

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 Radziemski, 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. Mituickow,

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:

Fiński stawiacz min *Hämeenmaa* po gruntownej przebudowie, która diametralnie zmieniła sylwetkę okrętu. Fot. Merivoimat

W NUMERZE


Jarosław Malinowski
Z życia flot

2

5

Aleksandr Mitrofanov
Yavarí – długowieczny okręt na jeziorze Titicaca



Zvonimir Freivogel
Austro-węgierskie pancerniki obrony wybrzeża typu Monarch, część I

8

16

Michał Glock
Rosyjskie pancerniki typu Potława, część II



Maciej S. Sobański
Brytyjskie monitory typu Lord Clive, część II

24

32

Jean Guiglini, Albert Moreau
Francuskie krążowniki 8000 t, część Va



Maciej S. Sobański
Hongkong, grudzień 1941 roku

40

49

Grzegorz Ochmiński
Radzieckie kutry torpedowe typu G-5, część IV



Jarosław Palasek
Bocznokołowe lotniskowce

58

71

Bogdan Zalewski
Plany rozbudowy PMW i ich realizacja w latach 1945-1991, część I



Jarosław Palasek
Amerykańskie okręty dowodzenia, część IX

81

88

Jan Radziemski
K-19 pływająca „Hiroszima”



Jarosław Palasek
Amerykańskie okręty dowodzenia, część IX

97

104

Recenzje





Szef Floty wiceadmirał Russ Shalders, Minister Obrony Brendan Nelson i Dowódca Lotnictwa Australii marszałek Angus Houston, oglądający model niszczyciela raketowego typu F-100. Fot. Navantia

Australia

Nieoczekiwany kontrakt

Z dużym zaskoczeniem została przyjęta informacja, że hiszpański koncern Navantia wygrał przetarg na budowę 3 niszczycieli raketowych i 2 uniwersalnych okrętów desantowych dla marynarki australijskiej. Wartość kontraktu opiewa aż na 9,3 mld USD. Niszczyciele mają wejść do służby w latach 2014, 2016-17, a okręty desantowe 2012-15.

Nowe niszczyciele będą opracowane na bazie hiszpańskiego typu F-100, lecz ze zwiększoną ilością pionowych wyrzutni z 48 do 64. Ciekawostką jest też, że ograny został projekt AWD (Air Warfare Destroyers) opracowany przez firmę Gibbs &, wzorowany na amerykańskim typie *Arleigh Burke*.

Podajemy przybliżone dane taktyczno-techniczne: wyporność pełna 6000 t, wymiary ok. 147 x 18,60 x 4,90 m, napęd w systemie CODOG złożony z 2 turbin gazowych General Electric LM 2500 o mocy po 17 380 kW (23 650 KM) każda oraz 2 silników wysokoprężnych po 4500 kW (6120 KM), prędkość maksymalna ok. 29 w, zasięg 4500 Mm/18 w lub 5000 Mm/16 w, załoga ok. 250 ludzi.

Uzbrojenie: 8 rakiet przeciwokrętowych „Harpoon” (2 x IV), 64-prowadnicową wyrzutnię dla rakiet plot. SM-2 i ra-

kietotorped ASROC, 1 działo Mk 5 Mod. 4 kal. 127 mm, 2 zestawy obrony przeciwraкетowej „Phalanx” kal. 20 mm, 6 wt kal. 324 mm (2 x III), 1 śmigłowiec SH-60 „Seahawk”.

Odnosnie uniwersalnych okrętów desantowych to rozpatrywane są dwa projekty. Pierwszy to typ *Buque de Proyección Estratégica* (wyp. 27 500 t, wymiary 230,82 x 29,50 x 7,70 m) budowany dla marynarki hiszpańskiej oraz francuski typ *Mistral* (wyp. 21 500 t, wymiary 199 x 28 6,20 m.). Najprawdopodobniej będzie to jednak kompilacja obu powyższych typów. Jedno jest pewne, że oba kadłuby okrętów zbuduje stocznia Navantia w Ferrol, natomiast ich wyposażenia dokona australijska stocznia Tenix Defence w Williamstown niedaleko Melbourne.

Chiny

„Nowy” patrolowiec

Główną przebudowę została poddana fregata typu *Jianghu-I* przejęta przez China Coast Guard od Marynarki Wojennej. Zdemontowano wyrzutnie rakiet C-201 „Hai Ying-2” (CSS-N-1), oraz artylerię kal. 100 i 37 mm. W ich miejsce został zabudowany nowy pokład roboty. Samo uzbrojenie składa się obecnie z działka kal. 25 mm (1 x II) na dziobie i 4 wkm-ów kal. 14,5 mm (2 x II) na rufie. Ponadto okręt zabiera 2 szybkie łodzie

pościgowe wraz z żurawia do ich podnoszenia i opuszczania z wody.

Tak więc Chińczycy otrzymali w miejsce przestarzałej (wręcz archaicznej) fregaty pełnomorski patrolowiec, który będzie służył jeszcze z kilkanaście lat w nowej roli.

Finlandia

„Hämeenmaa” po liftingu

Bardzo gruntowną modernizację przeszedł w stoczni Aker Yards w Rauma stawiacz min *Hämeenmaa*, wartość prac sięgnęła 27,9 mln €. W jej wyniku zmianie uległa sylwetka okrętu, stając się bardziej „bojowa” (patrz I str. okładki) oraz malowanie na zwykłe szare, zamiast plamiastego kamuflażu dotychczas stosowanego. Zdemontowano stare uzbrojenie, zamiast niego zamontowano działo Bofors Mk1 kal. 57 mm (pochodzące z kutra raketowego typu *Helsinki*) oraz 8-prowadnicową pionową wyrzutnię rakiet przeciwlotniczych „Umkhonto” (przed pomostem). Również dzięki nowym masztom, okręt otrzymał nową elektronikę w postaci radarów EADS TRS-3D i Ceros, ponadto nową centralę dowodzenia.

Pokład minowy przystosowano do przewożenia różnorodnego wyposażenia

tylko w tym, że ten „niszczyciel” o wyspowej sylwetce będzie posiadał wyporność standardową 13 500 t, a pełną ok. 20 000 t, czyli tyle ile posiadały japońskie lotniskowce *Hiryu* (21 900 t) czy *Soryu* (19 800 t) z okresu międzywojennego. Wymiary okrętu też nie są małe, gdyż wynoszą: długość 195 m, szerokość 22 m (maks. pokładu 32 m), zanurzenie 7 m. Napęd w systemie COGAG będzie się składał z 4 turbin gazowych General Electric LM 2500 o łącznej mocy 100 000 KM (73 530 kW), prędkość 30 w.

Uzbrojenie okrętu to pionowa 16-prowadnicowa wyrzutnia Mk 41 dla rakiet przeciwlotniczych „Sea Sparrow” i rakietotorped ASROC, która będzie zabudowana w rufowej części pokładu, na prawej burcie. Ponadto zostaną zamontowane 2 trzyrurkowe wyrzutnie torped ZOP kal 324 mm, 2 zestawy obrony przeciwraкетowej „Phalanx” kal. 20 mm z przodu i tyłu nadbudówki, oraz 4 wkm-y kal. 12,7 mm. Początkowo park lotniczy ma składać się z śmigłowców, w tym: 3 x SH-60J „Seahawk”, 1 x MCH-101, 7 x MH-53E „Sea Stallion”. Hangar lotniczy będzie posiadał 2 windy, z których rufowa ma być większa i o podwyższonym udźwigu. Zapewne podyktowane to jest tym, że w przyszłości z okrętu będą mo-



Kadłub pierwszego japońskiego lotniskowca w trakcie budowy. Fot. Internet

nia, poprzez co okręt może brać udział w modnych ostatnio misjach międzynarodowych, itp. Ponadto może spełniać rolę okrętu dowodzenia dla flotyli kutrów raketowych typu *Hamina*, czy pełnić dozor szlaków komunikacyjnych.

Japonia

Pierwszy lotniskowiec w budowie

Pełną parą trwa budowa w doku stoczni Ishikawajima w Tokio pierwszego japońskiego lotniskowca, zapewne dla uspokojenia krajów sąsiednich jak Chiny czy Korea Południowa, nazywanego niszczycielem śmigłowcowym i oznaczonego sygnaturą DDH 145. Szkopuł

gły operować samoloty pionowego startu i lądowania F-35B i przemiennopłaty MV-22 „Osprey” w wersji AWACS.

Elektronika obejmuje radar FCS-3 (4 anteny z siatką fazowaną), radar dozoru morskiego OPS-20, sonar kadłubowy QQS-XX.

Załoga ma liczyć 347 ludzi, lecz bez personelu lotniczego.

Wodowanie prototypowego okrętu planowane jest na sierpień bieżącego roku, a wejście do służby na marzec 2009 roku. W służbie zastąpią niszczyciele śmigłowcowe *Haruna* i *Hiei*. Trwają też spekulacje o nazwie okrętów, większość obserwatorów twierdzi,

Pierwszy chiński patrolowiec przebudowany z fregaty. Fot. Internet





Ceremonia wydokowania południowokoreańskiego niszczyciela rakietowego *King Sejong* z systemem AEGIS. Fot. Hyundai

że okręty otrzymują tradycyjne nazwy japońskich lotników (Zuikaku?, Shokaku?).

Indonezja

Kontrakt z Rosją

29 czerwca 2007 roku kompania „Rosoboroneksport” podpisała na z dowództwem marynarki indonezyjskiej kontrakt na budowę 2 korwet rakietowych. Mają być one opracowane przez biuro konstrukcyjne „Almaz” na podstawie planów korwety *Stiereguszczij* (proj. „20382”). Jako ciekawostkę można podać, że w pracach ma brać jedna z firm hiszpańskich, która zapewne zajmie się kompilacją zachodnich systemów uzbrojenia i elektroniki z rosyjskimi. O samej korwecie brak danych oprócz krótkiej informacji: „wyporność około 1900 ton, długość około 100 m, szerokość 13 m”.

Korea Południowa

Pierwszy AEGIS

W dniu 25 maja 2007 roku w stoczni Hyundai w Ulsan, nastąpiło uroczyste wydokowanie niszczyciela rakietowego *King Sejong* typu *KDX-III*. Jest to również pierwszy okręt z systemem AEGIS, poprzez co Korea Południowa dołączyła do elitarnego klubu używającego tego tego wysublimowanego, aczkolwiek drogiego systemu obronnego. Sam *King Sejong* swoją sylwetką bardzo podobny jest do amerykańskiego typu *Arleigh Burke*, a to z racji montażu powyższego systemu.

Parametry niszczyciela są następujące: wyporność standardowa 7650 t, wyporność maksymalna 10 000 t, wymiary 165,90 x 21,40 x 10,50 x 3,60 m, napęd 4 turbinami gazowymi General Electric LM 2500 łącznej mocy 100 000 KM (73 530 kW), prędkość maksymalna 30 w, zasięg 4500 Mm/20 w, załoga 300 ludzi.

i antyrakietowej przed nazbyt bojowym sąsiadem z Północy.

Prototypowy kuter rakietowy

W dniu 28 czerwca 2008 roku w stoczni Hanjin Heavy Industries and Construction Co. w Pusan wodowano prototypowy kuter *Yoon Young-ha* typu *PKM-X*. W sumie ma zostać zbudowanych 40 (!) okrętów tego typu, które mają zastąpić jednostki typu *Chamsuri*, które jak wykazał incydent z 2002 roku, okazały się mało efektywne w bezpośrednim starciu z okrętami północnokoreańskimi. W nawiązaniu do informacji zawartych w nr 78 „OW”, to koryguje-

my; wyporność wynosi 440 t, a na rufie jest dwulufowe działo kal. 40 mm, załoga 40 ludzi.

Nowa Zelandia

„Canterbury” w kraju

28 czerwca 2007 roku uroczystość powitania w Nowej Zelandii wielozadaniowy okręt transportowy *Canterbury* (L 421). Może on pełnić rolę okrętu dowodzenia lub uniwersalnego okrętu desantowego. Jego budowa jest częścią większego programu „Protector” ochrony granic morskich, w ramach którego są jeszcze budowane dwa duże patrolowce 1600 t i cztery 340 t.

Sam *Canterbury* został zbudowany przez holenderskiej stocznię Mrewe w oparciu o plany RO-ROWca *Ben-My-Chree* pływającego na Morzu Irlandzkim, jednak ostatecznego wyposażenia jednostki dokonała australijska stocznia Tenix Defence w Willimastown.

Warto podać parametry tej interesującej jednostki: wyporność pełna 8870 t, wymiary 131,20 x 23,40 x 5,60 m, napęd 2 silnikami wysokoprężnymi Wärtsilä 9 V 32 o łącznej mocy 12 240 KM (9000 kW), prędkość 19 w, zasięg 6000 Mm/15 w. Etatowa załoga liczy 63 ludzi lecz istnieje możliwość zaokrętowania dodatkowych 300, jako sztab lub desant.

Uzbrojenie obronne obejmuje 1 działko kal. 25 mm oraz 2 wkm-y kal. 12,7 mm. W hangarze na razie będą bazować 2 śmigłowce Kaman SH-2G „Seasprite”, które w późniejszym terminie będą wymienione na nowocześniejsze NH-90.

Rosja

Lotniskowce w planach

Trwa budowa suchego doku w stoczni „Zwiedzoczka” w Siewierodwińsku. Ma on być przeznaczony do budo-



Dwa ciekawe ujęcia południowokoreańskiego kutra rakietowego *Yoon Young-ha* przed wodowaniem. Fot. Internet



Uzbrojenie obejmuje 16 rakiet przeciwokrętowych SSM-700K „Hae Sung” (licenc. „Harpoon”) (4 x IV), dwie 64-prowadnicowe wyrzutnie pionowe dla 80 rakiet plot. SM-II Block 4A + 16 rakietotorped „Hong Sahng-uh” (ASROC) (2 x IV) + 32 rakiety manewrujące „Chen Ryeong” („Tomahawk”), 1 działko Mk 45 Mod. 4 kal. 127 mm, 1 zestaw rakietowy RIM-116 RAM, 1 zestaw obrony przeciw rakietowej „Goalkeeper” kal. 30 mm, 6 w kal. 324 mm (2 x III). Okręty posiadają lądowisko hangar dla 2 śmigłowców Westland „Sea Lynx” Mk 99.

Planuje się budowę dwóch kolejnych niszczycieli tego typu, które mają być częścią systemu obrony przeciwniczej

Nowozelandzki *Canterbury* przy nabrzeżu stoczni. Fot. Tenix Defence



wy przyszłych rosyjskich lotniskowców. Warto w tym miejscu dodać, że wraz z rozpadem Związku Radzieckiego, jedyna wyspecjalizowana stocznia w Nikołajewie budująca okręty tej klasy znalazła się na granicach Ukrainy. Nowy rosyjski dok ma posiadać wymiary 420 x 100 x 14 m, a koszt jego budowy szacuje się na 9,739 mld rubli. Będzie można w nim budować jednostki o wyporności do 100 000 t, takie jak lotniskowce, atomowe raketowce, okręty podwodne, zbiornikowce, gazowce, kontenerowce czy pływające platformy.

Odnosnie nowych lotniskowców, to dowódca WMF oznajmił, że po roku 2010 rozpocznie się budowa pierwszego okrętu tej klasy, zapotrzebowanie określił na „3-4 jednostki” a parametry: „napęd atomowy, wyporność ok. 50 000 t oraz 30 aparatów latających”. Oznacza to, że będzie to okręt wielkości przebudowywanego dla Indii *Admirała Gorskowa*. Prawie ten sam tonaż oraz ilość maszyn lotniczych. Chyba, że będzie to jakaś kolejna hybryda lotniczo-raketowa.

USA

LHA-6 w planach

Koncern Northrop Grumman wygrał przetarg wartości 2,4 mld USD, na bu-

dowę lotniskowca desantowego LHA-6, który zbuduje stocznia Pascagoula. Do służby ma on wejść w 2012 roku i zastąpi desantowiec *Tarawa* (LHA-1) w st. od 1976. W późniejszym terminie mają być zbudowane jeszcze 3 kolejne okręty tego typu.

Podane dotychczas dane okrętu są następujące: wyporność 45 000 t, długość 281 m, szerokość 35 m, moc maszyn 51 470 kW (70 000 KM), prędkość 21-22 w. Uzbrojenie obronne „Sea Sparrow” i „Phalanx”. Park lotniczy to 20-25

maszyn latających takich jak: F-35B, MV-22 „Osprey”, CH-53E „Sea Stallion”, AH-1Z „Super Cobra”, MH-60S „Seahawk”.

Wielka Brytania

Wodowanie „Astute”

Dnia 8 czerwca 2007 roku, w stoczni BAE System Submarines w Barrow-in-Furness, dokonano wydokowania atomowego okrętu podwodnego *Astute* (S 20). Dokonano tego na specjalnym samobieżnym transporterze z prędkością 12 metrów na godzinę. Planuje się, że po serii

Brytyjski okręt podwodny *Astute* po wyprowadzeniu z hali stoczniowej.
Fot. BAE Systems



wyczerpujących prób morskich zostanie wcielony do służby w sierpniu 2008 roku.

Jest to pierwszy brytyjski okręt nowej generacji, w którym zawarto najnowsze osiągnięcia techniki oraz technologii. W budowie znajduje się kolejny *Ambush* (S 21), który ma być wodowany w roku 2009, w tym samym roku ma być rozpoczęta budowa *Artful* (S 22).

Warto podać dane taktyczno-techniczne tego najmłodszego dziecka Royal Navy: wyporność nawodna 7000 t, wyporność podwodna 7800 t, wymiary 97,00 x 11,30 x 10,00 m, napęd 2 turbinami parowymi GEC-Alston o mocy 27 500 KM (20 220 kW) napędzany przez reaktor atomowy Rolls-Royce PWR-2, prędkość podwodna 32 w, załoga 12 oficerów i 97 podoficerów i marynarzy, autonomiczność 70 dni.

Uzbrojenie będzie się składać z 14 rakiet samosterujących „Tomahawk” Block III o zasięgu 1700 km oraz 24 torped Marconi „Spearfish” o zasięgu 65 km wyrzucanych 6 wt kal. 533 mm. Oczywiście istnieje możliwość zabrania ekwiwalentu w postaci min.

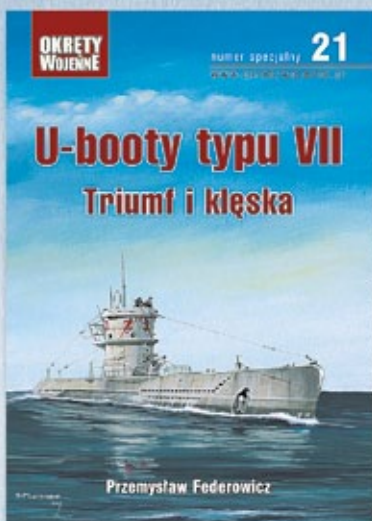
Wypożyczenie elektroniczne to głównie sonary typów 2076, 2074, 2077, radar Kelvin Hughes 1007, systemy WRE SCAD 101 i SCAD 102 oraz inne.

NOWOŚĆ

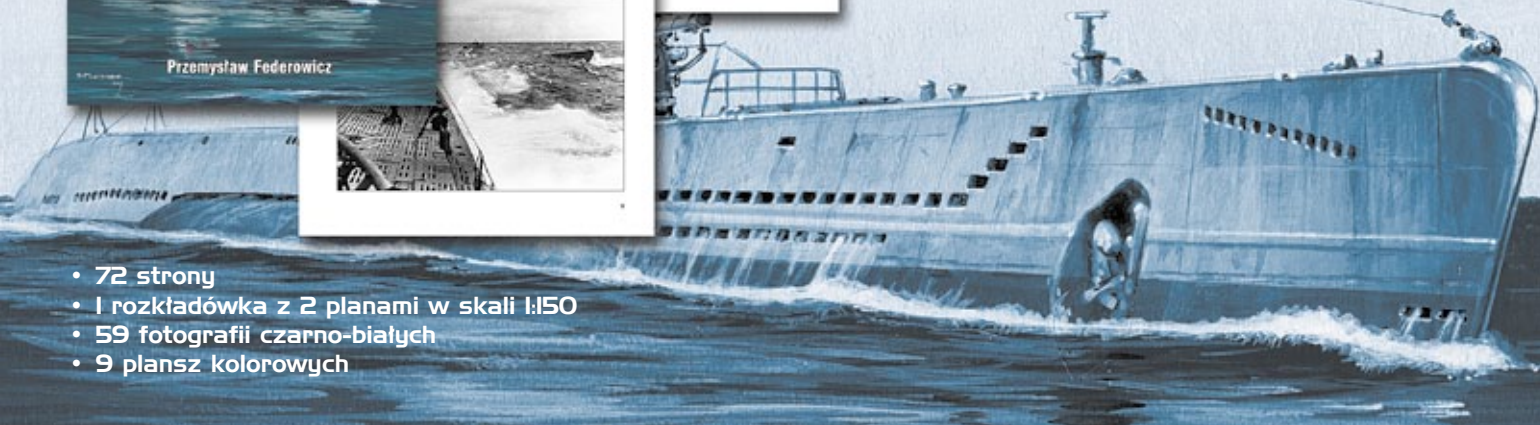
Polecamy najnowszą monografię z serii
„Okręty Wojenne numer specjalny 21”

U-booty typu VII Triumf i klęska

Autor Przemysław Federowicz



- 72 strony
- I rozkładówka z 2 planami w skali 1:150
- 59 fotografii czarno-białych
- 9 plansz kolorowych



„Yavarí”

— długowieczny okręt na jeziorze Titicaca



Yavarí u nabrzeża Sonesta Posada de Inca.

Wszystkie fotografie Aleksandr Mitrofanov

Okazuje się, że góry sprzyjają długowieczności nie tylko ludzi, lecz również okrętów. Świadectwem tego są dwie peruwiańskie jednostki *Yavarí* i *BAP Puno* (BAP – Buque Armada Peruana – okręt peruwiańskiej marynarki wojennej), od momentu wejścia których do służby minęło już ponad 130 lat. Oba okręty działają z portu Puno jako macierzystego, położonego na brzegu jeziora Titicaca – najwyżej położonego, wysokogórskiego jeziora na świecie, które pozostaje wykorzystywanym dla żeglugi.

Słodkowodne jezioro Titicaca znajduje się w Andach na granicy między Peru i Boliwią na wysokości 3820 metrów. Jego maksymalna głębokość osiąga 304 metry, a powierzchnia wynosi 8300 km². Tu znajduje się kolebka wielu ludzkich cywilizacji, w tym także Inków.

Parowa żegluga na jeziorze Titicaca datuje swoje początki na 1855 rok, kiedy na jego wodach pojawił się żaglowo-parowy szkuner *Aurora del Titicaca*. Zbudowany w Nowym Jorku statek został rozmontowany i w częściach na pokładzie amerykańskiego statku handlowego został dostarczony do peruwiańskiego portu Islay, a następnie ścieżkami górskimi przetransportowany do Puno. W 1876 roku szkuner ten zatonął na skałach u brzegów wyspy Amantaní.

Następnym krokiem do rozwoju żeglugi na Titicace była decyzja prezydenta Peru Ramona Castilla o zamówieniu w Anglii dwu żelaznych 140-tonowych kanonierek, przeznaczonych do służby na tym jeziorze. Okręty zaplanowano jako jednostki 30,5 metrowe (długość), 5,2 metra szerokie, o zanurzeniu na 1,8 metra, mogące rozwijać prędkość 9 węzłów. Uzbrojenie miało składać się z dwóch dział na obrotowych podstawach. W 1861 roku został podpisany kontrakt z brytyjską firmą James Watt & Co. w Birmingham na budowę obu okrętów. Podwykonawcą w tym projekcie, który miał odpowiadać za skonstruowanie kadłubów tych jednostek, była firma The Thames Ironwork and Shipbuilding.

Ponieważ do momentu dostarczenia obu jednostek do Peru nie udało się doprowadzić linii kolejowych do brzegów jeziora Titicaca, to rozmontowane okręty zamierzano przetransportować na plecach mułów. Ze względu na tak szczególne formy transportu maksymalny ciężar jednego elementu nie mógł przekraczać 200 kg. Okręty zostały zbudowane w Wielkiej Brytanii, tam też odbyły próby odbiorcze, po których zostały one rozebrane dla potrzeb przetransportowania ich na miejsce przeznaczenia.

W czerwcu 1862 lata brytyjski parowiec *Mayola*, z rozebranymi okrętami na pokładzie (razem było 2766 części o ogólnej wadze 210 ton, jak również dwa wały korbowe maszyn parowych) i grupą ośmiu specjalistów-stoczników, wyszedł z Londynu. Mieli oni nadzorować ponowne złożenie jednostek już na jeziorze w wysokich Andach. 15 października parowiec ten przybył do peruwiańskiego portu Arica, skąd poszczególne części okrętów kolejną były wysyłane do Taknu. Warto zaznaczyć, że przeznaczone dla obu kanonierek działa pozostały w Arice, gdzie wykorzystywane były dla potrzeb obrony wybrzeża i nigdy nie dotarły na jezioro Titicaca.

Tu zaczynała się najbardziej skomplikowana część podróży obu jednostek na ich docelowy akwen. Na plecach tragarzy i mułów trzeba było przenieść rozebrane okręty do Puno odległe o 350 kilometrów. Trasa biegła poprzez pustynię Atacama, następnie ścieżkami górskimi poprzez przełęcze Andów, leżące na wysokości do 4850 metrów, i wysokogórskie szlaki. Przetransportowanie wszystkich elementów obu okrętów miało zająć 6 miesięcy. W tym czasie grupa brytyjskich inżynierów, przybyła wraz z okrętami, miała zbudować na brzegach jeziora Titicaca pochylnie,



Drugi mechanik *Yavarí* na stanowisku maszynowym głównego silnika.

do spuszczenia gotowych okrętów na wodę, warsztaty stoczniove i pomost przystani do montażu i bazowania nowych okrętów.

Niestety, nie udało się zmieścić się w czasie sześciu miesięcy – przeszkodziły trzęsienie ziemi, wojna z Hiszpanią i wewnętrzna niestabilność Peru. Kontrakt z firmą, wynajętą dla przewożenia obu jednostek, skończył się i część elementów okrętów pozostało rozrzucone, między miejscowościami Takno i Puno. Sytuacja ta nie uległa zmianie przez następnych, długich pięć lat. Dopiero na początku 1869 roku w Puno zgromadzono dosyć części, by zacząć montaż okrętów.

25 grudnia 1870 roku *Yavarí*, jak nazywano pierwszą z tych jednostek, spuszczonego został na wodę. 2 maja 1873 roku do eksploatacji wszedł drugi okręt – *Yapurá*. Nowe okręty były wyposażone w dwucylindrowe parowe maszyny o mocy 60 KM. Za paliwo do kotłów parowych służył wysuszony obornik łam. *Yavarí* i *Yapurá* posiadały także napęd żaglowy, charakterystyczny dla dwumasztowych szkunerów. Jeśli jednostki szły pod żaglami śrubę okrętową można było podnieść na pokład dla obniżenia oporu.

Przez wiele lat służyły w składzie peruwiańskiej marynarki wojennej oba okręty transportowały towary i pasażerów między różnymi punktami peruwiańskiego i boliwijskiego wybrzeża jeziora. W 1890 roku w związku z trudnym położeniem finansowym Peru rząd sprzedał oba okręty brytyjskiej kompanii „Peruvian Corporation” na poczet amortyzacji zaciągniętych zobowiązań finansowych.

W czasie swojej służby jednostki niejednokrotnie podlegały modernizacji. Tak, na przykład w 1894 roku *Yavarí* został wydłużony o 10 metrów, a w 1914 roku zamiast maszyny parowej wstawiono silnik szwedzkiej firmy Bolinder.

W 1972 roku okręty zostały znacjonalizowane i oddane państwowej kolejowej kompanii (ENAFER). W 1976 roku *Yapurá* (przemianowane na ABH 306 BAP *Puno*), a w 1977 roku *Yavarí* (ARB 19 BAP *Chucuito*) znów włączono do Marina de Guerra del Perú, czyli peruwiańskiej marynarki wojennej. Flota wybrała ten, który znajdował się w najlepszym stanie, czyli *Yapurá*, który w 1993 roku przekształcono w okręt szpitalny. W tym czasie jego starszy bliźniak był bardzo zaniedbany i rdzewiał u brzegów przystani portu Puno.

W 1982 roku Meriel Larke, praprawnuczka Alfreda Yarrows, założyciela doskonale znanej kompanii okrętowej, odszukała *Yavarí*, myśląc, że była to jednostka zbudowana przez tę firmę. I chociaż myliła się, weteran na jeziorze Titicaca przyciągnął ją uwagę. Kierowały nią dwa cele – uratować pomnik techniki czasów wiktoriańskich, a także w ten sposób pomóc rozwojowi jednego z najbiedniejszych okręgów Peru. Firma Lloyd Register zbadała kadłub okrętu i oceniło, że znajduje się on w świetnym stanie. Sprzyjała temu słodka woda jeziora i bardzo suche wysokogórskie powietrze.

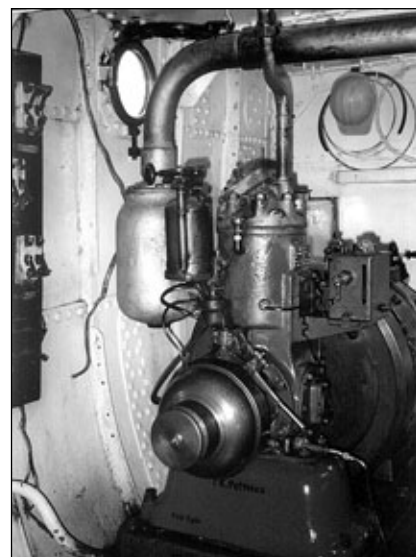
Aby przywrócić *Yavarí* do pierwotnego stanu utworzono stowarzyszenie *Yavarí Project* i La Asociación *Yavarí*, które w 1987 roku nabyły wrak okrętu od floty peruwiańskiej. W latach 90-tych z pomocą sponsorów i ochotników (prze-

de wszystkim z Peru i Wielkiej Brytanii) zaczął się powolny, lecz konsekwentny proces przywracania okrętowi jego początkowego wyglądu i przekształcenia go w okręt-muzeum, a zarazem statek pasażerski, w zgodzie z międzynarodowymi konwencjami i żądaniami straży przybrzeżnej Peru.

Największe trudności spowodował remont głównego silnika. Okazało się, że jego wał korbowy o długości 6 metrów i łożyska są poważnie uszkodzone. Wydawało się, że nie będzie możliwości ich odbudowa za środki, znajdujące się w Puno, co nie wydawało się realne. Jednakże dzięki wsparciu sponsorów, firm Atlas Copco Corp. i Volvo Peru SA, a także entuzjastom bezinteresownych ludzi, silnik doprowadzono do stanu zdolności do użytkowania. Równocześnie sponsorzy bezpłatnie wyposażyli *Yavarí* w powietrzny kompresor. Na pokład okrętu wróciło wiele oryginalnych części, takich jak kotwiczna iglica, koło sterowe, maszynowy telegraf – Peruwiańskiej Marynarki Wojennej, który przekazała ona w bezpłatną dzierżawę.

9 grudnia 1999 roku okręt ponownie wypłynął na wody jeziora Titicaca. Rozpoczęto próby marszowe. Stał się on w ten sposób najstarszym okrętem motorowym, znajdującym się na chodzie. Następnie, po raz pierwszy od więcej niż 40 lat okręt podniesiony został na pochylnię, gdzie naprawie poddano kadłub, śrubę napędową i system sterowania. Koniecznym było także odbudowanie pochylni i obsługującego ją przez te lata dramatycznie zapuszczonej oraz zabytkowego dźwigu morskiego. Kolejnym zadaniem stało się doprowadzenie

Silnik spalinowy generatora elektrycznego *Yavarí*.



Yavari do stanu zgodnego z wymogami konwencji SOLAS – dotyczącej instalacji dodatkowych wodoszczelnych pomieszczeń i środków ratowniczych, awaryjnego oświetlenia itp. W ramach prac zamierzano przywrócić nadbudówkom wygląd z końca XIX wieku i urządzić tam kajuty dla 40 pasażerów i 10 członków załogi. Oprócz tego, zamiast ładowni, we wnętrzach jednostki rozmieszczone zostanie 12 kajut z indywidualnymi łazienkami dla 24 pasażerów.

Swoje dawne marzenie, by zwiedzić ten okręt-weteran, który otrzymał oficjalny status muzeum narodowego, udało mi się urzeczywistnić latem 2004 roku, podczas mojej podróży po peruwiańskich Andach. Obecnie stałym miejscem postoju *Yavari* jest pirs (molo) przed hotelem Sonesta Posada de Inca na peryferiach Puno. Na pokładzie udało mi się poznać praktycznie całą, nieliczną i bardzo gościnną załogę okrętu (nieobecny był tylko starszy mechanik): kapitanem Carlosem Saavedrą, emerytowanym oficerem Peruwiańskiej Marynarki Wojennej, drugim mechanikiem i indiańską dziewczyną – marynarzem (sprzedawcą na okrętowego kiosku z pamiątkami).

Moim zdaniem, najbardziej ciekawym miejscem na okręcie jest maszynownia, po której oprowadzany byłem w towarzystwie drugiego mechanika, także byłego wojskowego marynarza. Główny silnik *Yavari* to niewątpliwie należy do zabytków techniki, niezwykle rzadkich zachowanych okazów z tamtych czasów, swoistych „białych krów” techniki. Najprawdopodobniej, to ostatni znajdujący się w stanie sprawności technicznej, potężny półdieslowski silnik, czyli silnik spalinowy z głowicą żarową, konstrukcji szeroko znanej wcześniej szwedzkiej firmy Bolindier. Fabryczna tabliczka na silniku głosi: Bolinder's Rundlöfs Patent Crude Oil Engine, Stockholm-Sweden. 325 BHP – 225 RPM.

Silnik czterocylindrowy, dwusuwowy, nawrotny z przepływowym systemem chłodzenia (z wykorzystaniem wody zaburtowej), ma nominalną moc 325 KM, przy 225 obrotach na minutę.

Czytelnikom, nie znających budowy i historii rozwoju silników spalinowych, krótko objaśnię, co oznacza termin „półdieslowski silnik”, lub jak precyzyjnie można to nazwać, silnik średnioprężny z głowicą żarową. Poziom zapłonu (sprężania, kompresji) w takim silniku jest niższy niż w klasycznym dieslu. To znaczy, że temperatura powietrza, przy sprężaniu w komorze spalania chłodne-

go de facto silnika, jest niedostateczna dla samozapłonu wtryskiwanego tam paliwa. Dlatego każda pokrywa cylindra zaopatrzona jest w tak zwaną gruszkę żarową sferycznej formy, która przed rozruchem silnika nagrzewa się specjalnym palnikiem (lub zwyczajną lampą naftową) do czerwoności. W ten sposób zabezpiecza się początkowy rozruch silnika. Jedną z pozytywnych cech takich silników różniących się, od normalnych diesli, jest ich niewybredność co do jakości paliwa (stad crude oil engine – silnik, przeznaczony dla pracy na wilgotnej ropie naftowej).

Główny silnik *Yavari* wyposażony został w scentralizowany system podgrzewających żarowych gruszek (taki ogromny grzejnik lutowniczy – wielogłowy „Smok-Płonący”). Całość łączy się z naftowymi palnikami (po jednym na cylinder), połączone rurociągami z 200-litrowym zbiornikiem z naftą i ręczną pompą dla wytwarzania ciśnienia w systemie.

Do zaopatrzenia okrętu w energię elektryczną służy generator prądu stałego (5 kWt, 115 W, 43,5 A) napędzającego jednocyldrowy silnik (Petter Patent Oil Engine S type, Yeovil, England) o mocy 9 KM przy 625 obrotach na minutę.

Oba silniki obecnie pracują na oleju napędowym, który przechowuje się w dwu cysternach o pojemności po 3 tony każda. Do dostarczania sprężonego powietrzem, potrzebnego dla rozruchu silników, służy zainstalowany podczas remontu ułożony w literę V dwucylindrowy kompresor z chłodzeniem na powietrze.

Po modernizacji zakłada się przekształcić weterana na Titicace, w statek turystyczny, pływający w rejsy między wyspami i innymi punktami peruwiańskiego i boliwijskiego wybrzeża, będącymi prawdziwą Mekką dla turystów z całego świata. Jezioro posiada ogromny potencjał turystyczny, lecz obecnie rejs po Titicace można odbyć tylko na drobnych kutrach motorowych.

Wcześniej Peru miało na tym jeziorze dość znaczną flotę. I tak, w 1892 roku na zamówienie Peruvian Corporation w Wielkiej Brytanii został zbudowany statek *Coya* (długość 51,82, szerokość 7,93 metry, 546 ton). Mógł on przewozić 45 pasażerów w kajutach pierwszej klasy i różne ładunki. W 1984 roku w czasie powodzi, został on wyrzucony na brzeg i zaniedbany przez dotychczasowego właściciela. Obecnie odbudowany, tymczasowo wykorzystywany jest w charakterze restauracji w Puno.



Telegraf maszynowy jest w doskonałym stanie.

W 1905 (według innych źródeł w 1903) roku flota jeziora Titicaca, wzbogacona została o parowiec *Inca*, zbudowany przez brytyjską firmę Eagle's Engineering Co., w Hull (67,0 m długości, 9,14 m szerokości, 1809 ton). W 1994 roku został on pocięty na złom, mimo świetnego stanu technicznego.

W 1930 roku przez tą samą brytyjską kompanię dla jeziora Titicaca zbudowany został największy pasażersko-towarowy parowiec *Ollanta* (79,25 m długości, 10,85 m szerokości). Do niedawna odbywał on rejsy między Peru i Boliwią, a także morskie podróże turystyczne na wyspy jeziora. Teraz parowiec pozostaje przycumowanym na stałe przy nabrzeżach portowych, a jego właściciel – kolejowa kompania Peru Rail (Orient Express), planuje znów przywrócić go do służby, w charakterze komfortowego statku pasażerskiego.

W 1936 roku do nich dołączyła także pogłębiarka *Zuriga II*, a w 1972 roku kolejowy prom *Manco Cápac*, o ładowności 920 ton, który odbywał rejsy na linii Puno-Guaqui (Boliwia). Obecnie oba statki stoją przy nabrzeżach portowych. ●

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

Bibliografia

1. *Jużnaja Amerika* (red. T. Perroter), Moskwa 1998.
2. *En Mar de Grau y La Marina de Guerra del Perú*. Ministerio de Marina del Perú, 1982.
3. *Combat fleets of the World 1995*, (red. Bernard Prézelin), Annapolis, 1995.
4. Internet.

Austro-węgierskie pancerniki obrony wybrzeża typu „Monarch”



Zvonimir Freivogel (Niemcy)

Wien powracający do Pola po podróży. Okręt w „Wiktoriańskich barwach”.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

Wprowadzenie

Pancerniki klasy *Monarch*, chociaż niewielkie i znane przede wszystkim jako „obroncy wybrzeża”, były pierwszymi nowoczesnymi pancernikami Austro-Węgierskiej Cesarskiej i Królewskiej Marynarki Wojennej (Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine/K.u.k. Marine). Jednostki te zostały zaprojektowane i zbudowane na krótko przed przełomem XIX i XX wieku, wobec czego stały się najstarszym z kilku typów austro-węgierskich pancerników, które wzięły udział w I wojnie światowej (w służbie pozostawały co prawda starsze okręty, ale jedynie w charakterze jednostek strażniczych, sztabowych czy koszarowych). Z uwagi na swój wiek, w początkowym okresie wojny pancerniki uczestniczyły w działaniach w składzie eskadry obrony wybrzeża, odpowiedzialnej za obronę Bocche di Cattaro oraz wsparcie sił lądowych w walkach przeciw Czarnogórze, nie stanowiąc części sił głównych floty. Później 2 okręty przeszły na wody północnego Adriatyku, wspierając swą artylerią wojska lądowe w działaniach przeciwko Włochom. Jedna z tych jednostek została utracona w czasie postoju na rzekomo chronionym kotwiczowisku. Po zakończeniu wojny, ocalała para jednostek to-

warzysząc swym młodszym następcom, została dostarczona zwycięzcom, a następnie złomowana.

Uwagi historyczne – Austria i morze

Cesarstwo austro-węgierskie zniknęło ze światowej sceny politycznej w roku 1918, lecz przed 1914 zajmowało terytorium porównywalne z Cesarstwem Niemieckim i posiadało linię brzegową o podobnej długości. Siły morskie Austro-Węgier, były podobne wielkości jak floty Rosji, Włoch czy Japonii jednak pozostawały w cieniu flot Wielkiej Brytanii, Niemiec i Stanów Zjednoczonych. Monarchia austriacka stanowiąca w prostej linii sukcesję „Świętego Cesarstwa Rzymskiego Narodu Niemieckiego”, została w roku 1867 zreorganizowana w „podwójną” monarchię, której dwie części składowe stanowiły Cesarstwo Austrii oraz Królestwo Węgier. Reorganizacja była następstwem klęski Austrii w wojnie z Prusami w roku 1866, która doprowadziła do „Porozumienia” między Austrią i Węgrami, tak by uczynić zadość życzeniom Węgrów większego udziału w kierowaniu Cesarstwem. Równocześnie w tym samym czasie Węgrzy silnie podtrzymywali swoją tożsamość narodową (lecz nie byli gotowi do dania tych samych praw na-

rodom, które znalazły się pod ich berłem). W skład „Podwójnej” Monarchii wchodziły współczesna Austria, Czechy, Słowacja, Węgry, Chorwacja, Słowenia oraz część Polski, Białorusi (błąd, autor ma zapewne na myśli Ukrainę – przy. tłumacza!), Rumunii i Włoch. Austro-węgierska linia brzegowa na Adriatyku rozciągała się od laguny na zachód od Monfalcone (północny Adriatyk) do Budua (pewnie współczesne miasto Budva w Czarnogórze) na południu, obejmując Triest (główny port handlowy austriackiej części Cesarstwa), wybrzeże Słowenii, Istrię z Pola (obecna Pula), główną bazą floty wojennej, Riwierę Chorwacką z Fiume (węgierska enklawa i największy port węgierskiej części Cesarstwa), Dalmację (z austriackim wicekrólem w Zara) oraz Bocche di Cattaro, gdzie w czasie I wojny światowej stacjonowały siły lekkie floty K.u.k. wraz z austriackimi i niemieckimi okrętami podwodnymi operującymi na Morzu Śródziemnym.

Panująca dynastia Habsburgów osiągnęła wybrzeże Adriatyku w roku 1374, gdy odziedziczyła części Krainy i Istrię oraz miasto Triest, które trafiło pod habsburską ochronę w 1382, co pozwoliło na zapoczątkowanie austriackiego handlu morskiego (lecz nie tradycji mor-

skich, które pojawiły się dopiero znacznie później) Dzisiejsza Chorwacja stanowiła część Królestwa Węgier (w formie unii personalnej z tym samym królem), lecz część miast i umocnień nadbrzeżnych pozostawała pod władzą Wenecji. Obywatele Austrii i Wenecji wzięli udział w bitwie pod Lepanto w 1571, gdzie połączone floty Wenecji, Malty, hiszpańskich Habsburgów oraz Papieża pod dowództwem Don Juan d’Austria (nieślubnego syna cesarza Karola V) pokonały flotę turecką, zapewniając na kilka dekad pokój na Morzu Śródziemnym. W XVIII wieku cesarz Karol VI utworzył pierwszy austriacki arsenał w Porto Re (obecnie Kraljevica), a następnie na konferencji pokojowej w Campoformio w roku 1797, Austria zdobyła, w wyniku wymiany za terytoria Habsburgów w Belgii, dawne weneckie posiadłości nad Adriatykiem, które dziś stanowią część wybrzeża Chorwacji, wraz z pozostałościami floty weneckiej.

Okręty nie nadające się do eksploatacji (głównie w wyniku sabotażu dokonanego przez francuskie siły okupacyjne) były zupełnie bezużyteczne dla lądowej w końcu Austrii, więc przy okazji kolejnej wojny z Napoleonem I większość zdekompletowanych jednostek została porzucona, a drewno z którego zostały zbudowane sprzedane na opał. Kongres Wiedeński w roku 1815 potwierdził austriacki stan posiadania nad Adriatykiem. W latach 1820 – 1848 niewielka austriacko-wenecka flota składała się z kilku żaglowych fregat i kanonierek, których załogi stanowili weneccy marynarze (to znaczy Włosi i Chorwaci), lecz po rewolucji 1948 włoskie wpływy zostały nagle przerwane. Nowy dowódca austriackiej floty, eks-duński admirał Hans Dahlerup, zmienił obowiązujący na pokładach język z włoskiego na niemiecki, zmieniono również nazwy niektórych okrętów (*Lipsia* na *Leipzig*, *Venezia* na *Triest*). Równocześnie utworzono nowy arsenał morski w Pola, w związku z zamiarem wycofania się marynarki wojennej z Wenecji, stanowiącej ognisko włoskiego buntu przeciwko austriackiemu panowaniu.

Zreformowana flota (w której składzie znalazły się pierwsze jednostki opancerzone) wyszła zwycięsko z wojny między Danią, Prusami i Austrią w 1864 oraz między Austrią, Prusami i Włochami w 1866. w tym ostatnim konflikcie adm. Wilhelm von Tegethoff, pokonał silniejszą, lecz źle dowodzoną flotę Królestwa Włoch. Austria została pokonana w wojnie lądowej z Prusami, tracąc

wiodącą rolę w przyszłym Cesarstwie Niemieckim oraz część swych włoskich prowincji. Państwo musiało pójść na ustępstwa wobec Węgier. Obie części cesarstwa posiadały wspólne ministerstwo spraw zagranicznych, wojny oraz finansów, natomiast pozostałe ministerstwa funkcjonowały odrębnie w każdej z dwóch części państwa. Przed rokiem 1889 marynarka wojenna znana była pod nazwą Cesarsko-Królewska (Kaiserliche-königliche Kriegsmarine), natomiast po roku 1889 jej nazwę zmieniono na Cesarska i Królewska Marynarka Wojenna (Kaiserliche und königliche/k.u.k. Marine), poddając równocześnie powolnemu procesowi modernizacji. Pierwszym etapem modernizacji było wprowadzenie do służby torpedowców i lekkich krążowników, co nawiązywało do teorii francuskiej „Jeune École” („Młoda Szkoła”).

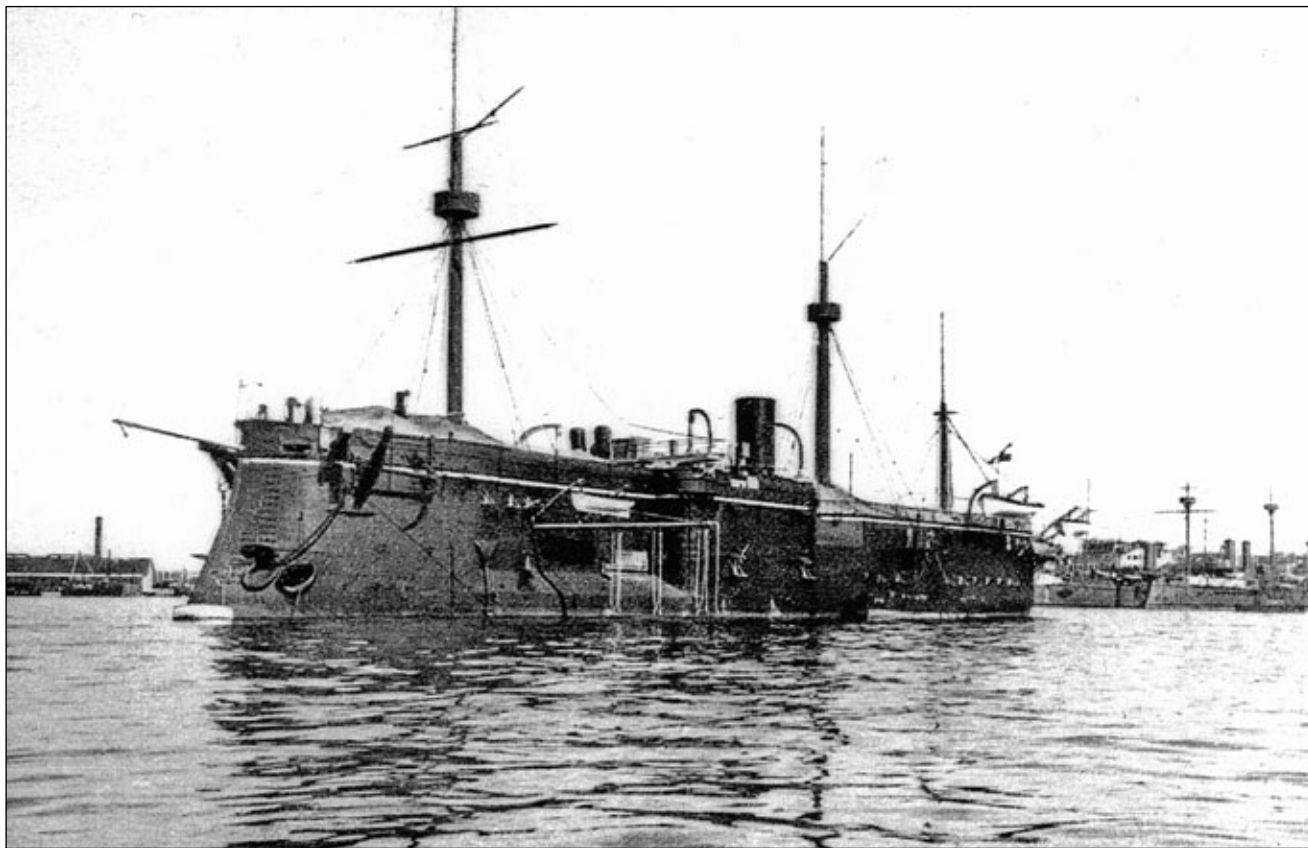
Światowy rozwój jednostek pancernych w latach 1860 – 1895

Pierwsze pancerniki były opancerzonymi wersjami okrętów liniowych, potężnych jednostek floty przeznaczonych do walki ze swymi nieprzyjacielskimi odpowiednikami oraz panowania na morzu. Siłę floty mierzono zawsze liczbą okrętów liniowych. Z uwagi na duży ciężar płyt żelaznego (a następnie stalowego) opancerzenia, chroniły one tylko jeden z dwóch czy trzech pokładów artyleryjskich ówczesnych pancerników. Z pozostałych pokładów wkrótce zrezygnowano. Na pierwszy rzut oka pancerniki były słabsze od wcześniejszych okrętów liniowych, wobec czego nazywano je „fregatami pancernymi”. W rzeczywistości jednak te „fregaty” były silniejsze od starych dwu i trójpokładowców, typu okrętów, którego koncepcja pozostawała niezmieniona od XVI wieku. Nazwa „okręty liniowe” była anachronizmem, pochodzącym z czasów, gdy okręty żeglowały w szyku liniowym, tak by móc użyć jednocześnie wszystkich posiadanych dział. Część z tych jednostek otrzymała w połowie wieku XIX napęd parowy, a ich działa mogły wystrzeliwać już pociski wybuchowe, jednak same nie były należycie zabezpieczone przed ogniem artyleryjskim przeciwnika. Po wojnie krymskiej roku 1854, wszystkie światowe floty rozpoczęły budowę pancerników.

Do roku 1860 budowano okręty pancerne typu baterijnego, na których wszystkie działa zostały równomiernie rozmieszczone w burtowych bateriach. Ponieważ wzrastał kaliber dział, zmniejszała się ich liczba, a równocześnie

zwiększało się opancerzenie okrętów. Rezultatem tego procesu było powstanie okrętów z centralną baterią, a następnie okrętów „kazamatowych”¹ Krótsza bateria wymagała mniej pancerza, mógł też być instalowany pancerz o mniejszej grubości. Niektóre z dział z centralnej baterii mogły strzelać w kierunku dziobu i rufy, ale w międzyczasie pojawiły się pierwsze okręty z wieżami artyleryjskimi. Najbardziej znanymi z nich były „monitory”, nazwane tak od USS *Monitor*, okrętu zbudowanego przez szwedzkiego inżyniera Johna Ericssona dla marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych w czasie amerykańskiej wojny secesyjnej, jednak z uwagi na małą wolną burtę jednostki te można było używać jedynie na rzekach i wodach przybrzeżnych. Oceaniczne okręty z wieżami artyleryjskimi, powstały w oparciu o projekt brytyjskiego oficera marynarki Cowpera Coles, jednak utrata HMS *Captain*, jednej z pierwszych zbudowanych jednostek (wraz z kmdr Coles, który znajdował się wówczas na pokładzie), spowodowała pewną zwłokę we wprowadzaniu ich do służby. Pierwsze wieże artyleryjskie obracały się wraz z działami i były bardzo ciężkie. W związku z tym wieże musiały być osadzone nisko, wobec czego okręty miały małą wolną burtę, co stanowiło istotne utrudnienie, biorąc pod uwagę dodatkową wagę masztów i ożaglowania. Pomimo wprowadzenia napędu parowego okręty nadal jeszcze zachowały pełen takielunek. Francuscy inżynierowie poszli w innym kierunku, opracowując nieruchomą pancerną barbetę, w której umieszczono ruchome obracające się działa. Takie rozwiązanie pozwalało na umieszczenia dział wyżej na kadłubie okrętu. Jednostki posiadały większą wolną burtę i poprawiła się ich dzielność morską. Pierwsze barbety miały kształt gruszkowaty, tak by w tylnej części pomieścić dzwigi amunicyjne, później jednak przybrały kształt kręgu. Początkowo barbety nie posiadały żadnej osłony od góry, szybko jednak wprowadzono pancerny dach nad tylną ich częścią, który osłaniał artylerzystów przed odłamkami. Ostatecznie cała barbeta została przykryta pancernym dachem, który obracał się wraz z działami, co dało początek nowoczesnym pancernym wieżom artyleryjskim. Nieruchomą część konstrukcji otrzymała nazwę

1. w literaturze angielskiej nie ma różnicy między centralną baterią a pancernikiem kazamatowym.



Austro-węgierski *Erzherzog Albrecht* (5980 ts), był typowym pancernikiem swoich czasów, z bardzo wysoką wolną burtą. Kadłub otrzymał dziobową i rufową baterię centralną, w której 8 dział kal. 240mm umieszczona na dwóch poziomach, aby wzmocnić ogień w kierunku obu końców jednostki. Na fotografii jednostka po roku 1892 ze zredukowanym omasztowaniem. Okręt przetrwał obie światowe wojny, służąc ostatecznie jako włoski portowa jednostka mieszkalna *Buttafuoco*.
Fot. zbiory Georg Pawlik

barbeta, natomiast część obrotową nazywano ponownie wieżą.

Niektóre floty budowały okręty z barbetami i centralną baterią (tak jak Rosjanie *Imperator Aleksandr II* i *Imperator Nikolai*, zbudowane w latach 1887 i 1889), inni konstruktorzy wprowadzili „pancerniki parapetowe”, na których działa zostały umieszczone w narożnikach umieszczonego diagonalnego przedpiersia, co umożliwiało zarówno prowadzenie ognia burtowego jak również w kierunku dziobu i rufy (włoskie jednostki typu *Italia*)

Austro-węgierskie pancerniki

Pierwszym austriackim, a następnie austro-węgierskim pancernikiem był drewniany dwupokładowy *Kaiser*, typowy okręt liniowy, posiadający zarówno w napęd parowy jak i ożaglowanie, zbudowany w Pola w latach 1855 – 1862. Następnie powstały „fregaty pancerne” (pancerniki bateryjne, zbudowane w Trieście) *Drache* i *Salamander*, *Kaiser Max*, *Prinz Eugen* i *Juan de Austria*, *Erzherzog Ferdinand Max* i *Habsburg* (wszystkie podobne do rosyjskich *Ne Tron Menja*, *Pierweniec* i *Kreml* z lat 1864/65), które uczestniczyły w bitwie

pod Lisą w roku 1866. w latach między 1867 a 1881 zbudowano cztery „nowoczesne” pancerniki z centralną baterią – *Lissa*, *Custoza*, *Erzherzog Albrecht* i *Tegetthoff* (podobne do koncepcji rosyjskiego *Kniaz Pożarskij* z 1867 i niemieckiego *Oldenburg* z 1884, z tym jednak, że *Custoza* i *Albrecht*, wyposażono w dwupiętrowe baterie) Część starszych jednostek została w tym czasie oficjalnie „modernizowana”, dzięki czemu pozostała w służbie do końca XIX stulecia. W rzeczywistości okręty, otrzymały całkowicie nowe kadłuby już z centralną baterią i artylerią, zachowując jedynie siłownię, opancerzenie oraz nazwę weteranów starcia pod Lisą. Stary drewniany „okręt liniowy” *Kaiser* został również przebudowany, górna część kadłuba została zbudowana na nowo, już z żelaza i jednostka pozostała nadal w służbie, przy czym od roku 1902 do 1918 we flocie rezerwowej jako hulk bez własnego napędu *Bellona*. Pierwsze pancerniki barbetowe (choć przez marynarke wojenną Austro-Węgier określany jako „pancerniki wieżowe”), *Kronprinz Erzherzog Rudolf* i *Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie* (podobne do francuskiego *Vauban* i rosyjskiego typu *Geo-*

rgij Pobedonosec, lecz z pojedynczymi działami w barbetach) zostały zbudowane w latach 1880-tych, zostały w ostatnich latach wieku wsparte pierwszymi „prawdziwymi” pancernikami klasy *Monarch*. Były to okręty pierwszego z czterech typów (każdy liczący po 3 jednostki – 3 *Monarch*, 3 *Habsburg*, 3 *Erzherzog* i 3 *Radetzky*), które tworzyły kościec austro-węgierskiej floty w pierwszej dekadzie XX wieku. Pancerniki z Austro-Węgier były w większości mniejsze i słabiej uzbrojone niż ich odpowiedniki w innych flotach, przede wszystkim z racji swego planowanego przeznaczenia, którym było działanie na Adriatyku i w wschodniej części Morza Śródziemnego (Lewant) oraz obrona pasa przyległych mórz, podobnie zresztą jak cesarskiej floty Niemiec w początkowym okresie jej istnienia. W tym samym czasie Cesarska i Królewska Flota nie poświęcała dostatecznej uwagi na kwestie obrony przed torpedami i minami, jednak później jako pierwsza w świecie wprowadziła do służby drednoty wyposażone w trzydziałowe wieże artyleryjskie (*Viribus Unitis*, pierwsza jednostka typu *Tegetthoff*, za którymi poszły kolejno *Tegetthoff*, *Prinz Eugen* oraz *Szent Istvan*)

mimo, że w innych flotach prac nad takimi jednostkami rozpoczęto wcześniej niż w Austro-Węgrzech (Włochy i Rosja). W toku budowy tych jednostek opracowano projekt „super drednotów” jeszcze większych i lepiej uzbrojonych, które miały zastąpić pancerniki klasy *Monarch*, jednak wybuch I wojny światowej spowodował przesunięcie planów, które ostatecznie zostały anulowane w związku z rozpadem Austro-Węgier w roku 1918, wobec czego stare okręty klasy *Monarch* pozostały w służbie dłużej niż to początkowo przewidywano.

Rozwój projektu pancerników typu „Monarch”

Po długiej przerwie, jaka miała miejsce po zbudowaniu *Kronprinz Erzherzog Rudolf* i *Kronprinzessin Erzherzogin Ste-*

fanie (oficjalnie okrętów należących do tego samego typu, mocno różniących się liczbą dział głównego i średniego kalibru, wypornością, sylwetką i układem napędowym) stępki pod trzy identyczne pancerniki nowego typu położono w roku 1893. Jednostki te były pierwszymi nowoczesnymi okrętami wyposażonymi w zamknięte wieże artylerii głównego kalibru, jednak mniejszymi od pancerników spotykanych w siłach morskich innych państw. Twórca projektu, inżynier Siegfried Popper, był ograniczony zarówno przez limity finansowe (stały problem austro-węgierskiej floty) jak i wymiary istniejących doków.

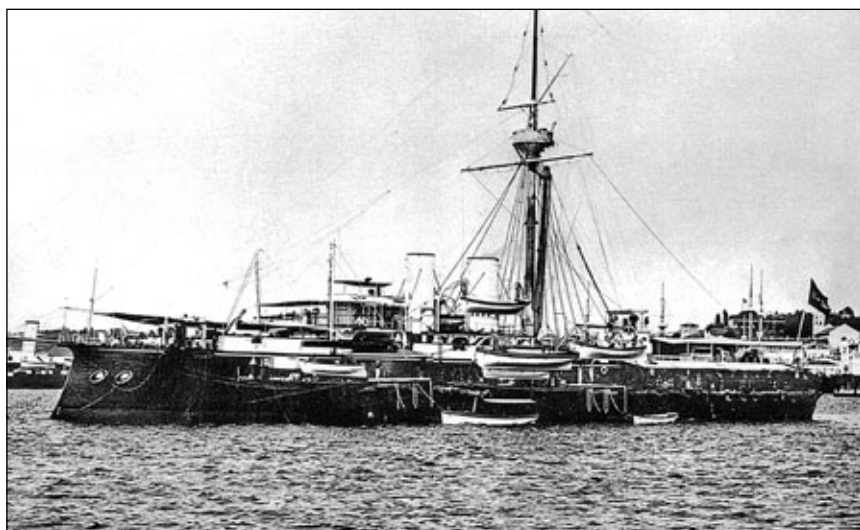
Sam projekt i historia jego rozwoju jest bardzo interesująca, ponieważ okręty były pierwszymi pancernikami zbudowanymi po relatywnie długim okresie

trzymania się teorii „Jeune École” (której twórcą był francuski minister marynarki adm. Théophile Aube), zakładającej, że duże okręty wojenne mogą być pokonane przez znaczną liczbę małych jednostek. Teoria ta pojawiała się od nowa co kilka dekad (w czasie powstawania torpedowców o napędzie parowym, motorowych kutrów torpedowych, a ostatnio kutrów rakietowych) i (tak jak w początkowym okresie po wprowadzeniu rakietowych pocisków przeciwokrętowych) zawsze wierzono, że większe okręty są wymarłym gatunkiem, łatwym do zniszczenia przez broń lekkich jednostek. Nie ma jednak potęg morskich bez jakiejś formy okrętów liniowych czy większych nosicieli pocisków rakietowych, zdolnych do przebywania na morzu w każdych warunkach pogodowych i pokonywania znacznych odległości. Masy mniejszych jednostek mogą być stosowane jedynie do obrony wybrzeża, a ponieważ każda kolejna nowa klasa okrętów jest coraz bardziej skomplikowana, z kosztowniejszym uzbrojeniem i wyposażeniem, ze względów finansowych nigdy nie można budować ich w odpowiednio dużej liczbie (tym boleśnieszka jest też ich strata)

W latach 1880 austriaccy rzecznicy „Jeune École”, szczególnie tymczasowy dowódca austro-węgierskiej floty adm. Maximilian Freiherr Daublesky v. Sterneck zu Ehrenstein² znaleźli ostatecznie „rozwiązanie” by ograniczyć wielkość okrętów liniowych i zastąpić je nowym typem krążowników. Wspomnianą jednostką okazał się zaprojektowany przez George Rendel, a zubożony przez stocznnię Armstrong w Elswick, chilijski krążownik *Esmeralda*, który zresztą posłużył jako model dla wielu flot. Nowy typ jednostki określony jako „torpedo ram cruiser” (pol. krążownik do zwalczania torpedowców) posiadał jedynie pokład pancerny, a jego uzbrojenie składało się z 2 dział dużego kalibru i 6 średniego kalibru. Dla „francuskiej doktryny” zbudowana w Anglii jednostka była idealna! Wkrótce zbudowano podobne jednostki dla innych flot, w tym włoskie *Giovanni Bauman*, *Dogali*, *Piemonte* oraz 4 krążowniki typu *Etna*, japoński *Naniwa* i argentyński *Patagonia*. Austro-Węgry zbudowały dwie jednostki typu *Kaiser Franz Joseph I*, jednak już trzeci okręt typu *Kaiserin und Königin Maria Theresia* zbliżony był do krążownika pancernego. Dopiero po „wycieczce” w poszukiwa-

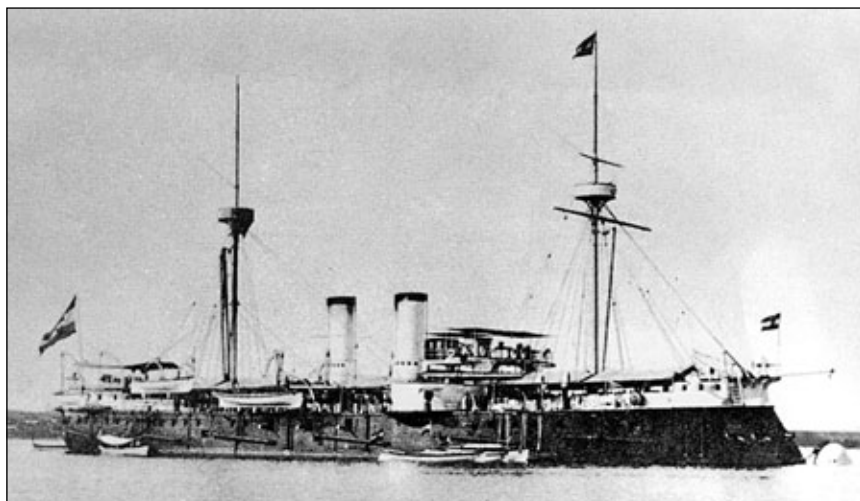
Pancernik „wieżowy” *Kronprinz Erzherzog Rudolph* (6829 ts), uzbrojony w 3 pojedyncze działa kal. 305 mm, w dwóch barbetach dziobowych i jednej rufowej. Posiada tylko jeden maszt oraz lżejszą niż jej „pół-bliźniak” *Stephenie*, artylerię średnią (6 x 120 mm).

Fot. zbiory Borys Lemaczko

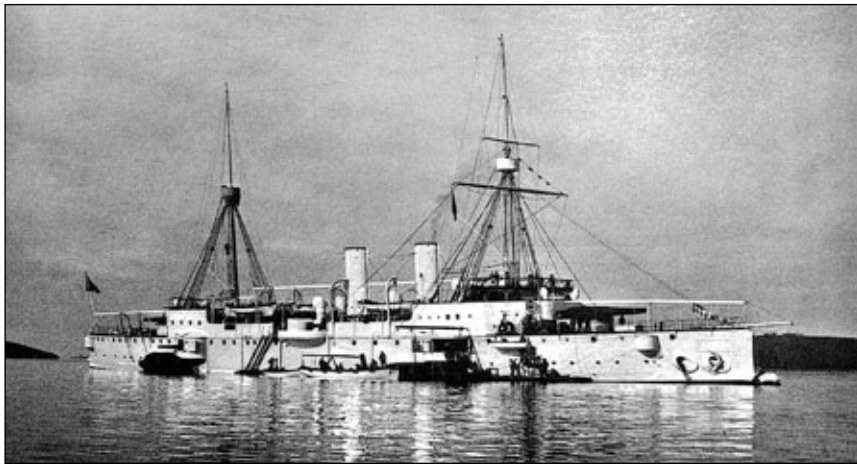


Kronprinzessin Erzherzogin Stephenie (5075 ts), mniejszy niż *Rudolf* i uzbrojony tylko w 2 działa kal. 305 mm w dziobowych barbetach, za to z silniejszą artylerią średnią (6 x 150 mm) posiadał 2 maszty.

Fot. zbiory Borys Lemaczko

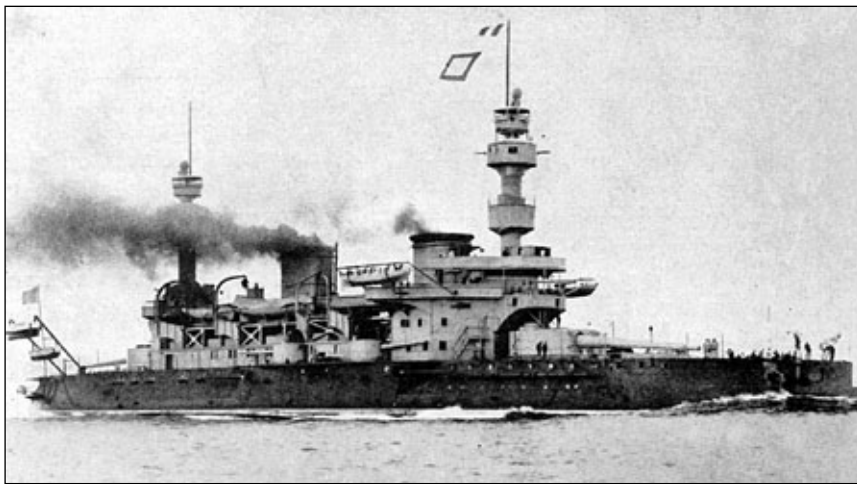


2. zawsze używane jest określenie adm. Sterneck, mimo że w rzeczywistości jego rodowe nazwisko brzmiało Daublesky.



„Krażownik do zwalczania torpedowców” *Kaiserin Elizabeth* typu *Kaiser Franz Joseph I*, był krokiem wstecz, budowanym w nadziei na ograniczenie gabarytów i kosztów jednostek liniowych, był to de facto silnie uzbrojony lekki krążownik, na którym zamontowano 2 działa kal. 240 mm i 6 kal. 150 mm, przy wyporności zaledwie 4500 ton (pełnej). Później zmodernizowany, uzbrojenie zredukowano do 8 dział kal. 150 mm, został zatopiony przez własną załogę w roku 1914 w chwili zdobycia przez Japończyków niemieckiej bazy Tsingtao. Fot. zbiory Borys Lemaczko

Francuski pancernik *Brennus* był jednym z „estetycznych dziwolągów” swego czasu, a wysokie nadbudówki okrętu czyniły z niego „doskonały cel”. Francuska marynarka wojenna budowała wiele pojedynczych „prototypów”, w przeciwieństwie do Royal Navy, w której powstawały duże serie okrętów. Pancernik był uzbrojony w 3 działa kal. 340 mm, 2 na dziobie i 1 na rufie. Wprowadzone na okręcie nowości „zakłócała” nieodpowiednia wyporność (tylko 11 190 ts), co było pewnym podobieństwem do jednostek floty K.u.k. Fot. zbiory Lothar Baumgartn



Furieux był typowym francuskim pancernikiem obrony wybrzeża wybudowanym w latach 1878-1887, o wyporności podobnej do typu *Monarch* (początkowo 5925 ts, a po rekonstrukcji 5638 ts), lecz uzbrojonego jedynie w 2 działa kal. 340 mm o krótkiej lufie, zaledwie 21 kalibrów.

Fot. zbiory Karl Schrott



niu tańszych rozwiązań, gdy okazało się że austro-węgierska flota wydaje środki finansowe na niemal całkowicie bezużyteczne jednostki (znane w marynarce wojennej jako „puszki Strenecka”), zamówione pierwsze „prawdziwe pancerniki”, głównie z inspiracji drugiego człowieka Marynarki, wiceadm. Maximilian Franza Ferdinanda Freiherr v. Pittner. Był on dowódcą w Pola i przewodniczącym komisji, która w roku 1891 dysutowała o przyszłym rozwoju marynarki wojennej. Cztery jednostki pancerne tworzyły jądro floty, zaś nowe były niezbędne dla zastąpienia starych okrętów z centralną baterią. Trzy istniejące krążowniki miały utworzyć oddzielny zespół przydzielony do floty (później ten zespół został nazwany Flotyllą Krążowników i w jego skład weszły wszystkie dywizjony torpedowców I linii). W początkowej fazie, tylko zmodernizowany *Tegetthoff* oraz dwie jednostki typu *Kronprinz Erzherzog Rudolf* uważano za gotowe do operowania wspólnie z pancernikami. Zgodnie z koncepcją adm. Sternecka niezbędne dla właściwego funkcjonowania floty były trzy eskadry, każda w składzie 3 okręty pancerne, 2 krążowniki, 4 okręty torpedowe, 4 jednostki torpedowe (później przekształcone w kontrtorpedowce) oraz 24 torpedowce. W roku 1891, można było utworzyć jedynie dwie eskadry, zaś okręty dla trzeciej trzeba było dopiero zamówić, w tym 3 nowe jednostki pancerne (zgodnie z planem Sternecka „pancerne łodzie (!) obrony wybrzeża” o wyporności 3800 t). W czasie fazy planowania, okazało się że, marynarka wojenna musiała „zasłonić” rzeczywisty charakter okrętów pancernych, ponieważ napotykała na opór z wysokiego szczebla, to znaczy od arcyksięcia Albrechta, generalnego inspektora armii, który nie wierzył w potrzebę budowy i posiadania nowych jednostek tego typu. W związku z tym jednostki określono jako „obronę wybrzeża” (*Küstenverteidiger*), podobne do francuskich okrętów pancernych typów *Furieux* i *Bouvines*, i nazwa ta stała się później oficjalną.

Projekt nowego okrętu pancernego dla floty Austro-Węgier ulegał stopniowym zmianom z jednostki o wyporności 3800 t uzbrojonej w 3 działa kal. 240 mm i 4 działa kal. 150 mm do okrętu „obrony wybrzeża” o wyporności z 4900 t z 4 działami kal. 240 mm i 6 działami kal. 150 mm. Następnie zdecydowano o zwiększeniu ofensywnego i obronnego potencjału jednostki przez zwiększenie jej wyporności o dalszych 600 t, tak

Pancerniki typu „Monarch” – terminarz budowy				
	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Monarch</i>	Seearsenal, Pola	31.07.1893	09.05.1895	11.05.1898
<i>Wien</i>	Stabilimento Tecnico Triestino, Triest	16.02.1893	06.07.1895	13.05.1897
<i>Budapest</i>	Stabilimento Tecnico Triestino, Triest	16.02.1893	27.04.1896	12.05.1898

by ostatecznie osiągnąć wyporność konstrukcyjną 5600 t.

Budowa okrętów została zatwierdzona w maju 1892, w związku ze zmianami równowagi sił na kontynencie europejskim. W roku 1882 Niemcy, Włochy i Austro-Węgry zawarły pakt – „Trójporozumienie”, jednak równocześnie kanclerz Niemiec Otto v. Bismarck pragnąc pozostać w dobrych relacjach z Cesarstwem Rosyjskim, podpisał w 1887 tajny „Traktat Reasekuracyjny”. Krótkowzroczność nowego niemieckiego cesarza Wilhelma II doprowadziła do nie odnowienia traktatu z Rosją w 1890, w rezultacie czego państwo to skierowało swą uwagę ku Francji, co doprowadziło do zawarcia konwencji o francusko-rosyjskiej współpracy wojskowej w 1892. W tej sytuacji Austro-Węgry zostały zmuszone do dalszego zwiększenia swych sił zbrojnych, a jednym z efektów tych działań podjęcie budowy nowych pancerników późniejszego typu *Monarch*, przeznaczonych od obrony Adriatyku przed możliwym atakiem francuskim lub rosyjskim.

Rzućmy okiem na koszty budowy okrętów w cesarstwie austro-węgierskim. Pancernik wieżowy *Kronprinzessin Erzherzogin Stephenie*, budowany w latach 1884 – 1887, kosztował około 8,9 mln. koron (waluty wprowadzonej w roku 1894, jednak większość okrętów powstawała w czasach, gdy obowiązującą walutą był „gulden”, zaś kurs wymiany wynosił 1 gulden = 2 korony)³. We współczesnej walucie odpowiada to kwocie około 70 mln USD. Krążownik *Kaiserin Elizabeth* należący do typu *Kaiser Franz Joseph I* kosztował tylko 5,5 mln koron (43 mln USD), lecz koszt krążownika pancernego *Kaiserin und Königin Maria Theresia* wzrastał już do 7,5 mln koron (60 mln USD). Pierwsza propozycja jednostki obrony wybrzeża o wyporności 4900 t miała kosztować tylko 5,5 mln koron (około 43,2 mln USD) i odpowiadała cenie krążownika, jednak w związku z modyfikacją projektu cena wzrastała do 6,4 mln koron za okręt o wyporności 5500 t. Ostatecznie w przypadku jednostek typu *Monarch*,

w związku z nowocześniejszą artylerią i opancerzeniem, cena po wejściu do służby wahała się w przedziale 9,75 – 10 mln koron (75 – 77,5 mln USD).

W rzeczywistości wyporność pancerników wynosząca zaledwie 5600 t, była rezultatem początkowego „ściśnięcia” projektu. Dla porównania brytyjskie pancerniki typu *Royal Sovereign* oraz *Majestic* miały wyporność odpowiednio 14 400 t i 15 140 t, zaś dwie włoskie jednostki typu *Saint Bon* po 9800 t i 10 000 t. Okręty typu *Monarch* były znane jako „zmniejszone” *Royal Sovereign*, z uwagi duże podobieństwo prostej i uporządkowanej sylwetki. Austro-węgierskie jednostki miały w sobie więcej z dużego monitora niż oceanicznego pancernika. Były one przeznaczone jedynie do działań na Adriatyku i we wschodniej części Morza Śródziemnego, jednak ich uzbrojenie artyleryjskie z działami kal. 240 mm było słabsze od głównej baterii współczesnych im pancerników, choć podobne do niemieckich okrętów liniowych tego okresu. (typów *Kaiser* i *Wittelsbach*, na których 4 szybkostrzelne działa kal. 240 mm zastąpiły 6 odcylowych dział kal. 280 mm stosowanych w starszym typie *Brandenburg*). Inne floty jak Royal Navy, U.S. Navy czy Marine Nationale, wprowadzały na uzbrojenie działa głównego kalibru 305 mm, 330 mm względnie 343 mm. Włoskie odpowiedniki typów *Saint Bon* (względnie *Filiberto*) były wyposażone w 4 działa kal. 254 mm, co odpowiadało uzbrojeniu okrętów austro-węgierskich, były jednak większe i szybsze, chociaż słabiej opancerzone.

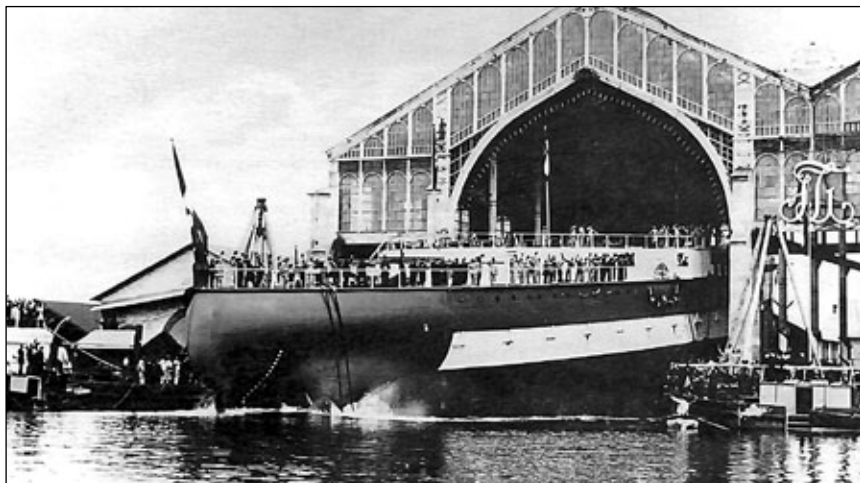
Pancerny okręt liniowy stanowi kompleks urządzeń, którego różne elementy muszą być zaplanowane wcześniej, zaś ostateczny rezultat stanowi kompromis różnych życzeń. W toku prac projektowych testowano płyty pancerne o grubości 270 mm, pochodzące od różnych producentów – firm Dillingen i Krupp z Niemiec, Vickers i Cammel z Wielkiej Brytanii oraz Witkowice z Austro-Węgier. Dillingen, Cammel i Witkowice przysłały jednorodne płyty ze stali niklo-

wej, zakłady Fa. Friedrich Krupp proponowały poddane procesowi Harveya płyty ze stali niklowej zaś Vickers jedną płytę jednorodną a jedną poddaną procesowi Harveya ze stali węglowej. Płyty były przestreliwane pod każdym kątem stalowymi pociskami kal. 150 mm oraz stalowymi pociskami kal. 240 mm centralnie. „Zwycięzcami” zostały jednorodne płyty Vickers i Witkowice, co stanowiło swego rodzaju niespodziankę, bowiem nikt nie oczekiwał wyższości płyt jednorodnych nad poddanymi obróbce procesem Harveya. Wynik konkursu stanowił dodatkowy finansowy bonus, bowiem okręty można było wyposażać w krajowe opancerzenie, którego nie trzeba było kupować zagranicą (stanowiło to także wielką reklamę austro-węgierskiego przemysłu). Inna przewaga płyt jednorodnych polegała na tym, że można je było formować po dostarczeniu, co było niemożliwe w przypadku opancerzenia ze stali podanej obróbce w procesie Harveya.

Inną kwestię stanowiło miejsce, w którym należało zamówić uzbrojenie artyleryjskie. Monarchia austro-węgierska zamawiała dotychczas działa w zakładach Krupp (lecz zakłady Škoda (Skodawerke AG) uczyły się szybko i już wkrótce wszystkie okręty mogły być uzbrojone w krajowe działa szerokiej gamy kalibrów) i ten producent zaoferował również dostarczenie dział kal. 240 mm, przysyłając tablice porównawcze modeli dział „24cm” w wersjach C 86 (z lufą o długości 35 kalibrów), C 89 (lufa 40 kalibrów) oraz C 89 mod (lufa 40 kalibrów). W dniu 21 października 1893 zdecydowano się zamówić dla wszystkich nowych pancerników działa w wersji 24 cm kal. 40 C 89, jednak ostatecznie okręty wyposażono w jeszcze nowszy model 24 cm kal 40 Krupp K/94.

3. zgodnie z artykułem E. Sieche, zamieszczonym w roku 1998 w „Warship International”.

