4	05.02.2007	02.04.2007
KP <i>Punai</i>	(642)	NS 935/5	05.02.2007	02.04.2007



## Patrolowiec na wysokości pokładu.

pomocą hydraulicznego składanego żurawika.

Patrolowce zostały zbudowane na mocy zawartego 11.10.2004 roku kontraktu pomiędzy Stoczną MW w Gdyni, a Narodową Policją Indonezji. Zostały one przetransportowane do odbiorcy na pokładzie specjalistycznego statku *Da Hua*. Wszedł on do Gdyni w dniu 30.03.2007 roku. Trzy patrolowce zostały załadowane do ładowni, a dwa na pokrywę ładowni. Rejs do Indonezji rozpoczął się 03.04.2007 roku w Gdyni, a zakończył się 10.05.2007 roku w Dżakarcie. Na miejscu patrolowce uruchomili pracownicy Stoczni MW, po czym zostały one dyslokowane do różnych indonezyjskich portów.

Głównym projektantem okrętów jest inż. Wojciech Balcerowicz, a głównym inżynierem budowy inż. Jan Kaznowski. Można mieć tylko nadzieję iż pozytywna ocena realizacji kontraktu w Indonezji pozwoli na przedłużeniu współpracy w postaci kolejnych zamówień np. na kolejne jednostki tego projektu lub większe jednostki projektów NS 940, NS 955 i NS 958 (ten ostatni z pokładem dla śmigłowca). ●



## Patrolowiec już ustawiony na transportowcu.







## Navarino 1827

Artur Bojarski,  
format 125 x 195 mm,  
s. 208, ilustracji 36, map i planów 7,  
Dom Wydawniczy „Bellona”,  
Warszawa 2007,  
seria: „Historyczne Bitwy”,  
cena 24 zł

W publikowanej już od prawie ćwierci stulecia, zrazu przez Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, a obecnie „Bellonę”, serii wydawniczej – „Historyczne Bitwy”, szeroko rozumianym działaniom na morzu poświęcono w sumie niewiele miejsca, raptem 12 – 14 publikacji, tym większe też zainteresowanie budzi każda nowa.

W roku 2007 warszawski Dom Wydawniczy „Bellona” opublikował pracę zatytułowaną *Navarino 1827*, autorstwa Artura Bojarskiego. Warto przy tym wspomnieć, że tak jak utrzymują znawcy historii „ostatnia wielka bitwa żaglowców”, jakim było Navarino, starcie w sumie nader przypadkowe, nie należy, podobnie zresztą jak cała wojna Grecji o niepodległość w latach dwudziestych XIX stulecia, do zagadnień specjalnie znanych szerszemu gronu czytelników, chwała zatem autorowi, że postanowił przybliżyć ją rodakom.

Tureckie panowanie na ziemiach greckich trwające od XIV wieku, przerywane częstymi, acz krwawymi powstaniami, doprowadziło na początku XIX stulecia do ukształtowania się poczucia własnej odrębności narodowej miejscowej ludności, czemu sprzyjała także wyznawana religia. W rezultacie ujawniły się silne tendencje niepodległościowe nakierowane na stworzenie własnej, niezależnej od Porty państwowości. Tendencje te legły u podstaw kolejnego zrywu powstańczego, jaki wybuchł na ziemiach greckich w roku 1821. właśnie kwestii genezy konfliktu, jego wybuchu i przebiegu pierwszych lat powstania, autor poświęcił początkowe rozdziały książki.

