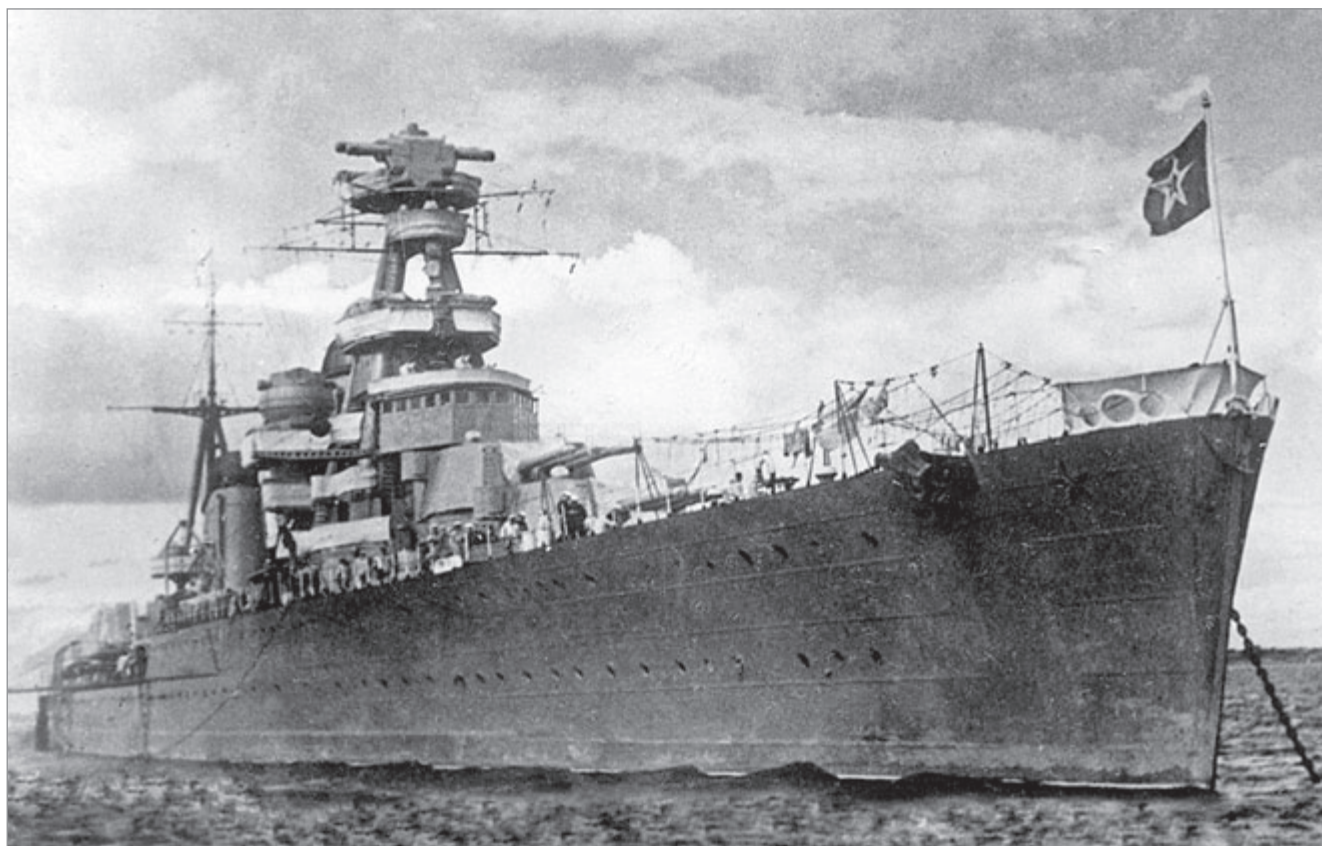


Michał Glock

Krażowniki typu „Kirow” i „Maksym Gorki”



Tarnowskie Góry 2006



Okładka: Ćwiczenia artyleryjskie na Łazarze Kaganowiczu, połowa lat 50-tych.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

Strona tytułowa: Suszenie bielizny na Kirowie, okres przedwojenny. Fot. zbiory K. Kułagin

Krażowniki typu „Kirow” i „Maksym Gorki”

Michał Glock

Redaktor serii: Jarosław Malinowski

Rysunki: Michał Glock, Waldemar Kaczmarczyk

Plansze kolorowe: Wawrzyniec Markowski

Opracowanie graficzne: Jarosław Malinowski

Skład, druk i oprawa: Drukpol, Tarnowskie Góry

Źródła fotografii/Photo credit:

Zbiory Centralnyj wojenno-morskoj muzej

Zbiory Siergiej A. Bałakin

Zbiory A. Carlow

Zbiory Ota Janeček

Zbiory K. Kułagin

Zbiory A. Kuzenkow

Zbiory Przemysław Federowicz

Zbiory Borys Lemaczko

Zbiory Anatolij N. Odajnik

Zbiory P. Piłatow

Zbiory Władimir P. Zabłockij

ISBN 83-915653-6-X

ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2006

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All right reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written from copyright owner.

Drodzy Czytelnicy

Po krótkiej tym razem przerwie, przekazuję na Wasze ręce kolejną monografię, poświęconą tym razem radzieckim krążownikom typu „Kirow” i „Maksym Gorki”. Okrety te wydają się znane. Jednak, gdy zaczynamy szukać dokładniejszych materiałów na ich temat, to natrafiamy na pewne problemy. Okazuje się, że w minionej epoce jednostki te były znane shiploverom bardziej od strony propagandowej niż merytorycznej. Aby wypełnić tą dotkliwą lukę wydaliśmy niniejszą monografię w której znajdziecie dokładne opisy techniczne okrętów, jak ich służbę. Całość wzbogaciłem licznymi rysunkami i planami generalnymi. Najbardziej dumni jednak jesteśmy z fotografii, z których większość będzie w Polsce prezentowanych po raz pierwszy. W tym miejscu szczególnie serdecznie pragnę podziękować Siergiejowi A. Bałakinowi z Rosji, gdyż to większość pochodzi z jego zbiorów, a inne pomógł nam pozyskać.

Wdzięczni będziemy za uwagi oraz sugestie, które będą przydatne przy opracowywaniu kolejnych naszych monografii.

Życzę miłej lektury.
Jarosław Malinowski

Podziękowania

Niniejszym pragnę serdecznie podziękować moim przyjaciołom Grzegorzowi Ochmińskiemu, Wawrzyńcowi Markowskiemu i Andrzejowi Nitce za pomoc przy zbieraniu materiałów niezbędnych do napisania niniejszej monografii oraz za udzielenie wielu rzeczowych uwag dotyczących tekstu.

Chcę wyrazić także swoją wielką wdzięczność dla moich przyjaciół z Torunia, z którymi przypadł mi zaszczyt studiować za okazane mi wsparcie w czasie kiedy było mi ono niezbędne. Dziękuję J. Fila oraz K. Górze, Ł. Jankowskiemu, A. Janowskiemu, M. Piś, T. Leszczyńskiemu i B. Bauer.

Rodzinie i Przyjaciołom pracę tę dedykuję.
Autor

Wydawca

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

Wszelkich informacji dotyczących cen oraz warunków nabycia innych naszych tytułów udzielamy listownie, telefonicznie i e-mailem pod adresem redakcji.

Uwaga!

Niniejsza monografia zawiera trzy rozkładówki z 6 planami okrętów w skali 1:400. Stanowią one jej integralną część i nie mogą być sprzedawane oddzielnie.



Geneza budowy okrętów

Woroszyłow na nastrojowej fotografii w pobliżu Jalty. 1950 rok.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

Rozważania w radzieckich kręgach dowódczych marynarki wojennej nad nowymi dużymi jednostkami artyleryjskimi prowadzono już od połowy lat 20-tych, kiedy w skład marynarek wojennych światowych mocarstw zaczęły wchodzić nowe okręty będące wypadkową postanowień konferencji rozbrojeniowej w Waszyngtonie i potrzeby redukcji środków finansowych wydawanych na zbrojenia morskie. Zdawano sobie jednocześnie sprawę, że na pewno w przewidywalnej przyszłości w skład rodzimej floty nie wejdzie żaden nowy pancernik pomimo prowadzenia prac koncepcyjnych między innymi nad ukończeniem krążowników liniowych typu *Izmail*. Postanowiono zatem skoncentrować się na krążownikach mniejszych wielkości mających swe odpowiedniki we flotach wszystkich potęg morskich ówczesnego świata. Ukończone w latach 1927-1928 *Czerwona Ukraina* i *Profintern*, jako że były konstrukcjami jeszcze z czasów carskich (ich założenia techniczno-taktyczne powsta-

ły jeszcze przed wojną) nie mogły zachwycać nowoczesnością rozwiązań konstrukcyjnych, zaś ukończony w 1932 roku *Krasnyj Kawkaz* był ze względu na zastosowane rozwiązania techniczne traktowany raczej jako okręt o charakterze doświadczalnym. Rozpoczęto wtedy bliższe przyglądanie się konstrukcjom zagranicznym.

Na początku lat 30-tych klasę krążowników można podzielić na dwie grupy:

1. Duże jednostki przeznaczone do samotnych rajdów na szlakach żeglugowych przeciwnika, eskorty i dalekiego rozpoznania na rzecz głównych zespołów floty, o wyporności nieprzekraczającej 10 000 t i uzbrojeniu maksymalnie w 10 armat kalibru maksymalnie 203 mm, zwane powszechnie w literaturze ciężkimi¹.

2. Mniejsze okręty o wyporności nie większej niż 6000 - 7500 ton i uzbrojone w armaty kalibru nie większego niż 155 mm zwane lekkimi².

Naturalnie dużo łatwiej było Rosjanom zbudować mały krążownik, jednak nie posiadano dla takie-

go stosownego uzbrojenia, ponieważ nie było w tym czasie opracowanych wzorów nowych armat kal. 152 mm, natomiast posiadane nowe armaty kal. 130 mm raczej nie były brane pod uwagę ze względu na ich planowane wykorzystanie na projektowanych niszczycielach (proj. 7) i na budowanych liderach typu *Leninograd*. Armaty starszego wzoru również kalibru 130 mm wykorzystywane na krążownikach typu *Swietłana* miały niezadowalające osiągi.

Zadecydowano się wtedy, że nowe krążowniki będą musiały być uzbrojone w nowe armaty kal. 180 mm. Pierwsze wzory tych armat z zamkiem klinowym (B-1-K) wykorzystywano na krążowniku *Krasnyj Kawkaz*, natomiast nowsze wzory tych armat, ale już z zamkiem śrubowym (oznaczone B-1-P) i posiada-

1. Dyskant J. W., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983, s. 181. Określenie „ciężkie” powszechnie zaczęło obowiązywać po I konferencji londyńskiej, gdzie wprowadzono powyższy podział, do tej pory ta klasa okrętów była powszechnie nazywana „waszyngtońskimi”.

2. Dyskant J. W., op. cit., s. 182.



Pierwszym radzieckim „krążownikiem ciężkim” był niezbyt udany *Krasnyj Kawkaz*, tutaj w początkach swojej służby. Fotografia wykonana w czasie jednego ze świąt państwowych, na co wskazuje gala banderowa. Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

jących warstwową konstrukcję lufy postanowiono zainstalować na projektowanych krążownikach³.

Wybór armat kal. 180 mm był podyktowany także względami natury politycznej. Związek Radziecki przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego odgrywał ważną rolę na arenie międzynarodowej jako inicjator konferencji rozbrojeniowych, dlatego że trudno było pogodzić potrzebę rozbrojenia i zbrojenia własnych okrętów w najcięższe dozwolone armaty (kal. 203 mm). Oczywiście jest także aspekt trudności technicznych związanych z opracowaniem zupełnie nowych wzorów armat 203 mm, z którymi radziecki przemysł lat 30-tych prawdopodobnie poradziłby sobie dopiero w następnym dziesięcioleciu. Pomijając uzbrojenie krążownika *Pietropawłowsk* (eks-*Lützow*), na którym miano zainstalować niemieckie armaty kal. 203 mm, działa tego kalibru miały wchodzić na wyposażenie projektowanych dopiero po wojnie jednostek projektu 66.

Innym problemem była budowa samego okrętu mającego nosić na pokładzie nowe wzory armat. Wielkie trudności, jakie napotkano przy konstruowaniu pierwszych okrętów podwodnych i liderów typu *Leningrad* nie napawały optymiz-

mem dowództwa floty, szczególnie że budowa znacznie większego okrętu niosła ze sobą trudności proporcjonalne do jego wielkości.

Rozważano zatem dwa warianty: zamówienie nowych krążowników zagranicą lub budowę w kraju, jednak pomoc specjalistów zagranicznych w tym przypadku była niezbędna. Po zapoznaniu się z ofertami zagranicznymi (stoczni francuskich, amerykańskich, niemieckich) postanowiono o kontynuowaniu współpracy z Włochami, którzy już od połowy lat 20-tych kooperowali z radzieckimi stoczniami.

Rozważano także budowę co najmniej dwóch typów krążowników: jednego przeznaczonego do służby na zamkniętych akwenach Bałtyku i Morza Czarnego, wyporności w granicach 6000 t i uzbrojonego w 4 – 6 armat kal. 180 mm w podwójnych wieżach, oraz jednostek przeznaczonych na otwarte akweny Oceanu Spokojnego o wyporności w granicach 10 000 ton i uzbrojeniu w maksymalnie 8 armat w czterech wieżach. Prowadzenie wstępnych prac projektowych nad okrętem zlecono 15 kwietnia 1932 szefowi Wydziału Szkolno-Budowlanego sztabu E. S. Pancerzańskiemu⁴. W pracach na późniejszym etapie

uczestniczyli także przedstawiciele Komitetu Naukowo-Technicznego.

Nowy krążownik miał za zadanie osłone własnych wybrzeży przed ewentualnym desantem przeciwnika, zabezpieczenie przejścia okrętów podwodnych w rejony operacyjne, sił lekkich w czasie ataku oraz dalekie rozpoznanie na korzyść własnych sił liniowych (których *nota bene* nie posiadano).

Nowe krążowniki miały stać się także trzonem szybkich grup uderzeniowych mających w razie konieczności atakowanie wybranych punktów na wybrzeżu przeciwnika.

W lecie 1932 roku delegacja dowództwa floty wybrała się z wizytą do Włoch, aby zapoznać się z ofertami tamtejszych stoczní.

Od razu uwagę radzieckich gości zwrócił budowany od 1931 krążownik *Raimondo Montecuccoli*. Okręt wypornością jak i planowaną prędkością na poziomie 38 węzłów

3. Kiński A., *Krążownik Krasnyj Kawkaz*, „Nowa Technika Wojskowa” lipiec 2001, Warszawa 2001, s. 39. Armaty kal. 180 mm z zamkiem klinowym (co jest rzadko spotykanym rozwiązaniem na armatach dużego kalibru) zostały zbudowane z myślą o uzyskaniu dużej szybkostrzelności, konstrukcja jednak okazała się niedopracowana. Po przeprojektowaniu w nowym wzorze armaty zainstalowano zamek śrubowy, co spowodowało spadek szybkostrzelności z 6 do 2 strzałów na minutę.

4. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Kirov”*, „Morskaja Kollekcija” nr 1/2003, Moskwa 2003, s. 2.

(siłownia o mocy 110 tys. KM produkcji Beluzzo) idealnie odpowiadał na potrzebom Rosjan.

Dnia 19 marca 1933⁵ naczelnik sił morskich Władimir M. Orłow zatwierdził specyfikacje nowego krążownika. Nowa konstrukcja miała być zbudowana w ZSRR przy pomocy włoskich konstruktorów i z wykorzystaniem niezainstalowanej jeszcze siłowni włoskiego krążownika. Obok siłowni zakupiono także szereg elementów wyposażenia. Zakupiono także siłownię wcześniej planowaną dla krążownika *Eugenio di Savoia*, a która miała być zainstalowana na drugim planowanym radzieckim krążowniku.

Idea budowy dwóch typów krążowników została negatywnie zwerifikowana przez Radę Pracy i Obrony. Stwierdzono między innymi, że budowa w pierwszym etapie dwóch krążowników według dwóch różnych projektów znacznie wydłuży cały cykl projektowania oraz spowoduje, nawet przy częściowej unifikacji wyposażenia, znaczne wydłużenie budowy całej serii okrętów. Zdecydowano o zbudowaniu tylko jednego typu krążownika na tyle uniwersalnego, aby można go było wykorzystywać

zarówno na zamkniętych akwenach Bałtyku, jak i na otwartych przestrzeniach oceanu. Dnia 29 listopada 1934 roku Rada Pracy i Obrony⁶ zatwierdziła ostatecznie projekt nowych krążowników, które planowano budować w ramach II pięciolatki. Projekt zakładał uzbrojenie okrętu w aż 9 armat kal. 180 mm w trzech wieżach. Przy pomocy włoskich konstruktorów udało się przekonstruować stanowisko dwulufowe na trzylufowe, przy czym ciężar wzrósł o 30 t⁷. Wzrosła wyporność do 8800 t (pełna), koszty wykonania oraz stopień trudności, stąd konieczna stała się jeszcze ściślejsza współpraca konstruktorów włoskich. Projekt został oznaczony nr 26 niejako na pamiątkę numeru projektu krążowników włoskich, na których się w dużym stopniu wzorowano⁸.

W pierwszym etapie kolejnego planu pięcioletniego postanowiono wybudować, jak już wspomniano, dwa krążowniki. Wobec zbrojeń japońskich postulowano włączenie co najmniej jednego do Floty Oceanu Spokojnego, jednakże ogłoszenie przez Niemcy i Rumunię swoich planów rozbudowy marynarki wojennej, w składzie których miały znajdować się duże krążowni-

ki, spowodowały, że pierwsze radzieckie krążowniki proj. 26 trafiły po jednym na Bałtyk i Morze Czarne. W sumie w planach rozbudowy floty w następnych pięciolatkach przewidziano budowę aż 15 krążowników tego typu. Aż 8 miało zasilić Flotę Oceanu Spokojnego, dalsze 4 miały służyć na Morzu Czarnym natomiast dla Floty Bałtyckiej przewidziano 3 okręty. W praktyce udało się zbudować tylko 6 okrętów (po 2 dla sił na Dalekim Wschodzie, Bałtyku i Morzu Czarnym), gdyż postęp w dziedzinie budownictwa okrętowego był tak duży, że radzieckie kierownictwo marynarki wojennej uznało projekt 26 (i pochodne 26-bis, 26-bis-2) za mało nowoczesny i zleciło rozpoczęcie budowy jednostek nowej generacji uzbrojonych w nowo opracowane armaty kal. 152 mm (projekt 68).

Można uznać, że radzieckiej marynarce udało się zbudować ciężki okręt artyleryjski, będący oficjalnie grubo poniżej ustalonych limitów choć dysponujący prawie równą siłą ognia cięższym zachodnim odpowiednikiem.

5. Tamże, s. 4.

6. Czernyszew A. A., Ibidem, s. 3.

7. Tamże, s. 4.

8. Op. cit., s. 3.

Włoski krążownik lekki *Raimondo Montecuccoli*, którego plany stały się bodźcem do opracowania jednostek radzieckich, jednak w zmodyfikowanej formie.

Fot. zbiory Leo van Ginderen





Opis konstrukcji

Kirow tuż przed wojną w rejonie Kronsztadu. Uwagę zwraca brezentowa osłona katapulty.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

Opis techniczny krążowników projektu 26

Kadłub i nadbudówki

Kadłub nowych radzieckich krążowników został zaprojektowany przy wydatnej pomocy włoskich inżynierów i z wykorzystaniem rysunków linii teoretycznych budowanych w połowie lat 30-tych włoskich krążowników typu *Duca d'Aosta*, dzięki czemu charakteryzował się elegancką linią pokładu, którą odziedziczyły wszystkie typy radzieckich krążowników artyleryjskich z typem *Swierdłow* włącznie.

Kadłub miał wymiary: długość całkowita 191,3 m (187 m na K LW), szerokość 17,65 m⁹ (17,6 m na K LW). Zanurzenie w zależności od wyporności wahało się od 5,75 m do 7,22 m. Wyporność konstrukcyjną szacowano na 7885 t¹⁰, normalną (tj. z częścią zapasów, całą wodą kotłową i paliwem) 8590 t, zaś w pełnej gotowości bojowej krążowniki projektu 26 wypierały 9436 t (dane dotyczą początkowego okresu służby).

Podwyższony pokład dziobowy rozciągał się na 1/3 długości kadłuba wykonanego metodą nitowa-

nia. W środkowej części kadłuba zastosowano mieszany układ wiązań, tj. składający się z elementów poprzecznych i wzdłużnych, natomiast w części dziobowej i rufowej układ poprzeczny. Rufa miała charakterystyczne zakończenie w postaci pawęży ułatwiającej stawianie min wchodzących na uzbrojenie jednostek. Rozwiązanie to zostało zastosowane po raz pierwszy na dużym radzieckim okręcie wojennym i było stosowane w przemodelowanej formie na wszystkich krążownikach projektów 26 bis, 68K, 68-bis.

Odstępy pomiędzy wręgami w części dziobowej (do 61 wręgi) i rufowej (od wręgi nr 219) wynosiły 500 mm, na śródkręciu odstępy wynosiły 750 mm.

Podwójne dno rozciągało się pomiędzy wręgami nr 61 i 224. W zbiornikach dna przechowywano między innymi zapasy paliwa oraz wody kotłowej. W praktyce zbiorniki zostały zaplanowane z niewielkim błędem, przez co kadłuby krążowników projektu 26 miały stałe niewielkie przegłębienie na dziób wahające się pomiędzy 0,5 m, a 1,5 m w zależności od wielkości

załadowanych zapasów. Cały kadłub został podzielony przez 18 grodzi wodoszczelnych na 19 przedziałów. Teoretycznie zalanie trzech dowolnych przyległych do siebie przedziałów nie powinno zagrażać bezpieczeństwu okrętu. Praktyka pokazała, że jednostki projektu 26 i 26 bis są niezwykle odporne na uszkodzenia i *Kirow* nawet po zatopieniu 9 przedziałów i przyjęciu 2000 ton wody nadawał się do remontu (co prawda uszkodzenie zostało odniesione w 1945 roku na relatywnie płytkich wodach i w pobliżu bazy w Kronsztadzie).

Należy także zaznaczyć, że kadłub krążownika *Kirow* wykonany w stoczni nr 189 im. S. Ordżonikidze był areną niezwykłego, choć charakterystycznego dla ZSRR lat 30-tych, współzawodnictwa stachanowców. Wodowanie nastąpiło w nieprawdopodobnie szybkim (jak na radzieckie realia¹¹) tempie, mianowicie w rok i 38 dni

9. Szirokorad A. B., *Korabli i katjera WMF SSSR 1939-1945 gg.*, Mińsk 2002, s. 9.

10. Tamże, s. 9.

11. Warto zaznaczyć, że Brytyjczycy 30 lat wcześniej w rok i jeden dzień zbudowali pancernik *Dreadnought*

od położenia stępki. Naturalnie odbiło się to negatywnie na jakości wykonywanych połączeń, co w praktyce było niebezpieczne dla szczelności przedziałów kadłuba w razie zaistnienia uszkodzeń i odkształceń pokładu. Wzmocnienie kadłuba przeprowadzono dopiero tuż przed wojną i w trakcie jej trwania, gdy wyszły na jaw poważne odkształcenia części dziobowej po napotkaniu na Bałtyku silnego sztormu.

Niepokój konstruktorów wzbudzał także uskok pokładu. Miejsce to było szczególnie narażone na uszkodzenia, a niepokój był o tyle uzasadniony, że pierwsze większe radzieckie okręty nawodne – lidery typu *Leningrad* także miały problemy ze sztywnością kadłuba właśnie w rejonie uskoku pokładu dziobowego i wymagały przez to poważnych wzmocnień.

Do budowy okrętów używano dwóch rodzajów stali. Kadłub i ważniejsze elementy wyposażenia były wykonane ze stali magnetytowej, zaś nadbudówki i co mniej ważne części wyposażenia wykonano ze standardowo używanej stali okrętowej typu 3.

Wysoka wolna burta na dziobie (prawie 7 metrów), oraz wysokość

metacentryczna wynosząca ok. 1 metra sprawiały, że okręty bardzo dobrze radziły sobie w złych warunkach atmosferycznych, choć jak już wspomniano zdarzały się uszkodzenia odniesione w czasie sztormów, niemniej jednak nie były one poważne.

Nadbudówki i ich układ były charakterystyczne dla włoskiego stylu budowania okrętów wojennych. Dziobowa nadbudówka była trzykondygnacyjna. Na dachu pierwszej kondygnacji stał czworonożny maszt, którego podpory przechodziły przez pokładówki wyższych kondygnacji. Od dziobu nadbudówka była połączona z opancerzonym stanowiskiem dowodzenia. Jego górna część była otoczona oszklonym pomostem sterówki. z boków sterówki umieszczono chowane skrzydła pomostów manewrowych. Na dachu sterówki umieszczono platformę z dziobową baterią działek przeciwlotniczych kal. 45 mm typu 21-K, natomiast na dachu pierwszej kondygnacji nadbudówki ustawiono cztery (po dwa na burtę) wielkokalibrowe karabiny maszynowe typu DSzK kal. 12,7 mm.

W tylnej części nadbudówki umieszczono dwa przyrządy kierowania ogniem przeciwlotniczym

SPN-100 (*Kirow*) lub SPN-200 (*Woroszyłow* i następne jednostki proj. 26 bis¹²). W tej części nadbudówki dziobowej umieszczono także kabinę radiową. Na platformach umieszczonych pomiędzy nogami masztu znalazło się miejsce na reflektory bojowe oraz na dziobowy dalmierz DM-1,5 służący do kierowania dziobową baterią działek przeciwlotniczych. Na szczycie masztu umieszczono zespół dalmierzy KPD₃-6 odpowiadających za dostarczanie informacji o celu. Za nadbudówką umieszczono szeroki, pochylony ku rufie pierwszy komin zakończony charakterystycznym kołpakiem. Po bokach komina przewidziano miejsce na dwa wodnosamoloty KOR-1. Na pokładzie tuż przed uskokiem pokładu ustawione zostały dwa kratownicowe dźwigi obsługujące samoloty oraz kutry i szalupy okrętowe. Rufowa nadbudówka była niezwykle długa. Na jej dziobowej części umieszczono katapultę, a na pokładzie po bokach wyrzutnie torped. Za katapultą stał drugi komin, zaś na dachu nadbudówki na jego wysokości umieszczono 6 dział

12. Platonow A. W., *Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli 1941-1945*, Sankt Petersburg 2002, s. 98.

Kirow w okresie przedwojennym. Dobrze widoczne rozmieszczenie kominów oraz elementy śródokręcia i pokłady dziobowej nadbudówki.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin



przeciwlotniczych kalibru 100 mm (2 baterie po 3 na burtę). Za kominem stał trójnożny maszt rufowy połączony z kominem pomostem, na którym ustawiono reflektory. Do masztu przymocowany był bom ładunkowy obsługujący kutry i łodzie stojące na nadbudówce rufowej na stelażach. Na końcu nadbudówki umieszczono drugą baterię działek przeciwlotniczych.

Opancerzenie

Kadłub jednostek proj. 26 został opancerzony w klasyczny sposób. Podstawowym elementem była pancerna cytatela. Jej boki tworzył pancerny pas burtowy szeroki na 3,4 m (z czego 1,3 m znajdowało się pod wodą) o grubości 50 mm. Pas rozciągał się pomiędzy 61 i 219 wręgą i chronił 64,5% długości kadłuba. Na jego górnej krawędzi rozciągał się pancerny pokład o grubości 50 mm. Przód i tył cytadeli ograniczały pancerne grodzie, także o grubości 50 mm. Pancerna cytatela miała za zadanie ochraniać urządzenia napędowe, komory amunicyjne, centralę artyleryjską oraz pomocnicze urządzenia i mechanizmy. Takiej samej grubości był pancerny chroniący wieże artylerii głównej oraz barbety. Aby osłonić przed odłamkami ważniejsze elementy wyposażenia osłonięto je płytami o grubości 6-8 mm. Tej grubości maski miały stanowiska dalmierzy, stanowiska armat kal. 100 mm itp. Główne stanowisko dowodzenia osłonięto płytami 100 mm (dach) i 150 mm (boki). Przedział maszynki sterowej został zabezpieczony pancerzem o grubości 20 mm. Należy zaznaczyć, że ten sposób opancerzenia nie stanowił dostatecznej ochrony przed pociskami lekkich krążowników przeciwnika (co najwyżej niszczycieli) i na kolejnych jednostkach proj. 26 bis ochrona pancerna żywotnych mechanizmów została znacznie wzmocniona.