4. H.A. Harvey, prezes Harvey Steel Company z New Jersey, wynalazca procesu, w którym jednorodne miękkie stalowe płyty, zostają z jednej strony utwardzone tak by utrudnić penetrację pocisku, podczas gdy druga strona pozostaje miękka a obie są ze sobą zespolone.

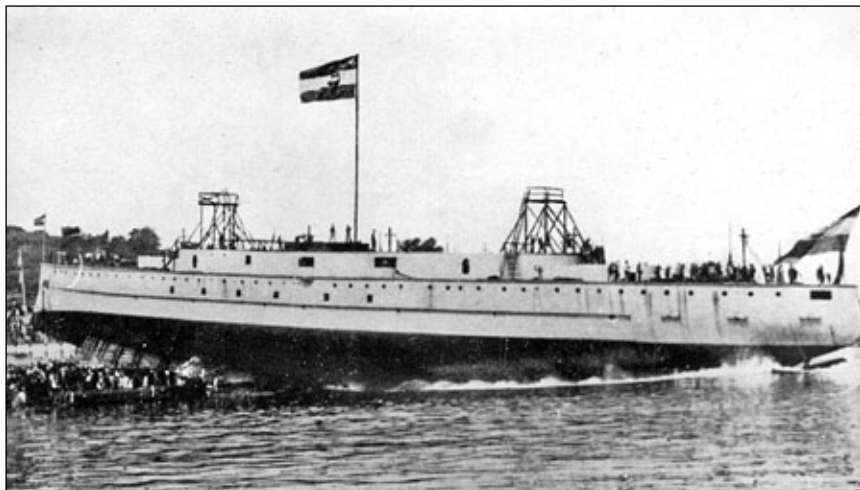


Uroczystość wodowania *Monarch* w Pola w niedzielę 9 maja 1895. Okręt powstał na zadanej pochylni na Wyspie Oliwnej, części arsenału, po prawej widoczne są cesarskie inicjały FJL. Kadłub jest czarny, lecz białe teakowe drewno wskazuje miejsce, gdzie ma zostać założone opancerzenie. Fot. zbiory Lothar Baumgartner



Wodowanie *Budapest* w dniu 27.04.1896 w Trieście. W przeciwieństwie do *Wien* przedni maszt zamontowany już na swoim miejscu. Każde wodowanie było okazją do zapraszania gości i publiczności. Fot. zbiory George Pawlik

Wodowanie *Wien* w Trieście 7.07.1895 (znów niedziela!). Kadłub jeszcze nie pomalowany na kolor czarny, nad barbetami prowizoryczne rusztowania. Fot. zbiory Lothar Baumgartner



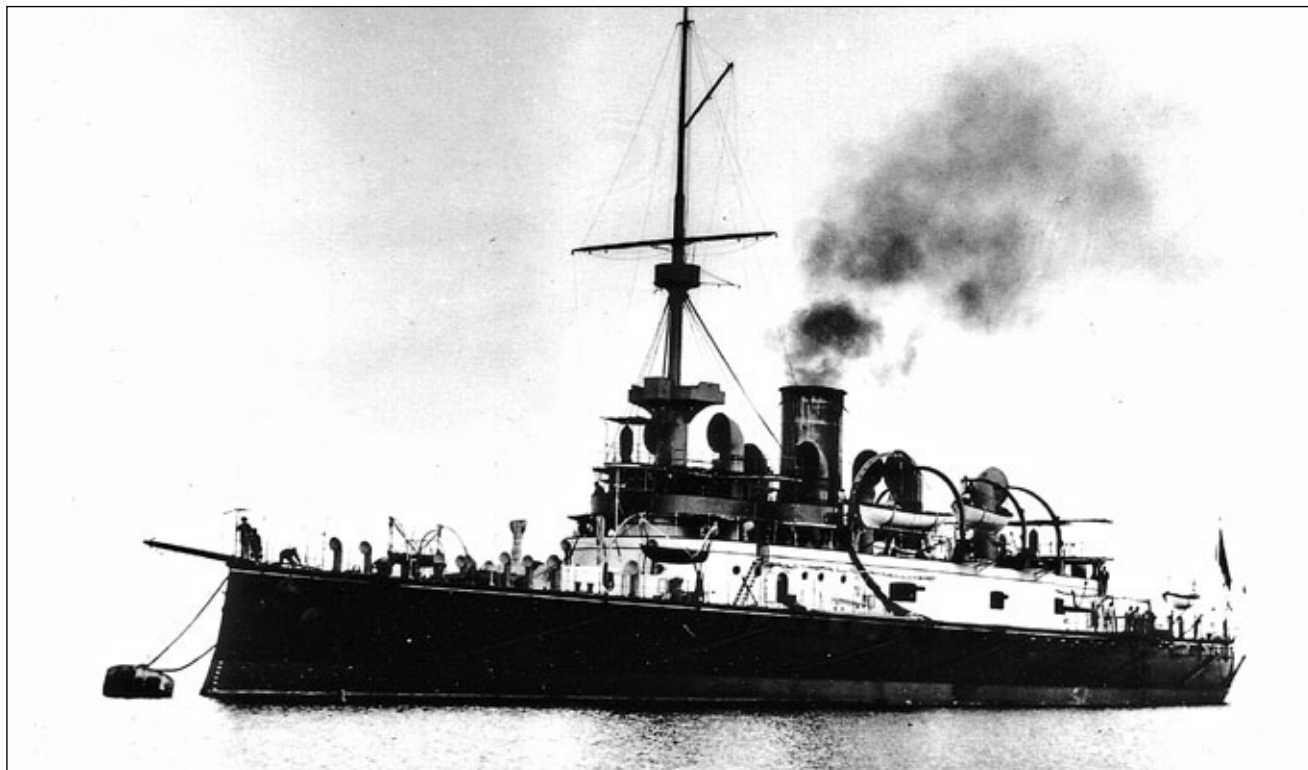
Monarch („Pancernik A”, jak nazywano go w fazie planowania budowy) został zbudowany przez stocznię marynarki wojennej – arsenał (Marinearsenal) w Pola, a jego siostrzane jednostki *Wien* („B”) i *Budapest* („C”) przez Stabilimento Tecnico Triestino (STT) stocznię San Rococo w Trieście. *Wien* został ukończony i wcielony do służby w roku 1897, zaś pozostałe jednostki serii rok później. Duża komercyjna stocznia budowała okręty szybciej niż państwowy arsenał w Pola i wszystkie późniejsze austro-węgierskie pancerniki (za wyjątkiem *Szent Istvan*, zamówionego w Pola ze względów politycznych) powstały w Trieście. Trzy jednostki obrony wybrzeża otrzymały nazwy Panujący – *Monarcha* oraz dwie stolice krajów monarchii – Wiedeń i Budapeszt. Ten ostatni bywał czasami nazywany w literaturze niemieckiej *Ofenpest*. Niemieckie słowo „Ofen” ma to samo znaczenie co węgierskie „buda” i angielskie „oven”.

Cesarz Franciszek Józef I osobiście uczestniczył w uroczystym wodowaniu *Monarch*, którego matką chrzestną była arcyksiężna Maria Teresa. Była ona małżonką młodszego brata cesarza arcyksięcia Karola Ludwika (ojca arcyksięcia Franciszka Ferdynanda, następcy tronu i późniejszej ofiary zamachu w Sarajewie oraz Karola Stefana – późniejszego cesarza Karola I). Wodowanie odbyło się w niedzielę 9 maja 1895 w rocznicę zwycięstwa Tegethoffa pod Heligolandem. W wodowaniu uczestniczyli również arcyksiężęta Karl Ludwig, Franciszek Ferdynand, Ludwig Wiktor, Franciszek Salvador oraz Karol Stefan (pasjonat żeglarsstwa i później czynny admirał floty K.u.k.) Wiadomo, że cesarz Franciszek Józef przejawiał bardzo małe zainteresowanie sprawami morskimi, i po wodowaniu *Monarch* następny, ostatni raz odwiedził Pola we wrześniu 1902.

W czasie wodowania *Wien* („B”) nie uczestniczył burmistrz Wiednia, bowiem stary zmarł w lutym 1894, zaś nowego wybrano dopiero we wrześniu 1895. Matką chrzestną okrętu była hrabina Kiellmannsegg, żona gubernatora

5. Zgodnie z rocznikiem *Artillerie-Unterricht für k.u.k. Kriegsmarine* z roku 1903 pancerniki typu *Monarch* posiadały baterię składającą się z 8 dział kal. 47 mm/L44 QF; 2 dział kal. 47 mm/L33 QF; 6 dział kal. 37 mm C 1900 „*Mitrailleusen*” oraz 2 karabinów maszynowych kal. 8mm C 93.

6. Jednak w „*Ordre de bataille*” z lutego 1918, w czasie marynarskiego buntu w Bocche di Cattaro, odnajdujemy kmr L. Huber v. Scheibenhain jako d-cę krążownika pancernego *Sankt Georg*.



Wien w „Wiktoriańskich barwach”, jeszcze nie ukończony. Okręt nie ma jeszcze dział głównego kalibru, które zostały prawdopodobnie zamontowane w Pola.
Fot. zbiory Franz Selinger

Dolnej Austrii (Niederösterreich). W toku uroczystości miasto Wiedeń przekazało okrętowi honorowy proporzec, a później jeszcze 4 artystyczne obrazy.

Matką chrzestną *Budapest* (Pancernik „C”) była hrabina Maria Szechenyi-Andrassy, żona królewskiego węgierskie-

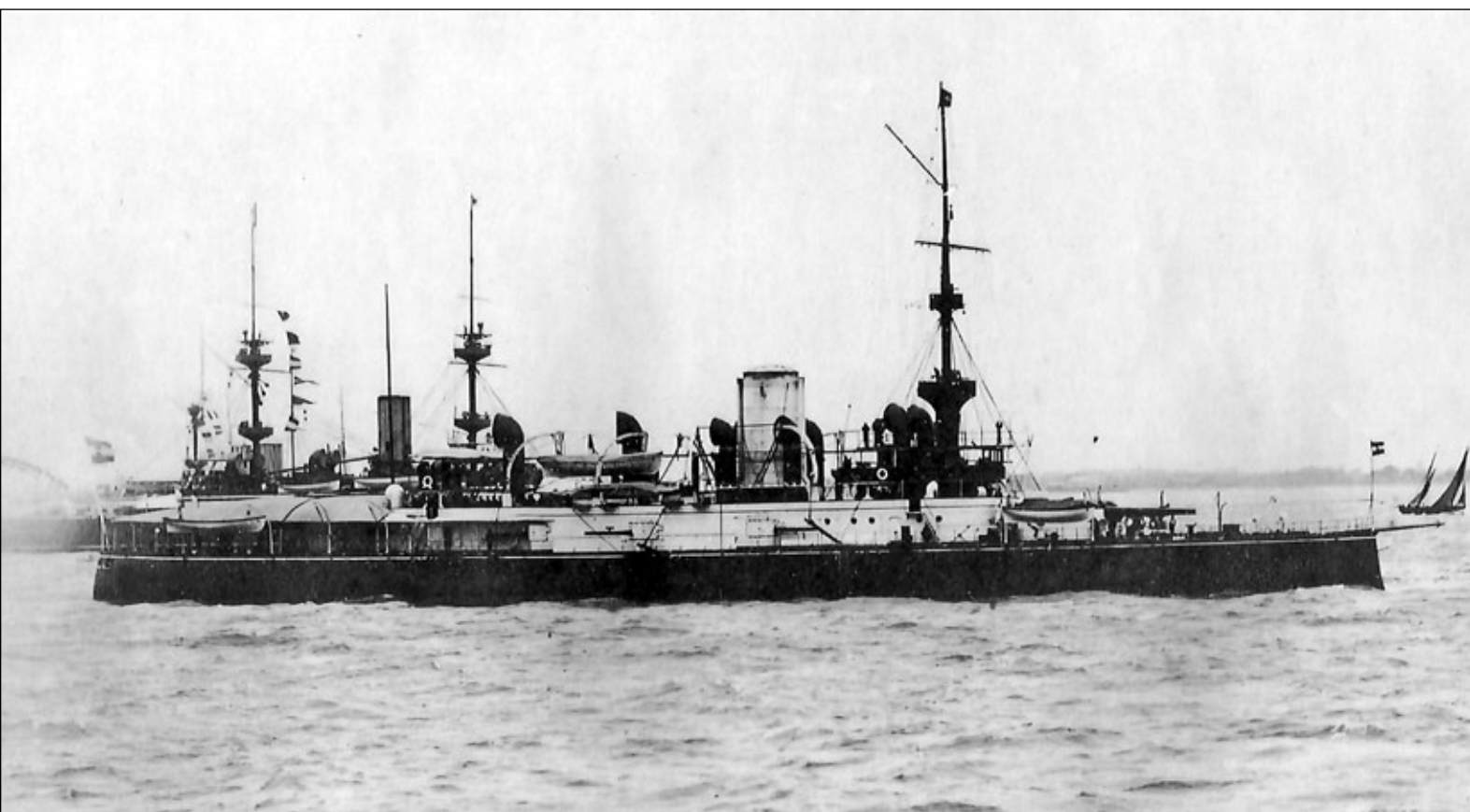
go gubernatora Fiume. Dowódca marynarki wojennej adm. Sterneck był w tym czasie chory i reprezentował go wiceadm. Hermann Freiherr von Spaun, który później zastąpił go na stanowisku dowódcy floty. Miasto Budapeszt reprezentowała delegacja na czele z burmi-

strzem Karoly Rath. Okręt otrzymał od miasta Budapeszt honorowy proporzec.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego
Maciej. S. Sobański

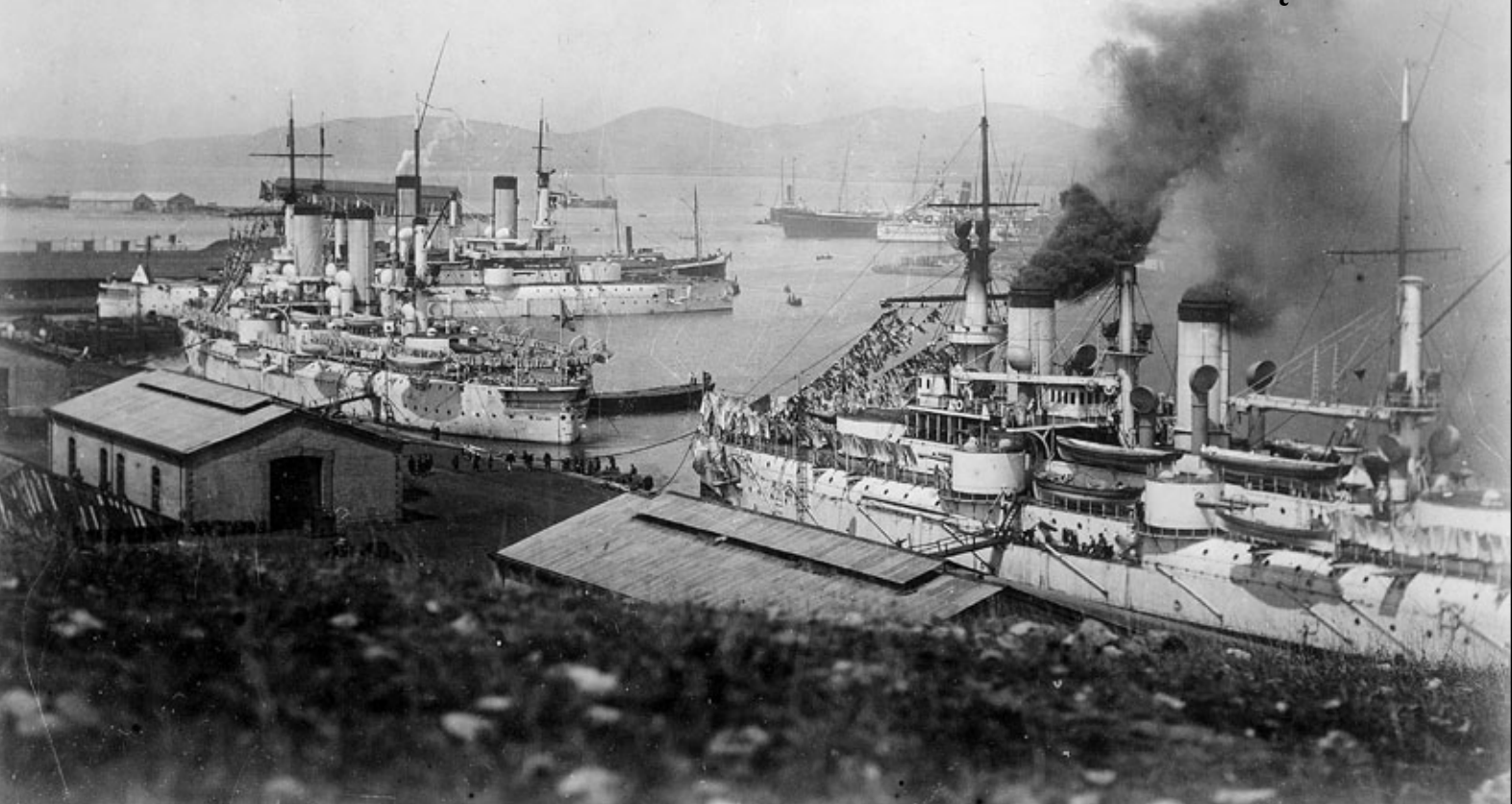
Wien w Portsmouth w czerwcu 1896, uczestniczący w paradzie morskiej z okazji jubileuszu 60 lecia panowania królowej Wiktorii. W tle brytyjski pancernik typu *Royal Sovereign* lub *Majestic*.
Fot. zbiory Wladimir Aichelburg



Rosyjskie pancerniki typu „Poltawa”

Michał Glock

część II



„Fotografia rodzinna” wszystkich pancerników typu *Poltawa*. Fotografii wykonano na przełomie 1901 i 1902 roku we wschodnim basenie bazy w Port Arturze. Najbliżej stoi *Sewastopol* dalej *Poltawa* i na koniec *Pietropawłowski*.
Fot. zbiory Siergiej Winogradow

Służba okrętów

Wszystkie pancerniki służyły w Eskadrze Oceanu Spokojnego i poza *Pietropawłowskiem* miały podobny przebieg służby. Wszystkie pancerniki tego typu podzieliły losy twierdzy w Port Arturze, z którą zostały związane ich losy. Wojny z Japonią nie przetrwał żaden z okrętów, choć *Poltawa* doczekała się podniesienia z dna zatoki, remontu i nawet powrotu po banderę z krzyżem św. Andrzeja.

„Pietropawłowski”

Pancernik został zbudowany przez stocznię Galernyj Ostrowok. Za budowę odpowiedzialni byli inżynierowie W. S. Szwedow i E. P. Andriuszczenko. Stępkę położono w lutym 1892 roku. Oficjalna uroczystość położenia stępek odbyła się jednak dopiero 7 maja 1892 roku (wszystkie daty podano wg kalendarza juliańskiego – wyjątki zaznaczono w tekście). W obecności wielu osób, w tym także członków cesarskiej rodziny. Nazwa nowego pancernika miała upamiętniać miasto, sławne ze swej obrony w czasie Wojny Krymskiej.

Wcześniej tę nazwę nosiła pancerna fregata.

Pancernik został zwodowany 28 października 1894 roku. Prace wykończeniowe trwały jeszcze przez prawie 4 lata. Po przeprowadzeniu koniecznych prób mechanizmów pancernik został przeznaczony do służby na Dalekim Wschodzie, gdyż w tym czasie napięcie pomiędzy Japonią i Rosją stale wzrastało.

Rejs do nowej bazy w Port Arturze rozpoczął się w dniu 5 października 1899. W jego czasie w Zatoce Biskajskiej pancernik natknął się na silny sztorm, który spowodował szereg uszkodzeń na pokładzie. 22 kwietnia 1900 pancernik zacamował w Port Arturze.

Jako że pancernik doskonale nadawał się na jednostkę flagową, na jego pokładzie znalazł się wraz ze swoim sztabem dowódca rosyjskiej Eskadry Oceanu Spokojnego wiceadmirał N. I. Skrydłow

Pierwszą akcją na tym akwenie pancernika była operacja przeciwko wybrzeżom Chin ogarniętych w tym czasie Powstaniem Bokserów. Pancernik wykonywał w tym czasie szereg misji,

między innymi przewoził wojsko i artylerię do portu w Taku, skąd prowadzono operacje przeciwko Pekinowi. W 1901 roku pancernik przeszedł wielką przebudowę związaną z pełnieniem funkcji jednostki flagowej. Między innymi na pokładzie pojawiły się nowe nadbudówki konieczne dla sprawnego działania sztabu eskadry. W następnym roku okręt przeprowadził szereg rejsów szkoleniowych u wybrzeży Chin i Korei. Dosyć intensywna służba spowodowała, że konieczne było przeprowadzenie remontu maszyn głównych, co niezbyt dobrze świadczyło o jakości urządzeń napędowych. Rok 1902 pancernik podobnie jak pozostałe okręty eskadry pancernik spędził na rejsach szkoleniowych jak i na składaniu wizyt zagranicznych, głównie w Japonii.

Pod koniec 1902 roku na pancerniku swoją flagę wywiesił nowy dowódca Eskadry kontradmirał O. W. Stark (w lutym 1903 awansował do stopnia wiceadmirała). Do końca roku pancernik przechodził kolejny etap szkolenia. W tym czasie odwiedził Władywostok i koreańskie Czelumpo.

Atak japońskich torpedowców rozpoczynający wojnę zastał pancernik, podobnie jak bliźniaki, w Port Arturze. 9 lutego 1904 roku japońskie torpedowce zaatakowały rosyjskie okręty stojące na zewnętrznej redzie. Atak był zaskoczeniem dla Rosjan. Japońskie torpedy poważnie uszkodziły dwa pancerniki (*Retwizana* i *Cesarewicz*) oraz krążownik *Patłada*. Ewentualne inne uszkodzenia rosyjskich pancerników należy przypisać własnemu chaotycznemu ogniewi artyleryjskiemu.

Wszystkie trzy pancerniki stały w ostatniej z trzech równoległych linii okrętów wysuniętej najbliżej portu i nie odniosły żadnych uszkodzeń.

Wraz z nastaniem dnia rosyjskie okręty podjęły walkę z głównymi siłami japońskiej floty dowodzonej przez admirała Togo na *Mikasie*. Japońskie pancerniki miały dokończyć dzieła zniszczenia rozpoczętego nocnym atakiem torpedowym. Jednakże nie osiągnięto zaplanowanych rezultatów, gdyż straty rosyjskie były znacznie mniejsze niż przewidywano.

W czasie porannej kanonady japońskie pancerniki napotkały na duży opór Rosjan wspieranych dodatkowo stanowiskami artylerii nadbrzeżnej. Dowodzony przez kapitana I rangi (komandora) N. M. Jakowlewa *Pietropawłowsk* w czasie porannego ataku japońskiego wystrzelił w stronę przeciwnika 20 pocisków kal. 305 mm i 68 kalibru 152 mm. W pokład pancernika trafił pocisk kal. 305 mm nie czyniąc zbyt wiele szkody. Śmierć na pokładzie poniósł jeden człowiek, czterech innych było rannych. Pozostałe pociski, które trafiły pancernik, w tym kolejny kal. 305 mm, nie wyrządziło większych szkód, jeżeli nie liczyć krótkotrwałego uszkodzenia jednej z wież artylerii średniej. Po odpłynięciu okrętów japońskich pancernik został wprowadzony do bazy, gdzie przystąpiono do usuwania uszkodzeń.

9 marca na pokładzie pancernika pojawił się nowy dowodzący Eskadrą wiceadmirał S. Makarow. Rozpoczął się okres intensywnych ćwiczeń w pływaniu i manewrowaniu w większym zespole. Miało to duży wpływ na podniesienie dyscypliny i morale wśród załóg okrętów.

Pancernik i pozostałe jednostki były w tym czasie intensywnie przygotowywane do walki z flotą japońską. Okres ten to także zintensyfikowanie tzw. Małej Wojny prowadzonej przy pomocy kontrtorpedowców i stawiaczy min oraz jednostek pomocniczych i zaporowych.

Pietropawłowsk zatonął 13 kwietnia 1904 roku tuż po wypłynięciu z bazy (dokładnie 3 mile od wejścia do Port Artura). Przyczyną zatonięcia było wpadnięcie przez pancernik na tzw. bukiet min postawionych przez pomocniczy stawiacz min *Koyro Maru* i lekkie jednostki floty japońskiej. Ze względu na złą jakość japońskich min i ich małą moc wybuchową Japończycy stawiali miny w większych skupiskach dodatkowo połączone linami (najczęściej 3 rzadziej 4). Na taką właśnie wiązkę min wpłynął o godzinie 09.39 flagowy pancernik *Pietropawłowsk*. Dwie z trzech min jakie eksplodowały przyczyniły się do dodatkowej eksplozji dziobowych komór amunicyjnych i komory minowej. Pancernik momentalnie zatonął. Z załogi uratowało się 7 oficerów (w tym kmdr por. ks. Kiril Władymirowicz) i 72 marynarzy. Wraz z pancernikiem śmierć znalazł charyzmatyczny dowódca eskadry i większość jego sztabu oraz 632 innych członków załogi. Poszukiwania ciała admirała nie przyniosły rezultatu, jedynie krążownik torpedowy *Gajdamak* odnalazł admirałski płaszcz. Prawie w tym

samym czasie na miny wpłynął pancernik *Pobieda* (wypłynął on z Port Artura jako piąty). Ten pancernik odniósł tylko ciężkie uszkodzenie i z 500 tonami wody w kadłubie (zalne były głównie zasobnie węglowe) i z 5 stopniowym przechyłem na burtę został wprowadzony na mieliznę, później zaś do wnętrza bazy. Wrak *Pietropawłowska* w latach 1910-1912 był poddawany oględzinom przez japońskich nurków. Kadłub spoczywa na 36 metrach pod wodą i jest rozzerwany na dwie części.

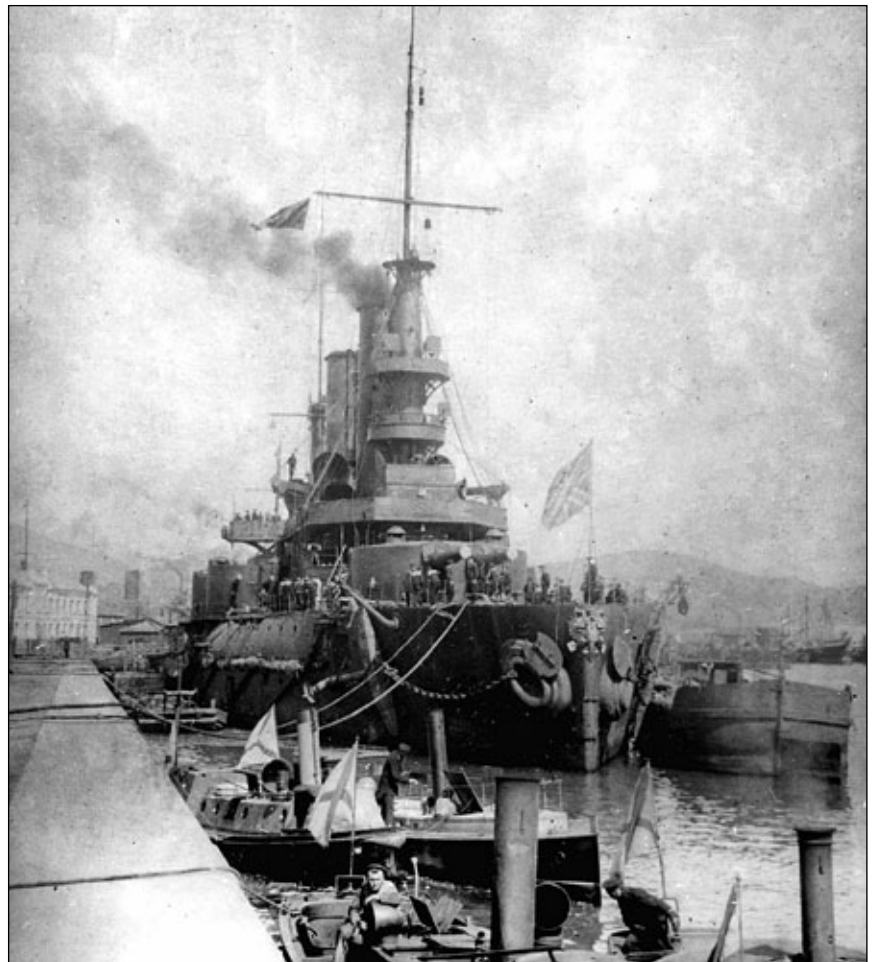
„Połtawa”

Pancernik był budowany w Nowej Stoczni Admiralicji. Budowę rozpoczęto jeszcze w lutym 1892 roku, jednak podobnie jak przy budowie pancernika *Pietropawłowsk* oficjalne uroczystości odbyły się w maju tego roku. Za budowę odpowiedzialni byli inżynierowie N. I. Jankowskij i I. E. Leontiew. Wodowanie odbyło się 6 listopada 1894 roku, zaś prace wykończeniowe trwały jeszcze do końca 1899 roku.

W czasie ostatnich prac wykończeniowych pancernik *Połtawa* uczestni-

Pietropawłowsk w Basenie Wschodnim Port Artura, 1904 rok.

Fot. Zbiory Siergiej Bałakin





Połtawa w malowaniu ochronnym w czasie manewrów latem 1903 roku.

Fot. zbiory Siergiej Winogradow

czył w akcji ratowania pancernika obrony wybrzeża *General-Admirał Apraksin*. Pancernik ten płynąc z Kopenhagi pod dowództwem kpt. I rangi W. W. Lindstromma wszedł 13 listopada 1899 roku na skały w rejonie wyspy Hogland. Jednym z pierwszych okrętów jaki został wysłany na pomoc uszkodzonej jednostce była przebywająca w Kronsztadzie *Połtawa* płynąca pod dowództwem kontradmirała F. I. Amosowa. *General-Admirał Apraksin* został ściągnięty na głębszą wodę dopiero 8 kwietnia następnego roku.

Zgodnie z dyrektywami Morskiego Sztabu Generalnego pancernik został przebazowany na Daleki Wschód. Rejs rozpoczął się w lecie 1900 roku. Do Port Artura pancernik wszedł 30 marca 1901 roku. Następny rok okręt spędził, podobnie jak reszta eskadry, na wspólnych ćwiczeniach i odwiedzaniu zagranicznych portów.

W dniu japońskiego ataku okręt pod dowództwem kmdr. I. P. Uspieńskiego stał w ostatniej linii wraz z bliźniaczymi jednostkami. W czasie ataku torpedowców okręt nie odniósł żadnych uszkodzeń, choć stał się celem ataku torpedowca *Sazanami*. Torpedy jednak chybiły celu. W czasie porannego ataku japońskich pancerników *Połtawa* została nieznacznie uszkodzona. W sumie w pancernik trafiły trzy cięższe pociski, jednak upadały one pod stromym kątem i z dużej odległości, dzięki czemu trafienie w pancierz powodowało tylko jego wgniecenia. Na pancerniku było 2 rannych. W czasie kanonady artyleryjskiej pancernik wystrzelił do okrętów japońskich 12 pocisków kal. 305 mm i 55 kal. 152 mm.

W następnych miesiącach pancernik uczestniczył we wszystkich szkoleniach przeprowadzanych pod czujnym okiem nowego dowódcy Eskadry. W tym czasie akwatorium bazy było dwukrotnie ostrzeliwane przez japońskie pancerniki. W czasie obu ataków, 10 i 12 marca, pancernik nie odniósł żadnych uszkodzeń. Podobnie jak podczas ataku z 15 kwietnia.

Po tragicznej śmierci admirała Makarowa trzon eskadry rosyjskiej nie przejawiał większej aktywności. Pierwsza próba opuszczenia Port Artura przeprowadzona pod dowództwem kontradmirała Witgefta 23 czerwca była nieudana, gdyż okręty natrafiły na znaczne siły floty przeciwnika i dowodzący postanowił zawrócić. Ważnym zadaniem sił floty w tym okresie było także wspieranie sił lądowych w czasie walk obronnych. W tym właśnie okresie pancernik operował w zatoce Tahe ostrzeliwując oddziały japońskie (9 lipca).

Dnia 10 sierpnia 1904 roku po usilnych naleganiach carskiego namiestnika Generała – admirała Aleksiejewa rosyjskie siły morskie opuściły Port Artur i zgodnie z planem wszystkie okręty miały przejść do Władywostoku. Pancernik *Połtawa* jako najwolniejszy płynął na końcu ugrupowania pancerników rosyjskich. Wraz ze swoim bliźniakiem pancernik początkowo walczył z krążownikami 3 dywizjonu kontradmirała Dewy (jeden z krążowników został trafiony przy okazji pociskiem kal. 305 mm). Po początkowych sukcesach i wymanewrowaniu głównego ugrupowania japońskiego, szczęście odwróciło się od Rosjan. Przede wszystkim ciężko

uszkodzony został okręt admirałski – *Cesarewicz*, zaś sam admirał Witgeft zginął śmiercią marynarza. Zespół rosyjski pozostał praktycznie pozbawiony dowódcy, gdyż zastępcą Witgefta, kontradmirał Paweł ks. Uchtomski na *Piereswecie* nie był w stanie przejąć dowodzenia nad eskadrą, ponieważ jego pancernik stracił w wyniku pożaru wszystkie flagi sygnałowe i maszty. Rosyjskie pancerniki rozpoczęły wtedy dosyć bezwładny odwrót. Do Port Artura dotarły wszystkie oprócz flagowego *Cesarewicza*, który dopłynął do niemieckiego Tsingtao, gdzie został internowany do końca wojny. Pancernik *Połtawa* został trafiony 12 – 14 pociskami kal. 203 – 305 mm. Uszkodzenia, choć znaczne, nie zagrażały bezpośrednio bezpieczeństwu załogi i okrętu. Najgroźniejsze było trafienie pociskiem kal. 203 mm w burtę w rejonie lewej, rufowej wieży kal. 152 mm, które mogło doprowadzić do eksplozji komór amunicyjnych. W wyniku tego feralnego trafienia okręt nabrał 5° przechyłu. Poważne okazało się także uszkodzenie przyrządów nawigacyjnych, co podobno zmusiło nawigatorów do wyznaczenia kursu powrotnego wg gwiazd.

W czasie bitwy na Morzu Żółtym na pokładzie pancernika zginęło 12 ludzi (w tym 1 oficer), a dalszych 43 (w tym 3 oficerów) było rannych. Nie wiadomo ile dokładnie okręt wystrzelił pocisków, jednak można przypuszczać, że podobną liczbę jak *Sewastopol*, tj. ok. 80 kal. 305 mm i 300 kal. 152 mm.

W późniejszym okresie w zasadzie działalność sił liniowych całkowicie ustała. Z pancerników zdejmowano załogi. Formowano z nich lądowe od-

działy piechoty marynarki walczące o utrzymanie oblężonej twierdzy. Z załogi *Połtawy* ubyło początkowo 200 ludzi. W późniejszym okresie z pokładu zeszło jeszcze więcej ludzi oraz zdjęto większość lekkich działek i część zapasów.

W tym czasie zaczęło nasilać się ostrzeliwanie zatoki i wewnętrznych basenów przez artylerię wroga ustawioną na przedpolach twierdzy. Między innymi w *Połtawę* trafiło 19 sierpnia 4 pociski kal. 120 mm, jednak straty nie były duże (6 osób rannych).

Stan oblężenia nie mógł trwać wiecznie, a zdobycie twierdzy i stojących w niej okrętów było kwestią czasu. Jednak istniała mała szansa, że twierdza utrzyma się do czasu nadejścia odsieczy ze strony armii działającej w Mandżurii lub posiłków w postaci II Eskadry Oceanu Spokojnego. Zagrożenia działaniami rosyjskimi zmusiło dowództwo japońskie do intensyfikacji działań na froncie lądowym i zacieśnienia blokady morskiej.

Drugi z kolei szturm na umocnienia twierdzy rozpoczął się w połowie września 1904 roku i zakończył pod koniec miesiąca. Obrońców intensywnie wspierał swym ogniem pancernik *Połtawa*. Szturm został odparty, jednak Japończycy uchwycili kilka ważniejszych wzgórz otaczających zatokę i port. Na tych szczytach urządzili kilka stanowisk artyleryjskich i ustawili na nich morskie armaty. Nie były to oczywiście działa

zdejmowane z okrętów. Pochodziły one z magazynów arsenału w Kure, zaś obsługa z rezerw marynarki.

Natychmiast po zorganizowaniu nowych stanowisk Japończycy nieprzerwanie ostrzeliwali bazę i stojące w niej okręty. Co prawda jednostki rosyjskie nie pozostawały bezczynne i podejmowały walkę z nieprzyjacielskimi bateriami, jednak działania te nie były skuteczne.

Po kolejnym szturmie linia frontu ponownie nieznacznie się przesunęła, co zachęciło Japończyków od opanowania najważniejszego elementu obrony twierdzy i bazy morskiej, jakim była bez wątpienia Góra Wysoka. Krwawe walki w tym rejonie kosztowały prawie 12 tys. zabitych i rannych Japończyków i 4,5 tys. Rosjan. Można uznać, że zdobycie tej pozycji przez armię gen. Nogi miało zasadnicze znaczenie dla Eskadry rosyjskiej. Wraz z ustaniem walk na górze los rosyjskich okrętów został przypieczętowany. W czasie walk na Japończycy zorganizowali tymczasowe punkty obserwacyjne mające za zadanie kierowanie ogniem ciężkich haubic Kruppa kal. 280 mm sprowadzonych specjalnie w celu ostrzeliwania okrętów rosyjskich w porcie.

Pancernik *Połtawa* wykorzystywany był początkowo do zwalczania japońskich baterii kal. 120-152 mm i w zasadzie wszystkie uszkodzenia, jakie okręt odniósł były wynikiem ostrzału dział średniego kalibru. Sytuacja się

diametralnie zmieniła z chwilą zorganizowania przez dowództwo wojsk oblężniczych stałych posterunków obserwacyjnych odpowiedzialnych za kierowanie ogniem baterii kal. 280 mm. Już od pierwszego dnia, kiedy baterie zaczęły strzelać według namiarów przekazywanych przez obserwatorów z Góry Wysokiej rosyjskie pancerniki były skazane na zagładę. Los *Połtawy* dopełnił się 5 grudnia 1904 roku, kiedy pancernik został trafiony przez 6 pocisków kal. 280 mm. Jeden z nich wybuchł w pobliżu komór amunicyjnych i dodatkowo spowodował pożar. Uszkodzenie grodzi spowodowało szybkie osiadanie pancernika na dnie zatoki naprzeciwko Góry Przepiórczej. Okręt osiadł prawie na równej stępce z lekkim przechylem na burtę. Załoga została zdjęta przez szalupy, które przypłynęły z portu.

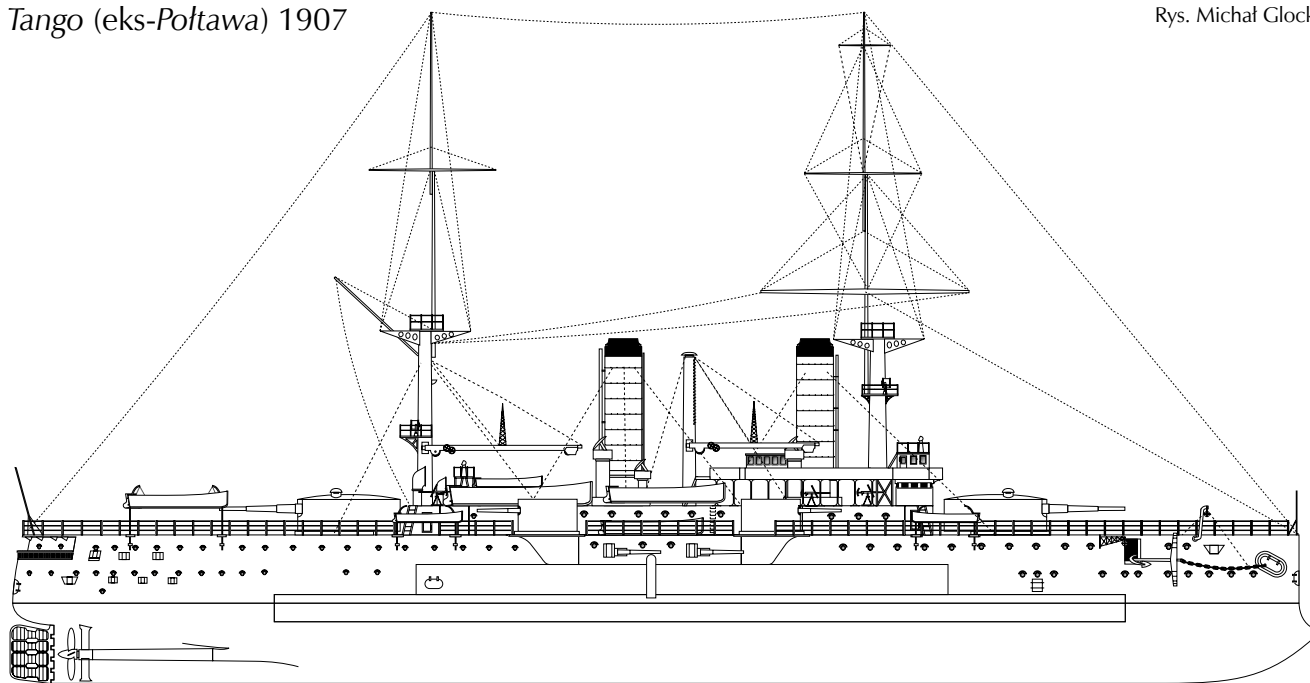
Historia okrętu nie kończy się jednak w tym miejscu. Po zdobyciu twierdzy w Port Arturze 2 stycznia 1905 roku Japończycy natychmiast przystąpili do oględzin zatopionych w porcie jednostek. Pancernik *Połtawa*, podobnie jak *Retwizan* oraz wypalone *Pobieda* i *Piereswiet*, po przeprowadzonych oględzinach został zakwalifikowany do wydobywania i remontu. Prace wydobywcze zaczęły się jeszcze w marcu 1905 roku, zaś 21 lipca 1905 roku podniesiony pancernik został wpisany na listę floty cesarskiej jako *Tango*. Remontu kapitalnego i modernizacji podjęła się stocznia marynarki w Maizuru. Prace trwały do

Widok Port Artura po kapitulacji. Na pierwszym planie wrak *Połtawy*, dalej na prawo spoczywa kadłub pancernika *Piereswiet*. Fot. zbiory Siergiej Bałakin



Tango (eks-Połtawa) 1907

Rys. Michał Glock



1907 roku. W ich trakcie wymieniono wszystkie armaty rosyjskie na wykorzystywane przez Japończyków armaty Armstronga. Wymieniono także kotły na japońskie Mayabara. Na pokładzie pojawiły się także 4 armaty kal. 76 mm. Pancernik zachował oryginalne wieże i większość elementów wyposażenia. Od 1909 pancernik został sklasyfikowany jako okręt obrony wybrzeża 1 klasy i wykorzystywany w charakterze jednostki szkolnej. Załoga okrętu wynosiła w tym czasie 750 ludzi.

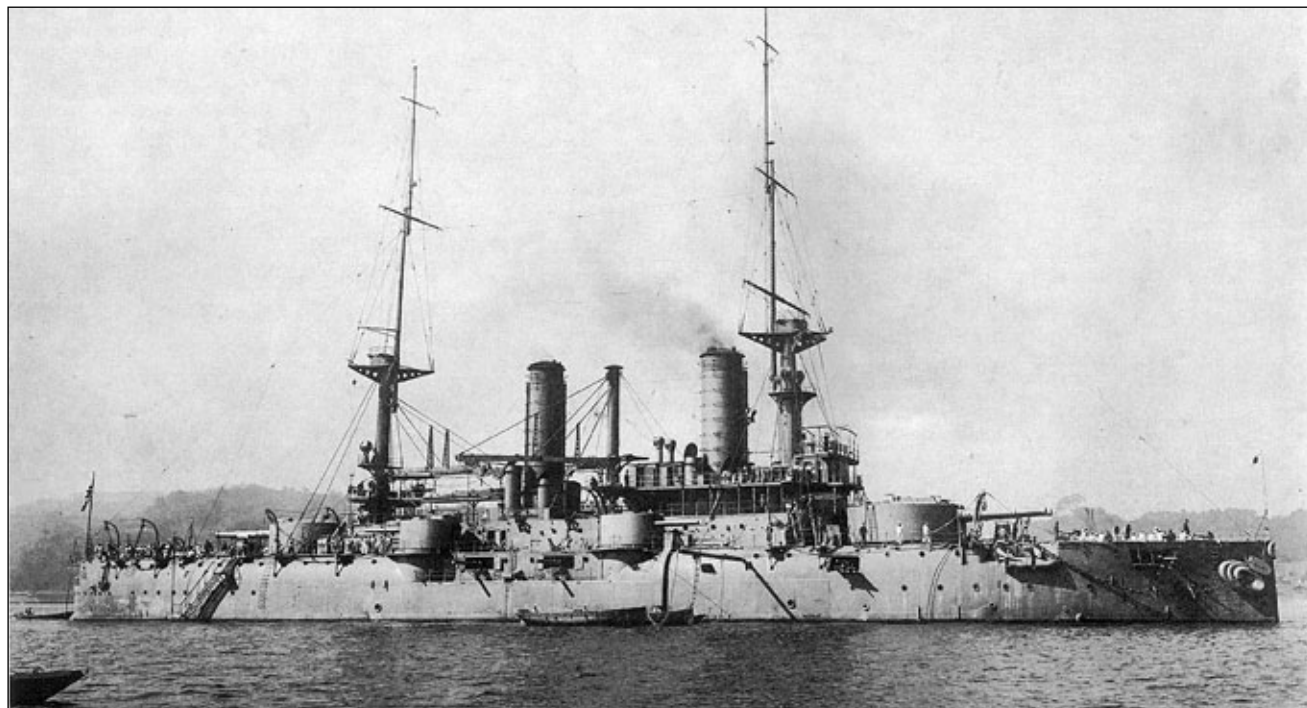
Po wybuchu I wojny światowej Japończycy przygotowali się do wycofania ze służby wszystkich starych okrętów i złomowania ich. Jednakże eks rosyjskimi okrętami poważnie interesowali się sami Rosjanie, gdyż chcieli je pozyskać dla tworzonego na początku działań nowego związku taktycznego – Floty Oceanu Lodowatego.

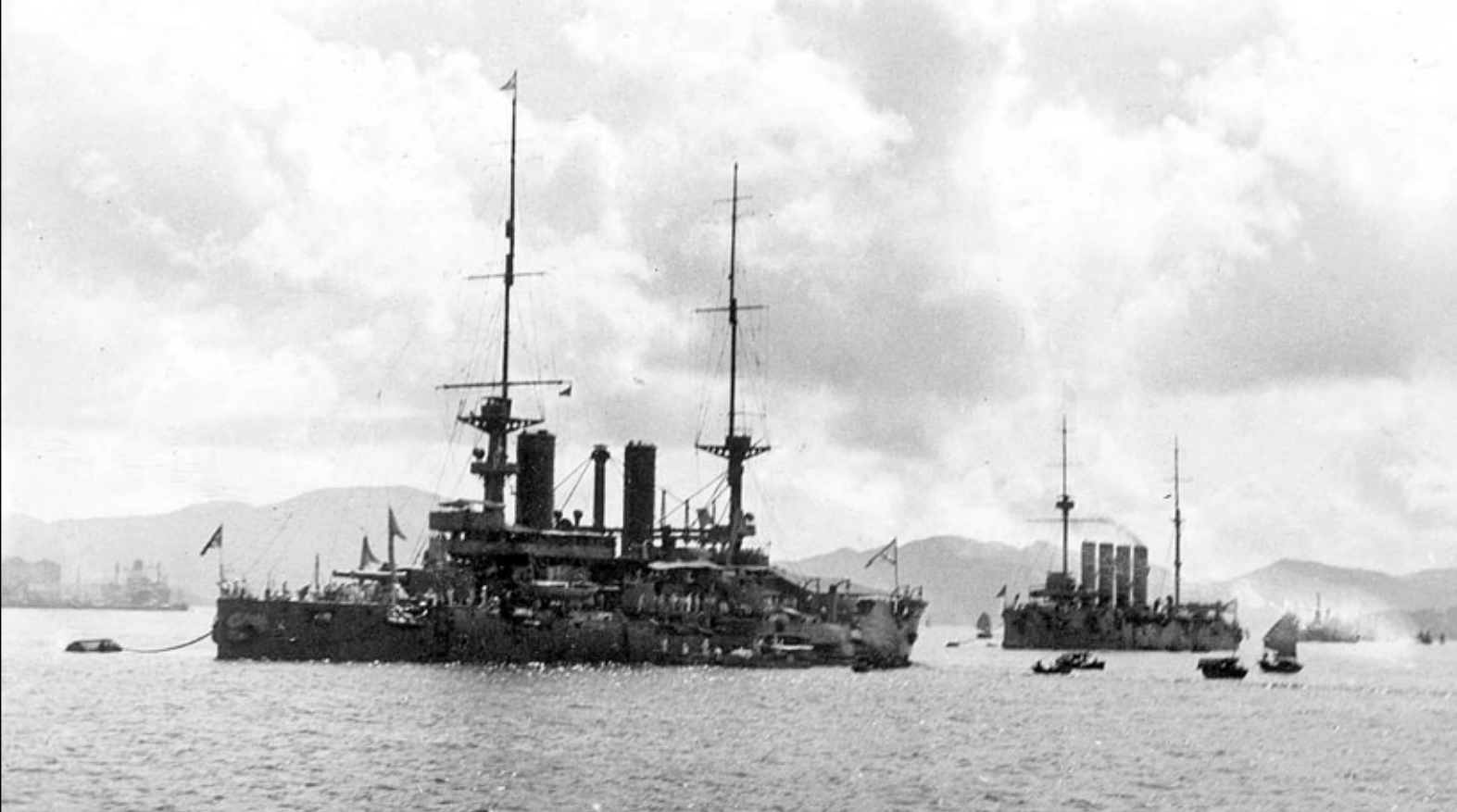
W rozmowach pośredniczyli Brytyjczycy zainteresowani wykorzystaniem sił rosyjskich w czasie walk pod Dardanelami. Porozumienie pomiędzy Ro-

sjanami a Japończykami podpisano na wiosnę 1916 roku. Za 15,5 mln rubli (prawdopodobnie w złocie) pod banderę z krzyżem Św. Andrzeja powróciły pancerniki *Tango*, *Sagami* (eks-Piereswiet) i krążownik *Soya* (eks-Wariag). Dwa ostatnie okręty po wciągnięciu rosyjskich bander pozostały przy starych nazwach, przy czym klasyfikacja *Piereswieta* zmieniła się i od tej pory pancernik był zaliczany do klasy krążowników. *Tango* nie mógł powrócić do dawnej nazwy, gdyż ta była zajęta przez nowy dreadnot typu

Japoński pancernik *Tango* w 1908 roku.

Fot. zbiory Siergiej Winogradow





Pancernik *Czesma* (eks-*Tango*, eks-*Poltawa*) już pod rosyjską banderą marcu 1916 roku na redzie Władywostoku. W tle widoczny krążownik *Wariag* (eks-japońska *Soya*).
Fot. zbiory Siergiej Bałakin

Sewastopol. Postanowiono, zatem nadać pancernikowi nazwę *Czesma* (od miejscowości, pod którą rozegrała się bitwa wygrana przez Rosjan). Nazwę tę wcześniej nosił jeden z czarnomorskich pancerników.

21 marca 1916 jednostki zawinęły do Władywostoku, gdzie nastąpiło oficjalne przekazanie okrętów pod kontrolę Rosjan. Przekazywanie i później drobne remonty na wszystkich okrętach trwały ponad miesiąc. Maj wszystkie zakupione jednostki spędziły na ćwiczeniach załogi. Dopiero w następnym miesiącu jednostki ukończyły cykl szkolenia i wyruszyły do Europy. Początkowo pancernik miał być wykorzystywany w operacji zajęcia Cieśnin Czarnomorskich. Jednak wiek okrętu i zły stan jego mechanizmów spowodowały, że z zamiaru zrezygnowano, natomiast w późniejszym okresie całe przedsięwzięcie było nieaktualne, gdyż wojska Ententy poniosły w czasie walk w Dardanelach sromotną klęskę.

Następną misją okrętu na wodach Morza Śródziemnego było współdziałanie z flotą aliancką w czasie interwencji w Grecji.

Królestwo Grecji rządzone przez króla Konstantyna I było przychylnie nastawione do państw centralnych, i po usunięciu ze stanowiska premiera Venizelosa przychylnego aliantom ci ostatni postanowili uregulować sytuację w Grecji. W składzie floty interwencyjnej pan-

cernik *Czesma* przebywał do końca października 1916 roku. Następnie przepłynął do Wielkiej Brytanii, gdzie przeprowadzono w stoczni Cammel Laird w Brinkenhed niewielki remont i zainstalowano uzbrojenie przeciwlotnicze.

W lutym 1917 okręt powrócił po prawie 12 latach do kraju. Pancerniki wraz z krążownikami *Wariag* i *Askold* stanowił trzon nowo powstałej Floty Łodowej.

W czasie rewolucji październikowej załoga okrętu opowiedziała się po stronie władzy radzieckiej. Niestety okręt ze względu na niedomagania mecha-

nizmów nie był wykorzystywany i już w marcu 1918 roku stał się zdobyczą wojsk interwencyjnych Ententy. Przez nie także nie był wykorzystywany ze względu na zły stan techniczny. Do 1920 roku okręt wykorzystywano jako koszary wojsk interwencyjnych. Po ich wycofaniu okręt nie był wykorzystywany i ostatecznie złomowano go w 1924 roku.

„Sewastopol”

Pancerniki został zbudowany przez Galernyj Ostrowok w Sankt Petersburgu. Budowę rozpoczęto w maju 1892 roku. Uroczyste wodowanie miało miej-

Pancernik *Czesma* w Archangielsku po zajęciu przez wojska interwentów około 1919 roku.

Fot. zbiory Siergiej Winogradow





Pancernik Sewastopol na początku wojny w Port Arturze. Blżej widoczna rufa krążownika Nowik oraz jeden z kutrów strażniczych. Fot. zbiory Siergiej Bałakin

sce 1 czerwca 1895 roku. Budowa kierowana była przez dwóch inżynierów E. P. Andruszczenkę i I. N. Afanasjewa. Prace wykończeniowe na okręcie trwały podobnie jak na bliźniakach jeszcze przez 4 lata. Na wiosnę 1899 pancernik był gotowy do podjęcia służby. Po roku prób i szkoleniu załogi w obsłudze najnowocześniejszego we flocie wyposażenia okręt liniowy wyszedł w swój rejs na Daleki Wschód. Pancernik płynął razem z *Połtawą*, jednak do samej bazy w Port Arturze dotarł dzień po swoim bliźniaku. Po koniecznym remoncie jednostka odbyła szereg rejsów szkoleniowych, w czasie których odwiedzano między innymi Nagasaki i Tokio.

W czasie wizyt na pancerniku gościł Wielki Książę Borys.

Podczas japońskiego ataku pancernik nie odniósł żadnych szkód. W czasie porannego ostrzału japońskich pancerników okręt zainkasował tylko jedno trafienie lżejszym pociskiem. Uszkodzenia odniosły dwa welboty i wentylatory kotłowni. Sam okręt oddał 10 strzałów pociskami kal. 305 mm i 68 kal. 152 mm. Pancernikiem na początku wojny dowodził kmdr (kapitan I rangi) N. K. Czernyszew, jednak w późniejszym okresie został przez nowego dowódcę Eskadry wiceadmirała Makarowa odwołany ze stanowiska za spowodowanie kolizji z okrętem liniowym *Pie-*

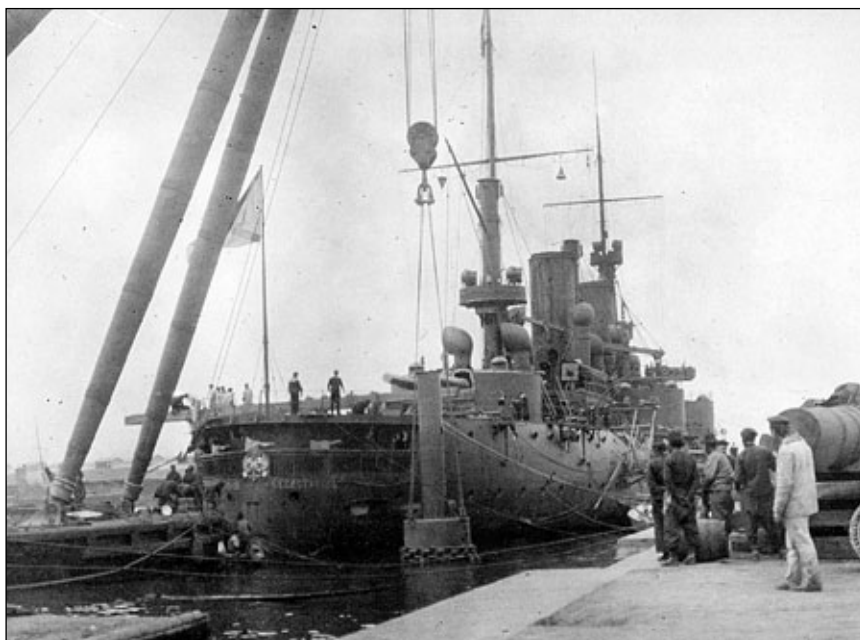
reswiet w czasie wyjścia z portu. Jego następcą został dowódca krążownika *Nowik* kmdr por (od 15 lipca 1904 kmdr) E. O. Essen (późniejszy dowódca Floty Bałtyckiej). Okręt był w tym czasie wykorzystywany do ostrzeliwania pozycji japońskich okrętów atakujących port oraz wsparcia piechoty.

W czasie wymiany ognia z japońskimi nowymi krążownikami pancernymi *Nissin* i *Kasuga* 15 kwietnia awarii uległa jedna z armat kal. 305 mm z działowej wieży artyleryjskiej. Powodem było zbyt duże podniesienie lufy i uszkodzenie części zamkowej przy wystrzale. W celu naprawy armaty potrzebne elementy wymontowano z pancernika *Sisoi Wielkiej* i próbowano przesłać koleją transsyberyjską jednakże rozpoczęte oblężenie bazy w Port Arturze uniemożliwiło dostawę.

Następnego dnia na pancerniku swoją flagę podniósł namiestnik cara na Dalekim Wschodzie generał – admirał Aleksiejew. Jego urzędowanie rozpoczęło się 16 kwietnia i trwało prawie trzy tygodnie.

Na następcę Makarowa (zginął 13 kwietnia) został mianowany kontradmirał Witgeft. Niestety dla sił rosyjskich był całkowity brak woli walki i zdecydowania nowego dowodzącego. Był on zwolennikiem wykorzystywania floty jako wsparcia dla oddziałów lądowych broniących dostępu do bazy. Admirał został jednak zmuszony przez namiestnika do działań o charakterze zaczepnym, a przede wszystkim do przeprowadzenia okrętów rosyjskich z Port Artura do Władywostoku. W czasie pierwszej takiej próby okręty rosyjskie natknęły się na Japończyków i zawróciły do bazy, jako że stwierdzono znaczną przewagę wroga. Pancernik *Sewastopol* w czasie feralnego rejsu wpadł 24 czerwca na minę. Wybuchła ona dokładnie w tym samym miejscu kadłuba, co mina, która posłała na dno pancernik *Pietropawłowski*. Los okazał się jednak łaskawszy i nie było dalszych detonacji. Woda, która wlała się przez wyrwę w burcie o wymiarach 3,6×4 m ugasiła płonące ładunki miotające. Pancernik z przechylem 5 stopni i 1000 ton wody w kadłubie został przeprowadzony na płyciznę w Zatoce Białej Wilk. Remont na szczęście okazał się możliwy do przeprowadzenia tak, że okręt wziął udział w bitwie 10 sierpnia. Niestety do tego czasu nie udało się naprawić uszkodzonej wcześniej armaty. *Sewastopol* w czasie bitwy zajmował przedostatnie miejsce w szyku pancerników. W czasie

Pancernik Sewastopol przy nabrzeżu w trakcie trwania działań wojennych. Zwracają uwagę dodatkowe działka kal. 37 i 47 mm. Fot. zbiory Siergiej Bałakin



bitwy okręt zainkasował 14 trafień, straty nie były jednak duże. Uszkodzeniu uległa jedna z armat kal. 152 mm i kilka lżejszych działek, które ucierniały od odłamków. Rannych było 62 ludzi, jeden z nich zmarł z ran. W czasie bitwy wystrzelono 78 pocisków kal. 305 mm i 323 kal. 152 mm.

Po bitwie pancerniki rosyjskie podejmowały tylko operacje o charakterze lokalnym. Głównym zadaniem była walka z japońską arterią oblężniczą. 23 sierpnia przeprowadzono bezskuteczne ostrzeliwanie pozycji japońskich armat kal. 120 mm. Podobne akcje przeprowadzały wszystkie większe rosyjskie okręty, jednak z podobnym skutkiem. Oblężenie bazy w Port Arturze z każdym tygodniem zacieśniało się. W czasie całego oblężenia dowództwo japońskiej III Armii przeprowadziło aż 4 szturm generalne spychając obrońców na kolejny linie obrony. W tym czasie pancerniki poza ostrzeliwaniem pozycji japońskich nie podejmowały żadnych większych akcji, szczególnie, że na pancernikach pozostało 30% załóg. Na podejściach do bazy intensywnie wykorzystywano kutry zdjęte z dużych jednostek, które nierzadko spotykały się z okrętami przeciwnika (często także z kutrami zdjętymi z japońskich dużych okrętów).

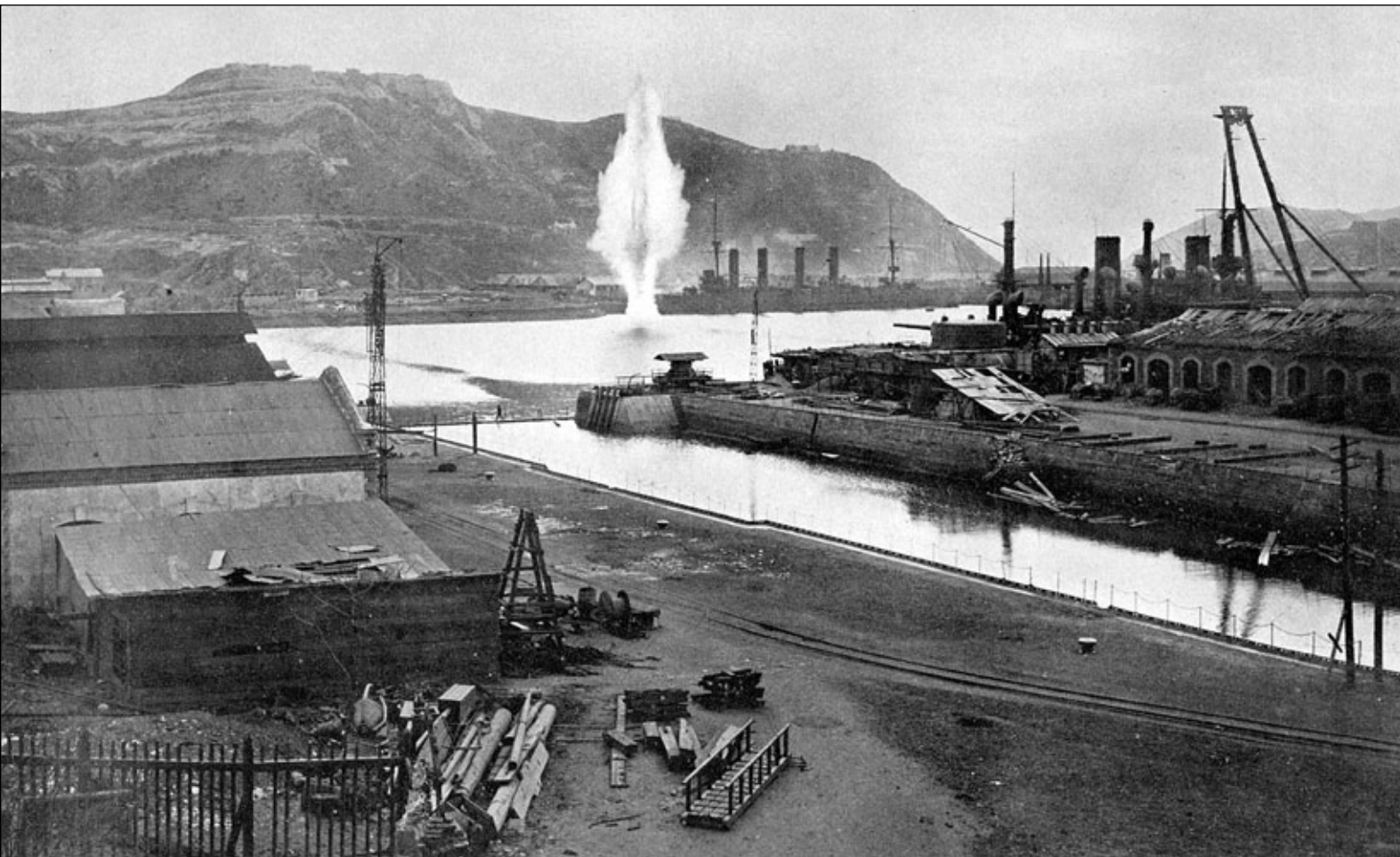


Żołnierze piechoty morskiej pochodzący z załóg pancerników *Sevastopol* i *Połtawa* przed wyruszeniem na front.
Fot. zbiory Siergiej Bałakin

Systematyczne ostrzeliwanie bazy w zasadzie rozpoczęło się do 11 sierpnia 1904 roku, jednak nie było ono zbyt skuteczne, szczególnie, że prowadzone było przez armaty kal. 120 mm (później także 152 mm). Uszkodzenia rosyjskich okrętów były raczej powierzchowne. Do początków października *Sevastopol* był trafiony prawdopodobnie 5 razy i to niegroźnie. Sytuacja jednak sta-

ła się krytyczna, gdy Japończycy zdobyli Górę Wysoką i zorganizowali tam punkt kierowania ogniem artylerii. Do końca listopada w pancernik trafiło kolejnych 13 pocisków, z których 5 pochodziło z ciężkich haubic Kruppa kal. 280 mm ustawionych przez Japończyków na zdobytych wcześniej pozycjach rosyjskich. Co prawda początkowo walki w rejonie Góry Wysokiej uniemożliwiały

Jeden z pierwszych ostrzałów wewnętrznych basenów portu w Port Arturze. W tle krążownik pancerny *Bajan* (I) bliżej przy nabrzeżu cumuje pancernik *Sevastopol*.
Fot. zbiory Siergiej Bałakin



stałe korygowanie ognia, jednak na początku grudnia walki ustały i rozpoczęto systematyczne bombardowanie okrętów stojących w porcie. Najcięższe ostrzeliwanie miało miejsce 5 – 6 grudnia. Do końca tygodnia w zasadzie wszystkie okręty zostały zatopione lub osadzone na dnie przez własne załogi, aby uchronić komory amunicyjne przed szalejącymi pożarami. Jedynym wyjątkiem był właśnie pancernik *Sewastopol* wyprowadzony z portu przez swego dowódcę. Początkowo planowano przeprowadzenie jednostki do któregoś portu neutralnego np. niemieckiego Tsingtao. Niestety zamiary Rosjan rozpoznali Japończycy już 9 grudnia i pancernik wraz z kanonierką *Otważnyj* i holownikiem *Silacz* został zablokowany w Zatoce Białego Wilka. Rosjanie przystąpili do organizowania obrony podejść do zatoki, aby uchronić obie jednostki przed spodziewanym atakiem torpedowym. Na okrętach rozwieszono sieci torpedowe, ponadto nad brzegami zatoki ustawiono baterię armat kal. 152 mm i stanowiska reflektorów.

Japończycy atakowali rosyjskie okręty nieprzerwanie przez 7 kolejnych nocy. Pancernik i kanonierka oraz przysłane na miejsce kontrtorpedowce skutecznie odpyrały ataki. W czasie walk udało się uszkodzić kilka japońskich torpedowców (7 jednostek z ogólnej liczby 30 wykorzystanych), dwie jednostki były tak ciężko uszkodzone, że zatонуły. Rosjanie postrzelali kontrtorpedowce *Strożewoj*. Ostat-

nie dwie noce obrońców nie należały do udanych. 15 grudnia w sieciach pancernika utkwily 2 torpedy, zaś następnej nocy w rufową część pancernika trafiły dwie torpedy, które całkowicie zniszczyły całe znajdujące się tam wyposażenie w tym także ster i maszynkę sterową. Wyrwa w burcie miała wymiary 5,5 m × 2,7 m i wlewająca się przez nią woda spowodowała 8 stopniowy przechył na lewą burtę. W zasadzie pancernik utracił możliwość ruchu. Początkowo postanowiono osadzić go na mieliźnie i w miarę możliwości zabrać zapasy i co cenniejsze wyposażenie. Po zdjęciu całej załogi (oprócz 40 ochotników, którzy mieli przygotować jednostkę do zatopienia) pancernik został przeholowany na głęboką wodę, gdzie zatonął na głębokości ponad 50 metrów. Wrak próbowali penetrować japońscy nurkowie, jednak zakres zniszczeń i koszty ewentualnej operacji podniesienia kadłuba okazał się zbyt wielkie.

Zakończenie

Pancerniki typu *Połtawa* były najaktywniej działającymi pancernikami doby wojny z Japonią. Były także projektowane w oparciu o najnowsze dostępne technologie, przy współpracy francuskich konstruktorów. Niestety konstrukcja okrętów dosyć szybko się zestarzała i pancerniki te można porównać, co najwyżej do pierwszego japońskiego pancernika z prawdziwego zdarzenia – *Fuji*. Piątą achillesową okrętów była niewielka prędkość i niedostateczne opancerze-

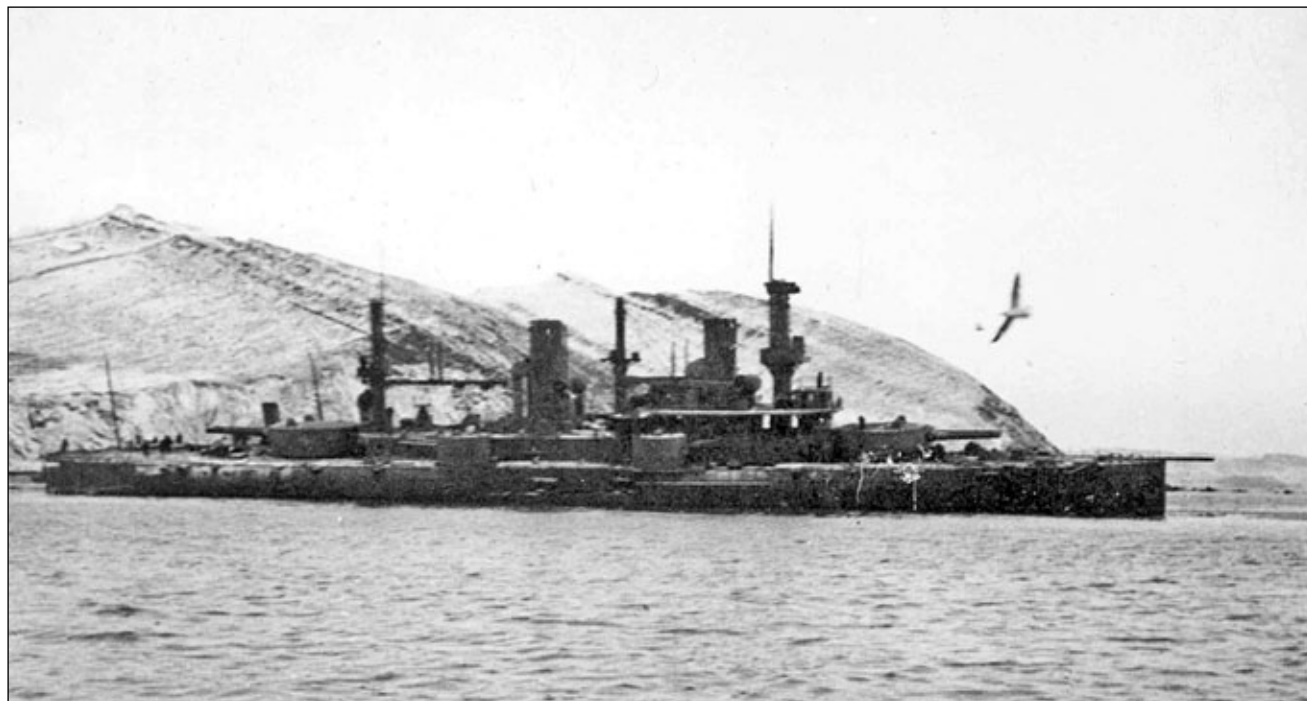
nie pokładów. Nie do końca udało się także poprawić dzielność morską jednostek, choć w stosunku do wcześniejszych konstrukcji rosyjskich pancerniki tego typu bez wątpienia były znaczącym krokiem na przód. ●

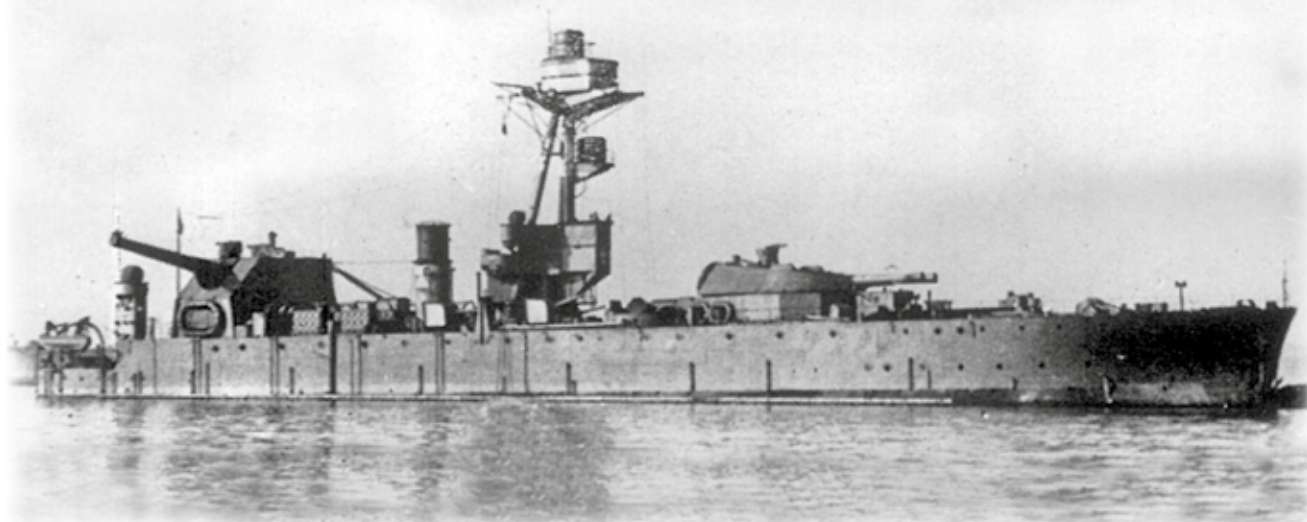
Bibliografia

1. Apalkow J. B., *Rossijskij Impieratorskij Flot 1914 – 1917 gg.*, „Morskaja Kollekcija” nr 4/1998, Moskwa 1998.
2. Balakin S., Suliga S., *Bronienoscy tipa „Połtawa”*, Moskwa 1993
3. Conway Conway's *All the World's Fighting Ships 1860 – 1905*, London 1979.
4. Dyskant J. W., *Port Artur 1904*, Warszawa 1996.
5. Gomm B., *Die russischen Kriegsschiffe 1856-1917* Band I, Wiesbaden 1992.
6. Gozdawa – Gołębiowski J., *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Gdańsk 1985
7. Gozdawa – Gołębiowski J., Wywerka – Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1994
8. Klimczyk T., *Pancerniki*, Warszawa 2002.
9. Olender P., *Artyleria w wojnie rosyjsko – japońskiej 1904 – 1905*, „Morza Statki i Okręty” 1/1996, Warszawa 1996, s. 58 – 65.
10. Olender P., *Miny w wojnie rosyjsko – japońskiej 1904 – 1905*, „Morza Statki i Okręty” 5/1998, s. 46-51.
11. Suliga S., *Korabli rusko – japonskoj wojny cz.1*, Sankt Petersburg 1993
12. Sziorokorad A. B., *Korabielnaja artilleria Rossijskogo flota 1867 – 1922*, „Morskaja Kollekcija” nr 2/1997, Moskwa 1997.
13. Taras A. E. (red.), *Enciklopedia Korabli Rossijskogo Impieratorskogo Flota 1892-1917*, Mińsk 2000.

Jedna z ostatnich fotografii pancernika *Sewastopol* w Zatoce Białego Wilka.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin





Lord Clive po dozbrojeniu w działa kal. 457 mm.

Fot. zbiory Jan Piwowoński

BRYTYJSKIE MONITORY

typu „Lord Clive”

część II

„Lord Clive”

Budowany przez stocznnię Harland & Wolff w Belfaście monitor, znajdował się w grupie 4 jednostek które zamierzano początkowo skierować do działań przeciwko tureckim Dardanellom²², jednak z uwagi na priorytet jaki otrzymały operacje przeciwko niemieckim pozycjom na wybrzeżu Belgii, postanowiono ostatecznie pozostawić okręt w składzie Sił Dover. W dniu 4 lipca 1915 stanowisko d-cy monitora objął Cmdr (kmdr por.) N.H. Carter, zaś 10 lipca jednostka weszła oficjalnie w skład Royal Navy. Następnie okręt przeszedł do Devonport, gdzie w tamtejszej stoczni przez kolejne 3 tygodnie usuwano stwierdzono w czasie prób nedoróbki. W sierpniu 1915 okręt przybył do Dover, gdzie wszedł w skład Dywizjonu Monitorów Sił Dover.

Objęcie w kwietniu 1915 stanowiska d-cy Sił Dover przez wiceadm. Reginalda H. Bacona, spowodowało aktywizację skupionych w nich okrętów. Z racji swego wcześniejszego bliskiego kontaktu z artylerią morską (był między innymi D.N.O.) wiceadm. Bacon skoncentrował swą uwagę na kwe-

stii skutecznego ostrzału okupowanego przez Niemców belgijskiego wybrzeża. Wcześniej próby tego rodzaju operacji przeprowadzono u ujścia Tamizy. W dniu 9 sierpnia 1915 *Lord Clive* uczestniczył w ćwiczeniach w rejonie Sheerness, przygotowujących bezpośrednio do akcji bojowej. Ćwiczenia wykazały między innymi również techniczną zawodność starego, bo 20 letniego uzbrojenia artyleryjskiego monitorów.

Do dnia 21 sierpnia 1915 Brytyjczycy zdołali przygotować pierwszą dużą operację ostrzałów celów na zajęętym przez Niemców wybrzeżu Belgii, a konkretnie śluz na Kanale Zeebrugge prowadzącego z Ostendy do morskiej bazy w Brugii. W operacji do której z uwagi na niekorzystne warunki atmosferyczne doszło ostatecznie dopiero rankiem 23 sierpnia, uczestniczyły 3 monitory uzbrojone w działa kal. 305 mm a zabezpieczał ją zespół składający się z 10 kontrtorpedowców, 9 trałowców, transportowca wodnosamolotów *Riwiera* oraz co najmniej 50 pomocniczych patrolowców – dryfterów²³. Operacją kierował osobiście wiceadm. Bacon

z pokładu *Sir John Moore*. *Lord Clive* rozpoczął ogień o godz. 05.36 z dystansu około 16 400 m, wystrzeliwując w czasie 1,5 godziny 31 pocisków kal. 305 mm, które upadły w pobliżu śluz. Później kontynuując ostrzał wystrzelił jeszcze dalsze 11 pocisków, tym razem już z maksymalnego dystansu ponad 19 000 m. Ogółem w czasie trwającego 2 godziny bombardowania monitor wystrzeliły łącznie 70 pocisków kal. 305 mm, jednak rzeczywiste rezultaty akcji były praktycznie żadne, bowiem wbrew buńczuczным angielskim zapewnieniom, ani jeden pocisk nie trafił bezpośrednio w śluzę.

Jedynym praktycznie efektem brytyjskiej operacji była koncentracja na belgijskim wybrzeżu niemieckich baterii artylerii nadbrzeżnej, w tym baterii „Hindenburg” uzbrojonej w działa kal. 280 mm.

Do kolejnej akcji doszło w dniu 7 września 1915, wcześniejsze próby znów uniemożliwiła pogoda, a jej ce-

22. były to: *Prince Rupert*, *Sir John Moore*, *Lord Clive* oraz *General Craufurd*.