Walki Greków o niepodległość wywołały wielkie zainteresowanie i szczerą sympatię w wielu państwach europejskich, zmuszając pośrednio ich władze do przyjrzenia się całemu konfliktowi, a było czemu. Powstanie greckie, mimo początkowych sukcesów już wkrótce zaczęło ponosić klęski, które nasiliły się zwłaszcza od czasu, gdy po stronie tureckiej zaangażował się w działania wicekról Egiptu Muhammed Ali, kierując na Peloponez swoje oddziały pod wodzą Ibrahima Paszy. Okrucieństwo tego ostatniego wywołało w końcu, mimo oczywistych rozbieżności interesów, reakcję ówczesnych europejskich mocarstw – Anglii, Francji i Rosji, które ostatecznie podpisały w Londynie 6 lipca 1827 tzw. „Traktat Londyński” w sprawie Grecji. Dokument ten, uznający de facto samodzielność Grecji pod nominalnym jedynie zwierzchnictwem Porty, został jednak mimo starań europejskiej dyplomacji, odrzucony przez Turcję, która równocześnie kontynuowała działania wojenne na ziemiach greckich.

Warto zaznaczyć, że „Traktat Londyński” posiadał tajną klauzulę, pozwalającą w przypadku odmowy na niejako siłowe przymuszenie Turcji do przestrzegania jego postanowień. Początkowo jednak sojusznicy ograniczyli się do demonstracji siły, jaką było skierowanie na greckie wody wspólnej trójnarodowej eskadry pod dowództwem angielskiego wiceadm. Edwarda Cordingtona.

Gdy aliancki zespół wszedł w dniu 20 października 1827 do ufortyfikowanej Zatoki Navarino, stanowiącej punkt bazowania zablokowanej turecko-egipskiej eskadry, doszło do przypadkowego w sumie incydentu, który przerodził się natychmiast w trwającą ponad 4 godziny bitwę, zakończoną totalnym pogromem sił muzułmańskich. Opis samej bitwy zajmuje 40 stron, co stanowi około 20% objętości całej publikacji. Trzeba przy tym zaznaczyć, że autor przedstawia bitwę, która była tak naprawdę sumą starć pojedynczych okrętów obu zespołów, w sposób dość chaotyczny, czemu w jakimś sensie sprzyja fakt, iż nie używa nazw jednostek floty turecko-egipskiej. Nazwy te zawiera z wydanych ostatnio w naszym kraju prace *Wojny morskie 1775 – 1851* Jana Gozdawy-Gołębiowskiego z roku 2001. niewątpliwym natomiast plusem są raporty i fragmenty relacji uczestników starcia ze strony sojuszników, zawarte w załącznikach nr 3 – nr 10.

Po zakończeniu opisu bitwy pod Navarino Bojarski powraca znów na szerokie forum działań dyplomatycznych i militarnych na lądzie, włączając w to wojnę rosyjsko-turecką lat 1828 – 1829, choć tylko w jej bałkańskim fragmencie, a przecież działania toczyły się również na Kaukazie i właśnie tam Rosja uzyskała znaczne sukcesy terytorialne.

Pokój adrianopolski z 14 września 1829 zawarty między Rosją a Turcją, osłabiając potencjał tej ostatniej, dał wreszcie szansę na ostateczne uregulowanie sprawy niepodległości Grecji, którą potwierdził traktat w Londynie z 3 lutego 1830.

Tym samym po przeczytaniu książki rodzi się zasadnicze pytanie czy tytuł *Navarino 1827* odpowiada w pełni zawartości treściowej publikacji Artura Bojarskiego, a może lepiej powinien on brzmieć „Grecka wojna o niepodległość 1821 – 1830”? Zresztą takie ujęcie tematu sugeruje również załączona bibliografia, w której dominują publikacje natury ogólnej, a niewiele jest prac dotyczących właśnie tytułowej bitwy.

Szerokie cytowanie przez autora wydawanego w Królestwie Polskim „Kuriera Warszawskiego” w sprawach dotyczących sposobu prezentacji ówczesnej kwestii greckiej, na pewno podnosi walor książki jako swego rodzaju materiału źródłowego, ale nie bardzo poszerza wiedzę o starciu pod Navarino.

Książkę Artura Bojarskiego zatytułowaną *Navarino 1827* przy wszystkich jej mankamentach warto przeczytać, bowiem daje szerokie historyczne tło konfliktu grecko-tureckiego, którego przejawów byliśmy świadkami jeszcze w XX wieku, a ostatnio w trakcie sporu o północny Cypr, w kwestii natomiast samej bitwy pod Navarino wnosi niewiele.