Tabela nr 2. Zapas paliwa na krążownikach proj. 26.			
Nazwa okrętu	Zapas normalny [t]	Zapas pełny [t]	Zapas maksymalny [t]
<i>Kirow</i>	610	1370	1600
<i>Woroszyłow</i>	600	1150	1430
Źródło: Platonow A. W., <i>Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli...</i> , s. 99-100.			

Tabela nr 1. Zapasy słodkiej wody na krążownikach proj. 26			
Nazwa okrętu	Woda kotłowa [t]	Woda do mycia [t]	Woda pitna [t]
<i>Kirow</i>	317	99	89
<i>Woroszyłow</i>	314	97	80
Źródło: Platonow A. W., <i>Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli 1941-1945</i> , Sankt Petersburg 2002, s. 99-100.			

Urządzenia napędowe

Siłownia nowych radzieckich krążowników została zaprojektowana przez włoskich inżynierów i pierwotnie miała być instalowana na włoskich krążownikach. Siłownię *Kirowa* miał pierwotnie otrzymać krążownik *Eugenio di Savoia*, natomiast *Woroszyłow* miał siłownię włoską, jednak nie była ona wcześniej przeznaczona dla żadnego konkretnego okrętu.

Siłownie były zaprojektowane we Włoszech w oparciu o najnowsze dostępne technologie i dla radzieckiej marynarki wojennej były swoistym novum, ale także nastroczały sporo trudności w prawidłowej obsłudze. Przy rozplanowaniu urządzeń napędowych w kadłubie szczególnie zadbano o możliwie małą podatność na uszkodzenia. Sama siłownia składała się z dwóch oddzielnych zespołów. W każdym umieszczono 3 kotły i jeden zespół turbin. Kotły nr 1, 2, 3 każdy w oddzielnym przedziale zasilają w parę dziobową maszynownię i spaliny odprowadzały do dziobowego komina. Kotły nr 4, 5, 6 zasilają turbiny w rufowej maszynowni. Każdy zespół turbin miał moc 55 tys. KM i składał się z trzech turbin: wysokiego, średniego i małego ciśnienia. Turbiny dla obu pierwszych krążowników zbudowano we Włoszech, natomiast wraz z turbinami zakupiono także licencję na ich produkcję w ZSRR. Wszystkie późniejsze krążowniki projektu 26-bis, 68K i 68-bis posiadały turbiny TW-7, których dokumentację oparto właśnie na projekcie włoskim. Podobnie było z kotłami, przy czym do ZSRR nie trafiły całe kotły lecz tylko ich automatyka, z którą Rosjanie nie

potrafiли sobie sami poradzić. Same zaś kotły wykonano w zakładach stoczniowych w których budowano krążowniki według włoskiej dokumentacji.

Kotły typu Yarrow-Normand¹³ wytwarzały parę o temperaturze 325°C i ciśnieniu 25 atmosfer. Powierzchnia grzewcza kotła wynosiła 1250 m² (4005 rurek o długości 3,5 m). Woda kotłowa znajdowała się w zbiornikach stanowiących element dna podwójnego. Zapasy słodkiej wody na okrętach ilustruje tabela nr 1 powyżej.

Dodatkowo na okrętach zainstalowano instalację do destylacji wody morskiej. Na *Kirowie* zainstalowano dwa urządzenia o wydajności 72 t/dobę zaś na *Woroszyłowie* także dwa, jednak o wydajności 64 t/dobę.

Wszystkie kotły były opalane mazutem typu „F” (zapasy paliwa na konkretnych jednostkach różniły się pomiędzy sobą ilustruje to tabela nr 2 poniżej).

Napęd z turbin przekazywany był na wały napędowe za pośrednictwem przekładni redukcyjnych. Koła zębate i całe mechanizmy zostały zaprojektowane także we Włoszech. W tym czasie podobne prace konstrukcyjne zostały podjęte także z ZSRR, jednakże zębatki rodzimej konstrukcji okazały się mało odporne na zużycie i wszystkie radzieckie przekładnie zostały wymienione jeszcze w czasie prób, gdyż nie nadawały się do eksploatacji. Na końcu każdego wału napędowego znalazła się trójpiórowa, brązowa śruba napędowa o średnicy 4,7 m. Dziobowa maszynownia napędzała prawy wał napędowy, rufowa lewy.

Uzbrojenie artyleryjskie

Pierwotnie przewidywano uzbrojenie nowych krążowników w 6-8 armat kal. 180 mm w podwójnych

¹³ Conway's *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1987, s. 327.



Dziobowe wieże MK-3-180 artylerii głównej *Kirowa* w czasie ćwiczeń tuż przed wojną.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

wieżach. Jednak pierwotne zamierzenia skorygowano po analizie zagranicznych konstrukcji uzbrojonych przeważnie w 9 armat w potrójnych wieżach. W ostatecznym projekcie na nowych krążownikach postanowiono ustawić 9 armat nowego typu B-1-P w trzech nowych wieżach MK-3-180. Wieże (a w zasadzie ich ruchoma część oznaczona B-27) zostały opracowane w Leningradzkich Zakładach Mechanicznych im. Stalina przy wydatnej pomocy włoskich konstruktorów. Projekt wież dwudziałowych przerobiono na wieże trójdziałowe, przy czym największe zmiany wymagało wspólne dla wszystkich armat łożo. Wieża dla trzech armat z oczywistych powodów był cięższa od pierwotnego dwulufowego projektu o ok. 30 ton. Jak już wspomniano wszystkie trzy armaty spoczywały na jednym łożu i wszystkie były podnoszone i opuszczane wspólnym mechanizmem. Naturalnie takie rozwiązanie, choć prostsze w zastosowaniu,

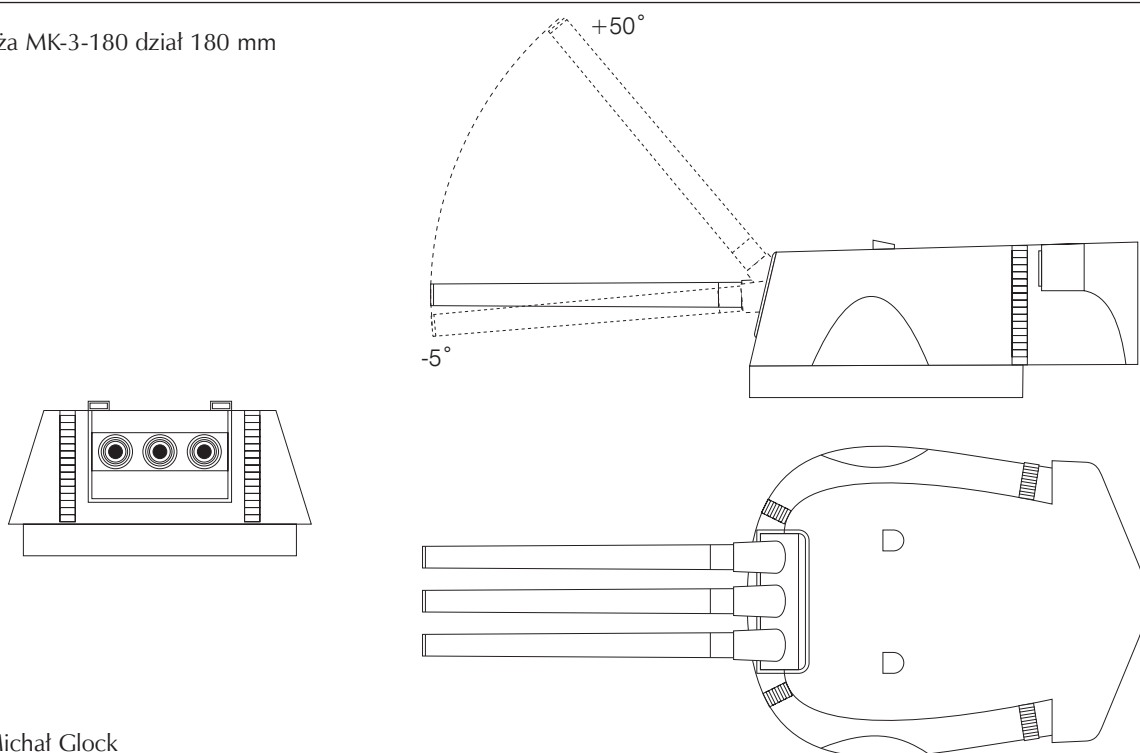
w praktyce było dosyć nieszczęśliwe dla stanowisk artylerii głównej, gdyż uszkodzenia jednej armaty lub jednego z mechanizmów w wieży oznaczało wyeliminowanie całej wieży.

Dwie wieże umieszczono na dziobie, przy czym druga stała w superpozycji. Trzecia wieża została umieszczona na pokładzie rufowym.

Armaty kal. 180 mm miały lufy długości 57 kalibrów (10 345 mm z zamkiem) i złożoną konstrukcję z wymiennymi „koszulkami”, przy czym zastosowano w nich dwa rodzaje gwintów. Pierwotnie zastosowano gwinty o głębokości 3,6 mm, jednakże do roku 1941 wszystkie armaty na krążownikach otrzymały koszulki o głębszych gwintach, a więc zapewniających większą żywotność lufy i lepszą celność. Bruzd było 40 i miały długość 10 160 mm. Komora naboju miała objętość 53,2 dm³. W przeciwieństwie do wcześniejszego modelu armat kal.

180 mm zastosowanych na krążowniku *Krasnyj Kawkaz* armaty otrzymały bardziej konwencjonalny zamek śrubowy w miejsce klinowego – charakterystycznego dla armat szybkostrzelnych mniejszych kalibrów. Zamek otwierał się hydraulicznie do góry (gdyż ustawienie armat bardzo blisko siebie na wspólnym łożu wykluczało otwieranie zamka na boki). Szybkostrzelność pierwotnie oszacowano na 6 strzałów (później założenia skorygowano do 5,5 strzałów). Żywotność lufy określono na 320 strzałów. W praktyce nie udało się w warunkach bojowych strzelać szybciej niż 2 strzały na minutę. Pocisk o masie 97,5 kg (w zasadzie wszystkie pociski bojowe miały podobną masę) były wystrzeliwane z szybkością początkową 920 m/s na maksymalną odległość ponad 37 000 metrów. Każde działo miało swoje podajniki podające pociski i ładunki miotające. Załoga wieży składała się z 50 ludzi.

Wieża MK-3-180 dział 180 mm



rys. Michał Glock

Elewacja wieży umożliwiała podniesienie luf $+48^\circ$ (na *Kirowie*) i $+50^\circ$ (na pozostałych okrętach). Silniki elektryczne pozwalały na podnoszenie luf z szybkością 10° na sekundę

(ręcznie $0,2^\circ$ na sekundę). W sumie w każdej z wież MK-3-180 znajdowało się 11 silników elektrycznych o łącznej mocy 67,2 kWt¹⁴. Całe stanowisko wraz z częścią barbe-

ty ważyło w zależności od miejsca ustawienia na pokładzie od 236 t (wieża nr 3 na rufie) poprzez 241 t

14. *Encyklopedia ote...* s. 968.

Alarm przeciwlotniczy na *Woroszyłowie* w czasie wojny, widoczna rufowa wieża dział 180 mm.

Fot. Siergiej A. Bałakin

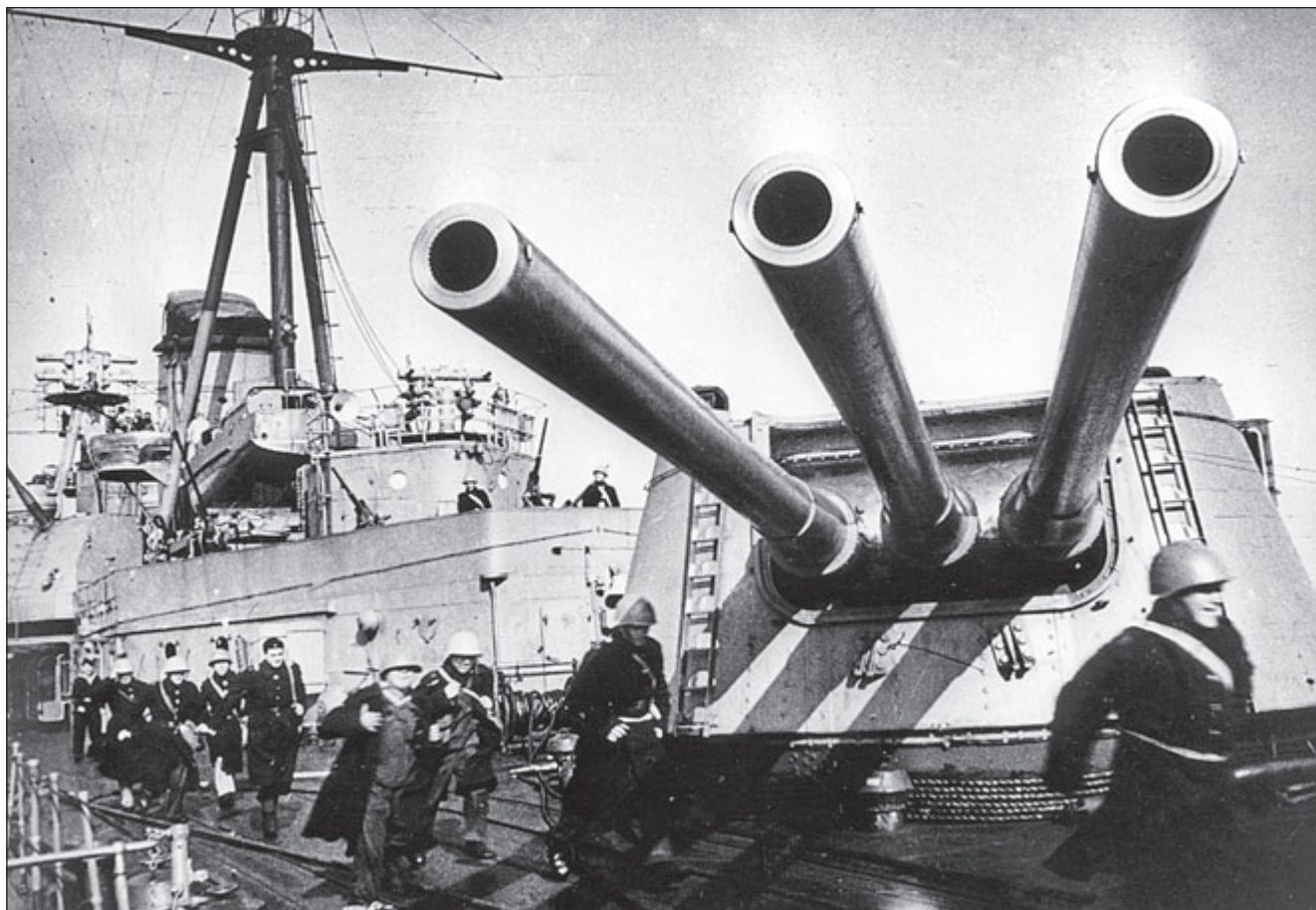


Tabela nr 3 Rodzaje pocisków do dział B-1-P

Rodzaj pocisków	Masa [kg]	Długość [mm]	Masa ładunku wybuchowego [kg]	Masa ładunku miotającego [kg]	Typ zapalnika
Przeciwpancerny wz. 1928*	97,5	863	2,0	40 typu 180/60	KTMB,BZM,KTD
Przeciwpancerny wz. 1928*	97,5	913	1,95	40 typu 180/60	KTMB
Burzący wz. 1928*	97,5	967	7,3	40 typu 180/60	MR
Burzący wz. 1928*	97,5	965	7,0	40 typu 180/60	KTMF
Przeciwpancerny wz. 1928 (B0-08)	97,5	914	1,95	40 typu 180/60	KTMB,KTMB-2
Przeciwpancerny wz. 1928	97,5	902	1,82	40 typu 180/60	KTMB,KTMB-2
Półprzeciwpancerny wz 1928 (P-07)	97,5	966	7,0	40 typu 180/60	KTMF, KTMF-2
Półprzeciwpancerny wz 1928	97,5	966	6,8	40 typu 180/60	KTMF, KTMF-2
Burzący wz 1928	97,5	966	7,0	40 typu 180/60	KTMF
Szrapnel wz 1928 (OF-50)	97,5	955	7,86	40 typu 180/60	RGM
Szrapnel wz 1928	97,5	954	7,97	40 typu 180/60	RGM
Szrapnel wz 1928 (OF-026)	98,27	969	7,52	40 typu 180/60	RGM
Rozpryskowy wz 1928 (DG-026)**	97,5	967	7,52	40 typu 180/60	WM-16
Przeciwbetonowy wz 1928	97,5	963	8,57	40 typu 180/60	KTMF

* Dotyczy armat z mniejszą głębokością gwintu

** Pocisk przeciwlotniczy

(wieża nr 1) do 247 ton (wieża nr 2). Różnice w ciężarze wynikały z różnej wysokości barbet. Stanowiska mogły obracać się po 135° na każdą burtę. Prędkość obrotu wynosiła 8° na sekundę w przypadku wykorzystywania silników elektrycznych lub 0,5° na sekundę ręcznie.

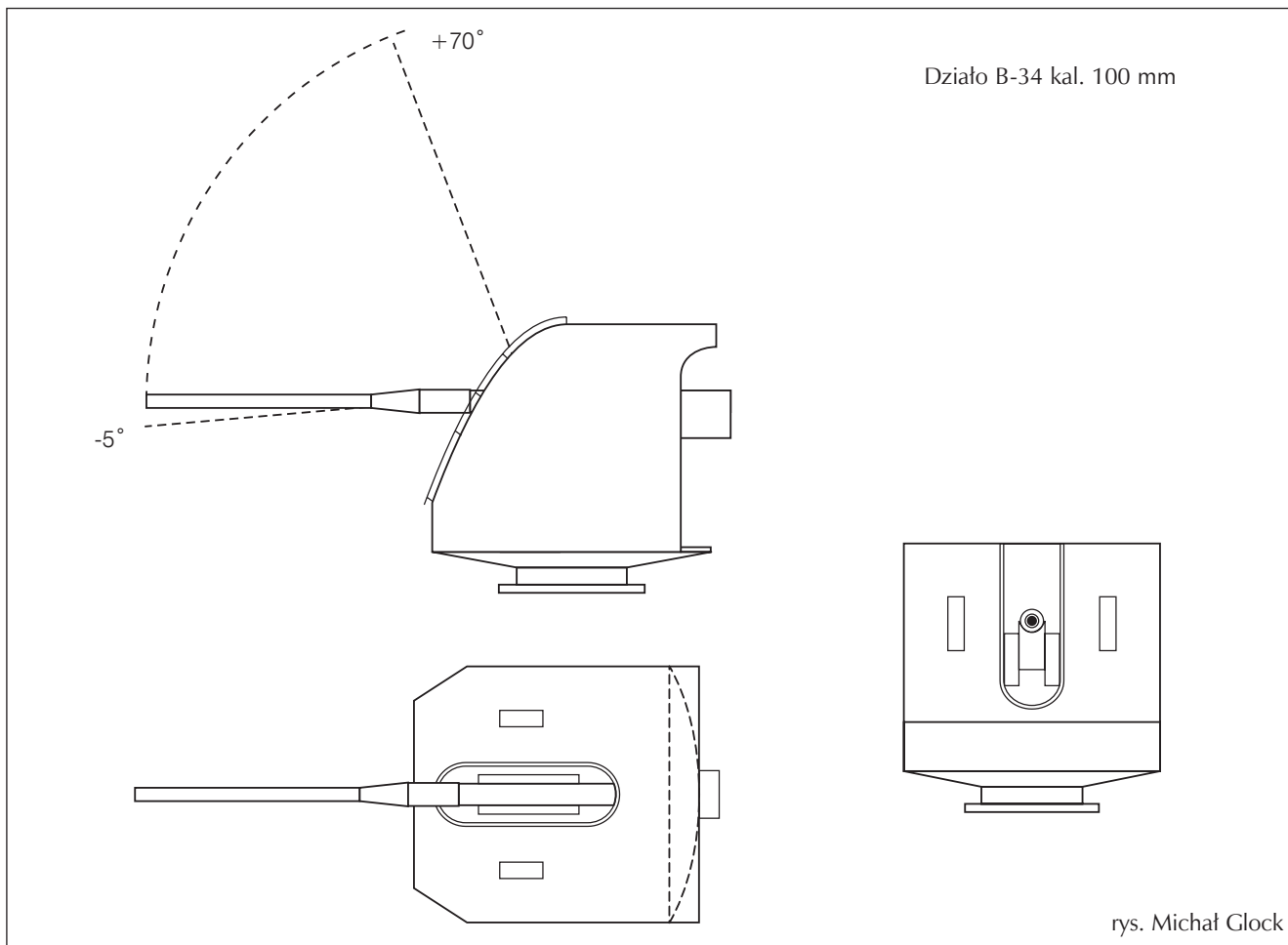
Funkcję ciężkiego uzbrojenia przeciwlotniczego na okrętach pełniło po 6 armat (2 baterie po 3 armaty) kal. 100 mm typu B-34. Armaty stały na pojedynczych lawetach osłoniętych maskami przeciwodłamkowymi. Całe ciężkie uzbrojenie przeciwlotnicze umieszczono

w rejonie rufowego komina. Takie rozwiązanie niestety było dosyć nieszczęśliwe, gdyż jedno trafienie bombą lub pociskiem większego kalibru mogło wyeliminować całą posiadaną ciężką artylerię przeciwlotniczą. Pierwotnie planowano na miejscu pojedynczych armat

Stanowisko armat kal. 100 mm typu B-34 USM.

Fot. zbiory Sergiej A. Bałakin





ustawianie podwójnych stanowisk armat kal. 100 mm na podstawach Minizini. Jednak waga tych stanowisk oraz przestarzałe rozwiązania konstrukcyjne spowodowały, że te pochopnie zakupione stanowiska trafiły na pokłady starych czarnomorskich krążowników. Trzy trafiły na *Krasny Krym* i *Czerwoną Ukrainę* oraz cztery na *Krasnego Kawkaza*.

Armaty kal. 100 mm ustawione na nowych krążownikach były opracowywane w zakładach Bolszewik (dawny Obuchow) w zasadzie od połowy lat 30-tych, jednakże końcowe prace przy tych stanowiskach zbiegły się w czasie z budową i wykańczaniem pierwszych krążowników projektu 26.

Armata kal. 100 mm B-34 miała lufę o długości 56 kalibrów (5795 mm, w tym część gwintowana 5350). Lufa nie miała konstrukcji wielowarstwowej, więc w razie zużycia cała podlegała wymianie. 40 bruzd miało głębokość 1,5 mm. Komora nabojoowa miała objętość 7,985 dm³. Sam zamek był klinowy i charakterystyczny dla dział szybkostrzelnych. Strzelano pociskami

zespolonymi o masie 30 kg (właściwy pocisk 15,8 kg). Prędkość początkowa pocisku wynosiła 900 m/s. W zasadzie ładowanie odbywało się ręcznie, zaś same pociski trafiały na stanowisko za pomocą wind z komór amunicyjnych położonych na śródokrę-

ciu. Żywotność lufy obliczono na 800 strzałów.

W roli lekkiej artylerii przeciwlotniczej na krążownikach projektu 26 ustawiono po 6 już nienajnowszych działek kal. 45 mm typu 21-K. Ustawienie tych działek było podyktowane opóźnieniem w produkcji

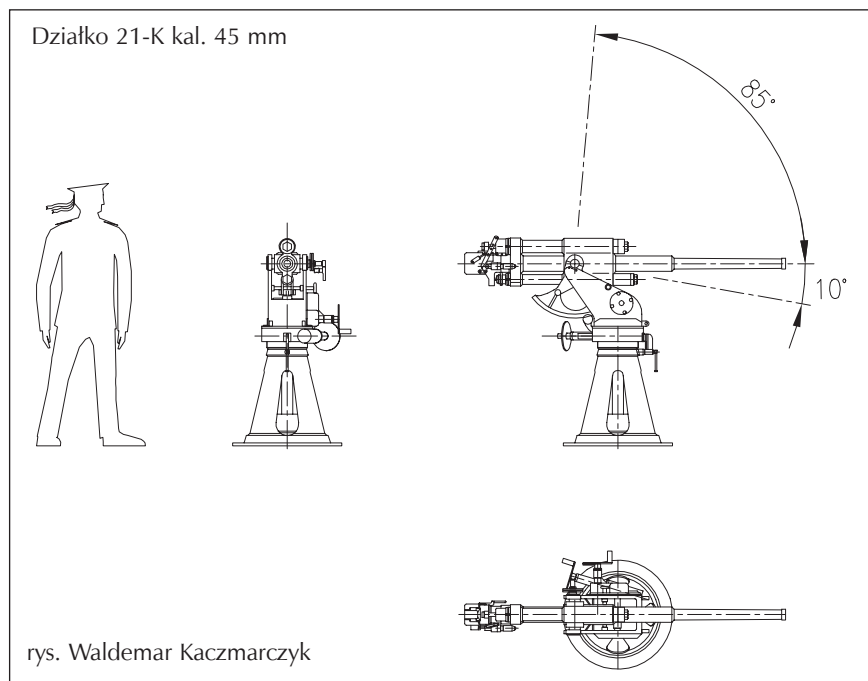


Tabela nr 4. Zapas pocisków do dział na krążownikach projektu 26, 26 bis 26-bis-2

	kal.180 mm	kal.100 mm	kal. 85 mm	kal. 45 mm	kal. 37 mm	kal.12,7 mm
Standardowy						
<i>Kirow</i>	900	1800	-	3600	-	75 000
<i>Maksim Gorki</i>	900	1800	-	5400	-	50 000
<i>Kalinin</i>	900	-	2800	3600	30 000	75 000
Maksymalny						
<i>Kirow</i>	924	2000	-	3900	-	-
<i>Maksim Gorki</i>	924	2000	-	5850	-	-
<i>Kalinin</i>	924	-	3000	3900	-	-

działek przeciwlotniczych nowych wzorów kal. 37 mm typu 70-K. Działka, podobnie jak na pancernikach, zostały ustawione w bateriach po trzy. Pierwsza trójka została ustawiona na dachu głównego stanowiska dowodzenia, zaś pozostałe na pokładzie na skraju rufowej nadbudówce.

Działa kal. 45 mm typu 21-K miały lufy o długości 46 kalibrów (2072 mm), 16 bruzd w lufie o głębokości 0,5 mm miało długość 1650 mm. Działka wyposażono w półautomatyczny, pionowy zamek klinowy o masie 10,5 kg. Odrzut przy oddawaniu strzału wymusił zastosowanie specjalnych hydrauliczno-sprężynowych oporopowrotników. Masa poje-

dynczego stanowiska przygotowanego do strzału wynosiła około 0,5 tony. Szybkostrzelność wynosiła 25 strzałów na minutę, jednak w praktyce nie strzelano szybciej niż 18-20 strzałów na minutę. Pocisk o masie 1,065 kg-2,41 kg był wystrzeliwany z lufy z prędkością w przedziale 335-880 m/s na dystans 5000 m (przy strzelaniu do celów powietrznych) i do 9200 m przy strzelaniu w poziomie.

Obok działek kal. 45 mm na przedniej nadbudówce umieszczono także 4 wielkokalibrowe karabiny maszynowe kal. 12,7 typu DSzK.