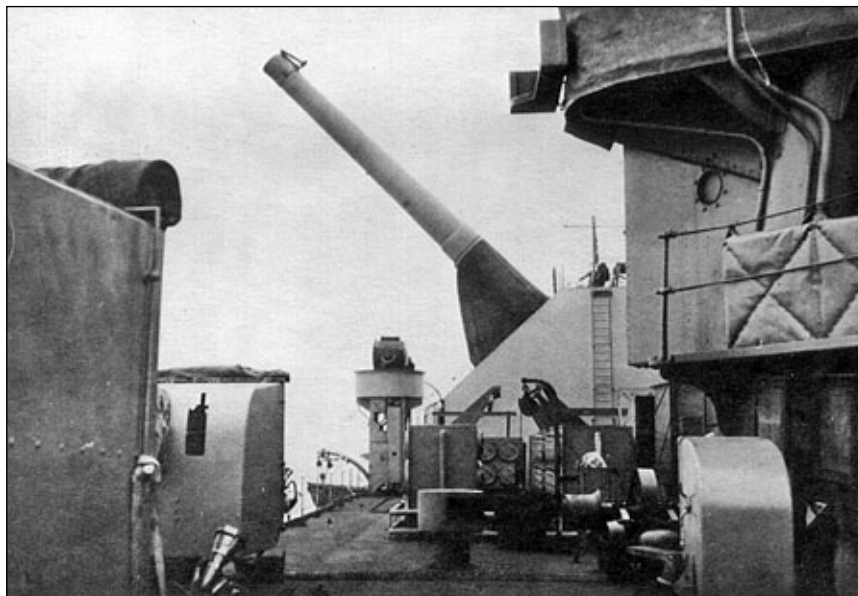
23. były to: *Sir John Moore* (flagowiec), *Lord Clive* oraz *Prince Rupert*.

lem była Ostenda z jej bazą stoczniową. Tym razem *Lord Clive*, który był flagowcem zespołu, otworzył ogień o godz. 15.30 z dystansu 16 000 m do latarni morskiej w Ostendzie. Niemcy od razu odpowiedzieli zorganizowanym ogniem, kierowanym z balonu obserwacyjnego, co spowodowało, że bardzo szybko pociski zaczęły padać niebezpiecznie blisko monitora. O godz. 15.50 *Lord Clive* został trafiony 4 pociskami, które uszkodziły „bąbel przeciwtorpedowy”, prawo burtowe działo plot kal. 2 pdr Vickers oraz dziób okrętu. W wyniku trafień został między innymi ciężko ranny dowodzący monitorem Cmdr (kmdr por.) Carter, który zdołał jednak wydać rozkaz odwrotu. Silny opór niemieckiej artylerii w rejonie Ostendy był dużym zaskoczeniem dla Brytyjczyków, zmuszając ich do zmiany dotychczasowej taktyki.

Usunięcie niewielkich w sumie uszkodzeń monitora zabrało zaledwie kilka dni i już 19 września jednostka ponownie wzięła udział w akcji bojowej. W dniu 25 września zespół, w którego składzie znajdował się również *Lord Clive*, ostrzeliwał Westende wspierając aliancką jesienną ofensywę gen. Johna Frencz.

Podobnie jak na wszystkich wchodzących w skład Sił Dover monitorach, z okrętu już w początkowej fazie działań wojennych zdemontowano zupełnie nieprzydatne „kazamatowe” działo kal. 76,2 mm 12 pdr 18 cwt QF 1, przeznaczone do zwalczania nawodnych sił torpedowych przeciwnika. W zamian w pierwszych miesiącach 1916 roku jednostka otrzymała 2 działa kal. 152,4 mm QF, które zostały zamontowane na pokładzie dziobówki, po obu stronach komina. Działa te pochodziły ze starego pancernika *Illustrious*²⁴, a ich instalacja na pokładzie monitora miała wzmocnić bojowy potencjał ofensywny okrętu, tworząc swego rodzaju artylerię średniego kalibru, którą w sprzyjających okolicznościach można było również wykorzystywać do ostrzału pozycji brzegowych.

W dniu 26 stycznia 1916 zespół monitorów²⁵, wśród których znajdował się *Lord Clive*, w ramach wspierania ofensywy lądowej sił alianckich, rozpoczął około południa ostrzał z dystansu 19 200 m niemieckich pozycji w rejonie Westende. W toku operacji jednostka wystrzeliła 11 pocisków kal. 305 mm, nie napotykając przy tym na przeciwdziałanie ze strony niemieckiej.



Na pokładzie *Lord Clive*, widok w kierunku rufy na prawej burcie. Lufa działa kal. 457 mm w maksymalnym kącie podniesieni +45 stopni.
 Fot. „Warship”

Latem 1916 w czerwcu i lipcu, monitor uczestniczył również w akcji zabezpieczania podejść do wybrzeża belgijskiego przed atakami minowymi przeprowadzanymi przez niemieckie kontrtorpedowce. W dniu 8 czerwca 1916 ogień *Lord Clive* i innych brytyjskich jednostek²⁶ zatrzymał atak 12 niemieckich okrętów.

Brytyjczycy nadal rozważali możliwość wysadzenia desantu na opanowanym przez Niemców, w związku z czym na przełomie roku 1916/1917 zbudowano eksperymentalny „ponton” desantowy, który ukończono w Chatham w marcu 1917. Jego wyporność wynosiła około 2500 t przy długości 164,7 m, szerokości 9,15 m i zanurzeniu 6,10/2,15 m, co miało umożliwić desant kilku tysięcy żołnierzy z niezbędnym wyposażeniem i uzbrojeniem. Z uwagi na fakt, że „ponton” desantowy pozbawiony był własnego napędu do jego przemieszczania postanowiono wykorzystać 2 duże monitory, które przycumowane burtami, miały pchać go przed sobą. Do prób, które odbyły się w Swin w pobliżu Foulness (dla ukrycia przed postronnymi obserwatorami), doszło 28 marca 1917, a jednym z uczestniczących w niej monitorów był *Lord Clive*²⁷. Ostatecznie w związku z powodzeniem alianckiej ofensywy pod Ypres, do planowanego na przełomie sierpnia i września 1917 lądowania nie doszło.

W kwietniu 1917 *Lord Clive* wchodził w skład sił zabezpieczających blokadę Ostendy. W dniu 11 kwietnia brał udział w ostrzale niemieckich bate-

rii nadbrzeżnych w tym rejonie, który został następnie powtórzony w godzinach późno wieczornych 22-go tego miesiąca.

W dniu 4 października 1917 wszystkim 6 monitorów typu *Lord Clive* pełniących służbę w Siłach Dover, skoncentrowano w Portsmouth, gdzie poddano je dokowaniu i remontowi, instalując urządzenia dymotwórcze na platformie szczytowej przedniego masztu oraz malując w maskującym układzie nieregularnych szachownic.

W końcu roku 1917 *Lord Clive* znalazł się w grupie 3 monitorów na których postanowiono zamontować dodatkowo po 1 działo kal. 457 mm Mk I, pochodzącym z przebudowywanego na lotniskowiec „wielkiego lekkiego krążownika” *Furious*²⁸. Prace przeprowadzono w Portsmouth Dockyard w okresie między 5 grudnia 1917 a 6 kwietnia 1918.

Działo kal. 457 mm Mk I miało całkowitą długość 18 903 mm, w tym lufa 18 200 mm (40 kal.), z czego część gwintowana mierzyła 14 869 mm.

24. *Illustrious* – bryt. panc. typu *Majestic* – patrz przypis nr 4, jego uzbrojenie obejmowało między innymi 12 dział kal. 152,4 mm, umieszczonych w kazamatach.

25. były to: *Lord Clive*, *General Wolfe*, *General Craufurd*, *Prince Eugene*, *Marshal Ney*, *M. 25* i *M. 27*.

26. pozostałe to: *Sir John Moore* oraz *Marshal Soult*.

27. drugim monitorem pary był *Sir John Moore*.

28. *Furious* – bryt. KL, zbud. 1915-17 Newcastle-on-Tyne, wyp. 19 513/22 890 t, dł. 239,7 m, szer. 26,8 m, Zan. 6,4 m, turb. par. 90 000 KM, pręđ. 31,5 w., Uzbr.: 2 x 457 mm, 11 x 140 mm, 2 x 76,2 mm plot., 4 x 47 mm, 2 wt kal. 533 mm, załoga 880 ludzi.

masa działa, to jest samej lufy z ważącym 2,8 t zamkiem, wynosiła 149 t, całej konstrukcji na stanowisku bojowym aż 384 t.

Działo zostało zamontowane na stałe, prostopadle do osi symetrii okrętu z lufą skierowaną na prawą burzę. W płaszczyźnie pionowej lufa, której odrzut po wystrzale wynosił 1320 mm, mogła przemieszczać się w przedziale od +22° do +45°, zaś w płaszczyźnie poziomej jedynie 10°.

Działo wystrzeliwało pociski 4 c.r.h. i 8 c.r.h. o masie 1504 kg, w tym 110,0 kg materiału wybuchowego, za pomocą ważącego 285,4 kg ładunku miotającego kordytu MD 45 z prędkością początkową 693 m/s. Istniała również możliwość zastosowania „wzmocnionego” ładunku miotającego o masie 312,64 kg. W tym przypadku prędkość początkowa wzrastała do 740 m/s. Maksymalna donośność przy kącie podniesienia lufy +45°, w przypadku użycia pocisków 4 c.r.h. to 29 900 m, a 33 380 m przy zastosowaniu ładunku „wzmocnionego”. Dla pocisków 8 c.r.h. było to odpowiednio 32 920 m oraz 36 670 m²⁹.

Stanowisko działa kal. 457 mm zostało umieszczone na rufowym krańcu dziobówki, przy równoczesnym wzmocnieniu konstrukcji samego kadłuba w tym miejscu, tak by utrzymać dodatkowy ciężar. Wieżę z 2 działami kal. 305 mm pozostawiono na swoim miejscu na pokładzie dziobowym w charakterze przeciwwagi dla dodatkowej masy umieszczonej w pobliżu rufy. Przy okazji wyporność monitora wzrosła do 6850 t przy średnim zanurzeniu 4,27 m.

Normalny zapas amunicji, odpowiadający teoretycznie dziennemu rozchodowi, wynosił 60 pocisków 4 c.r.h. HE i 8 c.r.h. HE oraz 72 ładunki miotające. Z uwagi na brak niezbędnego miejsca w komorach amunicyjnych okrętu, pociski były przechowywane na górnym pokładzie zaś ładunki miotające kordytu na pokładzie dziobówki. Kordyt przechowywano w pojemnikach otoczonych płaszczem wodnym, tak by zapobiec przegrzewaniu się ładunków³⁰.

W rejonie rufy monitora zamontowano na specjalnych podwyższeniach 2 reflektory bojowe o średnicy lustra 91,41 cm.

Równocześnie na pokładzie *Lord Clive* w rejonie trójnożnego masztu i kominu zamontowano 4 działa kal. 102 mm BL IX na łożach CP 1. Długość całkowita tych dział wynosiła 4689 mm, w tym lufy 4262 mm (44,4 kal.) Żywot-

ność lufy sięgała około 2850 wystrzałów. Waga działa (lufa + zamek) to 2,12 t, zaś całkowita na stanowisku bojowym odpowiednio 5,4 t.

Lufa działa mogła przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -10° do +30°. Działo kal. 102 mm wystrzeliwało ważące 13,3 kg pociski za pomocą ładunku miotającego kordytu MD o masie 3,48 kg z prędkością początkową 793 m/s. Maksymalna donośność przy kącie podniesienia lufy +30° sięgała 12 530 m, zaś szybkostrzelność dochodziła do 10 strzałów na minutę. Zapas amunicji kal. 102 mm na pokładzie monitora wynosił po 200 pocisków na lufę³¹.

Wzmocnieniu uległo także uzbrojenie plot. okrętu przez zwiększenie do 3 liczby pojedynczych dział plot. kal. 40 mm 2 pdr Vickers.

Po zakończeniu przebudowy, w trakcie której jednostka nie otrzymała jeszcze samego działa kal. 457 mm z uwagi na przeciągające się prace nad wykonaniem odpowiedniego pojedynczego łoża, monitor powrócił do Dover. W tym samym czasie dowództwo *Lord Clive* objął Cmdr (kmdr por.) R.J.N. Watson, wcześniej dowodzący monitorem *Marshal Ney*³². W lipcu 1918 jednostka przeszła do Yarmouth, gdzie przez 5 tygodni zastępowała pełniący dotąd służbę monitor *Roberts*³³ by następnie w sierpniu powrócić do Portsmouth. Tam na przełomie sierpnia i września nastąpił wreszcie montaż długo oczekiwanego działa kal. 457 mm, które dotarło na miejsce przeznaczenia dopiero 7 września 1918. W dniu 13 października 1918 *Lord Clive* przeprowadził próby swego nowego uzbrojenia.

Zbliżający się koniec działań wojennych nie dał jednostce zbyt wielu możliwości praktycznego wypróbowania nowego uzbrojenia. Już w dniu 14 października 1918 monitor wraz z drugą uzbrojoną w działo kal. 457 mm jednostką – *General Wolfe*, otworzył o godz. 07.10 ogień z dystansu 31 100 m do celów na flandryjskim wybrzeżu. Monitor zdołał wystrzelić zaledwie 1 pocisk kal. 457 mm, który zresztą nie osiągnął wyznaczonego celu. Jeszcze tego samego dnia *Lord Clive* kontynuował ostrzał wystrzeliwując kolejne 3 niecelne pociski kal. 457 mm. Dalszy ostrzał został wstrzymany z uwagi na postęp nacierających oddziałów alianckich, które systematycznie spychały dalej na wschód wycofujących się Niemców³⁴.

Zawieszenie broni podpisane 11 listopada 1918 roku, tak naprawdę

przesądziło o dalszym losie *Lord Clive*, podobnie zresztą jak praktycznie wszystkich brytyjskich monitorów. Już w dniu 26 listopada 1918 „zbędna” jednostka została wycofana ze służby w Sheerness. Po trwającym 19 miesięcy postoju w Immingham, okręt został przeholowany we wrześniu 1920 do Portsmouth. Tam w miesiącach października i listopadzie 1920 zdemontowano z pokładu działo kal. 457 mm. W to miejsce zainstalowano trzydziałową wieżę artyleryjską z działami kal. 406 mm, przeznaczonymi dla projektowanych nowych brytyjskich krążowników liniowych. Zamierzano w ten sposób sprawdzić oddziaływanie równoczesnej salwy z 3 dział kal. 406 mm na konstrukcję kadłuba. Nowa wieża ważyła 520 t, była więc cięższa od dotychczasowego działa kal. 457 mm. W dniu 15 grudnia 1920 *Lord Clive*, został ponownie oficjalnie reaktywowany w służbie, pozostawał jednak aż do lutego 1921 w Portsmouth. Następnie jednostka przeszła na kotwiczowisko Nore, gdzie przeprowadzono próby. Po ich zakończeniu w sierpniu 1921 jednostka została, tym razem już ostatecznie, wycofana ze służby i pozostawała w Portsmouth aż roku 1927. Wówczas to w październiku została sprzedana na złom firmie MacLellan z Bo’ness, która 17 listopada 1927 rozpoczęła złomowanie³⁵.

„General Craufurd”

Budowa tego monitora, przeznaczego pierwotnie do działań przeciwko Turcji, prowadzona w stoczni Harland & Wolff w Belfaście, zakończyła się oficjalnym wcieleniem jednostki do służby w Royal Navy w dniu 26 sierpnia 1915. Wcześniej, bo 19 sierpnia dowództwo okrętu objął Cmdr (kmdr por.) E. Altham.

General Craufurd dołączył 20 sierpnia 1915 do Sił Dover, tak że z początkiem września mógł zostać skierowany do pierwszej operacji, utrudnionej przez pogodę ostrzału Ostendy. Do operacji doszło w dniu 7 września 1915.

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

30. wg. *Conway's All...*

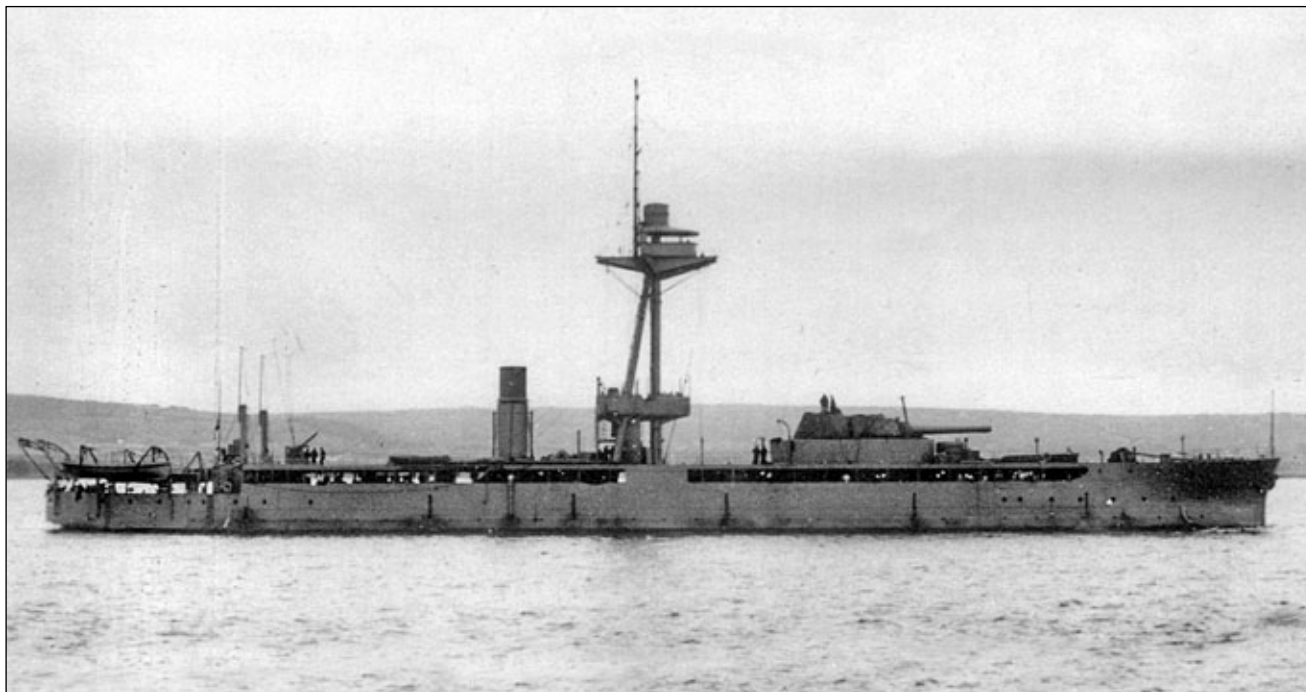
31. wg Buxton I., *Big gun...*

32. *Marshal Ney* – bryt. monitor zbud. 1915 Hebburn-on-Tyne, wyp. 6670/6900 t, dł. 108,4 m, szer. 27,5 m, zan. 3,2 m, silniki wysokoprężne 1500 KM, pręđ. 9 w., uzbr.: 2 x 381 mm, 2 x 76,2 mm plot., 1 x 47 mm plot., załoga 187 ludzi.

33. *Roberts* – bryt. monitor typu *Abercrombie*, zbud. 1914/15 Walsend-on-Tyne – patrz. Sobalski M.S., *Brytyjskie monitory typu Abercrombie*, cz. I i II, „OW” nr 81(1/2007)/82 (2/2007).

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

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



General Craufurd w czasie prób w Belfast Lough w dniu 21 sierpnia 1915. Dobrze widoczne jeszcze nie zaślepione prześwity pod górnym pokładem. Fot. zbiory Ian Buxton

Akcja rozpoczęła się o godz. 15.30, a już wkrótce potem odpowiedziały ogniem niemieckie baterie artylerii nadbrzeżnej, których pociski zaczęły padać niebezpiecznie blisko monitora. Niemiecka odpowiedź zaskoczyła Brytyjczyków i zespół po wystrzeleniu zaledwie 14 pocisków kal. 305 mm wycofał się z pola walki.

Rozpoczęcie we wrześniu 1915 jesiennej alianckiej ofensywy gen. Johna Frencha, oznaczało nowe „zatrudnienie” dla okrętu, który wraz z bliźniaczem *Prince Eugene*, ostrzeliwał w dniu 25 września 1915 wybrzeże w pobliżu Zeebrugge.

Ostrzał celów brzegowych, zwłaszcza w warunkach przeciwdziałania nieprzyjaciela, nie należał do łatwych, tym bardziej że lotnicze kierowanie ogniem było jeszcze w powijkach, stąd też Brytyjczycy starali się wypracować nowe, skuteczniejsze metody działania. W dniu 15 listopada 1915 *General Craufurd* wraz z transportowcem wodnosamolotów *Riviera*, uczestniczył w ćwiczeniach u ujścia Tamizy, których celem było sprawdzenie możliwości kierowania ogniem kilku okrętów równocześnie.

Do kolejnej akcji bojowej z udziałem monitora doszło w styczniu 1916 w trakcie wspierania ofensywy alianckich wojsk lądowych. Wówczas w dniu 26-go zespół w którego składzie znajdował się *General Craufurd*³⁶ ostrzelał z dystansu 19 200 cele w rejonie We-

stende. Okręt wystrzelił łącznie 11 pocisków kal. 305 mm, okazując się najbardziej efektywnie korzystającym ze wskazówek korygujących ogień z całego zespołu.

Po tej operacji nastąpiła niemal 9 miesięczna przerwa w działaniach monitora, związana między innymi z jego przebrojeniem, w którego trakcie zamiast usuniętych już wcześniej 2 „kazamatowych” dział kal. 76,2 mm 12 pdr 18 cwt QF 1, zamontowano 4 działa kal. 152,4 mm. Nowa artyleria średniego kalibru została zainstalowana na pokładzie dziobówki, po obu stronach trójnożnego masztu i komina.

Równocześnie w kwietniu 1916 *General Craufurd* został po raz pierwszy wykorzystany do nowych dla siebie zadań „transportowych” przewożąc na swym pokładzie z Chatham do Dunkierki zapasowe działa kal. 305 mm Mk X (lufa z zamkiem) o wadze 58 t, przeznaczone dla powstającej we Francji ciężkiej baterii artylerii. Sposób transportu umożliwiał rozładunek dział w porcie docelowym bez konieczności użycia ciężkiego dźwigu, którym zresztą nie dysponowano. Operację powtórzono jeszcze dwukrotnie w lipcu 1916, transportując kolejne 2 działa kal. 305 mm Mk X, a następnie przewożąc 3 działa kal. 234 mm Mk X, każde o wadze 28 t³⁷. Działa kal. 305 mm weszły w skład baterii „Dominion” w Adinkerke w pobliżu granicy francusko-belgijskiej.

W sierpniu 1916 *General Craufurd* ponownie wystąpił w roli jednostki testującej nowe metody walki, tym razem był to ostrzał nocny z wykorzystaniem odbiornika żyroskopowego do naprowadzania dział na cel. W trakcie przeprowadzonych wkrótce po północy 16 sierpnia 1916 nocnego ostrzału Middelkirke, monitor wystrzelił łącznie 38 pocisków kal. 305 mm. Ponieważ mimo sprzyjających warunków pogodowych – noc bezchmurna i księżycowa, samolot przydzielony do operacji nie potrafił określić miejsca upadku pocisków, dowodzący monitorem Cmdr (kmdr por.) Altham postanowił, dodajmy na własną rękę, spróbować wykorzystać do tego celu zaokrętowany na pokładzie wodnosamolot, zresztą tak jak to przewidywał wstępny projekt okrętów. W dniu 20 sierpnia „wypożyczył” w Dunkierce wodnosamolot pływakowy Short 184³⁸, który w stanie częściowo złożonym umieszczono na pokładzie dziobówki za kominem. Warunki pogodowe – niski pułap chmur, uniemożliwiły jego prawidłowe wykorzystanie, co nie uchroniło jednak Cmdr Althama od surowej reprymendy na piśmie, udzielonej

36. Skład zespołu – patrz przypis nr 25.

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

38. Short 184 – bryt. dwumiejscowy, dwupłatowy wodnosamolot pływakowy, roz. skrzydeł 19,35 m, dł. 12,37 m, pow. płatów 63,2 m², 1 silnik 240 KM, pręđ. maks. 135 km/godz., zasięg 400 km, pułap 2.560 m, uzbr.: 1 km + do 400 kg bomb, wg. Jankiewicz Z., *Wodnosamoloty*, Warszawa 1986.

przez wiceadm. Bacona za nadmiar „inicjatywy”³⁹.

Wejście do służby nowych monitorów, uzbrojonych w działa kal. 381 mm, pozwoliło na zmianę dotychczasowej taktyki ostrzału belgijskiego wybrzeża. W trakcie wspierania ofensywy alianckiej we wrześniu 1916, po 15-tym *General Craufurd* zdołał wystrzelić zaledwie 7 pocisków kal. 305 mm.

W roku 1917 monitor znalazł się w grupie okrętów, które miały współpracować z „pontonami” desantowymi. Wraz z bliźniaczym *General Wolfe*, jednostka miała „obsługiwać” wschodni „ponton”, lecz aby uzyskać niezbędną w tym wprawę, w lipcu przez 2 tygodnie prowadziła intensywne ćwiczenia, głównie w nocy i w warunkach dużego zachmurzenia, dla zapewnienia utrzymania tajemnicy planowanego desantu.

Umiearkowane sukcesy alianckie w tzw. Trzeciej bitwie pod Ypres, rozpoczętej w końcu lipca 1917, spowodowała ostateczną rezygnację z przeprowadzenia desantu, wobec czego z dniem 2 października przydzielone monitory mogły powrócić do swych normalnych zajęć. W dniu 4 października 1917 wszystkie monitory z działami kal. 305 mm, znajdujące się w składzie Sił Dover, zostały skoncentrowane w Portsmouth.

Począwszy od jesieni 1917 monitor wchodził w skład sił blokujące belgijskie wybrzeże jako jednostka wsparcia ogniowego, odpierając ewentualne ataki kontrtorpedowców i torpedowców, a nawet okrętów podwodnych. Funkcja ta wiązała się niestety z zagrożeniem ze strony niemieckiego lotnictwa czy artylerii nadbrzeżnej.

Z uwagi na zagrożenie, jakie dla brytyjskiej żeglugi stanowiły bazy niemieckich U-bootów w Ostendzie i Zeebrugge, kierownictwo Royal Navy postanowiło przeprowadzić operację ich zneutralizowania poprzez zablokowanie. *General Craufurd* znalazł się w grupie okrętów, której zadaniem było ostrzelanie celów w Ostendzie. Termin samej operacji wielokrotnie przekładano, lecz ostatecznie krótko po północy 23 kwietnia 1918, zespół brytyjski⁴⁰ ostrzelał Ostendę. Cała operacja zablokowania portów mimo sporych strat, zakończyła się połowicznym sukcesem⁴¹. W nocy z 9/10 maja 1918 podjęto drugą próbę zablokowania Ostendy, w której również uczestniczył *General Craufurd*.

Do kolejnej operacji przeciwko niemieckim bazom w Ostendzie i Zeebrug-

ge przystąpili Brytyjczycy 29 września 1918, tym razem jednak akcja polegała na intensywnym bombardowaniu artyleryjskim, również obiektów położonych na głębokim zapleczu. *General Craufurd* wchodził w skład Dywizjonu II⁴², który zajmował pozycję w pobliżu West Deep i w ciągu dnia wystrzelił łącznie około 100 pocisków kal. 305 mm. Była to tak na dobrą sprawę ostatnia akcja bojowa monitora.

Zawieszenie broni, podpisane 11 listopada 1918 spowodowało, że „zbędne” już monitory zaczęły pośpiesznie wycofywać z czynnej służby. Taki los spotkał *General Craufurd* już 15 listopada 1918 w Sheerness. Jednostkę pozostawiono na kotwiczowisku Nore, gdzie w styczniu 1919 została reaktywowana do służby w charakterze tendra artyleryjskiego Pierwszej Floty. Później w trakcie roku oferowano sprzedaż monitora do Rumunii, gdy jednak do transakcji zakupu nie doszło, okręt definitywnie wycofano ze służby wiosną 1920 i wystawiono na sprzedaż. W maju 1921 nabywcą okazała się firma T.W. Ward z Sheffield, która w dniu 9-go zakupiła na złom łącznie 113 przestarzałych i zbędnych jednostek, płacąc cenę 2,5 £ za tonę. Do ostatecznego złomowania przystąpiono w New Holland na przełomie lat 1922/23⁴³.

„Earl of Peterborough”

Jednostka powstała w stoczni Harland & Wolff, a oficjalnie weszła do służby w Royal Navy w dniu 12 października 1915. Wcześniej, bo 21 września dowództwo monitora objął Capt. (kmdr) H.G.C. Somerville. Okręt jako jeden z dwóch z całej serii został przydzielony do działań u wybrzeży Turcji. Opuścił w dniu 19 października Devonport by dotrzeć o własnych siłach 13 listopada 1915 do Mudro. Wkrótce po przybyciu okręt zajął pozycję w Zatoce Suvla i wszedł do akcji, wspierając operujące już monitory uzbrojone w działa kal. 356 mm.

W grudniu 1915 wraz ze świeżo przybyłym „bliźniakiem” *Sir Thomas Picton*, jednostka wchodziła w skład zespołu⁴⁴, który ostrzeliwał tureckie pozycje w Helles, zabezpieczając ewakuację alianckich oddziałów z plaży ANZAC i Zatoki Suvla.

Po zakończeniu nieudanej operacji dardaneelskiej monitor pozostał nadal na Morzu Śródziemnym. W lutym 1916 jednostka została przydzielona do stacjonującej w Port Iero Eskadry Mitylene, której zadaniem było prowadze-

nie blokady tureckiego wybrzeża. Okręt od czasu do czasu prowadził ostrzał tureckich baterii nadbrzeżnych w rejonie Smyrny (Izmir), często korzystając z pomocy samolotu korygującego ogień.

W marcu 1916 *Earl of Peterborough* odwiedził Saloniki, a w czerwcu i sierpniu tego roku wyspę Milo, która z racji swej nieznacznej odległości od Aten – 80 Mm na południowy wschód, stanowiła bazę angielsko-francuskiej eskadry. Zadaniem eskadry było między innymi wywieranie nacisku na greckie władze by nie angażowały się w konflikt wojenny, a już zwłaszcza po stronie Państw Centralnych.

Jednym z najważniejszych zadań monitorów operujących we wschodniej części Morza Śródziemnego obok blokady Dardaneli, która stale angażowała jedną dużą i kilka mniejszych jednostek tej klasy, było wspieranie flanki alianckich wojsk lądowych walczących z Bułgarią w Tracji Egejskiej, na wschód od Salonik, w oparciu o bazę w Stavros.

W listopadzie 1916 *Earl of Peterborough* na wyraźne życzenie władz włoskich został przydzielony do Brytyjskiej Eskadry Adriatyku i w dniu 4 grudnia przybył do Wenecji. Okręt otrzymał zadanie wspierania ogniem swych dział kal. 305 mm operacji lądowych armii włoskiej prowadzonych przeciwko siłom Austro-Węgier. W dniu 24 maja 1917 monitor wraz ze swym „bliźniakiem” rozpoczął o godz. 05.30 ostrzał linii kolejowej na przedmieściu Triestu oraz austriackiego lotniska w Prosecco. Zadanie przewidywało wystrzelenie przez każdy z uczestniczących w operacji okrętów po 50 pocisków kal. 305 mm. Ostrzał lotniska prowadzony był praktycznie przy braku kontrakcji ze strony baterii nadbrzeżnych przeciwnika. Do akcji włączyło się jednak austro-węgierskie lotnictwo, którego 8 samolotów rozpoczęło bombardowanie prowadzących ostrzał okrętów. Jedna z 50 kg bomb dosięgła *Earl of Peterborough*, eksplodując na pokładzie

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

40. były to: *Marshal Soult*, *General Craufurd*, *Lord Clive* oraz *Prince Eugene*.

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

42. pozostałe jednostki Dywizjonu to: *Prince Eugene* oraz *Sir John Moore*.

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

44. w jego skład wchodziły *Abercrombie*, *Have-lock*, *Raglan* i *Roberts* z działami kal. 356 mm oraz *Earl of Peterborough* i *Sir Thomas Piston* z działami kal. 305 mm.

dziobówki za wieżą artyleryjską. Jedy-
ną ofiarą ataku był znajdujący się na
pokładzie monitora kontradm. Mark
Kerr, d-ca Brytyjskiej Eskadry Adriaty-
ku, który został ranny. Atak spotkał się
z kontrakcją, bowiem zmodyfikowane
niedawno działa plot. kal. 76,2 mm 12
pdr HA, zdołały uszkodzić jedną z ata-
kujących maszyn, którą później zestrze-
lił włoski myśliwiec. Po zakończeniu
ostrzału lotniska, monitory przeniosły
ogień na linię kolejową i siedzibę au-
stro-węgierskiego dowództwa⁴⁵. W na-
stępstwie ataku lotniczego Brytyjczycy
rozpoczęli dodatkowo ochraniać przed
odłamkami i bombami wrażliwe punk-
ty okrętów, w tym między innymi dach
wieży artylerii głównego kalibru

Akcja brytyjskich monitorów zrobi-
ła duże wrażenie na Włochach, co za-
decydowało o wykorzystaniu jednostek
do wsparcia ogniowego włoskiej Trze-
ciej Armii w trakcie tzw. XI Bitwy nad
Isonzo. W dniu 19 sierpnia 1917 oba
monitory przeszły do wysuniętej bazy
w Grado by następnie ostrzelać bate-
rie na górującym nad terenem walk
Mount Hermana. Ogień otwarto z dy-
stansu około 14 600 m, przy czym z 60
wysrzelonych z pokładów okrętów po-
cisków kal. 305 mm, zaledwie 6 do-
sięło celu. Akcja została powtórzona
w dniu 21 sierpnia, wówczas to ogień
prowadzony był z dystansu 17 400 m,
a z wysrzelonych 65 pocisków tylko
11 dosięgło celu, przy czym dały się już
zauważyć skutki zużycia dział kal. 305
mm.

W dniu 23 września brytyjskie moni-
tory przystąpiły do bombardowania li-
nii komunikacyjnych przeciwnika, jed-
nak skuteczność tych działań trudno
uznać za zadowalającą, bowiem z wy-
strzelonych łącznie 54 pocisków kal.
305 mm, celu dosięgły zaledwie 3.

W miesiącu wrześniu okręt bazował
w Wenecji i Grado.

W dniu 24 października wojska au-
stro-węgierskie wsparte przez niemiec-
ką 4 Armię przeszły do kontrofensywy,
przełamując front pod Caporetto na
odcinku bronionym przez włoską Dru-
gą Armię. Włosi ponieśli sromotną klę-
skę, Druga Armia rozbita, wycofywała
się w panice, a dozorującej wybrzeża
Trzeciej Armii groziło odcięcie i okrąże-
nie. W dniu 28 października 1917 *Earl of Peterborough* wraz z swym „bliźniakiem” uczestniczył w ewakuacji wysu-
niętej bazy Grado, wywoząc 1200 żoł-
nierzy i działa z tamtejszych fortów.

Po sforsowaniu rzeki Tagliamen-
to celem austro-węgierskiej ofensy-

wy było przekroczenie linii rzeki Pia-
ve oddalonej o zaledwie 39 km na
wschód od Wenecji, a następnie opa-
nowanie samego miasta. W tej sytua-
cji oba brytyjskie monitory zostały wy-
cofane w dniu 3 listopada do Chioggi,
gdzie oczekiwały na ustabilizowanie
się frontu.

Austriacy podjęli próbę sforsowa-
nia Piave w dniu 11 listopada 1917, na-
potykając jednak na silny włoski opór.
Do działań w dniu 18 listopada włączył
się również *Earl of Peterborough*, który
przeszedł na kanał San Felice na pół-
nocny wschód od Wenecji, by rozpo-
cząć ostrzał z dystansu 17 400 m wy-
strzelenie 28 pocisków kal. 305 mm do
tak niewielkich celów jak mosty ponto-
nowe, przyniosło nader umiarkowane
materiałne rezultaty, poza efektem psy-
chologicznym. W dniu 20-go listopada
monitor wysrzedził kolejne pociski, tym
razem uzyskując 4 trafienia w jeden
z mostów pontonowych⁴⁶.

Sytuacja na froncie weneckim ustabi-
lizowała się ostatecznie dopiero w stycz-
niu 1918, a same monitory w począt-
kach lutego i ponownie marca, weszły
na kanał San Felice by ostrzeliwać po-
zycje wojsk austro-węgierskich.

W dniu 18 marca 1918 *Earl of Pe-
terborough* opuścił północny Adriatyk
i przeszedł do La Spezia na niezbędny
już po ponad 2 letniej nieprzerwanej
służbie bojowej remont. Remont trwał
zasadniczo od marca do czerwca, lecz
jednostka nie zdążyła już wziąć udziału
w bitwie nad Piave. Została za to
skierowana do Valony (obecnie Vlora)
w Albanii, stanowiącej zachodnią flan-
kę alianckiego frontu na Bałkanach.
W dniu 7 lipca monitor wraz ze swym
„bliźniakiem” ostrzeliwał znajdujące
się na wybrzeżu pozycje nieprzyjaciela.
W następnych miesiącach aż do chwili
zawarcia zawieszenia broni okręt krą-
żył między Valoną a włoskimi Ankoną
i Brindisi.

Zawieszenie broni (a właściwie
w tym przypadku kapitulacja) zawarte
w dniu 30 października 1918 z Bułga-
rią, a następnie 4 listopada 1918 z Au-
stro-Węgrami, zakończyły działania
wojenne na Adriatyku. Warto zazna-
czyć, że *Earl of Peterborough* dotrwał
do końca wojny w zasadzie ze swym
pierwotnym uzbrojeniem. Dział „ka-
zamatowe” kal. 76,2 mm 12 pdr 18 cwt
QF 1 przystosowano do zwalczania ce-
lów powietrznych nie wyposażono na-
tomia, jako jedynej jednostki serii,
w artylerię średniego kalibru – działa
kal. 152,4 mm.

Po zawieszeniu broni monitor skie-
rowano do Wenecji, gdzie pełnił funk-
cję jednostki strażniczej. W dniu 2 lu-
tego 1919 okręt przeszedł na Maltę,
gdzie został przygotowany do przejścia
na brytyjskie wody, co nastąpiło w po-
łowie marca. Jednostka została wyco-
fana ze służby w maju i odstawiona do
Immingham. Postój trwał do zimy na
przełomie lat 1920/1921, wówczas
monitor przeholowano do Portsmouth,
gdzie z jego pokładu zdemontowano
artylerię oraz nadające się do ewentu-
alnego wykorzystania elementy wypo-
sażenia, po czym odstawiono na kotwi-
cowisko Spithead. W dniu 8 listopada
1921 firma Slough Trading Compa-
ny, działająca w imieniu niemieckich
stoczni złomowych, zakupiła rozbrojo-
ną jednostkę, którą następnie przeho-
lowano do Hamburga, gdzie w roku
1922 została ostatecznie rozebrana na
złom⁴⁷.

„Sir Thomas Picton”

Monitor, podobnie jak wszystkie za-
prezentowane dotąd jednostki, powstał
w stoczni Harland & Wolff w Belfaście.
Do służby w Royal Navy wszedł oficjal-
nie w dni 8 listopada 1915 roku. Wcze-
niej, bo 31 października dowodzenie
okrętem przejął capt. (kmr) W. R. Na-
pier. Jednostka została również prze-
znaczona do służby na Morzu Śród-
ziemnym, stąd też jej losy związane
były nierozłącznie z „bliźniakiem” *Earl of Peterborough*. Monitor, który przy-
dzielono do sił operujących u brzegów
Turcji, dotarł o własnych siłach do bazy
Mudro w rejonie Dardaneli w dniu 15
grudnia 1915. Następnie został włączony
w skład tzw. „eskadry południowej”
zwalczającej tureckie baterie na linii
Helles. W dniach 19 i 20 grudnia 1915
okręt wysrzedził swoje pierwsze 50 po-
cisków kal. 305 mm.

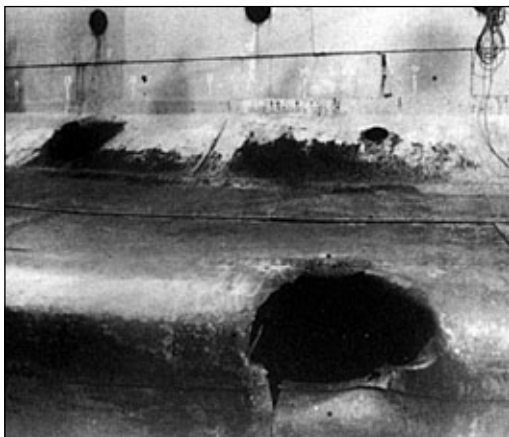
Wraz ze swym „bliźniakiem” oraz
monitorami uzbrojonymi w działa kal.
356 mm, jednostka wspierała ogniem
dział kal. 305 mm ewakuację alian-
ckich oddziałów z plaży ANZAC i Zato-
ki Suvla.

Po zakończeniu całej operacji dar-
danelskiej w styczniu 1916 okręt został
skierowany do Port Said, a następnie
przeszedł Kanałem Sueskim do Isma-
ilii, gdzie 4 lutego zajął pozycję ognio-
wą z której mógł zwalczać tureckie od-
działy usiłujące ewentualnie sforsować
od wschodu Kanał. W kwietniu 1916

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

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

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



W związku z prowadzeniem działań w pobliżu nieprzyjacielskich wybrzeży, niemal wszystkie monitory były od czasu do czasu trafiane pociskami artylerii nadbrzeżnej. W większości przypadków powodowały one drobne uszkodzenia, jak to które otrzymał *Sir Thomas Picton* w przednią część „bąbla” przeciwortopedowego na froncie salonickim w roku 1916. Fot. zbiory Ian Buxton

dowodzenie monitorem objął capt. (kmdr) Hugh Tweedie, wcześniej dowodzący *Marshal Ney*. Z uwagi na fakt, że w miarę upływu czasu ewentualna turecka próba zaatakowania Kanału Sueskiego stawała się coraz mniej prawdopodobna, w maju 1916 jednostkę skierowano na wyspę Imbros, gdzie zastąpiła *Abercrombie* w dozorowaniu Dardaneli.

W związku z trudną sytuacją w Grecji, *Sir Thomas Picton* został następnie skierowany do Stavros, bazy u ujścia rzeki Struma, w pobliżu linii frontu z Bułgarią w Tracji Egejskiej. Biorąc pod uwagę, że Bułgarzy jako przeciwnik nie należeli do najmocniejszych, okręt, któremu zwykle towarzyszyło kilka mniejszych monitorów, kotwicząc w pobliżu brzegu, wspierał ogniem swych dział działania wojsk lądowych, które dysponowały jedynie lekką artylerią polową.

W dniu 4 września 1916, zakotwiczona przy brzegu jednostka została niespodziewanie ostrzelana przez ruchomą nieprzyjacielską baterię polową, której obecności wcześniej nie zauważono. Do czasu zejścia z kotwicy, monitor został trafiony 6 pociskami, w wyniku czego rannych zostało 9 członków załogi. Gdy po wyładowaniu rannych monitor odpowiedział ogniem, ruchomej baterii już nie było na miejscu.

We wrześniu 1916 *Sir Thomas Picton* wspierał również aliancką ofensywę, której celem było przeniesienie działań wojennych na południe Serbii do rejonu Monastiru (obecnie Bitola w Macedonii).

Po ponad miesięcznym postoju w Salonikach monitor w lutym 1917 został skierowany na Maltę, celem przeprowadzenia remontu, wymiany zużytych dział oraz zamontowania na pokładzie dziobówki za kominem pojedynczego działka kal. 152,4 mm BL XII.

Działka kal. 152,4 mm BL XII należały do najnowszych ówczesnych modeli Royal Navy, uzbrojone były w nie między innymi najnowsze brytyjskie „super drednoty”. Długość całkowita działka wynosiła 7092 mm, w tym lufa 6839 mm (45 kal.), a jej część gwintowana 5857 mm. Żywoćność lufy sięgała 750 wystrzałów.

Działko zamontowane było na łożu P IX, pozwalającym na przemieszczanie się lufy w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -7° do +17,5°. Masa działka (lufa z zamkiem) wynosiła 5,96 t, a całego na stanowisku bojowym odpowiednio 17,9 t.

Działko wystrzeliwało pociski 4 c.r.h. CPC o masie 45,2 kg, w tym materiał wybuchowy 3,40 kg za pomocą ładunku miotającego kordytu MD o wadze 12,85 kg z prędkością początkową 839 m/s. Maksymalna donośność działka sięgała 12 350 m, szybkostrzelność do 6 strzałów na minutę. Zapas amunicji kal. 152,4 mm na pokładzie monitora wynosił łącznie 200 pocisków⁴⁸.

Po zakończeniu remontu *Sir Thomas Picton* dołączył do operującego w składzie Brytyjskiej Eskadry Adriatyku, swego „bliźniaka” osiągając 27 marca 1917 roku Wenecję. Monitory wspólnie ostrzelały 24 marca lotnisko w Prosecco oraz linie kolejową na przedmieściach Triestu.

Latem 1917 oba monitory znów wspólnie wspierały działania włoskich wojsk lądowych w ramach XI Bitwy nad Isonzo, prowadząc ogień dniami 19, 21 i 23 sierpnia.

Austro-węgierska kontrofensywa, która przełamała 24 października 1917 linię włoskiego frontu pod Caporetto, postawiła przed dwójką brytyjskich monitorów nowe zadanie, tym razem polegające na ewakuacji w dniu 28 października 1917 z wysuniętej bazy Grado do Wenecji 1 200 żołnierzy oraz dział z tamtejszych fortów. Od 18 listopada 1917 oba monitory ostrzeliwały z wód kanału San Felice na północny wschód od Wenecji, oddziały austro-węgierskie usiłujące sforsować rzekę Piave. W dniu

20-go listopada *Sir Thomas Picton* zdołał uzyskać 4 trafienia w most pontonowy, który z racji swej niewielkiej szerokości, wynoszącej zaledwie 3 m, był nader trudnym celem. W dniu 10 grudnia 1917 monitor ponownie wszedł na wody kanału San Felice by z dystansu 13 700 m ostrzelać Passarella.

W początkach lutego i marca 1918 oba „bliźniacze” monitory ostrzeliwały znów pozycje wojsk austro-węgierskich, korzystając z pozycji na wodach kanału San Felice.

W dniu 16 marca 1918 *Sir Thomas Picton* opuścił rejon Wenecji i północny Adriatyk, kierując się na remont przeprowadzony przez stocznnię w Genui. Remont trwał od marca do czerwca 1918, a po jego zakończeniu okręt przeszedł do Valona (obecnie Vlora) w Albanii, by wspierać działania zachodniego skrzydła alianckiego frontu na Bałkanach. W ramach przygotowań do alianckiej ofensywy na Bałkanach oba monitory w dniu 7 lipca 1918 ostrzelały austro-węgierskie pozycje w południowej części adriatyckiego wybrzeża.

Do czasu zawieszenia broni oba monitory krążyły między Valona, Ankona a Brindisi.

Po zawieszeniu broni, które na wodach Adriatyku weszło ostatecznie w życie już dnia 4 listopada 1918, monitor został skierowany do austro-węgierskiej bazy we Fiume (obecnie Rijeka w Chorwacji), gdzie pełnił funkcję jednostki strażniczej. Okręt pozostawał we Fiume do końca stycznia 1919, po czym 2 lutego przeszedł na Maltę by ostatecznie w połowie marca tego roku osiągnąć Wielką Brytanię. W maju 1919 monitor został wycofany ze służby i odstawiony do Immingham. Zimą na przełomie lat 1920/1921 jednostkę przeholowano do Portsmouth, gdzie została rozbrojona, a następnie odstawiono ją na kotwicowisko Spithead w oczekiwaniu na decyzję o dalszym, przesądzonym już w zasadzie losie. W dniu 8 listopada 1921 firma Slough Trading Company, reprezentująca niemieckie stocznie złomowe, nabyła rozbrojony okręt z przeznaczeniem na złom. Jednostkę przeholowano następnie do Niemiec, gdzie w Bremie w dniu 21 grudnia 1922 dopełnił się ostatecznie los *Sir Thomas Picton*, który został pocięty na złom⁴⁹.

(ciąg dalszy nastąpi)

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

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



Lamotte-Picquet na redzie Tulonu 23 września 1927 roku. Krążownik nie posiada jeszcze zamontowanych dalmierzy i katapulty. Fot. Marius Bar

Francuskie krążowniki 8000 t

Na zakończenie prac wykończeniowych *Lamotte-Picquet*, w dniu 29 października przeprowadzono trzy oficjalne próby prędkości okrętu. Marsz przez 4 godziny z prędkością 30 węzłów przeprowadzony w warunkach dobrej pogody dał satysfakcjonujące rezultaty. Krążownik powrócił do Brestu 11 listopada.

1926

Zgodnie z rozkazem z 31 października 1926, kontradm. Pirot który krótko dowodził na Morzu Śródziemnym Lekkim Dywizjonem eks-niemieckich krążowników z flagą na *Metz* (eks-*Königsberg*), objął dowództwo 1 Dywizjonu Lekkiego, stanowiącego w owym czasie bardziej symboliczną niż rzeczywistą kontynuację Eskadry Kanału i Morza Północnego. Admirał podniósł swą flagę na *Lamotte-Picquet* w dniu 19 listopada.

Ówczesny minister marynarki wojennej Georges Leygues, pragnął by na morzu znalazło się jak najwięcej nowoczesnych okrętów mając świadczyć, zarówno rodakom jak i cudzoziemcom

o odradzaniu się francuskiej marynarki wojennej. W rezultacie kontradm. Pirot otrzymał rozkaz przeprowadzenia rejsu określanego jako „Wschodni Atlantyk”.

W dniu 25 listopada *Lamotte-Picquet* pod flagą admirała opuścił wraz z *Duguay-Trouin* Brest. Oba krążowniki wraz z *Primauguet*, tworzyły 3 Dywizjon Lekki w Breście. W marszu na południe jednostki trafiły na bardzo złe warunki atmosferyczne między Race of Sein a Cape Finisterre. Następnie po uroczystym przekroczeniu Zwrotnika Raka, *Lamotte-Picquet* stanął wieczorem 29-go na kotwicy w Port-Etienne, oczekując na przybycie *Duguay-Trouin*, który pozostał o około 30 Mm w tyle, przeprowadzając kolejne próby. Załoga jednostki flagowej złożyła krótką wizytę na brzegu, przyjmowana przez komendanta posterunku wojskowego oraz przedstawiciela Stowarzyszenia Rybaków.

Wieczorem 30 listopada *Lamotte-Picquet* wraz ze swym towarzyszem przybył do Dakaru. Tam w dniu 3 grudnia dołączyła do nich „grupa lekka”, składająca się z niszczyciela *Chacal* (kmdr por.

Brohan), torpedowców *Témpeste*, *Simoun* i *Bourrasque* oraz okrętów podwodnych *Souffleur* i *Narval*, które przybyły odpowiednio z Cherbourg i Tulonu. Wspomniana grupa, która trafiła pod rozkazy kontradm. Pirot, wyszła w morze o wiele wcześniej niż krążowniki. Przez niemal tydzień złe warunki atmosferyczne praktycznie uwięziły okrętu na rzece Tag, a następnie *Chacal* wraz z torpedowcami odwiedził Casablancę (24-27) i Agadir (27) oraz od 29 listopada do 1 grudnia Santa Cruz de Tenerife.

Wszystkie jednostki Dywizjonu pozostawały w Dakarze do 5 grudnia, biorąc udział w licznych przyjęciach i imprezach w obecności kontradm. Pirot, gubernatora Carde oraz lokalnych wodzów.

W dniu 5 grudnia oba krążowniki wyszły z Dakaru do Conakry. Na pokładzie *Lamotte-Picquette* w podróży uczestniczył M. Poirer, gubernator Gwinei. Okręty pozostawały w Conakry między 6 a 9 grudnia, po czym obrały kurs powrotny na Las Palmas (Kanary). W tym czasie grupa kierowana przez *Chacal* dotarła do Saint-Vincent du Cap Vert.

Dywizjon kontradm. Pirot zbierał się w La Luz na Kanarach. Krążowniki pozostające początkowo z powodu złej pogody na redzie, ostatecznie musiały wyjść w morze. Łatwiejsze w manewrowaniu, *Chacal* i torpedowce, mogły wejść do portu, gdzie pozostawały przez kilka dni, uczestnicząc we wspólnych francusko-hispańskich imprezach.

W tym czasie *Lamotte-Picquet* oraz *Duguay-Trouin* po krótkiej wizycie w Agadirze 14-go oraz ćwiczeniach artyleryjskich, w dniu 15 grudnia przybyły do Casablanc, gdzie 18-go dołączyła do nich „Grupa Chacal”. Jeszcze tego samego wieczora cały Dywizjon wyruszył do Cadiz, który osiągnął następnego ranka.

W toku trzydniowego postoju (19-21) załogi złożyły wiele wizyt hiszpańskim władzom, uczestnicząc przy tym w różnorodnych imprezach. 22-go Dywizjon wyruszył do Francji. *Lamotte-Picquet* oraz *Duguay-Trouin* obrały kurs odpowiednio na Lorient i Brest, które osiągnęły 24-go, natomiast pozostałe jednostki ruszyły do Tulonu, w związku z przydziałem do Eskadry Śródziemnomorskiej. W Lorient *Lamotte-Picquet* trafił do stoczni, gdzie na pokładzie zamontowano stałe urządzenia systemu kierowania ogniem.

1927

W dniu 10 stycznia kmdr Huau objął dowództwo krążownika. Został on wybrany na to stanowisko już kilka miesięcy, jako flagowy oficer kontradm. Pirot, w czasie, gdy ten ostatni dowodził jeszcze dywizjonem eks-niemieckich krążowników na Morzu Śródziemnym. Dotychczasowy d-ca kmdr Cras, kilka dni po zdaniu krążownika, został wyznaczony na stanowisko d-cy okrętu linowego *Provence*. Mimo wszystko nie było zapewne rzeczą miłą dla oficera opuszczać okręt, którego budowę i próby nadzorował się i to w dodatku zaledwie na krótko, przed oficjalnym wejściem do służby, co nastąpiło 5 marca 1927.

Pomost dowodzenia krążowników 8000 t był bardzo niewygodny dla dowódców okrętów. W rezultacie ich skarg, zdecydowano 23 lutego o przeprowadzeniu natychmiastowych modyfikacji, w pierwszej kolejności na *Lamotte-Picquet* i *Primauguet*, a następnie na *Duguay-Trouin*. Jest rzeczą zrozumiałą, że przeprowadzone wówczas provizoryczne prace, musiały zostać później częściowo zmienione.

W dniach 4-16 marca *Lamotte-Picquet* znajdował się w suchym doku. W tym miesiącu dokonano również modyfika-

cji wentylacji pomieszczeń magazynowych, w zakresie podobnym do zrealizowanego wcześniej na *Duguay-Trouin*.

W dniu 29 marca okręt wyszedł pierwszy raz w morze z nowym d-cą, aby przeprowadzić ćwiczenia artyleryjskie oraz inne testy, trwające ponad 48 godzin. Jednostka powracała z uwagi na burzliwą pogodę. W trakcie powrotu z uwagi na złe manewrowanie, doszło do kolizji z holownikiem *Renne*, w rezultacie czego uszkodzony został dziób krążownika. Uszkodzenie było nieznaczne, wymagało wymiany 1,5 m poszycia powyżej linii wodnej okrętu. Już pierwsze próby zwróciły uwagę, że kadłuby krążowników tego typu są zbyt słabe, co należało uwzględnić w trakcie manewrów portowych i dokowania.

Trzy tygodnie później, 20 kwietnia, *Lamotte-Picquet* wyszedł w morze by przeprowadzić próby w zakresie szybkostrzelności dział, po czym następnego wieczora przybył do Brestu, gdzie przygotowywał się do złożenia oficjalnej wizyty w Wielkiej Brytanii w dniach 30 maja – 4 czerwca. W toku tych przygotowań okręt w Breście odwiedził dowódca marynarki wojennej Łotwy.

W dniu 5 maja *Lamotte-Picquet* stanął na kotwicy w Port-Haliguen by przeprowadzić próby systemu kierowania ogniem, zaś 11-go wraz z niszczycielem *Jaguar*, wyszedł w morze dla przeprowadzenia praktycznych ćwiczeń w rejonie wyspy Mendu. Do Brestu jednostka powróciła 12 maja.

W tym czasie na pokładzie krążownika prowizorycznie zainstalowano syrenę parową ze starego eks-niemieckiego krążownika *Colmar* (eks-*Kolberg*), ponieważ oryginalna była po prostu kiepska. Rzecz zadziwiająca, ale ministerialne polecenie z 23 lutego 1931 nakazywało zarządowi portu w Tulonie zabezpieczyć drugą syrenę z ciętego wówczas na złom krążownika *Colmar*. To jednak jeszcze wcale nie koniec historii tego „instrumentu”. W dwa lata później, 19 maja 1933 stoczniovcy zamówili wykonanie parowej syreny „typu Colmar”, która zapewne musiała posiadać szczególnie głośny dźwięk.

Opuszczając Brest 28 maja krążownik wraz z *Duguay-Trouin* dotarł z uwagi na mgłę do Cherbourg dopiero o godz. 07.00 wieczorem. Tam jednostki dołączyły do niszczycieli *Jaguar*, *Tigre* i *Chacal* oraz torpedowców *Bourrasque*, *Orange* i *Ouragan*, które eskortowały 16 maja *Invicta*, wiozący prezydenta Doumergue do Londynu.

Cały Dywizjon wyszedł 30 maja z Cherbourg do Portsmouth, gdzie przez kilka dni trwały różnorodne uroczystości tak na pokładach okrętów jak i na brzegu. W imprezach uczestniczył francuski ambasador M de Fleuriau, Pierwszy Lord Admiralicji W.C. Bridgeman, d-ca francuskiego dywizjonu oraz inne ważne osobistości brytyjskiej marynarki wojennej jak adm. Floty Beatty czy Pierwszy Lord Morski Sir Osmond Brock.

W dniu 4 czerwca o godz. 09.00 francuski zespół opuścił Portsmouth kierując się z prędkością 24 węzłów do Brestu, który osiągnął wieczorem.

Niemal bezpośrednio po powrocie z Wielkiej Brytanii, *Lamotte-Picquet* oraz *Jaguar* opuścili 9 czerwca Brest wychodząc w rejs na Antyle oraz wody Ameryki Południowej. Na trasie z Brestu do Saint-Vincent du Cap-Vert obie jednostki przeprowadziły serię prób dotyczących zużycia paliwa przy prędkości między 14 a 20 węzłów. Wieczorem 15-go zespół dotarł do Zatoki Porto Grande, gdzie spotkał się z ciepłym przyjęciem, po czym 18-go ruszył w dalszą trasę.

Następnie były Antyle: Basse-Terre (24-28), Saintes i Fort de France w dniach 1 – 8 lipca z imprezami i spotkaniami oraz zawsze gorącym przyjęciem Francuzów przez ich antylskich rodaków. Gubernator M. Tellier udał się do Saintes na pokładzie jednostki flagowej, a później *Jaguar* przeszedł na Saint-Martin i Saint-Barthélemy, wyspy rzadko odwiedzane przez statki.

Trynidad (9-10 lipca), był krótkim postojem związanym z zatankowaniem paliwa przed wzięciem kursu na Cayenne, dokąd *Lamotte-Picquet* wraz ze swym towarzyszem, przybyły 13-go, jednak z uwagi na płycizny i wzburzone morze stanęły na kotwicy w odległości 7 Mm od brzegu. Z tego względu komunikacja z lądem była długa i trudna. Po lunchu wydanym przez kontradm. Pirot dla gubernatora, 15-go zespół ruszył w dalszą drogę.

Kolejnym punktem postoju było Pernambuco w Brazylii, które jednostka flagowa wraz z wiernym *Jaguar*, osiągnęła 20 lipca. Po czterodniowym postoju, okręty wyszły 24-go kierując się na odległe o 700 Mm Wyspy Abrolhos, gdzie stały na kotwicy 26-27 lipca.

Następnie *Lamotte-Picquet* i *Jaguar* przybyły 28 lipca do Rio, kotwicząc koło Wyspy Cobras. Szereg imprez urzędowych i towarzyskich miało miejsce w czasie postoju w brazylijskiej stolicy. W dniu 29 lipca francuski ambasador przedstawił kontradm. Pirot oraz

d-ców okrętów prezydentowi Brazylii panu Washington Ruis, który zaszczylił Francję swym udziałem w popołudniowych tańcach na pokładzie *Lamotte-Picquet* w dniu 3 sierpnia. Lądowanie na wodach zatoki pokładowego wodnosamolotu Besson wywarło duże wrażenie na brazylijskich oficjalach. Ostatecznie w dniu 5 sierpnia francuski Dywizjon wyruszył do Argentyny.

Po przejściu kanału prowadzącego do Buenos Aires, 10 sierpnia o godz. 15.00 *Lamotte-Picquet* i *Jaguar*, dotarły do celu. Postój w Argentynie był ciągiem imprez i uroczystości. Podobnie jak to miało miejsce w Brazylii, 13 sierpnia prezydent Marcele T. de Alvear, odwiedził okręty. W czasie postoju w Argentynie, *Jaguar* miał okazję na krótki wypad do Rosario. W dniu 18-go *Lamotte-Picquet* opuścił Buenos Aires, kierując się z ambasadorem Urugwaju w Argentynie Juan Carlos Blanco na pokładzie do Montevideo, które osiągnięto jeszcze tego samego dnia.

W dniu 20-go do krążownika dołączył *Jaguar* po powrocie z Rosario i obie jednostki stały w urugwajskiej stolicy do 26 sierpnia by następnie wyruszyć w podróż powrotną.

28-go zespół osiągnął Santos, gdzie pozostawał do 1 września, a następnie przeszedł do Pernambuco, w celu uzupełnienia zapasów i paliwa. W dniu 8 września Dywizjon wyruszył do Saint-Vincent du Cap-Vert, gdzie dotarł 12-go, po czym zatrzymał się na jednodniowy postój.

W czasie postoju na Maderze w dniach 16-17 września kontradm. Pirot odwiedził cmentarz w Funchal aby uczcić pamięć marynarzy francuskiej kanonierki *Surprise*, storpedowanej i zatopionej przez *U 38* 3 grudnia 1916.

Po krótkim postoju 20-go w Tangerze, *Jaguar* powrócił do Brestu 22-go. Tymczasem *Lamotte-Picquet* obrał kurs na Tulon, który osiągnął 23-go i trafił od razu do suchego doku celem przeprowadzenia inspekcji technicznej przed kolejną czekającą okręt misją.

Po rejsie do Ameryki Południowej, którego trasa liczyła 23.000 Mm krążownik potwierdził swoją wysoką dzielność morską, wszystkie podzespoły funkcjonowały poprawnie, a cała jednostka znajdowała się w dobrym stanie.

Wyznaczonego do reprezentowania rządu Francji w czasie obchodów rocznicy bitwy pod Navarino (1827) wiceadm. Violette, który właśnie zakończył dowodzenie 1 Eskadrą, podniósł swą flagę na *Lamotte-Picquet*. Krążownik który opu-

cił Tulon 17 października z kontradm. Pirot, podniósł tym samym znaki wskazujące na obecność aż 2 admirałów na pokładzie.

Do Phaleron krążownik dotarł 18 października, a następnie przeszedł na redę Navarino, gdzie znalazł się w towarzystwie brytyjskiego okrętu liniowego *Ramillies*, zajmując pozycję identyczną jak w dniu pamiętnej bitwy z flotą turecko-egipską *La Sirène* adm. de Rigny. W tym czasie *Ramillies* zajął pozycję HMS *Asia*.

Po licznych uroczystościach wojskowych misja zakończyła się i *Lamotte-Picquet* powrócił 25 października do Tulonu.

Okręt opuścił ponownie Tulon 3 listopada i po krótkim postoju w Marsylii przeszedł do Sciacca na Sycylii, gdzie odsłonięto pomnik upamiętniający ofiary katastrofy sterowca *Dixmunde* w nocy 21 grudnia 1921.

Po przybyciu rankiem 5-go do Port Empedocles *Lamotte-Picquet* zastał krążownik *Brindisi* (adm. Cuturi) reprezentujący włoską marynarkę wojenną oraz francuski niszczyciel *Enseigne Gabolde*, który przybył z Bizerty z przedstawicielami lotnictwa floty.

Następnego dnia, *Lamotte-Picquet*, z M.R. Besnard francuskim ambasadorem w Rzymie na pokładzie, zakotwiczył wraz z innymi jednostkami w pobliżu Sciacca. Pomnik został odsłonięty w obecności licznych członków rodzin poległych lotników, którzy dotarli do Palermo statkiem Messageries Maritimes.

Po zakończeniu uroczystości, *Lamotte-Picquet*, który miał wracać bezpośrednio do Lorient, gdzie zamierzano kontynuować montaż urządzeń do kierowania ogniem artyleryjskim, został skierowany do Bizerty, którą osiągnął 7 listopada. Wejście do Bizerty wiązało się z obecnością w czasie wizyty składanej w bazie przez króla Hiszpanii Alfonsa XIII. Król, który przybył rankiem 10-go na pokładzie krążownika *Principe Alfonso* odwiedził również *Lamotte-Picquet*. Król wykazał żywe zainteresowanie wyposażeniem nowej francuskiej jednostki.

Po krótkim postoju 14-go w Tangerze, *Lamotte-Picquet*, dotarł ostatecznie 18 listopada do Lorient, gdzie został zamurowany w stoczni i wycofany ze służby.

1928

Prace na pokładzie *Lamotte-Picquet* ciągnęły się długo. Zakończyły się dopiero 8 czerwca, gdy jednostka opuściła Lorient kierując się do Brestu, przepro-

wadząc po drodze ćwiczenia artyleryjskie. W dniu 17-go wraz z *Duguay-Trouin* i 2 torpedowcami okręt przeszedł w rejon Sables-d'Olonne.

1 Dywizjon, który przeszedł z Morza Śródziemnego pod d-ctwem wiceadm. Docteur, osiągnął Brest 22 czerwca i 2 Dywizjon, w którym brakowało nie wyremontowanego jeszcze *Primauguet*, znalazł się pod jego rozkazami.

W dniu 3 lipca na redzie Le Havre, prezydent Doumergue dokonał przeglądu kombinowanego dywizjonu, w tym 2 krążowników z 3 Dywizjonu Lekkiego. Po zakończeniu wielkiego morskiego show, *Lamotte-Picquet* powrócił 5-go do Lorient w celu przeprowadzenia ostatecznych drobnych prac wykończeniowych. 20-go okręt wyszedł w morze w celu przeprowadzenia prób systemu kierowania ogniem artyleryjskim dalekiego zasięgu. Do Lorient jednostka powróciła nazajutrz i rozpoczęła przygotowania do przejścia do Tulonu. W dniu 24-go *Lamotte-Picquet* opuścił Lorient i w morzu dołączył do sił 1 Dywizjonu Lekkiego. Zaliczając po drodze wejścia do Santander i Mers el-Kébir, w dniu 4 sierpnia krążownik osiągnął Tulon. *Duguay-Trouin*, który wypełniał zadanie na Azorach, przybył kilka dni później.

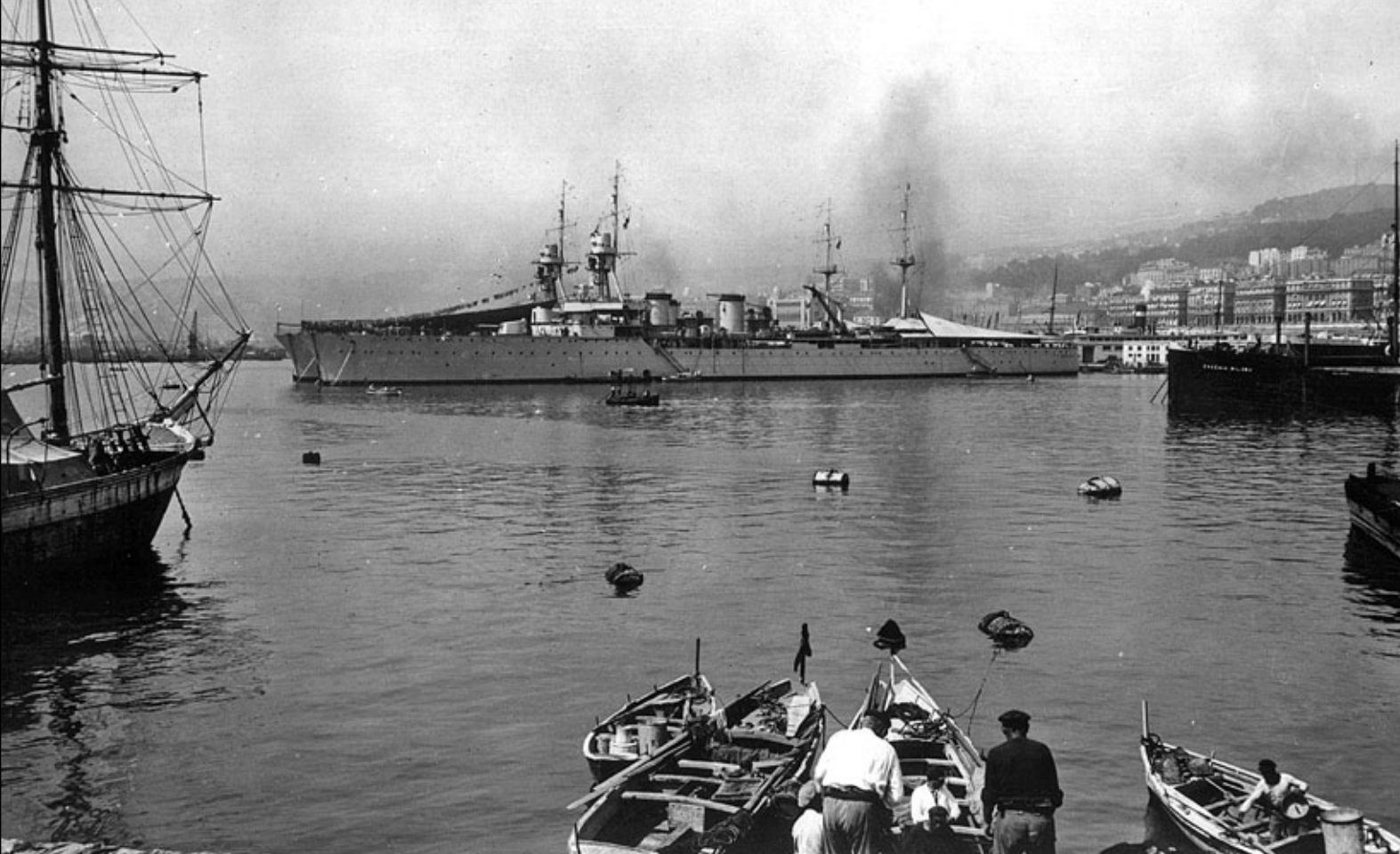
Okres dowodzenia zespołem przez kontradm. Pirot dobiegał końca. W dniu 20 września opuścił on w Tulonie swoją flagę, którą jeszcze w tym samym dniu zastąpił kontradm. L.A. Dubois. W tym dniu nastąpiła również zmiana na stanowisku d-cy krążownika, które objął kmdr E.A.H. Duplat, zastępując kmdr Huau.

W okresie między 8 października a 7 listopada *Lamotte-Picquet* uczestniczył w wyjściach 1 Dywizjonu Lekkiego na Korsykę do Algierii i Tunezji. W tym czasie był praktycznie jedynym krążownikiem dywizjonu, bowiem *Duguay-Trouin* przechodził w stoczni naprawę artylerii. *Lamotte-Picquet* odwiedził Philippeville w dniach 19-22 października wraz z jednostkami 5 Dywizjonu Lekkiego (*Panthère*, *Chacal* i *Tigre* oraz torpedowce *Simoun*, *Siroco*, *Cyclone* i *Mistral*).

W czasie ostatniego wyjścia w morze w dniach 4-20 grudnia *Lamotte-Picquet* oraz *Duguay-Trouin* towarzyszyły jednostkom lekkim, kotwicząc w Salins d'Hieres, gdy okręty liniowe poszły do Golfe-Juan.

1929

Wraz z siłami 1 Eskadry w czasie festiwalu karnawałowego w dniach 22 stycznia – 15 lutego, *Lamotte-Picquet* ko-



Lamotte-Picquet oraz jeden z jego bliźniaków w początkach służby w nierozpoznanym porcie, prawdopodobnie Marsylia. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

twiczył w Golfe-Juan wraz *Duguay-Trouin*, który następnie powrócił do Tulonu 11-go w związku z misją w Maroku. Następnie krążownik z niszczycielami i torpedowcami przeprowadził ćwiczenia praktyczne w dniach 1-2 marca. Ćwiczenia te miały zapewne miejsce po rozpoczęciu montażu na pokładzie podwójnie sprzężonych plot. karabinów maszynowych.

Dwa i pół miesiąca później, 17 maja, *Lamotte-Picquet* wyszedł z Tulonu do Barcelony w związku z odbywającą się tam Wystawą Międzynarodową. Krążownik wchodził w skład eskadry pod dowództwem wiceadm. Docteur na *Provence*, której postój w Barcelonie trwał od 25 do 28-go.

W dniu 31 maja krążownik znalazł w Algierze wraz z *Duguay-Trouin*, 5 Dywizjonem Lekkim i kilkoma torpedowcami. Następnie jednostki prowadziły manewry wraz z innymi okrętami Eskadry, które pozostawały w Casablance w dniach 8-17 czerwca. W drodze powrotnej zaplanowane wejścia do Tangeru i Port-Vendres, nie zostały zrealizowane z uwagi na złą pogodę i brak należytej łączności z brzegiem.

Jednostki, w tym krążowniki, weszły do Sete i Zatoki Fos, gdzie pozostawały między 27 czerwca a 5 lipca, przed odejściem do Marsylii. Tam mimo złej pogody, odbyło się szereg spotkań

i przyjęć nim okręty powróciły do Tulonu.

Lamotte-Picquet, ciągle ze swym wiernym towarzyszem *Duguay-Trouin* przeprowadził praktyczne ćwiczenia w dniach 25-30 lipca. W dniu 7 sierpnia oba krążowniki uczestniczyły w rywalizacji w strzelaniach artyleryjskich, powracając do Tulonu 9-go, po przeglądzie dokonanym przez dowódcę marynarki wojennej.

Opuszczając Tulon na krótki rejs na wody Lewantu, *Lamotte-Picquet* odpoczywał 14 sierpnia w Bizercie. 18 go tego miesiąca osiągnął Bejrut, a następnie złożył krótkie wizyty w Latakia i Alexandetta, wracając 25-go do Bejrutu. We wrześniu jednostka kotwiczyła u brzegów Rodos, gdzie delegacja założyła wieniec na grobach marynarzy pomocniczego patrolowca *L'Indien*, storpedowanego na redzie w dniu 8 września 1915 przez *U 34*.

W Phaleron, 10 września francuski charge d'affaires zorganizował przyjęcie dla uhonorowania kontradm. Dubois i członków greckich władz.

1 Eskadra w dniu 16 października wyruszyła do Algierii i Tunezji, pierwszy raz pod nowym dowództwem wiceadm. Durand-Viel. *Lamotte-Picquet* oczekiwał w Tulonie na powrót z przepustki marynarza, wobec czego dołączył do sił Eskadry później. Z uwagi na fakt, że *Dugu-*

ay-Trouin przechodził remont w stoczni, kontradm. Dubois podniósł tymczasowo swoją flagę na *Primauguet*, który przybył do Tulonu 27 września i wszedł w skład 3 Dywizjonu Lekkiego.

W dniu 2 grudnia *Lamotte-Picquet* wraz z *Primauguet* w składzie Eskadry żeglował wzdłuż wschodniego wybrzeża Prowansji. Kontradm. Dubois nie dowodził wówczas Dywizjonem Lekkim, bowiem odszedł na pokładzie *Guépard* wraz z siłami 5 Dywizjonu Lekkiego w rejs na Adriatyk. Po wspólnych ćwiczeniach krążowniki i okręty liniowe kotwiczyły do 10 grudnia w Golfe-Juan, po czym cała Eskadra powróciła 13-go wieczorem do Tulonu.

Po powrocie z Jugosławii 21 grudnia, kontradm. Dubois, powrócił na pokład *Lamotte-Picquet*.

1930

Lamotte-Picquet już 6 stycznia wyszedł do Oranu, który osiągnął nazajutrz. Tam zaokrętował 128 podchorążych marynarki oraz 150 ludzi uratowanych z katastrofy krążownika szkolnego *Edgar Quinet*, po czym powrócił do Tulonu. Po zakończeniu tej misji krążownik w dniu 17 stycznia opuścił Tulon wychodząc wraz z 2 niszczycielami *Panthère* i *Guépard* (5 Dywizjon Lekki) w rejs ku wybrzeżom Afryki, podczas gdy *Primauguet* został skierowany na Antyle.

Początkowo zespół poruszał się razem, odwiedzając Casablancę (20-22) i Dakar 26-go. W tym punkcie drogi krążowników rozdzieliły się i *Primauguet* ruszył na Antyle i do Gujany, które osiągnął 7 lutego.

Lamotte-Picquet wraz z niszczycielami odwiedził Gwineę i Wybrzeże Kości Słoniowej, zatrzymując się w Conakry 7-9 lutego i w Grand-Bassam 11-go. Następnie krążownik ruszył do Cotonou (Dahomej), które osiągnął 20 lutego, podczas, gdy niszczyciele zakotwiczyły w tym samym czasie w Grand-Popo. Nazajutrz *Panthère* i *Léopard* dołączyły do krążownika w Cotonou.

Zespół kontradm. Dubois opuścił Cotonou 25 lutego, kierując się do Douala (Kamerun), który osiągnął 27-go. Postój trwał do 7 marca, a następnie okręty 9-go rzuciły kotwicę w Libreville, do portu jednak nie weszły. W tej sytuacji kontynuowano rejs do kolejnego portu w Gabonie – Port-Gentil, w którym postój trwał od 10 do 12 marca. Nazajutrz zespół stanął na kotwicy w Pointe-Noire (Kongo).

W rejs powrotny okręty wyszły z Pointe-Noire 15-go, a po drodze zatrzymały się w Conakry (21-25) i Dakarze (26 marca-7 kwietnia). Oba niszczyciele zakotwiczyły w Mogador 11 kwietnia. Kontynuując rejs *Leopard* osiągnął 13-go Mazagan, zaś *Panthère* w tym samym dniu o północy Casablancę. *Lamotte-Picquet* znajdował się w tym czasie w Safi, które opuścił nazajutrz kierując się do Casablanc, tak, że już 15-go zespół znajdował się w tym porcie w komplecie.

Po postoju w Port-Say, okręty weszły do Mers el-Kébir, gdzie w dniu 28 kwietnia kontradm. E.M. J. Morris objął dowództwo 1 Dywizjonu Lekkiego, zastępując na tym stanowisku kontradm. Dubois. Równocześnie nastąpiła zmiana na stanowisku d-cy krążownika, którym został kmdr J. Bonzec.

Cały Dywizjon znalazł się 29 kwietnia w Algierze. Tam 10 maja obchodzono uroczystości 100 rocznicę opanowania Algierii. Dywizjon uczestniczył w paradzie morskiej przed prezydentem Republiki Gaston Doumergue, który znajdował się na pokładzie *Duquesne*. W dniu 12 maja *Lamotte-Picquet* znalazł się w Oranie, podczas gdy Dywizjon Prezydencki, składający się z *Duquesne*, *Suffren* i *Colbert*, wyruszył w drogę powrotną do Francji.

Kolejne ćwiczenia Eskadry, *Lamotte-Picquette* nadal ze swym „towarzyszem” rozpoczął 25 maja w Ajaccio przed powrotem do Tulonu. Następnie jednostka

wyszła 15 lipca wraz z Eskadrą do Golf-Juan, gdzie manewry odbyły się pod okiem wiceadm. Violette, szefa sztabu marynarki wojennej.

W dniu 19 sierpnia o godz. 13.45 miały miejsce 2 eksplozje w pomieszczeniach znajdujących się poniżej masy oficerskiej. Na miejscu zginął marynarz, a dalszych trzech zostało poważnie porażonych. Jeden z nich, kpt Bossenec, zmarł kilka dni później. Ogień powstały w wyniku eksplozji udało się ugasić około 15.00. Uszkodzenia *Lamotte-Picquet* okazały się całkiem poważne. Pokrycie pokładu poniżej masy oficerskiej uległo zdeformowaniu.

W dniu 25 sierpnia kontradm. Morris, przeniósł swoją flagę na *Primauguet*, a *Lamotte-Picquet* został wysłany na remont do Bizerty, którą osiągnął 3 września. Jednostka została przeniesiona w stan „en disponibilite armee”, po czym przystąpiono do poważnego remontu krążownika, o którego podjęciu zdecydowano jeszcze przed eksplozją. Okręt powrócił do Tulonu 23 grudnia.

1931

Przez większą część roku, do 1 września, *Lamotte-Picquet* pozostawał w Tulonie w stanie „disponibilite armee”. W dniu 19 sierpnia nastąpiła zmiana d-cy okrętu. Kmdr Le Bonzec objął *Duguay-Trouin*, a zastąpił go kmdr C.E. Ven, który wcześniej dowodził *Primauguet*.

Po opuszczeniu stoczni, *Lamotte-Picquet* podniósł we wrześniu flagę kontradm. M.E.F. Traub, który od 20 kwietnia dowodził 3 Dywizjonem Lekkim z pokładu *Primauguet*. Z tym dniem został de facto rozwiązany 1 Dywizjon Lekki, bowiem niszczyciele, które wcześniej wchodziły w jego skład, trafiły pod dowództwo innego oficera flagowego.

Lamotte-Picquet uczestniczył w wyścigach w morze Eskadry w dniu 13 października i w listopadzie. W toku manewrów, grupa dowodzona przez kontradm. Traub, w której skład poza flagowcem wchodził krążownik *Colbert*, niszczyciele *Panthère*, *Chacal*, *Guépard*, torpedowce *Cyclone*, *Simoun*, *Foudroyant*, *Boulonnais* i *Forbin*, przebywał na Majorce (Baleary), kotwicząc w Palma, Polensa i Alcadia w dniach 17-20 listopada. Po powrocie 27-go do Tulonu,

Lamotte-Picquette wyszedł jeszcze w morze by złożyć wizytę w Marsylii w dniach 16-18 grudnia.

1932

Przez kilka miesięcy *Lamotte-Picquette* (kontradm. Traub) był podstawowym

reprezentantem dywizjonu w rejsach Eskadry. W dniu 23-go stycznia krążownik przeszedł do Marsylii, gdzie zamocował w L'Estaque wraz z niszczycielem *Guépard* oraz torpedowcami z 9 Dywizjonu (*Foudroyant*, *Boulonnais*, *Brestois* i *Forbin*). Po zakończeniu pełnego programu ćwiczeń, krążownik wraz innymi jednostkami 1 Eskadry, odwiedził różne porty Lazurowego Wybrzeża w okresie Karnawału, wracając do Tulonu 17 lutego.