Maciej S. Sobański



## Marynarka Wojenna w dziejach polskich

Grzegorz Piwnicki, Bogdan Zalewski  
format 170 x 236 mm,  
s. 510, map 6, tabel 22, wykresów 32  
Wyd. Zespół Redakcyjno-Wydawniczy MW  
Gdynia 2006

W 2006 roku ukazała się nowa książka dotycząca historii i współczesności Polskiej Marynarki Wojennej. Jest nią *Marynarka Wojenna w dziejach Polski. Studium historyczno-polityczne* autorstwa Grzegorza Piwnickiego i Bogdana Zalewskiego. Obaj autorzy są byłymi oficerami MW i dodatkowo historykami z wykształcenia i zamiłowania. Z pod ich piór ukazała się już w 2002 roku książka *Polska wojskowa polityka morską od X do końca XX wieku*. Zgodnie z podtytułem jako studium historyczno-polityczne treść książki jest bardzo różnorodna i bogata.

Pierwsze sześć rozdziałów dotyczy polskiej historii wojskowej na morzu do końca XIX wieku. W pierwszym autorzy zajmują się politycznymi i militarnymi działaniami Polski Piastów o utrzymanie dostępu do Bałtyku od X do XIV wieku, a w drugim zmaganiami polityczno-militarnymi o powrót nad Bałtyk w XIV i XV wieku. Chronologicznie lata wieku XVI zostały opisane w rozdziale trzecim, a w nim kolejne działania polskich królów Zygmunta Starego, Augusta i III Wazy. Koncepcjom budowy i wykorzystania floty wojennej oraz organizacji obrony wybrzeża w XVII i XVIII wieku poświęcony jest kolejny rozdział. Osobno autorzy opisali ciekawe polskie piśmiennictwo wojskowe XVII wieku. Bliższe naszym czasom XIX wieczne rozbiory i morską działalność Polaków w tym okresie są tematem kolejnej części książki.

Następne cztery rozdziały dotyczą XX wieku i pierwszych lat obecnego XXI. Okresy czasy 1939, do 1945, do 1989 i do 2005 roku pozwoliły autorom opisać bliższe i lepiej nam już znane etapy rozwoju i działania PMW. Szczególnie opis ostatniego opisanego okresu lat 1989-2005 jest udaną próbą połączenia informacji historycznych z bieżącymi.

W dalszej części tej interesującej książki autorzy, po zakończeniu chronologicznego opisu dziejów PMW, omawiają kilka innych tematów. Są nimi m.in. wybrane elementy ceremoniału morskowego w PMW, aspiracje i dążenia społeczno-zawodowe kadry MW na przełomie XX i XXI wieku czy kultura polityczna kadry zawodowej MW okresu transformacji politycznej w Polsce. W ten sposób przeszli oni płynnie od historii do politologii i socjologii co jest bardzo ciekawym i rzadko stosowanym połączeniem.

Pracę kończy rozdział poświęcony ludziom zasłużonym dla spraw morza i Pomorza w historii Polski, kalendarium ważniejszych wydarzeń z historii oręża polskiego na morzu (od X wieku do 2005 roku), obszerna bibliografia, wykazy oraz bardzo pomocny indeks osób.

Cała książka liczy 509 stron. Jest bardzo wartościowa zarówno dla osób słabo znających opisaną historię walki Polaków na morzach i walki o dostęp do niego, jak i dla czytelników obeznanych z tą tematyką. Pierwsi z nich otrzymają dużą dawkę wiedzy, która pozwoli w szczegółowy i poukładany sposób ogarnąć im temat. Drugi mogą zagłębić się w te tematy, które albo słabiej znają albo są przedstawione w inny, niż tradycyjny sposób. Śmiało można polecić tę książkę wszystkim czytelnikom.

Jarosław Ciślak