Na uzbrojenie krążowników wchodziły także dwie trójrurowe wyrzutnie torped kal. 533 mm typu 39-Ju. Zostały one ustawione na

śródkreściu na wysokości katapulty. Torpedy typu 53-38 (licencja włoska) zostały umieszczone bezpośrednio na wyrzutniach. Nie przewidziano torped zapasowych, zaś uzbrojenie głowic następowało w razie konieczności tuż przed akcją bojową. Odpalenie torped następowało za pomocą niewielkiego ładunku prochowego (900 gramów prochu czarnego). Masa całego stanowiska wynosiła około 11,6 tony.

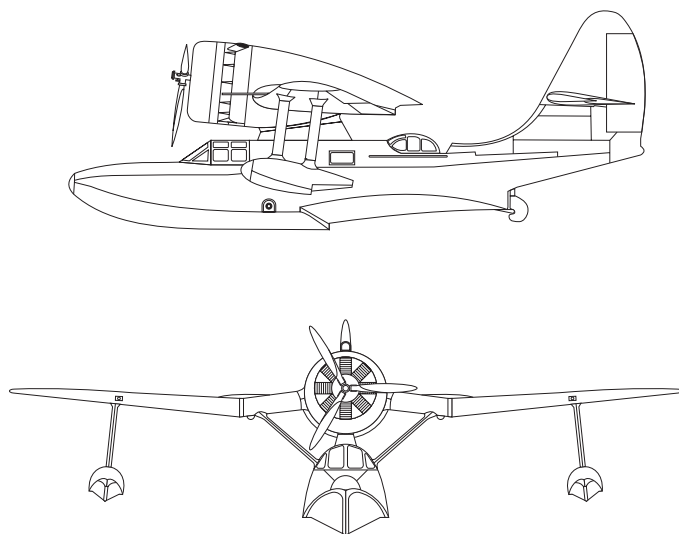
Wyposażenie lotnicze

Do korygowania ognia oraz rozpoznania na wyposażenie nowych krążowników przyjęto także dwa wodnosamoloty typu KOR-1. Samoloty nie posiadały hangaru przez co były narażane na

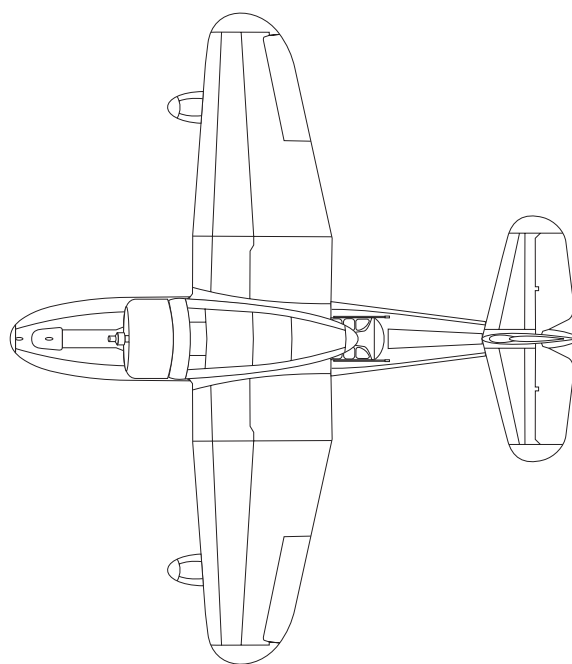
Wyrzutnia torped *Woroszyłowa* gotowa do strzału, połowa lat 50-tych.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Łódź latająca Beriew Be-4 (KOR-2)



rys. Michał Glock

uszkodzenia wywołane warunkami atmosferycznymi względnie od prowadzonego ognia artyleryjskiego własnego lub przeciwnika. Samoloty miały masę 2,486 tony i napędzane były jednym silnikiem M-25 o mocy 675 KM. Były to samoloty o konstrukcji drewnianej, dwupłatowe z jednym dużym pływakiem centralnym i dwoma pomocniczymi. Samolot miał składane skrzydła tak, że mieścił się na platformie o wymiarach nie większych niż 11×11 m (czas składania skrzydeł wynosił prawie 40 minut, choć planowano, że wyniesie ono 10 minut). Moc silnika pozwalała na maksymalny lot z prędkością 277 km/h, zaś zapas benzyny pozwalał na trzygodzinny lot (zasięg ok. 860 km). Interesujące, że nowe samoloty były niejako tymczasowym rozwiązaniem do czasu opracowania konstrukcji wodnosamolotu lub łodzi latającej mającej być powszechnie wykorzystywaną na wielkich jednostkach floty, które dopiero zamierzano zbudować. Samolot KOR-1 (Be-2) nie zadowalał swoimi osiągnięciami (szczególnie zła była dzielność morską) i nawet nie przeszedł prób państwowych (!). Jednakże produkcja 13 maszyn została podjęta w 1937 roku, gdyż w przeciwnym razie okręty floty

radzieckiej nie posiadałyby żadnego samolotu pokładowego, ponieważ dotychczas używane łodzie latające KR-1 (radzieckie kopie niemieckiego Heinkla HD-55) były wycofane z linii w 1938 roku i nie było ich następców. Interesujące, że KOR-1 był ostatnim powszechnie wykorzystywanym wodnosamolotem marynarki radzieckiej. Oprócz krążowników proj. 26 trafił także na pokład *Krasnego Kawkaza* oraz pancerników *Marat*, *Oktjabskiej Rewolucji* oraz *Pariżskiej Komuny*. Dla nowych krążowników specjalnie zakupiono w niemieckiej firmie Heinkel 4 katapulty K-12 W. Masa katapulty wynosiła 21 t, zaś jej długość 24 m. Pozwalała ona na start maszynom o masie do 2750 kg z prędkością 125 km/h (przyspieszenie 4 g). Dwie katapulty przeznaczono na nowe krążowniki, zaś pozostałe wykorzystano do celów badawczych (jedna katapulta trafiła na pokład specjalnie zaadoptowanej barki stojącej w bazie w Oranienbaumie) i opracowania własnych urządzeń podobnego typu¹⁵.

Pod koniec wojny na krążowniku *Mołotow* testowano nowy typ pokładowych samolotów rozpoznawczych typu Be-4 oznaczonych jako KOR-2. Niestety samoloty te nie miały okazji wejść na uzbroje-

nie żadnego z radzieckich okrętów pomimo, że były uznawane za konstrukcje udaną.

Nowe krążowniki wyposażono także w broń przeciw okrętom podwodnym. Na pawężowej rufie umieszczono dwie zrzutnie bomb głębinowych, natomiast cztery dalsze wyrzutnie typu BMB-1 umieszczono na pokładzie rufowym przed rufową wieżą artylerii głównej. W magazynach krążowników przechowywano do 20 dużych bomb głębinowych typu BB-1 oraz do 30 małych BM-1. W czasie wojny oczywiście zabierano ich więcej: do 30 dużych i 60 małych.

Na wypadek nocnej walki okręty wyposażono w cztery reflektory bojowe o średnicy lustra 90 cm. Na *Kirowa* trafiły początkowo cztery włoskie reflektory typu OG-90 (firmy Galileo¹⁶ o masie 654 kg i natężeniu światła 168 kandel), standardowo używane na dużych włoskich jednostkach, zaś *Woroszyłow* otrzymał ich radzieckie kopie typu MRE-39,0-2 (masa 600 kg, natężenie światła 160 kandel). W czasie wojny reflektory włoskie na *Kirowie*

15. Kiński A., Zablockij W., *Oczy Wielkiej Floty – Beriew Be-4*, „Nowa Technika Wojskowa”, styczeń 2001, Warszawa 2001, s.33-36

16. Platonow A. W., *Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli 1941-1945*, Sanki Petersburg 2002, s. 515.

zostały zastąpione przez urządzenia rodzimej konstrukcji.

Ponieważ marynarka radziecka, w przeciwieństwie do floty carskiej, nie posiadała rozbudowanych sił minowych do zadań związanych ze stawianiem zapór minowych, przystosowano do stawiania min wszystkie nowo budowane okręty wojenne oraz pod tym kątem modernizowano stare okręty. Nowe krążowniki także miały być zdolne do stawiania ofensywnych pól minowych na wodach przeciwnika. Na zainstalowanych torach minowych znalazło się miejsce dla 164 min wzoru 1912 względnie dla 100 cięższych nowych min typu KB-1. Miny były spuszczone do wody z dwóch pochylni umieszczonych na skraju rufy.

Aby zabezpieczyć krążowniki przed możliwością wpłynięcia na miny kontaktowe na wyposażeniu okrętów znalazły się trały-parawany typu „K-1”. Łącznie na każdym z nowych krążowników zainstalowano 4 trały (po 2 na burcie). Niestety pomysł z wykorzystaniem tego

typu trałów na szybkich krążownikach okazał się chybiony, gdyż trał był zaprojektowany do wykorzystania przy prędkości 14-18 węzłów, natomiast krążowniki podobnie jak wszystkie nowe niszczyciele także wyposażone w trały tego rodzaju, z reguły w czasie działań bojowych (a także ćwiczeń) poruszały się z większą prędkością, przy której trał przestawał spełniać swoje funkcje lub po prostu urywał się pod naporem wody. Trały umieszczono na stelażach na barbecie drugiej wieży artylerii głównej.

Od początku wojny instalowano także na większych nawodnych jednostkach urządzenia demagnetyzacyjne mające chronić kadłub przed detonacją dennych min magnetycznych. Urządzenie było niezwykle proste i składało się z kabla oplatającego kadłub oraz generatora słabego pola magnetycznego dezaktywującego zapalniki w minie magnetycznej.

Nowe radzieckie krążowniki przygotowano do odpierania ataku gazo-

wego względnie zabezpieczono przed zgubnymi skutkami odniesionych uszkodzeń, kiedy to część pomieszczeń mogła wypełnić się dymem. Wszystkie ważniejsze pomieszczenia (SD, centrala artyleryjska itp.) zostały podłączone do 8 specjalnych urządzeń mających za zadanie filtrowanie i oczyszczanie powietrza. Zainstalowane dmuchawy pozwalały w ciągu godziny na wymianę do 300 m³ powietrza każda.

Krążowniki przystosowano także do stawiania zasłony dymnej. Na pokładzie znalazły się dwa systemy wytwarzania zasłony dymnej. DA-1 był połączony z kominami i w zależności od tego jakie wykorzystano mieszaniny nafty/mazutu można było uzyskać dym czarny lub biały. Na rufie zainstalowano system DA-2 który wytwarzał dym dzięki reakcji chemicznej S-4 (chlor i tlenek siarki¹⁷).

17. Pyzik R., „Brzydkie kaczątko” stalinowskiej floty cz. III, „Okręty Wojenne” nr 46, Tarnowskie Góry 2001, s.40-52. Były to standardowe wyposażenie radzieckich jednostek przełomu lat 30 i 40-tych.

Trał-parawan na specjalnym stelażu przy burcie Woroszyłowa. Dalej widać jak dźwиг kratownicowy opuszcza na wodę sześciowiosłową jolę.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin



Gotowy do opuszczenia na wodę trał-parawan typu K-1 na Woroszyłowie. W tle pancernik *Pariżskaja Kommuna*.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Nadbudówka dziobowa *Kirowa* tuż po ukończeniu budowy. Fotografia wykonana przez wywiad fiński.
Fot. „Suomen Laivasto Sodassa”

Systemy kierowania ogniem artyleryjskim

Do kierowania ogniem nowe radzieckie krążowniki otrzymały najnowocześniejszy ówczesnie system opracowany w 1938 roku. System typu „Mołnia”, bo o nim mowa, został opracowany w zakładzie nr 112 Elektropribor, który był głównym dostawcą tego typu wyposażenia dla radzieckich jednostek. System ten został opracowany na podstawie włoskiej dokumentacji i wcześniej zainstalowany (oczywiście na mniejszą skalę) na liderach proj. 1 typu *Leningrad*.

Za głównego twórcę uważa się inż. W. R. Zarnickiego. System składał się z centrali artyleryjskiej CAS-2 (opracowanej w 1936 i wzorowanej na centrali Galileo) będącej niejako sercem całego systemu, skąd przekazywano informacje dotyczące celu do wież artylerii głównej, a w razie konieczności także do baterii artylerii przeciwlotniczej i na wyrzutnie torped. Danych dotyczących celu dostarczał główny zespół dalmierzy KPD₃-6 (stanowisko otrzymało oznaczenie B-20). Zespół ten składał się z trzech sześciome-

trowych dalmierzy stereoskopowych typu DM-6, wizjerów WMC-2 oraz noktowizorów N-1. Jeden z dalmierzy zajmował się pomiarem odległości od celu, drugi mierzył odległość padania własnych pocisków, zaś trzeci był niejako zapasowym i w razie konieczności mógł dokonywać pomiarów za pozostałe dalmierze. Stanowisko umieszczono na platformie na szczycie czworonożnego masztu na wysokości ok. 26 m nad lustrem wody. Umieszczenie dalmierzy na jednym stanowisku, choć znacznie poprawiało celność, było dość niebezpieczne, gdyż istniała realna możliwość wyłączenia całego systemu jednym celnym trafieniem nawet odłamkiem. Aby temu jakoś zaradzić każda wieża została wyposażona w swój własny dalmierz DM-6, aby w razie konieczności samodzielnie prowadzić ogień. Centrala została umieszczona wewnątrz kadłuba pod dziobową nadbudówką. Stanowisko KPD₃-6 ważyło 13 ton i obsługiwane było przez 9 ludzi.

Artyleria przeciwlotnicza (tylko stanowiska kal. 100 mm) była naprowadzana centralnie za pomocą systemu

„Horyzont-1”. System ten składał się z dwóch stanowisk SPN-100 (*Kirow*) lub SPN-200 (*Woroszyłow*). Każde stanowisko było wyposażone w dalmierz stereoskopowy DM-3 o bazie 3 metrów. Dalmierze umieszczone były w rufowej części nadbudówki dziobowej. Dane tam uzyskane były przekazywane do centrali odpowiadającej za prowadzenie i korygowanie ognia artylerii przeciwlotniczej SO-26. Stamtąd dane dotyczące celu przekazywano na stanowiska. Wszystkie 6 pojedynczych stanowisk było zorganizowanych w dwie baterie (po jednej na burtę). W razie uszkodzenia systemu „Horyzont-1” korygowaniem ognia mógł zająć się system kierowania ogniem artylerii głównej.

Kierowanie ogniem artylerii przeciwlotniczej kal. 45 mm (później 37 mm) było możliwe dzięki danym otrzymywanym z trzech dalmierzy typu DM-1,5 (dalmierz półtorametrowy). Dwa z dalmierzy ustawiono na nadbudówce dziobowej (na platformie reflektorów powyżej baterii armat kal. 45 mm), trzeci trafił na dach niewielkiej nadbudówki stojącej za stanowiskami łodzi na rufie. W razie konieczności celowanie działkami przeciwlotniczymi mogło odbywać się bez pomocy dalmierzy. Na pokładach znalazło się także miejsce na cztery wielokalibrowe karabiny maszynowe kal. 12,7 DSzK. Karabiny te stały na pierwszym pokładzie nadbudówki dziobowej (po dwa na burtę) i w razie konieczności mogły być także obsługiwane przez dalmierze DM-1,5.

Celowanie wyrzutniami torped mogło odbywać się za pomocą systemu „Mołnia”.

Wypożenie dodatkowe

Na krążownikach nie przewidziano wyposażenia radarowego, zresztą w ZSRR dość późno w porównaniu z innymi krajami rozpoczęto prace nad tego typu urządzeniami, niemniej jednak do wybuchu wojny jedno z pierwszych takich urządzeń trafiło na pokład krążownika *Mołotow*. Był to radar typu „Redut-K” i służył do wykrywania celów powietrznych. Jako że było to jedyne tego typu narzędzie działające urządzenia we Flocie Czarnomorskiej tuż począt-

ku wojny okręt był wykorzystywany jako część systemu Obrony Przeciwlotniczej Bazy Głównej. W późniejszym okresie na jednostkach radzieckich pojawiły się brytyjskie radary typów 281 i 291, radary kierowania ogniem artylerii głównej typów 284 i 285 oraz radary kierowania ogniem przeciwlotniczym typu 282. Wszystkie trafiły na pokłady radzieckich okrętów na mocy umowy Lend-Lease. W późniejszym okresie radziecki przemysł elektroniczny na brytyjskich wzorach skonstruował własne urządzenia radarowe, zaś po wojnie kopiowano także urządzenia pochodzenia niemieckiego zdobyte w czasie działań wojennych i przejęte na okrętach przyznanych w ramach reparacji wojennych (na przykład krążownik *Nürnberg* – późniejszy radziecki *Admirał Makarow*).

W celu utrzymywania łączności na okrętach zainstalowano system „Błokada-2” opracowywany od połowy lat 30-tych. System składał się z szeregu odbiorników i urządzeń nadawczych. W pierwotnej konfiguracji na okrętach zainstalowano nadajniki pracujące na długich falach: „Uragan”, „Szkwał”, radiotelefon „Briz” oraz pracujący na krótkich falach „Buchta”.

Odbiorniki pracujące na falach długich były reprezentowane przez urzą-

dzenia „Dozor”, „Purga”, „Wichr” i „Mietel”. Łączność na szczeblu taktycznym zapewniał radiotelefon „Rejd”, zaś specjalnie do utrzymywania łączności z wojskami desantowymi w razie konieczności niesienia im pomocy zainstalowano radiostację PB-38. Urządzenia krótkofalowe miały zasięg w granicach do 7000 mil zaś długofalowe do 1200 mil. Oczywiście na pokładach okrętów nie zabrakło optycznych środków łączności, w tym 5 przenośnych reflektorów sygnalizacyjnych o średnicy lustra 45 cm, zestawów flag sygnałowych oraz rakiet.

Energię elektryczną na nowych jednostkach zapewniały liczne generatory prądu. Na *Kirowie* znalazły się cztery włoskie turbogeneratory parowe typu Franko – Tozi o mocy po 165 kW, oraz generatory dieslowskie: jeden firmy Ansaldo i drugi z radzieckich zakładów „Krasnyj Dizel” typu 8-L4. Miały one taką samą moc jak generatory parowe, jednakże ich przeznaczeniem było zapewnianie prądu w razie awarii lub uszkodzenia. Prąd w instalacji krążownika miał napięcie 230 V. Inny zestaw generatorów znalazł się na pokładzie *Woroszyłowa*. Generatory włoskie zastąpiły produkowane w rodzimych zakładach urządzenia typu PST 44/23 standardowo montowane później na

wszystkich krążownikach projektu 26 bis. Dodatkowo zainstalowano generatory dieslowskie. Wszystkie generatory miały moc po 165 kW, jednakże wytwarzały prąd o napięciu 220V.

Wypożyczenie nawigacyjne składało się z dwóch kompletów żyrokompasów. Na *Kirowie* zainstalowano żyrokompasy niemieckiej firmy Einschütz, na *Woroszyłowa* trafił jeden taki żyrokompas i jeden rodzimej produkcji typu „Kurs-2”. Dodatkowo na okrętach zainstalowano wykreślacze kursu firmy Sperry oraz rodzimej produkcji „Kurs”. Na krążownikach ustawiono jeszcze 4-5 magnetycznych kompasów 127 mm (2 główne i 2-3 pomocnicze). Do określania prędkości krążowniki wyposażono wzorem wcześniejszych konstrukcji w logi GO Mk III.

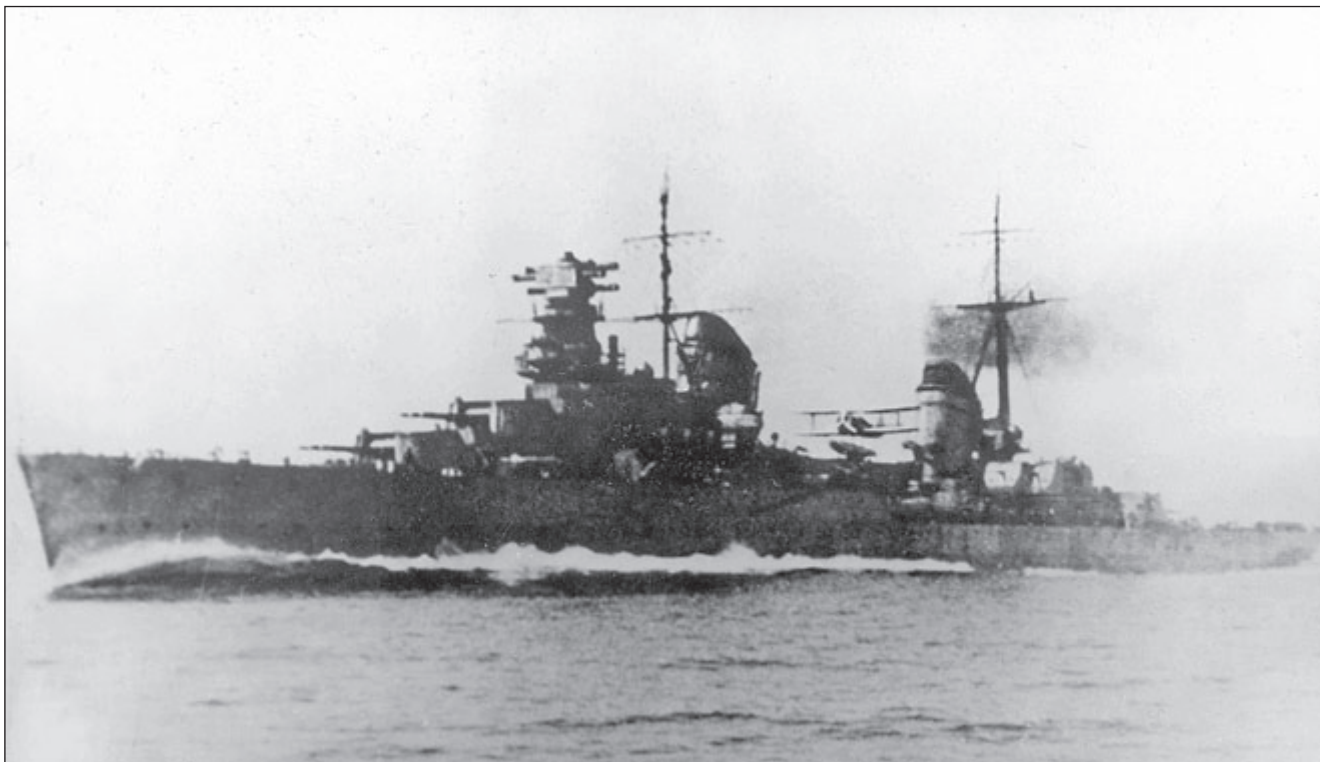
W celach komunikacyjnych lub ratunkowych na pokładach okrętów ustawiono szereg łodzi i kutrów. Największe były kutry KS-26 napędzane silnikami spalinowymi pozwalającymi na uzyskanie prędkości do 9 węzłów. Kutry z reguły były wykorzystywane przez dowódcę lub admirała przebywającego na pokładzie. Stały na nadbudówce rufowej za grotmasztem i były obsługiwane przez duży bom ładunkowy przytwierdzony do podstawy masztu.

Duży barkas motorowy przed opuszczeniem na wodę. W tle jeden z krążowników typu *Swierdłow*. Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin



Ćwiczenia załogi w spuszczeniu czterowiosłowej joli z żurawików rufowego pokładu. Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Maksim Gorki krótko po wcieleniu do służby. Na katapulcie wodnosamolot KOR-1.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

Dla załogi przewidziano dwa duże barkasy o wyporności 3 t i prędkości 8 węzłów ustawione na pokładzie w rejonie katapulty i obsługiwane przez kratownicowe dźwigi przeznaczone głównie dla wodnosamolotów. Mniejsze sześciowiosłowe jole umieszczono na wychylanych żurawikach na rufie, zaś jeszcze jeden jol i mniejszą czterowiosłową łódź roboczą ustawiono po obu stronach dziobowego komina.

Skład pokładowych środków pływających nie był stały i ulegał częstym zmianom, dlatego trudno jest ustalić jakie łodzie pokładowe znajdowały się na okrętach w konkretnych momentach ich służby.

Nowe krążowniki oferowały również zupełnie nowy, niespotykany na żadnym starszym okręcie radzieckim standard pomieszczeń dla załogi. W nadbudówce dziobowej umieszczono kabiny dla oficerów wysokiego stopnia wchodzących w skład dowództwa okrętu. Przewidziano także oddzielne pomieszczenia dla sztabu, gdyż krążowniki od początku były pomyślane jako jednostki flagowe dla zespołów floty. Kajuty starszych oficerów znajdowały się także w dziobowej części kadłuba pod górnym pokładem. Młodszy oficerowie umieszczeni byli w kajutach w nad-

budówce rufowej oraz w rufowej części kadłuba. Podoficerowie i marynarze zostali rozmieszczeni w 14 kubrykach. Ustawiono w nich 506 piętrowych koi. W razie konieczności w wyznaczonych miejscach można było podczepić dodatkowych 67 koi. Załoga stołowała się w 3 dużych mesach (marynarze i podoficerowie) przy czym oficerowie mieli swoją jadalnię.

Świeżego pieczywa dostarczała mechaniczna piekarnia okrętowa. Na pokładzie znalazło się także miejsce dla salonów oficerskich, klubu z wyposażeniem kinowym, sauny, licznych łaźni, mechanicznej pralni i prasowni. Szpital na 12 łóżek (dodatkowe 4 w izolatce) wyposażony był w ambulatorium, salę operacyjną, rentgen, aptekę, oraz gabinet dentystyczny.

Załoga pierwotnie składała się z 44 oficerów, 124 podoficerów i 566 marynarzy. Razem 734 ludzi, jednak w chwili wejścia do służby „na burcie” *Kirow* miał tylko 692 ludzi, co było spowodowane niesprawnością części urządzeń pokładowych lub ich brakiem. W toku służby załogi okrętów stale się powiększały, co było spowodowane instalacją coraz nowszych systemów i urządzeń pokładowych oraz zwiększeniem ilości działek

przeciwlotniczych. Na *Kirowie* pod koniec wojny było 872 ludzi załogi zaś na *Woroszyłowie* 881.

Opis techniczny krążowników projektu 26 bis

Radzieckie dowództwo bardzo zadowolone było z projektu pierwszych nowoczesnych krążowników, jednak przy budowie kolejnych podobnych jednostek postanowiono ten bardzo dobry projekt jeszcze poprawić, przede wszystkim zaś nowe okręty miały być budowane tylko przy wykorzystaniu rodzimych elementów wyposażenia. Nie ulega wątpliwości, że decyzję tę podjęto w wyniku znacznego pogorszenia się stosunków z Włochami, co było konsekwencją trwającej wojny domowej w Hiszpanii, w szczególności zaś popieraniem przez rząd Mussoliniego frankistów. Poza tym obawiano się ze strony włoskich inżynierów aktów sabotażu, o który zresztą Włosi byli podejrzewani w wyniku serii awarii na *Kirowie* w czasie jego wyposażania.

Różnice pomiędzy projektem włoskim i jego radziecką kontynuacją były widoczne, choć nie należy ich uznawać za znaczne.