W dniu 14 kwietnia *Lamotte-Picquet* opuścił Tulon wraz z grupą okrętów pod dowództwem kontradm. Herve, który podniósł swą flagę na okręcie liniowym *Jean Bart*, by wziąć udział w manewrach u wybrzeży Algierii i Tunezji. W skład grupy wchodziły 2 jednostki flagowe, krążownik minowy *Pluton* oraz 9 Dywizjon Torpedowców. *Lamotte-Picquet* znalazł się 16 kwietnia w Tabarka, 22-go w Bizercie, między 7 a 11 maja w Sfax, a następnego dnia wraz z torpedowcami w Sousse. Później krążownik wraz z torpedowcami powrócił do Bizerty, a następnie 27-go przeszedł do Bone, by 1 czerwca znaleźć się w Philippeville, a 7-go w Algierze. Zespół ponownie powrócił do Bizerty 13-go.

Zmiany organizacyjne francuskiej marynarki wojennej obejmujące wzmocnienie 2 Eskadry Lekkiej, na której czele znalazł się wiceadmirał, spowodowało przeniesienie 2 krążowników 8000 t na północ.

Lamotte-Picquet opuścił Tulon, osiągając Brest 24-go ze zwłoką spowodowaną przez mgłę. Kontradm. Traub znalazł się natychmiast pod rozkazami kontradm. de Laborde, d-cy 2 Eskadry Lekkiej. Miesiąc wcześniej, 29 czerwca do Brestu przybył *Duguay-Trouin*, który jednak w związku z remontem został postawiony w stan „en disponibilite armee”.

W dniu 4 października kontradm. Traub opuścił *Lamotte-Picquet*, zdając dowodzenie dywizjonem krążowników i przenosząc się na niszczyciel *Bison*. Tam objął dowodzenie 4 i 6 Dywizjonem Niszczycieli 2 Eskadry Lekkiej. W tym samym dniu wiceadm. Drujon został d-cą 2 Eskadry Lekkiej i podniósł na krążowniku swoją flagę. Kilka dni później, 15 października kmdr V. Petit objął dowodzenie krążownikiem. Dotychczasowy d-ca kmdr Ven został flagowym oficerem kontradm. Dubois, d-cy 1 Eskadry, na okręcie liniowym *Lorraine*.

W dniu 20 października *Lamotte-Picquet* opuścił Brest na czele 2 Eskadry kierując się na wody Kanału. Po postoju na kotwicy w pobliżu Brechech (NW

od Saint-Quay) w dniach 20-21-go, na-
zajutrz krążownik osiągnął Cherbourg.
Jednostka przeszła później 24-go w re-
jon Saint-Vaast, po czym wróciła do
Brestu. Niemal natychmiast okręt wy-
szedł do Saint-Nazaire, na uroczyste
wodowanie nowego transatlantyka *Nor-*
mandie. W czasie wchodzenia do portu
w dniu 27 października z powodu zle-
go manewrowania rufowego holowni-
ka, *Lamotte-Picquet* uderzył zawietrz-
ną burtą w ścianę śluzy. Uszkodzenia
były niewielkie i ograniczały się lekkich
wgnieceń kadłuba powyżej linii wodnej,
w rejonie mostka.

W dniu 18 listopada *Lamotte-Picquet*-
te wyszedł z Brestu wraz z Eskadrą, do
której 1 października został tymczasowo
przydzielony nowy krążownik *Dupleix*.
Wyście przeprowadzone w warunkach
złej pogody. 18-go okręty osiągnęły ko-
twicowisko Groix, w dniach 19-22 Port-
Haliguen oraz Palais (Belle-Ile) 23-go,
po czym nazajutrz powróciły do Bre-
stu. W dniu 25 listopada zespół jeszcze
raz wyszedł w morze, choć tylko na je-
den dzień.

Trzy tygodnie później, rankiem 14
grudnia *Lamotte-Picquette* opuścił Brest
na czele 2 Eskadry, *Dupleix* pozostawał
w 2 Dywizjonie Lekkim wraz z flagow-
cem. Około północy *Lamotte-Picquet*
osiągnął kotwicowisko Port-Haliguen.
Jednostka pozostawała w tym rejonie
w dniach 15-17, prowadząc wraz z in-
nymi okrętami strzelanie do celów pro-
wadzonych przez holownik *Mastodon-*
te. 19 grudnia krążownik nadzorował
nocne ćwiczenia niszczycieli z 4 i 6 Dy-
wizjonu Lekkiego. W dniu 20-go około
19.30 odebrano sygnał SOS z niewiel-
kiego transportowca wojennego *La Se-*
ine, który tonął na Zatoce Gaskońskiej.
Lamotte-Picquet, *Dupleix* oraz niszczy-
ciele *Bison* i *Lion* wyruszyły na poszuki-
wania. O godz. 22.30 *Dupleix*, który był
najbliżej, otrzymał rozkaz kontynuowa-
nia akcji w pojedynkę. Okręt mógł zro-
bić niewiele, choć pozostał przy wraku
do następnego wieczora. Załoga trans-
portowca została uratowana przez pa-
rowiec *Meknès* (Cie Generale Transat-
lantique) oraz trawler *Goulphar*.

Dowódca *Lamotte-Picquet* uskar-
żał się, że pomieszczenia jego stano-
wiska w wieży dowodzenia zostały źle
zaprojektowane i nie zapewniają dost-
tecznej powierzchni do pracy również
dla oficerów wachtowych. W tym sa-
mym kontekście wiceadm Drujon w li-
ście z 27 listopada, skierowanym do
ministra, zauważał, że warunki atmo-
sferyczne na północy są inne od tych

panujących na Morzu Śródziemnym,
wobec czego na szczycie pomostu na-
leży zbudować niewielkie przeszklone
ukrycie, chroniące d-cę przed wiatrem
i pozwalające na obserwację ruchu
okrętów w bardziej wygodnych wa-
runkach. Schronienie to powstało jed-
nak dopiero przy okazji dużego remon-
tu *Lamotte-Picquet* przeprowadzonego
w latach 1933-34.

1933

Pierwsze manewry w których wziął
udział krążownik miały miejsce 21
stycznia w rejonie Saint-Vaast i Cherbo-
urg. W skład dywizjonu wchodziły nisz-
czyciele *Bison* (kontradm. Traub), *Lion*,
Vauban, 3 torpedowce 1500 t oraz okrę-
ty podwodne, którym towarzyszyła jed-
nostka baza *Jules Verne*. Zespół powrócił
do Brestu wieczorem 25-go.

Od czasu wejścia do służby w 1926
Lamotte-Picquet miał czterokrotnie ze-
rwany łańcuch kotwiczny prawobur-
towej kotwicy. W styczniu doszły do
tego jeszcze 2 kolejne przypadki – 19-
go w Saint-Vaast oraz 24-go w Point de
Saire.

W dniach 16-22 lutego przeprowa-
dzono wyjście w morze zespołu w rejon
Quiberon.

W początkach marca krążownik prze-
szedł dokowanie w suchym doku, przed
wyjściem w morze 13-go wraz z niszc-
zycielami kontradm. Pontevez, któ-
ry zastąpił kontradm. Traub na pokła-
dzie *Bison*, jako d-ca 4 i 6 Dywizjonu
Lekkiego. Poza tym w składzie Dywizjo-
nu znajdowały się 3 torpedowce 1500 t
oraz 4 okręty podwodne wraz z bazą *Ju-*
les Verne.

Z uwagi na złe warunki atmosferycz-
ne jednostki pozostawały głównie na ko-
twicowisku Port-Haliguen.

2 Eskadra prowadzona przez *La-*
motte-Picquet przeprowadziła w dniach
25-29 kwietnia ćwiczenia u południo-
wego wybrzeża Brytanii, a następnie
8 maja opuściła Brest by wziąć udział
w kombinowanych manewrach na wo-
dach Maroka.

W tym długim rejsie, jednostce fla-
gowej towarzyszył *Dupleix*, nadal tym-
czasowo przydzielony do Eskadry, *Ju-*
les Verne, niszczyciele 4 i 6 Dywizjonów
Lekkich, 1 Dywizjon Torpedowców oraz
4 Flotylla Okrętów Podwodnych.

Cały dywizjon wszedł do Santander
9 maja i 15-go do Ferrol, za wyjątkiem
6 Dywizjonu Lekkiego, który odwiedził
La Corogne. Później dołączył krążow-
nik *Lamotte-Picquet* z wiceadm. Dru-
jon. W dniu 19 maja po nocnych cwi-

czeniu cały dywizjon wszedł do Vigo,
gdzie pozostawał do 22-go uzupełniając
paliwo.

2 Eskadra, poza *Dupleix*, który po-
wrócił do La Pallice, wyruszyła na po-
łudnie by spotkać się z 1 Eskadrą i prze-
prowadzić wspólne ćwiczenia. W ich
toku okręty odwiedziły marokańskie
porty Casablanca, Kenitra, Mazagan,
Safi, Mogador i Agadir.

W drodze powrotnej do kraju 2 Eska-
dra zatrzymała się w dniach 9-16 czerw-
ca w Lizbonie. W przeddzień zespołu
wyjścia w morze na pokładzie *Lamotte-*
Picquet francuski ambasador wydał
przyjęcie dla portugalskiego ministra
marynarki.

Lorient Eskadra osiągnęła rankiem
17-go, a Brest 24-go. Krążownik nie
pozostawał jednak długo bez zajęcia,
bowiem 4 lipca przeszedł do Cherbo-
urg. W dniach 6-7 lipca uczestniczył
w manewrach u ujścia Sekwany, by na-
stępnie wraz z niszczycielami *Léopard*,
Lynx i *Lion* odwiedzić w dniach 8-10-
go Le Havre. Do Brestu zespół powrócił
11-go.

17 lipca zespół wyszedł w rejon Qui-
beron, gdzie przeprowadzono ćwicze-
nia artyleryjskie i torpedowe.

W dniu 30 lipca przy okazji inau-
guracji portowej stacji kolejowej w Cher-
bourg odbyła się rewia 2 Eskadry przed
prezydentem Lebrun. Z uwagi na mgli-
stą pogodę i sztormowe morze prezy-
dent obserwował okręty na wielkiej re-
dzie z pokładu *Vauban*. W przeglądzie
nie uczestniczył wiceadm. Drujon, który
przebywał w szpitalu marynarki w Bre-
scie, zastąpił go wiceadm. Herr – gene-
ralny inspektor marynarki w północ-
nych departamentach, zaś dowodzenie
Eskadrą przejął w zastępstwie kontr-
adm. Pontevez.

Mimo generalnie dobrego stanu tech-
nicznego, *Lamotte-Picquet* wymagał
już poważnego remontu, obejmujące-
go między innymi wymianę okładziny
w części kotłów.

W związku z tym w początkach sier-
pnia większość ruchowego wyposażenia
admiralskiego została przeniesiona z *La-*
motte-Picquet na *Duguay-Trouin*, który
po zakończeniu prac w stoczni w Bre-
scie był gotów do podniesienia flagi wi-
ceadm. Drujon.

Z dniem 16 sierpnia krążownik prze-
szedł do dyspozycji 2 Dystryktu Morskie-
go i został postawiony w stan „disponibi-
lite armée”. W dniu 25-go d-ctwo okrętu
objął kmr W.A. MacGrath, a dotych-
czasowy kmr Petit przeszedł wraz z ad-
mirałem na *Duguay-Trouin*.

W dniu 1 września krążownik przeszedł do Lorient, swego miejsca narodzin, gdzie został poddany szczegółowej inspekcji. W piśmie z 26.10.1933 zaaprobowano szereg modyfikacji i nowych instalacji, które miały zostać wykonane przy okazji remontu.

Prowadząca modernizację stocznia w Lorient nie dysponowała doświadczeniem w obsłudze krążowników 8000 t i musiała współpracować z Brestem.

Prowadzone prace modernizacyjne *Lamotte-Picquet* zaledwie w niewielkim stopniu były w stanie usunąć mankamenty krążowników tej klasy, do których zaliczano przede wszystkim: brak ochrony przed wszelkimi rodzajami broni, relatywnie duża sylwetka, stanowiąca łatwy cel oraz nieliczne działa plot. i niską szybkostrzelność.

1934

Po długim okresie prac remontowych w dniu 15 grudnia *Lamotte-Picquet* wyszedł na redę Lorient dla kalibracji kompasu. Wyjście w morze w rejon Quiberon dla sprawdzenia sprawności siłowni zostało przerwane z uwagi na złe warunki atmosferyczne i jednostka powróciła na kotwiczowisko Port-Haliguen.

1935

W dniach 16-19 stycznia krążownik przeprowadził serię prób morski w oparciu o kotwiczowisko Groix.

Kolejne wyjście w morze zostało znów przerwane przez złe warunki atmosferyczne, które zmusiły jednostkę do powrotu 14 lutego, bez realizacji całego założonego programu ćwiczeń.

W dniu 21 lutego *Lamotte-Picquet* wyszedł w morze w celu przeprowadzenia ćwiczeń artyleryjskich, jednak i tym razem sztorm zmusił okręt do pozostania na kotwicy w Port-Tudy oraz okrążenia Houat i Hoedic w poszukiwaniu schronienia w rejonie Quiberon.

Kolejne serie prób sprawności siłowni, utrudniane przez złe warunki pogodowe ciągnęły się do początków marca, gdy wreszcie krążownik zdołał je szczęśliwie zakończyć i ostatecznie opuścił Lorient kierując się do Brestu, który osiągnął 7-go.

Po przybyciu do bazy *Lamotte-Picquet* zajął swoje stanowisko i kilka dni później został włączony w skład 2 Eskadry, gdzie dołączył do *Duguay-Trouin*. Okręt pozostał na Atlantyku, choć początkowo zamierzano wysłać go na Daleki Wschód by zamienił *Primauguet*.

Oba krążowniki tworzyły „grupę pogotowia”, ze zredukowanymi załogami,

która kontynuowała tradycje 2 Dywizjonu Lekkiego.

Popołudniu 14 maja *Lamotte-Picquet* wyszedł z Brestu na kilkudniowe ćwiczenia, przede wszystkim w strzelaniu torpedowym, prowadzone na wodach Zatoki Fret.

W dniach 4-5 czerwca jednostka przeszła pięciogodzinny test zużycia paliwa przy prędkości 15 węzłów oraz ćwiczenia w zakresie kierowania ogniem i stosowania wkładek podkalibrowych do dział kal. 155 mm. 12 czerwca okręt uczestniczył w ćwiczeniach artyleryjskich oraz strzelał torpedy na Zatoce Fret wraz z torpedowcami *L'Adroit* i *Basque*.

W dniu 27 czerwca minister marynarki wojennej Francois Pietri przeprowadził inspekcje 1 i 2 Eskadry w Zatoce Duarnenez. W tym czasie *Lamotte-Picquet* i *Duguay-Trouin* znajdowały się w Morgat. Należy zwrócić uwagę, że zredukowana załoga obu krążowników nie pozwoliła im wziąć udziału w ćwiczeniach 2 Eskadry, jakie miały miejsce w początkach lipca.

W lipcu *Lamotte-Picquet* przechodził remont. Z dniem 1 sierpnia został zdjęty ze stanu 2 Eskadry i podporządkowany 2 Regionowi Morskiemu, a równocześnie wznowiono rozmowy na temat możliwości transferu jednostki na Daleki Wschód.

Z dniem 1 września krążownik objął nowy d-ca kmrdr M.V.E.R. Bastard. Po postoju w stoczni w dnia 17-25, jednostka otrzymała pełną załogę w związku z rozkazem z 15 października kierującym *Lamotte-Picquet* na Daleki Wschód dla zastąpienia *Primauguet*. Opuuszczając Brest 2 listopada w Dzień Zaduszny *Lamotte-Picquet* nie przewidywał, że los już nigdy nie da powrócić mu do Francji. Od 31 października na pokładzie okrętu przebywał jako pasażer kmrdr P.M.M. Pavie, który udawał się do Sajgonu by objąć dowództwo nad *Primauguet* w drodze powrotnej do kraju.

Krążownik w dniach 8-12 listopada zatrzymał się w Bizercie, a następnie 16-18-go w Port Said. W okresie między 30 listopada a 3 grudnia okręt stał w Dżibuti, gdzie przekazał wodnosamolot pokładowy GL 832 na kolonialny słup *Dumont d'Urville*. Następnie jednostka odwiedziła w dniach 3-5 grudnia Aden, 12-18 Colombo oraz w końcu 23-27-go Singapur, by ostatecznie osiągnąć Sajgon 30 grudnia.

1936

W dniu 8 stycznia w Sajgonie wiceadm. Esteva przeniósł swoją flagę d-cy

francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie z wracającego do Francji *Primauguet* na *Lamotte-Picquet*.

Nowy flagowiec wyszedł z Sajgonu w rejs 20 stycznia, odwiedzając Tourane (22-26) oraz Port-Dayot do 2 lutego. W drodze powrotnej wzdłuż indochińskiego wybrzeża był znów Tourane, gdzie okręt przebywał od 3 do 10 lutego. Kontynuując rejs krążownik zakotwiczył w Haiphong, a następnie przeszedł do Zatoki Along gdzie pozostawał do 22-go. Kolejnym miejscem postoju był Kwangchow Wan. (24-26). W czasie pobytu w Tonkinie wiceadm. Esteva złożył 16 lutego kwiaty na grobie Commandant Riviere.

W dniu 27 lutego *Lamotte-Picquet* przybył do Hongkongu, a następnie po kilku dniach 5 marca wyruszył do Szanghaju, tyle tylko, że już bez wiceadm. Esteva na pokładzie. Ten ostatni przeniósł swoją flagę na kolonialny słup *Amiral Charner* i wyruszył do Swatow (5 marca), Amoy (8-go), Foochow (11-go) oraz Ningpo (14-go) W tym czasie krążownik 9 lutego przybył do Szanghaju, a 18-go na jego pokład powrócił wiceadm. Esteva. *Lamotte-Picquet* pozostawał w Szanghaju do 23 kwietnia, po czym wyruszył do Tsingtao. Następnego dnia do jednostki dołączyły słupy *Rigault de Genouilly*, *Amiral Charner* i *Tahure*. Cała czwórka pozostawała razem do 14 maja.

Następnym etapem rejsu był Dai-eren (15-19 maja), a następnie 1 czerwca Wei-Hai-Wei, dokąd wiceadm. Esteva dotarł poprzedniego wieczora na pokładzie *Rigault de Genouilly*. W dniu 4 czerwca około 23.00 *Lamotte-Picquet* osiągnął Chemulpo, choć trudno powiedzieć czy wówczas na pokładzie był wiceadm. Esteva, który jako osoba nader aktywna, często zmieniał okręty.

W dniu 13 czerwca krążownik zakotwiczył w rejonie Pusan Rock, gdzie pozostawał do 18-go przed wyruszeniem do Japonii. 19-go *Lamotte-Picquet* odwiedził Miyajima (siedzibę japońskiej akademii morskiej), a następnie Takamatsu 26-go. Dłuższy postój przypadł w Kobe między 29 czerwca a 14 lipca oraz w Jokohama w dniach 16-30 lipca, tym razem już razem ze słupem *Amiral Charner*.

Francuski zespół opłynął wyspy japońskie odwiedzając Muroran, Shio-gama, Omori, Tsuruga, Niigata, Hamanochasdate, Nagasaki (w tej ostatniej krążownik przeszedł w dniach 1-21 września dokowanie), Kagoshima i Fukuoka. Wiceadm. Esteva często zmieniał

jednostkę, tym bardziej, że jego flagowiec przechodził przez 3 tygodnie prace stoczniowe.

Ostatecznie krążownik opuścił rejon wysp japońskich 21 września kierując się do Tsingtao, które osiągnął 23-go. Tam dołączyły słupy *Amiral Charner* i *Tahure*, po czym *Lamotte-Picquet* wyruszył do Szanghaju, gdzie dotarł 6 października. Postój w tym mieście trwał miesiąc, a następnie krążownik wraz *Amiral Charner* wyruszył do Hongkongu, który osiągnął 6 listopada.

W dniu 11 listopada wiceadm. Esteva uczestniczył w obchodach rocznicy Armistice 1918, kończącej I wojnę światową. 12 listopada aktywny francuski dca wyruszył na *Amiral Charner* do Port Jesselton, brytyjskiej kolonii na zachodnich wybrzeżach Borneo. Następnie słup kontynuował rejs, tym razem na wodach Holenderskich Indii Wschodnich, odwiedzając Sandakan, Tarakan i Larantuka, gdzie stanął na kotwicy 27 listopada.

Lamotte-Picquet również wyruszył na wody Holenderskich Indii Wschodnich, odwiedzając Sandakan, Balikpapan i Makassar. W dniach 1-5 grudnia krążownik zatrzymał się w Sanoer (Bali), gdzie spotkał zbiornikowiec *Loing* oraz co ważniejsze słup z wiceadm. Esteva

na pokładzie. Admirał przeszedł na krążownik i wyruszył do Batavii, gdzie jednostki stały w dniach 7-13-go grudnia. Krążownik 13-go wyszedł do Sajgonu, który osiągnął 16 grudnia o 08.00, jednak bez wiceadm. Esteva, który na pokładzie *Amiral Charner* odwiedził jeszcze Surabaję i powrócił do Sajgonu dopiero 21 grudnia.

1937

Podróż admirała do Syjamu na pokładzie *Amiral Charner*, w czasie której odwiedzano Bangkok (5-14 stycznia) dało załodze krążownika chwilę oddechu, choć raczej krótką. W dniu 20 stycznia pod flagą wiceadm Esteva okręt wyszedł z Sajgonu na Filipiny. Tym razem rejs był krótki, 23-go rankiem osiągnięto Cebu, a po 5 dniowym postoju *Lamotte-Picquet* wyruszył do bazy, którą osiągnął 1 lutego.

Zawsze aktywny krążownik był 5 lutego w Cam Ranh, 9-go w Port-Dayot, a 16-go w Tourane, gdzie odwiedził go cesarz Annamu wraz francuskim rezydentem generalnym. Następnie w dniach 22-26 luty jednostka kotwiczyła w Zatoce Along.

Lamotte-Picquet wyruszył ponownie na Filipiny, odwiedzając Manilę (2-10 marca), a następnie przeszedł do Hong-

kongu (12-20) i do Keelung na Tajwanie (21-25)

Jeden ze zwyczajowych rejsów do Japonii krążownik przeprowadził wiosną 1937, odwiedzając Kagoshima, Beppu, Fukuoka i na końcu w kwietniu Nagasaki. Następnie krążownik obrał kurs na Tsingtao, gdzie przybył 17-go i spotkał się ze słupami *Dumont d'Urville*, *Amiral Charner* i *Tahure*. Zespół działał wspólnie do 23 kwietnia, po czym *Lamotte-Picquet* przeszedł do Szanghaju, który osiągnął 25-go.

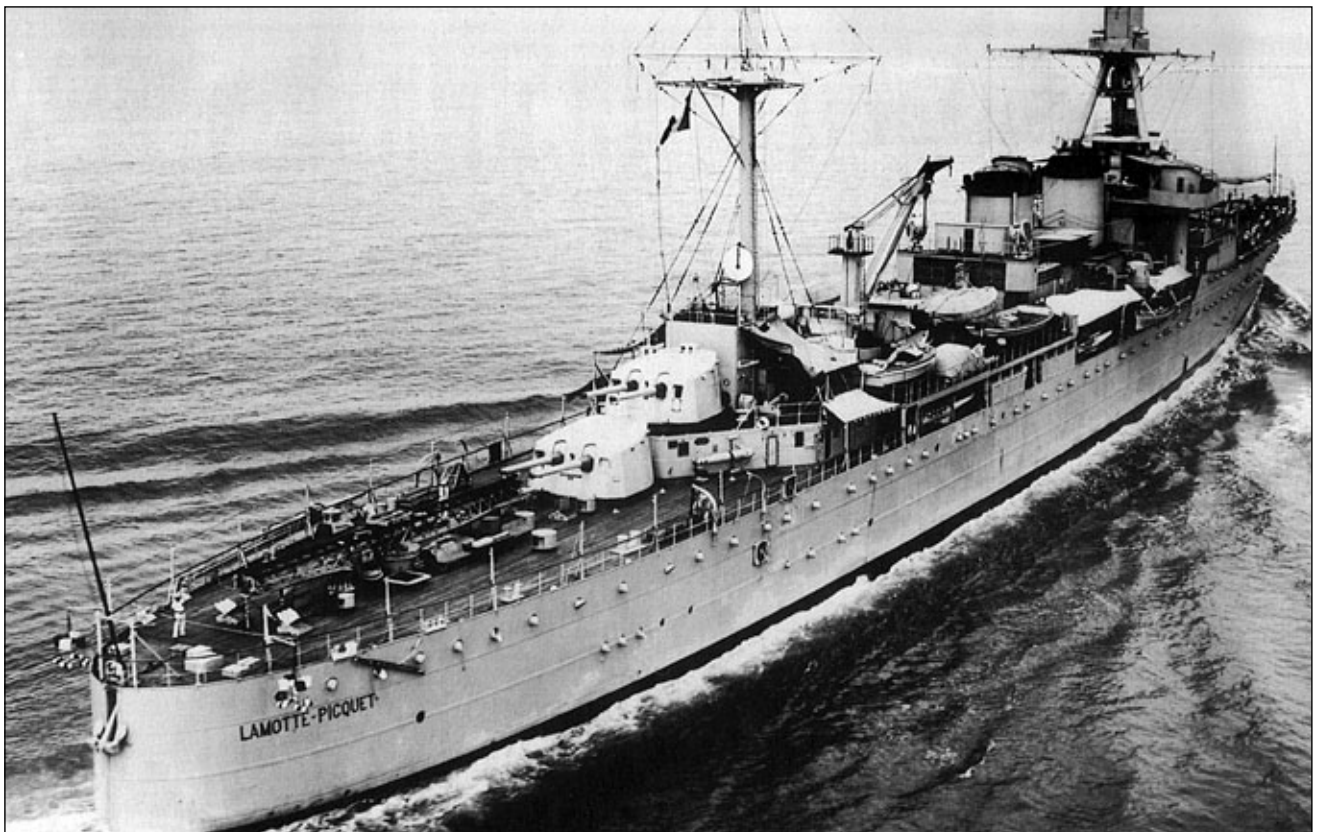
W dniu 18 maja nastąpiła zmiana na stanowisku d-cy francuskich sił morskich, wiceadm. Esteva odleciał do Francji, a dowodzenie objął wiceadm. Le Bigot. Kilka tygodni później taka zmiana objęła również stanowisko d-cy krążownika, którym 8 lipca w czasie postoju w Jokohamie został kmr R.M. Gribelin.

Krążownik pozostawał w Szanghaju do 31 maja, po czym przeszedł do Nagasaki. Kolejnymi portami były Miyajima i Kobe, a następnie Jokohama, gdzie okręt wszedł wraz ze słupem *Dumont d'Urville*. Postój w tym porcie trwał do 10 lipca, a później jednostka wróciła do Szanghaju.

Pobyt w Szanghaju był nader aktywny, bowiem w tym czasie *Lamotte-*

Bardzo ładne ujęcie bohatera naszego artykułu na wodach dalekowschodnich z dnia 31 stycznia 1937 roku.

Fot. Air Indochine



Picquet odwiedził porty Wei-Hai-Wei, Chefoo, Chin-Wang-Tao i Shan-Kai-Kwan. Na miejscu wiceadm. Le Bigot zastał bardzo poważną sytuację. Aby uzyskać dokładniejsze informacje admirał przeniósł 12 sierpnia swą flagę na *Dumont d'Urville*, który kotwiczył na „31 Mili” w dolnym biegu Yangtze. Nazajutrz słup powrócił do Szanghaju i wiceadm. Le Bigot powrócił na swój flagowiec.

W dniu 13 sierpnia rozgorzały walki między Chińczykami a lądującymi oddziałami japońskimi. W toku walk strony używały lotnictwo bombowe.

Francuska Koncesja mieściła się w Whangpoo, w południowej części International Settlement i była narażona na „błędy” obu walczących stron. W tym czasie na terytorium koncesji kotwiczył krążownik *Lamotte-Picquet* w rejonie Pootung Point, słupy *Dumont d'Urville*, *Savorgnan de Brazza* oraz kanonierka rzeczna *Doudart de Lagrée*. 14 sierpnia bomby spadły w pobliżu okrętów, szczęśliwie jednak zdołano uniknąć bezpośrednich trafień, jednak motorówka transportująca wiceadm. Le Bigot zatonała w wyniku bliskiego upadku bomby.

Ta sytuacja wymagała obecności *Lamotte-Picquet* przez kilka miesięcy, tak że dopiero 26 grudnia okręt wraz z *Savorgnan de Brazza* wyruszył do Haiphong, który osiągnął 31-go.

1938

Po opuszczeniu Haiphong krążownik wraz z towarzyszącym słupem znalazł się 4 stycznia w Zatoce Along, a następ-

nie przeszedł do Tourane, gdzie dotarł 8-go. Flagowiec ruszył dalej do Sajgonu, zatrzymując się po drodze w Nhatrang. Po przybyciu do Sajgonu *Lamotte-Picquet* został odstawiony na 3-miesięczny remont, który rozpoczął się już 19 stycznia, a jego przedmiotem były przede wszystkim turbiny okrętu.

Ponownie jednostka wyszła w morze dopiero wieczorem 14 kwietnia, kierując się wraz z *Dumont d'Urville* do Port-Dayot. Następnie po tygodniowym postoju krążownik przeszedł do Zatoki Along i Fort-Bayard, kierując się ostatecznie do Hongkongu, gdzie przeszedł remont. W czasie, gdy na okręcie prowadzono prace stoczniowe, wiceadm. Le Bigot złożył w dniach 3-9 maja na pokładzie *Savorgnan de Brazza* wizytę w pobliskim portugalskim Macao.

Po zakończeniu prac *Lamotte-Picquet* wyszedł 15 maja w kierunku Archipelagu Chusan, gdzie zakotwiczył w rejonie wyspy Putu, spotykając się z *Primauguet*, który właśnie przybył z Szanghaju. Wieczorem 19 maja krążownik wyruszył do Szanghaju zmieniając *Primauguet*, który odszedł na remont do Hongkongu.

W Szanghaju *Lamotte-Picquet* pozostawał między 20 maja a 28 czerwca. Pod koniec tego postoju wiceadm. Le Bigot przeniósł swoją flagę na *Dumont d'Urville* i wyruszył w górę Yangtze, odwiedzając Chiankiang (21-go), Nanking (22-go) oraz Wuhu (24-go). Do Szanghaju słup z admirałem na pokładzie powrócił wczesnym rankiem 26 czerwca. Dwa dni później krążownik opuścił Szanghaj ruszając do Tourane.

Do Tourane *Lamotte-Picquet* przybył 1 lipca, jednak postój i tym razem nie trwał długo bowiem już wkrótce okręt wyruszył znów na wody chińskie, odwiedzając Chefoo (12-go), Wei-Hai-Wei (15-go), a następnie Tsingtao (20-21), po czym 23 lipca znalazł się znów w Szanghaju.

27 lipca krążownik wyruszył do Zatoki Along, gdzie w nocy 31-go dołączył do *Primauguet*. Po kilku dniach wspólnych ćwiczeń jednostki rozdzieliły się, *Primauguet* odszedł do Hongkongu, który osiągnął 8 sierpnia, a *Lamotte-Picquet* po krótkim postoju w Port-Dayot, 9 sierpnia dotarł do Sajgonu.

W sierpniu wiceadm. Le Bigot otrzymał pochwałę w rozkazie marynarki wojennej. W dniu 17 sierpnia krążownik wyruszył do Singapuru, gdzie zatrzymał się w między 19 a 23, przed rejssem na wody Holenderskich Indii Wschodnich. W toku tej misji jednostka odwiedziła Surabaję (26 sierpnia-6 września), Bali (7-13-go), Makassar (14-15-go) oraz w końcu Kudat Harbour na NE Borneo (18-20 września).

W tym czasie sytuacja w dalekiej Europie stała się bardzo krytyczna, jednak konflikt chwilowo zażegnano „Ugodą Monachijską”. Krążowniki *Lamotte-Picquet* i *Primauguet* oraz okręty podwodne *La Tonnant* i *La Conquerant* znajdowały się wówczas od 23 września w Manili.

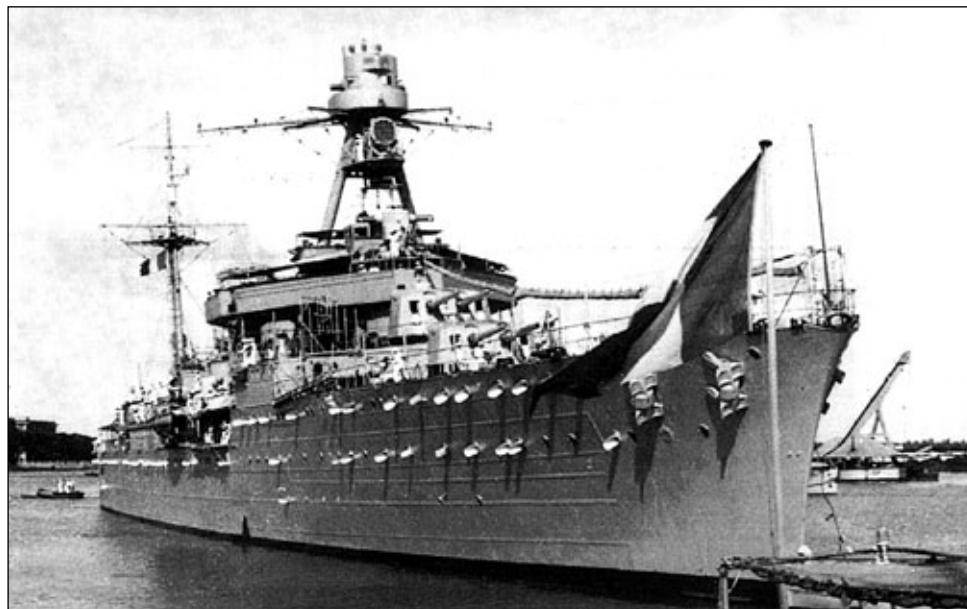
Gdy odwołano alarm związany z zagrożeniem *Lamotte-Picquet* wyszedł 10 października do Hongkongu, odwiedzając Port-Dayot i Tourane. Hongkong osiągnięto 15-go, po czym krążownik ruszył dalej do Szanghaju, gdzie dotarł 22 października.

W Szanghaju okręt przebywał przez miesiąc do 22 listopada, po czym wyruszył w drogę powrotną odwiedzając Hongkong i wyspę Putu w Archipelagu Chusan. W dniu 2 grudnia jednostka spotkała się w Zatoce Along z *Primauguet*. Po wspólnych ćwiczeniach *Lamotte-Picquet* odszedł do Haiphong, a następnie Tourane, które osiągnął 29 grudnia.

(ciąg dalszy nastąpi)

Lamotte-Picquet w Sajgonie w 1938 roku.

Fot. zbiory Albert Moreau



Tłumaczenie z języka
angielskiego
Maciej S. Sobański



Hongkong, grudzień 1941 roku

Choć od chwili zakończenia II wojny światowej minęło już ponad 60 lat, to jednak prowadzone w jej toku działania, w tym również morskie, nadal wywołują spore emocje, czego najlepszym dowodem są liczne polemiki naukowców i dziennikarzy, jakie przetaczają się po dziś dzień przez łamy prasy. Polacy jako Europejczycy, oceniają ten konflikt przede wszystkim przez pryzmat tego, co rozgrywało się na obszarze naszego kraju, a szerzej kontynentu (ewentualnie jeszcze w Afryce Północnej) wraz z otaczającymi go morzami i oceanami, co oczywiście daleko nie wyczerpuje obrazu całej wojny. Tak się jakoś złożyło, że działania wojenne na Pacyfiku i Dalekim Wschodzie, gdzie otwarty konflikt zbrojny między Japonią a Chinami, uważany przez wielu za prawdziwe preludium II wojny światowej, rozpoczął się na dobre już w roku 1937, znajdowały jedynie marginalne odzwierciedlenie w polskim piśmiennictwie. Poniższy artykuł stanowić będzie zatem skromny przyczynek,

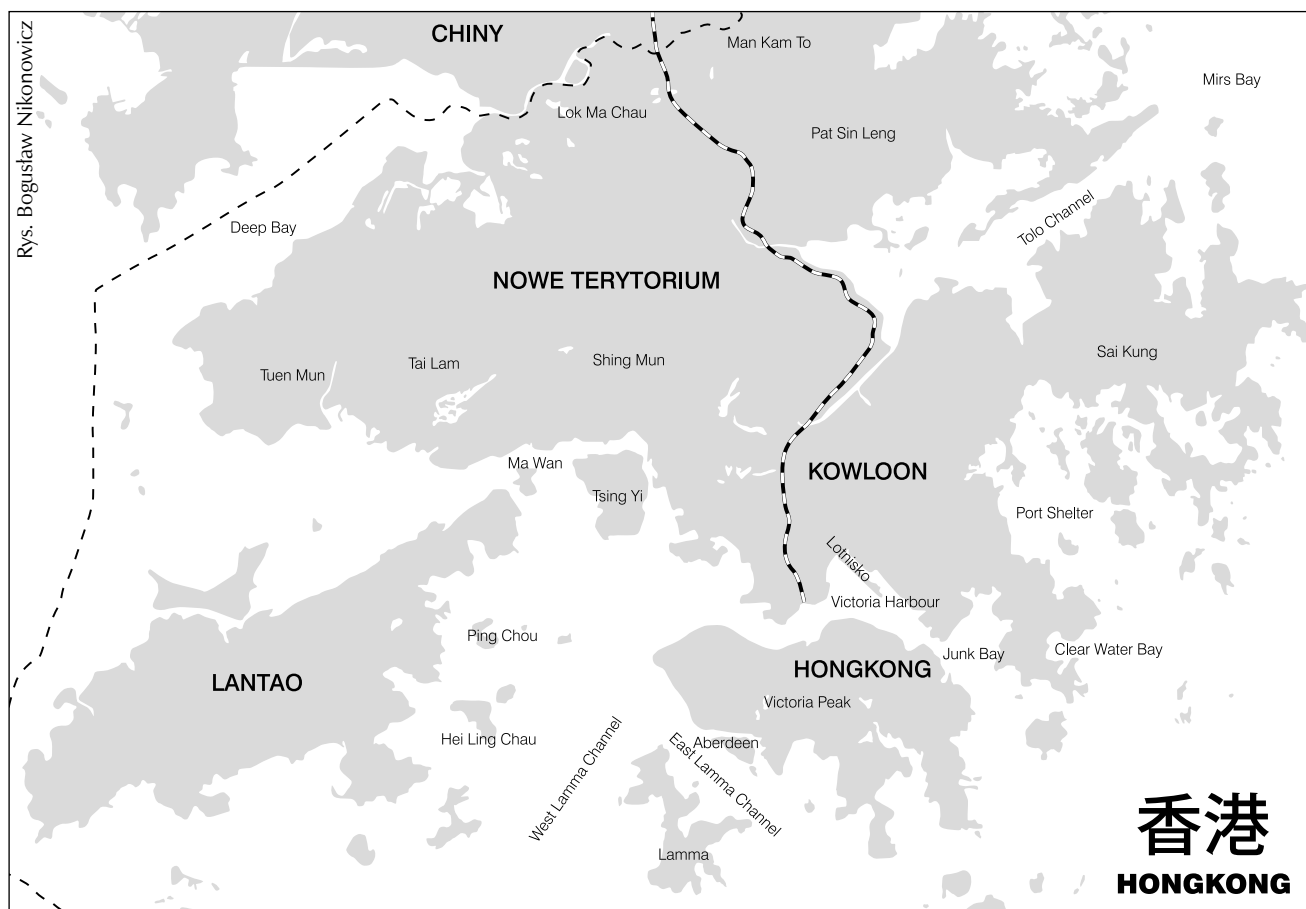
przybliżający czytelnikom jeden z epizodów wojny w tym regionie.

Dla Wielkiej Brytanii, która utrzymywała rozległe interesy tak polityczne jak i gospodarcze na obszarze Państwa Środka, przysłowiową „Bramą do Chin” był Hongkong, który z racji swego położenia pełnił równocześnie funkcję bazy dla jednostek Royal Navy operujących na wodach Dalekiego Wschodu i chińskich rzekach. Sam Hongkong, posiadający status Kolonii Korony, obejmował w zasadzie dwa obszary o zdecydowanie różnym formalnym statusie prawnym. Pierwszą część stanowiła sama wyspa Hongkong, zdobyta przez Brytyjczyków w roku 1842 w wyniku I Wojny Opiumowej oraz Półwysep Kowloon z okolicznymi wysepkami, przejęty po zakończeniu II Wojny Opiumowej w 1860. Drugim zaś elementem było tzw. Nowe Terytorium, część położona na kontynencie azjatyckim, wydzierżawiona od władz Chin w roku 1898 na okres 99 lat. Łączna powierzchnia tej brytyjskiej ko-

lonii, której stolicą była Victoria, wynosiła około 1013 km²¹⁾. Na wyspie i w Kowloon rozlokowało się miasto i port wraz z całą, rozbudowaną infrastrukturą, w tym również bazą Royal Navy z własnym zapleczem remontowym (Kowloon Naval Yard).

Lokalizacja Hongkongu, a przede wszystkim jego oddalenie od innych części Imperium, powodowała jednak, że z czysto wojskowego punktu widzenia obrona tej brytyjskiej enklawy mogła okazać się trudna, by nie powiedzieć, że praktycznie niemożliwa. Władze brytyjskie doskonale zdawały sobie sprawę z tego stanu rzeczy, jednak aż do początku lat dwudziestych konieczność ewentualnej obrony była wyłącznie hipotetyczna. Cesarskie, a później republikańskie Chiny, targane nieprzerwanymi walkami wewnętrznymi, nie stanowiły żadnego realnego zagrożenia

1. wg innych źródeł powierzchnia Hongkongu miała wynosić 1064 km².



nia dla posiadłości. Podobnie rzecz się miała z Francuzami, którzy z racji opowania Indochin, uważali południową część Państwa Środka za swoją domenę. Innych zagrożeń w zasadzie nie było, wystarczał więc niewielki garnizon przeznaczony przede wszystkim do pełnienia w kolonii funkcji o charakterze policyjnym, choć jeszcze w końcu XIX wieku Brytyjczycy wzniesli w Hongkongu kilka baterii artylerii nadbrzeżnej dla osłony miasta, portu i kotwiczowiska.

Sytuacja Hongkongu uległa zdecydowanemu pogorszeniu z chwilą podjęcia przez Japonię otwartych ofensywnych działań na obszarze Chin w roku 1937. Choć sam port nie został objęty ogłoszoną przez Japończyków w dniu 25 sierpnia 1937 bezprawną blokadą wybrzeża Chin, to obsadzenie pobliskich wysp Pratas i Lingting oraz penetracja Zatoki Bias, stwarzały już realne zagrożenie dla Hongkongu. Japończycy kontynuowali agresję w Chinach również w latach następnych, odcinając stopniowo miasto od jego kontynentalnego zaplecza. Działania wojenne prowadzone były w sposób bezpardonowy, co prowadziło nieuchronnie do międzynarodowych incydentów, bowiem na obszarze Chin funkcjonowały liczne zagraniczne koncesje, a na wiel-

kich rzekach operowały kanonierki kilku państw, których zadaniem była ochrona placówek dyplomatycznych, koncesji a szerzej własnych stref interesów gospodarczych. Stąd też incydenty polegały przede wszystkim na naruszaniu czy blokowaniu przez Japończyków terenów koncesji, względnie „omyłkowym” atakowaniu okrętów, jak to miało miejsce w przypadku brytyjskich kanonierek *Ladybird* i *Bee* w Wuhu. Incydenty te prowadziły niekiedy nawet do zatopienia jednostek, co spotkało amerykańską kanonierkę *Panay*. Swymi działaniami Japończycy zmusili w końcu zagraniczne kanonierki do wycofania się z chińskich rzek, co najszybciej uczynili Francuzi, Amerykanie i Włosi. Brytyjczyców, którzy najdłużej pozostali na posterunku, do wycofania swych okrętów z górnego biegu Yangtze, zmusił dopiero wybuch działań wojennych w Europie. Po 3 września 1939 kanonierki Royal Navy odeszły do Hongkongu, który stał się ich nowym punktem bazowania.

Ogromny, negatywny wpływ na położenie Hongkongu wywarło opanowanie wyspy Hainan u południowych wybrzeży Chin przez Japończyków w lutym 1939, którzy w porcie Haikou utworzyli bazę swych sił morskich i lotniczych.

Hainan w japońskich rękach oznaczał nie mniej nie więcej jak tylko przecięcie podstawowej linii komunikacyjnej łączącej brytyjską enklawę z posiadłościami na Malajach i bazą w Singapurze.

Wybuch światowego konfliktu w Europie we wrześniu 1939 roku spowodował, że właśnie na nim ze zrozumiałych względów skoncentrowana została główna uwaga Brytyjczków, co zdecydowanie ograniczyło szanse na wzmocnienie potencjału obronnego Hongkongu. Niekorzystny w sumie dla Wielkiej Brytanii bilans pierwszych lat wojny – klęski w Norwegii, Francji i na Bałkanach, prowadzone ze zmiennym szczęściem działania w Afryce, stała walka z U-bootami na wszystkich morzach i oceanach, zdecydował, że również w tym okresie niewiele uczyniono dla poprawy bezpieczeństwa tego ważnego miasta i portu. Tym bardziej, że coraz bardziej czytelne stawały się zamiary Japonii, zwłaszcza po obsadzeniu swymi garnizonami francuskich Indochin w sierpniu 1940 roku. Również przebieg prowadzonych negocjacji amerykańsko-japońskich nie wróżył niczego dobrego na przyszłość.

Podjęte w początkach 1941 rozmowy brytyjskich i amerykańskich specja-

listów wojskowych dotyczące strategii wojennej, na kierunku dalekowschodnim skupiały uwagę przede wszystkim na Singapurze jako kluczowej pozycji w regionie, gwarantującej utrzymanie alianckiego stanu posiadania, co oznaczało, że Hongkong nie mógł liczyć na żadne istotne wzmocnienie².

Nie oznacza to oczywiście, że ta brytyjska enklawa była zupełnie bezbronna, choć wg słów samego Winstona Churchilla ewentualna obrona miasta „... nie miała najmniejszych szans”, a jej głównym zadaniem było możliwe jak najdłuższe uniemożliwienie Japończykom wykorzystania portu i dogodnego kotwicowiska.

Dowódcą całości brytyjskich sił zbrojnych znajdujących się w grudniu 1941 roku w Hongkongu był gen. Christopher M. Maltby, któremu podporządkowano znajdujące się na terytorium kolonii wojska lądowe oraz siły marynarki wojennej i nader szczątkowe lotnictwo.

Trzon obrony stanowiło 6 regularnych batalionów piechoty, w tym 2 brytyjskie (2 bat. Royal Scots Regiment i 1 bat. the Middlesex Regiment, którego wyposażenie, zwłaszcza w broń maszynową, najbardziej zbliżone było do stanu etatowego), 2 indyjskie (5 bat. 7th Rajput Regiment i 2 bat. 14 Punjab Regiment) oraz 2 kanadyjskie (Winnipeg Grenadiers i Royal Rifles of Canada), przy czym te ostatnie przybyły do Hongkongu dopiero w listopadzie 1941 i słabo jeszcze orientowały się w topografii terenu działania. Pewne uzupełnienie stanowił formowany dopiero Hong Kong Chinese Regiment w sile batalionu, rekrutowany z miejscowych Chińczyków oraz siły ochotnicze Hong Kong Volunteer Defence Corps (HKVDC). Z oddziałów tych, które wzmocniono saperami, łącznością i służbami, utworzono 2 słabe brygady piechoty. Pierwsza z nich, Mainland Brigade (d-ca bryg. Cedric Wallis) została skierowana do obsadzenia przygotowanej wcześniej linii obronnej o długości 18 km na obszarze Nowego Terytorium i Półwyspu Kowloon, zaś drugą – Island Brigade (d-ca bryg. John K. Lawson, Kanadyjczyk) zatrzymano do brony samej wyspy Hongkong, gdzie obsadziła między innymi zamaskowane bunkry uzbrojone w broń maszynową, rozmieszczone na skraju plaż w miejscach dogodnych do ewentualnego wysadzenia desantu z morza. Plażę wyspy zabezpieczono dodatkowo zasiekami z drutu kolczastego, polami minowymi oraz zainstalowano na nich reflektory, umożliwiające wczesne wykrycie noc-

Lokalizacja artylerii nadbrzeżnej Hongkongu (częściowa)		
Nr baterii	lokalizacja	liczba dział
Nr 12 RA	Stanley Fort	3 x 234 mm Mk VII
Nr 30 RA	Bokhara Fort	2 x 234 mm Mk V
Nr 36 RA	Collison Fort	2 x 152 mm CP II
	Chung Hom Kok	2 x 152 mm CP II
Nr 24	RA Mount Davis	2 x 234 mm Mk V
Nr 26	RA Stonecutter's Island	2 x 152 mm CP II
	Jubilee Battery	2 x 152 mm CP II
Nr 965	RA Belcher's Battery	1 x 152 mm
	Belcher's Lower	2 x 120 mm
Nr 1	HKVDC Cape D' Aguilar	2 x 102 mm
Nr 2	HKVDC Bluff Head	2 x 152 mm
Nr 3	HKVDC Aberdeen (Ap Lei Chau)	2 x 102 mm
Nr 4	HKVDC Pakshawan Fort	2 x 152 mm CP II
źródło: strony internetowe www.hongkongwardiaries.com		

nego ataku (właśnie takiego ewentualnego działania oczekiwano ze strony Japończyków). Wzdłuż plaż na otwartych stanowiskach rozmieszczono również 6 dział polowych kal. 84 mm (16 funtowych) oraz 4 kal. 40 mm (2 funtowe).

Możliwości wsparcia ogniowego własnych wojsk operujących na froncie lądowym były raczej niewielkie, ponieważ piechota nie dysponowała własną, organiczną artylerią, zaś w Hongkongu większość dział znajdowała się w bateriach nadbrzeżnych, z których tylko niektóre mogły prowadzić ogień do celów na lądzie. Typowa artyleria polowa wsparcia znajdowała się jedynie w składzie 1 Hong Kong Regiment HKSRA (Hong Kong and Singapore Royal Artillery), a stanowiło ją 8 haubic kal. 94

mm, 8 haubic kal. 114 mm oraz 8 haubic kal. 152 mm.

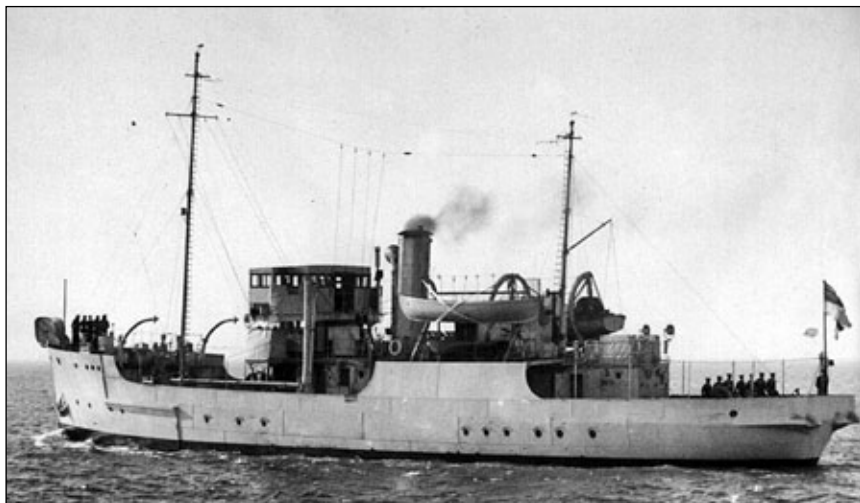
Obronę wybrzeża zapewniała artyleria nadbrzeżna skupiona w 8 i 12 Coast Regiment Royal Artillery, 965 Defence Battery oraz bateriach HKVDC. Ogółem w Hongkongu artyleria nadbrzeżna dysponowała 8 działami kal. 234 mm, 14 kal. 152 mm, 2 kal. 120 mm oraz 4 kal. 102 mm.

Obronę przeciwlotniczą Hongkongu, jak miały to wykazać doświadczenia wojenne, wybitnie niewystarczającą, zapewniał 8 AA Regiment Royal Artillery, w składzie 4 baterii dział plot., 2 ciężkich i 2 lekkich, z których jedną obsa-

² wg Wolny A., *Wojna na Pacyfiku*, Warszawa 1971.

Takie przestarzałe samoloty torpedowe Vickers „Wildbeeste” miały bronić Hongkongu przed Japończykami. Fot. zbiory Seweryn Fleicher





Mały stawiacz min Redstart stacjonujący w Hongkongu.

Fot. „Ships of the World”

dział personel z HKVDC. Ewentualne uzupełnienie stanowiła artyleria plot. okrętów znajdujących się w porcie i na kotwiczowisku.

Siły lotnicze RAF w Hongkongu, którymi dowodził w grudniu 1941 ppłk (w/cdr) H.G. Sullivan „Ginger”, były więcej niż skromne i liczyły łącznie 115 ludzi, w tym 8 oficerów. Większość personelu lotniczego została odkomenderowana z dywizjonów RAF nr 36 i nr 100, stacjonujących na stałe w Singapurze. Rzecz znamienna, mimo bolesnych doświadczeń, toczącej się już od ponad 2 lat wojny, Brytyjczycy nie dysponowali w Hongkongu ani jednym samolotem myśliwskim, co wynikało zapewne z czystego wyrachowania, czy jak kto woli ekonomii sił. Po co kierować deficytowe nadal myśliwce do obrony pozycji, która i tak w założeniach już spisana jest na straty. Na lotnisku Kai Tak, znajdującym się na obszarze Półwyspu Kowloon, stacjonowały jedynie 3 archaiczne, bo pochodzące z roku 1933, dwupłatowe samoloty bombowo-torpedowe typu Vickers „Vildebeeste”³ o numerach K2924, K2818 i K6379. Poza tym na lotnisku znajdowały się jeszcze 2 rozpoznawcze łodzie latające typu Supermarine „Walrus”⁴ o numerach L2259 i L2819. Maszyny te należące do składu FAA – lotnictwa pokładowego Royal Navy i stanowiące rezerwę dla operujących na wodach Dalekiego Wschodu krążowników, przechodziły bieżące przeglądu i naprawy.

Z racji swego dogodnego położenia nad Morzem Południowo-chińskim, port i kotwiczowisko w Hongkongu były również punktem bazowym Royal Navy, z którego nader często korzystały okręty China Station oraz brytyjskiej Floty Wschodniej działające na

Dalekim Wschodzie. W grudniu 1941 roku siłami Royal Navy, liczącymi ponad 1600 marynarzy, w tym 300 chińskich⁵ dowodził pełniący funkcję komandora kmr por. Alfred C. Collinson. W bazie stacjonowały 3 stare niszczyciele – *Thracian*, *Thanet* i *Scout*⁶, 4 kanonierki rzeczne ze składu Flotyli Yangtze, w tym 2 stare typu „Insect”, pochodzące jeszcze z okresu I wojny światowej – *Cicala* i *Moth*⁷ oraz 2 nowsze, ale mniejsze – *Tern* i *Robin*⁸ oraz stawiacz min, a właściwie tender minowy *Redstart*⁹. W składzie sił znajdował się również dowodzony przez kmr ppor. Gerarda H. Gandy, 2 Dywizjon Kutrów Torpedowych (2nd MTB Flotilla), liczący 8 kutrów w tym 6 typu MTB 1 i 2 mniejsze, eks-chińskie typu Thornycroft 55¹⁰. W porcie stacjonowało także 14 zmobilizowanych pomocniczych patrolowców różnej wielkości¹¹ oraz jednostki pomocnicze, w tym zbiornikowiec *Enobol*, 3 stawiacze zapór bonowo-sięciowych (*Aldgate*, *Watergate* i *Barlight*), stacjonarny okręt szkolny *Cornflower*¹², hulk mieszkalny *Tamar*. Baza dysponowała również niezbędna do obsługi jednostek floty infrastrukturą brzegową, obejmującą zaplecze remontowe Kowloon Naval Yard, doki oraz szpital.

Istotne wzmocnienie sił Royal Navy w Hongkongu stanowił rekrutujący się z miejscowych Brytyjczyków Hong Kong Royal Navy Volunteer Reserve (HKRNVR), którego członkowie obsadzili zmobilizowane już wcześniej pomocnicze patrolowce, uzupełnili załogi okrętów bazy oraz pełnili służbę obserwacyjną i nadzoru minowego. Podejście do Hongkongu zostały zabezpieczone polami i zaporami minowymi.

Szacuje się, że w Hongkongu w grudniu 1941 roku pod rozkazami gen. Mal-

tby znajdowało się około 14 000 ludzi¹³, których zadaniem była obrona tej ważnej, wysuniętej placówki Imperium

3. Vickers „Vildebeeste” – sam. bombowo-torpedowy morski, dwupłat konstrukcja metal., kabiny odkryte, podwozie stałe, dł. 11,2 m, rozpiętość skrzydeł 14,9 m, masa startowa 3680 kg, 1 silnik 620 KM, prędkość maks. 229 km/godz., zasięg 970 km, uzbr.: 2 km, 750 kg bomb lub torpeda lotnicza 780 kg, załoga 2 ludzi.

4. Supermarine „Walrus” – łódź latająca rozpoznawcza, dwupłat, konstrukcja metal., kabina zakryta, dł. 11,6 m, rozpiętość skrzydeł 14,1 m, masa startowa 3265 kg, 1 silnik 775 KM, prędkość maks., 216 km/godz., zasięg 960 – 1000 km, uzbr.: 3 km + bomby, załoga 4 ludzi.

5. nie jest znana liczba oficerów Royal Navy znajdujących się w Hongkongu w grudniu 1941 r.

6. *Thracian* – niszczyciel typ Admiralty „S”, zbud. 1922 r., wyp. 905/1225 t, dł. 84,2 m, szer. 8,1 m, zan. 3,6 m, turbiny par. 27 000 KM, prędkość maks. 36,0 w., zapas paliwa 300 t, zasięg 3300 Mm/15 w., uzbr.: 3 x 102 mm, 1 x 40 mm plot., 4 wt kal. 533 mm, załoga 98 ludzi, d-ca kmr por. H.D. Graham.

Thanet – zbud. 1919 r., – pozostałe dane jak – *Thracian*, d-ca kmr por. B.S. Davies.

Scout – zbud. 1918 r. – pozostałe dane jak *Thracian*, d-ca kmr ppor. H. Lambton.

7. *Cicala* – kanonierka typu *Insect*, zbud. 1915 r., wyp. 648 t, dł. 72,4 m, szer. 11,0 m, zan. 1,2 m, maszyna parowa potrójnego rozprężania 2000 KM, kotły o mieszanym systemie opalania, prędkość maks. 14 w., uzbr.: 2 x 152 mm, 1 x 76,2 mm plot, 1 x 40 mm plot, 8 km Lewis kal. 7,62 mm, załoga 58 ludzi, w tym 2 oficerów i 18 Chińczyków, d-ca kmr ppor. J.C. Bolddero.

Moth – zbud. 1915 r., kotły opalane paliwem płynnym, zapas paliwa 75 t – pozostałe dane jak *Cicala*, d-ca kmr por. R.C. Creer.

8. *Tern* – kanonierka zbud. 1927 r., wyp. 262 t, dł. 51,1 m, szer. 8,2 m, zan. 1,6 m, turbiny par., 1370 KM, zapas paliwa 50 t, prędkość maks. 14 w., uzbr.: 2 x 76,2 mm plot., 8 km, opancerzony mostek i maski dział, załoga 55 ludzi, d-ca kpt. J. Douglas.

Robin – kanonierka zbud. 1934 r., wyp. 236 t, dł. 45,8 m, szer. 8,1 m, zan. 0,9 m, turbiny par., 800 KM, zapas paliwa 41 t, prędkość maks. 12,75 w., uzbr.: 1 x haubica kal. 94 mm, km-y, załoga 47 ludzi, d-ca kmr por. H.M. Montague.

Redstart – przybrzeżny stawiacz min, zbud. 1938-39, wyp. 498 t, dł. 49,9 m, szer. 8,3 m, zan. 2,4 m, maszyna parowa potrójnego rozprężania 400 KM, prędkość maks. 10,5 w., uzbr.: 1 x 20 mm plot., 12 min morskich, załoga 24 ludzi, d-ca kmr ppor. H.C. Selby.

9. *MTB 07*, *MTB 8*, *MTB 09*, *MTB 10*, *MTB 11*, *MTB 12* – kutry torpedowe typ *MTB 1* zbud. 1936-38 British Power Boat Co, Hythe, wyp. 18 t, dł. 18,3 m (60'), szer. 4,1 m, zan. 0,8 m, 3 silniki benzynowe Power-Napier Sea Lion 1500 KM, prędkość maks. 37,5 w., zapas paliwa 4.366 l, zapas 600 Mm/20 w., uzbr.: 2 torpedy kal. 457 mm, 8 km-ów Lewis kal. 7,62 mm (4 x II), załoga 9 ludzi, w tym 1 oficer.

10. *MTB 26* (eks-chiński *Kuai 1*), *MTB 27* (eks-chiński *Kuai 2*) – kutry torpedowe typ *Thornycroft 55'*, zbud. 1934-36, wyp. 14 t., dł. 16,8 m (55'), szer. 3,4 m, zan. 1,0 m, silniki benzynowe 980 KM, prędkość maks. Powyżej 40 w., uzbr.: 2 torpedy kal. 457 mm, 4 km-y Lewis kal. 7,62 mm (2 x II), załoga 6 ludzi.

11. były to: *Minnie*, *Margaret*, *St. Aubin*, *St. Sampson*, *Indira*, *Henriette*, *Shun Wo*, *Han Wo*, *Frosty*, *Poseidon*, *Ho Hsing*, *Teh Hsing*, *Chun Hsing* i *Perla*.

12. *Cornflower* – eks-awizo typu *Arabis*, zbud. 1915-16, wyp. 1250 t, dł. 81,6 m, szer. 10,2 m, zan. 3,4 m, maszyna parowa 2500 KM, maks. prędkość 16 w., uzbr.: 2 x 102 mm, 2 x 47 mm plot., załoga 93 ludzi, od 1935 stacjonarny okręt szkolny w Hongkongu.

13. wg Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Poznań 1986, garnizon Hongkongu miał liczyć 11 848 ludzi, taką samą liczbę podaje Wolny A., *Wojna na...* Liczba ta zapewne nie obejmuje personelu RN i RAF oraz sił HKVDC.

przed ewentualnym, acz w sumie oczekiwany, japońskim atakiem.

Strategiczny japoński plan działań wojennych przeciw Aliantom na Dalekim Wschodzie przewidywał, że Hongkong zostanie opanowany przez wojska lądowe w I etapie wojny, który, jak planowano miał trwać około 7 tygodni. Zgodnie z pierwotnym planem zadanie opanowania Hongkongu miało przypaść 21 DP gen. Hisaichi Tanaki przy wsparciu okrętów 2 Floty wiceadm. Nobutake Kondō, przy czym po wykonaniu tego zadania, które nie powinno przysporzyć większych trudności, zamierzano przerzucić dywizję do Indii Holenderskich dla wzmocnienia operujących tam sił¹⁴. Ostatecznie jednak zadanie powierzono japońskiej 22 Armii, która wydzieliła w tym celu 38 DP gen. Takashi Sakai (228, 229 i 230 pp), liczącą około 20 000 żołnierzy. Poza tym Japończycy mogli liczyć na silne wsparcie własnego lotnictwa¹⁵. Należy zwrócić uwagę, że wojska japońskie poza przewagą liczebną i techniczną, były w przeciwieństwie do oddziałów brytyjskich, „ostrzelana” i zaprawione we wcześniejszych walkach w Chinach. Japończycy dysponowali również dobrym rozpoznaniem wywiadowczym, dzięki któremu znali większość brytyjskich pozycji w Hongkongu.

W dniu 7 grudnia 1941 do Hongkongu dotarła informacja ze źródeł wywiadowczych po stronie chińskiej, że w niedalekim Kantonie i w pobliżu granic z enklawą Japończycy skoncentrowali znaczne siły piechoty ze składu 38 DP, co niedwuznacznie wskazywało na ich agresywne zamiary. W tej sytuacji gen. Maltby rozkazał oddziałom Brygady Mainland obsadzić przygotowaną wcześniej linię obrony o wdzięcznej nazwie „Gin Drinkers Line”, która miała stanowić podstawę oporu na obszarze Nowego Terytorium.

W dniu 7 grudnia 1941 roku, w godzinach rannych między 07.55 a 09.45, japońskie lotnictwo morskie zaatakowało amerykańską Flotę Pacyfiku w bazie Pearl Harbour na Hawajach, zadając jej poważne straty w okrętach, samolotach i personelu. Informacja o tych wydarzeniach, oznaczających w praktyce otwarty konflikt zbrojny, dotarła do Hongkongu, uwzględniając różnicę czasu i linię zmiany daty, w dniu 8 grudnia 1941 około godz. 05.12 wraz z telegramem brytyjskiej Admiralicji o wybuchu wojny. Mniej więcej o tej samej porze japońskie oddziały przekroczyły granice lądowe enklawy, wkraczając na Nowe Terytorium.

Wczesnym rankiem 8 grudnia 1941 opuścili Hongkong kierując się do bazy w Singapurze 2 niszczyciele – *Scout* i *Thanet*. Rozkaz ten ocalił pierwszą jednostkę, a drugiej przedłużył żywot o ponad 6 tygodni¹⁶. Na miejscu pozostał tylko *Thracian*, który jako jednostka wyposażona w tory minowe na pokładzie i przystosowana do stawiania min, otrzymał zadanie zaminowania wszystkich przejść w polach i zaporach minowych, postawionych na podejściach do Hongkongu, jeszcze przed wybuchem wojny.

8 grudnia o godz. 08.00 Japończycy przeprowadzili siłami samolotów stacjonujących na lotniskach w pobliżu Kantonu, pierwszy rajd na cele w Hongkongu. Głównym celem akcji było brytyjskie lotnisko Kai Tak, na którym zniszczono wszystkie nieliczne znajdujące się tam maszyny RAF i FAA, równocześnie atakowano koszary Sham Shui Po i obiekty w Kowloon. W wyniku ataku ucierpiały również lokalne jednostki pływające, skoncentrowane w przesmyku między częścią kontynentalną a wyspą Hongkong.

Kluczowym punktem oporu na „Gin Drinkers Line” była reduta Shing Mun¹⁷, którą jak zakładano w planach będzie można utrzymać przez tydzień. Niestety już po dwóch dobach walk Japończycy zdobyli nocnym szturmem redutę, wypierając z niej Brytyjczyków, co wraz z opanowaniem w dniu 11 grudnia wzgórze Golden Hill, spowodowało w praktyce przełamanie linii oporu.

Lotnictwo japońskie kontynuowało przez cały czas ataki na miasto i port, w dniu 9 grudnia ich celem były jednostki pomocnicze w Zatoce Aberdeen, które jednak zdołały szczęśliwie uniknąć trafień. Od 10 grudnia lotnictwo rozpoczęło również przeprowadzać naloty dzienne. Napotykając jedynie słaby opór oddziały japońskiej piechoty zdołały na obszarze Nowego Terytorium osiągnąć pozycje umożliwiające ostrzał wyspy Stonecutter’s Island. Na lewym skrzydle wojsk brytyjskich operowała kanonierka *Cicala*, która ogniem swych 2 dział kal. 152 mm wspierała obrońców i to mimo, że sama była celem licznych, lecz mało skutecznych ataków, których skutki usuwano nocami siłami załogi.

Wobec poprzerywania przez Japończyków brytyjskiej linii obrony, gen Maltby postanowił o ewakuacji wszystkich swoich sił z Nowego Terytorium i Półwyspu Kowloon na wyspę Hongkong o powierzchni zaledwie 77 km². Ewakuacja oddziałów została przeprowadzona w nocy 11 i 12 grudnia. Jej ostatnim

akordem było wywiezienie 13 grudnia obrońców Półwyspu Devils Peak przy pomocy niszczyciela *Thracian* oraz 4 kutrów torpedowych. Do ranka 13 grudnia 1941, mimo utraty większości terytorium kolonii, brytyjskie straty w Hongkongu nie były wysokie i wynosiły ogółem 66 zabitych.

W dniu 12 grudnia w wyniku ataków lotniczych została poważnie uszkodzona kanonierka *Moth*, co z uwagi na skalę zniszczeń spowodowało, że jednostkę trzeba było zatopić. Tego samego dnia odchodzące oddziały brytyjskie dokonały w Kowloon Harbour samozatopienia starego hulka mieszkalnego *Tamar*, zaś nazajutrz 13 grudnia inna kanonierka *Tem*, przypomnijmy uzbrojona w 2 działa plot. kal. 76,2 mm, strąciła jeden z atakujących Hongkong nieprzyjacielskich samolotów¹⁸.

Po ewakuacji wojsk na wyspę Hongkong przeciwników oddzielał od siebie jedynie wąski pas wód przesmyku, co oznaczało, że prędzej czy później dojdzie do lądowania i walki rozgorzeją z nową siłą. Chwilowe zmniejszenie intensywności działań, które trwało prawie 2 doby, Brytyjczycy wykorzystali na zreorganizowanie swoich mocno osłabionych sił, które składały się teraz z Brygady Wschodniej (d-ca bryg. Wallis) i Brygady Zachodniej (d-ca bryg. Lawson) zadaniem obu „nowych” brygad była obrona swoich sektorów wyspy. W tym samym czasie dowódca japońskich sił oblężniczych gen. Sakai zażądał poddania miasta. Dwukrotna brytyjska odmowa spowodowała, że w dniu 15 grudnia Japończycy rozpoczęli trwającą 4 doby nawałę ogniową (artyleryjską i bombową) na Hongkong.

W nocy z 14/15 grudnia niszczyciel *Thracian* zatopił w Kowloon Bay 2 rzeczne parowce, na których jak przypuszczano znajdowali się japońscy żołnierze przygotowujący się do desantu na wyspie Hongkong. W czasie tej operacji już 15 grudnia okręt wszedł na mieliznę w rejonie wyspy Lamma Island. Brak możliwości naprawy powsta-

14. wg Wolny A., *Wojna na...*

15. wg Flisowski Z., *Burza nad...*

16. niszczyciel *Thanet* został zatopiony przez japońskie okręty nawodne w dniu 27.01.1942 r. u wybrzeży Półwyspu Malajskiego.

17. nazywanie przez niektórych autorów Shing Mun redutą, a już tym bardziej fortem, jest grubą przesadą, bowiem punkt oporu stanowiło kilka betonowych bunkrów uzbrojonych w broń maszynową, połączonych podziemnymi korytarzami, zabezpieczonych na powierzchni zasiekami z drutu kolczastego, obsadę Shing Mun stanowiło 43 żołnierzy z kompani A Royal Scots.

18. wg strony internetowej www.hmsfalcon.com.

łych uszkodzeń spowodował, że jednostkę ostatecznie zatopiono wieczorem 16 grudnia 1941, wyrzucając ją na brzeg Repulse Bay na wyspie Round Island.

Pod szczególnie intensywnym japońskim ostrzałem znalazło się zachodnie wybrzeże wyspy, a zwłaszcza znajdujące się tam obiekty militarne, takie jak baterie nadbrzeżne w Fort Mount Davis, Belchers czy Pinewoods. Pociski trafiały również w szpital marynarki wojennej (Royal Navy Hospital), szpital przy Bowen Road, komendę policji bank, ale najczęściej jednak w obszar dzielnic mieszkaniowych, gdzie powodowały największe straty. Szczególnie dotkliwie dla obrońców, ale przede wszystkim ponad 1 mln. mieszkańców miasta, były zniszczenia zbiorników wody, tym bardziej, że jej ujęcia utracono już wcześniej na Nowym Terytorium.

Prowadzone w tej fazie działań ataki japońskiego lotnictwa przysporzyły strat znajdującym się w Hongkongu okrętom Royal Navy. W dniu 15 grudnia przy nabrzeżu stoczni Aberdeen Dockyard poszedł na dno największy z pomocniczych patrolowców *Indira*, równocześnie nasilająca się dezercja chińskich członków załóg unieruchomiła praktycznie pozostałe jednostki tej klasy, które od 17 grudnia zostały pozostawione własnemu losowi. W dniu 16 grudnia odłamki bomb dosięgły znajdujący się na ślipie w Aberdeen kuter torpedowy *MTB 08* (d-ca por. L.D. Kilbee), powodując jego eksplozję i całkowite zniszczenie, a przy okazji uszkodzenie dalszych 2 znajdujących się w pobliżu jednostek.

W dniu 16 grudnia 1941 około godz. 12.30, okręty 2 Dywizjonu Kutrów Torpedowych kmdr ppor. Gandy – *MTB 10* (d-ca sam kmdr ppor. G.H. Gandy), *MTB 11* (d-ca por. C.J. Collingwood), *MTB 12* (d-ca por. J.B. Colls) oraz *MTB 27* (d-ca por. T.M. Parsons) przeprowadziły atak na japońskie okręty, które zajmując pozycję na zachód od wyspy Lantau, ostrzeliwały Aberdeen Harbour. Mimo gęstego i gwałtownego japońskiego ognia Brytyjczycy odpalili w kierunku nieprzyjaciela 4 torpedy, z których niestety żadna nie dosięgła celu. Po przeprowadzonym ataku wszystkie kutry zdołały bezpiecznie powrócić do bazy¹⁹.

Około północy z 18/19 grudnia 1941 Japończycy rozpoczęli wreszcie desant. Wykorzystując bezksiężycową noc i przykrycie, jakie dawał gęsty dym z płonących w pobliżu zbiorników ropy, ich oddziały szturmowe wyruszyły z rejonu North Point by przez Sai Wan do-

trzeć na wyspę Hongkong, gdzie trafiły na pozycje obsadzoną przez żołnierzy z 5 bat. 7th Rajput Regiment z Brygady Wschodniej. Mimo zacieklej obrony Hindusi wspierani przez ochotniczy oddział Hughseliers z HKVDC, zostali rozbici, co umożliwiło nieprzyjacielowi na wdarcie się w czasie zaledwie kilku godzin w głąb wyspy do rejonu przesmyku Wong Nai Chung w samym jej centrum. W ręce Japończyków dostała się w stanie nienaruszonym stocznia Taikoo Dockyard, której odchodzące oddziały brytyjskie nie zdążyły zniszczyć.

19 grudnia około godz. 07.30 do walki na linii obrony rzucono zbiorczy oddział złożony ze spieszonych personelu Royal Navy i RAF, który nie mając odpowiedniego przeszkolenia poniósł poważne straty, a następnie jego resztki pod dowództwem kmdr por. A. Pearsa zostały wycofane dla wzmocnienia obrońców wzgórz na północny wschód od Aberdeen.

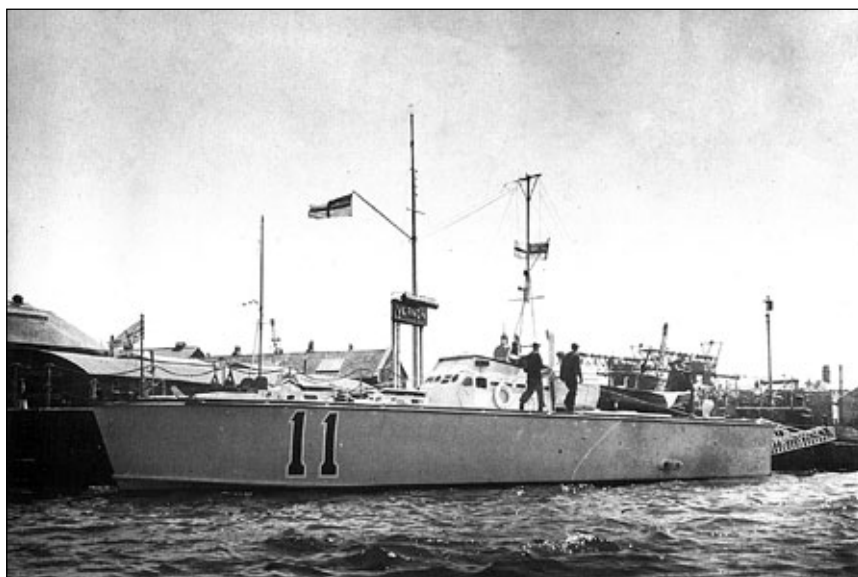
Dowódca sił Royal Navy w Hongkongu komodor Collinson rozkazał około godz. 08.00 jedynym znajdującym się w jego dyspozycji siłom ofensywnym – kutrom torpedowym, zaatakować japońskie jednostki desantowe. Atak miał być wykonywany przez kolejne pary kutrów torpedowych. Jako pierwsze wyruszyły *MTB 07* (d-ca por. R.R.W. Ashby) i *MTB 09* (d-ca por. A. Kennedy), które idąc na pełnej prędkości rozpoczęły ostrzeliwać z pokładowych km-ów Lewis kal. 7,62 mm (w sumie 8 luf na każdym z kutrów) przeładowane żołnierzami japońskie jednostki. Zdołano zatopić jedną, zapalić drugą, a trzecią zmusić

do zmiany kursu. Jednak przeprowadzające atak brytyjskie okręty same trafiły pod prowadzony ze wszystkich kierunków ostrzał ustawionych na brzegu dział i broni maszynowej, do którego po chwili przyłączyło się również lotnictwo. Dwa następujące po sobie trafienia, jakie otrzymał *MTB 07* nie tylko spowodowały śmierć 2 członków załogi, ale także unieruchomiły dwa z trzech silników napędowych typu V8. Trzeci, ostatni silnik odmówił posłuszeństwa w momencie, gdy kuter znajdował się na środku Kowloon Harbour. Unieruchomiona jednostka stała się celem na którym Japończycy skoncentrowali ogień ze wszystkich luf. Gdy wydawało się, że los *MTB 07* jest już przesądzony, do leżącego w dryfie kutra podszedł bliźniaczy *MTB 09*, którym dowodził por. Kennedy i wyholował okręt spod ostrzału. Oba kutry zdołały powrócić do Aberdeen.

Druga para kutrów – *MTB 12* (d-ca por. J.B. Colls) oraz szybki eks-chiński *MTB 26* (d-ca por. D.W. Wagstaff) nie miała już tyle szczęścia, bowiem Japończycy zdołali przygotować się do odparcia kolejnego ataku. *MTB 12* po trafieniu pociskiem w mostek utracił sterowność i uderzył w falochron Kowloon Peninsula, gdzie zatonął. Jeszcze gorszy los spotkał *MTB 26*, który poszedł na dno wraz z całą załogą rozstrzelany ogniem artyleryjskim i broni maszynowej, a następnie dobity przez lotnictwo, po ataku na japońskie jednostki desantowe w rejonie North Point.

¹⁹. wg strony internetowej www.hamstat.demon.co.uk/HongKong/Battle/html.

Brytyjski kuter torpedowy *MTB 11* należał do jednostek, którym udało się ucieczka z Hongkongu, lecz zostały później zatopione przez własne załogi. Fot. Wright & Logan



Po tak poważnych stratach wśród kuterów torpedowych i ich załóg wstrzymało dalsze ataki²⁰, które utraciły walor zaskoczenia, zaś ocalałe, choć w większości uszkodzone jednostki znalazły schronienie w Telegraph Bay na wyspie Aberdeen.

Przez cały dzień 19 grudnia trwały walki o przesmyk Wong Nai Chung, w których po stronie brytyjskiej uczestniczyły oddziały z obu brygad piechoty. Mimo utraty łącznie aż 451 żołnierzy, w tym dowódcy Zachodniej Brygady bryg. Lawsona, wąskiej doliny nie udało się ostatecznie utrzymać, a jej opanowanie przez Japończyków praktycznie rozcięło alianckie siły na wyspie na dwie odizolowane od siebie części.

Fatalny przebieg walk na wyspie spowodował, że już 19 grudnia Brytyjczycy przystąpili do zatapiania swych jednostek zablokowanych w Hongkongu. Na dno w Sham Shoo (Deepwater Bay) poszły kanonierka *Tem* i stawiacz min *Redstart* oraz większość jednostek pomocniczych, w tym stawiacze bonowo-sięciowe *Aldgate*, *Watergate* i *Barlight*, zbiornikowiec *Ebonol*, stacjonarny okręt szkolny *Cornflower*, a także *Alliance* i *Port Chaucer*.

W dniu 21 grudnia japońskie lotnictwo poważnie uszkodziło na wodach w rejonie West Lamma Channel kanonierkę *Cicala*, którą następnie musiał „dobić” kuter torpedowy *MTB 09* by nie wpadła w ręce wroga.

W dniach 20 i 21 grudnia Brytyjczycy próbowali kontratakami wybić japońskie oddziały z przesmyku Wong Nai Chung i tym samym poprawić swoje położenie. Niestety próby te nie przyniosły pożądanego efektu, a jedynie zwiększyły i tak już znaczne straty. Nacisk japoński nie słabł i do 23 grudnia siły Wschodniej Brygady zostały praktycznie ściśnięte na półwyspie Stanley Peninsular, zaś walki uliczne przeniosły się do Wanchai. W dniu 24 grudnia obrońcy stolicy Hongkongu Victorii, którymi dowodził osobiście gen. Maltby zostali odepchnięci w kierunku kolejnych wzgórz St. Stephen's i Mount Parish. Dalsza obrona miasta straciła już jakiegokolwiek militarny sens, a jedynie przysparzała kolejnych niepotrzebnych ofiar tak samym obrońcom jak i mieszkańcom.