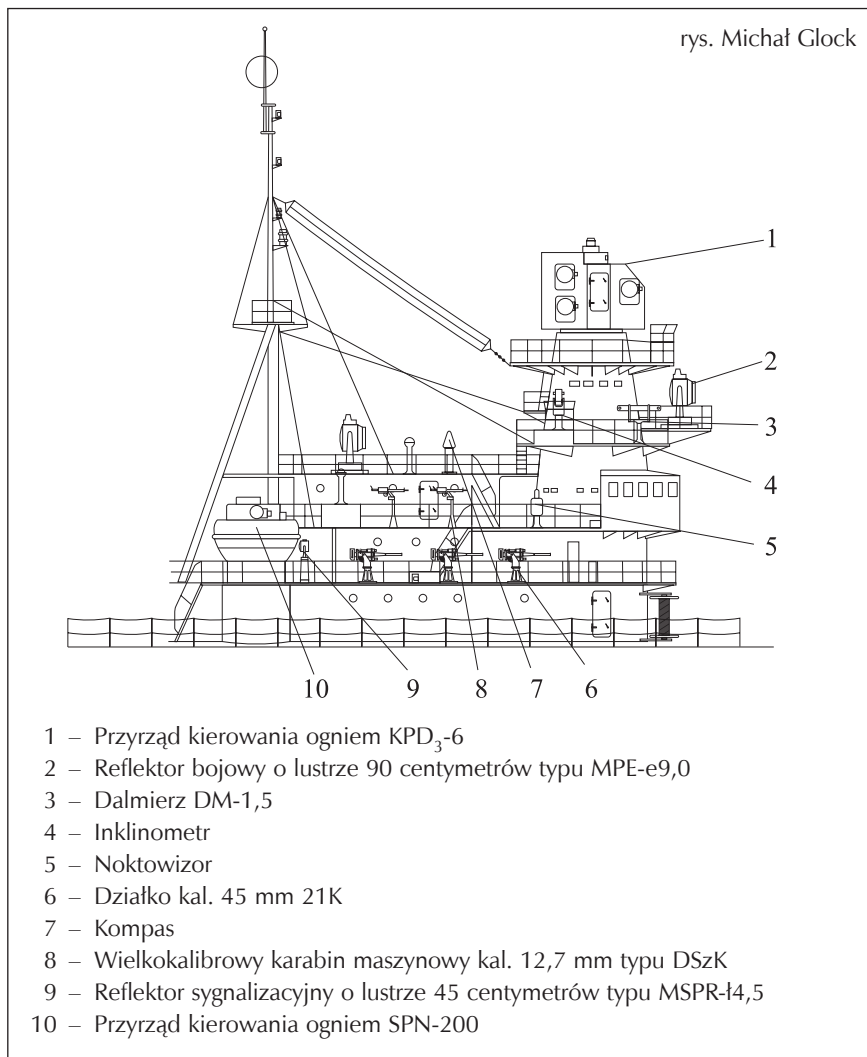
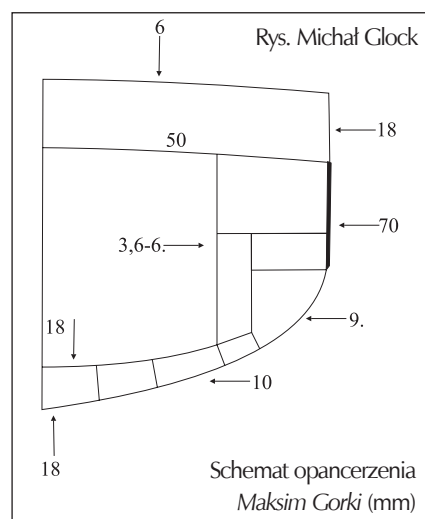
Przede wszystkim okręty projektu 26 bis opracowanego przez biuro konstrukcyjne nr 17 (CKB-17)

w Leningradzie. Prace nad poprawionym projektem trwały w zasadzie do końca 1937 roku, a więc nie opierały się na żadnych doświadczeniach zebranych w wyniku eksploatacji *Kirowa* czy *Woroszyłowa*, gdyż te jeszcze były w budowie.

Konstruktorzy skoncentrowali się na przebudowie dziobowej nadbudówki. Jak już wspomniano krążowniki projektu 26 wzorem konstrukcji włoskich zostały zaopatrzone w czworonożne maszty, na szczytach których ustawiono stanowisko dalmierzy. Niestety zgodnie z przewidywaniami okazało się w czasie pierwszych prób, że maszty bardzo dobrze przekazują drgania, dzięki czemu przyrządy kierowania ogniem były narażane na uszkodzenia.

Postanowiono zatem, że nowe krążowniki muszą mieć niższe i mniej wrażliwe na drgania nadbudówki których trzonem miała być solidna maszto-wieża, dokładnie taka jaką na swoich najnowszych konstrukcjach stosowali Włosi. Nowa nadbudówka dziobowa miała tę zaletę, że znacznie poprawiała widoczność w kierunku dziobu, co miało znaczenie dla baterii artylerii przeciwlotniczej kal. 100 mm umiejscowionej w rejonie rufowego komina.

Zgodnie z zaleceniami zarządu uzbrojenia nowe krążowniki powinny mieć wzmocnione uzbrojenie przeciwlotnicze, dlatego dodano jeszcze jedną potrójną baterię działek kal. 45 mm typu 21-K. Oczywiście w praktyce takie wzmocnienie okazało się iluzoryczne, głównie za sprawą przestarzałości konstrukcji tych działek.



Szczegółne zaniepokojenie w dowództwie floty budziło opancerzenie nowych krążowników nie odbiegające od starszych konstrukcji, a miejscami nawet cieńsze (*Krasnyj Kawkaz* posiadał pancerz burtowy o grubości 76 mm). Postanowiono o wzmocnieniu opancerzenia burtoowego do 70 mm. Wzmocniono także pancerne grodzie do 70 mm, pancerz chroniący maszynkę sterową do 30 mm, a także pancerz chroniący wieże artylerii głównej do 50-70 mm (przód wieży). Większych zmian nie wymagało stanowisko dowodzenia oraz osłony KPD i stanowiska armat kal. 100 mm.

Przy rozpatrywaniu konstrukcji tych jednostek można zauważyć, że znacznie zmodernizowano systemy kierowania ogniem zarówno dział artylerii głównej, jak i przeciwlotniczej. Na nowych jednostkach montowano system kierowania ogniem „Molnia AC”. System ten został nieznacznie unowocześniony przez dodanie systemów zapewniających

dokładniejsze przeliczanie danych oraz poprawę systemów stabilizacji. Zainstalowano także nowszą centralę kierowania ogniem CAS-1. System kierowania ogniem przeciwlotniczym także został unowocześniony do standardu „Horyzont-2”. Na mniejszej wysokości znalazł się KPD₃-6. Na krążownikach proj. 26 znajdował się on 26 metrów nad lustrem wody, zaś na nowych krążownikach KPD znalazł się 6 metrów niżej. Poza tymi zmianami wyposażenie nie uległo większym zmianom.

Nowe krążowniki jak już wspomniano miały być wyposażone w urządzenia rodzimej konstrukcji. Przede wszystkim dotyczyło to urządzeń napędowych oraz wyposażenia nawigacyjnego i lotniczego. Na nowych okrętach zainstalowano wyłącznie urządzenia napędowe własnej konstrukcji (a właściwie zbudowane własnymi siłami, ale na licencji włoskiej). Turbiny TW-7 stały się podstawową jednostką napędo-



Kalinin na podejściach do Władywostoku w 1944 roku.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

wą wszystkich radzieckich krążowników 68K i 68 Bis. Siłownia miała moc 110 000 KM ($2 \times 55\,000$ KM) i w czasie prób okazała się mniej zawodna niż włoskie prototypy. Przeprojektowano zbiorniki dna podwójnego aby zwiększyć zasięg krążowników.

Podobnie jak maszyny kotły także produkowano już wyłącznie w zakładach radzieckich.

W czasie prób obliczono, że rodzimej konstrukcji kotły przy identycznych parametrach wytwarzanej pary, są znacznie bardziej ekonomiczne w użyciu. Naturalnie wraz ze wzrostem zasięgu wzrosło zapotrzebowanie na słodką wodę niezbędną zarówno dla załogi jak i kotłów. Zbiorniki na *Maksymie Gorkim* i na *Mołotowie* miały identyczną objętość. Zapas wody kotłowej wynosił 315 ton, wody do celów higienicznych było 105 ton, zaś pitnej 95 ton. Na okrętach zainstalowano 4 destylatory wody słonej o wydajności 72 t/dobę.

Krążowniki otrzymały także pierwsze radzieckie nowoczesne katapulty typu ZK-1 budowane w Leningradzie na podstawie niemieckiej dokumentacji.

Z drobniejszych ulepszeń należy wymienić instalowanie wydajniejszych urządzeń pożarowych oraz nowocześniejszych pomp służących do osuszania (względnie zatapia) wodoszczelnych przedziałów kadłuba.

Krążowniki projektu 26-bis miały także nowsze generatory elektryczne zapewniające napięcie 230 V. Na krążownikach było w sumie 6 generatorów rodzimej konstrukcji: 4 parowe typu PST 44/23 o mocy 165 kWt każdy, oraz 2 dieslowskie (awaryjne) o takiej samej mocy.

Opis techniczny krążowników projektu 26 bis-2

W zasadzie w literaturze cztery krążowniki projektu 26 bis zwykło się traktować jako jednostki jedne-

go typu. Jest w tym wiele racji jednakże nie jest to do końca prawda.

Przede wszystkim pierwsze krążowniki budowane na Daleki Wschód były budowane w stoczni nie posiadającej należytego zaplecza produkcyjnego. *Kalinin* był w zasadzie budowany pod gołym niebem na niewykończonym jeszcze suchym doku. Prace mogły być prowadzone tylko przy współudziale doświadczonych pracowników stoczniowych z zakładów mających swe siedziby w europejskiej części Związku Radzieckiego.

Budowa obu krążowników przebiegała dosyć wolno, co dało budowniczym okazję do wprowadzania na bieżąco poprawek do oryginalnego projektu 26-bis. Pierwszą rzeczą, na którą zwrócono szczególnie uwagę była zbyt słaba konstrukcja dziobowej części ujawniona w czasie służby *Kirowa*, gdy ten wszedł w strefę silnego sztormu, co spowodowało liczne uszkodzenia głównie w części dziobowej. Poza tym uwagę budowniczych przyciągały liczne problemy z systemami kierowania ogniem, co spowodowało, że już w czasie prac wyposażeniowych wiele elementów przekonstruowano.

Tabela nr 5. Zapas paliwa na krążownikach proj. 26 bis

Nazwa okrętu	Zapas normalny [t]	Zapas pełny [t]	Zapas maksymalny [t]
<i>Maksim Gorki</i>	640	1311	1750
<i>Mołotow</i>	640	1311	1621
Źródło: Płatonow A. W., <i>Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli...</i> , s. 99-100.			

Tabela nr 6. Zapas paliwa na krążownikach proj. 26 bis – 2

Nazwa okrętu	Zapasy normalny [t]	Zapasy pełny [t]	Zapasy maksymalny [t]
<i>Kalinin</i>	650	1406	1759
<i>Kaganowicz</i>	650	1331	1714
Źródło: Platonow A. W., <i>Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli...</i> , s. 99-100.			

Jednakże podstawową różnicą pomiędzy jednostkami dalekowschodnimi i ich europejskimi odpowiednikami była artyleria przeciwlotnicza. W czasie prac wyposażeniowych okazało się że zamówione w Leningradzie stanowiska armat kal. 100 mm typu B-34 nie będą dostarczone na czas, głównie z powodu oblężenia miasta przez wojska niemieckie. Podobnie miała się sprawa z elementami, które zamówiono w stalingradzkich zakładach metalowych. Zniszczenie miasta i licznych zakładów spowodowało znaczne problemy w wykańczaniu okrętów. Jako że „potrzeba jest matką wynalazku” budowniczowie ze stoczni nr 199 postanowili prowizorycznie

zainstalować na jednostkach armaty kal. 85 mm na stanowiskach 90-K. Naturalnie tych nowoczesnych armat także nie posiadano w wystarczającej ilości, więc początkowo na *Kalininie* zainstalowano po cztery stanowiska dla armat kal. 76 mm typu 34-K i tyleż nowych 90-K. Dopiero po pewnym czasie krążowniki otrzymały wymagany skorygowany projektem zestaw ciężkiego uzbrojenia przeciwlotniczego.

Inną różnicą było znaczne przeprojektowanie zbiorników na paliwo dzięki czemu krążowniki zabierały znacznie więcej mazutu niż ich europejskie odpowiedniki. Było to związane z dużym akwenem jaki przypadł jednostkom do patro-

lowania. Wydaje się że dodatkowe zbiorniki zostały zainstalowane na pokładzie kosztem pogorszenia warunków służby załogi.

Zmian wymagały głównie pomieszczenia umieszczone pod pokładem pancernym przylegające do zbiorników paliwa.

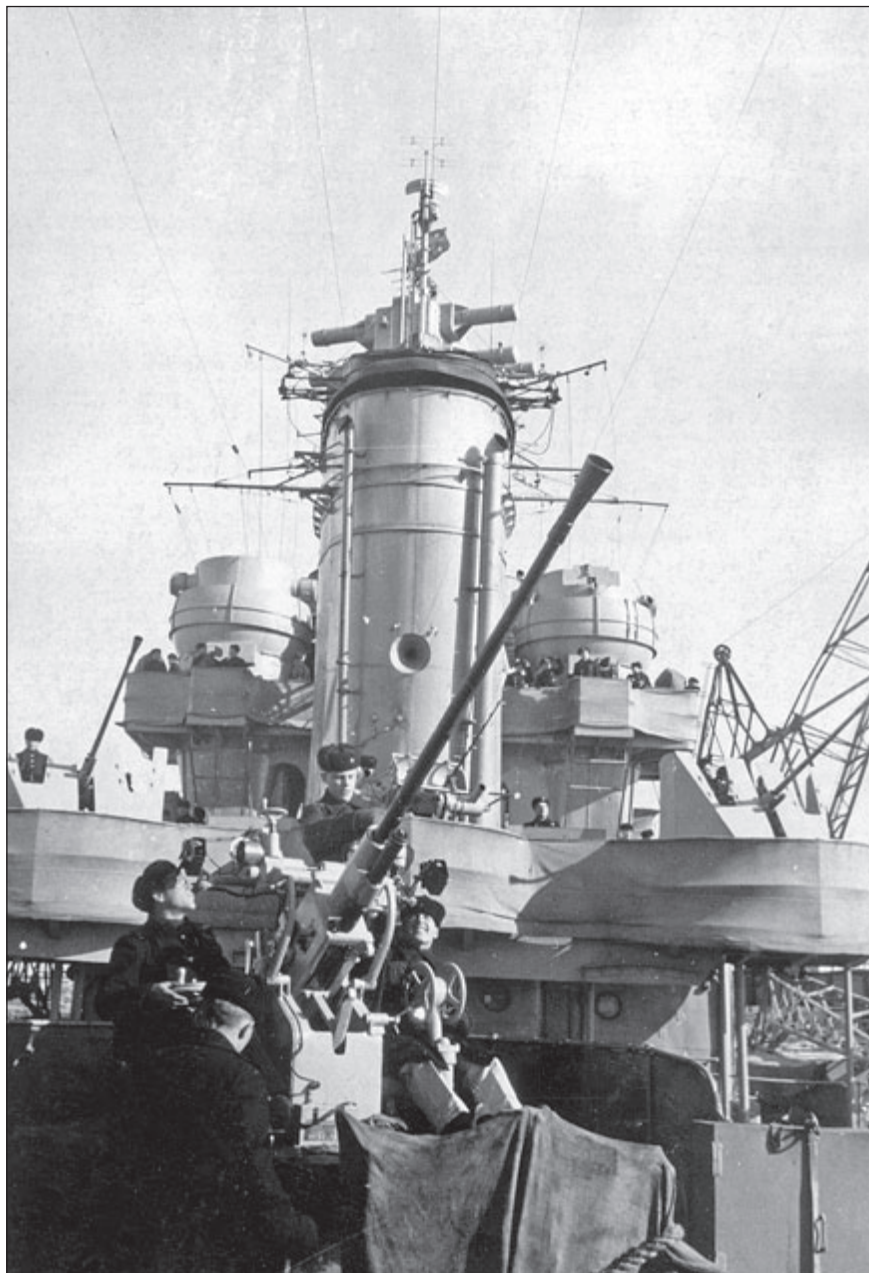
Dane dotyczące zapasów paliwa i wody przedstawiono w tabelach nr 6 i poniżej.

Interesująco prezentują się także dane dotyczące zabieranej słodkiej wody służącej zarówno do zasilania kotłów jak i dla potrzeb zaokrętowanej załogi. Znaczne zmniejszenie zapasu wody przeznaczonej dla załogi okrętu wskazywałaby na ograniczenie jej liczby związanej z przejściem na etaty pokojowe lub na sporadyczne wykorzystanie krążownika do rejsów patrolowych.

Wody kotłowej zabierano na *Kalininie* 320 t (*Kaganowicz* 200 t), wody do celów higienicznych 125 t (tylko 56 t), wody pitnej 90 t, (28 t). Na obu jednostkach zainstalowano

Tabela nr 7. Dane porównawcze krążowników

	Projekt 26 (<i>Kirow</i>)	Projekt 26-bis (<i>Maksim Gorki</i>)	Projekt 26-bis-2 (<i>Kalinin</i>)
Wyporność [t]: standardowa normalna pełna	7885 8590 9436	8177 8882 9728 (10 081)	8400 9105 10 040
Długość kadłuba maksymalna/KLW [m]	191,3/187	191,4/187	191,2/187
Szerokość [m]	17,7	17,7	17,7
Zanurzenie [m] przy wyporności: standardowa normalna pełna	5,75 6,15 7,22	5,75 6,30 7,49	5,88 6,30 -
Moc siłowni [KM]	113 500	129 750	126 900
Prędkość maksymalna [w]	36	36,1	36
Zasięg przy prędkości [Mm/ w]	3750/18	4880/18	5590/18
Zapasy paliwa maksymalny [t]	1550	1750	1707
Uzbrojenie	9 × 180 L/57 (3 × III) 6 × 100 L/56 (6 × I) 6 × 45 21-K (6 × I) 4 × 12,7 DSzK (4 × I) 6 × 533 wt (2 × III)	9 × 180 L/57 (3 × III) 6 × 100 L/56 (6 × I) 9 × 45 21-K (9 × I) 4 × 12,7 DSzK (4 × I) 6 × 533 wt (2 × III)	9 × 180 L/57 (3 × III) 8 × 85 90-K (8 × I) 6 × 45 21-K (6 × I) 10 × 37 70-K (10 × I) 6 × 12,7 DSzK (6 × I) 6 × 533 wt (2 × III)
Opancerzenie [mm]: pokład burty stanowisko dowodzenia wieże art. głównej	50 50 50 50	70 70 70 70	70 70 70 70
Załoga	692	898	812
Koszt budowy [mln rubli]	60	70	108
Źródła: Sziorokorad A. B., <i>Korabli i katjera WMF SSSR 1939-1945 gg.</i> , Mińsk 2002, Czernyszew A. A., <i>Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”</i> , „Morskaja Kollekcija” nr 2/2003, Moskwa 2003, Czernyszew A. A., <i>Krejsiera tipa „Kirow”</i> , „Morskaja Kollekcija” nr 1/2003, Moskwa 2003.			



Ćwiczenia artyleryjskie na pokładzie *Kirowa* w okresie powojennym. Na pierwszym planie działko kal. 37 mm typu 70-K. Na przednim maszcie widoczne wyposażenie radarowe.

Fot. Centralno wojenno-morskiej muzej

Tabela nr 8. Porównanie danych technicznych działek plot. instalowanych na radzieckich okrętach		
Typ	70-K	21-K
Kaliber [mm]	37	45
Długość lufy [kal./mm]	L/73,5; 2720	L/46; 2072
Zamek	klinowy, pionowy	klinowy, pionowy
Masa na stanowisku ogniowym [kg]	1350	500
Waga pocisku [kg]	0,732-0,758	1,065-2,41
Szybkostrzelność [strz./min.]	100	25
Żywotność lufy [strz.]	1500	3000
Prędkość początkowa [m/s]	880	880
Donośność pionowa [m]	6300	5000
Donośność pozioma [m]	8400	9200
Obsługa	5-6 ludzi	3 ludzi

po dwa podobnej mocy destylatory wody słonej o wydajności 130 t/dobę.

Oczywiście wyposażenie krążowników budowanych do służby na wodach dalekowschodnich różniło się w wielu szczegółach od jednostek ze stoczni europejskich. Różnice w konstrukcji zaprezentowano w tabeli nr 7.

Modernizacje krążowników projektów 26 i 26-bis

Modernizacje krążowniki przechodziły praktycznie cały okres wojenny, gdyż każdy dłuższy postój w bazie wykorzystywany na doraźne remonty, w czasie których usuwano uszkodzenia i przy okazji instalowano nowe wyposażenie.

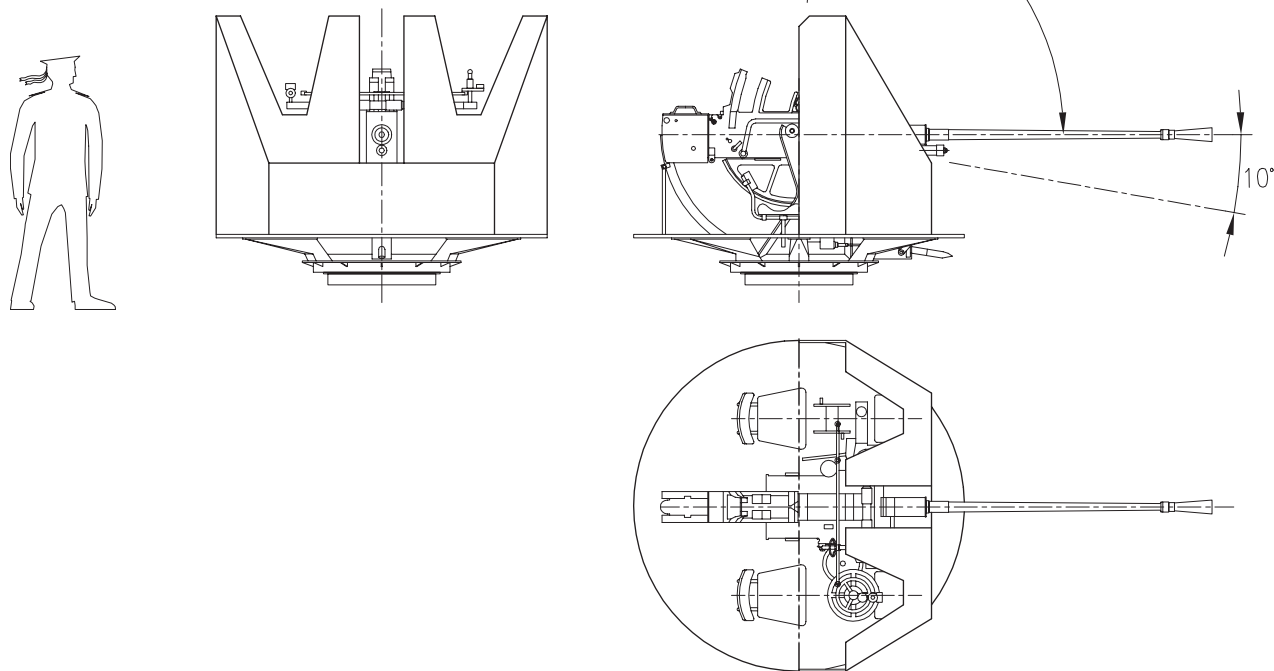
W zasadzie główną intencją wojennych modernizacji było wzmocnienie artylerii przeciwlotniczej przez instalację nowoczesnych automatycznych działek plot. kal. 37 mm typu 70-K w miejsce przestarzałych stanowisk działek kal. 45 mm typu 21-K.

Naturalnie stanowiska 70-K instalowano w miejscach w których wcześniej stały działka kal. 45 mm, jednak miejsce dla nowych stanowisk znajdowano także dzięki demontażowi wyposażenia lotniczego (katapulty i wodnosamoloty). Najcięższe uzbrojenie plot pod koniec wojny nosił *Kirow*, na którym w trakcie modernizacji w 1943 roku umieszczono aż 8 stanowisk armat kal. 100 mm typu B-34 oraz dodatkowo 12 działek kal. 37 mm i dwa czterolufowe zestawy Vickersa z wielkokalibrowymi karabinami maszynowymi kal. 12,7 mm. Dodatkowe działa kal. 100 mm zostały zainstalowane po zdjęciu katapulty.

Katapulta została zdjęta także z drugiego bałtyckiego krążownika *Maksim Gorki* i dzięki oszczędnościom wagowym na kadłubie zainstalowano obok standardowych sześciu armat kal. 100 mm także 12 (lub 15¹⁸) działek kal. 37 mm (czterdziestki piątki zdjęto). Dodatkowo ustawiono dwa poczwórnie sprzężone zestawy Vickersa kal. 12,7 mm i pozostawiono rodzimej konstruk-

18. Platonow A. W., *Encyklopedia sowietskich nadwodnych korabli 1941-1945*, Sanki Petersburg 2002

Działo 70-K kal. 37 mm



Rys. Waldemar Kaczmarczyk

cji karabiny DSzK kal. 12,7 mm w liczbie czterech sztuk¹⁹.

Podobne zmiany przeprowadzono na krążownikach czarnomorskich, jednakże w tych przypadkach okręty te zatrzymały na wyposażeniu stare działka kal. 45 mm typu 21-K obok nowoczesnych automatów kal. 37 mm typu 70-K. (Patrz rysunek wyposażenia artyleryjskiego na str. 24)

Podobnie jak krążowniki bałtyckie, *Woroszyłow* i *Mołotow* straciły swoje katapulty w czasie działań wojennych, jednakże na drugi z krążowników powróciła ona w 1944, aby móc w tym okresie przeprowadzać próby z nowymi wodnosamolotami KOR-2 (Be-4).

Bardzo ważnym elementem modernizacji wojennych krążowników była instalacja – najczęściej brytyjskiego – wyposażenia radiolokacyjnego (amerykańskie radary trafiły na wyposażenie krążownika *Kaganowicz*).

Po zakończeniu wojny krążowniki były najsilniejszymi i najwartościowszymi okrętami radzieckimi. Pancerniki *Pariżskaja Kommuna*

i *Oktjabskaja Rewolucja* były u kresu swoich dni, zaś nowoczesne krążowniki projektów 68-K i 68-bis dopiero na ukończeniu. Nie powinno zatem dziwić, że okręty w tym okresie poddawano intensywnym modernizacjom mających na celu

utrzymywanie okrętów w aktywnej służbie przez następne lata.

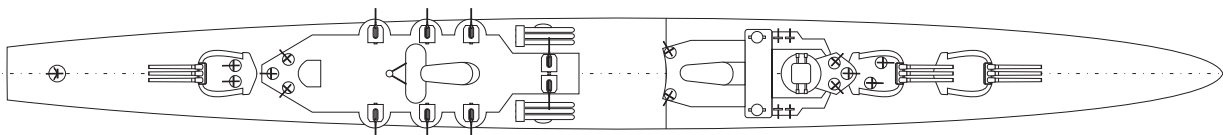
Generalnie zaplanowano, że w latach 1948-1950 modernizację miały

¹⁹. Tamże. Pisze o 6 pojedynczych wkm kal. 12,7 mm typu DSzK.

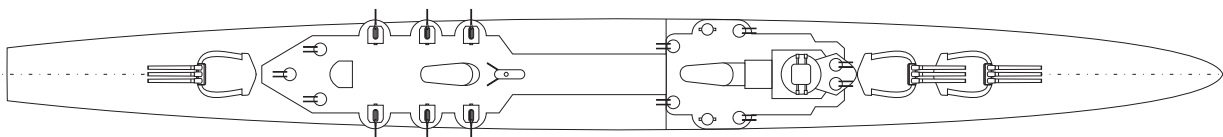
Kirow – rufowe stanowisko dalmierza DM-1,5 w czasie odpierania ataku lotniczego około 1943 roku. Zwracają uwagę wukaemy DSzK kal. 12,7 mm.