W dniu 25 grudnia 1941 roku, po wcześniejszej konsultacji z gen. C.M. Maltby, gubernator Kolonii Korony Hongkong Sir Mark Young o godz. 15.15 na Queens Pier poddał formalnie miasto wojskom japońskim gen. Sakai. Odcięcie obrońcy Stanley Peninsular, z który-



Japoński generał Sakai na swym ulubionym ogierze „Śnieżynka” podczas parady zwycięstwa w zdobytym Hongkongu. 28 grudnia 1941.
Fot. zbiory Jarosław Jabłoński

mi nie było łączności, zaprzestali dalszy opór dopiero w nocy o godz. 02.30. na okres długich 44 miesięcy Hongkong trafił pod panowanie Japonii.

Straty obrońców Hongkongu szacuje się współcześnie na około 1500 zabitych, stanowiło nieco powyżej 10% załogi, niestety jednak dalszych prawie 3000 żołnierzy nie przeżyło trudów długiej japońskiej niewoli²¹, choć w tych stratach był niestety również i aliancki udział²².

Na wieść o kapitulacji miasta 25 grudnia w rejonie na południowy wschód od Aberdeen Harbour załoga zatopiła kanonierkę *Robin*.

Z okrętów Royal Navy znajdujących się w Hongkongu, po kapitulacji miasta pozostało zdadne do działań jedynie 5 kutrów torpedowych – *MTB 07*, *MTB 09*, *MTB 10*, *MTB 11* i *MTB 27*, które stacjonowały w Telegraph Bay na wyspie Aberdeen oraz nieliczne jednostki pomocnicze. Dowódca 2 Dywizjonu Kutrów Torpedowych kmr ppor. Gandy nie zamierzał iść do niewoli. Wykorzystując powstały po kapitulacji bałagan załogi kutrów postanowiły wyrwać się z samego Hongkongu na terytorium kontynentalnych Chin by następnie próbować przedostać się na tereny znajdujące się pod kontrolą aliancką bądź Czang Kai-szeka.

Z miasta postanowiła również wydostać się, tyle tylko, że wykorzystując łódź motorową z zatopionego okrętu szkolnego *Cornflower*, trzyosobowa chińska misja łącznikowa na czele z kontradm. Chan Czakiem wraz z 15 brytyjskimi wojskowymi i urzędnikami. Łódź, która wyszła z Hongkongu o godz. 17.45, wybrała trasę przejścia przez East Channel,

która okazała się jednak niebezpieczna, bowiem już wkrótce trafiono pod silny japoński ostrzał artyleryjski i karabinowy z brzegów. Ze znajdujących się na pokładzie osób 2 zginęły, a kolejne 3, w tym kontradm. Chan Chak, odniosły rany. Lecz co gorsza wskutek uszkodzenia łodzi wszyscy „pasażerowie” musieli osiągnąć wpław skały wyspy Aberdeen na której bazowały kutry torpedowe.

Po krótkich przygotowaniach kutry torpedowe wyruszyły z wyspy Aberdeen w dniu 25 grudnia 1941 o godz. 21.30. ostatecznie na pokładów 5 niewielkich i praktycznie nieuzbrojonych okrętów (dysponujących raptem 3 torpedami) znalazło się 10 oficerów oraz 44 marynarzy i podoficerów Royal Navy, 3 członków chińskiej misji łącznikowej, 3 funkcjonariuszy SOE 136 (Force Z) odpowiedzialnych za współpracę z chińskim ruchem oporu, 5 wyższych oficerów z kierownictwa brytyjskiego wywiadu w Hongkongu, a także 2 osoby z Ministerstwa Informacji, łącznie 67 osób. Kutry wyszły w morze w szyku torowym przez West Lamma Channel, a następnie obrały kurs na zatokę Mirs Bay na wyspie Ping Chou, odległej

20. wg strony internetowej www.hongkongwar-diaries.com.

21. za informacjami strony internetowej www.hamstat.demon.co.uk/HongKong/Battle/html, wcześniejsze informacje publikowane w Polsce – Wolny A., *Wojna na...* czy Flisowski Z. *Burza nad...*, podawały znacznie wyższą liczbę zabitych – 4400.

22. w dniu 01.10.1942 r. o godz. 07.00 amerykański okręt podwodny *Grouper* (SS-214) storpedował w odległości 120 Mm na południowy wschód od Szanghaju japoński transportowiec *Lisbon Maru* przewożący 1850 wziętych do niewoli w Hongkongu jeńców z obozu Shamshuipo do Japonii. W wyniku ataku i zatonięcia statku zginęło 825 jeńców, wg stron internetowych www.lisbonmaru.com.

o 100 Mm, do której zmierzały z prędkością 22 węzłów. Do celu zespół dotarł bez przeszkód, mimo, że na trasie napotkał japońskie okręty, w dniu 26 grudnia o godz. 01.30. Następnie jednostki przeszły do niewielkiej, nie okupowanej przez Japończyków wioski Namoa w prowincji Kwangtung w Chinach kontynentalnych, gdzie znalazł już schronienie po indywidualnej ucieczce z Hongkongu holownik *C 410* z 3 oficerami Royal Navy i 4 z marynarki handlowej na pokładzie. Tam po całonocnej ciężkiej pracy z pomocą mieszkańców wioski, zatopiono pod przykryciem ciemności bez użycia materiałów wybuchowych 5 kutrów torpedowych i holownik, kończąc tym samym dzieje jednostek Royal Navy stacjonujących w Hongkongu w grudniu 1941 roku. Po zejściu na ląd „uciekierzy” rozpoczęli swoją peregrynację by dołączyć do brytyjskich sił walczących przeciw Japończykom. Dla większości z nich epopeja zakończyła się w dniu 14 lutego 1942 w Rangunie w Birmie po pokonaniu w czasie 51 dni pieszo. Łodzią, samochodem i koleją trasy o długości 2880 mil. Z uwagi na przebieg działań wojennych również i Rangun okazał się jedynie przejściowym przystankiem. Ostatecznie z grupy 67 osób które opuściły „awaryjnie” Hongkong wieczorem 25

grudnia 1941, 31 ludzi w tym 3 oficerów, 22 maja 1942 osiągnęła Glasgow resztę w tym zwłaszcza związanych ze służbami specjalnymi, obowiązki zatrzymały na różnych etapach długiej trasy.

Z zatopionych w Hongkongu brytyjskich okrętów Japończycy podnieśli 3 jednostki, które wcieli ponownie do służby, tyle tylko, że pod banderą ze „Wschodzącym Słońcem”.

W dniu 10 lipca 1942 został podniesiony niszczyciel *Thracian*. Po przeprowadzonym na miejscu remoncie, okręt wszedł do służby 25 listopada 1942 jako patrolowiec *No 101*, uzbrojony w 3 działła plot. kal. 100 mm, 1 km kal. 7,7 mm, 4 wyrzutnie torped kal. 609 mm oraz bomby głębinowe. 15 marca 1944 jednostkę przeklasyfikowano na specjalny okręt szkolny *No 1*. W październiku 1945, już po kapitulacji Japonii, okręt powrócił na krótko pod banderę brytyjską, by ostatecznie zostać skreślony ze stanu floty i sprzedany na złom w lutym 1946.

W dniu 1 lipca 1942 z dna podniesiono kanonierkę *Moth*, która po naprawie w Hongkongu, rozpoczęła służbę w japońskiej flocie jako *Suma*. 16 marca 1945 okręt zatonął na rzece Yangtze w rejonie Kiangying w punkcie o współrzędnych 32°N i 120°E na minie zrzuconej przez lotnictwo amerykańskie, a 10

maja tego roku został oficjalnie skreślony ze stanu floty.

Stawiacz bonowo-sięciowy *Barlight*, po podniesieniu i remoncie został przebudowany na stawiacz min, który otrzymał nazwę *Ma 101*. Uzbrojony w 1 działło plot. kal. 76 mm oraz 6 dział plot. kal. 25 mm, okręt przetrwał szczęśliwie wojnę, a po kapitulacji w sierpniu 1945, powrócił pod banderę brytyjską. W roku 1947 Brytyjczycy przekazali (sprzedali?) jednostkę marynarce wojennej Kuomintangu, gdzie nie zagrzała jednak długo miejsca, bowiem już jesienią 1949 została zdobyta przez zwycięskie komunistyczne siły Mao Tse-tunga, które wcieliły ją do swojej floty. Wówczas jednak słuch o okręcie zaginął²³. ●

Bibliografia

1. Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Poznań 1986.
2. *Jane's Fighting Ships of World War II*, London 1989.
3. roczniki flot *Jane's Fighting Ships* z lat 1924, 1939, 1945.
4. Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen Kriegsschiffe 1869 – 1945*, München.
5. Wolny A., *Wojna na Pacyfiku*, Warszawa 1971.
6. Internet:
 - www.hamstat.demon.co.uk/HongKong/Battle
 - www.hmsfalcon.com
 - www.hongkongwardiaries.com
 - www.lisbonmaru.com

23. wg Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen Kriegsschiffe 1869-1945*, München 1970.

FOTOKOLEKCJA

Japoński krążownik ciężki *Myōkō* w trakcie prób morskich w rejonie wyspy Ukuru po zakończeniu modernizacji, 31.03.1941 roku.
Fot. zbiory Shizuo Fukui





Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Grupa okrętów cumuje w jednym z zajętych koreańskich portów, 1945.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

oznaczenie lub nazwa ¹	kolejne oznaczenia lub nazwy	daty: rozpoczęcia/ wznowienia/ ukończenia/ wcielenia	losy (do zakończenia działań wojennych)
FLOTA OCEANU SPOKOJNEGO			
Nr 10	28.05.1936: Nr 13 1940: Nr 133 10.10.1942: Nr 149 05.05.1943: Nr 136 29.02.1944: TK-681	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. 15.08.1944 wyekspedowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W okresie 27.09.1944 – 23.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. 23.11.1944 w trakcie holowania w rejonie Paldiski doznał uszkodzeń kadłuba na skutek ataku niemieckich samolotów i zatonał.
Nr 11	29.2.1944: TK-511	Jesień 1939 Wiosna 1940 Maj 1940 20.06.1940	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 12	1940: Nr 132 25.11.1943: Nr 14 23.02.1944: TK-361	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 10.1.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. 28.09.1943 wyekspedowany koleją z Władywostoku do Poti i 24.11.1943 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Na Morzu Czarnym w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 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 13	28.05.1936: Nr 12 21.12.1939: Nr 92 1940: Nr 53 29.02.1944: TK-575	Lato 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. 15.08.1944 wyekspedowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 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 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. 01.01.1945 w oddziale szkolnym w Kronsztadzie. 05.11.1945 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 15	15.07.1935: Nr 14 29.02.1944: TK-601	Początek 1934 Lato 1934 27.10.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 16	29.02.1944: TK-661	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Modernizowany w okresie od 24.09.1936 do 06.11.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 17	15.07.1935: Nr 15 29.02.1944: TK-631	Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 17	29.2.1944 — TK-691	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. W kwietniu i maju 1944 przewieziony koleją z Władywostoku do Poti i 14.06.1944 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Na Morzu Czarnym w składzie 1 Sulńskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych.

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.

Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Nr 20	28.05.1936: Nr 23 1940: Nr 143 10.10.1942: Nr 159 05.05.1943: Nr 146 29.02.1944: TK-682	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. 15.08.1944 wyekspediowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 wcielony w skład Floty Bałtyckiej. W okresie 27.09.1944 – 10.10.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. 10.10.1944 zatonął w Zatoce Fińskiej na skutek eksplozji miny.
Nr 21	29.02.1944: TK-512	Jesień 1939 Wiosna 1940 Maj 1940 26.06.1940	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 22	1940: Nr 142 25.11.1943: Nr 24 23.02.1944: TK-362	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. 28.09.1943 wyekspediowany koleją z Władywostoku do Poti i 24.11.1943 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika.
Nr 23	28.05.1936: Nr 22 1937: Nr 173 1940: Nr 43 29.02.1944: TK-574	Lato 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. 15.08.1944 wyekspediowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 01.01.1945 znajdował się w Kronsztadzie w dyspozycji OFI.
Nr 25	15.07.1935: Nr 24 29.02.1944: TK-602	Koniec 1933 Lato 1934 27.10.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 26	29.02.1944: TK-662	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Modernizowany w okresie od 24.09.1936 do 06.11.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 27	15.07.1935: Nr 25 29.02.1944: TK-632	Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w składzie 5 Sachalińskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych Floty Północnej Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 27	29.02.1944 — TK-692	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. W kwietniu i maju 1944 przewieziony koleją z Władywostoku do Poti i 14.06.1944 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Na Morzu Czarnym w składzie 1 Sulimskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 1 Brygady Kutrów Torpedowych.
Nr 30	28.05.1936: Nr 33 29.02.1944: TK-573 21.12.1945: TKM-573	Koniec 1934 Lato 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 18.10.1945 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 31	29.02.1944: TK-51	Lato 1939 Koniec 1939 13.02.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 32	1940: Nr 152 25.11.1943: Nr 34 23.02.1944: TK-363	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. 28.09.1943 wyekspediowany koleją z Władywostoku do Poti i 24.11.1943 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Na Morzu Czarnym w składzie 1 Konstantckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 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 33	28.05.1936: Nr 32 1937: Nr 183 1940: Nr 23 29.02.1944: TK-572	Lato 1934 Początek 1935 Wiosna 1935 06.05.1935	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. 15.08.1944 wyekspediowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Na Morzu Bałtyckim w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 01.01.1945 w składzie oddziału szkolnego w Kronsztadzie.
Nr 35	15.07.1935: Nr 34 29.02.1944: TK-603 21.12.1945: TKM-603	Początek 1934 Lato 1934 27.10.1934 15.7.1935	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 18.10.1945 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 36	29.02.1944: TK-663	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 24.09.1936 do 06.11.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 37	15.07.1935: Nr 35 29.02.1944: TK-633	Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 37	29.02.1944: TK-693 21.12.1945: TKM-693	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 21.12.1945 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 40	28.05.1936: Nr 43 1940: Nr 153 10.10.1942: Nr 169 05.05.1943: Nr 156 29.02.1944: TK-683	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. 15.08.1944 wyekspediowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. 01.01.1945 w oddziale szkolnym w Kronsztadzie. 29.11.1945 rozbity, jako jednostka pomocnicza.
Nr 41	29.02.1944: TK-514	Lato 1939 Koniec 1939 13.2.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.

Nr 42	1940: Nr 162 25.11.1943: Nr 44 23.02.1944: TK-364	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. 28.09.1943 wyeksedziowany koleją z Władywostoku do Poti i 24.11.1943 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Na Morzu Czarnym w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. Od 16.04.1945 w składzie Floty Dunajskiej.
Nr 43	28.05.1936: Nr 42 07.03.1940: Nr 128 29.02.1944: TK-128	Jesień 1934 Wiosna 1935 15.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozоровej.
Nr 45	15.07.1935: Nr 44 29.02.1944: TK-604	Początek 1934 Lato 1934 27.10.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozоровej. 18.10.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 46	29.02.1944: TK-664	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 24.09.1936 do 06.11.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozоровej.
Nr 47	15.07.1935: Nr 45 29.02.1944: TK-634	Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 47	29.02.1944: TK-694	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozоровej.
Nr 50	28.5.1936: Nr 53 1940: U-6 19.06.1944: TK-577	Jesień 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W 1941 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza. 19.06.1944 ponownie wcielony do służby jako jednostka bojowa. 15.08.1944 wyeksedziowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 wcielony w skład Floty Bałtyckiej. 01.01.1945 znajdował się w Kronstadzie w dyspozycji OFI. 06.04.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 51	29.02.1944: TK-515	Koniec 1939 Wiosna 1940 20.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 52	1940: Nr 172 25.11.1943: Nr 54 23.02.1944: TK-365	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. 28.09.1943 wyeksedziowany koleją z Władywostoku do Poti i 24.11.1943 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Na Morzu Czarnym w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. Od 16.04.1945 w składzie Floty Dunajskiej.
Nr 53	28.05.1936: Nr 52 1940: Nr 135 29.02.1944: TK-647	Jesień 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 55	15.07.1935: Nr 54 29.02.1944: TK-605 21.12.1945: TKM-605	Początek 1934 Lato 1934 27.10.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozоровej. 18.10.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 56	29.02.1944: TK-665	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 24.09.1936 do 06.11.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozоровej.
Nr 57	15.07.1935: Nr 55 29.02.1944: TK-635	Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 57	29.02.1944: TK-695 21.12.1945: TKM-695	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozоровej. 21.12.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza..
Nr 60	28.05.1936: Nr 63 29.02.1944: TK-576	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. 15.08.1944 wyeksedziowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 wcielony w skład Floty Bałtyckiej. Na Morzu Bałtyckim w składzie 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. 01.01.1945 znajdował się w Kronstadzie w dyspozycji OFI. 06.04.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza..
Nr 61	29.02.1944: TK-516	Koniec 1939 Wiosna 1940 26.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 62	1940: Nr 182 25.11.1943: Nr 64 23.02.1944: TK-366	Początek 1938 Lato 1938 20.11.1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. 28.09.1943 wyeksedziowany koleją z Władywostoku do Poti i 24.11.1943 wcielony w skład Floty Czarnomorskiej. Na Morzu Czarnym w składzie 1 Konstanckiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych 2 Brygady Kutrów Torpedowych. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 08.04.1944 – 12.05.1944 brał udział w oswobodzeniu Krymu. Od 16.04.1945 w składzie Floty Dunajskiej.

Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Nr 63	28.05.1936: Nr 62 07.03.1940: Nr 118 29.02.1944: TK-118	Jesień 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 65	05.07.1935: Nr 64 29.02.1944: TK-606	Początek 1934 Lato 1934 27.10.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 18.10.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 66	29.02.1944: TK-666 21.12.1945: TKM-666	Jesień 1934 Początek 1935 12.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 24.09.1936 do 06.11.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 21.12.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 67	15.07.1935: Nr 65 29.02.1944: TK-636	Początek 1934 Lato 1934 17.11.1934 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 67	29.02.1944: TK-696 21.12.1945: TKM-696	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 24.09.1936 do 06.11.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 21.12.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 70	28.05.1936: Nr 133 1940: Nr 13 29.02.1944: TK-571 21.12.1945: TKM-571	Koniec 1934 Wiosna 1935 05.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 18.10.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 71	29.02.1944: TK-521	Koniec 1939 Wiosna 1940 20.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 73	15.06.1937: Nr 74 29.02.1944: TK-611	Lato 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 74	15.06.1937: Nr 73 29.02.1944: TK-581	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 75	29.2.1944: TK-641	Koniec 1934 Wiosna 1935 01.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 76	29.02.1944: TK-671	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 27.07.1936 do 17.09.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 77	29.02.1944: TK-77	Jesień 1934 Początek 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 80	28.05.1936: Nr 143 1940: Nr 163 10.10.1942: Nr 179 05.05.1943: Nr 166 29.02.1944: TK-684	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. 15.08.1944 wyeksedrowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 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. 01.01.1945 w oddziale szkolnym w Kronsztadzie. 25.09.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 81	29.02.1944: TK-522	Koniec 1939 Wiosna 1940 26.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 83	15.06.1937: Nr 84 29.02.1944: TK-612	Lato 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 84	15.06.1937: Nr 83 29.02.1944: TK-582	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 85	29.02.1944: TK-642	Koniec 1934 Wiosna 1935 01.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 86	29.02.1944: TK-672	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 27.07.1936 do 17.09.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.

Nr 87	29.02.1944: TK-87	Jesień 1934 Początek 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 90	28.05.1936: Nr 153 1940: Nr 173 10.10.1942: Nr 189 05.05.1943: Nr 176 29.02.1944: TK-685	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. 15.08.1944 wyeksedriowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 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. 01.01.1945 znajdował się w Kronsztadzie w dyspozycji OFI. 06.04.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 91 ²	29.02.1944: TK-523	Wiosna 1939 Jesień 1939 13.02.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 93	15.06.1937: Nr 94 29.02.1944: TK-613	Lato 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 94	15.06.1937: Nr 93 29.02.1944: TK-583	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. 15.08.1944 wyeksedriowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 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. 01.01.1945 znajdował się w Kronsztadzie w dyspozycji OFI.
Nr 95	29.02.1944: TK-643	Koniec 1934 Wiosna 1935 01.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 96	29.02.1944: TK-673	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 97	29.02.1944: TK-97	Jesień 1934 Początek 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 100	28.05.1936: Nr 163 1940: Nr 183 10.10.1942: Nr 199 05.05.1943: Nr 186 29.02.1944: TK-686	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. 15.08.1944 wyeksedriowany koleją z Władywostoku do Leningradu i 19.09.1944 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. 06.04.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 101	29.02.1944: TK-524	Jesień 1939 Wiosna 1940 26.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 103	15.06.1937: Nr 104 29.02.1944: TK-614	Lato 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 104	15.06.1937: Nr 103 29.02.1944: TK-584	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 105	29.02.1944: TK-644	Koniec 1934 Wiosna 1935 01.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 106	29.02.1944: TK-674	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 27.07.1936 do 17.09.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 107	1940: Nr 147 29.02.1944: TK-147	Jesień 1934 Początek 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 111	29.02.1944: TK-525	Wiosna 1939 Koniec 1939 13.02.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 113	15.06.1937: Nr 114 29.02.1944: TK-615	Lato 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 114	15.06.1937: Nr 113 29.02.1944: TK-585	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.

2. Wg Szirokorad A.B., *Korabli i kateria...*, pierwotne oznaczenie to Nr 90.

Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Nr 115	29.02.1944 — Nr 645	Koniec 1934 Wiosna 1935 01.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 116	29.02.1944: TK-675	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 24.07.1936 do 17.09.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 117	29.02.1944: TK-117	Jesień 1934 Początek 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 121	29.02.1944: TK-526	Koniec 1939 Wiosna 1940 26.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 123	15.06.1937: Nr 124 29.02.1944: TK-616	Lato 1934 Początek 1935 06.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W 1936 przeszedł modernizację. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 124	15.06.1937: Nr 123 29.02.1944: TK-586	Początek 1935 Lato 1935 11.10.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1938 zabezpieczał działania wojsk lądowych w rejonie jeziora Chasan. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 125	29.02.1944: TK-646	Koniec 1934 Wiosna 1935 01.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny w 5 Sachalińskim Dywizjonie Kutrów Torpedowych Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży południowego Sachalinu.
Nr 126	29.02.1945: TK-676	Koniec 1934 Wiosna 1935 12.08.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Przeszedł modernizację w okresie od 27.07.1936 do 17.09.1936. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 127	29.02.1944: TK-127	Jesień 1934 Początek 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 131	29.02.1944: TK-531	Koniec 1939 Wiosna 1940 20.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 132	1940: Nr 12 29.02.1944: TK-541	Wiosna 1938 Lato 1938 Koniec 1939 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 133	29.02.1944: TK-591	1941 Lato 1942 16.09.1942 10.10.1942	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Od końca 1944 jako jednostka pomocnicza.
Nr 137	1940: Nr 107 29.02.1944: TK-107	Jesień 1934 Początek 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 141	29.02.1944: TK-532	Koniec 1939 Wiosna 1940 26.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 142	1940: Nr 22 29.02.1944: TK-542	Wiosna 1938 Lato 1938 Koniec 1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 143	29.02.1944: TK-592	1941 Lato 1942 16.09.1942 10.10.1942	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 147	1940: Nr 137 29.02.1944: TK-137	Jesień 1934 Początek 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 151	29.02.1944: TK-533	Koniec 1939 Wiosna 1940 20.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 152	1940: Nr 32 29.02.1944: TK-543	Wiosna 1938 Lato 1938 Koniec 1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 153	29.02.1944: TK-593	1941 Lato 1942 16.09.1942 10.10.1942	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.

Nr 157	29.02.1944: TK-157	Jesień 1934 Wiosna 1935 15.07.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 18.10.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
Nr 161	29.02.1944: TK-534	Koniec 1939 Wiosna 1940 26.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 162	1940: Nr 42 29.02.1944: TK-544	Wiosna 1938 Lato 1938 Koniec 1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 163	29.02.1944: TK-594	1941 Lato 1942 16.09.1942 10.10.1942	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 167	29.02.1944: TK-167	Jesień 1934 Wiosna 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 171	29.02.1944: TK-535	Koniec 1939 Wiosna 1940 20.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 172	1940: Nr 52 29.02.1944: TK-545	Wiosna 1936 Lato 1938 Koniec 1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 173	29.02.1944: TK-595	1941 Lato 1942 16.09.1942 10.10.1942	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 177	29.02.1944: TK-177	Jesień 1934 Wiosna 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 181	29.02.1944: TK-536	Koniec 1939 Wiosna 1940 26.06.1940 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W sierpniu 1945 brał udział w operacjach u wybrzeży północnej Korei.
Nr 182	1940: Nr 62 29.02.1944: TK-546	Wiosna 1938 Lato 1938 Koniec 1938 10.01.1939	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 183	29.02.1944: TK-596	1941 Lato 1942 16.09.1942 10.10.1942	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 187	29.02.1944: TK-187	Jesień 1934 Wiosna 1935 13.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej. 21.12.1945 rozbrojony, jako jednostka pomocnicza.
FLOTYLLA AMURSKA			
Nr 11	1937: Nr 81 07.03.1940: Nr 89 29.02.1944: TK-89	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Floty Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 12	07.03.1940: Nr 18 29.02.1944: TK-18	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Floty Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 21	1937: Nr 61 07.03.1940: Nr 69 29.02.1944: TK-69	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Floty Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 22	07.03.1940: Nr 28 29.02.1944: TK-28	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Floty Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 31	1937: Nr 111 07.03.1940: Nr 119 29.02.1944: TK-119	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Floty Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 32	07.03.1940: Nr 38 29.02.1944: TK-38	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Floty Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Floty Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 41	1937: Nr 11 07.03.1940: Nr 19 29.02.1944: TK-19	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Floty Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Floty Północnej Oceanu Spokojnego.

Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Nr 42	07.03.1940: Nr 48 29.02.1944: TK-48	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 51	07.03.1940: Nr 59 29.02.1944: TK-59	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 52	07.03.1940: Nr 58 29.02.1944: TK-58	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 61	1937: Nr 21 07.03.1940: Nr 29 29.02.1944: TK-29	Jesień 1934 Koniec 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 62	07.03.1940: Nr 68 29.02.1944: TK-68	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 71	1937: Nr 41 07.03.1940: Nr 49 29.02.1944: TK-49	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 72	07.03.1940: Nr 78 29.02.1944: TK-78	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 81	1937: Nr 71 07.03.1940: Nr 79 29.02.1944: TK-79	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 82	07.03.1940: Nr 88 29.02.1944: TK-88	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 91	1937: Nr 101 07.03.1940: Nr 109 29.02.1944: TK-109	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 92		Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. Brak informacji o dalszych losach jednostki.
Nr 101	1937: Nr 31 07.03.1940: Nr 39 29.02.1944: TK-39	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 102	07.03.1940: Nr 108 29.02.1944: TK-108	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 111	1937: Nr 91 07.03.1940: Nr 99 29.02.1944: TK-99	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 112	07.03.1940: Nr 98 29.02.1944: TK-98	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. W okresie wojny brał udział w ochronie linii komunikacyjnych i służbie dozorowej.
Nr 121	07.03.1940: Nr 129 29.02.1944: TK-129	Jesień 1934 Początek 1935 21.05.1935	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 20.10.1939 przeniesiony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego.
Nr 122	09.11.1941: Nr 139 29.02.1944: TK-139	Koniec 1934 Lato 1935 20.09.1935 ???	Wcielony w skład Flotyli Amurskiej. 09.04.1937 skreślony z listy floty. 09.11.1941 po kapitalnym remoncie wcielony w skład Flotyli Północnej Oceanu Spokojnego. Od 24.10.1945 jako jednostka szkolna.
FLOTYLLA WOLŻAŃSKA			
Nr 1	08.07.1943: Nr 81 ³ 26.11.1943: SK-320 ⁴ 16.10.1944: TK-801	Wiosna 1941 Lato 1942 Jesień 1942 16.11.1942	Wcielony w skład Flotyli Wołżańskiej. Zimą 1942/1943 spędził w górnym biegu Wołgi nie biorąc udziału w walkach. Od 19.01.1943 w składzie Flotyli Oneskiej, brał udział w patrolach bojowych. Od 17.07.1944 wodami śródlądowymi i kolejną przebazowany z Jeziora Oniega do Oranienbaumu i 19.08.1944 wcielony do Floty Bałtyckiej w skład 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Od 26.11.1943 do 16.10.1944 klasyfikowany jako kuter dozorowy. 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.

3. Wg Sziororad A.B., *Korabli i katiera...* ten i kolejnych 7 kutrów Flotyli Wołżańskiej otrzymały oznaczenia Nr 81 – Nr 92 i Nr 227 z chwilą wcielenia do Flotyli Oneskiej, czyli w dniu 19.01.1943.

4. Wg Sziororad A.B., *Korabli i katiera...* ten i kolejnych 7 kutrów Flotyli Wołżańskiej na początku 1944 otrzymały oznaczenia TK-320 – TK-327, a od maja 1944 SKA-320 – SKA-327.

Nr 2	08.07.1943: Nr 82 26.11.1943: SK-321 16.10.1944: TK-802	Wiosna 1941 Lato 1942 Jesień 1942 16.11.1942	Wcielony w skład Flotyli Wołżańskiej. Zimą 1942/1943 spędził w górnym biegu Wolgi nie biorąc udziału w walkach. Od 19.01.1943 w składzie Flotyli Oneskiej, brał udział w patrolach bojowych. Od 17.07.1944 wodami śródlądowymi i koleją przebazowany z Jeziora Oniega do Oranienbaumu i 19.08.1944 wcielony do Floty Bałtyckiej w skład 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Od 26.11.1943 do 16.10.1944 klasyfikowany jako kuter dozorowy. 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. 25.04.1945 osiadł na mieliznie i został wysadzony w powietrze przez własną załogę.
Nr 3	08.07.1943: Nr 83 26.11.1943: SK-322 16.10.1944: TK-803	Wiosna 1941 Lato 1942 Jesień 1942 16.11.1942	Wcielony w skład Flotyli Wołżańskiej. Zimą 1942/1943 spędził w górnym biegu Wolgi nie biorąc udziału w walkach. Od 19.01.1943 w składzie Flotyli Oneskiej, brał udział w patrolach bojowych. Od 17.07.1944 wodami śródlądowymi i koleją przebazowany z Jeziora Oniega do Oranienbaumu i 19.08.1944 wcielony do Floty Bałtyckiej. Od 26.11.1943 do 16.10.1944 klasyfikowany jako kuter dozorowy. 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 4	26.11.1943: SK-323 ⁵ 16.10.1944: TK-804	Wiosna 1941 Lato 1942 Jesień 1942 16.11.1942	Wcielony w skład Flotyli Wołżańskiej. Zimą 1942/1943 spędził w górnym biegu Wolgi nie biorąc udziału w walkach. Od 19.01.1943 w składzie Flotyli Oneskiej, brał udział w patrolach bojowych. 03.05.1943 zatonął na redzie Gorkiego na skutek awarii, został podniesiony 12.5.1943 i po remoncie od 16.12.1943 ponownie w służbie. Od 17.07.1944 wodami śródlądowymi i koleją przebazowany z Jeziora Oniega do Oranienbaumu i 19.08.1944 wcielony do Floty Bałtyckiej w skład 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Od 26.11.1943 do 16.10.1944 klasyfikowany jako kuter dozorowy. W 1945 uczestniczył w blokadzie Kurlandii. W okresie 13.04.1945 – 25.04.1945 brał udział w działaniach w rejonie Sambii.
Nr 5	08.07.1943: Nr 84 ⁶ 26.11.1943: SK-326 16.10.1944: TK-807	Wiosna 1941 Lato 1942 Jesień 1942 16.11.1942	Wcielony w skład Flotyli Wołżańskiej. Zimą 1942/1943 spędził w górnym biegu Wolgi nie biorąc udziału w walkach. Od 19.01.1943 w składzie Flotyli Oneskiej, brał udział w patrolach bojowych. Od 17.07.1944 wodami śródlądowymi i koleją przebazowany z Jeziora Oniega do Oranienbaumu i 19.08.1944 wcielony do Floty Bałtyckiej w skład 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Od 26.11.1943 do 16.10.1944 klasyfikowany jako kuter dozorowy. 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 6	08.07.1943: Nr 91 26.11.1943: SK-324 16.10.1944: TK-805	Wiosna 1941 Lato 1942 Jesień 1942 25.11.1942	Wcielony w skład Flotyli Wołżańskiej. Zimą 1942/1943 spędził w górnym biegu Wolgi nie biorąc udziału w walkach. Od 19.01.1943 w składzie Flotyli Oneskiej, brał udział w patrolach bojowych. Od 17.07.1944 wodami śródlądowymi i koleją przebazowany z Jeziora Oniega do Oranienbaumu i 19.08.1944 wcielony do Floty Bałtyckiej w skład 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Od 26.11.1943 do 16.10.1944 klasyfikowany jako kuter dozorowy. 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 7	08.07.1943: Nr 92 26.11.1943: SK-325 16.10.1944: TK-806	Wiosna 1941 Lato 1942 Jesień 1942 25.11.1942	Wcielony w skład Flotyli Wołżańskiej. Zimą 1942/1943 spędził w górnym biegu Wolgi nie biorąc udziału w walkach. Od 19.01.1943 w składzie Flotyli Oneskiej, brał udział w patrolach bojowych. Od 17.07.1944 wodami śródlądowymi i koleją przebazowany z Jeziora Oniega do Oranienbaumu i 19.08.1944 wcielony do Floty Bałtyckiej w skład 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Od 26.11.1943 do 16.10.1944 klasyfikowany jako kuter dozorowy. 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 8	08.07.1943: Nr 93 ⁷ 26.11.1943: SK-327 16.10.1944: TK-808	Wiosna 1941 Lato 1942 Jesień 1942 25.11.1942	Wcielony w skład Flotyli Wołżańskiej. Zimą 1942/1943 spędził w górnym biegu Wolgi nie biorąc udziału w walkach. Od 19.01.1943 w składzie Flotyli Oneskiej, brał udział w patrolach bojowych. Od 17.07.1944 wodami śródlądowymi i koleją przebazowany z Jeziora Oniega do Oranienbaumu i 19.08.1944 wcielony do Floty Bałtyckiej w skład 1 Gwardyjskiego Dywizjonu Kutrów Torpedowych. Od 26.11.1943 do 16.10.1944 klasyfikowany jako kuter dozorowy. W okresie 27.09.1944 – 24.11.1944 brał udział w operacjach desantowych na Wyspach Moonsundzkich. Sukcesy: wspólnie z innymi kutrami torpedowymi zatopił 1 jednostkę pomocniczą.
INNE ZWIĄZKI TAKTYCZNE			
Nr 16		19.07.1941 Wrzesień 1941 31.10.1941 ???	Wcielony w skład Flotyli Oneskiej. W marcu 1942 przewieziony koleją do Archangielska i 27.06.1942 wcielony w skład Floty Północnej. 30.06.1943 skreślony z listy floty i rozbity. 02.02.1944 jako jednostka pomocnicza.
Nr 116 (Małodoj patriot trudowych rezerwow)		1941 Kwiecień 1943 10.05.1943 31.05.1943	Zbudowany ze środków społeczeństwa. Wcielony w skład Flotyli Azowskiej. Brał udział w działaniach na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W okresie 31.10.1943 – 03.11.1943 brał udział w kerczeńsko-eltigieskiej operacji desantowej. 03 lub 05.11.1943 w rejonie mierzeji Czuszka został zaatakowany przez samoloty i zatonął w przystani na skutek uszkodzeń odniesionych od eksplozji bomb i pocisków.

(ciąg dalszy nastąpi)

5. Wg Szirokorad A.B., *Korabli i katiera...*, najpierw 19.01.1943: Nr 84.
6. Wg Szirokorad A.B., *Korabli i katiera...*, 08.07.1943: Nr 93.
7. Wg Szirokorad A.B., *Korabli i katiera...*, 08.07.1943: Nr 227.



Bocznokołowe lotniskowce

Sable – drugi ze śródlądowych lotniskowców szkolnych na spokojnych wodach Jeziora Michigan. Widoczne prawoburtowe koło napędowe oraz charakterystyczna dla tego okrętu nadbudówka wyspowa z dwoma kominami.
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Druga wojna światowa przyniosła gwałtowne zwiększenie znaczenia lotnictwa zaokrętowanego dla strategicznych operacji flot na obydwu teatrach morskich działań wojennych. Wprowadzanie do służby nowych lotniskowców amerykańskich spowodowało konieczność intensyfikacji szkolenia pilotów samolotów pokładowych U.S. Navy. Niebagatelne znaczenie dla efektywności szkolenia załóg lotniczych miały praktyczne ćwiczenia startu i lądowania w warunkach zbliżonych do występujących na ograniczonej przestrzeni pokładów lotniskowców. Stworzenie możliwości bezpiecznego treningu pilotów lotnictwa zaokrętowanego w sposób możliwie wiernie oddający warunki rzeczywiste zaowocowało podczas II wojny światowej powstaniem w Stanach Zjednoczonych dwóch niepowtarzalnych jednostek. Należały one do najbardziej niezwykłych konstrukcji pływających – były to bowiem jedyne w swoim rodzaju lotniskowce śródlądowe wyposażone przy tym w... parowy napęd bocznokołowy.

Geneza amerykańskich śródlądowych lotniskowców szkolnych

Już początkowe operacje II wojny światowej prowadzone na atlantyckim teatrze morskich działań zbrojnych zapowiadały, że samoloty pokładowe staną się podstawowym środkiem prowadzenia walki zbrojnej na morzu. O ile przemysł amerykański mógł w stosunkowo krótkim czasie wyzwoić potencjał budowy nowych lotniskowców oraz odpowiedniej liczby samolotów pokładowych, to Marynarka musiała zapewnić wyszkolenie dla nich odpowiedniej liczby pilotów oraz innych członków załóg. Zagrożenie, które na początku wojny tworzyły niemieckie okręty podwodne pojawiające się na Zachodnim Atlantyku spowodowało, że wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych było zbyt niebezpiecznym akwenem dla prak-

tycznego szkolenia załóg lotniczych. Atak japoński na Pearl Harbor skutkujący przystąpieniem Stanów Zjednoczonych do wojny, spowodował z kolei powstanie potencjalnego zagrożenia dla amerykańskich jednostek operujących na Wschodnim Pacyfiku. Istniało także przekonanie, zwłaszcza wśród cywilnych obywateli amerykańskich, o realności japońskiej inwazji na Zachodnie Wybrzeże. O ile w pierwszych latach wojny szkolenie pilotów japońskich mogło odbywać się bez żadnego, realnego zagrożenia, to sytuacja strategiczna powodowała, że praktyczne szkolenie załóg samolotów na pokładach lotniskowców stało się poważnym wyzwaniem dla amerykańskiego lotnictwa floty.

Szczęśliwie jednak Stany Zjednoczone dysponowały rozległym akwenem, który nie był praktycznie zagro-

żony przez nieprzyjaciela. Akwenem tym był zespół Wielkich Jezior – położony na pograniczu amerykańsko-kanadyjskim, całkowicie wewnątrz interioru Ameryki Północnej. Na ich wielką przydatność dla szkolenia pilotów samolotów pokładowych zwrócił uwagę komandor porucznik Richard Francis Whitehead¹ oficer do spraw lotniczych dowództwa 9 Dystryktu Marynarki. Pod koniec 1941 roku, a więc na kilka miesięcy przed atakiem na Pearl Harbor, pomysł wykorzystania do tego celu Jeziora Michigan komandor Whitehead przedstawił dowódcy 9 Dystryktu kontradmirałowi Johnowi Downesowi. Bazę lotniskowców szkolnych mogłoby stanowić Chicago w stanie Illinois, w którym znajdowała się największa amerykańska Szkoła Mechaników Lotnictwa Morskiego. W jego pobliżu położone były ponadto: Centrum Szkoleniowe Marynarki (około 50 km na północ) oraz Baza Lotnictwa Floty Glenview. Operujące na jeziorze okręty nie musiały być przy tym ani uzbrojone, ani opancerzone – nie potrzebowałyby także eskorty – wewnątrz amerykańskiego interioru nie istniało bowiem ani zagrożenie lotnicze, ani podwodne, ani minowe. Jednostek nie obowiązywałyby także ograniczenia w korespondencji radiowej. Wiel-

1. Późniejszy wiceadmirał. Zmarł w 1993 roku w wieku 99 lat.

kie Jeziora, ze swymi srogimi zimami i upalnymi latami (temperatura w sierpniu często przekracza $+35^{\circ}\text{C}$ przy niemal 100% wilgotności, a w styczniu spada poniżej -30°C), pozwalały przy tym na szkolenie lotników w szerokim spektrum warunków pogodowych. Próby nieformalnego zainteresowania tym pomysłem Biura Okrętów nie spotkały się jednak z żadnym odzewem. W tej sytuacji, list z propozycją szkolenia załóg samolotów pokładowych na akwenie Jeziora Michigan kontradmirał J. Downes wystosował pod koniec 1941 roku bezpośrednio do Szefa Operacji Floty admirała Harolda R. Starka, który zaaprobował program.

Po zaakceptowaniu propozycji przez dowództwo Marynarki i wyborze Chicago na centrum programu praktycznych ćwiczeń kwalifikacyjnych pilotów samolotów pokładowych kolejnym wyzwaniem stało się pozyskanie okrętu odpowiedniego do celów szkoleniowych. Wykorzystanie któregośkolwiek z lotniskowców floty nie wchodziło przy tym w rachubę. W pierwszym okresie wojny flota amerykańska cierpiała bowiem na niedostatek okrętów tej klasy² – oczywista była więc nadrzędność zaangażowania ich wszystkich w działania bojowych. Nawet jednak gdyby istniała taka możliwość, to żaden z istniejących lotniskowców nie był wówczas w stanie wejść z Atlantyku na Wielkie Jeziora. Przyczyną tego była zbyt mała szerokość śluz drogi wodnej Rzeki Świętego Wawrzyńca podnoszących jednostki pływające z poziomu Ocea-

nu do wysokości 173 m, na której położone jest lustro wody jezior Erie, Michigan i Huron. W latach 1913-1932 został wprawdzie wybudowany Kanał Wellandzki, który łącząc jeziora Ontario i Erie jest obejściem rzeki Niagara z jej słynnymi wodospadami. Mający długość ponad 43 km kanał jest wyposażony w system ośmiu śluz o szerokości 24,4 m i długości 233,5 m, co umożliwia poruszanie się pomiędzy portami Wielkich Jezior jednostek pływających nieco mniejszych niż wymiary śluz. Nawet gdyby jednak wszystkie współczesne lotniskowce amerykańskie nie były szersze, to w latach czterdziestych ubiegłego wieku droga na Atlantyk i tak była ciągle jeszcze niedostępna dla dużych jednostek oceanicznych. Barierą były w tym czasie śluz³ na Rzece Świętego Wawrzyńca, które umożliwiały wówczas żeglugę jednostek pływających o długości zaledwie 57 m, szerokości 13,6 m i zanurzeniu 2,7 m. Z tego też powodu nie było również możliwe wykorzystanie do przebudowy na lotniskowiec szkolny kadłuba frachtowca morskiego satysfakcjonującej wielkości.

Zgodnie z rekomendacją Komisji Jednostek Pomocniczych lotniskowiec szkolny powinien mieć pokład lotniczy o długości co najmniej 152 m i prędkość minimum 18 węzłów. Wobec braku możliwości wejścia statku o adekwatnej wielkości na Wielkie Jeziora rozwiązaniem problemu było więc pozyskanie odpowiedniej jednostki na tym akwenie. W grę mogła wchodzić zarówno budowa nowego okrętu, jak też przebudowa

k któregoś z istniejących „jeziorowców”. Budowa nowego lotniskowca szkolnego od stadium jego projektowania byłaby jednak czasochłonna i wymagałaby zaangażowania mocy produkcyjnych stoczni wykorzystywanych wówczas do budowy innych jednostek dla potrzeb wojennych. Jedynym racjonalnym rozwiązaniem było więc pozyskanie przez Marynarkę statku eksploatowanego już na Wielkich Jeziorach i dokonanie jego przebudowy na jednostkę, która mogłaby być wykorzystana do praktycznego szkolenia pilotów samolotów pokładowych.

Na początku 1942 roku komandor Whitehead dokonał rekonesansu wśród dostępnych jednostek typując do ewentualnej przebudowy dwie: należący do Pere Marquette Railroad prom samochodowy *City of Midland* oraz będący wówczas własnością C&B Transit Company z Chicago wycieczkowiec jeziorowy *Seeandbee*. Ponieważ prom był zbyt mały i wolny, Whitehead zdecydował o wyborze tej drugiej jednostki. Statek ten miał odpowiednią długość dla zabudowy pokładu lotniczego oraz adekwatną prędkość dla uzyskania przy umiarkowanym wietrze przepływu powietrza (tzw. WOD⁴) odpowiedniego

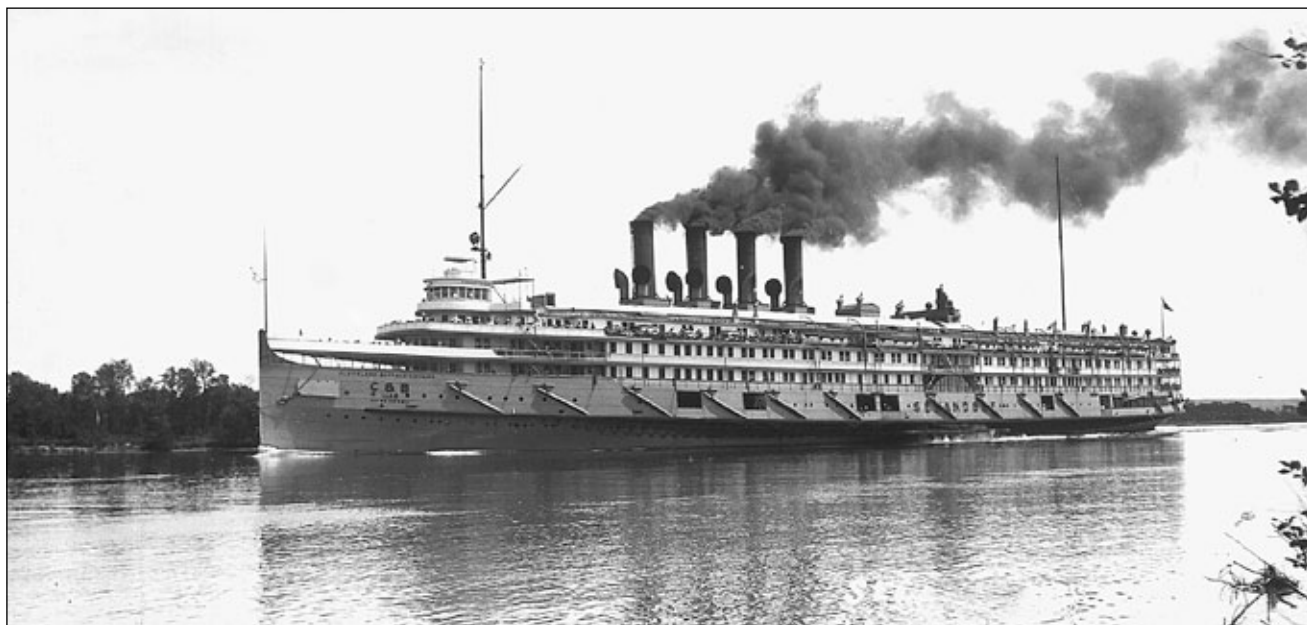
2. W ciągu pierwszego roku wojny zatopione zostały *Lexington* (CV-2), *Yorktown* (CV-5), *Wasp* (CV-7) i *Hornet* (CV-8), a *Saratoga* (CV-3) i *Enterprise* (CV-6) odniosły uszkodzenia.

3. Budowę nowego systemu 7 śluz położonych pomiędzy Montrealem, a jeziorem Ontario ukończono w 1959 roku. Wchodzące obecnie z Atlantyku na Wielkie Jeziora oceaniczne „Lakemaxy” mogą mieć długość 225,5 m; szerokość 23,8 m i zanurzenie 8,2 m.

4. WOD – Wind Over Deck.

„Królowa Jezior” – wycieczkowy bocznokołowiec *Seeandbee*, którego kadłub wykorzystano do budowy pierwszego ze śródlądowych lotniskowców szkolnych – *Wolverine*.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III



dla powstania wystarczających sił nośnych na płatach startujących i lądujących samolotów. Będąc wyposażonym w boczne koła napędowe był znacznie bardziej odporny na kołysanie niż „jeziorowce” z napędem śrubowym. Minusem jego wyboru była smukłość kadłuba, kotły opalane węglem (paliwem niemal wszystkich amerykańskich okrętów wojennych było już wówczas paliwo ciekłe) oraz dekoracyjne i bogate wyposażenie wnętrza, które musiało zostać zdemontowane w całości. Dla potwierdzenia wyboru *Seeandbee* kontradmirał W. A. Lee, dowódca Dywizjonu Szkolnego Floty, wydelegował dwóch oficerów (jednego z Biura Okrętów i drugiego z Dywizjonu), którzy dokonali inspekcji jednostki. Potwierdzili oni opinię komandora Whiteheada o przydatności wycieczkowca do celów przebudowy. W szczególności byli oni pod wrażeniem maksymalnej jego szerokości, która wynosząc 29,87 m była większa niż szerokość kadłuba znajdującego się właśnie w stadium wyposażenia nowego lotniskowca *Essex* (CV-9)⁵.

Seeandbee był wówczas własnością C&B Transit Company z Chicago w stanie Illinois założonej przez przedsiębiorcę T. J. McGuire po bankructwie pierwszego właściciela statku, tj. Cleveland & Buffalo Transit Company. Po pożarze należącego do niej wycieczkowca *City of Buffalo* firma nie wytrzymała konkurencji zwłaszcza transportu drogowego i kolejowego. Częścią jej masy upadłościowej był *Seeandbee* wystawiony na sprzedaż za 135 tys. dolarów. Statek zakupił T. J. McGuire i pod firmą C&B Transit Company do końca 1941 roku eksploatował go w regularnych rejsach na jeziorze Erie. Ze względu na zamrożenie cen, brak części zamiennych oraz

braki załogowe, w dniu 10 marca 1942 roku C&B Transit Company zdecydowała o złożeniu oferty sprzedaży *Seeandbee* Marynarce za kwotę 756,5 tys. dolarów. Dwa dni później jednostka została przejęta przez flotę, która zapłaciła za nią ostatecznie 750 tys. dolarów⁶.

Planowana na cztery miesiące przebudowa wycieczkowca jeziorowego na lotniskowiec szkolny została zlecona American Shipbuilding Company z Buffalo w stanie Nowy Jork i rozpoczęta w dniu 14 kwietnia 1942 roku od demontażu jego części pasażerskiej w Cleveland. Następnie kadłub jednostki przeholowano do stoczni Erie Plant w Buffalo, w której od 6 maja rozpoczęto prace montażowe. Dzięki ponad 1 200 pracownikom stoczni, którzy pracowali na trzy zmiany, rekonstrukcja została zakończona w dniu 11 sierpnia 1942 roku i następnego dnia jednostkę wprowadzono do służby już pod nową nazwą – *Wolverine* (Rosomak).

Nazwę taką nadano jej na cześć stanu Michigan, który wśród żargonowych nazw stanów amerykańskich określany jest mianem „Wolverine State”. Lotniskowiec otrzymał sygnaturę IX-64 przynależną niesklasyfikowanym jednostkom pomocniczym. Pierwszym jego dowódcą został komandor porucznik George

R. Fairlamb. Przebudowa jeziorowego wycieczkowca na lotniskowiec szkolny kosztowała niespełna 2 mln dolarów.

W czasie kiedy trwała przebudowa *Seeandbee* Marynarka zdecydowała o konieczności posiadania drugiego lotniskowca szkolnego na akwenie Wielkich Jezior. Gdyby wycieczkowiec miał jednostkę bliźniaczą wybór byłby prosty. Ponieważ jednak po tragicznej w skutkach katastrofie wycieczkowca *Eastland*⁷ w 1915 roku, Cleveland & Buffalo

5. Szerokość kadłuba lotniskowca *Essex* wynosiła 28,34 m.

6. Wg Somers Paul M., *Lake Michigan's Aircraft Carriers* – inne źródła podają kwotę 765 tys. dolarów.

7. Zaczumowany u brzegu rzeki w Chicago przeciążony *Eastland* przewrócił się 24.07.1915 r. w czasie pikniku pracowników Western Electric Company pod naporem ludzi zgromadzonych na jego lewej burcie. W katastrofie wycieczkowca zginęło 841 pasażerów (w wyniku katastrofy *Titanica* w 1912 roku zginęło 829 pasażerów) oraz dwóch członków załogi *Eastland* i członek załogi sąsiedniego statku *Petoskey*.

Seeandbee w dniu 12 czerwca 1942 roku podczas zabudowy konstrukcji wsporczej pokładu lotniczego w stoczni American Shipbuilding Company w Buffalo.

Fot. U.S. Naval Historical Center



Główne dane związane ze służbą lotniskowców szkolnych *Wolverine* (IX-64) i *Sable* (IX-81)

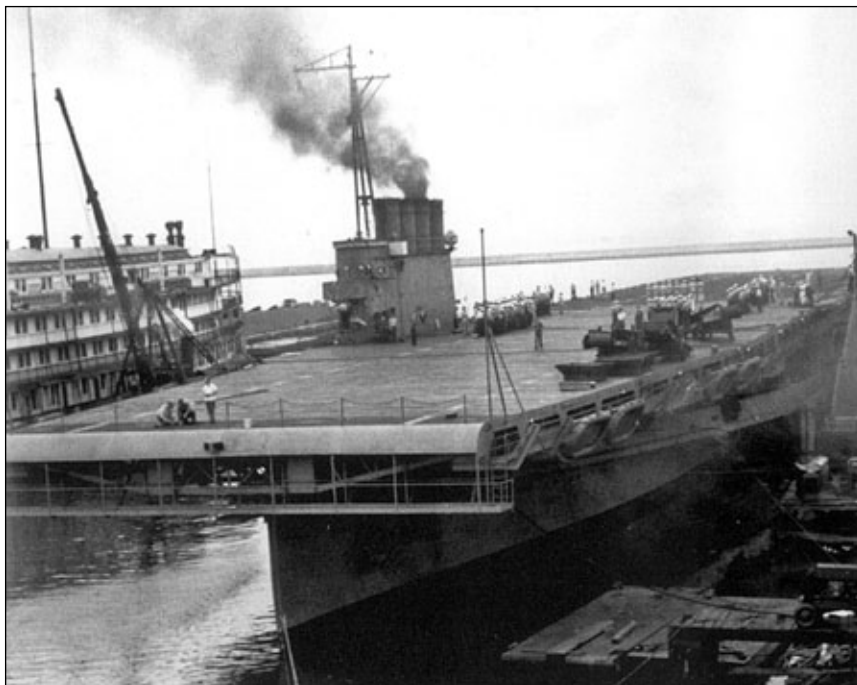
Dane	<i>Wolverine</i> (IX-64)	<i>Sable</i> (IX-81)
Stocznia	Detroit Shipbuilding Company, Wyandotte, Michigan	American Shipbuilding Company, Lorain, Ohio Great Lakes Engineering Works, Ecorse, Michigan
Pierwszy właściciel	Cleveland and Buffalo Transit Co.	Detroit and Cleveland Navigation Co., Detroit, Michigan
Pierwotna nazwa	<i>Seeandbee</i>	<i>Greater Buffalo</i>
Wodowanie	09.11.1912	27.10.1923
Wejście do eksploatacji	1913	1924
Przejęcie przez Marynarkę	12.03.1942	07.08.1942
Wprowadzenie do służby w roli lotniskowca szkolnego	12.08.1942	08.05.1943
Wycofanie ze służby	07.11.1945	07.11.1945
Skreślenie z listy floty	28.11.1945	28.11.1945
Sprzedaż na złom	28.11.1947	07.07.1948

Transit Co. zrezygnowała z budowy drugiego statku Marynarka musiała poszukać innej jednostki. Tym razem wybór padł na inny jeziorowy wycieczkowiec – *Greater Buffalo*, należący do Detroit and Cleveland Navigation Company z Detroit w stanie Michigan. Jednostka została przejęta przez Marynarkę w dniu 7 sierpnia 1942 roku i jeszcze przed wejściem do służby *Wolverine* rozpoczęto demontaż jej wyposażenia w należącej do American Shipbuilding Company stoczni Erie Plant w Buffalo. W dniu 19 września 1942 roku zmieniono nazwę jednostki z *Greater Buffalo* na *Sable* (Soból) i rozpoczęto fazę montażową przebudowy. Mimo, że podczas rekonstrukcji wykorzystywano technologie i procedury opracowane podczas przebudowy *Wolverine*, prace na nowym lotniskowcu szkolnym nie zostały ukończone przed zakończeniem w 1942 roku sezonu nawigacyjnego na Wielkich Jeziorach. Wprowadzenie jednostki do służby zostało więc przesunięte do wiosny. Po ukończeniu przebudowy w dniu 8 marca 1943 roku, dwa miesiące później uroczystie wprowadzono okręt do służby w Buffalo. Pierwszym dowódcą lotniskowca szkolnego o sygnaturze IX-81 został komandor William A. Schoech⁸.

Z zamiaru przebudowy na trzeci lotniskowiec szkolny bliźniaka *Greater Buffalo* – wycieczkowca *Greater Detroit* zrezygnowano.

Opis techniczny „Seeandbee”/„Wolverine”

Pierwszy z amerykańskich śródładowych lotniskowców szkolnych powstał na kadłubie wycieczkowca jeziorowego *Seeandbee*. Statek ten został zbudowany na zamówienie Cleveland & Buffalo Transit Company specjalnie do żeglugi po jeziorach Erie, Huron i Michigan w okresie letnich miesięcy roku. Ówczesne gabaryty szluz kanału Wellandzkiego oraz szluz łączącej jeziora Huron i Superior (Górne) uniemożliwiały mu żeglugę zarówno po tym ostatnim, jak i jeziorze Ontario. Nazwa jednostki została wybrana w wyniku konkursu, który wygrała May Knight z Cleveland proponując fonetyczną wymowę skrótu nazwy kompanii C & B. *Seeandbee* został zaprojektowany przez słynnego współczesnego amerykańskiego budowniczego okrętów Franka E. Kirby i zbudowany przez stocznnię Detroit Shipbuilding Company w Wyandotte w stanie Michigan. Statek wodowano w dniu 9 listopada 1912 roku i wprowadzono do eksploatacji w roku na-



Wolverine – pierwszy ze śródładowych lotniskowców szkolnych tuż po zakończeniu przebudowy. Obok widoczna część rufowa bocznokołowca *Greater Buffalo*, który został przebudowany na drugi jeziorowy lotniskowiec szkolny – *Sable*.
Fot. U.S. Naval Historical Center

stępnym. Koszt jego budowy sięgnął 1,6 mln dolarów. W robocze dni tygodnia jednostka odbywała rejsy regularne przez jezioro Erie, a w weekendy wozila wycieczki do wodospadów Niagara. W chwili wejścia do eksploatacji *Seeandbee* był największym bocznokołowym statkiem pasażerskim na świecie, a przez lata swej eksploatacji nazywany był „Królową Jezior”.

Pięciopokładowy wycieczkowiec miał stalowy kadłub o długości całkowitej 152,40 m oraz 147,52 m między pionami, szerokości 17,68 m, wysokości bocznej 7,24 m i zanurzeniu 4,69 m. Szerokość statku wraz z obudowami kół łopatkowych wynosiła 29,87 m. Jego pojemność brutto sięgała 6 381 ton rejestrowych. Na długości 111,25 m kadłub *Seeandbee* był wyposażony w dno podwójne podzielone na przedziały wodoszczelne za pomocą wzdłużnika pełnego w płaszczyźnie symetrii i trzynastu grodzi poprzecznych. Powyżej dna podwójnego jednostka była podzielona na 11 przedziałów wodoszczelnych za pomocą poprzecznych grodzi wodoszczelnych rozciągających się od stępki do pokładu głównego. Grodzie te były wyposażone w drzwi wodoszczelne zamykane zdalnie za pomocą sterowanego z siłowni systemu hydraulicznego. Jednostka była wyposażona w dwa burtowe zbiorniki trzymujące o pojemności po 52 m³, które mogąc być napełniane lub opróżniane w czasie poniżej 4 minut

umożliwiały utrzymanie jej na w miarę równej stępcie.

Na poziomie pokładu głównego *Seeandbee* zlokalizowano duży hol wejściowy z recepcją, biurem finansowym, budkami telefonicznymi, bagażowniami i barem. Za hollem znajdowała się jadalnia główna o długości prawie 22 m i szerokości 9,75-18,29 m oraz 170 miejscach konsumenckich, poniżej której zlokalizowano tawernę w stylu angielskim. Na poziomie pokładu głównego statku znajdowały się także sala bankietowa i dwie małe sale jadalne. Wyższy pokład – promenadowy zajmował salon główny o długości niemal 122 m, do którego wchodziło się z holu głównego po dużej klatce schodowej. W salonie znajdowały się min. galeria wido-kowa, kwiaciarnia, księgarnia, stoisko z gazetami oraz oddzielne saloniki dla kobiet i mężczyzn. Do salonu głównego przylegały apartamenty mieszkalne noszące nazwy od nazwisk ważnych osobistości związanych z armatorem. W świetle salonu na usytuowanym poziom wyżej pokładzie górnym znajdowało się atrium, z którego balkonów wchodziło się do przyległych kabin. Łącznie statek posiadał 510 kabin pasażerskich, w tym: 24 apartamenty z łazienkami i toaletami oraz indywidualnymi balkonami, 62 kabiny z toaletami

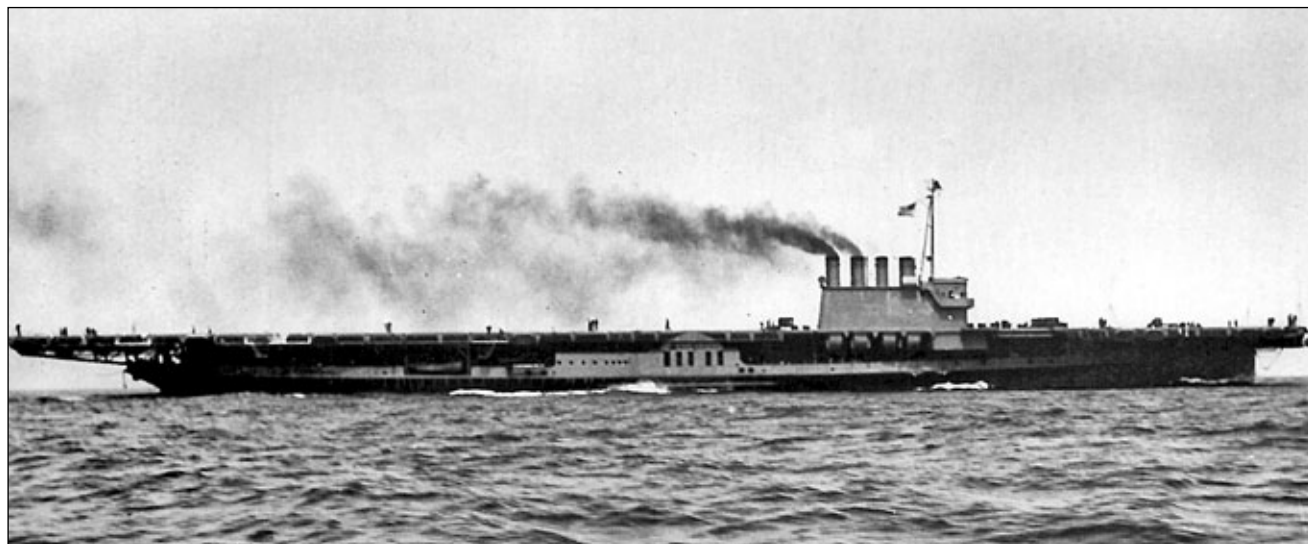
8. Mooney James L., *Dictionary of American Naval Fighting Ships* podaje, że pierwszym dowódcą *Sable* był komandor Warenn K. Berner.

oraz 408 kabin z umywalkami. Autorem wyposażenia wnętrza wycieczkowca był dekorator wnętrz okrętowych Louis O. Keil. Pomieszczenia ogólne statku były wykończone drewnem mahoniowym i wyposażone w umeblowanie z drewna orzecha włoskiego i oświetlone kandelabrami z brązu i srebra. Wykończenie i wyposażenie apartamentów było zaprojektowane indywidualnie dla każdego z nich włącznie ze srebrnymi i złotymi elementami oświetlenia. *Seeandbee* miał kadłub pomalowany na kolor ciemnozielony, a jego nadbudówki były pomalowane na białą. Statek mógł przyjąć na swój pokład do 1500 pasażerów, a w krótkie, jednodniowe rejsy wycieczkowe zabierał nawet 6000 osób!

Dla osiągnięcia prędkości podróży 22 węzłów wycieczkowiec został wyposażony w trzycylindrową, zblokowaną, tłokową maszynę parową podwój-

4,5 tysiąca punktów świetlnych (w tym największy na Wielkich Jeziorach reflektor-szperacz o średnicy 813 mm) oraz wiele urządzeń okrętowych z maszynami do obierania ziemniaków i zmywarkami (1913 rok!) włącznie. Maszynownia *Seeandbee* była zlokalizowana w osobnym przedziale na śródokręciu z główną tablicą rozdzielczą na poziomie pokładu głównego. Przed dziobową grodzią maszynowni usytuowano kotłownię produkującą parę o ciśnieniu 11,55 kG/cm² dla maszyny głównej i turbogeneratorów pomocniczych. W jej skład wchodziło sześć kotłów jednostronnych o średnicach po 4,27 m i długości 3,35 m oraz trzy kotły dwustronne o takiej samej średnicy i długości 6,71 m. W czasie rejsów wycieczkowych z prędkościami zbliżonymi do pełnej kotłownia zużywała około 150 ton węgla na dobę. Popiół z kotłów był odpro-

ni i toalet. Te ostatnie były wyposażone także w system wentylacji wyciągowej, który łączył się w kanały wyprowadzone do dwóch kominów. Instalację przeciwpożarową statku stanowił system rurociągów z hydrantami usytuowanymi co 15 m oraz automatyczny system zraszania z pompą usytuowaną w maszynowni. Ognioodporność konstrukcji jednostki miały zapewnić surowe, stalowe ściany kabin 2 klasy i załogowych oraz ułożenie drewnianego wykończenia wnętrza na warstwie azbestu, a także odizolowania przestrzeni ładunkowej blachą ocynkowaną. Na pokładzie statku zamontowano ponad 500 telefonów (w każdej kabinie i kabinach oficerskich), a także oddzielny system łączności telefonicznej dla obsługi nawigacyjnej i technicznej. Wyposażenie ratunkowe *Seeandbee* stanowiło czternaście szalup 40-osobowych, dwie 20-



Ujęcie *Wolverine* z prawej burty w pierwszym okresie służby okrętu. Doskonale widoczne duże nawisy pokładu lotniczego oraz sposób wprowadzenia kanałów spalin do jego nadbudówki wypowej. Fot. zbiory Arthur D. Baker III

nego rozprężania o mocy 12 000 KM. Jej cylinder wysokoprężny miał średnicę 1676 mm, a średnice dwóch cylindrów niskoprężnych po 2438 mm. Skok tłoków wynosił 2743 mm. Pędnikami *Seeandbee* były dwa boczne koła łopatkowe o średnicach po 9,144 m na zewnętrznych krawędziach łopat i 9,982 m na obrzeżach. Każde z kół było wyposażone w 11 łopat o długości 4,521 m i szerokości 1,549 m wykonanych z blachy stalowej o grubości 35 mm. Koła ważyły po około 100 ton, a ich konstrukcja umożliwiała pływanie w wiosennych warunkach lodowych początków sezonu nawigacyjnego na Wielkich Jeziorach. Elektrownie jednostki stanowiły trzy turbogeneratory o mocach po 75 kW zasilające m.in.

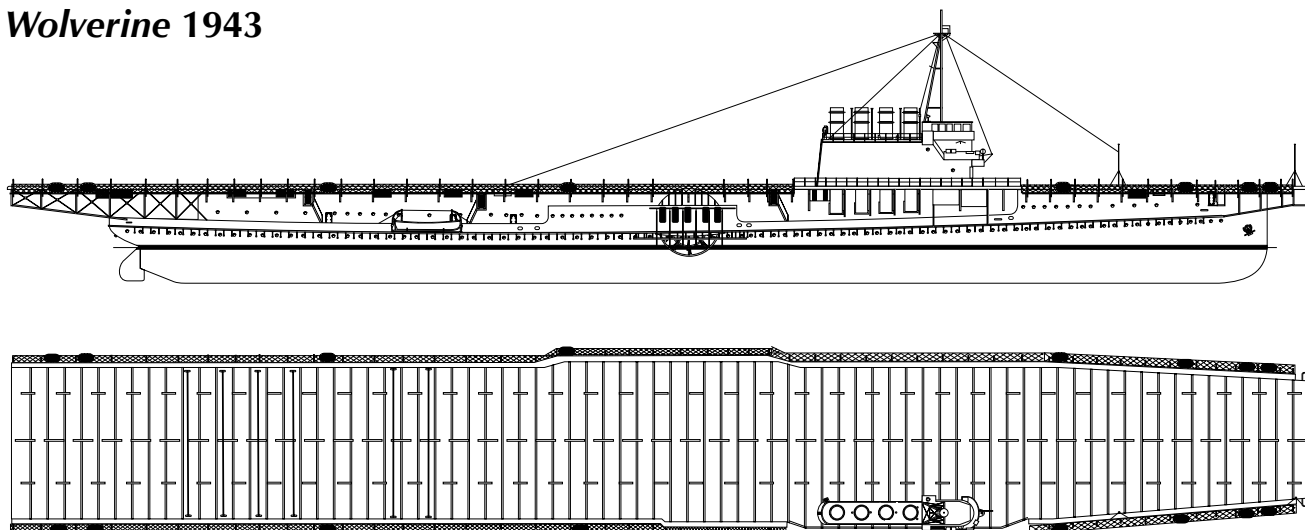
wadzący za burłę przez system ośmiu eżektorów hydraulicznych. Kotłownie były dobrze wentylowane i wyposażone w otwory awaryjne umożliwiające ich szybkie opuszczanie przez palaczy. Kanały spalinowe kotłów były poprowadzone do czterech smukłych kominów traktami izolowanymi od wnętrza jednostki stalowymi obudowami. *Seeandbee* był wyposażony w dwa stery: rufowy i dziobowy, który to układ znakomicie ułatwiał manewrowanie w krętych i wąskich kanałach okolic Buffalo i Cleveland.

Wycieczkowiec otrzymał system nawiewu wilgotnego powietrza do wszystkich pomieszczeń ze szczególnym uwzględnieniem kabin, jadalni, palarni, kuchni, pomieszczeń załogowych, pral-

osobowe i dwie 16-osobowe oraz kilkadziesiąt tratów. Jednostka miała dwie kotwice o ciężarze po 2950 kg, z których każda miała 338 m łańcucha kotwicznego o ogniach kalibru 57 mm.

Jak już wspomniano przebudowę wycieczkowca jeziorowego na lotniskowiec szkolny zlecono American Shipbuilding Company, która po demontażu pięciu jego górnych pokładów włącznie z całym ich wspaniałym wyposażeniem hotelowym w Cleveland przeholowała kadłub *Seeandbee* do stoczni w Buffalo w stanie Nowy Jork. Dokonano tam montażu pokładu lotniczego wraz z otaczającą go galerią i innym wyposażeniem. Dzięki potężnym nawisom na dziobie i rufie wspartym specjalną stalową konstrukcją kratownic-

Wolverine 1943



Rys. Jerzy Lewandowski 2007

wą pokład ten miał długość 163,07 m przy szerokości 30,18 m⁹. Jego poszycie, tak jak wszystkich współczesnych lotniskowców amerykańskich, stanowiły deski dębowe¹⁰ o grubości 76 mm. Pokład lotniczy *Wolverine* był usytuowany na wysokości zaledwie 7,93 m nad linią wodną, co stanowiło mniej niż połowę wysokości pokładu konwencjonalnych lotniskowców floty¹¹. Okręt otrzymał niewielką nadbudówkę wyspową, w której usytuowano sterownię, niewielkie pomieszczenie kontroli lotów i w przedniej jej części maszt trójnożny. Kanały spalin odchylono również na prawą burtę wyprowadzając je do usytuowanych na nadbudówce czterech wąskich kominów. Taki wygląd upodabniał jednostkę do „prawdziwego” lotniskowca tak, aby ćwiczący lotnicy możliwie najbardziej realistycznie mogli odczuwać wrażenie służby na lotniskowcu floty. Na jednostce nie zabudowano jednak hangaru nie wyposażając jej ani w kaptuły, ani w podnośniki, ani inne urządzenia do obsługi samolotów. Maszyny miały na jej pokładzie jedynie lądować i z niego startować. Jedynym wyposażeniem lotniczym okrętu był więc system ośmiu zespołów aerofiniszarów zamontowany w rufowej części pokładu lotniczego oraz bariera zaporowa w części dziobowej, a także niewielki, rezerwowo zbiornik paliwa lotniczego.

Wolverine nie otrzymał też żadnego uzbrojenia, opancerzenia, ani stacji radiolokacyjnych. Pozostawiono także bez zmian układ napędowy okrętu¹² uznając jego modernizację za zbędną. Prędkość około 18 węzłów jaką osiągał po przebudowie uznano za wystarczającą. W rufowej części pokładu głównego okrętu zabudowano pomieszczenia oficerskie

z mesą, a w jego części dziobowej pomieszczenia załogi szeregowej z mesą i salą rekreacyjną oraz pralnię, warsztaty krawieckie i fryzjerskie, a także magazyny ogólno-okrętowe. Po przebudowie załogę *Wolverine* stanowiło 22 oficerów oraz 300 podoficerów i marynarzy.

Greater „Buffalo”/„Sable”

Drugi z amerykańskich śródlądowych lotniskowców szkolnych został zbudowany na kadłubie wycieczkowca jeziorowego *Greater Buffalo*. Statek ten, podobnie jak *Seeandbee* został zaprojektowany przez Franka E. Kirby, z którym współpracował Herbert C. Sadler – profesor budowy okrętów i napędów okrętowych na Uniwersytecie Michigan. Założeniem projektu była odbywanie 260-milowych rejsów po jeziorze Erie z jego płytkimi kanałami oraz moż-

liwość dokowania w suchych dokach znajdujących się w stocznich Wielkich Jezior, co wiązało się z ograniczeniem szerokości do 30,5 m oraz zanurzenia do 4,88 m. *Greater Buffalo* i bliźniaczy

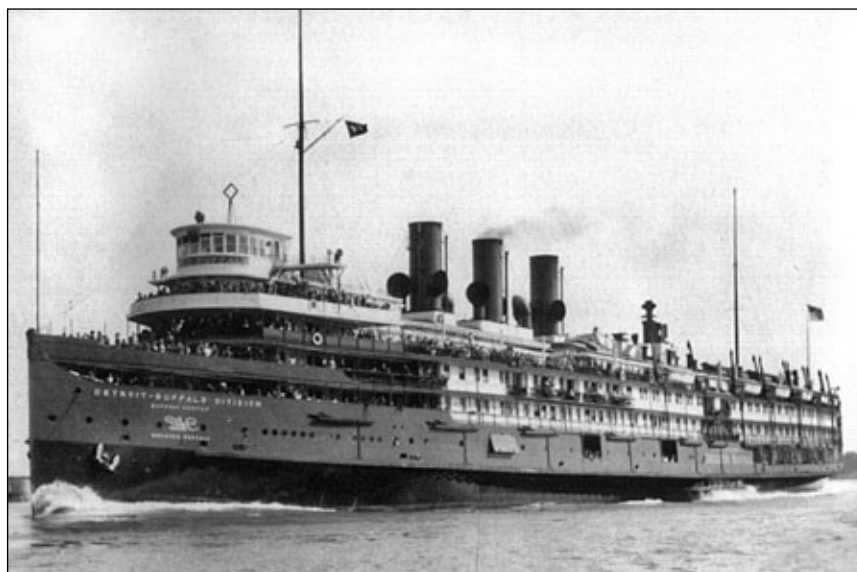
9. W materiałach źródłowych występują duże rozbieżności co do wymiarów pokładów lotniczych obydwu okrętów. Niektóre podają wymiary równe maksymalnym wymiarom jednostek chociaż oczywiście jest posiadanie przez nie dużych nawisów pokładów lotniczych na dziobach i rufach, co zresztą stwierdzają te same źródła. W niektórych źródłach wymiary pokładu lotniczego *Wolverine* są większe mimo, iż w tych samych źródłach są informacje, że *Sable* miał większy pokład lotniczy niż *Wolverine*.

10. Niektóre źródła podają, że poszycie pokładu lotniczego *Wolverine* stanowiło drewno jodłowe.

11. Pokłady współczesnych lotniskowców amerykańskich były usytuowane na wysokości 18-21 m nad linią wodną.

12. W niektórych źródłach np. Terzibaschitsch Stefan, *Aircraft Carriers of the U.S. Navy*, moc maszyny parowej po przebudowie *Wolverine* jest określana na 8000 KM, przy kotłowni ograniczonej do 4 kotłów.

Greater Buffalo który został przebudowany na lotniskowiec *Sable*. Fot. Great Lakes Historical Society



Greater Detroit powstały na zamówienie Detroit and Cleveland Navigation Company stając się w początkach lat trzydziestych ubiegłego wieku nie tylko największymi bocznokołowcami pasażerskimi na Wielkich Jeziorach, ale także na świecie. Kadłub *Greater Buffalo* został zbudowany przez American Shipbuilding Company w Lorain, w stanie Ohio i wodowany w dniu 27 października 1923 roku. Wyposażony przez Great Lakes Engineering Works w Ecorse w stanie Michigan wycieczkowiec wszedł do eksploatacji w następnym roku. Koszt jego budowy sięgnął 3,5 mln dolarów.

Greater Buffalo miał stalowy kadłub o długości całkowitej 162,46 m oraz 158,19 m między pionami, szerokości 17,76 m i wysokości bocznej 7,19 m. Szerokość statku wraz z obudowami kół łopatkowych wynosiła 30,48 m. Jego pojemność brutto wynosiła 7739 ton rejestrowych, a netto 3330 NRT. Nośność wycieczkowca wynosiła 1129 ton, a zanurzenie 4,72 m przy wyporności eksploatacyjnej 9464 ton. Kadłub *Greater Buffalo* był wyposażony w podwójne dno podzielone na 16 przedziałów wodoszczelnych. Powyżej podwójnego dna jednostka była podzielona na 11 przedziałów wodoszczelnych za pomocą poprzecznych grodzi wodoszczelnych rozciągających się od stępki do pokładu głównego. Grodzie te były wyposażone w drzwi wodoszczelne zamykane zdalnie za pomocą systemu hydraulicznego sterowanego z siłowni. Materiał nadbudówek i wszystkich pokładów wycieczkowca stanowiło drewno i tak: ściany były zbudowane z białej sosny, pokłady i przegrody z sekwoi, a belki konstrukcji z jodły oregońskiej. Grodzie pomiędzy pomieszczeniami wykonane były z ułożonych diagonalnie i sklejonych razem płyt sekwojowych. Ścianki działowe w przejściach wyłożone były boazerią z białej sosny, a w pomieszczeniach ogólnych z różnych gatunków twardego drewna. Pokłady górne statku były podparte opartymi na stalowym pokładzie głównym stalowymi pilersami, wewnątrz których poprowadzono kanały wylotowe spalin kotłów oraz wentylacyjne z siłowni i kuchni. Pokład spacerowy był usztywniony układem wzdlużników i pokładników stalowych.

Greater Buffalo miał łącznie 625 kabin pasażerskich, które były usytuowane na trzech pokładach. Na pokładzie górnym znajdowało się 166 kabin dwuosobowych. Pokład wyżej usytuowano: 138 kabin dwuosobowych, 24 jednoosobowe, 76 kabin dwuosobowych

z toaletą oraz 4 z toaletą i prysznicem, a także 12 apartamentów z łazienką. Na pokładzie spacerowym znajdowało się: 105 kabin dwuosobowych, 32 jednoosobowe, 50 kabin dwuosobowych z toaletą oraz 4 z toaletą i prysznicem, a także 12 apartamentów z łazienką i 2 apartamenty z toaletą i prysznicem. Pomieszczenia i kabiny załogowe znajdowały się na pokładzie najniższym przed i za siłownią statku. Na pokładzie tym znajdował się także hol wejściowy oraz jadalnia i kafeteria usytuowane za kuchnią. *Greater Buffalo* mógł przyjąć na swój pokład 1194 pasażerów, których obsługiwało ponad 300 członków załogi.