Fot. Centralno wojenno-morskoj muzej

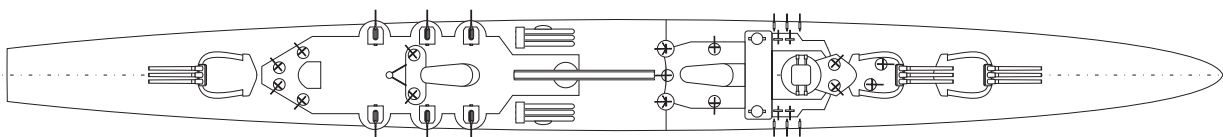




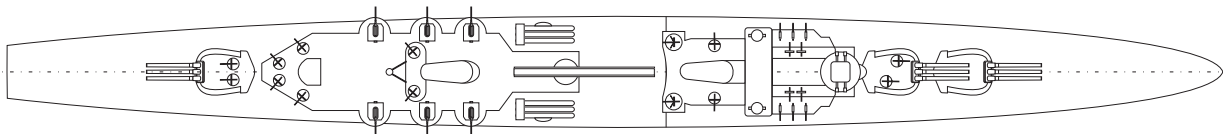
Kirow 1944



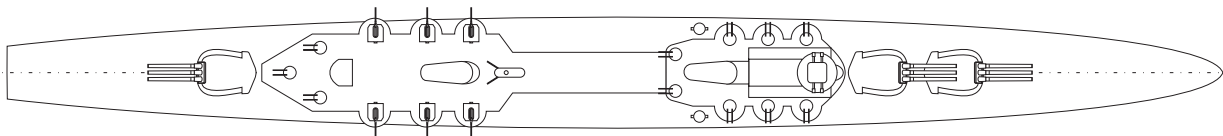
Kirow 1953



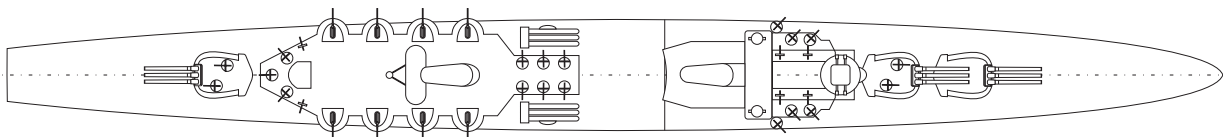
Woroszyłow 1944



Mołotow 1944



Sława 1961



Kalinin 1945



MK-3-180



B-34 kal. 100 mm



90-K kal. 85 mm



21-K kal. 45 mm



70-K kal. 37 mm



W-11 kal. 37 mm



wkm kal. 12,7 mm DSzK



wkm kal. 12,7 mm Vickers

rys. Michał Glock

Tabela nr 9. Radary wykorzystywane na krążownikach projektu 26, 26 bis wg stanu na 1944 rok

Krążownik	Radary wykrywania celów nawodnych	Radary kierowania ogniem art. głównej	Radary kierowania ogniem przeciwlotniczym
<i>Kirow</i>	291	284, 2 × 285	2 × 282
<i>Woroszyłow</i>	281	284, 2 × 285	2 × 282
<i>Maksim Gorki</i>	291	284, 2 × 285	2 × 282
<i>Mołotow</i>	„Redut-K”	„Mars-1”	2 × 282
<i>Kalnin</i>	281, SG	2 × „Jupiter-1”	2 × 282
<i>Łazar Kaganowicz</i>	281, SG	2 × 285	2 × 282

Źródło: Platonow A. W., *Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli 1941-1945*, Sankt Petersburg 2002

przechodzić najstarsze *Kirow* i *Woroszyłow*, jednak stocznie mające dokonywać modernizacji były zbyt mocno obciążone zamówieniami i przeprowadzone na krążownikach prace miały w konsekwencji charakter bardziej kosmetyczny.

Na prawdziwy remont *Kirow* został wysłany pod koniec 1949 roku (zaraz po zakończeniu prac modernizacyjnych prowadzonych w stoczni nr 189). Projekt modernizacji przygotowało biuro konstrukcyjne nr 15 (CKB-15), zaś wykonania podjęła się stocznia nr 194, bardziej znana dotychczas z budowy okrętów podwodnych. Modernizację drugiego krążownika *Mołotow* prowadziła stocznia nr 497 w Sewastopolu, natomiast projekt przygotowało biuro konstrukcyjne nr 56. Do stoczni krążownik trafił pod koniec 1952 roku. Projekt do realizacji został zatwierdzony 18 września 1951 roku.

W zasadzie modernizacja polegała na ujednoliceniu wyposażenia z kończącymi w tym czasie krążownikami projektu 68-K i 68-bis.

Przede wszystkim modernizacji wymagała artyleria przeciwlotnicza. W miejsce armat B-34 ustawiono ich nowszą wersję B-34 USM (*Kirow*) i B-34 USMA (*Mołotow*). Na okrętach zainstalowano nowoczesny system kierowania ogniem „Zenit-26”. Trzonem systemu były dwa stanowiska SPN-500, które miały za zadanie zbieranie informacji dotyczących celu. Stanowiska te przeniesiono z nadbudówki dziobowej i ustawiono na pokładzie bliżej rufy w rejonie uskoku pokładu. Lekkie pojedyncze działka plot. kal. 37 mm zastąpiono stanowiskami z podwójnymi działkami plot kal 37 mm typu

W-11 (stanowiska te opracowywano już od 1940 roku, zaś na wyposażenie przyjęto po wojnie²⁰. Na *Kirowie* ustawiono 9 takich stanowisk, zaś na *Mołotowie* 11. W czasie

Nadbudówka dziobowa *Woroszyłowa*. Fotografię wykonano na początku lat 50-tych.

modernizacji wymieniono także całe wyposażenie radarowe. Na okrętach ustawiono radar wykrywania celów morskich „Rif”, lotniczych „Gjus” kierowania ogniem art. głównej „Załp” oraz kierowanie artylerią uniwersalną „Jakor”.

Przebudowano także rufową nadbudówkę. Maszt rufowy został przeniesiony przed drugi komin. Pomiędzy kominami znalazły się wszystkie większe kutry okrętowe obsługiwane właśnie przez bom przytwierdzony do tego masztu. Ciężar nowego wyposażenia wymusił zdjęcie całego przestarzałego wyposażenia. Zdjęto wyrzutnie tor-

20. Pyzik R., „Brzydkie kaczątko” stalinowskiej floty cz. III, „Okręty Wojenne” nr 46, Tarnowskie Góry 2001, s.40-52.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik





Kirow po dużej modernizacji. Parada na Newie w latach 60-tych.

Fot. zbiory P. Piłatow

ped, ciężkie dźwigi kratownicowe obsługujące kiedyś wyposażenie lotnicze (zresztą to ostatnie zdjęto dużo wcześniej z *Kirowa* i dopiero w czasie modernizacji z *Mołotowa*),

wyrzutnie bomb głębinowych traktowane jako nieperspektywiczne.

Podobne prace zaplanowano na pozostałych krążownikach jednakże zakres prac miał być nieco większy.

Pierwszy do stoczni nr 194 w grudniu 1953 roku trafił *Maksim Gorki*, zaś równo rok później do stoczni nr 497 przeprowadzono *Woroszyłowa*. Zakres prac miał być zbliżony do

Stanowisko działek przeciwlotniczych kal. 37 mm typu W-11 na *Kirowie*. W tle widoczna lewoburtowa bateria dział przeciwlotniczych kal. 100 mm na podstawach B-34 USM.

Fot. zbiory Siergieja A. Bałakina



Stanowisko działek przeciwlotniczych kal. 37 mm typu W-11. Dalej dalmierz ciężkiej artylerii przeciwlotniczej na stanowisku SPN-500. W tle eskortowiec proj. 50 (oznaczenie NATO – *Riga*).

Fot. zbiory Siergieja A. Bałakin



modernizacji poprzedniej dwójki, jednakże na wyposażenie miały trafić zupełnie nowe wzory uzbrojenia i elektroniki. Po pierwsze Na pokładzie miano zainstalować stanowiska poczwórnie sprzężonych działek kal. 45 mm typu ZIF-68. Przewidziano także nowsze systemy kierowania ogniem „Fut-B”, „Załp-M2”, nowszy radar wykrywania celów morskich „Rif-A”, radar „Maczta-P”, „Fut-N” i system „Zwiedoczka”. Podobne wyposażenie miało trafić na pokłady krążowników projektu 68-bis, a konkretnie jednej z wersji – 68-bis ZIF.

Niestety nad programem modernizacji krążowników *Woroszyłow* i *Maksim Gorkim* oraz na całym programie budowy krążowników artyleryjskich długim cieniem położyła się śmierć Stalina – wielkiego orędownika okrętów artyleryjskich. Jego następcą został Nikita S. Chruszczow, niezbyt przychylny rozbuchanym ambicjom floty kierowanej niezmiennie przez ostatek prawie 15 lat przez admirała floty N. G. Kuzniecowa.

Inna sprawa, że modernizacja starych krążowników okazała się w zasadzie mało celowa, głównie dlatego, że efekty były niewspół-

miernie małe do gigantycznych wydatków. Przebudowa pierwszej pary krążowników kosztowała prawie 400 milionów rubli (za te pieniądze można było zbudować dwa krążowniki projektu 68-K lub bis).

Poza tym w tym czasie rozpoczęły się intensywne prace nad stworzeniem licznych systemów rakietowych, które miały spowodować, że okręty artyleryjskie miały na stałe przejść do historii.

W tym czasie wszelkie prace nad krążownikami projektu 68-bis zostały zaprzestane, zaś po niedługim czasie nieukończone kadłuby złomowano (pomimo, że niektóre okręty były gotowe niemal w 85%²¹). Zatrzymano także prace przy modernizacji krążowników *Woroszyłow* i *Maksim Gorki*. Nie podjęto także żadnych prac na ostatniej parze krążowników proj. 26-bis *Łazarze Kaganowiczu* (od 3 sierpnia 1957 *Pietropawłowsku*) i *Kalininie*.

Postanowiono wtedy przebudować kadłuby krążowników na okręty eksperymentalne, na pokładach których miano testować nowe rodzaje broni rakietowych, według dwóch projektów. *Maksim Gorki* miał być przystosowany do opero-

wania rakietami skrzydlatymi wchodzących na wyposażenia dużych okrętów rakietowych, między innymi atomowych krążowników projektu 63 (wg tego projektu zaplanowano przebudowanie jednego lub dwóch nieukończonych jednostek typu *Swierdłow* proj. 68-bis).

Na dużych jednostkach planowano ustawienie wyrzutni rakiet P-20 i P-40. Ponadto na przebudowanym krążowniku chciano testować rakiet P-6 mające wchodzić na wyposażenie okrętów podwodnych projektu 651 i rakiet P-15 będące uzbrojeniem jednostek podwodnych projektu 639.

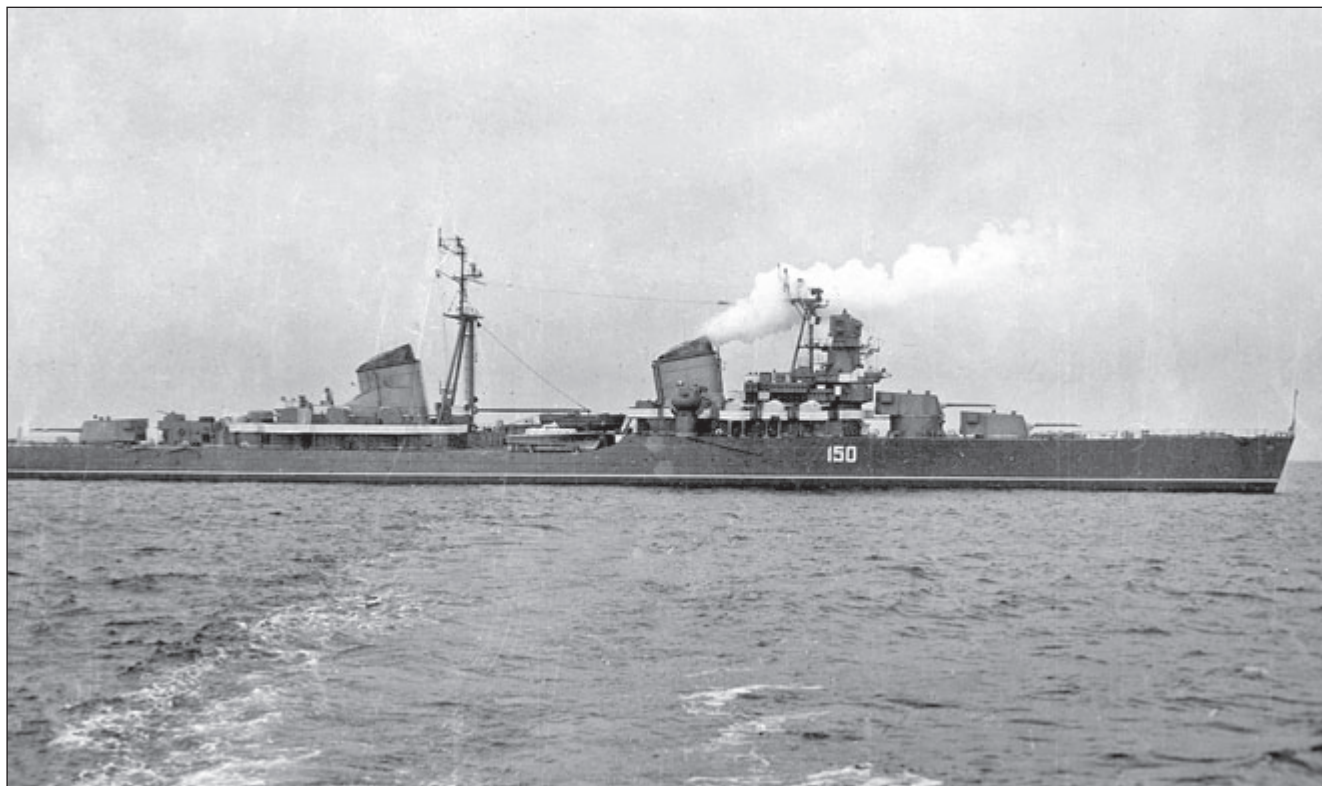
Z kolei *Woroszyłow* miał być przystosowany do operowania z rakietami P-35, w które planowano uzbroić niszczyciele (później klasyfikowane jako krążowniki rakietowe) projektu 58 (typ *Groznyj*). Na wyposażeniu miały znaleźć się także systemy M-3 przeznaczony dla okrętów OPL proj. 81 oraz dla niszczycieli proj. 61 rakiet systemu M-1 oraz „Wołna”.

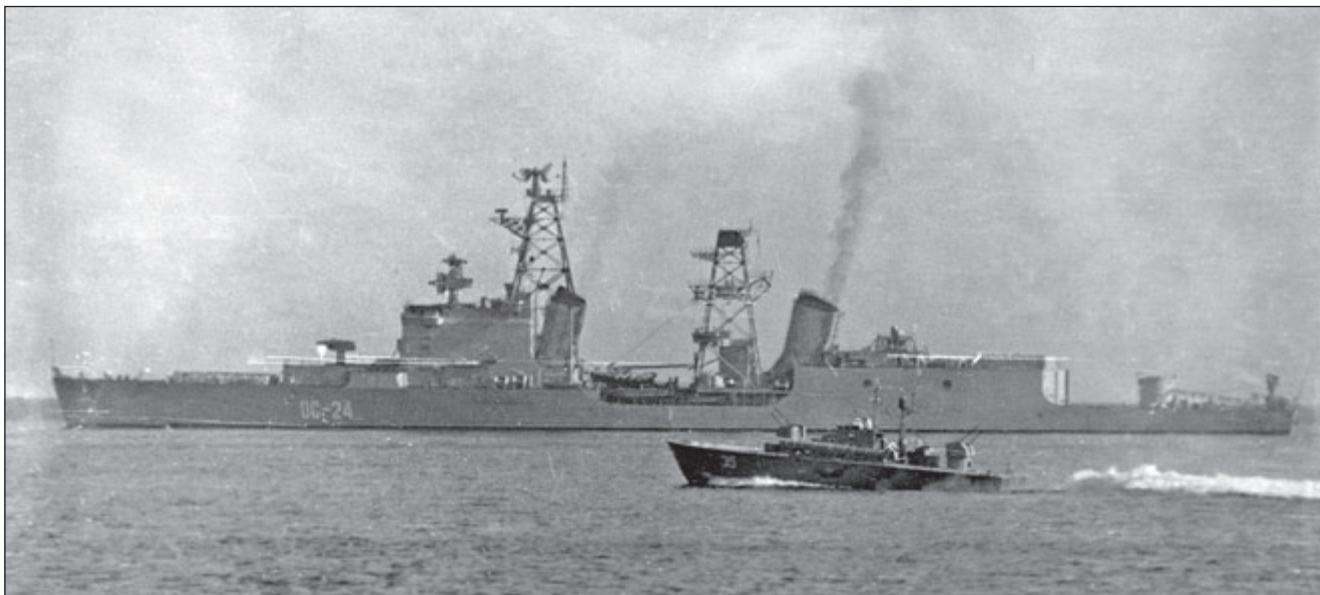
Przebudowa obejmować miała nie tylko zdjęcie całego uzbrojenia

21. Malinowski J., *Krążowniki lekkie typu „Swierdłow”*, „Okręty Wojenne” nr 2 specjalny, Tarnowskie Góry 1998, s. 16-33.

Mołotow podnoszący parę przed wypłynięciem z bazy sewastopolskiej. Wygląd jednostki po modernizacji. Szczególną uwagę zwraca „włoska” sylwetka krążownika.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





OS-24 - wyraźnie widać elementy wyposażenia, w tym wyrzutnie rakiet systemu „Sztorm” i „Osa” oraz systemy naprowadzania. Blżej przepływający kuter torpedowy typu P-6 (proj. 183).

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

artyleryjского, ale także przebudowę siłowni w tym likwidację połowy kotłów. Oprócz tego na kadłubie miały pojawić się nowe nadbudówki, maszty systemów naprowadzania oraz docelowo także lądowisko i hangar dla śmigłowca. Uzbrojenie artyleryjne miały reprezentować dwa stanowiska poczwórnie sprzężonych armat kal. 57 mm typu ZIF-75.

Niestety przebudowa według pierwotnych planów nie została zrealizowana. Głównym powodem był zbyt długi czas przebudowy okrętów. Według optymistycznych założeń stoczniovców krążowniki byłby ukończone długo po przyjęciu na wyposażenie floty systemów, które miały być wypróbowywane na jednostkach.

Ostatecznie przebudowa jednostek została zawieszona. Na polecenie dowództwa floty zebrały się komisje, aby zbadać zasadność przebudowy jednostek. Komisja bałtycka (badająca sprawę przebudowy *Maksima Gorkiego*) zaopiniowała zaprzestanie prac, gdyż systemy rakietowe były już wykorzystywane na nowych jednostkach względnie zrezygnowano z nich jako nieperspektywicznych. Zalecono przebudowę kadłuba na jednostkę pomocniczą, np. pływającą bazę okrętów podwodnych, okręt desantowy czy szybki warsztatek.

Ostatecznie zdecydowano, że koszty będą zbyt duże i kadłub

początkowo zakonserwowano, później sprzedano na złom.

Krążownik *Woroszyłow* miał dłuższą historię. Przede wszystkim prace nad demontażem elementów wyposażenia były mniej zaawansowane, więc początkowo chciano przebudować krążownik trochę na wzór amerykańskich jednostek typu *Galveston*²², które zachowały dziobowe wieże artylerii głównej, zaś rufowe zastąpione zostały nadbudówkami kompleksu rakietowego. Według podobnej filozofii przebudowano krążownik projektu 68-bis *Dzierżyński* (przebudowę oznaczono symbolem 70E). Niestety projekt możliwy do realizacji był jednak zbyt drogi i w zasadzie opłacało się go wdrażać tylko na nowszych okrętach.

Powrócono wtedy do pierwotnego projektu przebudowy jednostki na okręt eksperymentalny.

Projekt 33 został zmodernizowany. Na okręcie miano testować systemy bliskiej ochrony rakietowej „Sztorm” z rakietami W-611 (masa 1844 kg, wymiary: długość 6,1 m, szerokość 0,6 m, ze statecznikami ok. 1,8 m, głowica o masie 120 kg, paliwo stałe). Naturalnie wraz z instalacją wyrzutni rakiet na okręcie testowano system ich kierowania „Grom”. Na okręcie zainstalowano także system rakietowy „Osa” (lub „Osa-M.”) znany także w naszej marynarce wojennej. Dwie pojedyncze wyrzutnie umieszczono na

wysokości drugiego komina po jednej na burtę.

Instalacja nowego wyposażenia spowodowała zmiany w wyglądzie jednostki. Przede wszystkim po zdjęciu wież artylerii głównej i przeciwlotniczej znacznie rozbudowano nadbudówki. W dziobowej części znalazła się wyrzutnia rakiet z prowadnicą B-187. W rufowej części znalazł się magazyn rakiet. Na jego dachu umieszczono lądowisko dla śmigłowca Ka-25 oraz stanowisko kierowania lotami. W miejscu gdzie wcześniej znajdowały się łodzie okrętowe ustawiono nowy maszt kratownicowy, na którym znalazły się nowe systemy łączności i radary systemu naprowadzania rakiet systemu „Osa”. Drugi taki maszt został zbudowany niezwykle blisko dziobowego komina, przez co spaliny mogły zakłócać pracę umieszczonych na nim urządzeń. Na dachu dziobowej nadbudówki umieszczono radary systemu „Grom”. W celu bezpośredniej ochrony okrętu przed atakiem lotniczym na dziobowym skraju rozbudowanej nadbudówki rufowej umieszczono dwa stanowiska dla armat kal. 57 mm. Stanowiska ZIF-31B składały się z dwóch przeciwlotniczych armat kal. 57 mm.

Innym ciekawym elementem w jaki wyposażono dawny krą-

22. W zasadzie ten typ krążowników powinno się nazywać typem *Cleveland* ponieważ to właśnie jednostki tego typu przebudowano na okręty rakietowe.

żownik był system naprowadzania rakiet. Jego trzonem był stacja RTS-8 umieszczona na podwoziu kołowym (!). Po prostu w celu przyspieszenia prac nad wykończeniem jednostki postanowiono na pokładzie nadbudówki ustawić standardowe ciężarówkę ZIL z koniecznym wyposażeniem. Naturalnie samochody te zostały na stałe przytwierdzone do pokładu.

Zmianie uległo także całe wyposażenie nawigacyjne. Na okręcie zainstalowano 2 żyrokompas systemu „Kurs-5”, 4 kompas magnetyczne: UK1M-3 (trzy sztuki) i UK1M-1 (jedna sztuka), log typu MGL-50. Nowe były także systemy radiolokacyjne oraz radiowe (dane dotyczące jednostki zamieszczono w tabeli obok).

Na okręcie szkolili się przede wszystkim oficerowie obsługujący wyposażenie rakietowe. Pierwszym typem okrętu na pokładzie którego znalazły się testowane między innymi na OS-24 systemy rakietowe były krążowniki śmigłowcowe projektu 1123 typu *Moskwa*. Zresztą dzięki OS-24 wyszkolonych zostało wielu oficerów i marynarzy, którzy trafili na większość jednostek z wyposażeniem rakietowym.

Prace nad okrętem były nadzorowane przez trzy różne biura konstrukcyjne. Wiodącym projektantem był inżynier z CKB-17 D. J. Szifrin. W pracach uczestniczyły także biura CKB-56 i CKB-57. Prace na *Woroszyłowie* trwały prawie 10 lat. Krążownik już jako okręt eksperymentalny powrócił do służby 1 grudnia 1965 roku, kiedy to oficjalnie zakończono prace nad projektem. Niestety postęp techniki był niezwykle szybki i po przymiarkach z instalacją na OS-24 systemu rakietotorped kompleksu „Mietel” (przebudowa miała być wykonana według wariantu 33MP) stwierdzono, że jednostka w tak podeszłym wieku nie nadaje się do służby w charakterze okrętu szkolnego i eksperymentalnego zarazem. Kadłub dawnego krążownika czekała jeszcze ostatnia przebudowa związana z przeklasyfikowaniem na pływające koszary. 6 października okręt OS-24 zmienił nazwę na *PKZ-19*, zaś 2 marca 1973 został ostatecznie wykreślony z listy okrętów floty radzieckiej

Ogólnie można stwierdzić, że przebudowa dwóch pierwszych krążowników mająca częściowo ujednolicić ich wyposażenie z najnowszymi konstrukcjami proj. 68-bis była słusznym kierunkiem działań. Dzięki temu oba krążowniki, tj. *Kirow* i *Mołotow*, pozostawały w służbie przez długi czas spełniając niezwykle ważną rolę jednostek szkolnych. Niestety zbyt duże koszty takiej modernizacji spowodowały, że następne dwa krążowniki nie doczekały się podobnej przebudowy. Można uznać, że decyzja o niekontynuowaniu modernizacji wg wcześniejszych założeń była słuszną, choć patrząc na początkowo powolny rozwój radzieckiej broni rakietowej decyzja była przedwczesna.

Nie wiadomo natomiast wiele o zamiarach dotyczących modernizacji lub przynajmniej daleko posuniętych remontów na obu dalekowschodnich krążownikach. Jest to o tyle dziwne, że do czasu wprowadzenia do służby jednostek proj. 68 bis były to jedyne ciężkie jednostki na Oceanie Spokojnym. Do czasów obecnych w literaturze wspomina się o planie przebudowy tych jednostek na okręty śmigłowcowe mające spełniać podobne zadania, jak zbudowane później jednostki typu *Moskwa*, jednak brak pomysłu na taką przebudowę oraz brak funduszy spowodowały, że jednostki dotrwały końca swoich dni w prawie pierwotnym stanie.

Tabela nr 10. Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętu eksperymentalnego OS-24

Wyporność [t] – standardowa – normalna – pełna	8100 8930 9770
Wymiary [m] Długość: – maksymalna – na KŁW Szerokość: Zanurzenie przy wyporności: – standardowej – normalnej – pełnej	191 187 17,56 5,52 5,93 6,29
Moc urządzeń napędowych [KM]	61 200
Prędkość [w] – maksymalna – krążownicza – ekonomiczna	29,8 24,4 19,9
Rodzaj i moc generatorów [kWt]	2 × turboparowe prądu zmiennego po 400 2 × turboparowe prądu stałego po 300 2 × generatory dieslowskie prądu zmiennego po 500 2 × generatory dieslowskie prądu stałego po 500
Uzbrojenie rakietowe	1 × II wyrzutnia rakiet systemu M-11 „Sztorm” 1 × II wyrzutnia rakiet systemu „Osa”
Uzbrojenie artyleryjskie	2 × II kal. 57 mm typu ZIF-31B
Zapasy okrętowe [t] – paliwo – smary – olej napędowy – woda do celów gospodarczych – woda pitna	1395 38 66,5 65 33
Autonomiczność [dób]	20
Załoga – oficerowie – podoficerowie – marynarze	26 21 314
Źródło: Rabinierzon J. A. <i>Opytnyj korabl OS-24 projekta 33M cz. II</i> , „Gangut” nr 20, Sankt Petersburg 1999, s. 48-56.	



Przebieg służby

Efektowna fotografia *Kirowa* z okresu tuż po wcieleniu do służby. Na nadbudówce dziobowej rozłożone skrzydła pomostów manewrowych.

Fot. zbiory I. Moszczanski

Kirow

Krążownik *Kirow* był pierwszym okrętem projektu 26, którego budowę (o numerze 269) uroczystie rozpoczęto w stoczni nr 189 im S. Ordżonikidze w Leningradzie. Stępkę położono 22 października 1935 w obecności licznie przybyłych oficjeli. Na uroczystości byli obecni między innymi: przedstawiciel Komitetu Centralnego partii M. I. Kalinin i dowódca marynarki wojennej, admirał floty (flagman flota 1 ranga²³), W. M. Orłow. Patronem okrętu był szef organizacji partyjnej w Leningradzie Siergiej Kirow. Patronami pozostałych okrętów także byli wysocy przedstawiciele partii bądź zasłużeni członkowie rządu (pisarz Maksim Gorki był wyjątkiem).

Budowa postępowała niezwykle szybko, gdyż czynniki partyjne i rządowe bardzo się budową interesowały, szczególnie, że krążownik był największym i najnowocześnie-

niejszym dotychczas budowanym w ZSRR okrętem. Propaganda radziecka szczególnie uwypukliła działalność stachanowców w czasie budowy. Kadłub z częścią instalacji uroczystie zwodowano 30 listopada 1936 roku (budowa trwała rok i 38 dni²⁴). Niestety, pomimo dużego zaangażowania sił i środków, prace niterskie pozostawiały wiele do życzenia.