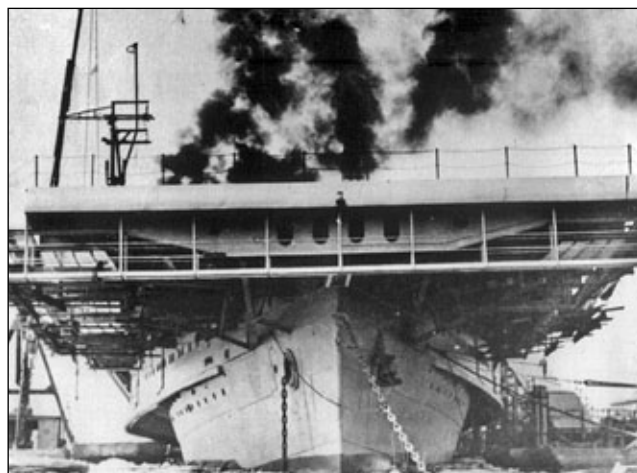
Dla osiągnięcia prędkości maksymalnej 21 węzłów wycieczkowiec został wyposażony w trzycylindrową maszynę parową podwójnego rozprężania o mocy indykowanej 12 000 KM budowy American Shipbuilding Company. Jej cylinder wysokoprężny miał średnicę 1676 mm, a średnice dwóch cylindrów niskoprężnych po 2438 mm. Skok tłoków wynosił 2743 mm. Pędnikami *Greater Buffalo* były dwa boczne koła łopatkowe o średnicach na zewnętrznych krawędziach łopat 9,98 m obracające się z prędkością 30 obrotów na minutę. Każde z kół było wyposażone w 11 stalowych, lekko zakrzywionych, nastawialnych łopat o długości 4,521 m i szerokości 1,524 m. Elektrownię jednostki stanowiły trzy turbogeneratory o mocach po 100 kW zasilających min. 5 tysięcy punktów świetlnych oraz urządzenia okrętowe, z których kuchenne miały silniki o łącznej mocy 120 KM. Ich turbiny były wyprodukowane przez firmę Terry, a generatory przez Allis-Chalmers. Maszynownia *Greater Buffalo* była zlokalizowana w osobnym przedziale na śródokręciu. Z jej przodu usytuowano trzy oddzielne przedziały kotłowni produkującej parę o ciśnieniu 11,69 kG/cm² dla maszyn głównej i turbogeneratorów pomocniczych. W skład kotłowni wchodziło dziewięć kotłów typu szkockiego zbudowanych przez American Shipbuilding Company.

Wszystkie one miały średnice po 4,33 m, przy czym sześć było jednostronnych o długości 3,20 m, a trzy dwustronne o długości 6,25 m. Popiół z kotłów był odprowadzany za burtę przez system eżektorów hydraulicznych. Kanały spalinowe kotłów były poprowadzone do trzech smukłych kominów traktami, podobnie jak inne wytwarzające ciepło urządzenia izolowanymi od wnętrza jednostki płytami tlenku magnezu pokrytymi stalą ocynkowaną. Węgiel dla kotłów był magazynowany w czterech bunkrach mieszczących łącznie 592 tony paliwa. *Greater Buffalo* był wyposażony w dwa stery: rufowy i dziobowy, który to układ znakomicie ułatwiał manewrowanie w krętych i wąskich kanałach Buffalo i Detroit.

Wycieczkowiec był wyposażony w rozbudowany system kanalizacji sanitarnej i uzdatnianej wody pitnej. Pojemność zbiorników wody surowej

Fotografia *Sable* od strony dziobu wykonane przypuszczalnie podczas jednego z zimowych postojów okrętu w Chicago.

Fot. Great Lakes Historical Society



wynosiła 136 m³, a uzdatnianej promieniowaniem ultrafioletowym 30 m³. Instalacja ciepłej wody zapewniała jej dostawę do apartamentów, kabin oficerskich i ogólnie dostępnych toalet. Statek otrzymał system nawiewu wilgotnego powietrza do wszystkich pomieszczeń. Toalety były wyposażone także w system wentylacji wyciągowej. Instalację przeciwpożarową *Greater Buffalo* stanowił system zraszania z tryskaczami we wszystkich kabinach, pomieszczeniach ogólnego użytku, załogowych i ładunkowych. Pomieszczenia te były wyposażone w czujniki temperatury, z których sygnały alarmowe były doprowadzone do centrali. Każda z kabin pasażerskich miała indywidualny telefon podłączony do centrali na pokładzie głównym, który to system był niezależ-

Podstawowe dane taktyczno-techniczne lotniskowców szkolnych *Wolverine* (IX-64) i *Sable* (IX-81)

Wielkość	Jedn. miary	<i>Wolverine</i>	<i>Sable</i>
Wyporność:			
– ekka	ton	6483	?
– pełna	ton	7315	8128
Wymiary:			
– długość kadłuba pomiędzy pionami/całkowita	m	147,52/152,40	158,19/162,46
– szerokość całkowita kadłuba/maksymalna	m	17,76/29,87	17,68/29,41
– wysokość boczna/zanurzenie normalne	m	7,24/4,69	7,19/4,69
– długość/szerokość pokładu lotniczego	m	163,07/30,18	170,23/30,48
Moc maszyn	KM	12 000	10 500
Prędkość	w	17,5	18,0
Załoga	----	322	~300

ny od systemu łączności telefonicznej dla obsługi nawigacyjnej i technicznej statku. Wyposażenie ratunkowe *Greater Buffalo* stanowiło dwanaście stalowych szalup 60-osobowych oraz kilkadziesiąt tratw. Jednostka miała trzy kotwice o ciężarze po 2950 kg (dwie dziobowe i rufową), z których każda miała 164 m łańcucha kotwicznego o ogniach kalibru 54 mm oraz siedem wciągarek cumowniczych z linami o średnicy 29 mm i długości po 164 m.

Wykorzystując doświadczenia i procedury stosowane przy przebudowie *Wolverine*, po demontażu całego wyposażenia hotelowego Erie dalsze prace na kadłubie *Greater Buffalo* wykonano w należącej do American Shipbuilding Company stoczni Erie Plant w Buffalo. Podobnie jak na poprzedniku dokonano tam montażu pokładu lotniczego, który był nieco większy i miał wymiary: 170,23 m x 30,48 m, wraz z otaczającą go galerią i innym wyposażeniem. Inaczej jednak niż na *Wolverine* poszycie pokładu lotniczego *Sable* zostało wykonane z dwóch warstw płyt stalowych pokrytych eksperymentalnie ośmioma różnymi farbami antypoślizgowymi. W ten sposób stał się on pierwszym lotniskowcem amerykańskim wyposażonym w stalowy pokład lotniczy. Okręt otrzymał podobną do poprzednika niewielką nadbudówkę wyspą, na której usytuowano sterownię, niewielkie pomieszczenie kontroli lotów i w części przedniej maszt trójnożny. Wydajność kotłowni jednostki została ograniczona do czterech kotłów przez co moc siłowni została zmniejszona do 10 500 KM. Wystarczało to jednak do osiągnięcia prędkości 18 węzłów. Kanały spalin odchyłono również na prawą burtę wyprowadzając je do usytuowanych na nadbudówce dwóch kominów, które stanowiły widoczny na pierwszy

rzut oka wyróżnik okrętów. Podobnie jak na *Wolverine* jedynym wyposażeniem lotniczym *Sable* był system, w tym przypadku dziesięciu zespołów aerofiniszerów zamontowany w rufowej części jego pokładu lotniczego oraz bariera dziobowa. Tak samo też okręt nie miał żadnego uzbrojenia, opancerzenia, ani stacji radiolokacyjnych.

Działalność lotniskowców szkolnych

W dniu 1 sierpnia 1942 roku w bazie lotnictwa floty Glenview powołano oficjalnie jednostkę szkolną dla ćwiczeń kwalifikacyjnych na lotniskowcu (CQTU)¹³, której dowódcą został komandor porucznik Eugene J. O'Neil. Zadaniem szkolenia miało być nabycie przez pilotów samolotów pokładowych praktycznych umiejętności potrzebnych do lądowania i startów z pokładów lotniskowców z wykorzystaniem nowo-

wprowadzonego do służby lotniskowca szkolnego *Wolverine*. Dodatkowo, praktyczne umiejętności mogli ćwiczyć na jednostce oficerowie sygnałowi lądowania (LSO¹⁴) i oficerowie pokładu lotniczego (FDO¹⁵), a także inni członkowie załóg okrętowych obsługujący samoloty. 15-osobowe grupy podoficerów i marynarzy zmieniały się w cyklu 2-4 tygodniowym ćwicząc na pokładzie lotniskowca procedury obsługi samolotów i aerofiniszerów. Po zatopieniach lotniskowców *Lexington* (CV-2), *Yorktown* (CV-5) i *Hornet* (CV-8) ich oficerowie sygnałowi lądowania (LSO) wzmacniali kadrę jednostki szkolnej. W chwili powołania, do dyspozycji CQTU postawiono 14 myśliwców, 14 bombowców

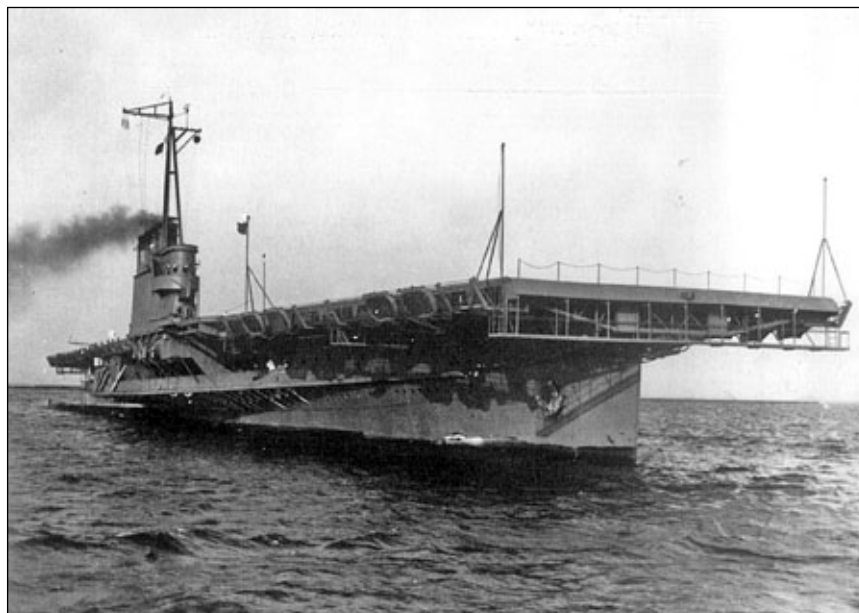
13. CQTU – Carrier Qualification Training Unit

14. LSO – Landing Signal Officer.

15. FDO – Flight Deck Officer.

Wolverine w dniu uroczystego powitania na przedporciu Chicago – swej bazy macierzystej.

Fot. U.S. Naval Historical Center



rozpoznawczych oraz 8 samolotów torpedowych.

Po odbyciu rejsu próbnego *Wolverine* przeszedł jezioro Erie, rzekę Detroit, jezioro i rzekę St. Clair, następnie przez jezioro Huron wszedł na jezioro Michigan i w dniu 22 sierpnia został powitany na przedporciu Chicago przez burmistrza miasta Edwarda J. Kelly oraz licznych dygnitarzy państwowych i oficjeli floty. Ceremonia ta odbyła się na pokładzie bazującego w Chicago szkolnego okrętu rezerwy marynarki *Wilmette*¹⁶ (IX-29). Trzy dni później na pokładzie *Wolverine* miało miejsce inauguracyjne lądowanie. Człowiekiem, który jako pierwszy wylądował na śródlądowym lotniskowcu był dowódca jednostki szkolnej komandor O'Neil¹⁷. Jako pierwszy szkolenie kwalifikacyjne na lotniskowcu ukończył w dniu 12 września 1942 roku chorąży Biedleman z rezerwy floty. Już tydzień później chorąży Harding wykonał na pokładzie *Wolverine* tysięczne lądowanie. Nie wszystkie ćwiczenia na lotniskowcu szkolnym odbywały się jednak bezproblemowo. Zdarzały się uszkodzenia samolotów na pokładzie bądź też uderzenia w barierę zabezpieczającą. Pierwszy wypadek śmiertelny podczas szkolenia miał miejsce w dniu 21 października 1942 roku kiedy to pilotowany przez chorążego Freda M. Cooper'a myśliwiec Grumman F4F-3 „Wildcat” uderzył po starcie w wodę i zatonął na głębokości około 26 m. Ciała pilota nigdy nie odnaleziono. Sześć dni później banderę na *Wolverine* podniósł Głównodowodzący Floty Stanów Zjednoczonych, pełniący jednocześnie funkcję Szefa Operacji Morskich admirał Ernest J. King, który złożył na nim krótką wizytę połączonej z inspekcją. W ten sposób na jeden dzień śródlądowy lotniskowiec bocznokołowy stał się okrętem flagowym floty amerykańskiej.

Podstawowe ćwiczenia w lądowaniu i starcie, nocny postój samolotów, naprawy oraz kwatery dla szkolonych i instruktorów zapewniała baza lotnictwa floty Glenview. Ponieważ baza ta musiała spełniać także inne zadania dodatkowo do celów programu szkolenia na lotniskowcach wykorzystywane też było sąsiednie lotnisko Orchard Place¹⁸ należące do zakładów Douglas Aircraft. Na jego pojedynczym pasie startowym testowano wyprodukowane samoloty transportowe DC-4 „Skymaster”, które miały priorytet przed ćwiczącymi pilotami z jednostki szkolnej. Oprócz standardowych ćwiczeń w startach i lądowaniu



Wolverine w czasie ćwiczeń kwalifikacyjnych pilotów w sezonie szkoleniowym 1943 roku. Na pierwszym planie samoloty treningowe North American SNJ-3 „Texan”, z tyłu bombowiec nurkujący Douglas SBD „Dauntless”.
Fot. U.S. Naval Historical Center

waniu na lotniskach lądowych szkolący się piloci przed ćwiczeniami na rzeczywistym okręcie potrzebowali ćwiczeń startów i lądowania na pokładach lotniczych symulowanych na lądzie. Takie zadanie spełniał przygotowany specjalnie do tego celu pas startowy położony około 14,5 km na północny-zachód od bazy Glenview lotniska Allendale¹⁹ w Lake County, które było wykorzystywane przez jednostkę szkolną od września 1942 roku. Do grudnia 1942 roku pas ten otrzymał pokrytą drewnem drogę startową oraz wyposażono go w kaptule i aerofiniszery. Wkrótce okazało się jednak, że potrzebny jest jeszcze jeden pas startowy do symulowania lądowań na pokładzie, w związku z czym Marynarka przejęła lotnisko Elgin²⁰, w stanie Illinois.

Zgodnie z procedurą piloci amerykańskich samolotów pokładowych odbywali najpierw standardowe szkolenia w szkołach lotniczych w Pensacola w stanie Floryda, Corpus Christi w Teksasie lub Grosse Ile w stanie Michigan, podczas których odbywali około 300 godzin lotów. Przeznaczeni do ćwiczeń kwalifikacyjnych w lądowaniu i startach na pokładzie lotniskowca przybywali do bazy lotnictwa floty Glenview, w której spędzali trzy dni szkoleniowe. Pierwszego dnia odbywali szkolenie teoretyczne prowadzone przez jednego z oficerów sygnałowych lądowania. Drugiego dnia szkolący się pilot przechodził trening na lądowym pasie startowym symulującym pokład lotniskowca. Najpierw startował i lądował na samolocie szkolnym

(w bazie lotnictwa marynarki Glenview wykorzystywano do tego celu maszyny North American SNJ „Texan”), a później na przydzielonym sobie samolocie bojowym. Ostatni etap szkolenia odbywał się w warunkach rzeczywistych na pokładzie lotniskowca. W jego ramach szkolący się piloci musieli wykonać po osiem lądowań i po osiem startów, przy czym większość z nich realizowała tą część programu w ciągu jednego dnia.

Szkolenia pilotów na *Wolverine* były kontynuowane do zimy 1942 roku. W ciągu bez mała czterech miesięcy program szkoleń kwalifikujących do lądowania na lotniskowcu ukończyło 287 pilotów. W dniu 20 grudnia okręt utknął jednak w lodach pięć mil od brzegu jeziora Michigan tak, że do Pirsu Marynarki w Chicago, który był jego stałym miejscem postoju dotarł po dwóch dniach. W tej sytuacji, w dniu 24 grudnia jednostka szkolna otrzymała rozkaz przeniesienia się na okres zimy do bazy lotnictwa floty w kalifornijskim San Die-

16. *Wilmette* (IX-29) był przejęty przez Marynarkę 21.11.1917 r., podniesionym, odbudowanym i przystosowanym do służby w roli jednostki szkolnej wycieczkowcem jeziorowym *Eastland*, o którego katastrofie wspomniano wcześniej.

17. Wg niektórych źródeł jako pierwszy na pokładzie *Wolverine* wylądował w dniu 26 sierpnia 1942 roku porucznik Ted Bollinger jeden z oficerów lotniczych okrętu.

18. Dzisiaj na tym terenie znajduje się międzynarodowe lotnisko O'Hare.

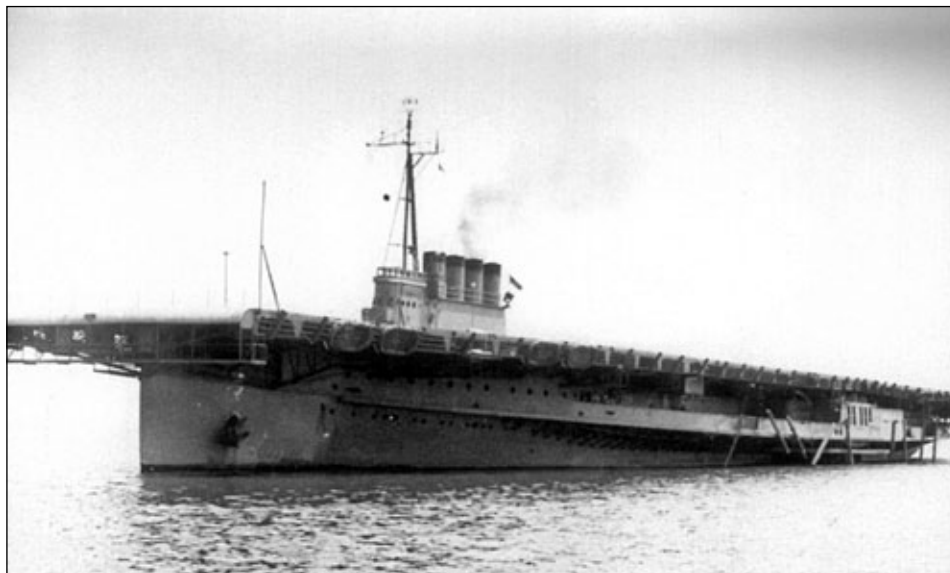
19. Po wybudowaniu betonowego pasa startowego latem 1944 roku, we wrześniu tego roku nazwę lotniska zmieniono na Libertyville.

20. Jednostka zrezygnowała z jego wykorzystania w marcu 1943 roku. Zamiast tego kontynuowano modernizację lotniska Allendale.

go. Chociaż operacja ta była kosztowna zajęła tylko 11 dni i z początkiem 1943 roku szkolenia zostały wznowione. Jako jednostki ćwiczebne były przy tym wykorzystywane lotniskowce eskortowe *Long Island* (CVE-1) i *Core* (CVE-13). Okręty te musiały wychodzić w morze na odległość 100 mil w osłonie jednostek bojowych zachowując przy tym procedury wynikające z restrykcji uczestniczenia w działaniach wojennych. Lotniskowce wracały na weekendy do portów dla wykonania niezbędnych remontów i pobrania zaopatrzenia. Ich pokłady były przy tym krótsze niż pokład *Wolverine*, a same jednostki miały tendencje do przełębień na fali co sprawiało dodatkowe trudności szkolącym się pilotom o krótkim stażu. Problemem dla prowadzenia samych szkoleń była z kolei konieczność utrzymania ciszy radiowej. Żadna z tych niedogodności nie występowała na wodach jeziora Michigan. Wiatry o sile od-

częciem nowego sezonu nawigacyjnego na Wielkich Jeziorach. W dniu 26 maja do pierwszej jednostki szkolnej dołączył drugi lotniskowiec bocznokołowy – *Sable*. Pierwsze lądowanie na jego pokładzie miało miejsce już dwa dni później chociaż oficjalnie został on przydzielony do 9 Dystryktu Marynarki w dniu 1 czerwca 1943 roku. W ten sposób szkolenie mogło odbywać się praktycznie nieprzerwanie nawet wtedy kiedy jeden z lotniskowców przechodził przegląd, remont czy bunkrował węgiel. Flotyllę szkolną, zwaną żargonowo „Słodkowodną Marynarką Wojenną” tworzyło wówczas pięć jednostek. Oprócz obydwu lotniskowców szkolnych były to dwa kutry pasażerskie o długości 12,19 m noszące nazwy *Lark* i *Peregrine*. Służyły one do przewożenia personelu oraz podnoszenia z wody szkolących się pilotów kiedy w wyniku nieudanych lądowań i startów ich samo-

Dzień szkoleniowy lotniskowce rozpoczynały o godzinie 03.00 rano aby uniknąć zadymiania w późniejszych godzinach gęstym dymem z kotłów węglowych ścisłego centrum (Downtown) Chicago gdzie położony był Pirs Marynarki, przy którym cumowały okręty. Przyprawiło to o ból głowy zwłaszcza właścicieli hoteli położonych wzdłuż brzegu Jeziora Michigan. Ponieważ jezioro rozciąga się południkowo, a Chicago znajduje się na jego południowo-zachodnim krańcu, lotniskowce kierowały się zwykle na północ skąd przeważnie wiały wiatry umożliwiające prowadzenie operacji lotniczych. Pół godziny przed spodziewanym lądowaniem pierwszych ćwiczących, które zaczynało się zwykle o 08.00 rano, na pokładach okrętów lądowali Oficerowie Sygnałowi Lądowania (LSO). Szkolne dywizjony lotnicze, które miały ćwiczyć na lotniskowcach, po wystartowaniu z lotnisk w bazach ląd-



Bocznokołowy lotniskowiec szkolny *Wolverine* w ujęciu od dziobu. Widoczna osłona lewoburtowego koła napędowego oraz charakterystyczna dla tego okrętu nadbudówka wyspa z czterema kominami o niewielkiej średnicy.

Fot. U.S. Naval Historical Center

powiedniej dla prowadzenia operacji lotniczych wiały przy tym na tym obszarze Pacyfiku z porównywalną intensywnością jak na akwenie Wielkich Jezior. W tej sytuacji Marynarka podjęła decyzję o nie przenoszeniu szkolenia pilotów do San Diego podczas następnych zim. Sama jednostka szkolna, wyszkoliwszy na wodach Kalifornii 240 nowych pilotów, powróciła do bazy lotnictwa floty Glenview w początkach marca 1943 roku.

Działalność szkoleniową na wodach jeziora Michigan *Wolverine* wznowił w dniu 17 marca 1943 roku, a więc na niemal dwa miesiące przed rozpo-

loty wodowały. Ostatnim okrętem flotylli była wyposażona w dźwig pokładowy barka samobieżna *Commerce*, którą wykorzystywano do przewozu pomiędzy lotniskowcami i bazą Marynarki w Chicago ludzi, zaopatrzenia oraz uszkodzonych samolotów. W razie konieczności flotyllę wspierały wspomniani wcześniej pomocniczy okręt szkolny rezerwy floty *Wilmette* (IX-29) oraz należące do Straży Wybrzeża jednostki patrolowe i lodołamacze. Ani *Wolverine* ani *Sable* nie były bowiem przystosowane do pływania w lodach – ich kadłuby zaprojektowane były przecież do odbywania wypraw głównie w sezonie letnim!

owych spotykały się nad przylądkiem Oboe w miejscowości Wilmette w stanie Illinois. Charakterystycznym jej wyróżnikiem była duża, biała bryła Świątyni Baha. Dowódca grupy ćwiczących, którym zawsze był doświadczony pilot-instruktor nawiązywał kontakt radiowy z *Wolverine* lub *Sable*. Okręty podawały mu namiar i odległość, po czym dowódca prowadził zwykle piątkę swoich podopiecznych nad lotniskowiec, a następnie do lądowania. Szkolenie kończono przeważnie po południu w godzinach, które umożliwiały dotarcie szkolącym się pilotom na lotniska lądowe przed zmierzchem. Okręty odchodziły wówczas na południe cumując w Chicago zwykle po nastaniu ciemności. Lotniskowce prowadziły szkolenie przez siedem dni w tygodniu odchodząc jedynie okazjonalnie na jednodniowe bunkrowania w Calumet nieopodal Gary Porte w stanie Indiana.

Szkolenia kwalifikacyjne na pokładach obydwu lotniskowców prowadzone były na siedmiu typach samolotów. Były to myśliwskie: Grumman F4F/FM „Wildcat”, Vought F4U „Corsair” i Grumman F6F „Hellcat”; bombowe: Douglas SBD „Dauntless” i Vought SB2U „Vindicator” oraz torpedowe Grumman TBF/TBM „Avenger”. Piloci ćwiczyli także na szkolnych samolotach North American SNJ „Texan”. Ponie-



Start samolotu szkolnego North American SNJ-3 „Texan” z pokładu *Sable*. Fotografię wykonano w maju 1945 roku.
Fot. U.S. Naval Historical Center

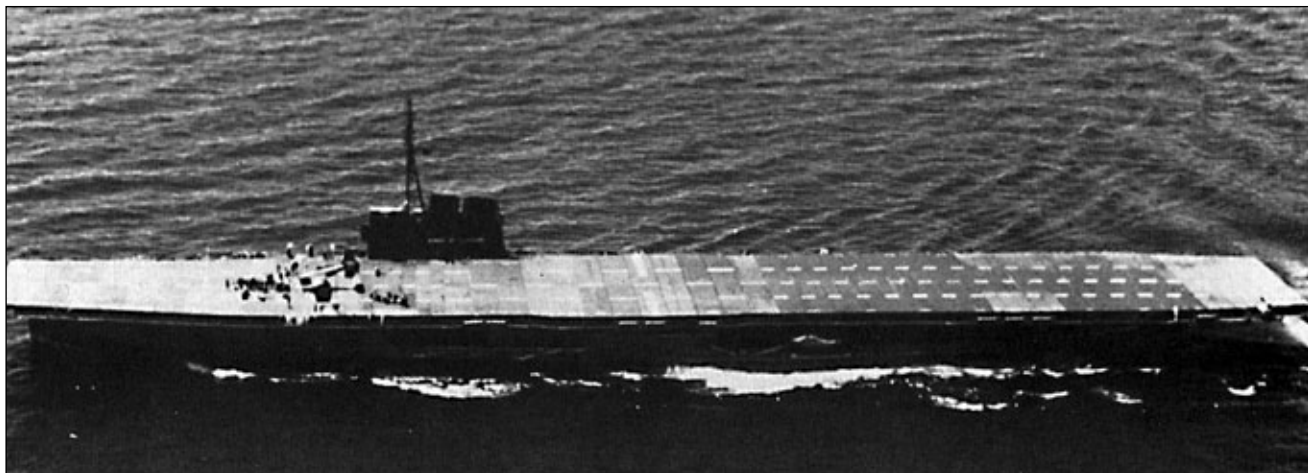
wał *Sable* był nieco szybszy niż *Wolverine*, a jego pokład był nieco dłuższy oraz wyposażony w większą o dwa liczbę aerofiniszery, szkolili się na nim przeważnie piloci cięższych maszyn. Z *Wolverine* korzystały zwykle samoloty szkolne North American SNJ „Texan” oraz lżejsze myśliwce, a z *Sable* przeważnie cięższe myśliwce oraz bombowce nurkujące i samoloty torpedowe. Największymi maszynami jakie mogły przyjmować obydwa lotniskowce były samoloty torpedowe Grumman TBF/TBM „Avenger”. Najbardziej niezwykłymi z samolotów, które ćwiczyły na pokładzie *Sable* były supertajne, zdalnie sterowane maszyny TDN budowane dla Marynarki przez Naval Aircraft Factory. W dniu 10 sierpnia 1943 roku lotniskowiec ćwiczył ich lądowania i starty koło Traverse City w stanie Michigan.

Niesłuchanie ważne dla realizacji programu szkolenia były prognozy pogody, które przekazywało na lotniskowce Biuro Pogodowe z Chicago. Piloci szkolących się dywizjonów otrzymywali je trzy razy dziennie. Szczególnie istotne były one podczas miesięcy zimowych, kiedy jezioro Michigan często pokrywała mgła i piloci nie byli w stanie dostrzec lotniskowców. Szkolenie pilotów nie zostało bowiem przerwane nawet podczas najbardziej srożej w historii zimy lat 1944/1945. Wtedy to Chicago przez 66 dni pokrywał śnieg, a jezioro Michigan było zamrożone na odległość 15 mil od brzegów. W późniejszym okresie realizacji programu szkoleń *Sable* otrzymał radiowe stacje naprowadzające YE i YG, a obydwa lotniskowce stacje radiolokacyjne²¹. Służyły one zarówno dla potrzeb okrętów, jak i szkolenia słuchaczy szkoły radiolokacji z Chicago.

Lądowania i starty na pokładach *Wolverine* i *Sable* utrudniał zwłaszcza na początku realizacji programu szkolenia kwalifikacyjnego gęsty dym z kominów, który ograniczał widzialność czasami uniemożliwiając nawet operacje lotnicze. Kiedy jednak palacze okrętowi nabrali wprawy w rzucaniu węgla głęboko w paleniska kotłów oraz zastosowano specjalną mieszankę węgla o większej granulacji, tzw. „węgiel Pocahontas” emisję dymu udało się ograniczyć. Innym problemem dającym znać o sobie na obydwu lotniskowcach była stosunkowo niewielka ich prędkość. Uzyskanie prędkości przepływu powietrza (WOD) nad pokładami okrętów wystarczającej do powstawania odpowiedniej siły nośnej dla lądowania lub startu samolotów wymagało poruszania się okrętu pod wiatr o sile co najmniej umiarkowanej. W warunkach bezwietrznych niedostateczna prędkość lotniskowców uniemożliwiała wręcz prowadzenie operacji lotniczych. Czasami, kiedy wiatr był słaby i warunki takie były prognozowane na kilka ćwiczenia odbywały się na stosunkowo lekkich maszynach szkolnych North American SNJ „Texan”. Stanowiło to o tyle trudność, że szkolący się piloci latali zwykle już od 4-5 miesięcy na przydzielonych im znacznie cięższych maszynach bojowych. Dodatkowo, starty z pokładów obydwu lotniskowców utrudniały ich niskie wolne burty. Z tego względu normalne po starcie zejścia samolotów w dół wymagały od szkolonych gwałtownego wznoszenia tak, aby maszyny nie mogły uderzyć o powierzchnię wody. Szczęśliwie jednak ani na *Wolverine* ani na *Sable* nie

21. Na zdjęciach wykonanych już po zakończeniu służby *Wolverine* widoczna jest przypuszczalnie antena radaru SC-4.

Nieudane lądowanie na *Sable* zakończone zatrzymaniem ćwiczącego samolotu na barierze dziobowej pokładu lotniczego. Fot. zbiory Arthur D. Baker III



wydarzył się z tego powodu żaden wypadek.

Program szkolenia pilotów na lotniskowcach śródlądowych został zakończony wraz z końcem II wojny światowej na Pacyfiku – ostatnie ćwiczenia kwalifikacyjne miały miejsce w dniu 18 września 1945 roku. Obydwa okręty zostały wycofane ze służby w dniu 7 listopada 1945 roku i trzy tygodnie później skreślono je z listy floty przekazując później do dyspozycji Administracji Żeglugi Wojennej. Jednostki pozostawały zacumowane na beczkach obok Pirsu Marynarki nieopodal centrum Chicago tuż przy Grand Avenue. Pierwszeństwo w przejściu mieli ich poprzedni właściciele, którzy jednak nie wyrazili zainteresowania odzyskaniem eks-lotniskowców szkolnych. Przejęcie okrętów rozważała natomiast Straż Wybrzeża, jednak ich przebudowa na patrolowce okazała się nieekonomiczna. Podobnie, nie miała szans na realizację propozycja wykorzystania jednostek do przewozu samochodów lub taboru kolejowego zwłaszcza, że ich szerokość uniemożliwiała wychodzenie na Atlantyk. Jeden z armatorów – R.M. Jacson rekomendował z kolei szefowi robót publicznych w Chicago Oscarowi E. Hewittowi wykorzystanie obydwu lotniskowców oraz parowca *City of Grand Rapids* jako hulków mieszkalnych dla weteranów wojennych, którzy nabyli prawo do studiowania na Uniwersytecie Illinois. Inną propozycją było przekazanie *Sable* Biuru Parków Narodowych, które zamierzało wykorzystać jednostkę jako falochron zabezpieczający pomnik komodora Perry. Także i ten program upadł jednak z braku funduszy. Najoryginalniejszym pomysłem była propozycja wykorzystania lotniskowców jako klubów nocnych z ogromnymi parkietami tanecznymi. Na przeszkodzie stanęły tu jednak towarzystwa ubezpieczeniowe, które odmawiały zawierania polis, ze względu na zagrożenie tańczących par... spadnięciem z pokładów do wody.

Ponieważ brak było racjonalnej koncepcji dalszego wykorzystania bocznokołowych lotniskowców, jako pierwszy w dniu 28 listopada 1947 roku został sprzedany na złom *Wolverine*. Jednostkę nabyła za kwotę 46 789 dolarów firma A.F. Wagner Iron Works. Następnie holownik *John Roen III* przeholował ją do nabrzeża Jones Island w Milwaukee w stanie Wisconsin, gdzie została złomowana. *Sable* w dalszym ciągu pozostawał jednak w Chicago co kosztowało budżet floty miesięcznie 4,8 tys. dolarów



Myśliwiec Grumman „Wildcat” przed startem z pokładu *Sable*. W tle Chicago z linią wieżowców centrum (Downtown).
Fot. zbiory Frederick Clark Durant III

wypłacanych Hoskins Coal & Dock Co. W dniu 7 lipca 1948 roku jednostka została sprzedana Steel Company of Canada²² za kwotę 126 176 dolarów. W dniu 8 sierpnia opuściła ona Chicago na holu holowników *Lachine* i *Guardian*, które przeholowały ją do leżącego u wejścia do Kanału Wellandzkiego Port Colborne, w kanadyjskim stanie Ontario. Ponieważ służy kanału były zbyt wąskie aby *Sable* mógł je pokonać, w Port Colborne odcięto po prostu jego nadbudówkę

wyspawą oraz obydwie koła łopatkowe wraz z ich osłonami i ułożono je w środkowej części pokładu lotniczego. W ten prosty sposób szerokość jednostki została zmniejszona o 8,53 m dzięki czemu holowniki *Helena* i *James Stewart* mogły przeholować *Sable* do Hamilton w stanie Ontario gdzie został złomowany.

22. Mooney James L., *Dictionary of American...* i niektóre inne źródła podają, że *Sable* został sprzedany H.H. Buchner Co., z Pittsburga w stanie Pensylwania i złomowany w Cleveland.

Samolot torpedowy Grumman „Avenger” po wylądowaniu na pokładzie *Sable*. Doskonale widoczny sposób prowadzenia aerofiniszów.
Fot. zbiory Frederick Clark Durant III



Podsumowanie

Opracowując założenia programu, komandor Whitehead zakładał przeszkolenie 30 pilotów dziennie. W późniejszym okresie realizacji szkoleń ilość ta wzrosła ponad dwukrotnie. Liczba startów i lądowań przypadająca na jednego szkolonego pilota została zwiększona przy tym z ośmiu do czternastu. Rekord *Sable* padł w dniu 28 maja 1944 roku, kiedy to 59 pilotów wykonało na nim 488 lądowań w ciągu niecałych 9 godzin. Rekord lądowań *Wolverine* zamknął się liczbą 633 osiągniętą w dniu 4 czerwca tego samego roku. W ciągu ponad trzech lat prowadzenia ćwiczeń kwalifikacyjnych lotniskowce opuściły jedynie 289 dni szkoleniowych. Realizacja programu szkolenia kwalifikacyjnego pilotów pokładowych na lotniskowcach śródlądowych umożliwiła praktyczne przeszkolenie 17 820 lotników oraz około 40 tys. członków załóg pokładowych. Na *Wolverine* i *Sable* wykonano łącznie 136 428 lądowań. Jednym z pilotów, który odbył szkolenie kwalifikacyjne na drugim z tych okrętów był 19-letni chorąży George Herbert Walker Bush²³ – późniejszy prezydent Stanów Zjednoczonych. W dniu 24 sierpnia 1943 roku, w ciągu niecałych dwóch godzin wykonał on sześć lądowań i startów

ło się przeszło 200 wypadków, w tym 113 samolotów uderzyło w bariery, a 38 rozbilo się na pokładach. Przy wyczerpaniu miejsca przeznaczonego dla uszkodzonych maszyn rozbicie się kolejnego samolotu kończyło ćwiczenia w danym dniu i zmuszało okręt do powrotu do bazy. Lotniskowce nie posiadały bowiem hangarów z podnośnikami lub dźwigami lotniczymi tak, że uszkodzone maszyny mogły być zdejmowane z ich pokładów dopiero w porcie. Oprócz wypadków samolotów na pokładach, 122 lądowania i starty zakończyły się uderzeniami w wodę. Większość z tych maszyn, które wodowały pozostaje przy tym do dziś w głębinach jeziora Michigan²⁴. W czasie szkolenia zginęło 21 ćwiczących pilotów, co przy przeszło 17 tysiącach przeszkolonych lotników można uznać za wynik doskonały. Zgodnie z dziennikami okrętowymi i kartami wypadków bezpowrotnie zostało straconych przeszło 140 samolotów. Wśród nich znajdują się myśliwskie: 37 Grumman F4F/FM „Wildcat”, jeden Vought F4U „Corsair” i 4 Grumman F6F „Hellcat”; bombowe: 38 Douglas SBD „Dauntless” i dwa Vought SB2U „Vindicator”; 41 samolotów torpedowych Grumman TBF/TBM „Avenger” oraz 17 maszyn szkolnych North Ameri-

okrętowych XX wieku. Realizacja programu uzyskiwania kwalifikacji pilotów samolotów lotnictwa zaokrętowanego na ich pokładach okazała się sukcesem, którego waga dla odniesienia zwycięstwa Stanów Zjednoczonych w wojnie na Pacyfiku trudna jest do przecenienia. Mimo, że w zasadzie nie posiadające wyposażenia lotniczego jednostki te pozwoliły bowiem zarówno na praktyczne ćwiczenia pilotom z niewielkim nalotem, jak również umożliwiły szkolenie oficerów sygnałowych lądowania oraz innych członków załóg obsługujących pokłady lotnicze. Dzięki wykorzystaniu akwenu jeziora Michigan szkolenia te mogły odbywać się w warunkach niemal zbliżonych do rzeczywistych oraz w szerokim spektrum warunków pogodowych. Położenie akwenu szkolnego w interiorze Ameryki Północnej pozwoliło przy tym na całkowite wyeliminowanie zagrożenia ze strony nieprzyjaciela, co miało niebagatelne znaczenie zarówno dla przebiegu samego programu szkolenia, jak i minimalizacji jego kosztów. W chwili zakończenia II wojny na Pacyfiku piloci, którzy pierwsze swe lądowania odbyli na pokładach *Wolverine* i *Sable* pełnili służbę na wszystkich 34 amerykańskich lotniskowcach floty i 77 lotniskowcach eskortowych. ●

Bibliografia

1. *Anchor News*, Wisconsin Maritime Museum.
 2. *Jane's Fighting Ships*, różne roczniki.
 3. Mooney James L., *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.
 4. „Morze”, różne roczniki.
 5. Somers Paul M., *Lake Michigan's Aircraft Carriers*.
 6. Terzibaschitsch Stefan, *Aircraft Carriers of the U.S. Navy*.
 7. Urbański Przemysław, *Pędniki Okrętowe. Historia i Rozwój*.
- Strony internetowe:
1. www.fas.org
 2. www.findarticles.com
 3. www.globalsecurity.org
 4. www.greatlakes-seaway.com
 5. www.history.navy.mil
 6. www.navsource.org
 7. www.navysite.de



Sable w drodze na złomowanie w kanadyjskim Hamilton. Szerokość szluz Kanału Wellandzkiego wymusiła demontaż jego kół łopatkowych. Fot. Great Lakes Historical Society

na swym samolocie torpedowym Grumman TBM „Avenger”. Oprócz lotników amerykańskich, w 1942 roku szkolenie na śródlądowych lotniskowcach odbyło 11 pilotów brytyjskiej Royal Navy.

W czasie praktycznego szkolenia pilotów na *Wolverine* i *Sable* wydarzy-

can SNJ „Texan”, a także trzy samoloty bezpilotowe Naval Aircraft Factory TDN.

Przebudowane z bocznokołowych wycieczkowców jeziorowych lotniskowce szkolne *Wolverine* i *Sable* były jednymi z najbardziej oryginalnych konstrukcji

23. Wówczas jeden z najmłodszych pilotów amerykańskich. Niektóre źródła błędnie podają, że szkolenia na *Sable* G.H.W. Bush odbywał w stopniu porucznika. W rzeczywistości na pierwszy stopień oficerski został promowany w dniu 1 sierpnia 1944 roku.

24. Jeden z wydobytych i odrestaurowanych myśliwców Grumman F4F „Wildcat” jest wystawiony w hollu chicagowskiego lotniska międzynarodowego O'Hare.

Plany rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i ich realizacja w latach 1945-1989

część I

Bogdan Zalewski



Piękne ujęcie ścigaczy OP typu MO-D-3 (proj. „OD-200bis”) w marszu z dużą prędkością w 1947 roku.

Fot. Janusz Uklejewski

W wyniku II wojny światowej Polska uzyskała nowe ukształtowanie granic, a terytorium państwa zostało ściśle powiązane z dorzeczami Wisły i Odry. Granica morska Polski powiększona została do 524 km długości, stanowiło to 14,8% całkowitej długości granicy państwowej¹.

Nowy kształt terytorialny Polski był efektem przejęcia ziem położonych nad Odrą, Nysą i Bałtykiem oraz utraty obszarów wschodnich wchodzących w skład II Rzeczypospolitej. Jednocześnie ułatwiał zorganizowanie skutecznej obrony państwa, a zwłaszcza wybrzeża, którego w głównej mierze miały bronić formowane od podstaw siły morskie. Na proces ich tworzenia istotny wpływ miała polityka radziecka i podporządkowanie Polski Związkowi Radzieckiemu, która uniemożliwiła powrót do Ojczyzny działającej na obczyźnie od 1939 roku Marynarki Wojennej².

Marynarka Wojenna, podobnie jak pozostałe rodzaje sił zbrojnych w Polsce, rodziła się pod egidą Związku Radzieckiego, opierając się przede wszystkim na jego pomocy sprzętowej i kadrowej. Wszystkie zaś zamierzenia związane z jej rozwojem były następstwem szczegółowych uzgodnień dokonywanych między Naczelnym Dowództwem WP i Naczelnym Dowództwem Armii Ra-

dzieckiej. Te uwarunkowania spowodowały również przyjęcie przez Polskę radzieckiej strategii wojny morskiej³.

W dniu 7 lipca 1945 roku Naczelny Dowódca WP marszałek Michał Rola-Żymierski wydał rozkaz organizacyjny nr 00163/Org., w którym polecił utworzyć do końca lipca kierownictwo organa dowodzenia Marynarki Wojennej⁴. Organizowanie sił morskich oparto na wzorach radzieckich, które przystosowano w miarę możliwości do warunków polskich. Stąd utworzone na Wybrzeżu Dowództwo Marynarki Wojennej łączyło w sobie zadania, które przed wojną były realizowane przez dwa organy, a mianowicie Kierownictwo Marynarki Wojennej mające swą siedzibę w Warszawie, będące częścią Ministerstwa Spraw Wojskowych i podległe mu, a znajdujące się na Wybrzeżu Dowództwo Floty.

Pierwszy po wojnie „Plan rozbudowy Marynarki Wojennej w latach 1946-1948” oparty na treściach „Wytycznych dla rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1946-1949” z 21 lipca 1946 roku opracowany został 1 sierpnia tegoż roku przez oficerów Sztabu Głównego MW przy decydującym udziale doradców radzieckich⁵.

W planie tym zakładano powrót do kraju OORP *Błyskawica*, *Burza*, *Wilk*

i *OS Iskra*, a także zakup okrętu hydrograficznego o wyporności 850 ton, 2 holowników o wyporności 350 ton oraz 5 motorówek i 6 kryp różnego rodzaju. Ponadto przewidywano w nim zorganizowanie czterech obszarów nadmorskich wyposażonych w odpowiednie siły morskie i lądowe:

1. Postomiński (Ustecki) Obszar Nadmorski składający się z dowództwa, sztabu i komendy portu wojennego oraz kompanii łączności, odcinka obserwacji i łączności w składzie trzech punktów obserwacyjnych (PO), kompanii wartowniczej, artylerii zmotoryzowanej i kolejowej.

2. Kołobrzesczy Obszar Nadmorski miał posiadać obok dowództwa, sztabu i komendy portu również kompanię łączności, samodzielną kompanię wartowniczą, odcinek obserwacji i łączności

1. Polska. Informator encyklopedyczny, Warszawa 1986, s. 17.

2. Zob. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992, s. 127-128.

3. Zob. J. Przybylski, *Kształtowanie się i rozwój poglądów na obronę wybrzeża w latach 1945-1955*, „Przegląd Morski” 1981, nr 2, s. 11-18.

4. Fr. Czerski, Z. Waśko, *Mała kronika Polskiej Marynarki Wojennej*, Warszawa 1980, s. 81.

5. Archiwum Marynarki Wojennej, (dalej AMW), akta SGMW, sygn. 2/15, Plan rozbudowy Marynarki Wojennej w latach 1946-1948 z 1.08.1946 r., s. 338-348.

w składzie sześciu PO, komendę miasta, artylerię zmotoryzowaną i kolejową.

3. Szczeciński Obszar Nadmorski miał posiadać dowództwo, sztab, komendę portu, kapitanat portu wojennego, kompanię łączności, odcinek obserwacji i łączności w składzie pięciu PO, samodzielną kompanię saperów, batalionu piechoty morskiej, Komendę Miasta Świnoujście oraz samodzielną kompanię wartowniczą.

4. Gdyniński Obszar Nadmorski miał być bazą główną floty. W składzie tego obszaru planowano następujące siły: pułk piechoty morskiej, dywizjon artylerii nadbrzeżnej, samodzielna kompania wartownicza, samodzielna kompania łączności, odcinek obserwacji i łączności w składzie sześciu PO, Komenda Półwyspu Hel jako zawiązek przyszłego rejonu umocnionego, pluton lotniska Puck i pluton lotniska Babie Doły, Komenda Miasta Gdyni, Kapitanat Portu Wojennego Gdynia, Kwatermistrzostwo Głównego Portu, Kapitanat Portu Wojennego Gdańsk, batalion samochodowy, służba uzbrojenia i służba broni podwodnej⁶.

Przedstawiony wyżej plan stał się podstawą do dalszych rozważań w zakresie organizacji obrony wybrzeża. Ze względu na złożoną sytuację ekonomiczną i polityczną uniemożliwiającą szybki rozwój floty wojennej, uwagę zwrócono na ustalenie zasad użycia stałej artylerii nadbrzeżnej i kolejowej do obrony

baz morskich, a przede wszystkim głównej bazy Marynarki Wojennej w Gdyni. Zgodnie z przyjętymi założeniami baza ta winna posiadać dobrze zorganizowaną obronę własną skierowaną w trzech zasadniczych kierunkach, które powinny być ściśle ze sobą powiązane, a więc obrona od strony lądu i morza oraz obrona powietrzna.

Obronę bazy „Gdynia” od strony lądu miał zapewnić 31 Dywizjon Artylerii Nadbrzeżnej, który został sformowany na podstawie rozkazu organizacyjnego Naczelnego Dowódcy WP nr 0129 z 19 sierpnia 1946 roku⁷. Na dowódcę tej jednostki wyznaczono kmdra ppor. Zbigniewa Przybyszewskiego, który we wrześniu 1939 roku dowodził baterią artylerii nadbrzeżnej im. H. Łaskowskiego na Helu.

Poza 31 dywizjonem artylerii nadbrzeżnej na podstawie rozkazu organizacyjnego szefa SG WP nr 0176 z czerwca 1947 roku dowódca Marynarki Wojennej z dniem 15 sierpnia 1947 roku polecił zorganizować Skadrowany Dywizjon Artylerii Kolejowej, który stał się pierwszą w historii PMW jednostką artylerii ruchomej⁸. Jednak brak sprzętu bojowego, zły stan torów kolejowych i zbyt małe ilości typowych bocznic wzdłuż brzegu morskiego, z których można byłoby prowadzić ogień, spowodowały podjęcie decyzji o likwidacji jednostki artylerii kolejowej, która nastąpi-

ła we wrześniu 1950 roku. Zastępowano ją stałymi bateriami artylerii nadbrzeżnej oraz ruchomymi jednostkami artylerii zmotoryzowanej.

W różnorodnych koncepcjach rozwoju artylerii, której przeznaczeniem była obrona wybrzeża, rozważano również możliwości użycia artylerii przeciwlotniczej do obrony baz morskich i lotnisk lotnictwa morskiego. W opracowanym 26 listopada 1946 roku „Projekcie użycia artylerii przeciwlotniczej do obrony głównej bazy morskiej Marynarki Wojennej „Gdynia” oraz obrony portu Kołobrzeg i lotnisk Dziwna i Puck”, jego autor kontradmirał Mohuczy postulował stworzenie jednolitego systemu obrony morskiej, w którym należało zapewnić ściśle współdziałanie artylerii przeciwlotniczej z artylerią nadbrzeżną w zwalczaniu celów nawodnych⁹. Na podstawie studiów dotyczących terenu, jak i zasad użycia artylerii przeciwlotniczej uważał, że w pierwszej fazie organizacji system obrony przeciwlotniczej baz

6. Tamże, s. 338-348.

7. T. Rutkowski, *Wspomnienia ze służby w artylerii nadbrzeżnej*, „Biuletyn Historyczny” Muzeum MW, Gdynia 1980, nr 7, s. 47.

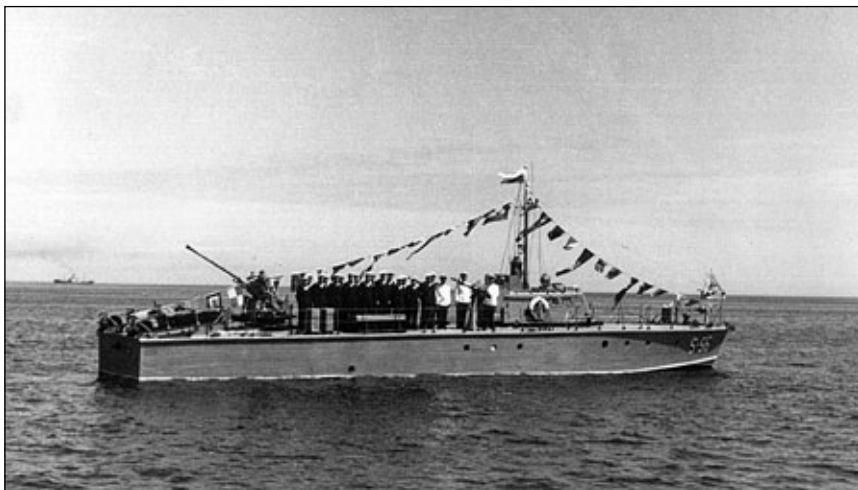
8. Tenże, *Próby rozwoju artylerii kolejowej jako ruchomych jednostek obrony wybrzeża*, „Biuletyn Historyczny” Muzeum MW, Gdynia 1980, nr 7, s. 25.

9. AMW, akta DMW, sygn. 35/49/97, Projekt użycia artylerii przeciwlotniczej do obrony głównej bazy morskiej Marynarki Wojennej „Gdynia” oraz obrony portu Kołobrzeg i lotnisk Dziwna i Puck z 26.11.1946 r., s. 1.

Trałowce typu T-301 (proj. „253”) wpływające do Szczecina w 1947 roku, na czele Krogulec.

Fot. Janusz Uklejewski





Ścigacz OP S-56 (proj. OD-200bis) w czasie obchodów Dnia Morza w 1952 roku.

Fot. Janusz Uklejewski

i portów w Gdyni, Gdańsku i Helu powinien dysponować sprzętem do obrony: wysokopułapowej (działa plot. 85 mm), średniopułapowej (działa plot. 37 mm) i niskopułapowej (nkm 12,7 mm). Natomiast obronę portu w Kołobrzegu, od strony morza z jednoczesną możliwością ostrzeliwania celów powietrznych, miała zapewnić jedynie artyleria wysoko i niskopułapowa. Z kolei lotniska Dziwna i Puck miały być broniące jedynie artylerią średniopułapową. Ogółem do obrony baz i lotnisk przewidywał użycie 9 baterii artylerii przeciwlotniczej 85 mm, 8 baterii artylerii przeciwlotniczej 37 mm oraz 4 kompanii i 2 plutonów najcięższych karabinów maszynowych 12,7 mm¹⁰.

Do obrony wysp Uznam i Wolin dowódca SON kmdr Włodzimierz Steyer przewidywał wykorzystanie artylerii nadbrzeżnej składającej się z cztero-działowej (kaliber 130 mm) baterii stałej umieszczonej w rejonie Międzyzdroje – Babia Góra oraz dywizjonu artylerii ruchomej (o pociągu traktorowym) w składzie trzech baterii po cztery działa (kalibru 150 mm). Posiadanie artylerii ruchomej rozmieszczonej na wyspie Uznam i Wolin uzasadniał koniecznością elastycznego sposobu jej użycia ze względu na bliskość granicy. Uzupełnieniem artylerii stałej i ruchomej miała być artyleria przeciwlotnicza: wysokopułapowa (działa plot. 76-85 mm), średniopułapowa (działa plot. 37-45 mm) i niskopułapowa (nkm 12,7 mm). Ogółem obronę przeciwlotniczą wysp Uznam i Wolin

miały zapewnić 3 baterie art. plot. po 4 działa 76-85 mm, 3 baterie art. plot. po 6 dział 37-45 mm oraz 4 plutony po 4 nkm 12,7 mm. Całość środków obrony przeciwlotniczej miała być ruchoma. Poza wykonywaniem zadań związanych z obroną przeciwlotniczą broń ta miała współdziałać z artylerią nadbrzeżną w zwalczaniu przeciwnika na morzu i lądzie (lekkie siły nawodne, broń pancerna itp.)¹¹.

Pod kierownictwem pełniącego obowiązki dowódcy MW kontradmirała Adama Mohuczego opracowany został również pierwszy kompleksowy plan rozwoju Marynarki Wojennej obejmujący lata 1947-1959 wraz z założeniami dotyczącymi jej wykorzystania w obronie wybrzeża, który 26 listopada 1946 roku przedłożono do akceptacji kierowniczym ogniwom Ministerstwa Obrony Narodowej¹².

W założeniach strategicznych tego planu stwierdzono, że z analizy układów politycznych, terenu przyszłych działań i możliwych zamiarów przeciwnika, przy zapewnieniu pomocy floty wojennej Związku Radzieckiego, wyłaniają się główne cele i zadania dla Polskiej Marynarki Wojennej: „Obrona operacyjna północnego wybrzeża Polski. Działania przeciwdesantowe. Utrzymanie linii komunikacyjnych z ZSRR, Szwecją i wewnętrżnych pomiędzy bazami. Zapewnienie panowania w powietrzu w określonej przestrzeni i czasie dla zabezpieczenia obrony baz, operacji floty i współpracy z nią”¹³.

Osiągnięcie wyznaczonych celów przewidywano poprzez rozbudowę baz morskich i lotniczych oraz budowę floty wojennej. W związku z tym obronę Wybrzeża miały tworzyć cztery ośrodki obrony stałej – obszary nadmorskie – sformowane w latach 1946-1947 oraz flota morską o wyporności 45 tys. ton, którą planowano zbudować w ciągu ośmiu lat (1947-1954) i rozmieścić w zależności od potrzeb w następujących bazach morskich:

1. Baza Morska – Gdynia-Oksywie wraz z Helem – miała być główną bazą floty. W niej miały być rozmieszczone główne siły floty tj. 2 krążowniki, 6 niszczycieli, 7 okrętów podwodnych, 4 torpedowce, 12 trałowców, 10 kutrów tor-

10. Tamże, s. 1-3.

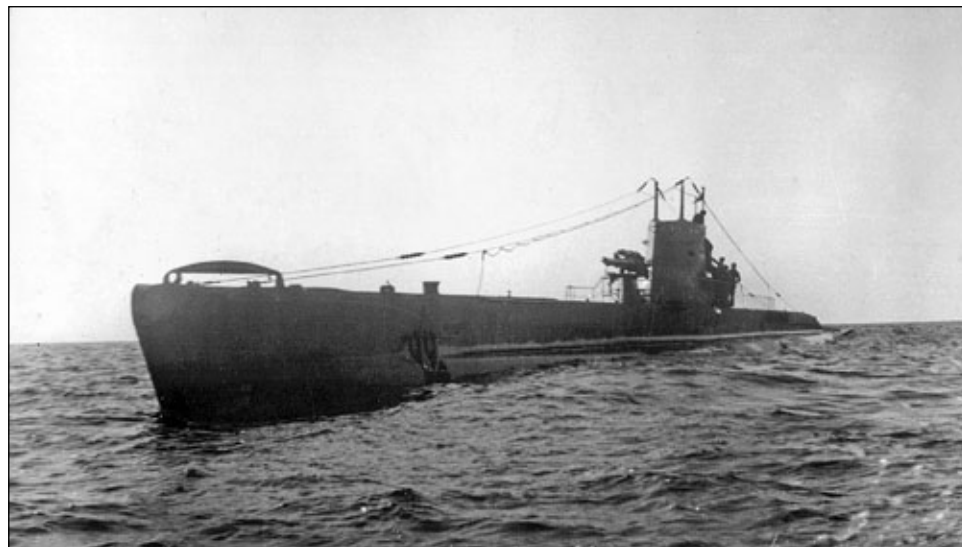
11. AMW, akta S.O.N, sygn. 2/49/54, Pismo do dowódcy Marynarki Wojennej RP z 14.11.1946 r., s. 2-3.

12. AMW, akta DMW, sygn. 2/49/54, Założenia strategiczne i taktyczne do planu rozbudowy Polskiej Marynarki Wojennej z 26.11.1946 r.,

13. Tamże, s. 5.

Stary okręt podwodny Rys stanowił i tak duże wzmocnienie potencjału PMW w okresie powojennym. Na fotografii okręt w 1950 roku po zakończonym generalnym remoncie.

Fot. Janusz Uklejewski





Niszczyciel *Błyskawica* w 1950 roku po remoncie, lecz jeszcze przed przebrojeniem, którego dokonano w roku następnym. Do 1957 roku był on okrętem flagowym PMW. Fot. Janusz Uklejewski

pedowych, 2 kutry trałowe oraz pułk piechoty morskiej, silna artyleria nadbrzeżna i przeciwlotnicza oraz lotnictwo morskie.

2. Baza Morska – Świnoujście z Dziwnowem – jako baza wysunięta miała być podstawą do działań wypadowych sił taktycznych floty. W bazie tej miały znajdować się znaczne siły floty: 2 niszczyciele, 3 okręty podwodne, 4 torpedowce, 6 trałowców, 4 ścigacze OP, 4 kutry torpedowe i 2 kutry trałowe, batalion piechoty morskiej, artyleria nadbrzeżna i przeciwlotnicza oraz lotnictwo morskie.

3. Baza Morska – Kołobrzeg – miała być bazą pomocniczą floty, a okręty w niej bazujące miały patrolować i dozorować wody przybrzeżne. Przewidywano, że będą w niej stacjonowały 4 trałowce, 2 ścigacze OP i 2 kutry trałowe.

4. Baza Morska – Postomino (Ustka) – również jako baza pomocnicza floty miała wykonywać zadania identyczne jak baza w Kołobrzegu. W bazie tej przewidywano stacjonowanie 2 trałowców, 2 ścigaczy OP i 2 kutrów torpedowych¹⁴.

Do planu rozwoju sił morskich w latach 1947-1959 dołączono załączniki, w których przedstawiono program rozbudowy floty wojennej i jej docelowe rozmieszczenie, plan rozmieszczenia na

Wybrzeżu w latach 1947-1949 artylerii nadbrzeżnej i przeciwlotniczej oraz plan organizacji i dyslokacji lotnictwa Marynarki Wojennej w latach 1947-1955. Ponadto planowano organizację flotylli rzecznej, którą zamierzano wykorzystać przede wszystkim na zalewach i rzekach granicznych, do których zaliczano na Zachodzie Nysę i Odrę wraz z Zalewem Szczecińskim, a na Wschodzie Wisłę i Bugo-Narew.

W pierwszym planie rozwoju Marynarki Wojennej obejmującym lata 1947-1959 najwięcej uwagi poświęcono programowi rozbudowy floty wojennej. Przewidywano m.in. budowę 53 okrętów bojowych w tym 5 krążowników, 12 niszczycieli, 16 dozorowców i 20 okrętów podwodnych o łącznym tonażu 59675 ton oraz 148 okrętów specjalnych i pomocniczych, których łączny tonaż miał wynosić 33 270 ton. Po zrealizowaniu programu polska flota wojenna miała 201 jednostek o łącznym tonażu 92 945 ton¹⁵.

Program rozbudowy floty planowano w trzech kolejnych etapach, z których pierwszy przypadł na lata 1947-1949, drugi na lata 1950-1954, a trzeci obejmować miał okres 1955-1959. Przewidywano budowę okrętów w stocznich krajowych¹⁶, a tylko w przypadku niemożliwości ich wykonania, skorzysta-

nie z dostaw zagranicznych, głównie ze Związku Radzieckiego. Podkreślono przy tym, że budując flotę wojenną należy uwzględnić zadania jakie będzie ona miała do wykonania oraz właściwości akwenu operacyjnego. Zakładano wówczas, że „prawdopodobne cele przeciwnika to: zajęcie i utrzymanie wyspy Bornholm, uzyskanie panowania na morzu przez zniszczenie naszej floty, uniemożliwienie utrzymania naszych linii komunikacyjnych oraz działania desantowe”¹⁷. Zatem budowa polskiej floty wojennej winna obejmować jednostki średniej wielkości, przeznaczone do obrony wybrzeża i ochrony własnych linii komunikacyjnych. Najlepszymi jednostkami do wykonania tych zadań byłyby lekkie krążowniki o silnej obronie plot., niszczyciele, średnie torpedowce i małe okręty podwodne. Wykluczano budowę dużych, nowoczesnych jednostek ze względu na małą powierzchnię i płytkie wody Bałtyku oraz silne lotnictwo przeciwnika, a także wysokie koszty budowy. Stąd postulowano budowę dużej ilości małych jednostek, ale charaktery-

14. Tamże, s. 6-8.

15. Tamże, tabela A, B, C, s. 11-13.

16. Zwolennikiem budowy okrętów w kraju był inż. Aleksander Potyrała

17. AMW, akta DMW, sygn. 2/49/54, Zadania strategiczne i taktyczne do planu..., dz. cyt., s. 9.

zujących się silnym uzbrojeniem i wysoką jakością wykonania.

Przedstawiony do akceptacji Sztabowi Generalnemu WP program rozbudowy i rozmieszczenia floty wojennej w Polsce w latach 1947-1959 wzbudził w Marynarce Wojennej, jak i w Wojsku Polskim wiele kontrowersji. W znacznym też stopniu przyspieszył odejście kontradmirała Mohuczego z zajmowanego stanowiska dowódcy Marynarki Wojennej¹⁸. Program ten podkreślający istotną rolę sił morskich w obronie wybrzeża, wymagał znacznych nakładów finansowych. Był więc w ówczesnych realiach gospodarczych mało realny. Ponadto różnił się od przyjmowanej wówczas radzieckiej strategii wojny na morzach zamkniętych. Fakty te spowodowały jego odrzucenie zarówno przez szefa Sztabu Generalnego WP gen. broni Władysława Korczyca, jak i pierwszego wiceministra gen. broni Stanisława Popławskiego. Nie doczekała się również pełnej realizacji koncepcja obszarów nadmorskich, a dokonany podział kraju na okręgi wojskowe doprowadził do znacznego zmniejszenia zakresu odpowiedzialności Marynarki Wojennej¹⁹.

W lipcu 1948 roku udała się do Moskwy delegacja Polskiej Marynarki Wojennej pod przewodnictwem kontradmirała Włodzimierza Steyera, któremu towarzyszyli kmdr Stanisław Mieszkowski i kmdr Iwan Szylingowski, celem uzgodnienia założeń strategiczno-operacyjnych rozwoju sił morskich. Przeprowadzone konsultacje w Sztabie Generalnym Armii Radzieckiej potwierdziły zasadność stanowiska Dowództwa MW w sprawie zadań i sposobów organizacji obrony Wybrzeża. Jednocześnie ustalono, że PMW ma samodzielnie rozwiązywać zadania obronne i zaczepne we własnej strefie operacyjnej, natomiast operacje aktywne o szerszym zakresie będzie realizowała według planu uzgodnionego dla Bałtyckiego Teatru Działań Wojennych (BTDW) i w ścisłym współdziałaniu z Flotą Bałtycką ZSRR²⁰. Udział w tych zadaniach polskiej floty wojennej uzależniono od ilości i jakości okrętów oraz innych środków walki, jakie miała ona posiadać. Uzgodniono również potrzebę posiadania przez Polskę floty wojennej o docelowej wyporności 44 000 ton i o składzie zbliżonym do przewidywanego w planie z 3 maja 1947 roku²¹. Podkreślono wówczas, że niecelowe jest wszelkie pomniejszanie zaplanowanej liczby i składu okrętów w zamiarze zastąpienia ich innymi rodzajami sił zbrojnych. W związku z tym



Okręt podwodny Sęp mimo swoich lat posiadał jeszcze duży potencjał bojowy, jak na ówczesne standardy PMW.
Fot. Lech Zielaskowski

utrzymano plany rozwoju lotnictwa morskiego o łącznej liczbie 332 samolotów w składzie: 40 samolotów szturmowych, 60 samolotów torpedowych, 24 samolotów rozpoznawczych, 180 samolotów myśliwskich, 12 samolotów współdziałających z artylerią oraz 16 samolotów ratowniczych i łącznikowych. Ponadto jednostki artylerii nadbrzeżnej miały dysponować łącznie 66 działami średniego kalibru w składzie: 6 cztero-działowych baterii artylerii samochodowej (trzy dywizyjony) i 2 trzydziałowych baterii artylerii kolejowej (1 dywizjonu). Natomiast jednostki łączności w składzie 24 punktów obserwacyjnych (PO) miały zostać wyposażone w radiostacje, radary, stacje akustyczne i połączonych liniami telefonicznymi naziemnymi oraz podziemnymi. Dodatkowo jednostki łączności Marynarki Wojennej miały

otrzymać nowe kable podwodne i dużą liczbę reflektorów²².

Opracowany w Dowództwie MW projekt „20-letniego planu rozwoju Marynarki Wojennej” został jako odpowiedź i wyraz odmiennych poglądów

18. Zob. Cz. Ciesielski, *Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej. Uznanie i represje (1918-1946; 1945-1951)*, Gdańsk 1995, s. 167-168; Z. Machaliński, *Admiralowie polscy 1919-1950*, Gdańsk 1993, s. 286-288; J. Przybylski, *Adam Mohuczy (1881-1953) pierwszy kontradmirał ludowej Marynarki Wojennej*, „Przegląd Morski” 1987, nr 6, s. 47.

19. Zob. W. Radziszewski, *Marynarka Wojenna w latach 1945-1949*, Gdańsk 1976, s. 74.

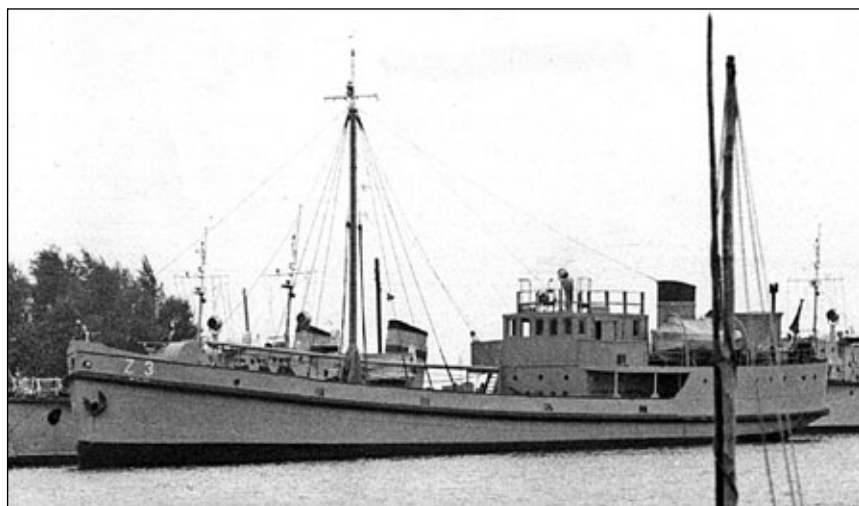
20. Ustalenia te obowiązywały w Polskiej Marynarce Wojennej do 1989 roku.

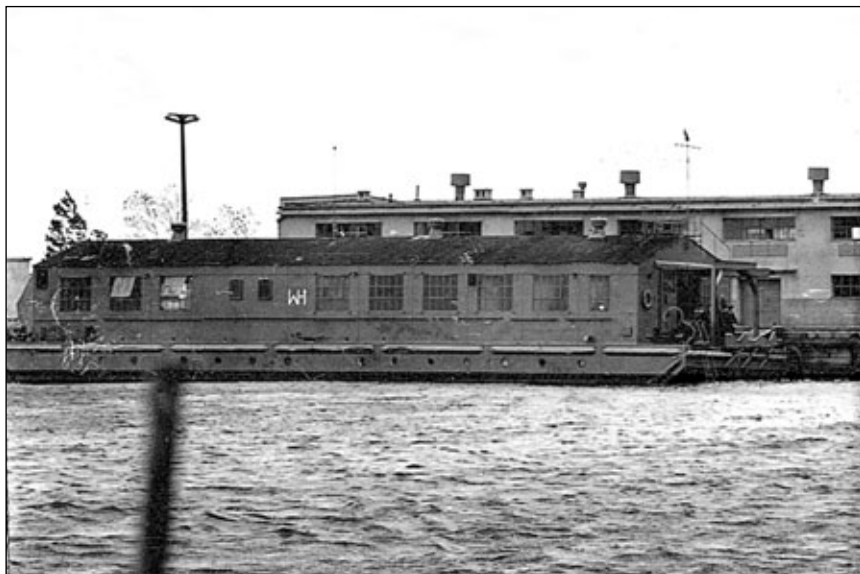
21. J. Poksiński, *Flota wojenna Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1951-1957. Koncepcja kontradmirała Włodzimierza Steyera z 5.05.1947 roku*, „Zeszyty Naukowe WAP”, 1988, nr 3, s. 158.

22. J. Przybylski, *Rozwój Marynarki Wojennej i jej rola w obronie Wybrzeża w latach 1949-1956*, maszynopis, praca doktorska, Warszawa 1979, Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, poz. 8490, s. 11.

Zbiornikowiec Z-3, wraz z bliźniaczami Z-1 i Z-2, był pierwszym okrętem tej klasy w PMW.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Z demobilu amerykańskiego zakupiono warsztat pływający W-1, który służył do 1974 roku, kiedy to zatonął podczas sztormu w porcie helskim. Fot. Stanisław Pudlik

na „Wstępny plan dobrojenia wojska na lata 1948-1954”²³, sporządzony w lutym 1948 roku przez Sztab Generalny WP, który to plan przewidywał stopniowe przechodzenie sił zbrojnych w latach 1949-1951 z efektów zredukowanych na etatu normalne tj. pokojowe oraz dalszy rozwój nowych jednostek wojskowych w latach 1952-1953. I tak Marynarka Wojenna zgodnie z propozycjami Sztabu Generalnego WP powinna posiadać następujący stan liczebny: na etacie zredukowanym – 6683 ludzi, tj. 3,9% stanu sił zbrojnych, a na etacie pokojowym normalnym – 8266 ludzi, tj. 3,4% stanu sił zbrojnych i na etacie wojennym 9377 ludzi, tj. 1,2% stanu

sił zbrojnych. Przewidywano również, że do wzmocnienia obrony wybrzeża w wypadku działań wojennych Marynarce Wojennej zostaną podporządkowane, utworzone na bazie jednostek nadmorskich Wojsk Ochrony Pogranicza – dwie zmechanizowane dywizje piechoty.

W przygotowanym planie uwzględniono także zaopatrzenie Marynarki Wojennej w latach 1948-1954 w odpowiedni sprzęt i uzbrojenie. Łączny koszt całego sprzętu wraz z okrętami i uzbrojeniem Marynarki Wojennej obliczono na 22 987 703 dolarów oraz 1 546 445 000 zł, co miało stanowić około 2,8% kosztów wyposażenia całych sił zbrojnych²⁴.

Kontradmirał Wiktor Czerokow w czasie promocji oficerów, 1950 rok. Był on autorem planu rozbudowy PMW, który z poprawkami był kontynuowany do połowy lat sześćdziesiątych.

Fot. Janusz Uklejewski



Propozycje Sztabu Generalnego WP wskazywały, że już wówczas zamierzano ograniczyć rolę Marynarki Wojennej w ogólnej strukturze tworzonej obrony granicy morskiej i w całym systemie rozwoju sił zbrojnych. Główną zaś uwagę zwrócono na rozwój wojsk lądowych, których rolę i znaczenie podkreślił marszałek Rola-Żymierski podczas odprawy kierowniczej kadry WP, odbytej w dniach 3-5 października 1949 roku.²⁵

Pomimo tych niekorzystnych dla sił morskich planów Kierownictwa MON i SGWP w październiku 1948 roku Dowództwo Marynarki Wojennej opracowało „6-letni plan rozwoju i dobrojenia Marynarki Wojennej”, który 21 października 1948 roku przesłano do zatwierdzenia ministrowi obrony narodowej²⁶. Plan ten był wynikiem „20-letniego planu rozwoju Marynarki Wojennej”. Dlatego też zgodnie z nim nie wszystkie rodzaje sił morskich miały się rozwijać równocześnie. Przede wszystkim planowano rozwój artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa morskiego, które miały stanowić zasadniczy element obrony Wybrzeża. Przewidywano również zapoczątkowanie rozwoju baz morskich, pododdziałów łączności i budowy okrętów, które zamierzano budować początkowo na licencjach radzieckich. Proponowany porządek rozwoju Marynarki Wojennej został już poprzednio wstępnie zaakceptowany przez ministra obrony narodowej. Był on również podyktowany kolejnością potrzeb obronności wybrzeża, jak też możliwościami ekonomicznymi państwa. W tym czasie podjęto w kraju intensywne prace nad opracowaniem sześcioletniego planu rozwoju gospodarczego, a jednym z jego głównych celów miało być zwiększenie potencjału militarnego Polski, który spowodowany został wzrostem napięcia w sytuacji międzynarodowej.

W „6-letnim planie rozwoju i dobrojenia Marynarki Wojennej” główną jednak uwagę skierowano na rozbudowę lądowego sektora obrony wybrzeża. Zatem w konkretnych zamierzeniach za-

23. Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), akta SG WP, pd. 465/57, R. 1291, Wstępny plan dobrojenia wojska na lata 1948-1954, s. 257.

24. CAW, akta SG WP, sygn. IV 501.1/A. 1304, Pismo dowódcy MW do ministra ON z 30.08.1948 r., k.55, (ceny w dolarach dotyczyły sprzętu kupowanego w ZSRR, a w złotych podawano sprzęt produkowany w krajowej).

25. Cyt. za J. Przybylski, *Rozwój Marynarki Wojennej i jej rola w obronie Wybrzeża...*, dz. cyt., s. 16.

26. AMW, akta SG MW, sygn. 35/49/97, „6-letni plan rozwoju i dobrojenia Marynarki Wojennej” z 21.10.1948 r.

wartych w planie przewidywano zorganizowanie całej artylerii nadbrzeżnej wszystkich punktów obserwacyjnych, radarowych i akustyczno-podsluchowych. Zakładano również organizację 7 różnych eskadr lotniczych oraz wybudowanie 20 okrętów o łącznej wyporności 1830-2150 ton tj. 5 ścigaczy o wyporności około 100 ton, 5 kutrów torpedowych po 60-80 ton, 5 kutrów trałowych po 50-70 ton, 4 trałowców po 150 ton i 1 trałowca o wyporności 450 ton. Ponadto planowano zbudowanie kilku jednostek pomocniczych, a mianowicie: okręt hydrograficzny o wyporności 500 ton, bazę dla nurków o wyporności 300 ton, tankowiec o własnym napędzie i wyporności 700 ton, 2 holowniki po 600 ton, 2 samobieżne krypy minowe po 700 ton, 2 motorówki poligonowe i 1 motorówkę holowniczą. W pierwszym etapie miały być budowane przede wszystkim jednostki pomocnicze, a dopiero w drugim okręty bojowe²⁷.

W przedstawionym przez Dowództwo Marynarki Wojennej planie 6-letnim przewidywano ponadto sformowanie w latach 1949-1953 aż 23 nowych jednostek wojskowych i przeformowanie 17 jednostek już istniejących. Natomiast w sierpniu 1949 roku opracowano dodatkowo „Plan rozmieszczenia magazynów i składnic oraz zaopatrzenia bojowego Marynarki Wojennej”²⁸. Przewidywano w nim dalszą rozbudowę istniejących magazynów oraz składnic na terenie Gdyni, którą uznano za podstawową bazę zaopatrzenia okrętów i jednostek nadbrzeżnych. Przyjęcie takiego rozwiązania świadczyło wyraźnie, że operacyjne działanie floty ograniczono głównie do środkowego i wschodniego rejonu wybrzeża. Ponadto plan ten zawierał szereg braków, gdyż między innymi przy planowaniu rozmieszczenia sprzętu i broni podwodnej nie uwzględniono w nim portów w Uście i Darłowie, a także wykorzystania kutrów torpedowych w czasie wojny, bowiem nie przewidziano lokalizacji składnic torped na całym wybrzeżu. Natomiast zgrupowanie zbyt dużej liczby składów i magazynów w rejonie Gdyni mogło ułatwić ich stosunkowo szybkie zniszczenie w okresie działań wojennych.

W lutym 1949 roku minister obrony narodowej zatwierdził ogólny plan rozwoju sił zbrojnych pod nazwą „Terminowy plan rozbudowy Wojska Polskiego na lata 1949-1956”, który stał się podstawą do przygotowania przez Sztab Generalny WP szczegółowych planów rozwoju poszczególnych rodzajów wojsk i służb.



Kolejnym zakupem z demobilu amerykańskiego były barki desantowe typu „LCM (3)”. Nosiły one oznaczenie burtowe „BDM”, później „ODM” i służyły intensywnie do szkolenia w wysadzenia desantów.
Fot. Lech Zielaskowski

W dniu 18 marca 1949 roku szef Sztabu Generalnego WP podpisał do realizacji „Ogólny plan rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1949-1955”²⁹, stanowiący zasadniczy dokument, na podstawie którego tworzono nowe bądź przeformowywano istniejące jednostki oraz planowano produkcję i zakup sprzętu dla sił morskich. Według przewidywań SG WP po zrealizowaniu tego planu, tj. w styczniu 1956 roku, Marynarka Wojenna miała osiągnąć pełną gotowość mobilizacyjną i operacyjną.

W 1949 roku flota wojenna Polski osiągnęła stan 33 okrętów wojennych, w tym: 1 niszczyciel, 3 okręty podwodne, 9 trałowców bazowych (pochodzenia radzieckiego), 3 trałowce przybrzeż-

ne (produkcji polskiej), 3 trałowce przybrzeżne (demobil amerykański), 12 ścigaczy do zwalczania okrętów podwodnych i 2 kutry torpedowe (produkcji radzieckiej). Ponadto na stanie floty znajdowało się 50 pomocniczych jednostek pływających³⁰.

27. CAW, akta SG WP, sygn. IV.501.1/A.1302, Materiał do planu 6-letniego dozbrojenia wojska z 8.07.1949 r., s. 3.

28. AMW, akta SG MW, sygn. 231/52/72, Plan rozmieszczenia magazynów i składnic oraz zaopatrzenia bojowego Marynarki Wojennej.

29. CAW, prot. 465/57, t. 1322, s. 90-99; AMW, akta SG MW, sygn. 231/52/40, Ogólny plan rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1949-1955.

30. CAW, akta SG WP, sygn. IV.501.1/A.2171, Pismo dowódcy MW do szefa SG WP nt. „Charakterystyka i stan Marynarki Wojennej na dzień 1.11.1949 roku” z 23.11.1949 r., s. 2.

Bardzo materiałochłonna była budowa Baterii Artylerii Stałej i Rejonów Umocnionych. Na fotografii szkolenie w odkażaniu działa B-13 kal. 130 mm, najprawdopodobniej baterii Gdynia-Redłowo.

Fot. Lech Zielaskowski



Flota ta zdaniem szefa Wydziału Marynarki Wojennej w Sztabie Generalnym WP³¹, kmdra Jerzego Staniewicza z racji swego różnorodnego i raczej przypadkowego składu nie mogła być traktowana jako zespół o charakterze taktyczno-operacyjnym. Ponadto niską jej wartość pogłębiała różnorodność uzbrojenia oraz znaczne zużycie mechanizmów i silników. Samodzielne zadania taktyczne poza Zatoką Gdańską mogło wykonywać jedynie tylko 5 okrętów: okręt podwodny *Sęp*, niszczyciel *Błyskawica* oraz 3 trałowce typu *Delfin*. Pozostałe jednostki wojenne zdolne były do wykonywania zadań w Zatoce Gdańskiej oraz ewentualnie w rejonie przybrazowym, tj. przy bazach floty wojennej. Stan ten był wynikiem złożonej sytuacji ekonomicznej, zaopatrzeniowej i kadrowej sił morskich. Szczególnie dotkli-

posiadała zaś dwie baterie stałe w Redłowie i na Helu, a trzecia była w budowie w Janogrodzie. Kolejne trzy baterie były w początkowym stadium budowy (Kołobrzeg, Rozewie, Ustka). Natomiast na uzbrojeniu lotnictwa morskiego znajdowały się 32 samoloty³³. Obserwację wód terytorialnych i łączność okrętem floty zapewniało 14 stałych punktów obserwacyjnych, które wchodziły w skład dwóch komend odcinków (Kołobrzeg i Łeba). Stanowiły one zawiązki dla dalszego rozwoju wojsk łączności w Marynarce Wojennej³⁴. Podkreślenia wymaga fakt, że niski stan techniczny okrętów i samolotów oraz zróżnicowane uzbrojenie znacznie ograniczały ich wartość bojową. Zatem flota składająca się z do-raznie zebranych jednostek, różniących się wypornością, uzbrojeniem, wyposażeniem i silnikami głównymi, w całości

organizacyjnych. Prowadzone w tym kierunku prace miały na ogół charakter tymczasowy i przypadkowy, a w wielu przypadkach nie uwzględniano w nich faktycznych możliwości ekonomicznych państwa. Ponadto do 1949 roku nie zostały ustalone z Dowództwem II Okręgu Wojskowego zasady współpracy w zakresie działań obronnych na Wybrzeżu, co w wypadku wojny zmusiłoby obydwie dowództwa do improwizacji.