Poza tym włoski projekt zakładał relatywnie lekką konstrukcję części dziobowej kadłuba co w konsekwencji było przyczyną poważnych uszkodzeń w czasie pływania w sztormie. W budowie uczestniczyło szczególnie wielu techników z zakładów Ansaldo gdzie zakupiono turbiny, kotły i znaczną część wyposażenia.

Dnia 12 marca 1937 po raz pierwszy uruchomiono turbiny (nie zamontowano jeszcze śrub napędowych). Na przełomie czerwca i lipca 1937 roku krążownik, celem ostatecznego wyposażenia, został

przeholowany do Kronsztadu gdzie postawiono go na dok. Tam kadłub został oczyszczony i zainstalowano śruby napędowe.

W połowie września 1937 roku na kadłubie ustawiono wieże artylerii głównej i przystąpiono do montażu central artyleryjskich. Próby na okręcie rozpoczęły się dosyć niefortunnie. W czasie jednego z pierwszych samodzielnych rejsów, 12 sierpnia 1937 r., w siłowni okrętu miał miejsce nieszczęśliwy wypadek. W wyniku pęknięcia głównego przewodu parowego 17 robotników zostało rannych (wielu z nich zmarło z ran w szpitalu).

Dawała o sobie znać także delikatna konstrukcja dziobowej części okrętu. W czasie strzelania artylerii głównej pokład uległ w wielu

23. Skrickij N. W., *Ruskije admiralty*, Moskwa 2003, s. 308.

24. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Kirow”, „Morskaja Kollekcija”* nr 1/2003, Moskwa 2003, s. 14.

miejscach zwichrowaniu (aby temu zapobiec pokłady wokół wież zostały dodatkowo wzmocnione). Wypadkami natychmiast zainteresowało się NKWD co spowodowało aresztowanie dwóch kolejnych głównych budowniczych okrętu: inżynierów N. W. Grigoriewa i W. Ł. Brodskiego. Obaj zostali przesłuchani, przyznali się do winy (prawdopodobnie „dobrowolnie”) i zostali rozstrzelani, zaś ich następcą został W. S. Bożenko. Naturalnie, szybko wydano licznych włoskich robotników jako podejrzanych o sabotaż.

W czasie jednego z rejsów próbnych krążownik natrafił na sztorm o sile 8° w skali Beauforta i odniósł przy okazji kolejne liczne uszkodzenia.

Kolejny wypadek miał na okręcie tuż przed oficjalnym przyjęciem do służby w lecie 1938 roku. W czasie testów wyrzutni torped nastąpiła awaria jednej z nich. Torpeda bez głowicy bojowej zatoczyła pełną cyrkulację i uderzyła o burtę okrętu. Winnym uznano przewodniczącego komisji odbiorczej wiceadm. (flagmana 1 ranga) A. K. Wekmana. Naturalnie wypadek z torpedą był tylko wygodnym pretekstem do usunięcia admirała gdyż koniec

lat 30-tych to okres wielkich czystek w siłach zbrojnych. Na miejsce Wekmana wyznaczono kmr por. (kpt. 2 rangi) M. M. Dolinina. Dnia 9 września 1938 roku już pod nowym kierownictwem przystąpiono do oficjalnych prób prędkości. Niestety, nie udało się osiągnąć zakładanych rezultatów. Krążownik przy wyporności 8742 t i mocy maszyn 113 500 KM płynął z maksymalną prędkością 35,94 węzła zamiast kontraktowanych 36 węzłów. Moc maszyn także okazała się niższa od przewidywanej (o 13 000 KM). Problemy z układem napędowym polegały najprawdopodobniej na niezbyt ścisłym trzymaniu się projektu technicznego przez radzieckich stoczniovców. Innym problemem, jakiego do wojny z Niemcami nie udało się rozwiązać, była niesprawność systemów kierowania ogniem. Specyficzna konstrukcja wież z blisko osadzonymi armatami, w połączeniu z niesprawnymi systemami kierowania ogniem, spowodowały, że okręt był najgorzej strzelającą jednostką Floty Bałtyckiej w latach 1938-1939.

Tym niemniej oficjalne podniesienie bandery bojowej miało miejsce 26 września 1938 roku. Początkowo

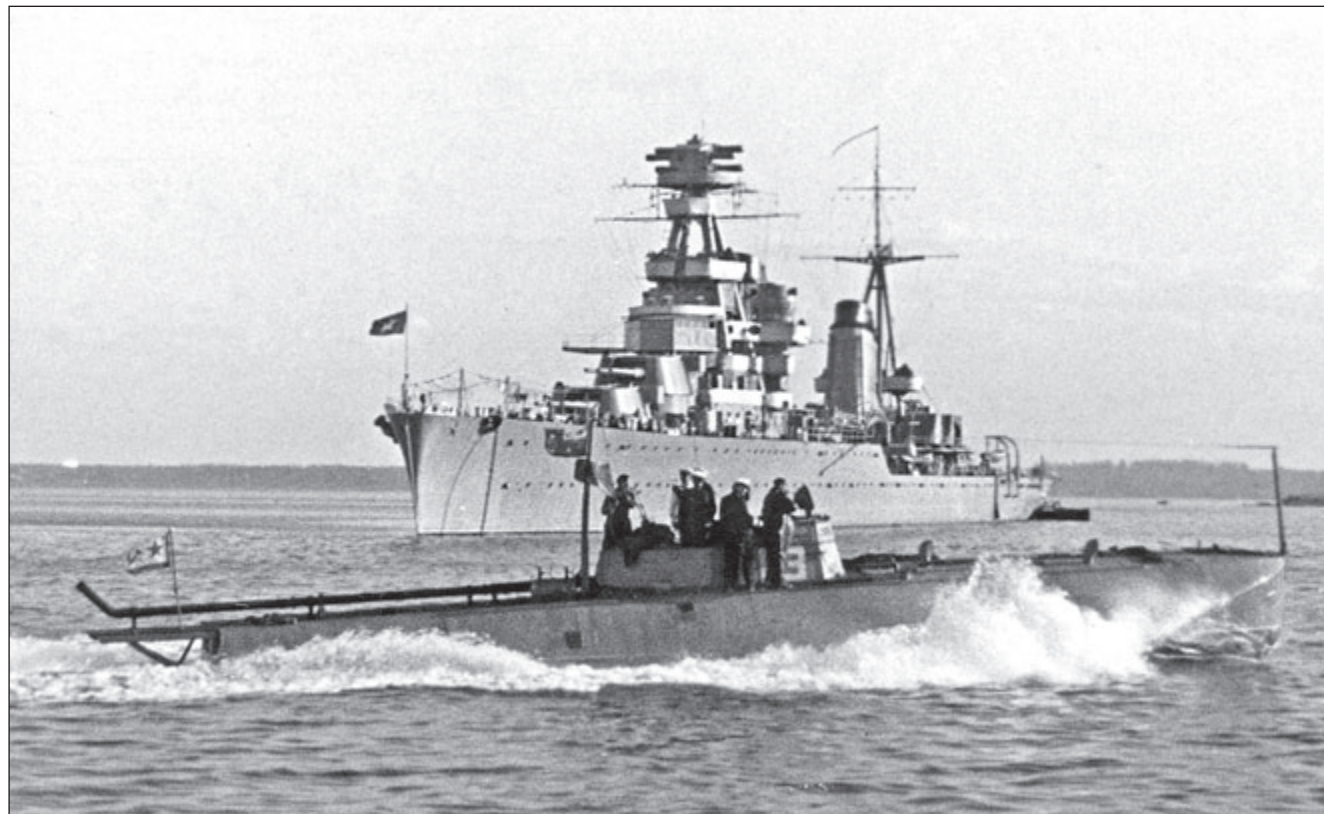
okręt wchodził w skład Eskadry razem z pancernikami *Oktjabrsjaka Rewolucja* i *Marat*. Wchodzenie do służby nowoczesnych niszczycieli spowodowało, że krążownik (jedeny okręt tej klasy na Bałtyku jeżeli nie liczyć starej *Awrory*) został włączony w skład szybkiego, uderzeniowego (w zamyśle radzieckich sztabowców) zespołu okrętów – Oddziału Sił Lekkich (z ros. OLS).

W pierwszym okresie służby krążownik był wizytówką radzieckiej myśli technicznej (w praktyce włoskiej) i był niezwykle często odwiedzany przez funkcjonariuszy partyjnych, na pokładzie często przebywali także dowódcy Floty Bałtyckiej jak i całej Marynarki Wojennej z Ludowym Komisarzem MW adm. floty Kuzniecower.

Początek II wojny światowej we wrześniu 1939 r. zastał krążownik (podobnie jak większość dużych jednostek radzieckich) w gotowości w bazie w Kronsztadzie. Flota radziecka w tym czasie intensywnie przygotowywała się do inwazji na republiki bałtyckie (głównie Estonię), oraz do zajęcia południowej Finlandii. Działania polityczne, jakie podjęto w sierpniu 1939 roku (pakt Ribbentrop-Mołotow), w za-

Okres przedwojenny, na pierwszym planie kuter torpedowy typu G-5.

Fot. zbiory Borys Lemaczko



sadzie dawały ZSRR wolną rękę w działaniach na zachodzie, jednak działania zbrojne przeciwko państwu nadbałtyckim (Litwa, Łotwa, Estonia) traktowano jako ostateczność. Bardziej skuteczne okazały się naciski polityczne wspierane demonstracjami militarnymi.

Sytuacja była inna jeżeli chodzi o Finlandię. W tym przypadku działania wojenne okazały się niezbędne. W toku przygotowań do akcji zbrojnej rozśrodkowano siły mające uczestniczyć w ataku. Do portów w jeszcze niepodległej Estonii przeszły jednostki mające atakować fińskie wyspy w Zatoce Fińskiej, do portu w Lipawie skierowano zaś OLS z krążownikiem *Kirow* w roli jednostki flagowej kontradm. (flagmana 2 rangi) N. N. Nieswickiego i niszczycielami *Smietliwyj*²⁵ i *Striemitielnyj*²⁶. Krążownik z niszczycielami nie znalazł się w Lipawie bez powodu – planowano ten zespół wykorzystywać do nagłych ataków na wybrane punkty fińskiego wybrzeża i do zwalczania żeglugi przeciwnika.

Pierwszym zadaniem zespołu OLS było prowadzenie rozpoznania i zwalczanie żeglugi na podejściach do portów południowej Finlandii. Zespołem dowodził już nowy dowódca OLS kpt. I rangi (kmdr) B. P. Ptochów. Zespół w pełnym składzie (tj. krążownik i dwa wspomniane niszczyciele) opuścił Lipawę 30 listopada 1939 roku. Naturalnie kontrola żeglugi nie przyniosła efektów, gdyż większość napotkanych statków było bandery niemieckiej (a więc jeszcze sojuszniczej) i płynęła do Leningradu. Po całodziennym pływaniu krążownik na noc zakotwiczył u wybrzeża wyspy Hiiuma. W godzinach wieczornych odebrano rozkaz przeprowadzenia dywersyjnego rajdu przeciwko fińskiej baterii artylerii nadbrzeżnej umieszczonej na wyspie Russarõ, na której ustawiono sześć armat kal. 254 mm o maksymalnym zasięgu ognia ponad 24 tys. metrów. Okręty radzieckie miały wykonać klasyczne rozpoznanie walką i sprawić wrażenie jakoby w rejonie Hanko (na podejściu do którego leży właśnie Russarõ) radzieckie siły chcą wysadzić desant. Przy okazji zakazano zespołowi radzieckiemu wystawiać

się na ostrzał wrogiej baterii. Cała operacja została bardzo źle zaplanowana przez sztab Floty Bałtyckiej. Przede wszystkim nie rozpoznano sytuacji minowej na podejściach do wyspy, co dla zespołu radzieckiego mogło zakończyć się tragicznie.

W godzinach rannych 1 grudnia radzieckie okręty zeszły z kotwic i prędkością 20 węzłów ruszyły ku wyspie, do której dopłynęły około 10.55. W tym czasie bateria fińska otworzył ogień uzyskując nakrycie zespołu (lecz żadnych bezpośrednich trafień). Po rozpoczęciu ostrzału okręty zespołu zawróciły, co uchroniło je przed niechybnym wpłynięciem na miny postawione tuż przed wojną w tym rejonie przez fińskie okręty. Po wykonaniu zwrotu krążownik otworzył ogień i wystrzelił 35 pocisków artylerii głównej z takim samym skutkiem jak Finowie. W drodze powrotnej zespół przeprowadził jeszcze kilka kontroli jednostek handlowych i 2 grudnia bezpiecznie wpłynął do Lipawy. W tym czasie rozpoczęły się przygotowania do wysłania do Zatoki Botnickiej zespołu składającego się *Kirowa*, liderów *Leningrad*²⁷ i *Mińsk*²⁸ oraz 8 niszczycieli celem przerwania żeglugi pomiędzy Finlandią i Szwecją. Trudna sytuacja lodowa oraz zagrożenie minowe spowodowały, że operacja planowana na styczeń 1940 roku została dowolana.

Na początku 1940 roku krążownik zimował w Lipawie. Ważnym wydarzeniem w tym okresie było uczestnictwo w ostatnich wielkich manewrach floty na wschód od Gotlandii w sierpniu 1940 roku. Po zakończonych manewrach krążownik przeszedł z Tallina do Lipawy (na pokładzie byli zaokrętowani Ludowy Komisarz MW adm. floty Kuzniecowa ze swoim zastępcą adm. Lwem Gallerem, d-ca Floty Bałtyckiej adm. Tribuc oraz d-ca OLS kpt. I rangi Cziepanow).

Dnia 1 września na zachód od wysp Moonsundzkich zespół radzieckich okrętów (z *Kirowem* płynął dodatkowo *Mińsk* i niszczyciele) napotkał na silny sztorm. W jego wyniku poważne uszkodzenia odniosła dziobowa część kadłuba oraz delikatne przyrządy nawigacyjne. Poważne uszkodzenia odniósł także *Mińsk* i niszczyciele. Remonty okrę-

tów w zasadzie trwały do początku wojny z Niemcami tj. do czerwca 1941 roku.

Dnia 14 czerwca 1941 r. krążownik wraz z *Maksimem Gorkim* został przebazowany do Ust'Dwińska na Łotwie, gdzie umieszczono dowództwo OLS, którego jednostką flagową był właśnie *Kirow*, (d-ca kpt. I rangi B. P. Drozd).

W dniu ataku niemieckiego krążownik stał na redzie Rygi, gdzie był celem jednego z pierwszych ataków niemieckiego lotnictwa. Wojska niemieckie przemieszczały się bardzo szybko i już po pięciu dniach rozpoczęcia ataku stanęły na linii rzeki Dwina. Zagrożone tym samym zostały radzieckie siły morskie w rejonie Zatoki Ryskiej i Wysp Moonsundzkich. z Rygi okręty OLS-u wyszły wieczorem 27 czerwca i udały się do bazy w Kuivaste²⁹. Niestety w tym czasie zaczęto rozpoznawać liczne niemieckie zagrody minowe postawione skrycie tuż przed rozpoczęciem wojny. Zablockowane były zarówno wyjścia z zatoki na otwarte Bałtyk (Cieśnina Irbeńska) jak i na Zatokę Fińską, jednakże przejście na północ nie było zagrożone całkowicie, gdyż nie stwierdzono min w Cieśninie Moonsundzkiej. W tym czasie Flota Bałtycka odczuwała dotkliwy brak trałowców niezbędnych dla zabezpieczenia działalności głównych sił floty na Zatoce Fińskiej, oraz bezpieczeństwa szlaków żeglugowych. Co gorsza cieśnina była częściowo już zablockowana przez zatopione statki tak, że mogły przez nią przechodzić tylko jednostki o zanurzeniu nie większym niż 6 metrów

25. Niszczyciel proj. 7. Zbudowany w latach 1936-1938 w stoczni nr 189 w Leningradzie. Wyporność normalna 1657 t. Wymiary: dł. 113 m, szer. 10,2, zan. 3,27 m. Uzbrojenie: 4 × 130 mm (4×1), 2 × 76,2 mm plot, 2 × 45 mm plot, 6 wt kal. 533 mm, 60-88 min. Prędkość 39 w. Załoga 197 osób.

26. Niszczyciel proj. 7 dane jak niszczyciel *Smietliwyj*. Od 1940 roku w składzie Floty Północnej.

27. Lider (przewodnik flotylli) proj. 1. Zbudowany w latach 1932-1936 w stoczni nr 190 w Leningradzie. Wyporność normalna 2282 t. Wymiary: dł. 127,5 m, szer. 11,7 m, zan. 4,18 m. Uzbrojenie: 5 × 130 mm (5×1), 2 × 76,2 mm (2×1) plot, 2 × 45 mm plot, 8 wt kal. 533 mm, maksymalnie 124 miny (wzoru 1908). Prędkość 40 w. Załoga 250 osób.

28. Lider (przewodnik flotylli) proj. 38. Zbudowany w latach 1934-1939 w stoczni nr 190 w Leningradzie. Wyporność 2237 t. Uzbrojenie jak wyżej, lecz dodano jeszcze jedno stanowisko armat plot kal. 76, 2 mm.

29. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ojczyźnianej Wojny Sowietów Sojuza na Bałtyjskim Morze i Ładożskim Ozie, t.I. 22 VI-31 XII 1941*, Moskwa – Leningrad 1945



Słaba jakościowo, lecz bardzo interesująca, fotografia przedstawiająca *Kirowa* w czasie postoju w Leningradzie na przełomie 1941 i 1942 roku.

Fot. zbiory K. Kulagina

zaś zanurzenie załadowanego zapasami krążownika przekraczało 7 metrów. Jako, że nie było innego w miarę bezpiecznego wyjścia postanowiono pogłębić dla krążownika tor wodny tak, aby okręt mógł przejść po odciążeniu go ze zbędnych zapasów. Prace przy pogłębianiu zaczęto już 28 czerwca w godzinach rannych i w tym samym czasie przystąpiono do zdejmowania z krążownika zapasów wody oraz paliwa (co spowodowało odciążenie kadłuba o ponad 300 ton i zmniejszenie zanurzenia do około 6,5 metra). Prace zakończono w godzinach wieczornych 30 czerwca. Przez cieśninę krążownik został przeprowadzony przy pomocy holowników sprowadzonych na miejsce z ewakuowanej Rygi. Początkowo krążownik poddał się silnemu w cieśninie prądowi i zszedł z pogłębionego toru wodnego... Dopiero po kilku godzinach udało się przeprowadzić go przez cieśninę. Następnie zespół okrętów przeszedł do Tallina. Oczywiście udało się sprowadzić przed cieśninę trałowce, które osłaniały ewakuowane okręty na trasie do bazy głównej. Jako, że trałowce w czasie wykonywania prac trałowych nie mogły poruszać się z prędkością większą niż 14 węzłów taka też była prędkość całego zespołu. Co prawda okręty

były wyposażone w trały parawany K-1 jednakże pierwsze doświadczenia z ich wykorzystaniem nie były zbyt zachęcające, gdyż trały mogły podcinać minliny wzdłuż burt jednostki, jednak nie chroniły jej gdy wpłynęła dziobem bezpośrednio na minę.

Uzupełnianie zapasów bojowych zdjętych z okrętu i przygotowanie go do walki zajęło prawie cztery dni...

Już 5 sierpnia 1941 roku pod Tallin zaczęły podchodzić pierwsze oddziały niemieckie, zaś Zatokę Tallińską zaczęły atakować samoloty niemieckie z lotnisk położonych w okolicach Rygi. Krążownik od pierwszych dni niemieckiego ataku na miasto prowadził ogień artyleryjski, najpierw do samolotów przeciwnika, następnie także od oddziałów bezpośrednio atakujących miasto.

Dnia 22 sierpnia krążownik po raz pierwszy otworzył ogień do atakujących oddziałów, które wyszły na brzegi zatoki na wschód od miasta. Tego dnia oficjalnie utworzono Zespół Wsparcia Obrony Tallina. W jego skład wchodziły liczne niszczyciele, lidery oraz krążownik *Kirow*. W czasie prowadzenia ostrzału krążownikowi, manewrującemu na niewielkiej redzie, portu stałe towarzyszył holownik *S-103*. Następnego dnia po powstaniu zespołu wspar-

cia *Kirow* wraz z liderem *Leningrad* ostrzeliwał niemieckie pozycje na podejściach do wschodniego sektora obrony miasta. Po dwóch dniach Niemcy podciągnęli pod miasto baterie artylerii kalibru 105-150 mm. Przed pociskami tych baterii stojący na redzie krążownik musiał zejść z kotwicy i rozpocząć ryzykowne manewry unikowe (w czym znowu towarzyszył mu holownik). Wraz ze zmasowanym ostrzałem z lądu reda tallińska atakowana była w tym dniu 7 razy przez niemieckie bombowce jednak ataki nie przyniosły zadowalających rezultatów.

W czasie uchylania się od bomb krążownik dostał się pod ogień baterii z brzegu. W pokład na rufie trafił pocisk kalibru 150 mm i wyrządził spore szkody. Między innymi uszkodzeniu uległa część instalacji ppoż. Pożar ogarnął kubryk nr 12, zajęło się także 6 bomb głębinowych BM-1, zginęło przy tym 9 ludzi, natomiast dalszych 30 było rannych (część z nich jeszcze zmarła). Ataki lotnictwa i artylerii spowodowały spore uszkodzenia w wyposażeniu okrętu. Odłamki pochodzące z 500 pocisków i ponad 300 bomb wybuchających w pobliżu kadłuba podziurawiły nieopancerzone części burt nadbudówek. Uszkodzeniu uległy także 2 z 3 dalmierzy umiesz-



Skutki ataków niemieckiego lotnictwa przeprowadzonych 4 i 24 kwietnia 1942 roku. Szczątki rufowego komina oraz osmalone stanowiska armat przeciwlotniczych. Przy burcie okręt warsztatowy.

Fot. Centralno wojenno-morskiej muzej

czonych w KPD₃-6. Uszkodzenia (szczególnie przyrządów kierowania ogniem) spowodowały, że zdecydowano o zaprzestaniu ostrzeliwania przeciwnika, szczególnie, że było on już na przedmieściach i ostatnia linia obrony prawie się już załamała. W czasie obrony miasta krążownik ostrzeliwał Niemców 36 razy i zużył 235 pocisków głównego kalibru³⁰.

Dnia 27 sierpnia podjęto decyzję o ewakuacji miasta. Główne zadanie ewakuacji wzięła na siebie flota przy czym dowódca Floty Bałtyckiej adm. Tribuc podniósł swą flagę na *Kirowie* będącym jednocześnie okrętem flagowym Sił Głównych. Na pokład

jednostki załadowano także złoto zdeponowane w Gosbanku.

Przed północą krążownik wraz z pozostałymi jednostkami Sił Głównych przeszedł na kotwisko pomiędzy wyspami Naissar i Aegena gdzie nastąpiła koncentracja floty przed wyruszeniem do Kronsztadu. Szczególnie ważne było aby okręty i statki z ewakuowaną ludnością przeszły za dnia przez najniebezpieczniejsze zaminowane rejony. Zespół przeżył w tym czasie zmasowane ataki lotnicze oraz atak kutrów torpedowych operujących z rejonu szkierów fińskich. W czasie przejścia trały krążownika przecięły minliny dwóch min zaś 3 dalsze

miny unieszkodliwiły trałowce. Dnia 29 sierpnia krążownik szczęśliwie rzucił kotwice na radzie Kronsztadu. Niestety cała operacja nie przebiegła tak pomyślnie jak sobie tego życzyło dowództwo – w jej trakcie stracono 30 transportowców i 15 okrętów eskorty.

Następnego dnia krążownik przeszedł do Leningradu, pod który akurat podchodziły oddziały niemieckie. Okręt od razu został włączony w system obrony miasta. Na krążowniku zainstalował się sztab floty koordynujący udział okrętów we wspieraniu obrońców miasta tym samym zlikwidowano OLS i jego okręty weszły w skład Eskadry. Swą flagę na okręcie podniósł wiceadmiral Drozd. W tym czasie powstały także pierwsze plany dotyczące zniszczenia okrętów radzieckich na wypadek zdobycia miasta.

Pierwszą operacją okrętu było wspieranie walk na północ od miasta na Przesmyku Karelskim. Wsparcie oddziałom 23 Armii krążownik zapewniał przez cztery dni (do 8 września) po przejściu do Kronsztadu. Następnie okręt ostrzeliwał, wraz z pancernikiem *Oktjabskaja Rewolucja*³¹, rejon Oranienbaumu. W tym okresie znacznie nasiliły się naloty na kronsztadzką bazę. Ataki skierowane były przeciwko pancernikom tam stojącym oraz krążownikowi. Wówczas to zdecydowano o przeprowadzeniu niewielkiej modernizacji. W miejsce mało skutecznych działek kal. 45 mm typu 21-K ustawiono na dziobowej nadbudówce 5 automatycznych działek kal. 37 mm typu 70-K.

Kulminacja pierwszego zmasowanego ataku na Kronsztad nastąpiła w dniach 19-25 września. Poważne uszkodzenia odniosły oba radzieckie pancerniki służące we Flocie Bałtyckiej oraz *Kirow*. W pokład krążownika trafiły 2 bomby (prawdopodobnie o masie 250 kg). Jedna z bomb wybuchła na pokładzie pancernym na wysokości 110 wręgi, zaś

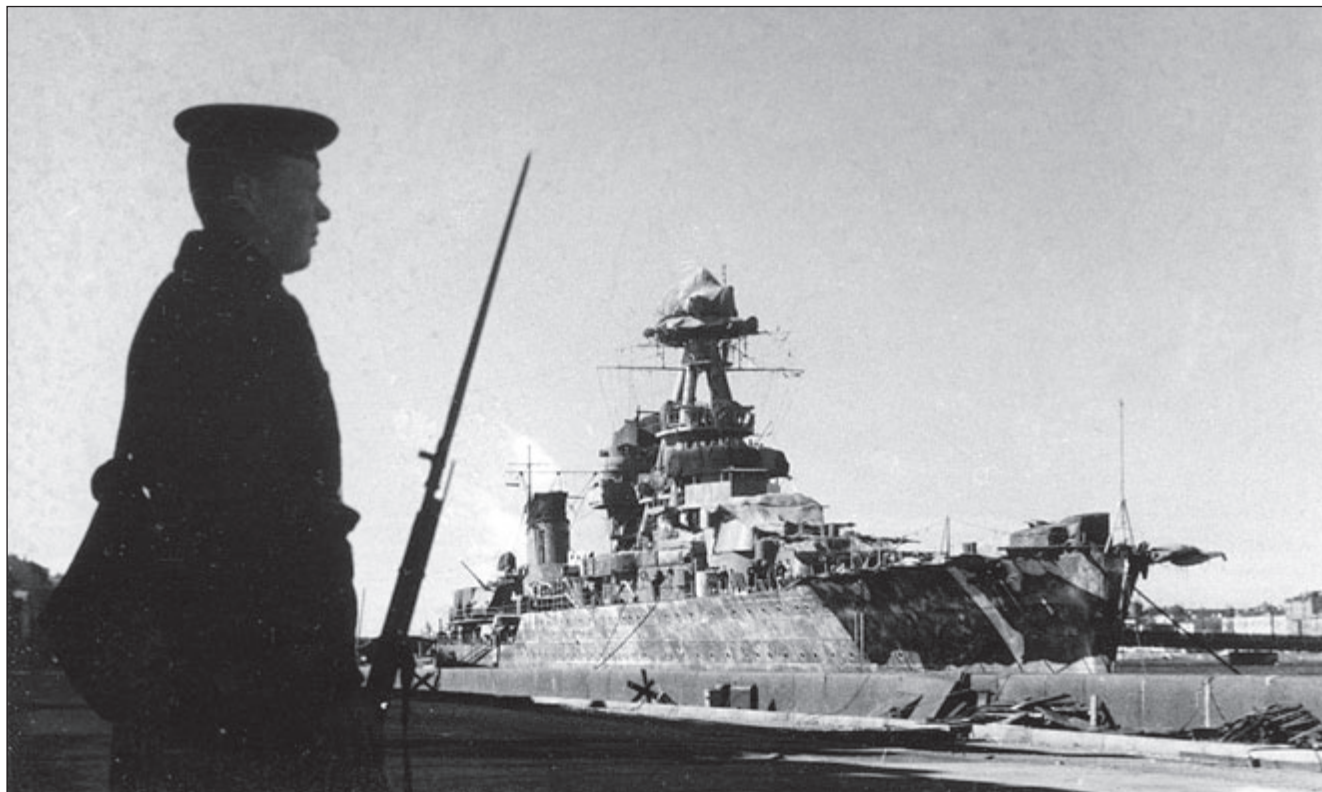
Przyburtowe lodowisko. Zima początek 1943 roku. Zwraca uwagę kamuflaż okrętu.

Fot. Centralno wojenno-morskiej muzej



30. Tamże, s. 100-110.

31. Pancernik typu *Sewastopol*. Zbudowany w latach 1909-1914. Modernizowany w latach 1925-1926, 1931-1934. Wyporność 25 464 t (normalna). Wymiary: dł. 184,8 m, szer. 26,9 m, zan. 9,5 m. Uzbrojenie: 12 × 305 mm (4×III), 16 × 120 mm (16×I), 6 × 76,2 plot (6×I), 24 × 7,62 plot (6×IV), 4 wt. kal. 450 mm. Prędkość 22,5 w. Opancerzenie: Burty 125-225 mm, pokłady 25-125 mm, stanowisko dowodzenia 120-250 mm, art. główna 150-305 mm. Załoga 1100 osób.



Zamaskowany *Kirow* w lecie 1943 roku. Zwraca uwagę skrócony maszt rufowy i specjalne kominowe wsporniki dla anten radiowych.

Fot. Centralno wojenno-morskiej muzej

druga okazała się niewypałem. Na okręcie zginęło tylko 3 ludzi jednak wielu zostało rannych od odłamków.

W pokładzie górnym była dziura o powierzchni około 4 m², zniszczeniu uległo 10 kajut (oficerskich), kambuz a kilka pomieszczeń zostało zalanych w czasie gaszenia pożaru. Szkód przysporzyły także liczne pociski z baterii niemieckich, padające w pobliżu okrętów. W burtach było prawie 80 przestrzelin a ponad 50 iluminatorów zostało wybitych. Wybuchy spowodowały także rozregulowanie przyrządów kierowania ogniem artylerii głównej i przeciwlotniczej. Ta ostatnia do 25 września wystrzeliła łącznie 263 pociski kal. 100 mm, 827 pocisków kal. 45 mm oraz 370 pocisków z nowych działek kal. 37 mm. Co najmniej dwa z atakujących bombowców nurkujących zostały zestrzelone przez artylerzystów krążownika a ponadto prawdopodobnie uszkodzono dalszych 12 samolotów. Na pozycje niemieckie i fińskie w tym okresie wystrzelono ponad 500 pocisków głównego kalibru.

Trudna sytuacja wokół Leningradu i znaczne zagrożenie ze strony lotnictwa spowodowały, że okręt przebazowano ponownie do miasta. *Kirow*

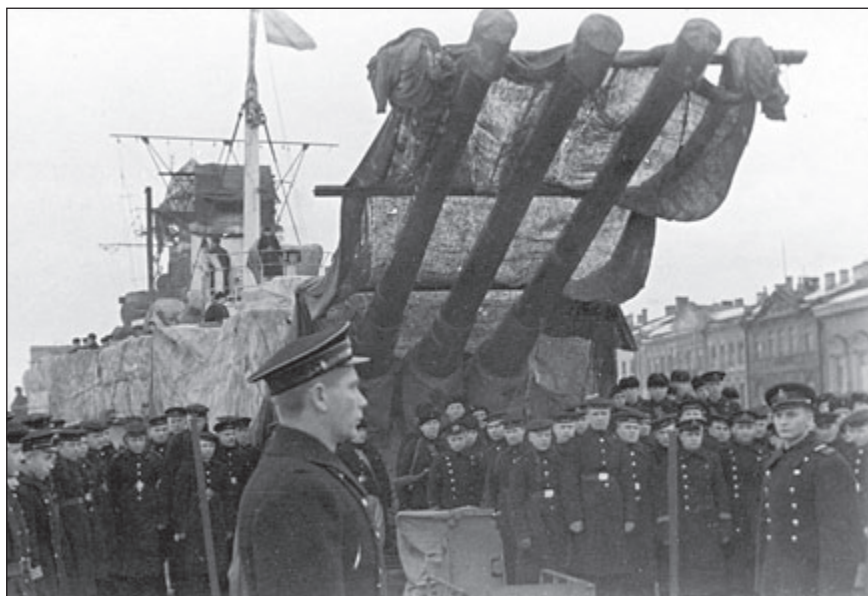
został ustawiony w pobliżu basenu wyposażeniowego stoczni nr 194 im A. Marti. Naturalnie okręt został odpowiednio pokryty kamuflażem. Sytuacja na froncie i odcinanie miasta od łączności ze światem spowodowały, że praktycznie wszystkie okręty stanęły w rezerwie. z krążownika zdjęto część załogi, z której sformowano batalion piechoty morskiej.

Zamarznięcie Newy i wschodniej części Zatoki Fińskiej jeszcze pogorszyły sytuację.

Zgonie z rozkazem d-cy Eskadry krążownik miał utrzymywać 6 dobą gotowość. W służbie pozostawała tylko jedna sprawna wieża artylerii głównej. Warto także zaznaczyć, że krążownik był w czasie oblężenia miasta i spowodowanego tym niedoboru wszystkiego opalany ropą

Zbiórka załogi na pokładzie rufowym. Wiosna 1943 roku. Zwraca uwagę siatka maskująca rozwieszona na lufach artylerii głównej.

Fot. Centralno wojenno-morskiej muzej





Kirow podczas ostrzeliwania celów lądowych w czasie deblokady Leningradu 1944.

Fot. Centralno wojenno-morskiej muzej

(mazutem) pomimo tego, że większość okrętów musiała zadowolić się drewnem lub w najlepszym przypadku węglem, zaś jednostki pomocnicze, jak holowniki czy lodołamacze, praktycznie stały z wygaszonymi wszystkimi kotłami.

Zima 1941/42 roku była dla miasta i floty w nim stojącej wielką próbą wytrzymałości. Jednak, na przekór problemom zaopatrzeniowym, prowadzono na niektórych okrętach prace remontowe. Na *Kirowie* pracowali pracownicy stoczni, która go zbudowała. Ich głównym zadaniem było załatanie przestrzelin i remonty maszyn (także uszkodzonych w wyniku bliskich wybuchów bomb i pocisków przeciwnika).

Operacja „Eisstock”, która miała za zadania zniszczenie radzieckich okrętów w Leningradzie spowodowała także uszkodzenia na *Kirowie* (choć nie były one znaczne w porównaniu do innych okrętów uszkodzonych, bądź zatopionych w tym czasie).

Dnia 4 kwietnia 1942 roku zamaskowany krążownik stał się celem dla dziesięciu bomb. Dziewięć z nich wybuchło na jeszcze zamrożonej Newie zaś jeden przebił pokład

na dziobnie, burtę i wpadł do wody gdzie nastąpiła eksplozja. Naturalnie bliskie wybuchy spowodowały znaczne uszkodzenia. Uszkodzony został KPD i po jednym dziele kal. 100 mm i 45 mm stojące na rufowej nadbudówce. W pierwszym okresie powietrznych ataków artyleria przeciwlotnicza *Kirowa* wystrzeliła 207 pocisków kal. 100 mm, 390 kal. 45 mm, 650 kal. 37 i ponad 1000 kal. 12,7 mm.

Najcięższy nalot (podczas którego krążownik odniósł największe, jak na razie, uszkodzenia) miał miejsce 24 kwietnia. Tego dnia niemieckie samoloty znacznie nasiliły ataki. Na pokład okrętu zrzucano prawie 50 bomb z których trzy³² lub cztery trafiły, zniszczeń dokonał także jeden z licznie wystrzelonych przez wroga pocisków kal. 152 mm³³.

W zasadzie wszystkie uszkodzenia ograniczyły się do rufowej części okrętu, a konkretnie do rufowej nadbudówki. Przestały działać praktycznie wszystkie stanowiska ciężkiej artylerii przeciwlotniczej kal. 100 mm i liczne działka kal. 45 mm i 37 mm. Zalane zostały komory amunicyjne i wiele pomieszczeń pod pokładem (w czasie gasze-

nia pożaru). Szczególnie groźny dla okrętu był pożar rufowego komina (gdyż zdradzał miejsce postoju okrętu bateriom artylerii wojsk oblegających miasto). Na szczęście pożar udało się ugasić stosunkowo szybko. Rannych było 46 ludzi, zaś dalszych 78³⁴ lub 85³⁵ zginęło.

W nocy z 24 na 25 kwietnia krążownik przeprowadzono na Nową aż za most lejtnanta Szmidta, zaś na jego miejscu ustawiono stary okręt szkolny *Swir*, który uległ rano zmasowanym atakom niemieckiego lotnictwa.

Po przeholowaniu okrętu na nowe miejsce pracownicy stoczni nr 189 niezwłocznie przystąpili do prac naprawczych, przy okazji postanowiono dokonać modernizacji okrętu. Przede wszystkim naprawy wymagały wszystkie stanowiska armat kal. 100 mm, dodatkowo na nadbudówce rufowej wygospodaro-

32. Platonow A. W., *Encyklopedia sowietskich nadwodnych korabli 1941-1945*, Sankt Petersburg 2002, s. 102-103

33. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Kirow”, „Morskaja Kollekcija” nr 1/2003*, Moskwa 2003, s. 16

34. Platonow A. W., *Encyklopedia sowietskich nadwodnych korabli*..., s. 102-103.

35. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Kirow”*..., s. 17.

wano miejsce jeszcze na jedną parę tych stanowisk więc na okręcie było ich w sumie osiem. Wymiany doczeły przestarzałe i mało efektywne działka kal. 45 mm typu 21-K (na nowsze automaty kal. 37 mm typu 70-K). Naturalnie w czasie modernizacji zdjęto także katapultę gdyż od początku wojny nie była ona wykorzystywana. Dzięki tym działaniom wygospodarowano miejsce właśnie pod czwartą parę armat kal. 100 mm oraz wstawiono dodatkowe działka kal. 37 mm tak, że ich liczba na okręcie wynosiła 12 sztuk. W ramach leand-lease na okręcie pojawiły się dwa poczwórnie sprzężone wielkokalibrowe karabiny maszynowe Vickersa. Na rufowej nadbudówce zainstalowano także nowy maszt.. W miejsce ciężkiego masztu trójnożnego ustawiono lekką palową konstrukcję. Wymiany wymagały także liczne elementy wyposażenia, uszkodzone podczas wybuchów niemieckich bomb (miedzy innymi dalmierze, reflektory itp.). Przeprowadzono także operację wzmocnienie newralgicznych

miejsz pokładu. W sumie na pokładach krążownika położono 270 ton płyt pancernych o grubości 30 mm. Dnia 27 stycznia 1943 roku Decyzją Rady Najwyższej ZSRR krążownik, za wkład w obronę miasta, został odznaczony orderem Czerwonego Sztandaru – jednym z najwyższych radzieckich odznaczeń.

Naturalnie prace remontowe ze względu na trudności w zaopatrzeniu w materiały konstrukcyjne był prowadzony dosyć długo i zakończył się w lutym 1943 roku. W tym czasie krążownik został ponownie przecholowany i zamaskowany aby nie stanowił zbyt widocznego celu dla niemieckiego lotnictwa. W lecie 1943 roku rozpoczęto przygotowania do odblokowania miasta. Przede wszystkim okręty stojące w Leningradzie rozpoczęły intensywniejsze niż dotychczas ostrzeliwanie przeciwnika.

Właściwa operacja deblokady miasta rozpoczęła się w styczniu 1944 roku. Dnia 18 stycznia weszła w życie nowa organizacja dowodzenia jednostkami stojącymi na Nawie. Okręty zostały podzielone na grupy

artyleryjskie. *Kirow* był flagowym okrętem wiceadm. J. F. Ralla dowodzącego grupą nr 2. Pierwszą akcją przeprowadzoną z nowego miejsca postoju przy nabrzeżu uniwersyteckim było ostrzeliwanie pozycji niemieckich w pasie natarcia radzieckiej 42 Armii. 19 stycznia na pozycje niemieckie wystrzelono 72 pociski kal. 180 mm. Blokada została oficjalnie zerwana 27 stycznia 1944 roku. Do końca działań wojennych krążowniki i większe radzieckie okręty wciąż pozostawały w Leningradzie (względnie w Kronsztadzie) gdyż Zatoka Fińska była niezwykle gęsto zaminowana, natomiast trałowce, które „uchowały się” na Bałtyku były dosyć zużyte, a nowe dopiero przechodziły próby zaś ich załogi konieczne szkolenia.

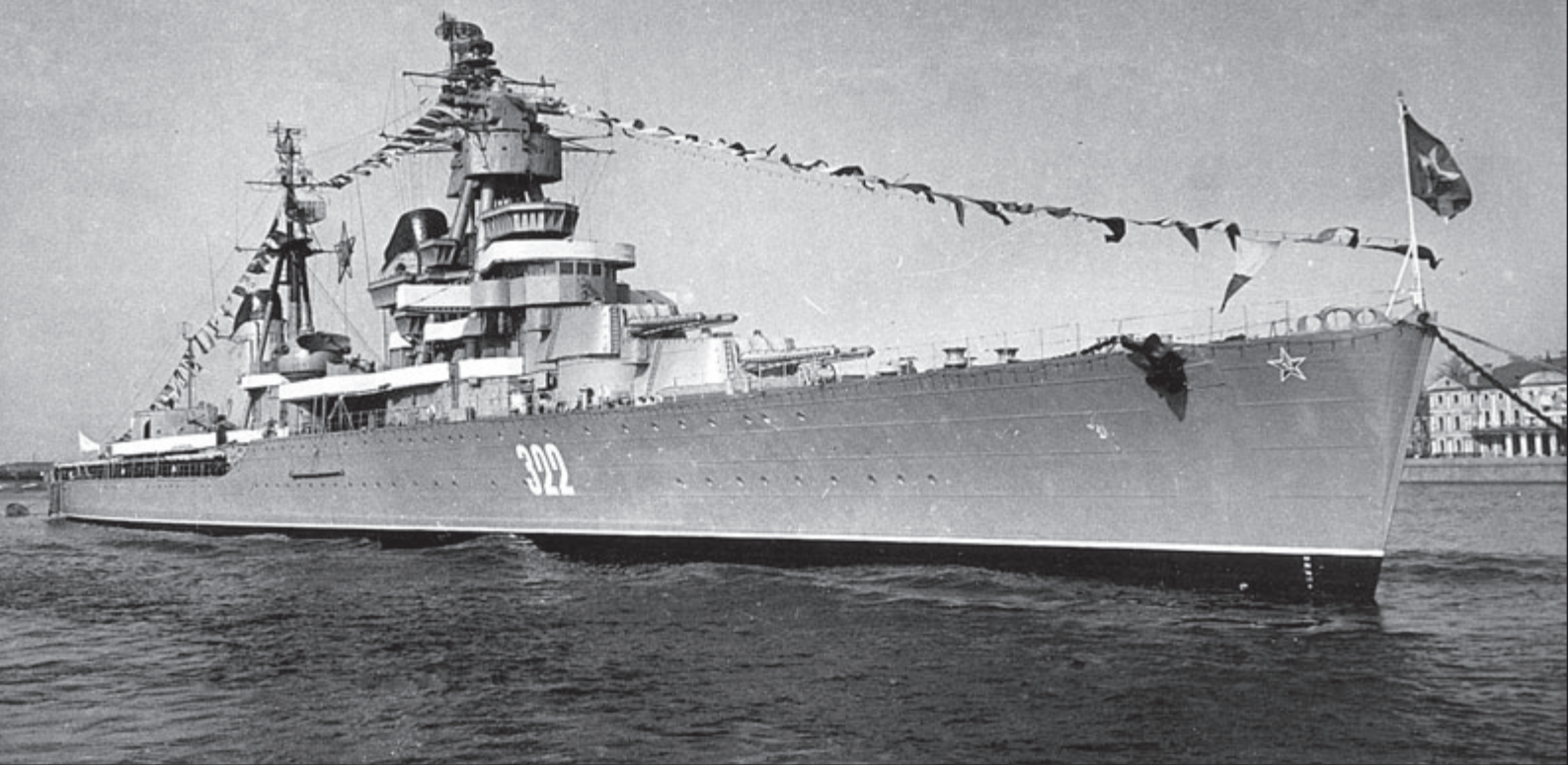
Kirow oficjalnie został przeprowadzony do Kronsztadu w maju 1945 roku gdzie remontowano między innymi urządzenia napędowe (co było konieczne po prawie 3 letnim postoju).

Po zakończeniu remontu, 16 października 1945 roku, krążownik

***Kirow* w czasie salutu z okazji deblokady Leningradu – 27 stycznia 1944 roku.**

Fot. Centralno wojenno-morskoj muzej





Kirow po dużej modernizacji ustawiony na Newie w czasie parady z okazji jakiegoś święta państwowego. Zwraca uwagę bogate wyposażenie radarowe.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

przystąpił do prób mechanizmów i szkolnego strzelania z dział artylerii głównej. Na okręcie w czasie ćwiczeń przebywał wiceadm. L. A. Władimirski. Próby chciano przeprowadzić możliwie szybko aby okręt mógł wziąć udział w obchodach rocznicy wybuchu Wielkiej Rewolucji Październikowej. Niestety na okręcie nie wykonano jeszcze wszystkich prac remontowych i niesprawnych było wiele systemów okrętowych – nie działały jeszcze w pełni pompy oraz nie podłączona była instalacja demagnetyzacyjna. Brakowało także wielu członków załogi głównie dlatego, że nie wszystkie oddziały maszynowni działały (i nie były obsadzone).

17 października, tuż po wyjściu z Kronsztadu w kierunku na poligon artyleryjski, okręt wszedł na leżącą na dnie (21 metrów głębokości) niemiecką minę magnetyczną prawdopodobnie typu S (o sile wybuchu równiej 910 kg trotylu). Krążownik szedł z prędkością 16 węzłów. W gotowości nr 3 znajdowały się obie główne turbiny oraz 2 główne kotły nr 2: (dziobowa kotłownia) i nr 5 (rufowa) oraz turbogenerator

nr 4. Eksplozja nastąpiła o godzinie 12.48³⁶ i spowodowała natychmiastowe zatrzymanie wielu działających urządzeń, w tym turbin.

Natychmiast ogłoszono alarm i pozamykano wszystkie drzwi w grodziach wodoszczelnych. Niestety w pierwszych chwilach po wybuchy zatopione zostały obie komory amunicyjne wież artylerii głównej na dziobie, centrale artyleryjskie i kotłownia nr 1. Mniej więcej do wysokości 155 wręgi nie działały ani urządzenia przeciwpożarowe ani instalacje osuszające. Po zatrzymaniu maszyn krążownik zaczął powoli dryfować w kierunku brzegu. Aby zapobiec niekontrolowanemu przemieszczaniu się kadłuba po uczęszczanym szlaku żegludowym postanowiono rzucić kotwicę.

Natychmiast podjęto decyzję o wzmocnieniu grodzi wodoszczelnej umieszczonej na 104 wrędze nie udało się natomiast założyć plastrów uszczelniających gdyż wyrwa w kadłubie okazała się zbyt duża. Przez 10 minut od katastrofy kadłub krążownika przyjął 1000 ton wody a co gorsza w tym czasie zgaśł główny kocioł nr 2 gdyż do paleniska tra-

fił mazut wymieszany z wodą, która do zbiorników przedostała się przez wyrwę w kadłubie. Na szczęście, jak już wspomniano, okręt znajdował się na ruchliwym szlaku żegludowym prowadzącym do Leningradu. Po godzinie 13 w nieopodal przepływał duży holownik morski *Sierdobol* zmierzający do Leningradu jednak nie zareagował on na widok wystrzelonych czerwonych rakiet, oznaczających wzywanie pomocy. Nie wiadomo czy kapitan zignorował sygnał czy może myślał, że to ćwiczenia, w każdym bądź razie holownik zastopował dopiero, gdy przed dziobem okrętu zaczęły padać pociski kal. 37 mm wystrzeliwane z pokładu *Kirowa*. Dzięki radiostacji na holowniku (urządzenia nadawcze na krążowniku zostały uszkodzone) wezwano pomoc z nieodległego Kronsztadu. Pierwszy na ratunek przybył trałowiec *TSzcz 186*.

W tym czasie w maszynowni trwały intensywne prace nad uruchomieniem niesprawnych mechanizmów oraz jednego z dodatkowych kotłów. Na początku postanowiono urucho-

36. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Kirow”...*, s. 20

mić kocioł nr 4 mieszczący się w rufowej grupie kotłów. Zanurzenie w wyniku nieustannego zalewania kolejnych przedziałów znacznie wzrosło. Na dziobie wynosiło 9,9 m, na rufie 4,3 m. Niewielki przechył na lewą burtę 3,5° nie miał tendencji do pogłębiania się więc nie istniało niebezpieczeństwo przewrócenia się kadłuba.

Operację holowania rozpoczęto około godziny 15.00. Przygotowanie lin holowniczych trwało do 15.20. Niestety kadłub okrętu zanurzył się niezwykle głęboko co było przyczyną znacznego oporu i pęknięcia założonych lin holowniczych. Około 17.30 do krążownika podszedł niszczyciel *Strojnyj*³⁷. Na pokładzie przebyło dodatkowych 50 ludzi z załogi pancernika *Oktjabskaja Rewolucja* i krążownika *Maksim Gorki* mających pomagać w akcji ratowniczej. z Kronsztadu przybył także holownik reflowy *K-77*.

Krótko po przybyciu dodatkowych okrętów zgasł kocioł nr 4 również zalany przez zanieczyszczony wodą mazut. Postanowiono wtedy uruchomić kocioł nr 6 z ostatniej kotłowni. W tym czasie zdecydowano o uruchomieniu turbin aby pomóc zespołowi holowniczemu. W tym czasie

dołączył do niego kolejny holownik *Cecylia*. Niestety załoga nie była poinformowana o uruchomieniu siłowni na okręcie i gwałtowne zerwanie holu oraz uderzenie o kadłub krążownika spowodowały, że holownik położył się na burtę i szybko zatonął. Prawie całą załogę udało się uratować (poza jednym człowiekiem). Warto zaznaczyć, że holownik *Cecylia* był jedyną jednostką zatopioną przez krążownik w czasie całej jego służby. Po godzinie holowania *Kirow* przybył na Wielką Redę Kronsztadu, gdzie po raz kolejny rzucano kotwice. W tym czasie w kadłubie pomimo wyętej pracy druzyn awaryjnych było już 2000 ton wody zaś zalane były pomieszczenia na długości prawie 70 m. Niestety napór wody był zbyt duży dla pomp okrętowych i nawet ustawianie dodatkowych motopomp nie mogło poprawić sytuacji. Dopiero przyścisze lodolamacza *Malgin* i statku *Trefliw* poprawiło położenie okrętu. W krytycznym momencie dziób zanurzył się na 11,2 m pod wodę zaś rufa tylko na 3,9 m

Walkę z wodą prowadzono przez cały 18 października, niestety bez większych rezultatów. Następnego dnia krążownik przeprowadzono

w pobliże doku „Wielszczyńskiego”. Przeglębienie nadal utrzymujące się na poziomie 4 m nie pozwalało na bezpieczne wprowadzenie kadłuba gdyż mógł on się przełamać. Zdecydowano wtedy o przyłączeniu do kadłuba 2 pontonów (każdy po 20 ton) aby nieco wyrównać przechył. Po pracach adaptacyjnych 28 października 1945 roku *Kirow* stanął na doku. W czasie oględzin kadłuba wykryto duży otwór 10 × 40 m wywołany potężnym wybuchem podwodnym. Stwierdzono także brak wielu nitów i istnienie niewielkich otworów, przez które sączyła się woda. Najpoważniejsze było jednak wgłębienie do środka części stępki. Remont trwał przez ponad rok i zakończył się 20 grudnia 1946 roku. Oczywiście nie obyło się bez sądu nad winnymi tragedii. Interesujące, że nie przedstawiono zarzutów admirałowi Władimirskiemu zaś winnymi zaniedbania uznano dowódcę, zastępcę i dowódcę zespołu maszynowni.

37. Niszczyciel proj. 7U. Zbudowany w 1936-1941 w stoczni nr 190 w Leningradzie. Wyporność normalna 2256 t. Wymiary: 112,5 m × 10,2 m × 5,0 m. Uzbrojenie: 4 × 130 mm (4×I), 2 × 76,2 mm plot (2×I), 3 × 45 mm plot (3×I), 4-5 km kal. 7,62 mm, 6 wt. kal. 533 mm (2×III), 60-96 min. Prędkość 30 w. Załoga 207 osób.

Kolejne ujęcie *Kirowa* podczas tej samej parady, lecz tym bardziej z rufy.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





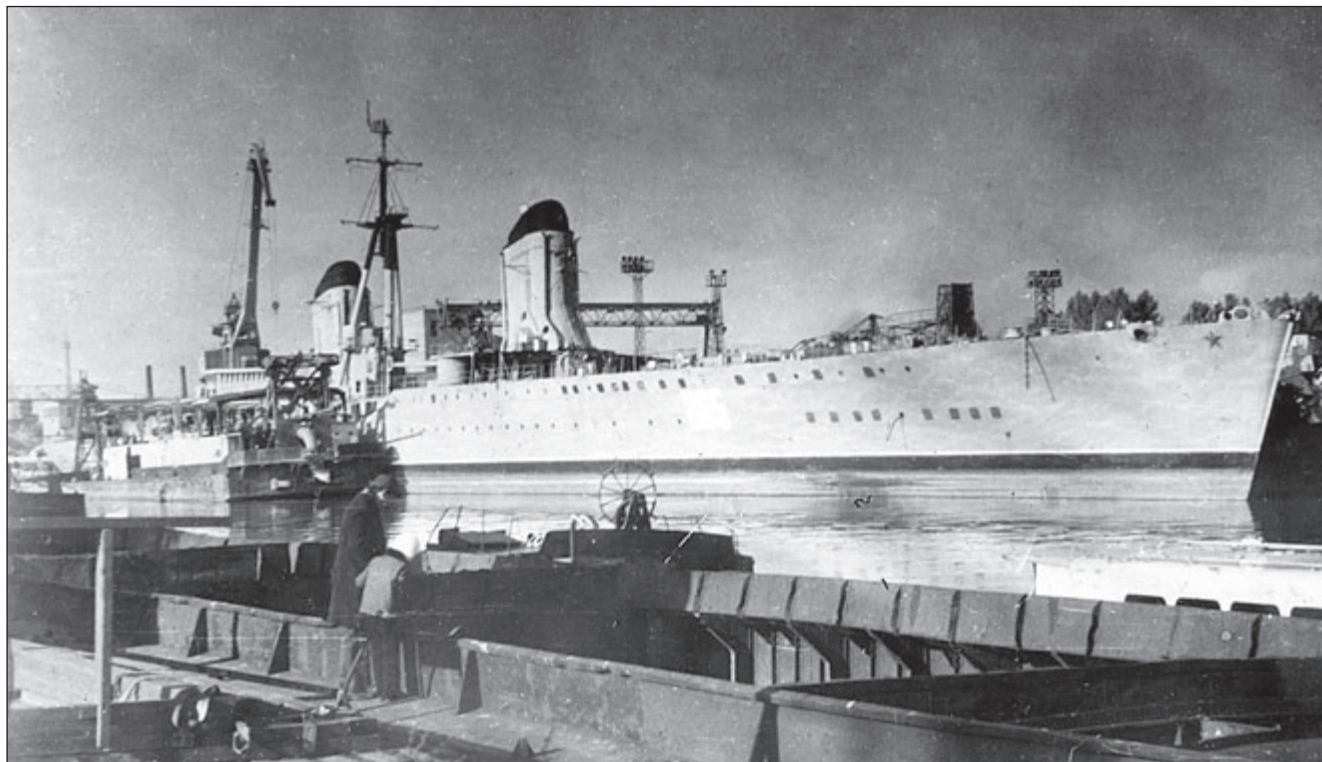
Jedna z licznych uroczystości na pokładzie *Kirowa* na przełomie lat 60-tych.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

Kirow na beczce w Leningradzie. Zwraca uwagę rozbudowana nadbudówka rufowa.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Kirow w czasie prac związanych ze złomowaniem, 1974 rok.