Powyższe fakty świadczyły o tym, że do końca 1949 roku rola i zadania Marynarki Wojennej nie zostały walkulowane w całokształt problemów związanych z organizacją obrony wybrzeża. Pilnych zmian wymagała struktura sił morskich, obowiązująca od 1947 roku, gdyż była mało przejrzysta, a w wielu układach nawet przypadkowa.

Zapowiedzią nadchodzących w tym względzie zmian było przedstawienie 29 października 1949 roku przez Dowództwo Marynarki Wojennej ministrowi Obrony Narodowej koncepcji wykorzystania sił morskich w obronie wybrzeża, który w marcu oświadczył, że w przyszłości sprawy obrony wybrzeża zostaną całkowicie przekazane Marynarce Wojennej.

Według tej koncepcji siły Marynarki Wojennej miały osłaniać tyły walczących nad Odrą wojsk lądowych, opierających się prawym skrzydłem o Bałtyk. Ponadto jednostki marynarki miały uniemożliwić przeciwnikowi niszczenie z morza i powietrza ważnych obiektów znajdujących się na Wybrzeżu oraz zapewnić żeglugę przybrzeżną między własnymi portami i portami sojusznymi. Marynarka Wojenna miała być również zdolna do niszczenia transportów przeciwnika na jego morskich liniach komunikacyjnych i zaopatrzeniowych na Bałtyku. Kolejnym zadaniem miało być



Myśliwce MiG-15 na lotnisku Babie Doły w 1954 roku. Samoloty te służyły do osłony bazy głównej, mogły również spełniać rolę szturmowców, gdyż salwa sekundowa ich uzbrojenia (1 x 37 mm + 2 x 23 mm) była bardzo duża. Fot. Janusz Uklejewski

wy był brak oficerów morskich. I tak w Dywizjonie Okrętów Podwodnych na 3 okręty było tylko 3 oficerów, we Flotylli Trałowców na 12 jednostek jedynie 2 oficerów, a w Dywizjonie Ścigaczy na 14 jednostek również 2 oficerów. Natomiast w Dywizjonie Dozorowców na 3 jednostki nie było żadnego³².

Przedstawione koncepcje użycia sił morskich oraz plany ich rozwoju zamykają pierwszy powojenny okres prac nad kształtowaniem się struktury Marynarki Wojennej. W wyniku realizacji części tych zadań i ustaleń siły morskie pod koniec 1949 roku dysponowały flotą, w skład której wchodziły 33 okręty bojowe i 50 pomocniczych jednostek pływających. Artyleria Nadbrzeżna MW

nie stanowiła żadnego związku taktycznego czy operacyjnego. Była to więc flota, która mogła głównie zapewnić proces szkolenia praktycznego, lecz przedstawiała małą wartość bojową i wymagała gruntownej modernizacji.

Do końca 1949 roku, a więc po pięciu latach rozwoju Marynarka Wojenna nie miała sprecyzowanych zadań bojowych dostosowanych do jej aktualnego stanu i możliwości technicznych³⁵. Brakowało skryształizowanej i ustalonej koncepcji jej wykorzystania w ramach całokształtu zagadnień dotyczących obronności państwa od strony morza. Taki stan rzeczy pociągał za sobą powstawanie często mało trafnych planów jej rozwoju i dążność do nadmiernej rozbudowy struktur

31. W dniu 28.05.1945 roku został utworzony w ramach Sztabu Generalnego WP Wydział Marynarki Wojennej na prawach jednego z wydziałów oddziałów Sztabu Generalnego. Istniał do 15.11.1951 roku.

32. CAW, akta SG WP, sygn. IV.501.1/A.2191, Notatka służbowa kmdr. J. Staniewicza nt. „Aktualny stan Marynarki Wojennej” z 2.11.1949 r., s. 4-6 i 15.

33. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *dz. cyt.*, s. 159-172; W. Radziszewski, *dz. cyt.*, s. 39-55.

34. Szerzej powstanie i rozwój wojsk łączności Marynarki Wojennej przedstawił J. Będziński, *Powstanie i działalność 32 batalionu łączności MW w latach 1946-1956*, (cz. I) „Przegląd Morski” 1989, nr 11, s. 42-47 i (cz. II) „Przegląd Morski” 1989, nr 12, s. 45-49; tenże, *Organizacja obserwacji i łączności Marynarki Wojennej na Wybrzeżu w pierwszych latach powojennych*, „Przegląd Morski” 1990, nr 9, s. 48-55.

35. Sztab Generalny WP przewidywał, że dopiero w styczniu 1956 roku Marynarka Wojenna osiągnie pełną gotowość mobilizacyjną i operacyjną.

współdziałanie z wojskami lądowymi na ich skrzydle opierającym się o brzeg morski w celu obrony od ataków sił narodowych przeciwnika oraz przeprowadzać wspólnie z nimi akcje desantowe na tyły przeciwnika³⁶.

Ten kierunek myślenia i działań Dowództwa Marynarki Wojennej na rzecz ustalenia i zapewnienia właściwego miejsca Marynarce Wojennej w ogólnym systemie obrony Wybrzeża utrzymywał się aż do 1952 roku, a nawet do roku 1964, tj. do czasu, w którym marynarka tworzyła lub posiadała odpowiednie siły zdolne do realizacji tego rodzaju zadań.

Do 1950 roku nie została również ostatecznie wytyczona granica morska państwa. Dopiero w marcu 1950 roku swoje stanowisko w tej istotnej dla Marynarki Wojennej sprawie przedstawiło Dowództwo Marynarki Wojennej. Wyśunięto wówczas szereg wniosków i tak Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego opowiadało się za 12-milowym pasem wód przyległych, a Ministerstwo Spraw Zagranicznych za 3-milowym. Wojsko zaś skłonne było do 6 mil pasa wód przyległych, stanowisko KMW przedstawiało się podobnie. Problem ten jeszcze przez kilka następnych lat był przedmiotem szeregu konferencji. Ostatecznie przyjęto 3-milowy pas wód przyległych i 3-milowy, podobnie jak przed wojną, pas wód terytorialnych³⁷.

Istotne zmiany w funkcjonowaniu i rozwoju Marynarki Wojennej nastąpiły w 1950 roku. Miały one charakter organizacyjny i strukturalny oraz personalny, które wpłynęły także na dalsze innowacje w systemie szkolenia³⁸. Wynikały one z ówczesnej sytuacji politycznej i wojсковej w świecie, z których najważniejsze znaczenie miała wojna w Korei oraz rozwinięta jej tle powszechna psychoza wojenna.

W przyjętym na początku 1951 roku nowym programie wzmocnienia obronności państwa, główne zadanie w obronie Wybrzeża spoczęło na wojskach lądowych i lotnictwie. Natomiast Marynarka Wojenna ze względu na ówczesny stan swoich sił zbrojnych otrzymała jedynie zadania związane z obroną własnej Bazy Głównej, która obejmowała teren od jeziora Żarnowieckiego do ujścia Wisły wraz z Półwyspem Hel i Gdańskiem. W pozostałych rejonach Wybrzeża jednostki marynarki w miarę osiągania przez nie pełnej gotowości bojowej miały być wykorzystane w organizowanym przez Sztab Generalny WP



Dla zastąpienia starych ścigaczy OP w 1955 roku podniesiono bandery na 4 nowych jednostkach typu *Kronstadt* (proj. „122bis”), a w 1957 roku 4 kolejnych. Mimo otrzymania licencji z ZSRR tych okrętów, nie podjęto ich budowy w kraju. Na fotografii *Czujny* w początkach swojej służby.
Fot. zbiory Jarosław Cichy

ogólnym systemie obrony przeciwdesantowej. Dotyczyło to szczególnie artylerii nadbrzeżnej. Dlatego też Marynarka Wojenna miała prowadzić działania głównie w rejonie przybrzeżnym, szeroko stosując zagrody minowe oraz wykorzystując artylerię nadbrzeżną i własne lotnictwo torpedowo-minowe, a także lotnictwo myśliwskie i bombowe wojsk lądowych³⁹.

Do osłony zagród minowych i działań na liniach komunikacyjnych przewidywano użycie okrętów o małej wyporności oraz dużych możliwościach manewrowych, mogących bazować w niewielkich portach. Zakładano też,

że zasadnicza walka morska będzie toczyła się na pozycjach artyleryjsko-minowych. W walce tej siły Marynarki Wojennej prowadziły działania wspólnie z Flotą Bałtycką ZSRR, a w wydzielonych dla nich strefach, działały samodzielnie.

36. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *dz. cyt.*, s. 152-155.

37. J. Przybylski, *Rozwój Marynarki Wojennej i jej rola w obronie wybrzeża w latach 1949-1956*, maszynopis pracy doktorskiej, Warszawa 1979, Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 8490, s. 56.

38. Szerzej przyczyny i przebieg tych zmian przedstawiono w pracy Cz. Ciesielskiego, W. Patera, J. Przybylskiego, *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992, s. 185-191.

39. C.A.W., akta SG WP, prot. 1394/68/379.

Pierwszym krokiem na drodze modernizacji sił podwodnych było podniesienie bander w latach 1954-55 na 6 małych okrętach podwodnych typu *Malutka* (proj. „96”). Były one dobrze przystosowane do operowania na Morzu Bałtyckim.

Fot. Lech Zielaskowski





W 1956 roku do służby weszły stacje demagnetyzacyjne SD-21 (na fotografii) oraz SD-22. Były to przebudowane trawlerzy *Uran* i *Urania*, otrzymane z dostaw UNRRA, eks-drewnianej wojennej budowy brytyjskie trawlerzy typu „MMS”, dlatego doskonale nadawały do przebudowy w tym celu. Fot. Stanisław Pudlik

W celu zapewnienia realizacji postawionych przez Marynarkę Wojenną zadań obrony wybrzeża, a także ze względu na pilną potrzebę unowocześnienia jej potencjału bojowego 2 marca 1952 roku kontradmirał Czerokow przedstawił plan zamierzeń organizacyjnych DMW na 1953 rok. Zakładano w nim, że marynarka otrzyma nowe okręty, odpowiednie do działania w warunkach płytkiego i mającego charakter zamknięty Morza Bałtyckiego⁴⁰. Plan ten uzupełniony kolejnymi propozycjami kontradmirała Czerokowa został 19 stycznia 1953 roku przedstawiony do adaptacji ministrowi Obrony Narodowej. Przewidywano w nim wybudowanie 4 niszczycieli, 9 dozorowców, 12 okrętów podwodnych, 15 tra-

lowców bazowych, 12 kutrów redowych, 33 kutrów trałowych, 56 kutrów torpedowych, 80 ścigaczy, 21 okrętów desantowych średnich i 75 różnych jednostek pomocniczych. Łącznie flota miała składać się z 355 jednostek o ogólnym tonażu około 100 tys. ton⁴¹. Planowano również znaczne zwiększenie lotnictwa morskiego oraz sformowanie dywizji przeciwlotniczej i brygady piechoty morskiej⁴².

Zajęte przez Czerokowa w tych propozycjach stanowisko w zasadniczym stopniu zadecydowało o późniejszych, obowiązujących aż do połowy lat sześćdziesiątych (przy pewnej tylko modyfikacji w latach 1956-1957) strukturach i składzie sił Marynarki Wojennej⁴³. Było to również potwierdzeniem zależ-

ności polskich sił morskich od wschodniego „sojusznika”.

W 1954 roku przystąpiono w Wojsku Polskim do opracowywania planu rozwoju sił zbrojnych w latach 1956-1960 z perspektywą do 1965 roku. W związku z tym w marynarce podjęto prace organizacyjne nad przygotowaniem warunków do zapowiadanej znacznej rozbudowy floty wojennej. Ważnym czynnikiem rzutującym na te przygotowania był fakt, że od 1954 roku rejon odpowiedzialności sił morskich został poszerzony o Zachodnie Wybrzeże.

Propozycje zmiany koncepcji rozwoju polskich sił morskich sformułowane przez powyższą komisję zostały przedstawione ministrowi Obrony Narodowej 30 sierpnia 1956 roku i znalazły odzwierciedlenie w opracowywanym w tym czasie planie rozwoju sił morskich obejmujący lata 1955-1965. Do ich praktycznej realizacji przystąpiono już w listopadzie 1956 roku. Uznano, że głównym zadaniem sił morskich powinna być obrona wybrzeża i działanie na morskich liniach komunikacyjnych przeciwnika. Do wykonania tych zadań przewidywano posiadanie i użycie 16 niszczycieli, 48 małych kutrów torpedowych, 29 średnich okrętów podwodnych, 24 dozorowców, 24 ścigaczy OP, 24 trałowców bazowych i 24 trałowców redowych⁴⁴.

Koncepcja ta nie mogła być realizowana, ponieważ nie uwzględniała w pełni realnych możliwości krajowego przemysłu stoczniowego, opierającego swoją produkcję na dostawach importowanego ze Związku Radzieckiego sprzętu i uzbrojenia okrętowego oraz finansowych możliwości państwa. Mimo tych trudności w grudniu 1956 roku Marynarka Wojenna posiadała 50 okrętów bojowych o łącznej wyporności 13 900 ton, 21 okrętów i 6 kutrów desantowych o łącznej wyporności 3150 ton, 2 okrę-

Bardzo specjalistyczną jednostką w składzie PMW był *Kablowiec* przebudowany z bunkierki *Polcoal I* w latach 1955-56. Służył on do układania kabli komunikacyjnych i energetycznych w obrębie naszego wybrzeża oraz do Związku Radzieckiego. Fot. Stanisław Pudlik



40. CAW, akta SG WP, prot. 1394/68/69, Pismo dowódcy MW do szefa SG WP, s. 32-35.

41. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *dz. cyt.*, Załącznik nr 23, Programy rozbudowy floty wojennej w Polsce przyjmowane w latach 1946-1961, s. 365.

42. W tym czasie widziano konieczność posiadania brygady piechoty morskiej współdziałającej w innych rodzajach wojsk. Doceniając znaczenie operacji desantowych, przewidywano dla brygady działania w pierwszym rzucie desantu. W obronie wybrzeża planowano użyć ją do osłony ważnych obiektów nadmorskich.

43. Zob. J. Przybylski, *Marynarka Wojenna w latach 1956-1980. (Studium historyczno-wojskowe)*, Gdynia 1988, cz. I, s. 19-36.

44. J. Przybylski, *Marynarka Wojenna w latach 1956-1980, dz. cyt.* s. 86-87.

ty szkolne, 11 okrętów specjalnych i 56 różnych pływających jednostek pomocniczych. Łączna wyporność floty wyniosła około 32 250 ton⁴⁵. Jednak walory bojowe większości posiadanych wówczas okrętów nie były zbyt wysokie. Do walki z jednostkami nawodnymi przeciwnika mogły być użyte: *Błyskawica*, 7 okrętów podwodnych, 4 duże ścigacze OP oraz 7 kutrów torpedowych. Okręty te mogły w bardzo ograniczonym zakresie zapewnić obronę podejść do Bazy Głównej oraz pełnić daleki i bliski dozór bojowy na przyległym do niej akwenie. Uzbrojenie przeciwlotnicze okrętów zapewniało im obronę tylko przed atakami samolotów o napędzie tłokowym działających z niskich i małych pułapów.

Rdzeniem obrony wybrzeża znajdującym się w dyspozycji DMW była artyleria nadbrzeżna. Zasadnicze jej siły tj. 7 z 11 posiadanych baterii znajdowały się w rejonie Bazy Głównej. Ogień ich całkowicie pokrywał linię wybrzeża od jeziora Żarnowieckiego do ujścia Wisły. Działania Floty i artylerii nadbrzeżnej w rejonie Bazy Głównej mogła wspierać wchodząca w jej skład 33 dywizja lotnictwa MW wyposażona w 48 samolotów odrzutowych typu MiG-15 i Lim-1 oraz 29 samolotów tłokowych typu Jak-



Okręty ratownicze R-21 (na fotografii), R-22 i R-23 zostały zbudowane w latach 1955-56, w oparciu o kadłuby lugrotrawlerów projektu „B-17”.
Fot. Stanisław Pudlik

9P i IL-10⁴⁶. Wartość bojowa tej dywizji była niewielka.

W 1956 roku zakończył się trwający od 1945 roku proces formowania Marynarki Wojennej jako samodzielnego rodzaju sił zbrojnych. W końcu tego okresu siły marynarki wojennej mogły nadal w ograniczonym zakresie wykonywać jedynie zadania obronne i na

ogół w pełni zapewnić szkolenie kadry i marynarzy.

(ciąg dalszy nastąpi)

45. A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, *Absolwenci uczelni Polskiej Marynarki Wojennej 1922-1995*, Gdynia 1995, s. 39.

46. M. Konarski, *Lotnictwo Marynarki Wojennej w latach 1945-1956*, „Przegląd Morski” 1996, nr 6, s. 57-58.

W dniu 23 czerwca 1956 roku podniesiono banderę na trawlocu bazowym *Żubr* typu T-43 (proj. „254K”). Był on pierwszym z 27 planowanych a 12 jednostek tego typu zbudowanych przez Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni według radzieckiej dokumentacji. Był też pierwszym okrętem bojowym tej wielkości zbudowanym w Polsce. Tutaj widoczne dwie jednostki tego typu w latach sześćdziesiątych. Fot. Lech Zielaskowski





Amerykańskie okręty dowodzenia

Część IX – Pomocnicze uniwersalne okręty sztabowe

Mała baza wodnosamolotów *Valcour* AVP-55) w Puget Sound, 3 lipca 1946 roku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Począwszy od lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych, oprócz pozostawionych w służbie po zakończeniu II wojny światowej okrętów dowodzenia siłami desantowymi typu *Mount McKinley* oraz jednostek bojowych w mniejszym lub większym stopniu przystosowanych do pełnienia funkcji okrętów kierowania zespołami floty, jako jednostki sztabowe były wykorzystywane min.: małe bazy wodnosamolotów, bazy niszczycieli, a także okręty desantowe-doki.

Małe bazy wodnosamolotów

Chronologicznie, jako pierwsze do służby w roli jednostek dowodzenia były wykorzystywane trzy kolejne małe bazy wodnosamolotów typu *Barneget*¹. Wszystkie one: *Duxbury Bay* (AVP-38), *Greenwich Bay* (AVP-41) i *Valcour* (AVP-55) pełniły na zmianę rolę jednostki flagowej dowódcy Sił Środkowego Wschodu. Poza ostatnim z nich, który pod koniec służby został przeklasyfikowany, przez cały ten okres nosiły swe poprzednie sygnatury. W końcowym okresie służby na Środkowym Wschodzie jednostki były malowane na biało, przy czym w większości ich uzbrojenie zostało zdemontowane.

„Duxbury Bay” (AVP-38)

Po zakończeniu II wojny światowej *Duxbury Bay* pełnił służbę u wybrzeży

Chin odbywając patrole okolic Szanghaju i Tsingtao, a także koreańskiego Jinsen i Hongkongu. W październiku 1946 roku okręt powrócił do San Francisco odbywając w latach 1947 i 1948 dwa kolejne rejsy na wody Dalekiego Wschodu. W dniu 17 marca 1949 roku opuścił kalifornijskie Long Beach i wyruszył w podróż dookoła świata, podczas której spędził miesiąc jako jednostka flagowa dowódcy sił morskich w Zatoce Perskiej. Do kraju okręt powrócił w dniu 3 lipca zawijając do Norfolk, która to baza floty od tej pory stała się jego bazą macierzystą. Pomiędzy 29 października, a 21 listopada jednostka uczestniczyła w ćwiczeniach w zimowych warunkach operując jako baza wodnosamolotów koło kanadyjskiego portu Halifax w Nowej Szkocji.

Od stycznia 1950 roku do początków 1966 roku *Duxbury Bay* na zmianę z dwoma wymienionymi wyżej małymi bazami wodnosamolotów pełnił rolę okrętu flagowego dowódcy Sił Środkowego Wschodu. Bazująca w Bahrajnie jednostka operowała na wodach Zatoki Perskiej, Morza Arabskiego i Oceanu Indyjskiego odbywając łącznie 15 tur trwających od 4 do 6 miesięcy. W przerwach pomiędzy pobytami na Środkowym Wschodzie okręt wracał do Norfolk gdzie prowadzono jego remonty i przeglądy oraz odbywał szkolenia w zatoce Guantanamo na Kubie. Wśród ważnych wydarzeń, w których podczas tej służby uczestniczył *Duxbury Bay* była min. Konferencja Pokojowa dla Południowo-Wschodniej Azji odbywająca się w 1951 roku na Cejlonie. Dowódca amerykańskich Sił Środkowego Wschodu reprezentował w niej wówczas Stany Zjednoczone, a sam okręt zapewniał łączność i nadzór nad bezpieczeństwem obrad. W lutym 1953 roku

1. Krótką charakterystykę małych baz wodnosamolotów typu *Barneget* wraz z opisem działalności operacyjnej *Biscayne* (AVP-11) jako okrętu dowodzenia zawiera część IVa artykułu („OW” 5/2005).

Duxbury Bay gościł na pokładzie cesarza Etiopii Haile Selassie, którego okręt przewiózł do francuskiego Somalii. Podczas powrotu ze Środkowego Wschodu w latach 1954-56 jednostka odbyła serię wizyt kurtuazyjnych w Mombasie, Durbanie i Rio de Janeiro.

W dniu 3 października 1956 roku *Duxbury Bay* wyszedł z Norfolk w kolejną turę na Środkowy Wschód. Ze względu jednak na wybuch Kryzysu Sueskiego okręt pozostał u wybrzeży Krety wspomagając działania lotnictwa Sił Awaryjnych Narodów Zjednoczonych operującego we wschodniej części Morza Śródziemnego z lotnisk w kretańskiej zatoce Suda. W lutym 1957 roku jednostka przewiozła pletwonurków do tureckiej zatoki Saros, w której mieli oni przeprowadzić misję rozpoznawczą, po czym w dniu 11 marca powrócił do Norfolk. Podczas kolejnego rejsu na wody Środkowego Wschodu, w styczniu 1958 roku *Duxbury Bay* wspomagał akcję humanitarną związaną z usuwaniem skutków powodzi na Ceylonie. W grudniu następnego roku jednostka zawinęła do Karaczi, który to postój był związany z wizytą w Indiach i Pakistanie amerykańskiego prezydenta Dwighta D. Eisenhowera. W maju 1963 roku okręt wziął udział w amerykańskim programie kosmicznym Mercury. Okręt wchodził w skład zespołu lotniskowca *Kearsarge* (CV-33), który w dniu 16 maja, w odległości 70 Mm na południe od Midway, podjął z wody kapsułę z Gordonem Cooperem astronautą statku kosmicznego „Mercury-Atlas 9”.

Krótko po powrocie z 15 rejsu na wody Środkowego Wschodu, w dniu 30 kwietnia 1966 roku *Duxbury Bay* został wycofany ze służby i następnego dnia skreślono go z listy floty. Okręt został sprzedany na złom w lipcu 1967 roku.

„Greenwich Bay” (AVP-41)

Tuż po zakończeniu działań bojowych II wojny światowej, w sierpniu 1945 roku mały okręt-baza wodnosamolotów *Greenwich Bay* opuścił San Diego i został skierowany na Zachodni Pacyfik. Dotarłszy w październiku do Chin obsługiwał wodnosamoloty 7 Floty na przybrzeżnych wodach Taku, Szanghaju i Tsingtao. Od początków następnego roku okręt operował na akwenach Japonii i Filipin, po czym w maju 1946 roku odszedł do Stanów Zjednoczonych. Odbywszy podróż przez Hong Kong, Singapur i por-

ty Morza Śródziemnego, w dniu 1 lipca dotarł do Norfolk, która to baza floty stała się jego macierzystą. Od lutego 1947 roku do 21 czerwca następnego roku okręt pełnił służbę jednostki eskortowej jachtu Prezydenta Stanów Zjednoczonych *Williamsburg* (AGC-369)². W czerwcu 1948 roku *Greenwich Bay* wyszedł w rejs dookoła świata zawiązując z serią wizyt kurtuazyjnych do portów Morza Śródziemnego, Zatoki Perskiej, Oceanu Indyjskiego i Południowego Pacyfiku. Do Norfolk okręt powrócił w październiku 1948 roku.

W pierwszy rejs na Środkowy Wschód okręt wyszedł w dniu 30 kwietnia 1949 roku. Od tej pory do początków 1966 roku *Greenwich Bay*, na zmianę z dwoma wymienionymi wyżej małymi bazami wodnosamolotów pełnił funkcję okrętu flagowego dowódcy Sił Środkowego Wschodu. Jednostka odbyła łącznie 14 corocznych rejsów, podczas których bazując w Bahrajnie operowała na wodach Morza Czerwonego, Zatoki Perskiej i Oceanu Indyjskiego. Oprócz koordynowania działań alianckich jednostek floty *Greenwich Bay* wspierał operacje humanitarne dostarczając żywność i pomoc medyczną dla mieszkańców krajów arabskich i afrykańskich. Okręt był ważnym elementem amerykańskiej dyplomacji w krajach Środkowego Wschodu. Podczas służby w tym rejonie na jego pokładzie gościli m.in.: król Arabii Saudyjskiej Ibn Saud, cesarz Etiopii Haile Selassie oraz szachowie Iranu i Kuwejtu.

W 1950 roku załoga *Greenwich Bay* wyróżniła się podczas akcji ratowniczej dwóch samolotów Air France, które w dniach 13 i 15 czerwca rozbiły się w gęstej mgłę podczas podchodzenia do lądowania na lotnisku w Bahrajnie. Okręt przeprowadził sześć misji poszukiwawczo-ratowniczych podejmując z wody w dniu 15 czerwca 6 rozbitków, którzy przeżyli katastrofę. Za swoje działania jednostka otrzymała specjalne podziękowania od rządów Bahrajnu i Francji. Podczas kryzysu sueskiego 1956 roku *Greenwich Bay* uczestniczył w ewakuacji zagrożonych obywateli amerykańskich. Ze względu na blokadę Kanału okręt powrócił wówczas do Stanów Zjednoczonych wokół Przylądka Dobrej Nadziei.

Greenwich Bay został wycofany ze służby w czerwcu 1966 roku i w dniu 1 lipca tego roku skreślono go z listy floty. Okręt sprzedano na złom w 21 czerwca 1967 roku Boston Metals Co. w Baltimore w stanie Maryland.

„Valcour” (AVP-55/AGF-1)

Małą bazą wodnosamolotów, która najdłużej pełniła rolę jednostki flagowej dowódcy Sił Środkowego Wschodu był *Valcour*. Po wprowadzeniu do służby w lipcu 1946 roku i szkoleniu zgrywającym załogę w kalifornijskiej zatoce San Diego, okręt przeszedł przez Kanał Panamski na Wschodnie Wybrzeże i we wrześniu rozpoczął działalność operacyjną we Flocie Atlantyku. Do połowy 1949 roku jednostka obsługiwała wodnosamoloty w Norfolk, Quonset Point w stanie Rhode Island, Cristobal w strefie Kanału Panamskiego i zatoce Guantanamo na Kubie.

W pierwszy ze swych 16 kilkumiesięcznych rejsów na Środkowy Wschód *Valcour* wyszedł z Norfolk w dniu 29 sierpnia 1949 roku. Poprzez Atlantyk i Morze Śródziemne, z postojem w Gibraltarze i francuskiej Golfe Juan, pokonawszy Kanał Sueski, w dniu 24 września okręt zawinął do Adenu, który znajdował się wówczas pod protektoratem brytyjskim. W ciągu kilku kolejnych miesięcy jednostka odwiedziła porty Oceanu Indyjskiego i Zatoki Perskiej, wśród których były min.: Bahrajn, Al Mishab, Bombaj, Colombo i Karaczi. Pierwszą swą turę *Valcour* zakończył w lutym 1950 roku i poprzez Aden, Suez, Pireus, Sfax i Gibraltarię, w dniu 15 marca powrócił do Norfolk. Kolejny okres służby okrętu w roli jednostki flagowej dowódcy Sił Środkowego Wschodu trwał od 5 września 1950 do 15 marca następnego roku.

Rankiem 14 maja 1951 roku, podczas wyjścia okrętu z Norfolk na samodzielne ćwiczenia, miała miejsce awaria jego urządzenia sterowego. Wydarzyła się ona u przylądka Henry, nieszczęśliwie podczas przejścia jednostki obok węglowca *Thomas Tracy*. Skutkiem awarii był niespodziewany, ostry zwrot okrętu wprost pod dziób statku. *Thomas Tracy* usiłował uniknąć zderzenia – wyłożenie jego steru na prawą burtę nie na wiele jednak się zdało. Parowiec uderzył dziobem w prawą burtę *Valcour* uszkadzając zlokalizowany na jego śródokręciu zbiornik paliwa lotniczego. Paliwo wkrótce zaczęło płonąć, a rozprzestrzeniający się gwałtownie ogień okazał się niemożliwy do ugaszenia własnymi siłami okrętowych drużyn przeciwpożarowych. Sytuację komplikował dodatkowo napływ wody poprzez powstałe w wyni-

2. Opis działalności operacyjnej eks-kanonierki *Williamsburg* (PG-56) jako jachtu prezydenckiego (AGC-369) zawiera część IVa artykułu („OW” 5/2005).

Główne daty związane ze służbą małych baz wodnosamolotów <i>Duxbury Bay</i> (AVP-38), <i>Greenwich Bay</i> (AVP-41) i <i>Valcour</i> (AVP-55/AGF-1)			
	<i>Duxbury Bay</i> (AVP-38)	<i>Greenwich Bay</i> (AVP-41)	<i>Valcour</i> (AVP-55/AGF-1)
Stocznia	Lake Washington Shipyards w Houghton w stanie Waszyngton*		
Położenie stępki	17.01.1944	18.07.1944	21.12.1942
Wodowanie	02.10.1944	18.03.1945	05.06.1943
W służbie	31.12.1944	20.05.1945	05.07.1946
Przeklasyfikowany na AGF	-----	-----	15.12.1965
Wycofany ze służby	30.04.1966	??.06.1966	17.06.1973
Skreślony z listy floty	01.05.1966	01.07.1966	17.06.1973
Sprzedany na złom	??.07.1967	21.06.1967	??.05.1977

* *Valcour* (AVP-55) został ukończony przez Puget Sound Navy Yard w Bremerton w stanie Waszyngton.

ku zderzenia uszkodzenia kadłuba. Kiedy palące się paliwo otoczyło prawą burtę okrętu dowódca dał rozkaz opuszczenia jego pokładu – marynarze skakali więc za burtę i usiłowali odpłynąć zmagając się z silnym prądem Hampton Roads. *Thomas Tracy* był w znacznie lepszej sytuacji. Pożar, który wybuchł na nim był ograniczony tak, że o własnych siłach statek powrócił do Newport News. Na ratunek płonącemu *Valcour* pospieszyły natomiast jednostka ratownicza okrętów podwodnych *Sunbird* (ASR-15) oraz holownik Straży Wybrzeża *Cherokee* (WAT-165). Pożar został wkrótce zlokalizowany i ugaszony – jego skutkiem była jednak śmierć 11 oraz rany 16 innych marynarzy *Valcour*. Kolejnych 25 członków załogi okrętu uznano za zaginionych. Wczesnym rankiem 15 maja uszkodzona jednostka została doholowana do Norfolk, gdzie w ciągu kilku kolejnych miesięcy przeszła intensywny remont. W czasie jego trwania wyposażono jednostkę w klimatyzację. Zdemontowano także usytuowane na dziobie okrętu działo uniwersalne kalibru 127 mm zastępując je poczwórnym stanowiskiem działek przeciwlotniczych kalibru 40 mm. Całość prac remontowych zakończono w dniu 4 grudnia 1951 roku.

Przez kolejnych 15 lat *Valcour* na zmianę z dwoma wymienionymi wcześniej małymi bazami wodnosamolotów pełnił funkcję jednostki flagowej dowódcy Sił Środkowego Wschodu. Wśród ważniejszych wydarzeń tego okresu służby okrętu była jego pomoc dla uszkodzonego statku handlowego na Oceanie Indyjskim podczas czwartej tury w lipcu 1953 roku. Jednostka eskortowała później uszkodzony frachtowiec podczas jego przejścia w silnym sztormie do Bombaju. W maju 1955 roku marynarze okrętu weszli na pokład włoskiego zbiornikowca *Ar-*

gea Prima, który wypełniony ropą surową, opuszczony przez załogę płonął na wodach Zatoki Perskiej. Po tym jak drużyny przeciwpożarowe i przeciwawaryjne *Valcour* zlokalizowały i ugasiły pożar statku, jego załoga powróciła na pokład i kontynuowała wykonywanie swego zadania. Podczas tury odbytej w 1960 roku jednostka była pierwszym od 48 lat okrętem amerykańskim, który zawinął na Seszele. W przerwach pomiędzy kolejnymi rejsami na Środkowy Wschód *Valcour* przechodził przeglądy i remonty w bazie w Norfolku. Podczas jednego z nich (przypuszczalnie w 1960 roku), zdemontowano usytuowane na jego rufie poczwórne stanowisko działek przeciwlotniczych kalibru 40 mm zabudowując w jego miejscu małą pokładówkę z wysoką anteną radiokomunikacyjną. Okręt wyposażono także w nową stację radiolokacyjną, której antenę zamontowano na nowym maszcie trójnożnym. Podczas okresów pobytu na Wschodnim Wybrzeżu *Valcour* uczestniczył także w ćwiczeniach

i szkoleniach na wodach Oceanu Atlantyckiego i mórz przyległych operując na akwenach min.: Little Creek w stanie Wirginia, w kubańskiej zatoce Guantanamo i koło Kingston na Jamajce. Podczas ćwiczeń na Morzu Norweskim w 1965 roku okręt przeszedł za koło polarne.

Swoją 15-tą podróż na Środkowy Wschód jednostka zakończyła w dniu 13 marca 1965 roku. Wobec planowanego przygotowania i późniejszego wycofania ze służby *Duxbury Bay* (AVP-38) i *Greenwich Bay* (AVP-41), *Valcour* został przeznaczony do ciągłego pełnienia funkcji jednostki flagowej Sił Środkowego Wschodu. W dniu 15 grudnia 1965 roku został przy tym przeklasyfikowany na pomocniczy uniwersalny okręt sztabowy otrzymując sygnaturę AGF-1³. Jednostka opuściła Stany Zjednoczone w dniu 18 kwietnia następnego roku i przeszła do Bahrajnu w Zatoce Perskiej, który to port (z prze-

3. AGF – Auxiliary General Flagship.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne małych baz wodnosamolotów typu <i>Barneget</i> (okręty pozostające w służbie U.S. Navy po 1950 roku)		
Wyporność:		
– lekka	ton	1794
– pełna	ton	2845
Wymiary:		
– długość: całkowita	m	94,69-95,02/91,44
– szerokość	m	12,52
– zanurzenie maks.	m	4,12
Napęd	---	2 wysokoprężne silniki spalinowe
Moc maszyn głównych	KM	080
Prędkość	w	18,2-18,6
Zasięg	Mm/w	9600/16
Uzbrojenie (okręty budowane po 1944 roku)	---	1 x 127 mm L/38 (1 x I) 8 x 40 mm (1 x IV, 2 x II) 4 x 20 mm (4 x I)
Załoga	---	215

rwą na remont w Norfolk przeprowadzony zimą 1968/69 roku) stał się jej bazą na ponad pięć lat. Przez cały ten czas okręt pełnił funkcję centrum dowodzenia i łączności, dla dowódcy Sił Środkowego Wschodu i 15 oficerów jego sztabu, stanowiąc jednocześnie ich kwaterę. Uczestniczył także w licznych wizytach kurtuazyjnych oraz misjach humanitarnych projektu „Handclasp”. W jego ramach dystrybuował lekarstwa, odzież, książki i artykuły gospodarstwa domowego. Członkowie jego załogi świadczyli także pomoc dla społeczności lokalnych remontując i porządkując szkoły oraz sierocińce. Okręt pełnił również rolę jednostki poszukiwawczo-ratowniczej pozostając także w gotowości do ewakuacji obywateli amerykańskich zagrożonych w wyniku lokalnych konfliktów. W styczniu 1972 roku eks-mała baza wodnosamolotów została przeznaczona do dezaktywacji. Dlatego też, wiosną tego roku jednostka została zastąpiona w roli okrętu flagowego Sił Środkowego Wschodu przez pomocniczy uniwersalny okręt sztabowy *La Salle* (AGF-3). Podróż na Wschodnie Wybrzeże *Valcour* odbył przez Colombo, Singapur, Brisbane, Wellington, Tahiti i Kanał Panamski. W kraju okręt najpierw zawinął do Fort Lauderdale na Florydzie, a liczący 18 132 Mm rejs zakończył w dniu 11 listopada w Norfolk.

W dniu 15 stycznia 1973 roku *Valcour* został wycofany ze służby i jednocześnie skreślony z listy floty. Następnie jednostka została przeholowana do Inactive Ship Facility w Portsmouth w stanie Wirginia. Przeprowadzono tam jej przygotowania do pełnienia roli platformy badawczej dla doświadczeń prowadzonych przez Laboratorium Uzbrojenia Marynarki w White Oak w stanie Maryland. W marcu następnego roku *Valcour* został przeholowany na Wyspę Salomona w stanie Maryland, gdzie mieścił się oddział Laboratorium i przez ponad dwa lata wykorzystywano go jako jednostkę testową do eksperymentów z impulsowym promieniowaniem elektromagnetycznym EMPRESS⁴. Jednostka została sprzedana na złom w maju 1977 roku.

Bazy niszczycieli

Potrzeby związków operacyjnych amerykańskiej floty wojennej powodowały, że oprócz opisanych wyżej małych baz wodnosamolotów do celów dowodzenia były używane także okręty-bazy niszczycieli.

„Shenandoah” (AD-26)

Pierwszą z jednostek tej klasy, której wykorzystywano do celów sztabowych był *Shenandoah* (AD-26). Stępka okrętu (lidera typu) została położona w dniu 16 września 1944 roku w Todd Pacific Shipyards w Tacoma w stanie Waszyngton. Jej kadłub wodowano w dniu 29 marca 1945 roku. *Shenandoah* został wprowadzony do służby w dniu 13 sierpnia tego samego roku, przy czym jego prace wyposażeniowe trwały jeszcze do grudnia. Następnie okręt przeszedł przez Kanał Panamski na wschodnie wybrzeże i w styczniu 1946 roku rozpoczął w Norfolk służbę w Siłach Niszczycieli Floty Atlantyku.

Przez kolejne miesiące 1946 i początek roku następnego baza niszczycieli prowadziła prace remontowe na jednostkach w różnych portach Wschodniego Wybrzeża. W czerwcu 1947 roku *Shenandoah* przeszedł do Europy, gdzie został okrętem flagowym Sił Marynarki Wojennej Morza Śródziemnego. Do zadań tego związku taktycznego, który w późniejszym okresie nosił nazwę 6 Floty Operacyjnej, a począwszy od 1950 roku 6 Floty, należało prowadzenie działań zarówno na akwenie Morza Śródziemnego jak też na wodach wschodniego Atlantyku. Na trzy miesiące bazą jednostki stał się włoski Neapol. Ze służby w roli okrętu sztabowego baza niszczycieli została zwolniona w sierpniu 1947 roku przez lekki krążownik *Dayton* (CL-105).

W ciągu kolejnych lat służby *Shenandoah* pełnił rolę bazy remontowej zarówno dla niszczycieli jak i okrętów innych klas operując w większości na wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Wielokrotnie jednak (16 razy do 1973 roku) wchodził także w skład 6 Floty. Wśród działań okrętu ważniejszymi były uratowanie w 1964 roku załogi holenderskiego frachtowca *Doris* zepchniętego przez sztormowy wiatr na bloki neapolitańskiego mola San Vincenzo. W wyniku tego statek przewrócił się i zatonął. Rok później załoga bazy przeprowadziła remont dziobu lotniskowca *Shangri La* (CV-38) uszkodzonego koło Sardynii podczas manewrowania w wyniku kolizji z niszczycielem *Newman K. Perry* (DD-883). *Shenandoah* został wycofany ze służby i skreślony z listy floty w dniu 1 kwietnia 1980 roku. Przekazany Administracji Żeglugi został przez nią sprzedany w dniu 1 marca 1982 roku.

„Piedmont” (AD-17)

Drugą z wykorzystywanych w roli okrętu dowodzenia baz niszczycie-

li był *Piedmont* należący do pochodzącego również z lat II wojny światowej typu *Dixie*. Zbudowany przez Tampa Shipbuilding Co., w Tampa na Florydzie okręt został wprowadzony do służby w dniu 5 stycznia 1944 roku. Swą działalność operacyjną jednostka rozpoczęła od uczestnictwa w przygotowaniach do inwazji na Wyspy Maryjańskie. Pozostający w kwietniu i maju w bazie w Pearl Harbor okręt przeprowadził prace remontowe na ponad 50 niszczycielach. Od połowy lipca do końca sierpnia kotwicząc na Eniwetok *Piedmont* uczestniczył w działaniach związanych z inwazją na Wyspy Marshalla. W lipcu baza obsługiwała 99 niszczycieli dostarczając na ich pokłady przeszło 900 ton zaopatrzenia. Od września okręt brał udział w kampanii filipińskiej. W dniu 10 listopada 1944 roku stojąc w Seeadler Harbor, na Manus, w archipelagu wysp Admiralicji jednostka przetrwała potężną eksplozję, która rozerwała okręt amunicyjny *Mount Hood* (AE-11) kotwiczący od niej w odległości nieco ponad 3 tys. m. Chociaż *Piedmont* został zasypany gradem odłamków, pociskami kalibru 127 mm, a nawet jego pokład łodziowy przebiła bomba o wagomiarze 114 kg i druga taka sama trafiła w część dziobową, szczęśliwie nie odniósł większych uszkodzeń, a śmierć poniósł tylko jeden jego marynarz. W ciągu pierwszych miesięcy 1945 roku kotwicząc na Ulithi w archipelagu Karolinów okręt remontował niszczyciele uszkodzone podczas kolejnych operacji inwazyjnych na Pacyfiku: w Zatoce Lingayen, na Iwo Jimę i Okinawę. Wraz z zakończeniem działań wojennych jednostka znalazła się w składzie zespołu floty okupacyjnej, który jako pierwszy miał wejść na wody Japonii. W dniu 28 sierpnia *Piedmont* zakotwiczył w Sagami Wan na wyspie Honsiu, aby dwa dni później przejść do zatoki tokijskiej, a 31 sierpnia do bazy floty japońskiej w Yokosuka. Do kraju okręt powrócił w 1946 roku cumując w kalifornijskiej bazie Alameda w dniu 15 marca.

Okres służby przełomu lat czterdziestych i pięćdziesiątych *Piedmont* spędził na Pacyfiku odbywając wielomiesięczne rejsy do Japonii, podczas których stanowił bazę remontową dla niszczycieli 7 Floty. Tam też, w dniu 27 czerwca zastał go wybuch wojny koreańskiej. W czasie trwania kampanii jednostka zaliczyła cztery tury na Zachodnim Pa-

4. EMPRESS – Electromagnetic Pulse Radiation Environment Simulation for Ships.

Główne daty związane ze służbą baz niszczycieli <i>Piedmont</i> (AD-17), <i>Shenandoah</i> (AD-26) i <i>Puget Sound</i> (AD-38)			
	<i>Piedmont</i> (AD-17)	<i>Shenandoah</i> (AD-26)	<i>Puget Sound</i> (AD-38)
Stocznia	Tampa Shipbuilding Co., Tampa, Floryda	Todd Pacific Shipyards Inc., Tacoma Waszyngton	Puget Sound Naval Shipyard, Bremerton, Waszyngton
Położenie stępki	01.12.1941	16.09.1944	15.02.1965
Wodowanie	07.12.1942	29.03.1945	16.09.1966
W służbie	05.01.1944	13.08.1945	27.04.1968
Wycofany ze służby	30.09.1982	01.04.1980	27.01.1996
Skreślony z listy floty	06.08.1987*	01.04.1980	----
Sprzedany na złom	???.1995*	01.03.1982	----

* W dniu 18.10.1982 roku okręt został wypożyczony Turcji, w której flocie nosił nazwę *Derya* (A-576). Oficjalnie zakupiony w dniu 06.08.1987 roku, został skreślony z listy floty tureckiej w 1994 roku i złomowany w roku następnym.

dane taktyczno-techniczne okrętów-baz niszczycieli typów <i>Dixie</i> , <i>Shenandoah</i> i <i>Samuel L. Gompers</i>					
Właściwość		Typ	<i>Dixie</i> (AD-14 ÷ 19)	<i>Shenandoah</i> (AD-26 ÷ 29, -31, -36)	<i>Samuel L. Gompers</i> (AD-37 ÷ 38)
Liczba jednostek		---	5	6 ¹	2
Lata budowy		---	1939-1944	1944-50	1964-1968
Wyporność:					
— lekka		ton	14 262	11 943	13 812
— pełna		ton	17 451	17 151	20 584
Wymiary:					
— długość: całkow./KLW		m	161,69/158,49	149,96/141,73	195,99/189,02
— szerokość		m	22,34	21,18	25,91
— zanurzenie		m	7,77	8,38	6,86
Siłownia					
— kotły		---	4 x Babcock & Wilcox	2 x Foster-Wheeler	2 x Combustion Engineering
— turbosespoły napędowe		---	2	1 x Westinghouse	1 x De Laval
Moc maszyn		KM	11 000	8500	20 000
Prędkość		w	19,5	18,0	20,0
Zasięg		Mm/w	??	??	7700/20
Uzbrojenie		---	4 x 127 mm L/38 (4 x I) ² 8 x 40 mm (4 x II) ² 23 x 20 mm (23 x I) ⁵	2 x 127 mm L/38 (4 x I) ³ 8 x 40 mm (4 x II) ³ 22 x 20 mm (23 x I) ⁵	1 x 127 mm L/38 (1 x I) ⁴ 4 x 20 mm (4 x I)
Lotnictwo pokładowe		---	-----	-----	śmigłowiec Sikorsky SH-3 „Sea King”
Załoga		---	1076-1698	1035	1803 ⁶

1. Budowa czterech jednostek typu *Shenandoah* o sygnaturach AD-30, -32, -33 i -35 nie została ukończona.

2. Podczas modernizacji okrętów w ramach programu FRAMM II zdemontowano 2-3 ich działa uniwersalne kalibru 127 mm oraz całą małokalibrową artylerię przeciwlotniczą kalibru 40 mm.

3. Podczas modernizacji w ramach programu FRAMM II pozostawionych w służbie AD-26 i AD-36 zdemontowano po jednym ich działie uniwersalnym kalibru 127 mm oraz całą małokalibrową artylerię przeciwlotniczą kalibru 40 mm.

4. Zdemontowane podczas remontu w 1979 roku.

5. Działa przeciwlotnicze kalibru 20 mm zostały zdemontowane ze wszystkich okrętów typu po zakończeniu II wojny światowej.

6. Tj.: 135 oficerów oraz 1668 podoficerów i marynarzy, w tym 100 kobiet (4 oficerów oraz 96 podoficerów i marynarzy). Podczas służby w roli okrętu flagowego 6 Floty 225 osób personelu sztabowego.

cyfiku: od 4 września do 27 października 1950 roku, do 1 sierpnia 1951 roku do 12 lutego 1952 roku, od 9 września 1952 roku do 9 marca 1953 roku oraz od 11 kwietnia 1954 roku do 27 lipca 1954 roku. Podczas ich trwania *Piedmont* pełnił rolę jednostki flagowej do-

wódcy Sił Blokadowych i Eskortowych Narodów Zjednoczonych odbywając siedem rejsów do bezpośredniej strefy walk. Najkrótsze z nich trwały po dwa, a najdłuższy dwadzieścia dni. W okresach pobytu na Zachodnim Pacyfiku związanych z wojną koreańską okręt za-

pewniał zaplecze remontowe jednostkom kanadyjskim, kolumbijskim, nowozelandzkim, południowokoreańskim, tajlandzkim i amerykańskim. Za działalność operacyjną w Korei *Piedmont* został odznaczony czterema gwiazdami bojowymi.



Baza niszczycieli *Puget Sound* (AD-38) na Morzu Śródziemnym. W latach 1980-1985 okręt pełnił służbę jednostki flagowej 6 Floty. Fot. U.S. Navy

W ciągu kolejnych lat służby bazujący w San Diego okręt również odbywał kilkumiesięczne tury na Zachodnim Pacyfiku, podczas których jego bazą był japoński port Yokosuka. Podczas kryzysu libańskiego, w lipcu 1958 roku jednostka przebywała w Subic Bay na Filipinach gdzie oczekiwała w gotowości na sygnał do wyruszenia na Bliski Wschód. Pod koniec sierpnia przeszła do Kaohsiung na Tajwanie i obsługiwała okręty 7 Floty pełniące służbę konwojową i patrolową w cieśninie tajwańskiej mające zabezpieczyć przybrzeżną wyspę Quemoy przed zajęciem przez siły komunistycznych Chin. W latach 1962-63 *Piedmont* przeszedł gruntowną przebudowę w ramach programu renowacji i modernizacji floty amerykańskiej FRAM II⁵. Dalekowschodnie tury przypadające na lata wojny wietnamskiej okręt spędzał w Subic Bay albo w Kaohsiung, gdzie obsługiwał niszczyciele i inne jednostki 7 Floty pełniące służbę na wodach Zatoki Tonkińskiej. Sam *Piedmont* przebywał w Wietnamie od 29 czerwca do 8 lipca 1972 roku – już po wstrzymaniu działań wojennych. Kolejny raz baza stała się jednostką sztabową w dniu 7 maja 1979 roku, kiedy to została okrętem flagowym wiceadmirała Wesleya L. McDonalda dowódcy 2 Floty. Jednostka pełniła tę funkcję w okresie kiedy remont, zakończony w dniu 13 grudnia tego roku, przechodził długoletni „etatowy” okręt dowodzenia 2 Floty *Mount Whitney* (LCC-20).

Baza niszczycieli *Piedmont* została wycofana ze służby w dniu 30 wrześ-

nia 1982 roku. W dniu 18 października 1982 roku okręt został wypożyczony Turcji, w której flocie otrzymał nazwę *Derya* (A-576). Zakupiony ostatecznie przez Turcję w dniu 6 sierpnia 1987 roku został skreślony z listy floty amerykańskiej. Skreślony z listy floty tureckiej w 1994 roku w następnym roku został sprzedany na złom i złomowany.

„Puget Sound” (AD-38)

Kolejną bazą niszczycieli pełniącą funkcję jednostki sztabowej był należący do typu *Samuel L. Gompers* okręt noszący nazwę *Puget Sound* (AD-38). Stępkę jednostki budowanej w ramach funduszy roku finansowego 1965 położono w dniu 15 lutego tego roku w Puget Sound Naval Shipyard w Bremerton w stanie Waszyngton. Okręt, którego kadłub wodowano w dniu 16 września 1966 roku, wprowadzono do służby w dniu 27 kwietnia 1968 roku. W dniu 17 sierpnia *Puget Sound* opuścił Bremerton i przez San Francisco oraz Acapulco dotarł do zatoki Guantanamo na Kubie gdzie od 6 września do 4 października przeszedł szkolenie załogi. Następnie po ostatecznych próbach na Wyspach Dziewiczych i w Mayport na Florydzie w dniu 16 października *Puget Sound* zawinął do swej bazy macierzystej w Newport w stanie Rhode Island, gdzie rozpoczął służbę bazy niszczycieli oraz jednostki flagowej dowódcy Sił Krążowników-Niszczycieli Floty Atlantyku.

Podczas swej długoletniej służby remontowcy *Puget Sound* obsługiwa-

li jednostki biorące udział w licznych działaniach bojowych. Wśród nich była operacja „Blue Bat” związana z interwencją amerykańską podczas kryzysu libańskiego w 1958 oraz ostatnie lata wojny w Wietnamie. W 1980 roku okręt zastąpił w roli jednostki dowodzenia 6 Floty wycofywany ze służby krążownik raketowy *Albany* (CG-10). Na pięć lat bazą macierzystą *Puget Sound* stał się włoski port Gaeta. Swoje bandery podnosili na nim kolejni dowódcy 6 Floty wiceadmirałowie: William Small (do czerwca 1981 roku), William Rowden (do lipca 1983 roku), Edward Martin (do lutego 1985 roku) oraz Frank Kelso II (od lutego 1985 roku). Baza niszczycieli została zwolniona z funkcji jednostki dowodzenia 6 Floty w sierpniu 1985 roku przez uniwersalny pomocniczy okręt sztabowy *Coronado* (AGF-11). Na początku lat dziewięćdziesiątych *Puget Sound* uczestniczył w irackich operacjach: „Desert Shield” i „Desert Storm”, a na przełomie lat 1992/1993 w operacji „Restore Hope” w Somalii.

Baza niszczycieli *Puget Sound* została wycofana ze służby w dniu 27 stycznia 1995 roku. Obecnie (stan w roku 2005), znajduje się w rezerwie w Naval Inactive Ship Maintenance Facility w Filadelfii w stanie Pensylwania.

(ciąg dalszy na stronie 97)

5. FRAM – Fleet Rehabilitation and Modernization (Program).



Jan Radziemski

K-19 pływająca „Hiroszima”

K-19 sfotografowany w czasie drugiej awarii w lutym 1972 roku.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

W maju 2002 r. holowniki portowe wprowadziły do basenu stoczni remontowej NERPA w Śnieżnogorsku stary okręt podwodny. Mało kto rozpoznałby w czarnym kadłubie pokrytym liszajami rdzy, głośny kiedyś, pierwszy radziecki atomowy krążownik podwodny K-19. Skreślony z listy floty jeszcze w 1991 r. oczekiwał ponad 11 lat w bazie Widajewo na dalsze losy. Teraz umieszczony w suchym doku miał dokonać swojego morskiego żywota. 6 sierpnia 2003 r. Jurij Bekietow, jeden z byłych dowódców K-19, wydał ostatni rozkaz do opuszczenia bandery Świętego Andrzeja. Na pokład wkroczyli robotnicy z palnikami do cięcia metalu. W ten sposób zakończyła się wieloletnia epopeja podwodnego raketowca, który przez wielu marynarzy uważany był za okręt pechowy, do tego stopnia, że ochrzczili go mianem „Hiroszima”. W historii floty był to jedyny okręt, który dwukrotnie figurował na liście morskich katastrof. O tych dwóch tragicznych wydarzeniach piszemy poniżej.

Polarny Krąg

1 czerwca 1961 roku kapitan 2 rangi Nikołaj Zatiejew – dowódca K-19 został pilnie wezwany przez głównodowodzącego Floty Północnej – admirała Czabanienko. Rozkaz, jaki otrzymał od admirała, był lakoniczny. K-19 miał uczestniczyć w wielkich ćwiczeniach sił przeciwpodwodnych i odgrywać w nich rolę nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego. Jego zadanie polegało na niepostrzeżonym zbliżeniu się do wybrzeży ZSRR i wystrzeleniu rakiet balistycznych. Dalsza część rozkazu określała dokładną marszroutę okrętu. K-19 miał wyjść na Ocean

Atlantycki, omijając po drodze NATO-wskie patrole przeciwpodwodne, tam zająć rejon wyczekiwania, a na umówiony sygnał z Moskwy przejść przez Cieśninę Duńską, dostać się ponownie na Morze Barentsa, by wreszcie na rozkaz dowództwa odpalić rakietę ćwiczebną w kierunku poligonu w Zatoce Mieżeńskiej. Przed dotarciem na pozycję startową K-19 musiał pokonać zasłone utworzoną przez konwencjonalne okręty podwodne projektu 613. Przez cały ten czas (około miesiąca) miał zachować skrytość działania, nawiązując łączność tylko w wyznaczonych godzinach¹.

Dokładnie w ustalonym terminie, 18 czerwca, okręt z ponad 100-osobową załogą na pokładzie opuścił bazę. Poza etatową obsadą zaokrętowano dodatkowo dwóch oficerów sztabu Floty Północnej, którzy mieli pełnić rolę rozjemców oraz dwóch stażystów-dublerów dowódcy okrętu. Po drodze do wyznaczonego rejonu sporadycznie nawiązywano kontakt sonarowy z obcymi jednostkami. Po dziesięciu dniach rejsu, 28 czerwca, K-19 zajął rejon wyczekiwania na wschód od Grenlandii.

Po kilku dobach nadszedł spodziewany sygnał i 1 lipca o godzinie 00.00 okręt ruszył w drogę powrotną. Dzień wcześniej Zatiejew obchodził swoje 35 urodziny. Z tej okazji kucharz upiekł ciasto, a brać marynarska otrzymała podwójny przydział czerwonego wina. Mijające dni monotonnego rejsu przerywane były tylko wyjściami na głębokość peryskopową dla nawiązania łączności. Przy okazji załoga, która całymi dniami przebywała pod wodą, mogła obserwować przez peryskop olbrzymie góry lodowe.

1. N. Zatiejew; S.O.S. z głębin. Wspomnienia dowódcy okrętu podwodnego. Warszawa 2000 r. s. 158.

Jest wczesny ranek 4 lipca. Po kolejnym seansie łączności, okręt zszedł ponownie na głębokość 100 metrów. O godz. 04.15, dowódcę okrętu, śpiącego w swojej kajucie, zbudził marynarz z niepokojącym meldunkiem – „W prawym reaktorze ciśnienie spadło do zera, proszę o natychmiastowe przybycie na stanowisko dowodzenia”². Zatiejew bezwzględnie udaje się do centrali. Tam sprawdzają się jego najgorsze przypuszczenia. Nastąpiło najprawdopodobniej przerwanie pierwszego obiegu chłodzenia reaktora. Tak gwałtowny spadek ciśnienia mógł oznaczać tylko jedno: nastąpiło rozerwanie rurociągu i 4 tony bidestylatu³ wylało się do wnętrza okrętu. W takiej sytuacji, woda tłoczona przez pompy nie docierała do reaktora. Dowódca wysłuchał meldunku szefa działu elektrotechnicznego, Władimira Pogoriełowa, o podjętych działaniach: uruchomiono dodatkowe pompy zasilające, otwarto butle kompensatorów ciśnienia, zatrzymano pompy główne pierwszego obiegu uszkodzonego reaktora. K-19 kontynuował rejs wykorzystując drugi sprawny reaktor.

Na samym wstępie załoga popełniła jednak kardynalny błąd. Zamiast dokonać dokładnej analizy wskazań wszystkich przyrządów kontrolno-pomiarowych, przystąpiła do poszukiwania miejsca nieszczelności rurociągu. Ponad dwie godziny trwały zabiegi mające na celu przywrócenie właściwego chłodzenia reaktora.

Próby podtrzymania cyrkulacji chłodziwa w pierwszym obiegu za pomocą głównej pompy nie dały rezultatów. Podobnie skończyła się próba podniesienia ciśnienia w obiegu za pomocą pomp T-4A i EPN-1. Ostatecznie pompy ule-

gały uszkodzeniu i zablokowaniu. Za ledwie pół godziny od momentu awarii szybko wzrosło promieniowanie gamma. Podjęta natychmiast decyzja o wentylacji przedziału reaktorów pomogła nieco obniżyć stężenie gazów i aerozolu. Jednocześnie w samym reaktorze gwałtownie podwyższyła się temperatura.

Wszyscy rozumieli, że jeśli nie znajdą innego sposobu na schłodzenie reaktora, to jego pręty paliwowe ulegną uszkodzeniu i do kadłuba okrętu wtargnie silny potok śmiertelnej radiacji. Sytuacja staje się krytyczna. Jak pisał później w swoich wspomnieniach Zatiejew, przed oczami miał widmo eksplozji termicznej reaktora i następującej po tym reakcji łańcuchowej. Był przekonany, że nie tylko załoga, ale i cały świat, stanęli na progu katastrofy nuklearnej⁴.

Trwały gorączkowe narady. Jak usunąć awarię i przywrócić właściwy obieg chłodzenia reaktora? Wyjście z sytuacji znalazł porucznik – inżynier Jurij Filin. Zaproponował podłączenie do rurociągu odprowadzającego gorące powietrze z reaktora, rury, która dostarczy zimną wodę bezpośrednio do jego rdzenia⁵. Ten prowizoryczny system chłodzenia trzeba było stworzyć gołymi rękami, bez ochronnej odzieży, i co najbardziej przerażające, zmontować w przedziale, gdzie poziom radiacji osiągnął już dawkę śmiertelną. O godzinie 05.00 na pulpicie centrali dozymetry pokazywały w przedziale szóstym (reaktorów) 50 rentgenów na godzinę. Temperatura w reaktorze wzrosła do 600° C, po czym nie dało się już jej odczytać, bo przyrządy zaparowały. Wkrótce poziom radiacji osiągnął tam 100 rentgenów na godzinę.

Dowódca wydaje więc rozkaz wynurzenia okrętu w celu nawiązania łącz-

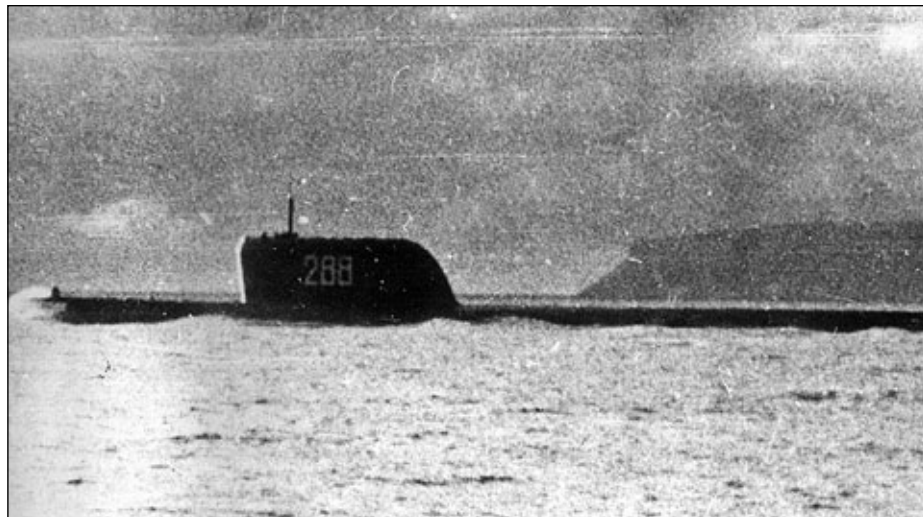
ności z bazą. Niestety od długotrwałego przebywania pod wodą uległa uszkodzeniu izolacja anteny. Okręt zostaje pozbawiony łączności z brzegiem.

Kolejnym problemem do rozwiązania staje się znalezienie wykonawców wielce ryzykownej, bo przebiegającej w pomieszczeniu reaktora, operacji spawania rurociągu. Podejmuje się tego grupa awaryjna lejtnanta Borysa Korczyłowa. Młody oficer musiał sobie zdawać sprawę z tego, że idzie na pewną śmierć, tak jak towarzyszący mu podoficerowie i marynarze: Borys Ryżikow, Jurin Ordoczkin, Jewgienij Kaszenkow, Semen Pieńkow, Nikołaj Sawkin, Walery Charitonow. Dowodzenie nad nimi objął lejtnant Michaił Krasiczkow.

O godzinie 07.00 wszyscy oni ubrani tylko w kombinezony przeciwchemiczne i maski przeciwgazowe opuścili się do przedziału szóstego. Tam przez szybę z pancerne go szkła mogli obserwować tańczące na pokrywach reaktorów niebiesko-fioletowe ogniki jonizującego wodoru. W pomieszczeniu reaktora, w temperaturze przekraczającej 60°C, ochotnicy pracowali w małych grupach po dwóch – trzech. Pech nie opuszczał okrętu, od łuku elektrody aparatu spawalniczego zapalił się jonizujący wodór. Na szczęście marynarze byli na to przygotowani i zdusili ogień w zarodku. Zanim skończyli pożar wybuchł jeszcze dwa razy. Jak wspominał jeden z uczestników akcji usuwania awarii „... kiedy marynarze otworzyli zaślepkę wlotu powietrza, gdzie należało przyspawać rurociąg, wydobył się z niej obłok radioaktywnej pary. On to spowodował, że szkła masek natychmiast zaparowały. Marynarze, żeby nie pracować na ślepo rzucali je i wdychali śmiertelny aerosol. Intensywność radiacji doszła w tym czasie do 500 rentgenów (śmiertelna dawka to 600 rentgenów)”⁶. Grupę Korczyłowa wspierali aktywnie dwaj oficerowie Anatolij Kozy-

Chyba jedyna fotografia K-19 z początków jego służby.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski



2. Op. cit. s. 163.

3. Do chłodzenia reaktorów na K-19 używano podwójnie destylowanej wody.

4. W owym czasie doświadczenia w eksploatacji siłowni jądrowych były znikome. Załogi AOP nie posiadały jeszcze dostatecznej wiedzy na temat ewentualnych skutków tego typu awarii.

5. Należy w tym miejscu przypomnieć, że atomowe okręty podwodne pierwszego pokolenia nie miały rezerwowego systemu chłodzenia reaktorów, co należy uznać za ewidentny błąd konstruktorów. Mimo, iż przewidywano możliwość zaistnienia tego typu zdarzeń, załogi nie posiadały żadnych instrukcji ani rekomendacji, jak należy postępować w takich sytuacjach.

6. W. Aron; *Podwodnaja „Hiroshima”*, „Trud” nr 18-19 z 20.01.2001.

riew i Jurij Powstiew. W tych trudnych chwilach wyjątkową odwagę i poświęcenie wykazał lejtnant Korczilow. Ten młody, zaledwie 24-letni oficer, chcąc przyspieszyć montaż, wchodził do pomieszczenia reaktora poza kolejnością, nie bacząc na to, że za każdym razem jego organizm chłonie ogromne dawki promieniowania, przekraczające wszelkie normy.

O godz. 08.45 po przyspawaniu heroicznym wysiłkiem rurociągu do od powietrznika ponownie uruchomiono zapasowe awaryjne chłodzenie. Dzięki temu temperatura w aktywnej strefie reaktora obniżyła się po kilku godzinach o ponad 400 stopni C do 330. Kiedy wreszcie otwarto wodoszczelne drzwi feralnego przedziału, ukazał się w nich lejtnant Korczilow. Po zdjęciu maski z jego ust wydobywała się białozłota piana. Pozostali członkowie grupy byli również w bardzo złej kondycji. Przeprowadzono ich szybko do pierwszego przedziału. Po czterech godzinach pojawiły się oznaki choroby popromiennej – „Ich twarze spuchły, usta wyrzuciły się, oczy nabiegły krwią. Nasz lekarz okrętowy nie mógł im w niczym pomóc, marynarze otrzymali ogromne dawki – do 6000 rentgenów i sami stali się intensywnymi źródłami promieniowania”⁷. Natychmiast trzeba było ich ewakuować. Ba! Ale gdzie? Okręt, póki co, samotnie kołysał się na falach oceanu, a radio uparcie milczało.

Jedyne, co w takiej sytuacji mógł uczynić dowódca, to wydać załodze po 100 gram spirytusu. Nie chodziło bynajmniej o dodanie odwagi. Alkohol zmniejszał oddziaływanie radiacji na organizm. Mogło to jednak mieć skutki uboczne. Zatiejew obawiał się aktów niesubordynacji i tego, że załoga zmusi go do udania się w kierunku obcego wybrzeża⁸. Nie mógł oczywiście do tego dopuścić, kazał więc wyrzucić za burtę całą ręczną broń. Pozostawił tylko pięć pistoletów, dla siebie, swoich zastępców i zaokrętowanych przedstawicieli sztabu. Trzeba pamiętać, że trwała w najlepsze „zimna wojna” a okręt znajdował się zaledwie 70 Mm od wyspy Jan Mayen, na której się mieściła amerykańska baza wojskowa.

Po jakimś czasie ponownie dał o sobie znać uszkodzony reaktor, a właściwie to jego prowizoryczny system chłodzenia. Tym razem w atomo-

we piekło zanurzyli się trzej śmiałkowie – Jenin, Bieriezow i Kulakow. Tak wspominał tę akcję sam Kulakow – „*Powiem wprost, pierwszy raz w życiu odczuwałem taki strach: świecą się rurociągi, ścianki, woda. Tylko szum mechanizmów i chłupotanie pod nogami. Mam na sobie – lekką odzież, na nogach – skórzane kapcie. Nie można oddychać, parzy skórę ... namacalem zawór odwadniania przedziału, otworzyłem go i pobrnąłem po kostki w radioaktywnej wodzie z powrotem. Potem schodziliśmy do przedziału jeszcze jeden raz – nasz „samopalny” system ponownie miał przeciek, ciśnienie zaczęło spadać, a temperatura rosnać. Ostatni, trzeci raz byłem w przedziale reaktorów, żeby przekonać się, czy wszystko pracuje normalnie. Ostatnim moim odczuciem było – gorąco ...Te zejścia zamieniły się w dawkę 500 rentgenów i trzeci stopień choroby popromiennej. Co prawda cyfry te dopiero poznałem, kiedy trafiłem do Leningradu, do Wojskowej akademii medycznej”⁹.*

Ponieważ łączności w dalszym ciągu nie było, podjęto decyzję o udaniu się w rejon, gdzie zgodnie z planem ćwiczeń, powinny przebywać klasyczne okręty podwodne ze składu 14 Samodzielnej Brygady (ogółem ponad 30 jednostek). Dowódca liczył też, że ktoś wreszcie usłyszy sygnał nadawany z rezerwowego nadajnika małej mocy. Tak też się stało. Podczas jednego z zaplanowanych seansów łączności radiowej radiooperatorzy okrętu podwodnego S-270 przyjęli radiogram wzywający pomocy. Meldunek był jednak bardzo zniekształcony i nie zawierał informacji o dokładnej pozycji okrętu. Były stopnie i minuty, ale nie podano jakiej długości: wschodniej czy zachodniej. Szczęśliwie dla K-19 dowódca S-270, kapitan 3 – ciegi rangi Żan Swierbiłow za namową swojego zastępcy I. Świszicza zaryzykował kurs na zachód i nie pomylił się. Po czterech

godzinach marszu pełną prędkością w położeniu nawodnym Swierbiłow zauważył uszkodzony okręt. Warto przy tym dodać, że nigdy wcześniej nikomu z załogi śpieszącego na pomoc okrętu nie było dane widzieć na oczy K-19 sic! 4 lipca o godzinie 14.00 obie jednostki stały już przycumowane burta w burcie. Była to śmiała decyzja Swierbiłowa, ponieważ radiacja w bezpośredniej bliskości jego okrętu gwałtownie wzrosła, osiągając poziom 4-7 rentgenów na godzinę.

Na prośbę dowódcy K-19 Swierbiłow przyjął na swój pokład 11 napromieniowanych marynarzy. Trzech najciężej poszkodowanych Borysa Korczilowa, Borysa Ryżikowa i Jurija Ordockina przeniesiono na noszach¹⁰. Ledwie ostat-

7. Tamże.

8. Takie niebezpieczeństwo istniało. Świadczy o tym chociażby zachowanie dwóch młodych oficerów: Władymira Czersowa i Nikołaja Michajłowskiego, którzy żądali od dowódcy K-19 wyjaśnień, dlaczego nie płynię na wyspę Jan Mayen? Zatiejew wspomina też niedwuznaczne zachowanie Władymira Piercyna – dowódcy załogi rezerwowej nr 184 (który na K-19 pełnił rolę stażysty) oraz Aleksandra Szypowa zastępcy dowódcy K-19 ds. politycznych, którzy wręcz buntowali marynarzy, chcąc zmusić Zatiejewa do obrania kursu na wyspę Jan Mayen i wysadzenia załogi na brzeg.

9. W. Aron; *Podwodnaja...*

10. Swierbiłow wspominał po latach, że pierwszy na pokład jego okrętu przeszedł całkiem zdrowy człowiek, a dopiero po nim przeniesiono trzech ciężko chorych. Ponieważ na okrętach podwodnych istnieje zwyczaj noszenia mundurów bez oznak stopni czasami trudno odróżnić oficera od marynarza. Po przekazaniu radiogramu o sytuacji na K-19 Swierbiłow zwrócił się do tego pierwszego, jak sądził marynarza, żeby oryginał szyfrogramu przekazał dowódcy K-19 do rąk własnych. Jakież było jego zdziwienie, kiedy w odpowiedzi na to usłyszał, że on „zbieg” nie jest marynarzem, a oficerem i przedstawicielem sztabu i powrotu na K-19 kategorycznie odmawia. Kiedy Swierbiłow kazał mu się udać do pierwszego przedziału S-270, gdzie znajdowali się napromieniowani marynarze ten ponownie odmówił, a nawet zagroził, że zamelduje w dowództwie floty o samowoli Swierbiłowa. Dopiero groźba użycia broni przez Swierbiłowa podziałała i „zbieg” złośliwiec udał się na wskazane miejsce. Później, podczas ewakuacji na *Bywałego* również był pierwszy, a potem, jak i inni uczestnicy tragedii K-19 otrzymał ...medal.

Radziecki okręt podwodny typu *Whiskey* (proj. „613”) na początku lat sześćdziesiątych. Okręty tego typu brały udział w akcji ratowniczej w czerwcu 1961 roku.

Fot. zbiory Ota Janeček



ni z nich zszedł pod pokład a poziom radiacji wewnątrz S-270 podskoczył do 9 rentgenów na godzinę. Marynarzy rozebrano do naga a ich mundury wyrzucano do morza. Dzięki temu wskaźnik napromieniowania spadł do 0,5 rentgena na godzinę. Swierbiłow niezwłocznie przekazał pilny meldunek do dowództwa i oczekiwał na dalsze instrukcje. Po około godzinie otrzymał dwa radiogramy od głównodowodzącego MW ZSRR i dowódcy Floty Północnej. Oba brzmiały podobnie i były zaskakujące w swojej treści – „Co robicie u burty K-19? Dlaczego bez rozkazu porzuciliście załogę? Odpowiecie za samowolę.”

W tej sytuacji Swierbiłow poprosił Zatiejewa o przygotowanie szyfrogramu do dowództwa z dokładnym opisem aktualnego położenia. Wykorzystując sprawny nadajnik S-270 wysłano pilny szyfrogram do Moskwy. Niestety sztab WMF milczał. Dowódca 613-ki z własnej inicjatywy próbował wziąć na hol uszkodzony okręt Zatiejewa, ale był to ciężar ponad siły niewielkiego okrętu podwodnego¹¹. Zrezygnowano więc z holowania K-19. Ponieważ poziom promieniowania ciągle się podnosił, Zatiejew polecił wyłączyć drugi reaktor i uruchomić silniki diesla. Wysłał też kolejną szyfrowkę z prośbą o pozwolenia na ewakuację pozostałej załogi. Sztab pozostawał na to głuchy, nie licząc przekazywanych „dobrych rad”, aby załogę karmić świeżymi owocami, jarzynami i sokami, w sytuacji, kiedy na okręcie nie było nawet świeżego kartofla. Dopiero po 1,5 godzinie nadszedł radiogram informujący o skierowaniu w rejon katastrofy dwóch kolejnych okrętów podwodnych. Były to znajdujące się najbliżej K-19 okręty S-159 i S-266 dowodzone przez G. Wassera i G. Niefiedowa.

Następnego dnia o godzinie 03.00 przybył zapowiedziany przez dowództwo floty okręt podwodny S-159. Jednocześnie nadszedł radiogram nakazujący ewakuację całej załogi na 613-ki, do czasu przybycia radzieckich okrętów nawodnych. W związku z tym na S-270 oprócz wspomnianych wcześniej 11 osób przeszło kolejnych 68 ludzi w tym dwóch przedstawicieli sztabu Floty Północnej. Resztę tj. 41 członków załogi K-19 ewakuowano na S-159. Na pozbawionym załogi okręcie włączono schładzanie rektorów, wyłączono silniki diesla, pozamykano grodzie wodoszczelne i pozostawiono oświetlenie awaryjne.

Będąc już na pokładzie S-159 Zatiejew przekazuje na brzeg ostatni szyfrogram- „załoga okrętu podwodnego K-19



Niszczyciel Bywałyj (?) w sztormowej pogodzie.

Fot. zbiory Władimir Zabłockij

pozostawiła okręt. Znajduje się na pokładzie okrętu podwodnego S-159”¹². Jednocześnie jako starszy stopniem wydaje dowódcy S-159 rozkaz przygotowania do odpalenia torped bojowych w przypadku, gdyby do K-19 zbliżyły się jednostki NATO.

5 lipca 1961r. o godzinie 05.00 S-270 pełną parą udaje się w kierunku bazy. W jakiś czas potem jego śladem rusza S-159. Ochronę K-19 przejmuje teraz nadciągający już na miejsce awarii kolejny okręt podwodny S-266 pod dowództwem kapitana – lejtanta. G. Niefiedowa.

Następny radiogram dowództwa zawierał informację o trzech niszczycielach spieszących na pomoc. Rzeczywiście w trzeciej dobie rejsu nastąpiło spotkanie z niszczycielami, ale rozszalały właśnie sztorm postawił przeokrętowanie ludzi pod wielkim znakiem zapytania. Swierbiłow uważał, że podejście do drugiego okrętu w tych warunkach jest zbyt ryzykowne. Dowódca zespołu niszczycieli nalegał jednak na zmianę decyzji. W tym momencie na mostku pojawił się lekarz okrętowy z wieściami o coraz gorszym stanie chorych. To przesądziło sprawę. Pod osłoną jednego z niszczycieli, który ustawił się bokiem do fal, S-270 wykonał ryzykowny manewr i podszedł do burty niszczyciela Bywałyj. Okupił to zgnieceniem lekkiego kadłuba na niemal całej długości okrętu. Jak tylko jednostki zetknęły się burtami, natychmiast założono cumy i przerwano trap na górną osłonę kiosku S-270. Na pokład niszczyciela zdążyło przebiec zaledwie 30 najbardziej zdrowych ludzi. Po czym okręty musiały rozejść się, żeby nie spowodować ciężkiej kolizji. Najbar-

dziej potrzebujący pomocy członkowie załogi K-19 musieli pozostać na okręcie podwodnym.

Tymczasem S-270 znalazł się sam w niewesołej sytuacji. Przy odejściu od Bywałego boczna stępka niszczyciela rozpruła całą jego lewą burtę. Co gorsze, uszkodzeniu uległy zbiorniki balastowe. Trzeba było je często przedmuchywać, aby zapobiec przewróceniu się okrętu. Z tego powodu oraz szalejącego sztormu „eska” Swierbiłowa kontynuowała rejs z prędkością zaledwie 6 węzłów.

Po upływie 48 godzin pogoda zaczęła się poprawiać. Na trasie przyładka Nordkap czekały jeszcze dwa niszczyciele, które miały przejąć pozostałych chorych. W tym czasie S-159 dogonił wlokący się S-270 i obie jednostki wraz z towarzyszącymi im niszczycielami weszły do pobliskiego fiordu. Na spokojnych wewnętrznych wodach, tym razem bez przeszkód, ostatni członkowie załogi K-19, opuścili gościnne pomieszczenia okrętów podwodnych. Na pokładach niszczycieli napromieniowani marynarze trafili natychmiast w ręce dozymetrystów i chemików. Obie jednostki pełną parą ruszyły do bazy w Polarnym spiesząc dostarczyć ludzi do szpitala.

Kiedy okręty podchodziły do nabrzeża, na pirsie widać było długie szeregi żołnierzy piechoty morskiej uzbrojo-

11. Okręty podwodne projektu 613 były niezbyt dużymi jednostkami o wyporności normalnej 1050/1350 t i o wymiarach: 76,0 x 6,3 x 4,55 m. Ich napęd stanowiły 2 silniki Diesla o mocy 4000 KM i 2 silniki elektryczne o mocy 2700 KM. Tymczasem K-19 był okrętem niemal cztery razy większym i wypierał 4080/5242 t.

12. N. Czerkaszin; *Molitiwa komandira*. „Podwodnyj Flot”, 1999 nr 2 s. 10

nych w automaty. Dalej kłębił się gęsty tłum mieszkańców miasta z niepokojem oczekujących na powrót marynarzy. Karetki szybko przewiozły poszkodowanych do pobliskiego szpitala morskigo. Najbardziej napromieniowani już następnego dnia zostali przetransportowani dwoma śmigłowcami na lotnisko, a następnie samolotem do Instytutu Biofizyki w Moskwie. Przy tym o mały włos nie doszło do kolejnej tragedii. Jeden ze śmigłowców, startujący z marynarskiego stadionu w Polarnym zawadził ogonowym wirnikiem o wiszący transparent z napisem – „Morze kocha silnych,” i runął na ziemię. Na szczęście nie nabrał jeszcze dostatecznej wysokości i wypadek nie pociągnął za sobą ofiar. Nieco zszokowanych marynarzy z uszkodzonego śmigłowca przeniesiono na kuter, który dostarczył ich do Siewieromorska, a stamtąd samolotem do Moskwy. 9 i 10 lipca przewieziono do Leningradu innych najczęściej poszkodowanych marynarzy z *K-19*. Ostatnią grupę z cięższymi objawami choroby popromiennej umieszczono 17 lipca w ośrodkach wypoczynkowych i sanatoriach.

10 lipca z Moskwy dotarła wiadomość o śmierci lejtnanta Borysa Korczyłowa. Dwa dni później zmarli starszyna 1 stopnia Jurij Ordockin, starszyna 2 stopnia Jewgienij Kaszenkow i marynarz Semen Pańkow. 13 lipca ten sam los spotkał Walerego Charitonowa a dwa dni później na wieczną wachłę odszedł Nikołaj Sawkin. 20 lipca zmarł kapitan-lejtnant Jurij Powstiew a trzy dni później główny starszyna Borys Ryzikow. Dzięki przeszczepowi szpiku kostnego lekarzom udało się uratować Iwana Kułakowa, Anatolija Kozyriewa, Władymira Jenina i Michaiła Krasiczkowa.

W późniejszym okresie zmarło jeszcze sześciu członków załogi, wielu innych zostało kalekami do końca życia. W 1991 roku odszedł Żan Swierbiłow odważny dowódca *S-270* – bohater akcji ratowniczej. Pozostali przy życiu członkowie załogi *K-19* zostali pozostawieni sami sobie, bez odpowiedniej opieki medycznej i socjalnej. Nie mogli walczyć o swoje prawa, ponieważ zmuszono ich do podpisania zobowiązania o zachowaniu tajemnicy wojskowej przez 25 lat!¹³. Dopiero po upływie 30 lat od chwili katastrofy, w 1991 roku poszkodowanym marynarzom przyznano emerytury i zapomogi. Chociaż i teraz los srodze sobie z nich zakpił. Bo jak inaczej można określić 28-rublową rentę plus 4 ruble za stopień, wypłacane wspomnianemu wcześniej Kułako-

wowi. Ci, którzy jeszcze żyją i mieszkają w Moskwie, co roku zbierają się na cmentarzu Kuźmińskim, gdzie w 1998 pochowano N.W. Zatiejew¹⁴.

Zaraz po katastrofie przedstawiciele dowództwa floty odnosili się do tak tragicznie doświadczonej załogi bardzo nieufnie. Zatiejewa i Swierbiłowa nazywano panikarzami. Do nagonki dołączyli N. Doleżał – główny konstruktor feralnego reaktora i B. Butoma – minister przemysłu okrętowego. Ten ostatni jak przysłało na pryncypialnego członka KC KPZR dosadnie stwierdził, że – „...przemysł dostarcza flocie przodującą technikę, a flota ...głównie umie ją eksploatować.” Chociaż nie sformułowano bezpośrednich zarzutów, wiadomo było, że przełożeni mają do dowódcy *K-19* ogromne pretensje. O co? Według Swierbiłowa cała ta sprawa dostarczyła namacalnych dowodów na marną jakość i zawodność radzieckich atomowych okrętów podwodnych. Wcześniej mówiono o tym półgębkiem i nieoficjalnie, teraz nie dało się już ukryć prawdy. A władza radziecka bardziej troszczyła się o okręty niż o załogi¹⁵. Najbardziej niezrozumiałe dla ludzi, którym śmierć zajażdżała w oczy, okazały się wielodobowe przesłuchania, nagabywania na temat postępowania dowódcy i kadry oficerskiej w trakcie katastrofy i nocne wezwania w celu złożenia kolejnych wyjaśnień, podpisania następnego protokołu itd.

Stosunek do całej sprawy zmienił się dopiero po interwencji Anatola Aleksandrowa – znanego fizyka jądrowego, nazywanego ojcem chrzestnym sowieckich atomowych okrętów podwodnych. Po obejrzeniu *K-19* i zapoznaniu się z przebiegiem wydarzeń, osobiście wstawił się za załogą u Chruszczowa. Efekt tego był taki, że 5 sierpnia 1961r. ukazał się ponuły dekret Prezydium Rady Najwyższej ZSRR o nadaniu 49 członkom załogi *K-19* medali „Za męstwo i odwagę”. Zatiejew otrzymał order Czerwonego Sztandaru. Tytułu Bohatera Związku Radzieckiego nie nadano nikomu, chociaż Zatiejew wystąpił z wnioskiem dla trzech członków załogi (B. Korczyłowa, J. Ordockina i S. Pieńkowa). N. S. Chruszczow zapytany w tej kwestii miał podobno odpowiedzieć, że za katastrofy się nie nagradza.

Wróćmy jednak do tego, co się działo z *K-19* po opuszczeniu go przez załogę. W jego stronę podążały wciąż nowe okręty bojowe i ratownicze. Na jednym z nich znajdowali się szef sztabu 206 Samodzielnej Brygady Atomowych Okrę-

tów Podwodnych (macierzystej jednostki *K-19*) kapitan 2-ej rangi W.S. Szapowałow i W.A. Rudakow, zastępca szefa służby elektrotechnicznej wspomnianej brygady. Ten ostatni z grupą specjalistów dokonał pierwszych wstępnych oględzin uszkodzonego okrętu. Trwający ponad 1,5 godziny rekonesans nie dał jasnej odpowiedzi, co do przyczyny katastrofy. Tym bardziej, że specjaliści mieli zakaz dotykania czegokolwiek na okręcie. Wydał go sam A. Aleksandrow zastępca przewodniczącego Państwowej Komisji, która przybyła na miejsce katastrofy w tym samym czasie tj. 6 lipca.

Korzystając ze sprzyjającej pogody i względnie dobrego stanu kadłuba dowodzący akcją ratowniczą wiceadmirał Wasiljew wydał rozkaz holowania *K-19* z prędkością ok. 13 węzłów. Rolę holowników pełniły jednostki ratownicze *SS-21* i *Aldan*. Po upływie czterech dni 10 lipca 1961 roku pechowy okręt zacumował przy nabrzeżu bazy Zapadnaja Lica.

Dezaktywacja okrętu trwała niemal pół roku i dopiero 14 grudnia można go było przeholować do Siewierodwinska. Tam w stoczni remontowej wycięto mu całą sekcję kadłuba wraz z reaktorami i zamontowano nową¹⁶. Przy okazji okręt zmodernizowano przystosowując do wystrzeliwania rakiet spod wody (projekt 658 M).

Państwowa Komisja ustaliła przyczynę awarii instalacji chłodzącej. Było to uszkodzenie rurki impulsowej w pompie cyrkulacyjnej pierwszego obiegu chłodzącego reaktor. W konsekwencji tego zdarzenia przyrząd na stanowisku sterowania siłownią pokazał zerowy odczyt, chociaż ciśnienie w instalacji zasadniczo się nie zmieniło. Świadczy o tym stan ciśnienia w butlach gazu wysokiego ciśnienia wyłączonych po zaistnieniu awarii. Manometr w przedziale reaktorów pokazywał wartość 92 kgs/m², co świadczy o małym przecieku, a nie rozerwaniu pierwszego obiegu chłodzenia, jak sądziła załoga. Dlaczego pękła rurka impulsowa? Jak stwierdziła komisja, nastąpiło to z powodu naruszenia technologii robót spawalniczych w trakcie montażu rurociągów pierw-

13. S. Turczenko; *Nie imieli prawa borotsia za siebia*, „Morskoj Sbornik” 1993 nr 8 s. 54.

14. Zatiejew zmarł po długich cierpieniach na raka wątroby. Przez ostatni miesiąc życia nie przyjmował żadnych pokarmów poza wodą z lodem.

15. W podobny sposób zachowały się dowództwo WMF i władze rządowe w przypadku katastrofy atomowego okrętu podwodnego *Kursk* w 2000 r.

16. Wycięta sekcja kadłuba *K-19* wraz z reaktorami została zatopiona w Morzu Karskim niedaleko od brzegów Nowej Ziemi.

szege obiegu. Robotnik wykonujący prace spawalnicze powinien używać dywanika azbestowego tak, aby żadna iskra bądź kropla roztopionej elektrody nie kapnęła na powierzchnię niżej położonych rurociągów. W przeciwnym wypadku powstają mikropęknięcia, które z czasem, pod wpływem dużego ciśnienia w instalacji chłodzącej (200 atm.) i skraplającej się wody morskiej, powiększają się aż do powstania szczelin. W ten sposób prosty błąd stoczniozca plus kolejny błąd obsługi reaktora doprowadziły w konsekwencji do wielkiej tragedii, w której życie straciło wielu młodych marynarzy. Czy skutki awarii mogły być groźniejsze? Czy mogło zdarzyć się najgorsze, to czego obawiał się Zatiejew? Naukowcy zgodnym chórem stanowczo zaprzeczyli. Według ich opinii ani przez moment nie istniało niebezpieczeństwo wybuchu atomowego. Ale czy po katastrofie w Czarnobylu dalej są pewni swego?

Dwudziestu ośmiu chłopców bez winy...

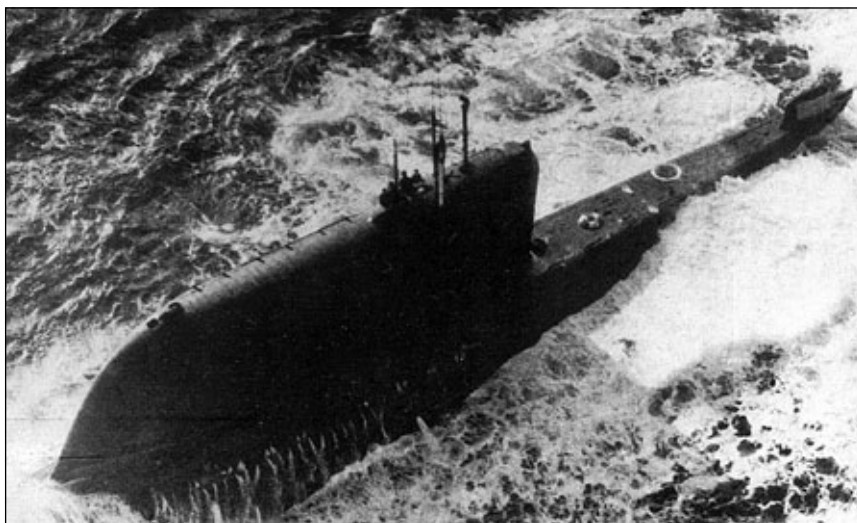
Wracający z patrolu bojowego na północnym Atlantyku K-19 miał przed sobą jeszcze 8 dni żeglugi do macierzystej bazy. Feralnego ranka 24 lutego 1972 okręt znajdował się na głębokości 120 metrów, wachtę pełniła trzecia zmiana. Dochodziła godzina 10.23 gdy rozległ się dźwięk alarmu – „Pożar w dziewiątym przedziale!” Mimo, że większość załogi spała, wiadomość ta nie wywołała popłochu. Był to już trzeci alarm w czasie tego rejsu. Tym razem sprawa wyglądała jednak dużo poważniej. Jak się później okazało, pękł rurociąg zasilający pod dużym ciśnieniem układ hydrauliczny. Olej zaczął wypływać szerokim strumieniem i lał się na powierzchnię rozgrzanego do 200°C filtra powietrza. Wybuchł gwałtowny pożar. Pierwszy zauważył to marynarz Kabak, ale zamiast ogłosić alarm i przystąpić do gaszenia, pobiegł po starszego przedziału. Minęły cenne sekundy, które zaważyły na losie okrętu i jego załogi. Szef przedziału dziewiątego starszyna Aleksandr Wasiliew, pierwszy stawiał czoło pożarowi i pierwszy padł jego ofiarą. W przedziale usłyszano tylko jego krzyk – „Palimy się!” Znalaziono go potem leżącego z rozwiniętym węzem przeciwpożarowym w rękach. Pomimo jego śmierci piana z węży wydostawała się i powstrzymywała rozprzestrzenianie pożaru. Na nic się to jednak zdało, kiedy pod wpływem ognia i wysokiej temperatury, pękł główny rurociąg dostarczający sprężone powietrze. Dodatkowy zastrzyk tlenu roz-

pętał prawdziwe piekło. Palilo się już wszystko, nawet metal.

Na główne stanowisko dowodzenia przybyli tymczasem: dowódca okrętu kapitan 2 rangi Wiktor Kulibaba, inżynier –mechanik R. Minajew i odpowiedzialny za misję K-19, szef sztabu dywizji atomowych okrętów podwodnych Wiktor Nieczajew. Zarządzają natychmiastową ewakuację ludzi z przedziału dziewiątego i jego hermetyzację. Tak opisuje panującą wówczas sytuację dowódca grupy – E. Miedwiediew – „*Leżałem w kajucie przedziału VIII, kiedy usłyszałem sygnał alarmu awaryjnego. Zerwałem sterników i kazałem im zabrać aparaty. Grodzie były już zahermetyzowane. Niemal zaraz przyszedł rozkaz z centrali okrętu, aby przyjąć załogę przedziału IX. Kiedy otwarto drzwi wodoszczelne, do przedziału razem z załogą wdarły się kłęby dymu. Ponownie zahermetyzowaliśmy, zaczęto zakładać aparaty IDA. I w tym momencie gwałtownie ude-*

czynności, bez względu na własne bezpieczeństwo. Tylko ściśle współdziałanie może ocalić od zagłady. Dlatego na K-19 trzeba było zaryglować się w przedziale wypełniającym się śmiertelnie gazem, mimo że instynktownie odczuwało się potrzebę ucieczki. Trzeba było także trwać przy pulpicie sterującym reaktorem atomowym, pomimo szalejącego wokół pożaru.

Przezwytyżając strach, każdy z tych marynarzy dawał swojemu okrętowi, a w konsekwencji swoim kolegom, szansę przetrwania. Niestety wielu z nich nie przeżyło. W ten sposób zginęli w przedziale ósmym elektrycy. Do ostatniej chwili zapewniali dopływ energii do reaktora. Okręt wynurzał się z dużej głębokości i potrzebował napędu, dlatego młody Wiktor Nikołajenko i kapitan Lew Cygankow trwali na stanowiskach do ostatnich minut życia. Ratownicy odnaleźli ich w rufowej części przedziału. Obaj nie żyli.



Ujęcie kiosku i części dziobowej K-19 w czasie awarii w 1972 roku.

Fot. U.S. Navy

rzyło w uszy, przez grodziowe dławnice i wentylację zaczął walić dym. Dowódca przedziału VIII Lew Grigorijewicz Cygankow zameldował o sytuacji na centralne stanowisko. Natychmiast rozległa się komenda Minajewa – załoga, nie będąca na stanowiskach bojowych, opuścić rufowe przedziały. To wielu uratowało życie¹⁷. Toksyczny gaz zaczął przenikać poprzez system wentylacyjny do kolejnych przedziałów. Śmierć zbierała coraz obfitsze żniwo. Wszyscy ludzie nie biorący udział w akcji ratowniczej zostali przeniesieni do części dziobowej okrętu.

Należy zaznaczyć iż, na okręcie podwodnym istnieje specyficzny system ratowniczy. Każdy członek załogi musi pozostać na swoim stanowisku i wykonywać niezbędne dla ratowania okrętu

Taki sam los spotkał obsługę reaktorów. Boks, w którym mieścił się pulpit sterowania, okazał się nieszczelny. I kiedy w rufowych przedziałach podniosło się ciśnienie, zaczął napływać razem z powietrzem tlenek węgla.

Kapitan – lejtant Wiktor Miłowanow – szef działu napędowego polecił podwładnym opuścić pomieszczenie, zatrzymując tylko starszego lejtanta Siergieja Jarczuka. Obaj założyli maski przeciwgazowe, ale Jarczuk zaczął się dusić i zerwał ją. Umarł w ciągu kilku sekund.

Turbinie pod dowództwem lejtanta – inżyniera Waczesława Chryczikowa znaleźli się w podobnej sytuacji. Ich przedział zapewniał się śmiertelnie

17. Pławuczaja „Hiroshima”...

gazem, ale oni nie mogli odejść od urządzeń manewrowych. Wyniesiono ich wszystkich z siódmego przedziału, ale przytomność odzyskało tylko dwóch.

W tych krytycznych chwilach lejtnant Miedwiediew i marynarz Sziszin, w maskach przeciwgazowych i kombinezonach ochronnych, usiłowali uruchomić generator diesla, stanowiący rezerwowe źródło zasilania. Bezskutecznie. Zerwali maski, bo zapocone szkła nie pozwalały dobrze widzieć. Momentalnie stracili przytomność. Mieli jednak więcej szczęścia i zostali uratowani. Niestety popełnili błąd nie domykając zaworów doprowadzających powietrze do diesla. Przez feralne zawory do wnętrza przedziału piątego runęło około 200 ton wody zaburtowej. Zalaniu uległy oba generatory, a na dodatek wentylatory okrętowego systemu wentylacji oraz urządzenia zdalnego włączania mechanizmów reaktorów. W rezultacie okręt stanął w dryfie, pozbawiony źródła energii.

Najcięższe chwile w swoim życiu przeżywali marynarze przedziału dziesiątego, których pożar odciął na rufie, bez możliwości opuszczenia go. Było ich dwunastu, w tym dwóch oficerów: Borys Poliakow i Władimir Dawidow. Zerwani ze snu alarmem natychmiast zamknęli wodoszczelne drzwi. Wiedzieli, co się dzieje w sąsiednim przedziale, bo huk płomieni był doskonale słyszalny. Po jakimś czasie zaczęła się nagrze-



Holownik ratowniczy *Agatan*, który brał udział w akcji ratowniczej a później holował uszkodzony *K-19* do bazy. Fot. U.S. Navy

wać gródz wodoszczelna. Na zewnątrz nasilał się sztorm osiągając po kilku godzinach siłę huraganu. Czekali ich 23 dniowa walka o przetrwanie. Zamknięci w stalowej trumnie mogli mieć tylko nadzieję na pomoc z zewnątrz. Otuchy dodawał im kapitan – lejtnant Poliakow, który mimo tragizmu sytuacji nie stracił zimnej krwi. Groziło im nie tylko zatrucie gazami wydobywającymi się z płonącego sąsiedniego przedziału, ale z czasem brak powietrza i wody. Już pod wieczór nie było czym oddychać. W tym momencie przydało się doskonałe rozeznanie Poliakowa w konstrukcji przedziału. Opuścił się na samo dno okrętu i otworzył zawory wentylacji rufowej cysterny trymu. Powietrze było

czuć stęchłą, ale można było swobodnie oddychać. Dzięki ocalałej łączności wewnętrznej przekazał na mostek prośbę o zasilenie sprężonym powietrzem cysterny trymowej. Znalazł się też sposób na wodę. W pustym zbiorniku słodkiej wody, poniżej kurka odpływowego zebrał się tzw. „martwy zapas”.

Kiedy tylko sytuacja na to pozwoliła do przedziałów rufowych wysłano grupę awaryjną pod dowództwem kapitana-lejtnanta Walentyna Zawarina. Ratownicy wynosili z zadymionych pomieszczeń pozostałych ludzi aż do momentu, kiedy sami potrzebowali pomocy. W ciągu pół godziny w obrębie kiosku znalazło się dwudziestu najbardziej poszkodowanych członków załogi. W przedziale ósmym

Okręt baza okrętów podwodnych *Magomed Gadżijew*, na pokładzie którego udzielano pomocy poszkodowanym marynarzom.

Fot. zbiory Ota Janeček



ratownicy zastali przerażający widok, w pomieszczeniach leżały ciała zagazowanych marynarzy¹⁸. Nie ryzykowano otwarcia wodoszczelnych drzwi do przedziału dziewiątego, w obawie przed wybuchem nowego pożaru.

W kilka minut po wynurzeniu nad okrętem pojawiły się norweskie samoloty patrolowe – „Orion”. Okręt z trudem utrzymywał się na powierzchni. Cysterny balastu przedmuchiwano od czasu do czasu, ponieważ zapas sprężonego powietrza był na wyczerpaniu. Przez radiostację przekazano krótki meldunek o sytuacji, z prośbą o pomoc. Dwa dni później pojawił się pierwszy statek, był to radziecki *Angarless*¹⁹. Ze statku podano rzutkę z końcówką liny holowniczej. Rozszalały właśnie sztorm zniweczył wszelkie próby holowania okrętu. Po otrzymaniu sygnału o katastrofie Główny Sztab WMF rozpoczął akcję ratowniczą. Z bazy w Siewieromorsku wyruszył zespół okrętów pomocniczych: okręt ratowniczy *Besztai*, holownik ratowniczy *SB-38* i okręt baza okrętów podwodnych *Magomed Gadżijew*. Okrętem flagowym zespołu został krążownik *Aleksander Newskij*, na którym flagę podniósł dowódca całej operacji admirał W. A. Kasatonow, z-ca głównodowodzącego WMF. Na pokład krążownika zaokrętowano załogę rezerwową *K-19* i ekipę ratowniczą pod dowództwem wiceadmirała Lwa Garkusza. Zespół uzupełniał krążownik rakietowy *Wiceadmirał Drozd* ze śmigłowcem na pokładzie. 1 marca z bazy w Bałtysku w rejon katastrofy wyszedł holownik ratowniczy *Agatan* i zbiornikowiec *Olekma*. Ze składu Floty Czarnomorskiej do akcji wydzielono śmigłowcowiec *Leninograd*, w osłonie trałowca i dozorcę. Łącznie w rejon katastrofy wysłano około trzydziestu okrętów i statków.

Szalejący sztorm utrudniał rozwinięcie sił. Pierwszą ofiarą stał się okręt ratowniczy *SS-44*, rzucony na skały, zanim zdążył opuścić Zatokę Kolską. Dostało się też *Aleksandrowi Newskiemu*, któremu sztorm uszkodził poważnie dziób. Rezerwowa załoga *K-19* musiała przenieść się na *Magomeda Gadżijewa*, a krążownik zawrócił do portu. Dowodzący akcją wraz z trzema oficerami sztabu, musiał się przenieść na okręt ratowniczy *Besztai*. Przejście do miejsca awarii zabrało aż dwanaście dni. Wreszcie 8 marca na kursie ujrano *K-19* w otoczeniu innych jednostek. Okręt znajdował się na granicy pływalności. Nie mogąc uzupełnić zapasu sprężonego powietrza przy każdym przechyle, kiosk okrętu, aż



Krążownik lekki *Aleksander Newski* z powodu odniesionych uszkodzeń w sztormie, zmuszony był, po przeokrętowaniu zapasowej załogi dla *K-19* oraz ekipy ratowniczej na inną jednostkę, na powrót do bazy. Fot. W. Jemyszew

po drzwi prowadzące na pokład, zanurzał się pod wodę.

Pierwsza próba podania z okrętów ratowniczych kabla elektrycznego, dla zasilania kompresorów okrętowych nie powiodła się. Zastosowano rozwiązanie alternatywne, polegające na podaniu przez giętki przewód z *Besztai*, zamocowany do pokładu *K-19*, sprężonego powietrza do przedmuchania balastu. Tę operację miał przeprowadzić śmigłowiec z krążownika rakietowego *Wiceadmirał Drozd*.

W takich warunkach, jakie panowały w miejscu awarii, żaden śmigłowiec nie miał prawa poderwać się do lotu, ba, nawet nie powinien znajdować się na odkrytym pokładzie. Niemożliwe stało się jednak możliwe. Dzięki odwadze i dobremu wyszkoleniu pilotów udało

się wzbić w powietrze. W celu zapewnienia bezpiecznego startu śmigłowiec wytaczano do połowy pokładu startowego, a trzydziestu ludzi trzymało go, aż do chwili, kiedy silniki nabrały pełnej mocy. Na komendę pilota marynarze puszczali go równocześnie i chwilę później śmigłowiec był w powietrzu. Lądowanie odbywało się w odwrotnej kolejności.

18. Trzy tygodnie po pożarze stężenie tlenu węgla wynosiło jeszcze 32 mg/litr; podczas gdy dopuszczalna dawka wynosi 0,005 mg/litr. L. Żilcow, N. Mormuł Ł. Osipenko; *Podwodne dramaty*. Poznań 1995 s. 181.

19. 28 lutego przyszła wiadomość, że w rejonie katastrofy *K-19* znajduje się okręt straży przybrzeżnej USA, który zaoferował pomoc. Ponieważ w pobliżu *K-19* znalazły się już okręty WMF i statki Akademii Nauk ZSRR, z pomocy zrezygnowano. Należy sądzić, że w ówczesnej sytuacji, żaden radziecki okręt nie przyjąłby obcej pomocy, chociażby ze względów prestiżowych.

Śmigłowiec dostarczył na pokład K-19 trzyosobową grupę ratowników. Nie obyło się przy tym bez kłopotów. Okręt podwodny kołysał się na falach jak oszalały, co chwila jego pokład ginał pod spienionymi bałwanami a ratownicy toczyli heroiczny bój o utrzymanie się na chybliwym pokładzie K-19. Śmigłowiec podał wąż do tłoczenia sprężonego powietrza. Mistrzostwo lotników pozwoliło utrzymać bez zrywów odpowiedni luz umożliwiający zamontowanie wolnej końcówki. Następnie rozpoczęto ewakuację rannych i poszkodowanych. Śmigłowcem łącznie ewakuowano ponad czterdziestu członków załogi K-19. Część przeszła na pokład holownika SB-38. Na uszkodzonym okręcie pozostała tylko grupa awaryjna złożona z 18 ludzi. Ponadto dostarczono 4 tony wyposażenia ratowniczego i przerzucono kabel elektryczny dla zasilenia dziesiątego przedziału, gdzie ciągle przebywali pozostali członkowie załogi K-19.

Po przybyciu na miejsce akcji okręty ratownicze podjęły próbę holowania K-19. Pierwszy rozpoczął SB-38, ale z powodu złych warunków pogodowych i słabych maszyn musiał zrezygnować. Rolę holownika przejął teraz okręt ratowniczy *Besztan*. Niestety, co kilka godzin pękały kolejne liny holownicze. 11 marca, kiedy pogoda nieco się poprawiła, planowano ewakuować załogę przedziału dziesiątego przez rufowy luk zejściowy. Ostatecznie poniechano próbę z obawy przed wdarciem się wody przez otwartą pokrywę luku. 14 marca holowanie uszkodzonego okrętu przejął holownik ratowniczy *Agatan* natomiast holownik SB-38 ubezpieczał konwój od rufy za pomocą liny umocowanej do kiosku K-19. 16 marca do pomocy przybył cywilny holownik ratowniczy *Stiereguszczyj*, dzięki któremu udało się zapobiec spychaniu okrętów z kursu²⁰.

Tymczasem dowództwo operacji rozpatruje kolejne warianty ratowania ludzi zamkniętych już ponad 20 dni na okręcie. Postanowiono ostatecznie zastosować sposób najtrudniejszy, ale chyba najpewniejszy. Zapadła decyzja o przewentylowaniu przelotowo wszystkich przedziałów i wyprowadzeniu marynarzy przez rufowe przedziały do kiosku i na pokład. Po zamocowaniu przewodu sprężonego powietrza i kabla zasilającego, z towarzyszącymi okrętów, włączono wentylatory. Cała noc z 17 na 18 marca upłynęła na nerwowym oczekiwaniu. A sytuacja we wspomnianym przedziale komplikowała się. Ludzie zamknięci na małej przestrzeni, w kompletnych

ciemnościach, pozbawieni łączności ze światem zewnętrznym byli coraz bardziej desperowani. Jak wspominał jeden z nich – Poliakov – „*Wiązać nikogo, co prawda, nie było potrzeby, jednak w piątym dniu naszego zamknięcia sytuacja stała się krytyczna [...] oddychanie stawało się trudniejsze. Po zrobieniu pięciu – sześciu kroków samopoczucie było takie jakbyś przebiegł dziesiątki kilometrów. Od dwutlenku węgla ciągle bolała nas głowa i ból stawał się coraz silniejszy. Najwidoczniej, pierwszy i centralny przedział były tak zagazowane, że podawanie powietrza stało się niemożliwe. Początkowo mieliśmy nadzieję, że to – przejściowe trudności. Ale czas mijał, a położenie tylko się pogarszało. Ktoś zaproponował [...] nasączenie chusteczek do nosa moczem, zakrycie nimi twarzy, aby próbować przeskoczyć przez zagazowany IX, i możliwe, VIII przedział. Udało mi się jednak to wyperswadować tłumacząc, że po dopiero co zakończonym pożarze i przejściu huraganu chyba nie da się przez przedziały przejść na tyle szybko aby przeżyć. Pod koniec dnia pożegnaliśmy się, a niektórzy powierzyli troskę o swoich najbliższych temu, kto ocalał*”²¹.

Na szczęście 18 marca o godzinie 11.45 marynarze zamknięci w przedziale dziesiątym usłyszeli stukanie w gródz wodoszczelną. O własnych siłach mogły się poruszać zaledwie dwie osoby. Wszystkich wyprowadzono na pokład z zawiązanymi oczami, aby nie narazić ich na utratę wzroku. Po 23 dniach spędzonych w całkowitych ciemnościach. Śmigłowiec przeniósł ich na okręt bazę *Magomed Gadżijew*, gdzie otrzymali niezbędną pomoc medyczną. Kulibaba wraz z zastępcą i bosmanem tkwili na mostku K-19 aż do powrotu do bazy.

Przez niemal całą drogę powrotną konwojowi towarzyszył okręt amerykańskiej straży przybrzeżnej oraz inne okręty i samoloty państw NATO. Niedaleko wód terytorialnych W. Brytanii okręt amerykański zastąpiła fregata brytyjska, która w odróżnieniu od poprzedników zaczęła niebezpiecznie manewrować na kursie zespołu radzieckiego. Dopiero interwencja krążownika *Wiceadmiral Drozd* zmusiła Brytyjczyków do zachowania bezpiecznej odległości²². Na początku kwietnia, po przebyciu 2160 Mm K-19 dotarł do bazy.

Po trwającym kilka lat remoncie K-19 ponownie wyszedł w morze. Pełnił swoją służbę przez następnych prawie dwadzieścia lat. Niewiele więcej lat liczyło

28 marynarzy – ofiar tragicznego pożaru. O nich anonimowy autor ułożył smutną pieśń zatytułowaną „Dwudziestu chłopców bez winy...”

Wspomnieliśmy o prześladowającym okręt pechu. Dokładna analiza przebiegu wydarzeń jednoznacznie wskazuje, że w obu przypadkach zawiniли ludzie. Błędy, konstruktorów, stoczniovców i załóg wynikające z niedbalstwa, bądź niedostatecznego wyszkolenia spowodowały tak tragiczne skutki. Nauka poszła jednak w las, co pokazały kolejne katastrofy K-219, *Komsomolka* i *Kurska*.

Na koniec mała dygresja. Mimo dwóch poważnych awarii K-19 okazał się najbardziej długowiecznym okrętem spośród wszystkich ośmiu siostrzanych jednostek. Ale w końcu i jego czas dobiegł końca. Dziwnym trafem złomowanie K-19 zbiegło się z rozbiórką, wydobytego wcześniej z dna *Kurska* i odbywało się bardzo blisko siebie. ●

Bibliografia

1. N. Zatiejew; *SOS z głębin. Wspomnienia dowódcy okrętu podwodnego*. Warszawa 2000
2. N. Czerkaszin; „*Hiroshima*„ *wspływajet w polidni*, Moskwa 1993
3. L. Żilcow, N. Mormuł, L. Osipienko ; *Podwodne dramaty*, Poznań 1995
4. *Russkije podwodniki*, Moskwa 2003
5. Pławuczaja „*Hiroshima*„ ?
6. N. Czerkaszin; *Molitwa komandira*. „Podwodnyj Flot” 1999 nr 2
7. W. Zawarin; *W pamiaty żywych*„*Morskoj Sbornik*” 1990 nr 6
8. S. Turczenko; „*Nie imieli prawa borotsia za siebie*”, „*Morskoj Sbornik*” 1993 nr 8
9. „*Podwodnyj Flot*” nr 4
10. G. Kostiew N. Kostiew ; *Gordost' i bol Rossii*, „*Morskoj Sbornik*” 2002 nr 4
11. L.I. Mielodinskij; *Okaznie pomoszczii APE K-19*, „*Tajfun*” 1999 nmr 2 i 5
12. W. Aron; *Podwodnaja „Hiroshima”*, „*Trud*” 20.01.2001 nmr 18-19
13. Internet

20. Ciekawe, że w okresie od 13 do 21 marca ze wskazań logu wynikało, że okręty przebyły ok. 1000 Mm, ale po przeliczeniu pozycji przy pomocy systemu „Loran” od punktu początkowego do punktu osiągniętego przez okręty o godz. 00.00 21 marca – przebyta odległość wyniosła zaledwie 750 Mm. Wniosek by taki, że ponad 250 Mm okręty dryfowały spychane falami i wiatrem, a nie poruszały się w przewidzianym kierunku.

21. Pławuczaja *Hiroshima*...

22. Krążownik rakietowy *Wiceadmiral Drozd* uczynił to w dość oryginalny sposób zachodząc okręt brytyjski od strony nawietrznej i na „stopie” dając wielką czapę dymu z niedopalonego oleju opałowego. Tę czarną chmurę wiatr rzucił na fregatę brudząc wszystkie nadbudówki i marynarzy stojących na pokładzie. Od tego momentu fregata brytyjska trzymała się w odległości ok. 10 – 15 kabli od K-19.

Amerykańskie okręty dowodzenia

Część IX – Pomocnicze uniwersalne okręty sztabowe

Jarosław Palasek



W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku *La Salle* (ACF-3) pełnił na Morzu Śródziemnym służbę okrętu flagowego 6 Floty.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

(ciąg dalszy ze strony 87)

Okręty desantowe-doki

Pod koniec lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku, pochodzące z czasów II wojny światowej i znajdujące się ciągle jeszcze w służbie we flocie amerykańskiej okręty dowodzenia siłami desantowymi typu *Mount McKinley* stały się zupełnie przestarzałe. Powolne, o zbyt małej mocy elektrowni okrętowej dla potrzeb współczesnych urządzeń radioelektronicznych wymagałyby wzmocnienia konstrukcji, zabudowy nowych maszyn głównych i pomocniczych oraz nowoczesnego wyposażenia radioelektronicznego, a także hotelowego. Niewiele z ich pierwotnych konstrukcji pozostałoby po przebudowach, których koszty z pewnością przekroczyłyby koszty budowy nowych jednostek.

Zamiast budowy trzeciego okrętu dowodzenia i kierowania desantem typu *Blue Ridge*, z której zrezygnowano pod koniec 1968 roku, na początku następnego roku rozpoczęto wstępne studia nad udoskonaloną jednostką tego typu. W tym bowiem czasie okrętów dowodzenia potrzebowała także amerykańska flota bojowa, która chciała zastąpić w służbie przestarzałe krążowniki przystosowane do celów dowodzenia taktycznego. Flota bojowa miała przy tym mniejsze potrzeby jeżeli chodzi o konieczność okrętowania załóg sztabowych, których liczebność szacowano na 80 oficerów oraz 300 podoficerów i marynarzy. Z drugiej strony

okręty sztabowe floty powinny być zdolne do rozwijania prędkości rzędu 30 węzłów tak, aby były w stanie współdziałać z zespołami szybkich lotniskowców. Wymiana przestarzałych okrętów dowodzenia siłami desantowymi oraz krążowników dowodzenia taktycznego wymagała budowy łącznie 12 jednostek. Alternatywą była budowa czterech okrętów dla sił desantowych oraz sześciu uniwersalnych jednostek dowodzenia. Przy założeniu, że wszystkie nowe okręty będą uniwersalnymi program budowy okrętów dowodzenia mógł zostać ograniczony do ośmiu jednostek. Koszt budowy pojedynczego okrętu opartego na typie *Blue Ridge* był przy tym szacowany na 96 mln dolarów, szybkiego flagowego okrętu floty na 106 mln. dolarów, a jednostki uniwersalnej na 124-135 mln dolarów. Dodatkowe uzbrojenie defensywne podnosiło koszt budowy szybkiego okrętu flagowego floty dwukrotnie.

Jako alternatywę dla budowy nowych okrętów dowodzenia, podobnie jak w połowie lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku, rozważano kilka wariantów przebudowy istniejących jednostek lub konwersji okrętów nowych typów. Wśród nich ponownie rozpatrywano znajdujące się w rezerwie transportowce wojska typu *Admiral W.S. Benson* (AP-120), lekkie lotniskowce floty typu *Independence* (CVL-22) oraz jednostki oparte na kadłubach frachtowców typu C4: transportowce typu *Paul Revere* (APA-248) i statki handlowe ...*Mariner*. Wśród jednostek

drugiej grupy rozważano wykorzystanie jednego ze znajdujących się w służbie śmigłowcowców desantowych typów *Iwo Jima* (LPH-2) oraz kadłubów budowanych właśnie jednostek typu *Tarawa* (LHA-1), a nawet zmodernizowanych niszczycieli. W przypadku śmigłowcowców typu *Tarawa* zakładano wyposażenie ich w środki i pomieszczenia sztabowe tak, aby w skład każdego z zespołów desantowych wchodziłyby po dwa okręty desantowe typu oznaczanego roboczo LHA-X. Wsparcie wywiadowcze operacji zapewniałby wówczas dodatkowy, odpowiednio wyposażony okręt desantowy-dok typu *Raleigh* lub *Austin*. Odrzucona została natomiast inna z rozpatrywanych koncepcji dowodzenia desantem, która zakładała podział sztabu operacji amfibijnych pomiędzy różne okręty zespołów desantowych wyposażone w pomieszczenia i urządzenia sztabowe.

Przeprowadzone analizy pokazały, że warianty związane z przebudową jednostek znajdujących się w rezerwie nie są atrakcyjne. Transportowce typu *Paul Revere* (APA-248) miały zbyt małą przestrzeń wewnętrzną, a statki handlowe typu C4 ...*Mariner* charakteryzowały się zbyt słabą konstrukcją. Ciężar stali użytej do ich budowy był bowiem o ponad 25% mniejszy niż w przypadku okrętów dowodzenia typu *Blue Ridge*. Przeznaczone potencjalnie do konwersji lotniskowce typu *Independence* wymagały z kolei rewitalizacji siłowni oraz powiększenia objętości i modernizacji pomiesz-

czeń wewnętrznych. Koncepcja przebudowy jednego ze znajdujących się już w służbie śmigłowcowców typów *Iwo Jima* była o tyle atrakcyjna, że generowała mniejsze koszty niż budowa kolejnego okrętu typu *Blue Ridge* – wymagałaby jednak wycofania z sił amfibijnych nowoczesnej jednostki desantowej. Oparcie nowych jednostek sztabowych na kadłubach śmigłowcowców typu *Tarawa*, które były większe niż jednostki typu *Blue Ridge*, byłoby z kolei o 25% droższe niż koszt budowy kolejnego okrętu tego typu. Z wykorzystania kadłubów niszczycieli zrezygnowano ze względu na ich zbyt małą pojemność użyteczną, która wynosząc niewiele ponad 9000 m³ stanowiła zaledwie 21% objętości wewnętrznej okrętów dowodzenia typu *Blue Ridge*. Ostatecznie, żaden z tych wariantów nie uzyskał akceptacji.

Konsekwencją braku rekomendacji dla wyboru wariantu przebudowy powinna była więc być budowa kolejnego okrętu dowodzenia typu *Blue Ridge*. Decyzja taka również jednak nie została podjęta. Podobnie, nigdy nie zastąpiono przestarzałych krążowników dowodzenia taktycznego nowymi jednostkami. Planowano natomiast, że rolę okrętów sztabowych zespołów desantowych mogłyby pełnić śmigłowcowce typu *Tarawa*, które dysponowały wystarczającymi do celów sztabowych pomieszczeniami i urządzeniami. Na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku zdecydowano natomiast o przystosowaniu do celów dowodzenia jednego z okrętów desantowych-doków.

„La Salle” (AGF-3)

Jednostką, która została wybrana do konwersji na pomocniczy uniwersalny okręt sztabowy był należący do typu *Raleigh* okręt desantowy-dok *La Salle* (LPD-3). Stępka jednostki, zbudowanej w ramach funduszy roku finansowego

1961, została położona w dniu 2 kwietnia 1962 roku w New York Naval Shipyard w Brooklynie w stanie Nowy Jork. Jej kadłub wodowano w dniu 3 sierpnia następnego roku. *La Salle* został wprowadzony do linii w dniu 22 lutego 1964 roku. Okręt od początku był przystosowany do pełnienia roli jednostki dowodzenia będąc wyposażonym w dodatkowy poziom nadbudówki z pomieszczeniami sztabowymi dla dowódcy dywizjonu okrętów desantowych i jego sztabu.

Pierwsze lata służby *La Salle* spędził na wodach Atlantyku i Morza Karaibskiego oraz sporadycznie na Morzu Śródziemnym. W październiku 1964 roku okręt brał udział w wielkich manewrach „Steelpike I”, podczas których pełnił rolę jednostki dowodzenia. Desant w hiszpańskiej zatoce Huelva obserwowali wówczas z jego pokładu Podsekretarz Marynarki Paul B. Faye, Zastępca Szefa Operacji Morskich Admirał Horacio Rivero, dowódca Korpusu Piechoty Morskiej generał Wallace N. Greene i przewodniczący Komitetu Służby Zbrojnej Kongresu Mendel Rivers. Funkcję jednostki dowodzenia *La Salle* pełnił po raz kolejny podczas ćwiczeń na Morzu Karaibskim w maju 1965 roku, kiedy to na jego pokładzie zaokrętowany był wiceadmirał J.S. McCain Jr dowódca Sił Desantowych Floty Atlantyku. Funkcję tą okręt pełnił również podczas kryzysu na Dominikanie. Podczas rakietowego kryzysu kubańskiego jednostka brała natomiast udział w ewakuacji 6 Batalionu Budowlanego z bazy w Guantanamo. Oprócz standardowej służby okrętu desantowego *La Salle* uczestniczył także w amerykańskim programie kosmicznym. W dniu 6 listopada 1966 roku na jego pokład podjęto z wody koło Wysp Ascension kapsułę wracającego z misji statku kosmicznego „Gemini II”, którą jednostka dostarczyła następnie na Przylądek Canaveral. W dniu 24 marca na-

stępnego roku koło wirginijskiego przylądka Henry okręt uległ kolizji w gęstej mgle z izraelskim frachtowcem *Deganya*. Szczęśliwie obydwie jednostki odniosły jedynie niewielkie uszkodzenia. Niemal do końca 1968 roku *La Salle* pozostawał na Zachodnim Atlantyku operując na akwenach całego wschodniego wybrzeża, Zatoki Meksykańskiej i Morza Karaibskiego. W dniu 13 listopada jednostka przeszła na Morze Śródziemne skąd powróciła z początkiem kolejnego roku, w którym to uczestniczyła w doświadczeniach z myśliwcem bombardującym pionowego startu BAe AV-8A „Harrier”.

Przystosowania *La Salle* do roli pomocniczego uniwersalnego okrętu sztabowego dokonała Philadelphia Naval Shipyard w Filadelfii w stanie Pensylwania. Okręt miał skromniejsze wyposażenie dowodzenia niż jednostki typu *Blue Ridge*, które nie obejmowało systemów dowodzenia taktycznego, ani powietrznego. Z nadbudówki śródkreńca *La Salle* zdemontowano wówczas dwa podwójne stanowiska Mk 33 dział uniwersalnych 76 mm L/50. Jednostka otrzymała dodatkowe systemy klimatyzacji pomieszczeń oraz usytuowany na lewej burcie na pokładzie rufowym hangar o wymiarach 14,6 m x 5,5 m x 5,9 m dla śmigłowca Sikorski UH-3 „Sea King”. Prawoburtowa część pokładu rufowego została przeznaczona dla odbywania różnorodnych ceremonii pod tентem rozpinanym na konstrukcji wsporczej pomiędzy hangarem, a burtą. W dniu 1 lipca 1972 roku *La Salle* otrzymał sygnaturę AGF z jednoczesnym pozostawieniem dotychczasowego numeru taktycznego: „-3”.

Służbę w roli pomocniczego uniwersalnego okrętu sztabowego jednostka rozpoczęła jako okręt flagowy dowódcy Sił Środkowego Wschodu. Funkcję tą przejął od eks-małego okrętu-bazy wodnosamolotów *Valcour* (AGF-1), który pełnił ją

Główne daty związane z budową i służbą okrętów desantowych-doków/pomocniczych uniwersalnych okrętów sztabowych *La Salle* (LPD/AGF-3) i *Coronado* (LPD/AGF-11)

Właściwość	Jednostka	<i>La Salle</i> (LPD/AGF-3)	<i>Coronado</i> (LPD/AGF-11)
		<i>Raleigh</i>	<i>Austin</i>
Typ	---		
Stocznia	---	New York Naval Shipyard, Brooklyn, Nowy Jork	Lockheed Shipbuilding and Construction Company, Seattle, Waszyngton
Położenie stępki	---	02.04.1962	01.05.1965
Wodowanie	---	03.08.1963	01.07.1966
W służbie	---	22.02.1964	23.05.1970
Przeklasyfikowany na AGF	---	01.07.1972	01.10.1980
Wycofany ze służby	---	27.05.2005	25.02.2005
Skreślony z listy floty	---	27.05.2005	30.09.2006



Podczas służby na wodach Zatoki Perskiej, pomocniczy uniwersalny okręt sztabowy *La Salle* (AGF-3) nosił kamuflaż w kolorze białym zyskując przydomek „Wielkiego Białego Ducha Wybrzeża Arabskiego”. W tle niszczyciel typu *Charles F. Adams*. Fot. zbiory Arthur D. Baker III

od lat czterdziestych XX wieku. Bazujący w Bahrajnie *La Salle*, dla zmniejszenia wpływu promieniowania słonecznego nosił malowanie w kolorze białym, dzięki czemu zyskał przydomek „Wielkiego Białego Ducha Wybrzeża Arabskiego”⁶. Podczas wojny domowej w Iraku w 1979 roku jednostka brała udział w ewakuacji 260 obywateli amerykańskich i innych państw z irańskiego portu Bandar Abbas. Pod koniec 1980 roku funkcję okrętu flagowego Sił Środkowego Wschodu przejął nowy uniwersalny okręt sztabowy *Coronado* (AGF-11), a *La Salle* pierwszy raz od dziewięciu lat przeszedł na wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych. Tam od grudnia 1980 do września 1982 roku w Philadelphia Naval Shipyard w Filadelfii przeprowadzono jego gruntowną modernizację. Na wody Zatoki Perskiej okręt powrócił w 1983 roku i w dniu 16 czerwca w Mina Sulman w Bahrajnie przejął ponownie od *Coronado* (AGF-11) funkcję jednostki flagowej dowódcy Sił Środkowego Wschodu. W następnym roku *La Salle* brał udział w operacji oczyszczenia wód Morza Czerwonego z min postawionych z pokładu libijskiego statku handlowego. Kierował wówczas działaniami przeciwnowych śmigłowców Sikorsky RH-53D „Sea Stallion”. W 1986 roku okręt uczestniczył w działaniach na wodach Zatoki Adeńskiej związanych z wojną domową w Jemenie. Po ataku irackiego myśliwca F-1 „Mirage” na amerykańską fregatę rakietową *Stark* (FFG-31) w dniu 17 maja 1987 roku *La Salle* uczestniczył w walce z pożarem spowodowanym trafieniem dwóch rakiet *Exocet*. Udzielił także załodze uszkodzonej jednostki wsparcia technicznego i pomocy medycznej. Następnie

asystował fregacie do 1 czerwca, kiedy to na miejsce zdarzenia przybył okręt-baza niszczycieli *Acadia* (AD-42).

Kolejny etap służby *La Salle* rozpoczął się z początkiem lat dziewięćdziesiątych. Wtedy to jednostka była obecna w Zatoce Perskiej podczas rozpoczętej w dniu 2 sierpnia 1990 roku irackiej inwazji na Kuwejt. W czasie będących jej konsekwencją operacji „Desert Shield” i „Desert Storm” z pokładu *La Salle* kierowano i koordynowano działania Morskich Sił Przechwytywania, przy czym okręt był także incydentalnie jednostką sztabową dowództwa Centralnych Sił Morskich. W dniu 12 marca 1991 roku *La Salle* jako pierwszy amerykański okręt wojenny wszedł do dopiero co oswobodzonego kuwejckiego portu Ash Shuaybah. Po zakończeniu działań w Zatoce Perskiej jednostka przeszła do Norfolk Naval Shipyard w Portsmouth w stanie Wirginia, w której rozpoczęto intensywne prace mające na celu przystosowanie okrętu do nowego etapu służby. Na większości powierzchni jego doku zabudowano wówczas dwupokładowy kompleks dowodzenia, a szereg kabin przystosowano dla mustrowania załogi żeńskiej. Siłownię jednostki wyposażono w nowe kotły kończąc przebudowę *La Salle* w maju 1994 roku.

Służbę w nowej roli jednostka rozpoczęła w dniu 8 listopada 1994 roku przejmując od bazy niszczycieli *Puget Sound* (AD-38) rolę okrętu flagowego 6 Floty. Funkcję tą bazujący we włoskim porcie Gaeta *La Salle* pełnił na akwenach Mórz Śródziemnego i Czarnego będąc także jednocześnie okrętem dowodzenia Sił Uderzeniowych i Południowego Zespołu Logistycznego. Podczas remontu prze-

prowadzonego pomiędzy kwietniem, a czerwcem 2001 roku w stoczni na Malcie zlikwidowano furtę rufową okrętu montując w jej miejscu stałą pawęż tak, że jednostka straciła możliwość dokowania. Zdemontowano także duży dźwиг pokładowy oraz wyposażono okręt w nowoczesne systemy nawigacyjne. Po tragicznych wydarzeniach 11 września 2001 roku *La Salle* został zaangażowany w międzynarodową wojnę z terroryzmem wspierając jako jednostka flagowa 6 Floty operacje „Enduring Freedom” i „Iraqi Freedom”. W lipcu 2004 roku okręt wziął udział w ćwiczeniach „Majestic Eagle 2004”, które odbywały się u wybrzeży Maroka. Oprócz amerykańskich uczestniczyły w nich jednostki brytyjskie, francuskie, hiszpańskie, marokańskie, portugalskie, włoskie i tureckie. Podczas manewrów ćwiczone współdziałanie nawodnych i podwodnych jednostek morskich oraz powietrznych połączonych sił szybkiego reagowania. Główną jednostkę uderzeniową stanowiła podczas tych ćwiczeń grupa bojowa lotniskowca atomowego *Harry S. Truman* (CVN-75). Jednym z ostatnich zadań *La Salle* na Morzu Śródziemnym było wsparcie jednostek państw NATO mających zabezpieczać wody międzynarodowe podczas Letnich Igrzysk Olimpijskich w Atenach w 2004 roku.

Służbę na wodach Morza Śródziemnego okręt zakończył w dniu 25 lutego 2005 roku kiedy to podczas uroczystej ceremonii we włoskiej bazie Gaeta został zastąpiony w roli jednostki flagowej 6 Floty przez okręt dowodzenia *Mount Whitney*

6. W języku angielskim jest to rymowanka: „The Great White Ghost of the Arabian Coast”.



La Salle w 1999 roku, uwagę zwraca duża ilość kopuł anten łączności satelitarnej.

Fot. Leo van Ginderen

(LCC/JCC-20). W dniu 17 marca *La Salle* przybył do Norfolk w stanie Wirginia gdzie rozpoczęto przygotowania do wycofania go ze służby. Uroczysta ceremonia opuszczenia bandery miała miejsce w dniu 27 maja 2005 roku w bazie floty w Norfolk i tego samego też dnia skreślono okręt z listy floty. Na początku następnego tygodnia jednostka została przeholowana do Philadelphia Navy Yard w Filadelfii, w której oczekuje na decyzję co do dalszych losów.

„Coronado” (AGF-11)

W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku służbę w Marynarce Stanów Zjednoczonych jako okręty zbudowane specjalnie do celów dowodzenia pełniły jedynie dwie jednostki typu *Blue Ridge* oraz przystosowany do funkcji sztabowych okręt desantowy-dok *La Salle* (AGF-3). Zadania stawiane wówczas przed okrętami tej klasy były tak rozległe i liczne, że pod koniec tego dziesięciolecia zdecydowano o przystosowaniu do roli kolejnej pomocniczej uniwersalnej jednostki sztabowej jednego z okrętów desantowych-doków typu *Austin*. Wybór padł wówczas na *Coronado* (LPD-11).

Stępka jednostki została położona w dniu 1 maja 1965 roku w stoczni Lockheed Shipbuilding and Construction Company w Seattle w stanie Waszyngton. Okręt został wodowany w dniu 1 lipca następnego roku i wprowadzony do służby w dniu 23 maja 1970 roku. Podobnie jak *La Salle*, *Coronado* od początku był przystosowany do pełnienia roli jednostki dowodzenia dywizjonem okrętów desantowych będąc wyposażo-

nym w dodatkowy poziom nadbudówki z pomieszczeniami dla dowódcy zespołu i jego sztabu. W latach siedemdziesiątych jednostka pełniła służbę we Flocie Atlantycznej Stanów Zjednoczonych biorąc udział w ćwiczeniach i szkoleniach na Morzach Karaibskim i Śródziemnym, a także wodach otaczających Europę Północną.

Do przebudowy na pomocniczy uniwersalny okręt sztabowy *Coronado* został skierowany w styczniu 1980 roku. Podczas konwersji zdemontowano dwa podwójne stanowiska jego artylerii uniwersalnej kalibru 76 mm, a na pokładzie rufowym zamontowano składany hangar o wymiarach 15,1 m ÷ 22,9 m x 5,6 m x 5,4 m dla śmigłowca Sikorsky UH-3 „Sea King”. Przebudowę jednostki zakończono w sierpniu tego samego roku i w dniu 1 października przeklasyfikowano ją na pomocniczy uniwersalny okręt sztabowy nadając sygnaturę AGF z dotychczasowym numerem taktycznym: „-11”.

Pierwszym zadaniem okrętu w nowej roli było zastąpienie pod koniec 1980 roku *La Salle* (AGF-3) jako jednostki flagowej dowódcy Sił Środkowego Wschodu. Ten okres służby *Coronado* zakończył w dniu 16 czerwca 1983 roku, po czym powrócił do Stanów Zjednoczonych na trwający do końca 1984 roku remont. Zamontowano wówczas na nadbudowce okrętu dwa zestawy obrony bezpośredniej (CIWS)⁷ Mk 15 „Phalanx”, które usytuowano na lewej jej burcie jeden w przedniej części, a drugi w części tylnej. W sierpniu następnego roku jednostka zastąpiła bazę niszczycieli *Puget Sound*

(AD-38) w roli okrętu flagowego wiceadmirała Franka Kelso – dowódcy 6 Floty. Na najbliższe dziesięć miesięcy bazą macierzystą *Coronado* stał się włoski port Gaeta. W tym czasie okręt uczestniczył w operacjach w Zatoce Sidra oraz ataku na bazy terrorystów libijskich. Jednostka opuściła Morze Śródziemne w czerwcu 1986 roku, kiedy to okrętem dowodzenia 6 Floty został krążownik rakietowy *Belknap* (CG-26).

W lipcu 1986 roku *Coronado* przybył do Pearl Harbor na Hawajach, gdzie w dniu 26 listopada rozpoczął następny etap służby – tym razem w roli okrętu flagowego 3 Floty. W styczniu 1988 roku jednostka została przebazowana do Zatoki Perskiej gdzie przez niemal cały rok pełniła funkcję okrętu flagowego dowódcy Sił Środkowego Wschodu. Do Pearl Harbor okręt powrócił w listopadzie tego roku.

W sierpniu 1991 roku *Coronado* z dowódcą 3 Floty na pokładzie przeszedł do San Diego w Kalifornii. Portem macierzystym dla okrętu, jak też siedzibą dowództwa 3 Floty stała się początkowo Baza Lotnictwa Floty na North Island, a później przyległa baza okrętów podwodnych na Point Loma. Na początku lat dziewięćdziesiątych zdemontowano pozostawione uprzednio dwa podwójne stanowiska dział uniwersalnych kalibru 76 mm.

Podczas gruntownej modernizacji *Coronado* przeprowadzonej w latach 1997-1998 zlikwidowano dok okrętu zabudowując w jego miejscu na trzech no-

7. CIWS – Close-In Weapon System.

wych pokładach dodatkowe pomieszczenia sztabowe i mieszkalne o łącznej powierzchni 3251 m². Zaprojektowano na nich kabiny dla 220 członków załogi, centralę dowodzenia, sale konferencyjne i wideo-telekonferencyjne, pomieszczenia dla służb wywiadowczych, nowy kambuz oraz pomieszczenia medialne i komputerowe. Zlikwidowano funtę rufową montując w jej miejscu stałą pawęż. Jednostkę wyposażono w urządzenia radioelektroniczne najnowszej generacji oraz wewnętrzną sieć informatyczną.

Od października 2000 roku oprócz pełnienia funkcji okrętu flagowego 3 Floty, zgodnie z decyzją Sekretarza Marynarki Richarda Danziga, *Coronado* pełnił rolę Morskiego Laboratorium Bojowego (SBBL)⁸. W tym celu wydzielono i zmodernizowano jego sztabowe pomieszczenia wewnętrzne o łącznej powierzchni około 1500 m². Montowano w nich i testowano prototypowe urządzenia i oprogramowanie dla morskich systemów dowodzenia, kierowania i łączności standardu (C⁴I)⁹. Wraz z nowymi systemami uzbrojenia miały one dać siłom morskim większy potencjał i umożliwiać precyzyjniejsze oraz lepiej skoordynowane działania. Oprócz wydzielonego z 3 Floty do obsługi programu specjalnego oddziału J9, w programie brały udział inne służby, laboratoria naukowe, uczelnie i zakłady przemysłowe. Sztab 3 Floty był odpowiedzialny za organizację doświadczeń i wspólnych ćwiczeń dla opracowania i ewaluacji:

- organizacji i konfiguracji centrum dowodzenia połączonych sił zbrojnych;
- taktyki, techniki i procedur;
- doktryny morskiej i połączonych sił zbrojnych;
- możliwości czynnika ludzkiego;
- systemów łączności bezprzewodowej;
- zarządzania wiedzą;
- programów opartych na ogólnosiłowej sieci komputerowej;
- logistyki;
- pomocy humanitarnej.

W przypadku obiecujących wyników kolejne wersje urządzeń i programów przechodziły w następnej fazie testy operacyjne na pokładach jednostek bojowych zespołów operacyjnych lotniskowców albo desantowych grup szybkiego reagowania.

Zwieńczeniem całej serii doświadczeń prowadzonych w oparciu o SBBL *Coronado*, które autoryzowane przez Kongres odbywały się w roku 2002 pod wspólną nazwą „Millennium Challenge 2002”, był przeprowadzony od 24 lipca do 15 sierpnia największy eksperyment bojowy floty noszący oznaczenie „Juliet”¹⁰. Brały w nim udział jednostki reprezentujące wszystkie rodzaje sił zbrojnych rozśrodkowane w trzech strefach czasowych na całym terytorium Stanów Zjednoczonych. W skład liczącego cztery tysiące oficerów i marynarzy komponentu morskiego, którym kierował wiceadmirał Cutler Dawson – dowódca 2 Floty, oprócz *Coronado* wchodziły: niszczyciele *Fitzgerald* (DDG-62) i *Benfold* (DDG-

65), śmigłowcowiec desantowy *Boxer* (LHD-4) oraz atomowy okręt podwodny *Salt Lake City* (SSN-716). Całością działań połączonych zespołu operacyjnego liczącego łącznie 13,5 tys. osób kierował generał porucznik B.B. Bell, dowódca 3 Korpusu Piechoty Morskiej z Ford Hood w stanie Texas. W pierwszej fazie eksperymentu, który obejmował zarówno działania w polu jak też symulacje komputerowe, jego sztab znajdował się w Suffolk w stanie Wirginia. Później, stanowisko dowodzenia zostało przeniesione na pokład znajdującego się u południowego wybrzeża Kalifornii *Coronado*. W dniu 6 sierpnia okręt wizytował Szef Operacji Floty admirał Vernon Clark, którego gościli wiceadmirałowie: Michael T. Bucchi, dowódca 3 Floty oraz Cutler Dawson, dowódca 2 Floty.

Styczeń 2003 roku jednostka spędziła na manewrach floty, w których wzięło udział ponad 8 tys. oficerów i marynarzy, 15 okrętów nawodnych i podwodnych włącznie z grupą bojową atomowego lotniskowca *Nimitz* (CVN-68) oraz 11 Skrzydło Powietrzne. Manewry, które rozpoczęły się w dniu 10 stycznia składały się z dwóch ćwiczeń: dwutygodniowych COMPUTEX i zakończonych 29 stycznia tygodniowych JTFEX. Podczas ich trwania załogi jednostek szkoliły się min.: w zwalczaniu okrętów podwodnych, przechwytywaniu celów morskich,

8. SBBL – Sea Based Battle Lab.

9. C⁴ – Command, Control, Communications, Computers and Intelligence.

10. Fleet Battle Experiment-Juliet (FBE-J).

Coronado w ujęciu z marca 1998 roku, uwagę zwraca wygląd rufy po przebudowie.

Fot. Leo van Ginderen





Coronado w kanadyjskim porcie Vancouver.

Fot. Robert Brytan

uderzeniach lotniczych, obronie powietrznej, wsparciu logistycznym, niemilitarnych operacjach ewakuacyjnych oraz działaniach poszukiwawczo-ratowniczych. Całością ćwiczeń dowodził zaokrętowany na *Coronado* wiceadmirał Michael T. Bucchi, dowódca 3 Floty. Po cząwszy od maja załoga sztabowa okrętu rozpoczęła przenoszenie się do kwatery lądowej w budynkach biurowych bazy morskiej w San Diego. Sam okręt miał bowiem zastąpić w roli jednostki flagowej 2 Floty okręt dowodzenia *Mount Whitney* (LCC-20), który z kolei miał zostać skierowany do służby na Morzu Śródziemnym. Dowódca 3 Floty oficjalnie opuścił *Coronado* w listopadzie i również przeniósł się do siedziby na brzegu. Okręt nie został jednak jednostką flagową 2 Floty lecz wycofano go ze służby i przekazano dowództwu wojskowego transportu morskiego (MSC)¹¹. W czasie dwumiesięcznego remontu dokonano przy tym przygotowania jego działów do obsługi przez marynarzy cywilnych. Jednostce nadano sygnaturę T-AGF-11 i ograniczony status operacyjny z trzydziestodniowym okresem uzyskania gotowości bojowej. Obsadzała ją przy tym jedynie 21-osobowa stała załoga cywilna oraz 25-osobowa załoga wojskowa – pozostali marynarze mieli być zaokrętowani w razie potrzeby przygotowania jednostki do czynnej służby.

Konieczność zmiany jego statusu istniała już z początkiem 2004 roku, kiedy to wyniknęła potrzeba zastąpie-

nia *Blue Ridge* (LCC-19) w roli okrętu flagowego 7 Floty. Jednostka ta miała bowiem przechodzić wielomiesięczny remont w stoczni w Yokosuka. Po wykonaniu niezbędnych prac przygotowawczych, w dniu 18 lutego 2004 roku *Coronado* został więc ponownie wcielony do czynnej służby. Ceremonia odbyła się w bazie okrętów podwodnych Point Loma, a jednostka przywrócona do roli pomocniczego uniwersalnego okrętu dowodzenia otrzymała swoją starą sygnaturę – AGF-11. Załogę *Coronado* stanowiło wówczas 146 cywilnych marynarzy z MSC, którzy obsługiwali działy: pokładowy, nawigacyjny, mechaniczny, remontowy, hotelowy i administracyjny. Obsługa systemów dowodzenia, kierowania, łączności, informatyki i wywiadu (C⁴I) oraz uzbrojenia i wyposażenia lotniczego pozostawała w gestii 117 oficerów, podoficerów i marynarzy floty wojennej. *Coronado* był pierwszym okrętem w czynnej służbie obsadzonym przez mieszaną załogę cywilno-wojskową. W dniu 5 marca jednostka opuściła San Diego i odeszła na Zachodni Pacyfik zawijając w dniu 24 marca do Yokosuka. Tam swoją banderę podniósł na nim dowódca 7 Floty wiceadmirał Robert F. Willard. Miesiąc później *Coronado* z admirałem Willardem na pokładzie odbył trzydniową wizytę kurtuazyjną w filipińskiej bazie Subic Bay. Podczas postoju gościli na nim liczni dygnitarze cywilni i wojskowi włącznie z Szefem Operacji Marynar-

ki Wojennej Filipin wiceadmirałem Ernesto De Leonem oraz ambasadorem amerykańskim. Od 14 do 16 maja tymczasowa jednostka dowodzenia 7 Floty wraz z krążownikiem rakietowym *Cowpens* (CG-63) złożyła wizytę w japońskim porcie Shimoda gdzie odbywało się 65-te Święto Czarnego Okrętu. Podczas postoju w porcie marynarze z obydwu jednostek uczestniczyli w licznych imprezach związanych ze 150-tą rocznicą lądowania na wybrzeżu Japonii komodora Matthew Perry i podpisania japońsko-amerykańskiego traktatu o handlu i przyjaźni, które to wydarzenie miało miejsce w 1854 roku w Shimoda. W dniu 6 sierpnia na pokładzie *Coronado* miała miejsce ceremonia zmiany dowódcy 7 Floty, którym został mianowany wiceadmirał Jonathan W. Greenert. Dwa dni później okręt rozpoczął udział w manewrach połączonych sił powietrznych i morskich „JASEX 04”. Brały w nich udział grupy bojowe lotniskowców *Kitty Hawk* (CV-63) i *John C. Stennis* (CVN-74), atomowy okręt podwodny *Honolulu* (SSN-718), okręt desantowy-dok *Harpers Ferry* (LSD-49) oraz transportowce *Impeccable* (T-AGOS-23), *Pfc. James Anderson Jr.* (T-AK-3002) i *1st Lt. Harry L. Martin* (T-AK-3015), a także 46 Eskadra Patrolowa i 1 Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Floty. Służbę w roli tymczasowego okrętu flagowe-

11. MSC – Military Sealift Command.

go 7 Floty *Coronado* zakończył w dniu 27 września. Tajfun, który przechodził nad bazą w Yokosuka w dniu 9 października spowodował zerwanie z cum krążownika raketowego *Vincennes* (CG-49). Niesiony wiatrem o prędkości niemal 150 km/h krążownik oparł się o okręt sztabowy. Skutkiem kolizji było uszkodzenie burty *Vincennes* powyżej linii wodnej. Uszkodzenia odniesione przez *Coronado* okazały się szczęśliwie niewielkie tak, że po zaliczeniu krótkiego postoju w Pearl Harbor, w dniu 3 listopada jednostka powróciła do kalifornijskiego San Diego.

W dniu 25 lutego 2005 roku okręt został ponownie wycofany z czynnej służby. Przejęty przez dowództwo wojkowego transportu morskiego otrzymał po raz kolejny sygnaturę T-AGF-11. Odstawionej do rezerwy w kalifornijskiej bazie Point Loma jednostce nadano ograniczony status operacyjny z 30-to dniowym okresem uzyskania gotowości bojowej. W dniu 30 września 2006 roku ograniczony status operacyjny *Coronado* został anulowany i okręt skreślono z listy floty. Aktualnie jednostka oczekuje w Suisun Bay na decyzję co do swoich dalszych losów. ●

Bibliografia

Monografie:

- Appelman Roy E., Burns James M., Gugeler Russell A., Stevens John, *Okinawa. The Last Battle*.

- Browning, Jr. Robert M., *The Coast Guard in World War Two*.
- Campbell John, *Naval Weapons of the World War Two*.
- Chant Christopher, *Naval Forces of the World*.
- Cichy Piotr, *Malowanie okrętów U.S. Navy 1941-1945*.
- Conway's *All the World Fighting Ships 1860-1905*.
- Conway's *All the World Fighting Ships 1906-1921*.
- Conway's *All the World Fighting Ships 1922-1946*.
- Conway's *All the World Fighting Ships 1947-1995*.
- Colbert Dean, Carter Robert, *Coast Guard Cutter Ingham* (WPG-35).
- Dunningan James F., Nofi Albert A., *Wojna na Pacyfiku*.
- Flisowski Zbigniew, *Burza nad Pacyfikiem*.
- Flisowski Zbigniew, *Leyte 1944*.
- Friedman Norman, *U.S. Amphibious Ships and Craft*.
- Friedman Norman, *U.S. Cruisers*.
- Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza Wojna Światowa na Morzu*.
- Kosiarz Edmund, *Wojna na Morzach i Oceanach 1939-1945*.
- Krala Zbigniew J., *Daleki Wschód*.
- Kubiak Krzysztof, *Korea 50*.
- Lipiński Jerzy, *Druga Wojna Światowa na Morzu*.
- Makowski Andrzej, Kubiak Krzysztof, *Korea 1950-53. Działania morskie*.
- Mooney James L., *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.
- Perepeczko Andrzej, *Burza nad Atlantykiem*.
- Pertek Jerzy, *Wielkie Dni Małej Floty*.
- Pioterek Edmund, *Operacja „Husky”*.
- Polmar Norman, *The Naval Institute Guide to the*

Ships and Aircraft of the U.S. Fleet.

- Price Scott T., *The U.S. Coast Guard at Normandy*.
- Shaw Henry I. Jr., Nalty Bernard C., Turnbladh Edwin T. - *Central Pacific Drive*.
- Somerville Keith F, Smith Harriote W.B., *Ships of the U.S. Navy and Their Sponsors*.
- Terzibaschitsch Stefan, *50 Jahre Amphibische Schiffe der U.S. Navy*.
- Toppan Andrew, *US Navy Vessels Decommissioned Since 1980*.
- U.S. Naval Chronology of World War II.
- Weisgall Jonathan M., *Operation Crossroads*.
- Williams David, *Naval Camouflage 1914-1945*.
- Wolny Antoni, *Okinawa 1945*.

Periodyki:

- Jane's All the World's Aircraft
- Jane's Fighting Ships
- Jane's Naval Weapon Systems
- Morze
- Naval History
- Okręty Wojenne
- Proceedings
- Sea Classics
- Sea Combat
- Warship
- Warship International

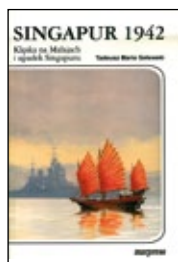
Strony internetowe:

- www.fas.org
- www.findarticles.com
- www.globalsecurity.org
- www.history.navy.mil
- www.navysource.org
- www.navy.mil
- www.navyleague.org
- www.navy.mil

Pomocnicze uniwersalne okręty sztabowe La Salle (AGF-3) i Coronado (AGF-11)
– dane taktyczno-techniczne jednostek w konfiguracji końcowej

Jednostka		La Salle (AGF-3)	Coronado (AGF-11)
Właściwość			
Wyporność:			
– lekka	ton	9825	11 227
– pełna	ton	14 884	17 183
Wymiary:			
– długość: całk./KLW	m	159,12/152,40	173,43/167,03
– szerokość: maks./KLW	m	30,48/25,60	32,92/26,60
– zanurzenie: norm./maks.	m	6,71/7,01	6,71/7,01
Uzbrojenie	---	2 x CIWS Mk 15 Phalanx 2 x 25 mm Bushmaster 2 x 12,7 mm M2 Browning	2 x CIWS Mk 15 Phalanx 6 x 12,7 mm M2 Browning
Systemy walki radioelektronicznej	---	SLQ-32(V)3, WLR-1H, Mk 36 SRBOC	SLQ-32(V)2, WLR-1H, Mk 36 SRBOC
Stacje radiolokacyjne	---	SPS-40E, SPS-10F, SPS-64(V)9	SPS-40E, SPS-10F, SPS-64(V)9
Moc maszyn	KM	24 000	24 000
Prędkość	w	22	21
Zasięg	Mm/w	9600/16	7700/20
Lotnictwo pokładowe	---	śmigłowiec SH-3 „Sea King”	śmigłowiec SH-3 „Sea King”
Załoga (oficerów + szereg.):			
– morską	---	25 + 468	(117 + 146)*
– sztabową	---	72 + 151	45 + 90

*Oficerowie i marynarze floty wojennej + załoga cywilna podlegająca dowództwu wojkowego transportu morskiego.



Singapur 1942 (Kłęska na Malajach i upadek Singapuru)

Tadeusz Maria Gelewski,
format 165 x 240 mm, s. 216,
Wydawnictwo „MARPRESS”,
Gdańsk 2006,
cena 18 zł

Choć od chwili zakończenia II wojny światowej minęło już ładnych parę dziesiątków lat, a w międzyczasie nasz glob targają i nadal targają liczne lokalne konflikty zbrojne, to jednak daleko nie wszystkie tajemnice ostatniej globalnej zawieruchy doczekały się już swego definitywnego wyjaśnienia. Jedną z takich nie do końca odsłoniętych tajemnic jest bez wątpienia spektakularna klęska Brytyjczyków poniesiona na Malajach na przełomie lat 1941/1942, która doprowadziła do upadku w dniu 15 lutego 1942 Singapuru, strategicznie ważnej alianckiej bazy na obszarze Azji Południowo-Wschodniej. Miłośnikom spraw morskich ta przegrana kampania kojarzy się nierozzerwalnie przede wszystkim z zatopieniem przez japońskie lotnictwo na otwartym morzem pod Kuantanem dwóch brytyjskich okrętów liniowych, co stanowiło pierwszy tego rodzaju przypadek w dziejach wojen morskich, a zarazem istotny prognostyk przebiegu działań na wielką skalę w nieodległej już przyszłości.

Właśnie owym tragicznym działaniom wojennym na Malajach, zarówno na froncie lądowym jak i morskim, poświęcona została ostatnia praca, zmarłego w roku 2002, znawcy międzynarodowego prawa publicznego, profesora Tadeusza Marii Gelewskiego zatytułowana *Singapur 1942 (Kłęska na Malajach i upadek Singapuru)*, wydana pośmiertnie w roku 2006 przez gdańskie Wydawnictwo „MARPRESS”.

Działania wojenne na Dalekim Wschodzie ze zrozumiałych względów cieszyły się zawsze zdecydowanie mniejszym zainteresowaniem polskich historyków i autorów, stąd też liczba krajowych publikacji poświęconych tym zagadnieniom jest niewielka, wystarczy wspomnieć jedynie *Wojnę na Pacyfiku* Wolnego z roku 1971 czy dwutomową *Burzę nad Pacyfikiem* Flisowskiego z lat 1986/89. Co zatem idzie każda kolejna praca stanowi istotne uzupełnienie naszej wiedzy.

Całość publikacji, której autor wykorzystał również, odtajnione przez Wielką Brytanię dopiero po roku 1993 dokumenty, podzielona została na cztery zasadnicze rozdziały. Pierwszy z nich poświęcony dziejom Singapuru i Malajów przed wybuchem światowego konfliktu ukazuje powstanie i rozwój tej wysuniętej brytyjskiej bazy, a zwłaszcza wahania i niekonsekwencje kolejnych rządzących w Londynie ekip, co w efekcie doprowadziło do sytuacji pozostawienia lądowego „miękkiego podbrzusza” wyspy Singapur, właściwie bez obrony. Obrona lądowa i powietrzna na Malajach tworzona była w pośpiechu z dość przypadkowych komponentów, często zupełnie jeszcze nie ostrzelanych, a dodatkowo nie znających terenu przyszłych działań.

Równocześnie przedstawiono japońskie przygotowania do podjęcia działań militarnych na Malajach, skład sił i główne kierunki uderzeń. Sporo miejsca Gelewski poświęcił roli, zdaniem piszącego te słowa, nieco przesadzonej, jaką w operacji odegrać mieli brytyjscy zdrajcy na usługach Japonii.

Drugi rozdział książki poświęcony został działaniom morskim, rozpoczętym w dniu 7 grudnia 1941 roku wojny z Japonią, których kluczowym punktem była klęska brytyjskiego Zespołu Z pod Kuantanem w dniu 10 grudnia 1941, gdy w wyniku działań japońskiego lotnictwa poszły na dno *Prince of Wales* i *Repulse*. O samej bitwie i jej reperkusjach na dalszy przebieg wojny powiedziano i napisano już wiele, także po polsku.

Znacznie mniej znany jest przebieg działań na lądzie, w trakcie których, liczniejsze, lecz gorzej przygotowane i wyposażone, oddziały alianckie były systematycznie spychane przez Japończyków w głąb półwyspu. Zagadnienia te znajdują swoje odzwierciedlenie w trzecim rozdziale publikacji. Improwizowany de facto opór aliancki był mało skuteczny przede wszystkim z racji braku niezbędnej koordynacji działań na szczeblu poszczególnych związków taktycznych, walczących z reguły w osamotnieniu oraz nie funkcjonowania na dobrą sprawę centralnego dowodzenia. Brytyjczycy i ich hinduscy czy australijscy sojusznicy, w większości walczący dzielnie, nie potrafili jednak skutecznie zatrzymać nacierających sił gen. Yamashity na kolejnych rubieżach obrony – Jitry, Gurun, Slim czy wreszcie Sungei Muar. Wszystko to doprowadziło do sytuacji, że oddziały japońskiej 5 DP już w dniu 31 stycznia 1942 osią-

nęły Djohor Bahru nad cieśniną oddzielającą wyspę Singapur od półwyspu, ograniczając praktycznie brytyjski stan posiadania jedynie do samej wyspy.

Obronie ostatniego bastionu Imperium, jakim stał się Singapur, poświęcił Gelewski czwarty, ostatni rozdział swej pracy. Na wstępie należy zaznaczyć, że przygotowania do obrony wyspy prowadzone od początków stycznia, przebiegały z wielkimi oporami i to mimo systematycznego wzmacniania liczebności skoncentrowanych tam sił, które na dzień 31 stycznia 1942 osiągnęły stan około 85 tys. żołnierzy. Tyle tylko, że w większości składały się one z oddziałów nie posiadających doświadczenia bojowego, których trzon stanowili nie ostrzelani w walce rekruci. Poza tym inżynieryjne przygotowanie pozycji obronnych ślimaczyło się z powodu sprzeciwu ze strony właścicieli pól golfowych nie pozwalających na budowanie na ich terenie linii okopów czy gniazd oporu! Brytyjski garnizon dysponował relatywnie silną artylerią, mogącą w razie potrzeby zapewnić niezbędne wsparcie ogniowe, z tym jednak, że działa z rozbudowanych baterii nadbrzeżnych, dysponujących między innymi armatami kal. 381 mm, nie mogły prowadzić ognia w kierunku półwyspu, skąd akurat nacierali Japończycy. Alianckie siły powietrzne w Singapurze były niedostateczne, mniejsze liczebnie oraz dysponujące sprzętem latającym o gorszych parametrach taktyczno-technicznych i słabiej wyszkolonymi pilotami, co szybko doprowadziło do uzyskania przez Japończyków panowania w powietrzu, umożliwiającego skuteczne „rozmiękczenie” obrony nalotami. Równocześnie stale działania japońskiego lotnictwa nad Singapurem powodowały nie tylko szkody w infrastrukturze obronnej oraz straty wśród żołnierzy i ludności cywilnej, ale także osłabiały morale oblężonych obrońców. Szerzyła się dezercja, głównie w oddziałach australijskich i indyjskich, maruderstwo i rabunki, którym trudno się było dziwić, skoro nawet d-ca 8 Australijskiej DP gen Gordon Bennett, opuścił bez uzgodnienia z dowództwem obrony miasta zajmowany odcinek. Sprawa „ewakuacji” gen. Gordon Bennett, nosząca pewne znamiona dezercji, nie jest jednak, co podkreśla Gelewski, wcale tak jednoznaczna, bowiem wspomniany dowódca opuścił Singapur dopiero w dniu kapitulacji, zaś w samej Australii dokąd dotarł, jego postępek poza negatywną oceną moralną nie spotkał się z żadnymi konsekwencjami. Zresztą ewakuacja części wojsk i ludności cywilnej, czemu dość skutecznie starało się przeciwdziałać japońskie lotnictwo, trwała praktycznie aż do momentu kapitulacji miasta. Upadek kolejnych punktów oporu oraz dokonana przez Japończyków masakra w szpitalu wojskowym Alexandra, skłoniły dowodzącego obroną Singapuru gen. Arthura E. Percivala do kapitulacji w dniu 15 lutego 1942 roku.

W zamykającym pracę zakończeniu, autor próbuje określić i usystematyzować przyczyny haniebnej w sumie brytyjskiej klęski. Tym bardziej zadziwiającej, że liczebność sił atakujących Japończyków była zdecydowanie niższa od sił obrońców Malajów, jednak zdobycie Półwyspu wymagało zaledwie 5 tygodni, a opanowanie samego Singapuru dalszych 2 tygodni. Zaprezentowano również dalsze losy głównych aktorów dramatu z obu walczących stron.

Każdy z rozdziałów książki posiada rozbudowane przypisy, z góry zdradzające naukowy warsztat jej autora. Podobnie powiedzieć można o języku pracy, suchym sprawozdawczo-relacjonującym, niejako pozbawionym wszelkich emocji, tak charakterystycznych dla pisarstwa wielu autorów.

Książka posiada obszerną, bo liczącą ogółem 147 pozycji, bibliografię, obejmującą między innymi archiwalia urzędowe, monografie i opracowania oraz czasopiśmiennictwo.

Niewątpliwym mankamentem publikacji jest jej nader skromna szata graficzna, wyłączając okładkę przypominającą dawne lata Wydawnictwa Morskiego z Gdańska, pozbawiona całkowicie materiału ilustracyjnego oraz, co wydaje się ważniejsze w przypadku pracy dotyczącej również działań lądowych, także map czy szkiców sytuacyjnych, zwłaszcza, że obszar na którym rozgrywała się kampania, stanowił dla zdecydowanej większości potencjalnych czytelników przysłowiową już „terra incognita”.

W sumie jednak książka *Singapur 1942 (Kłęska na Malajach i upadek Singapuru)* autorstwa Tadeusza Marii Gelewskiego, stanowi cenne uzupełnienie wiedzy o wydarzeniach wojennych, jakie rozegrały się w Azji Południowo-Wschodniej na przełomie lat 1941/1942. Każdy czytelnik, gdy przyzwyczai się już do jej dość specyficznego języka, znajdzie w pracy wiele interesujących i nieznanych wcześniej informacji.

Maciej S. Sobański