Fot. zbiory K. Kułagin

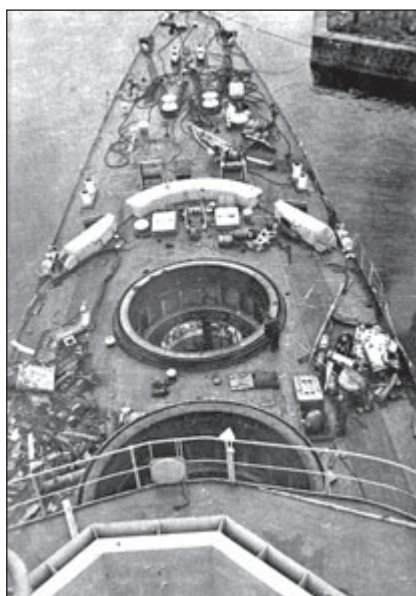
Później krążownik pływał w składzie 4 Floty (południowy Bałtyk). W 1949 r. (w listopadzie) krążownik został odstawiony do rezerwy i postawiony do stoczni nr 194, która dokonała przebudowy i modernizacji. Prace zakończono w kwietniu 1953 roku. Po ponownym wprowadzeniu do służby krążownik wszedł w skład 4 Floty natomiast od 11 lipca 1955 roku w skład 8 Floty (północny Bałtyk). Dnia 2 stycznia 1956 roku obie bałtyckie floty radzieckie rozwiązano i na ich miejsce powołano Flotę Bałtycką. *Kirow* po reorganizacji wchodził w skład 12 Dywizjonu Krążowników. W lipcu tego roku wraz ze *Swierdłowem*³⁸ i 4 niszczycielami przeprowadzał ćwiczenia na Morzu Północnym a później także na Bałtyku.

Po okresie konserwacji i tym samym przeniesienia do rezerwy, 3 sierpnia 1961 roku okręt przeklasyfikowano na jednostkę szkolną. Na pokładzie odbywały się praktyki słuchaczy Wyższej Szkoły Morskiej. Pomimo roli jednostki szkolnej *Kirow* jako jednostka flagowa uczestniczyła w ćwiczeniach sztabowych „Siewier” w lipcu 1968 roku i „Okiean” kwiecień – maj 1970. W między czasie krążownik odbył wiele wizyty zagranicznych – w Gdyni był dwukrotnie. Pierwszym razem 25-29 czerwca 1965 roku pod

flagą adm. I. I. Bajkowa z niszczycielem *Soruszitielnij*³⁹ i dwoma okrętami podwodnymi. Drugim razem zawitał do Gdyni także pomiędzy 26-29 czerwca ale w 1970 roku. Tym razem zespołem radzieckim dowodził admirał W. A. Kastanow a krążownikowi towarzyszyły fregata (nazwa nieustalona) oraz niszczyciel *Nieustraszimij*⁴⁰. Na pokładzie gościli także słynni kosmonauci Walentina Tierszokowa i Jurij Gagarin.

Dziobowa część kadłuba w czasie złomowania. Wyraźnie widoczne barbety wież artylerii głównej.

Fot. zbiory K. Kułagin



Z okazji 50-lecia utworzenia sił morskich ZSRR 14 grudnia 1972 roku krążownik został uhonorowany specjalnym odznaczeniem Komitetu Centralnego, oraz odznaczeniami Rady Najwyższej i Rady Ministrów ZSRR. Niestety były to już ostateczne lata pod banderą wojenną. Dnia 22 lutego 1974 roku została ona zdjęta zaś okręt przeznaczony na złom. Przeżył większość nowszych krążowników proj. 68-K i wszystkie które powstały w oparciu o plany 26 i 26-bis. Nie cały krążownik został złomowany. Dwie jego dziobowe wieże zostały wystawione na jednym z Leningradzkich osiedli jako pomnik i przetrwały tam do dzisiaj.

38. Krążownik proj. 68-bis. Zbudowany w latach 1949-1952 w stoczni nr 189 w Leningradzie. Wyporność 13 230 t. Wymiary: 210 m × 12 m × 7,3 m. Uzbrojenie: 12 × 152 mm (4 × III), 12 × 100 mm plot (6 × II), 32 × 37 mm plot (16 × II), 10 wt kal. 533 mm (2 × V). Prędkość maksymalna 33,7 w. Opancerzenie: burty 100 mm, pokład 50 mm, wieże art. głównej 175 mm, stanowisko dowodzenia 130 mm. Załoga 1270 osób.

39. Niszczyciel proj. 30 bis. Zbudowany w latach 1950-1952 w stoczni nr 190 w Leningradzie. Wyporność 2316 t, wymiary: 120,5 m × 12 m × 3,9 m. Uzbrojenie: 4 × 130 mm (2 × II), 2 × 85 mm plot (1 × II), 7 × 37 mm plot (7 × I), 10 wt kal. 533 mm (2 × V), bomby głębinowe, do 60 min. Prędkość 36 w. Załoga 285 osób.

40. Niszczyciel proj. 41. Zbudowany w latach 1950-1955 w stoczni nr 190 w Leningradzie. Wyporność 3010 t, wymiary: 133,83 m × 13,57 m × 4,42 m. Uzbrojenie: 4 × 130 mm plot (2 × II), 16 × 45 mm plot, 8 × 25 mm plot, 10 wt kal. 533 mm (2 × V), 2 miotacze rakietowych bomb głębinowych RBU-2500, 48 min. Prędkość 33,5 w. Załoga 305 osób.



Woroszyłow około 1942 roku w rejonie Sewastopola.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

Woroszyłow

Drugi z krążowników projektu 26 został rozpoczęty 15 października 1935 roku na pochylni stoczni nr 198 im. A. Marti w Nikołajewie. Interesujące że uroczystość położenia stępki (nr budowy 297) nastąpiła na tydzień przed oficjalnym rozpoczęciem prac nad bliźniaczym *Kirowem* służącym później we Flocie Bałtyckiej. Prace na pochylni nr 1 przebiegały znacznie wolniej niż przy okręcie budowanym nad Bałtykiem, a przez to były bardziej staranne i w czasie prób nie występowały problemy jakie zauważono na *Kirowie*. Podstawowa różnica pomiędzy okrętami polegała na znacznie większym udziale elementów produkcji krajowej niż importowanych z Włoch. Spowodowało to wydłużenie okresu budowy okrętu. Prace na pochylni trwały do 28 czerwca 1937 roku, kiedy okręt został uroczystie zwodowany. Prace wykończeniowe trwały znacznie dłużej. Pierwsze próby mechanizmów rozpoczęły się w lecie 1939 roku, zaś cykl oficjalnych prób rozpoczął 4 grudnia 1939. Potrwały one do 27 maja 1940 roku. Próby prędkości przebiegły nader pozytywnie. W kwietniowych próbach krążow-

nik osiągnął prędkość 36,72 węzła przy mocy maszyn 122 500 KM.

Uroczystość poniesienia bandery wojennej na drugim radzieckim nowoczesnym krążowniku odbyła się 20 czerwca 1940 roku.

Po intensywnym okresie ćwiczeń, zgrywaniu załogi i naprawach zauważonych usterek krążownik stał się jednym z najlepszych radzieckich okrętów na Morzu Czarnym. Między innymi dlatego został wybrany na okręt flagowy kontradm. T. A. Nowikowa dowódcy Oddziału Sił Lekkich Floty Czarnomorskiej.

W składzie tego związku taktycznego wziął udział w ostatnich przed wojną wielkich manewrach morskich w rejonie Odessy.

W czasie rozpoczęcia niemieckiego ataku na ZSRR krążownik stacjonował w Sewastopolu. Zgodnie z przygotowanymi wcześniej planami jednostka miała wraz z zespołem niszczycieli dokonać rajdu pod rumuńskie wybrzeże (a konkretnie port w Konstancy) celem zakłócenia żeglugi niemieckiego sprzymierzeńca, a przede wszystkim zniszczenie instalacji naftowych znajdujących się w rumuńskim porcie.

Ostatecznie plan został zmodyfikowany. W obawie o utratę cen-

go krążownika na nierozpoznanych wodach przeciwnika do bezpośredniego ataku na wybrzeże rumuńskie wyznaczono dwa czarnomorskie lidery *Moskwę* i *Charkowa*⁴¹. Krążownik *Woroszyłow* miał zaś stanowić ubezpieczenie akcji wraz z dwoma niszczycielami.

Z bazy w Sewastopolu zespół osłony wyszedł w 2,5 godziny po okrętach zespołu uderzeniowego. Flagę na *Woroszyłowie* podniósł kontradm. T. A. Nowikow. Niestety początkowo krążownik na zaplanowane miejsce spotkania z liderami szedł samodzielnie, gdyż niszczyciel *Smyszlennyj*⁴² w czasie wychodzenia z bazy zaczął parawanem przeciwminowym o dno, doznał niewielkich uszkodzeń i nie zdążył na spotkanie z krążownikiem, natomiast niszczyciel *Soobrazitelnyj* co prawda wyszedł wraz z krążownikiem, lecz niedomaganie w siłowni spowodowało, że krążownik oddzielił się od okrętu eskorty, który dopiero w późniejszym czasie do niego dołączył.

Jak wiadomo operacja u rumuńskich wybrzeży dla okrętów radzie-

41. Oba lidery projektu 1. Dane techniczna jak *Leningrad*.

42. Niszczyciel *Smyszlennyj* i *Soobrazitelnyj* projektu 7U. Dane jak *Strojny*.

ckich zespołu uderzeniowego zakończyła się tragicznie, gdyż lider *Moskwa* zatonął na rumuńskich minach, zaś *Charkow* odniósł poważne uszkodzenia siłowni, co gorsza był atakowany przez samoloty, dostał się pod ostrzał baterii artylerii nadbrzeżnej i stał się celem ataku niezidentyfikowanego okrętu podwodnego (prawdopodobnie *Szcz 206*⁴³, który został omyłkowo zatopiony przez niszczyciel *Soobrazitelnyj*).

Po otrzymaniu informacji o fiasku operacji krążownik otrzymał rozkaz powrotu do Sewastopola bez eskorty ponieważ niszczyciele, towarzyszące mu zostały wysłane na pomoc uszkodzonemu *Charkowowi*. Krążownik *Woroszyłow* przybył do bazy około południa 26 czerwca. Ze względu na zagrożenie minowe na miejsce postoju został wprowadzony przez dywizjon trałowców⁴⁴.

Następny okres w działalności krążownika wiąże się z szkoleniem załogi oraz instalacją wyposażenia demagnetyzacyjnego. Prace zaczęły się od 28 czerwca przy czym w pierwszym rzędzie instalację

miał otrzymać pancernik *Parizskaja Kommuna*⁴⁵ zaś krążowniki w późniejszym okresie. Prace na każdym krążowniku miały nie trwać dłużej niż 5 dni.

Po okresie względnego spokoju krążownik został wyznaczony do przeprowadzenia ostrzału wojsk niemieckich zbliżających się do Perekopu łączącego Krym z resztą kraju.

W godzinach rannych 19 września z bazy w Sewastopolu wyszedł *Woroszyłow* i udał się z prędkością 30 węzłów w kierunku północnym. Eskortę okrętu stanowiły tylko myśliwce, gdyż niszczyciele wykonywały swoje zadania w rejonie oblężonej Odessy. Celem był rejsu był rejon Składowska i Aleksiejewki. Ostatni z rejonów ostrzeliwano około 10.20 z maksymalnego dystansu prawie 37 tys. metrów. Łącznie na wybrane punkty wybrzeża wystrzelono tego dnia 148 pocisków głównego kalibru (wg innych źródeł 155⁴⁶). W nocy z 24/25 września krążownik wraz z niszczycielem *Smyszlienyj* przeszedł do nowej bazy w Nowo-

rosyjsku. Na miejsce przeznaczenia dotarł w godzinach popołudniowych.

Naturalnie zmiana dyslokacji radzieckich okrętów nie uszła uwadze niemieckiego dowództwa. Nad bazy radzieckie na Kaukazie wysłano zwiady lotnicze mające identyfikować stojące tam okręty i zbierać informacje dotyczące ich ruchów. Miały one pomóc w zaplanowa-

43. Okręt podwodny typu „Szcz” serii V-bis-2. Zbudowany w latach 1934-1936 w stoczni nr 200 w Nikolajewie. Wyporność nawodna (podwodna): 591,3 t (707,6 t). Wymiary: dł. 58,75 m, szer. 6,2 m, zan. 4 m. Uzbrojenie: 6 wt. kal. 533 mm, 2 × 45 mm plot typu 21-K. Załoga 39 osób.

44. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowieckiego Sojuza na czernomorskim teatrze t. 1. 21 VI 1941-31 XII 1941*, Moskwa 1946

45. Pancernik typu *Sewastopol* dane jak *Oktjabrskaja Rewolucja* z niewielkimi różnicami. Pancernik zbudowany w latach 1909-1914 w stoczni Bałtyckiej w Petersburgu. Modernizowany w latach 1924-1925, 1928-1929, 1933-1938. Na Morzu Czarnym od 1930. Wyporność (w czasie wojny) 30 400 t. Wymiary 184,8 m × 32,5 m × 9,65 m. Uzbrojenie: 12 × 305 mm (4×III), 16 × 120 mm (16×I), 6 × 76,2 mm plot (6×I), 16 × 37 mm plot (16×I), 8 wkm kal. 12,7 mm Vickersa (2×IV), 12 wkm kal. 12,7 mm DSzk. (12×I). Opancerzenie: Burty 125-225 mm, pokłady 37,5-125 mm, stanowisko dowodzenia 120-250 mm, art. główna 150-305 mm Załoga 1564 ludzi.

46. Platonow A. W., *Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli 1941-1945*, Sankt Petersburg 2002, s. 104-105.

Unikatowa fotografia z ostatnich przedwojennych wielkich manewrów Floty Czarnomorskiej. Na pierwszym planie *Woroszyłow*, dalej niszczyciel proj. 7.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Woroszyłow prawdopodobnie w 1942 roku w Poti przechodzi remont uszkodzeń i dozbrojenie w artylerię przeciwlotniczą.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

niu ewentualnego ataku lotniczego (w tym czasie Sewastopol był stale atakowany z powietrza).

Woroszyłow po przyjeździe do Noworosyjska stanął przy Nabrzeżu Elewatorowym (zbożowym).

W czasie pierwszego zmasowanego ataku na bazę 2 listopada 1941 krążownik zainkasował 2 bomby, zaś dalszych 10 upadło blisko kadłuba powodując liczne uszkodzenia.

Pierwsza z bomb eksplodowała na pokładzie rufowym na wysokości 233 wręgi 4 metry poniżej linii wodnej i w dnie wybiła dziurę o powierzchni 8 m². Druga zaś bliżej pawęży rufowej na wysokości 273 wręgu. Uszkodzenia od wybuchu tej bomby okazały się znaczne, gdyż deformacji uległa burta na powierzchni 16 m² dodatkowo pod linią wodną wybita została dziura o powierzchni 2,5 m². Uszkodzenia odniosła w zasadzie prawa burta. Do kadłuba dostało się ponad 600 ton wody, co gorsza woda dostała się także do tuneli wałów, zalane zostały pomieszczenia maszynki sterowej, kubryków mieszczących się na rufie. Pożar, który wybuchł w pomieszczeniach pod wieżą artylerii nr 3 na rufie został ugaszony przez napływa-

jącą wodę. Dodatkowo, aby zapobiec przegłębieniu na prawą burtę do lewoburtowych zbiorników przyjęto dodatkowo 200 ton. Dzięki temu udało się utrzymać przegłębienie na prawo w granicach 2,5°. Uszkodzony ster został zablokowany w położeniu 20-25° lewo na burt.

Natychmiast postanowiono o przebazowaniu okrętu do bezpieczniejszej bazy w Poti gdzie zaplanowano przeprowadzenie remontu. Było to bardzo słuszne posunięcie, gdyż Noworosyjsk był częstym celem niemieckiego lotnictwa.

Ponieważ zalane zostały także tunele wałów napędowych oraz częściowo zbiorniki paliwa krążownik trzeba było przeholować do Poti. Tego trudnego zadania podjął się krążownik *Krasnyj Kawkaz*⁴⁷. Niestety uszkodzenie steru znacznie utrudniało przeprowadzenie całej operacji, gdyż kadłub początkowo schodził z kursu, co mogło spowodować zerwanie holu. Dopiero częściowe usunięcie awarii siłowni i uruchomienie prawej turbiny (30 obrotów/minutę) wstecz poprawiło sytuację. W czasie wyjścia z bazy nadleciały niemieckie samoloty chcące zablokować okręty radzieckie w porcie za pomocą min mag-

netycznych zrzuconych na spadochronach. Na szczęście żadna z min nie okazała się groźna dla krążowników. W nocy 3 listopada udało się odblokować ster i ustawić w położeniu 0°. Naprawiono także siłownię. Nad ranem rzucono hol i krążownik samodzielnie skierował się do Poti z prędkością nie większą niż 20 węzłów. Po przybyciu do bazy natychmiast na pokład weszli pracownicy ewakuowanej z Sewastopola stoczni nr 201. Do prac remontowych wykorzystywano między innymi specjalnie skonstruowany keson.

Prace trwały praktycznie do marca 1942 roku. Próby poremontowe odbyły się w połowie lutego, zaś 18 marca 1942 krążownik był gotów do dalszych działań.

Pierwszą akcją po zakończeniu remontu było ostrzelanie wraz z niszczycielem *Swobodnyj*⁴⁸ rejonu

47. Krążownik typu *Swietłana* ukończony wg projektu 815. Zbudowany w latach 1913-1932 w stoczni Russud w Nikolajewie. Wyporność normalna 8000 t. Wymiary: dł. 169,5 m, szer. 15,7 m, 6,6 m. Uzbrojenie: 4 × 180 mm (4×I), 8 × 100mm plot. (4×II), 4 × 45 mm plot. (4×I), 6 wkm kal. 12,7 mm plot. DSzK (6×I) 12 wt kal. 450 mm (4×III), 100 min morskich. Prędkość 29 w. Opancerzenie: burty 76 mm, pokład 20-25 mm, stanowisko dowodzenia 75 mm, wieże art. głównej 25 mm. Załoga 878 ludzi.

48. Niszczyciel proj. 7U.

Teodozji. Operacja miała na celu wsparcie walczących tam wojsk radzieckich.

Celem były w zasadzie cztery miejscowości Dalnyj i Bliznyj Kamyszyn, Władysławowka i Adżigił. W sumie na niemieckie pozycje wystrzelono 190 pocisków głównego kalibru (ok. 90 z niszczyciela). Po zakończeniu operacji oba okręty powróciły do Tuapse.

Następnie krążownik skierowano do Noworosyjska. Skąd po raz kolejny wyszedł, aby ostrzelać rejon Teodozji. Tym razem *Woroszyłowowi* towarzyszył lider *Taszkient*⁴⁹.

Ostrzał zaczął się 03.45. Celem armat krążownika była ponownie wieś Władysławowka (75 pocisków kal. 180), zaś *Taszkienta* Dalnyj Kamyszyn (50 pocisków kal. 130 mm). Do Noworosyjska okręty powróciły wieczorem 3 kwietnia, przy czym *Taszkient* natychmiast udał się do Batumi.

Dnia 10 kwietnia *Woroszyłow* stał w Noworosyjsku ponownie przy nabrzeżu elewatorowym. Przeprowadzony tego dnia niemiecki nalot nie wyrządził krążownikowi bezpośrednich trafień, jednak

bliskie wybuchy bomb spowodowały liczne drobne uszkodzenia.

Następnego dnia przeszedł do Batumi, zaś po przeprowadzonych prowizorycznie pracach remontowych powrócił do Noworosyjska 25 kwietnia.

Następna operacja *Woroszyłowa* została przeprowadzona 10/11 maja 1942 roku i była związana bezpośrednio z działaniami na lądzie, a konkretnie lądowaniem 8 maja niemieckich oddziałów na półwyspie tamańskim i działaniami zamierzającymi do zajęcia Noworosyjska.

Ostrzał prowadzono wraz z liderami *Taszkient* i *Charkow* jednakże operacja prowadzona była w nocy i przy złej widoczności stąd rejon Tasz-Alczij ucierpiał tylko nieznacznie.

Po tygodniu względnego spokoju krążownik został przeznaczony do przewiezienia w trybie alarmowym części oddziałów 9 brygady piechoty morskiej w charakterze posiłków dla oblężonego Sewastopola.

Operacja została zaplanowana niezwykle drobiazgowo. W eskorcie krążownika wypłynęły niszczyciele *Soobrazitielnyj* i *Swobodnyj*. Marszrutę ustalono tak, aby krążow-

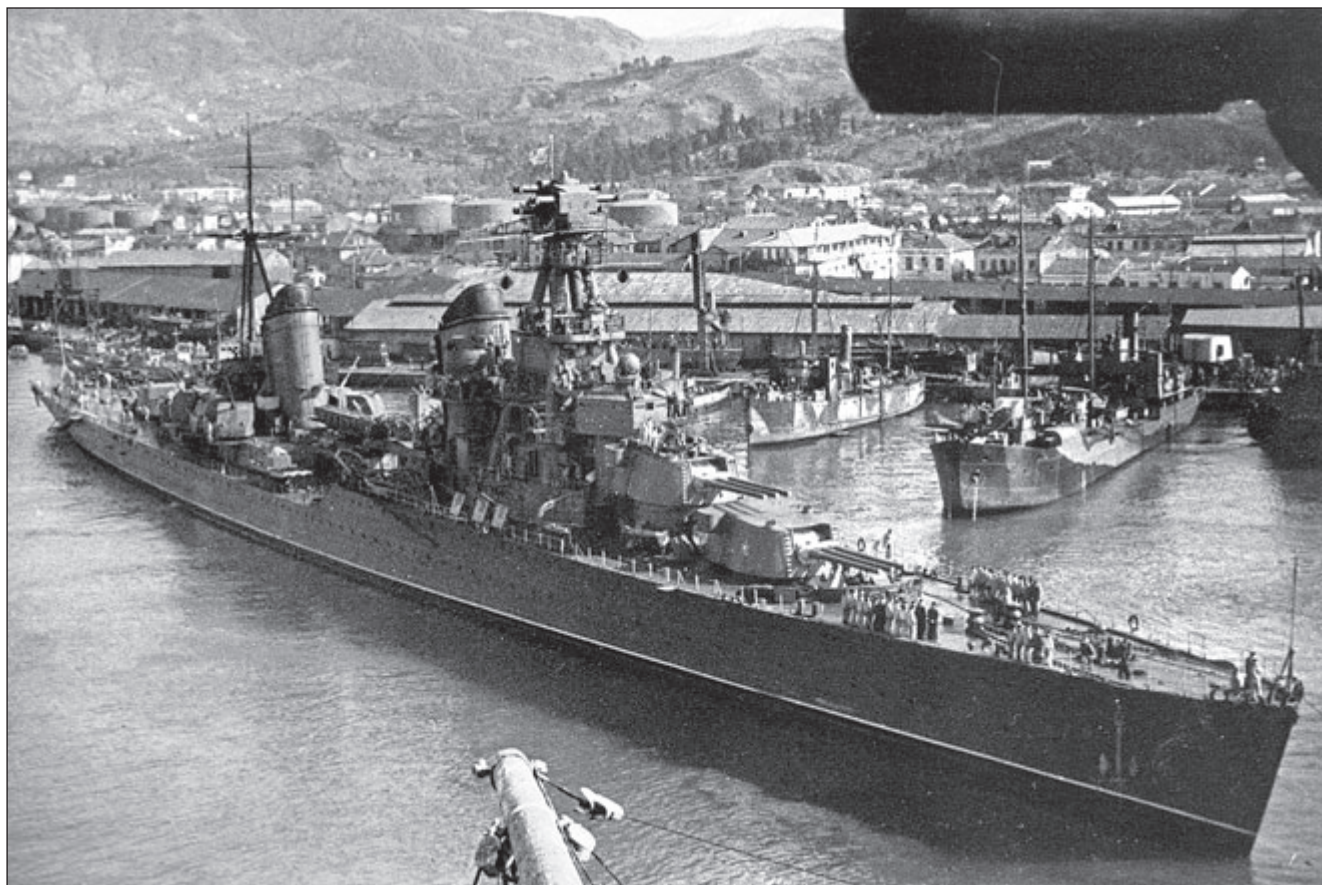
nik wszedł do Sewastopola w nocy i jeszcze w nocy z niego wyszedł. Na pokładach trzech okrętów znalazło się 3017 żołnierzy, 8 armat kal. 122 mm, tyleż kal. 76,2 mm, 17 kal. 45 mm, 27 ciężkich karabinów maszynowych, 16 moździerzy oraz wiele innego sprzętu i ponad 60 ton zapasów. W drodze do Sewastopola krążownik i niszczyciele wzmocniły eskortę transportowca *Gruzja* osłanianego przez niszczyciel *Biezupiecznyj* i trzy trałowce *Szczit*, *Jakor*, *Garpun* i dwa ścigacze OP.

W tym okresie wojska niemieckie przygotowywały się od kolejnego szturm na miasto to też działania nasiliły także niemieckie samoloty atakujące konwoje na drodze do Sewastopola. Krążownik i niszczyciele były atakowane kilkakrotnie na trasie niemniej jednak udało się do miasta dowieźć posiłki. 20 maja o 21.30 krążownik rzucił kotwicę

49. Lider proj. 20 I. Zbudowany w latach 1935-1939 w stoczni OTO w Livorno we Włoszech. Wyporność normalna 3422 t. Wymiary: 139,7 m. × 13,7 m. × 4 m. Uzbrojenie (w 1941): 6 × 130 mm (3×II), 6 × 37 mm plot (6×I), 6 × 12,7 mm plot (6×I), później dod. 2 × 76,2 mm plot (1×II), 9 wt kal. 533 mm (3×III). Prędkość 44,5 w. Załoga 250 osób.

Woroszyłow prawdopodobnie w Batumi około 1943 roku.

Fot. zbiory Władymir P. Zabłockij



w Sewastopolu. Po wylądunkach więzionych wojsk i zapasów wziął na pokład rannych i jeszcze przed świtem opuścił port. Naturalnie droga powrotna także była niezwykle niebezpieczna gdyż okręt wraz z towarzyszącymi niszczycielami był atakowany jeszcze 10 razy. Uszkodzenia od blisko padających bomb odniosły urządzenia kierowania ogniem. Od wstrząsów z użytku wyszła tymczasowo także jedna z turbin.

Remont w Tuapse trwał prawie 3 miesiące. Ponieważ natężenie walk tymczasem osłabło prace nie były prowadzone zbyt szybko, poza tym Tuapse podobnie jak Poti miało bardzo skromne zaplecze stoczniove i dużo pracy przy bieżących naprawach niszczycieli, na których barkach spoczywał główny ciężar prowadzonych operacji.

Do służby krążownik powrócił w połowie listopada 1942 roku akurat na czas, aby wziąć udział w dużej operacji wymierzonej w linie komunikacyjne przeciwnika na zachodnim wybrzeżu Morza Czarnego. Operacja była pomyślana tak by utrudnić zaopatrzenie niemieckich oddziałów atakujących już radzie-

ckie bazy na wschodnim wybrzeżu Morza Czarnego.

W operacji miały wziąć udział dwa zespoły okrętów. Zespół pierwszy składał się z *Woroszyłow*, lidera *Charkow* i niszczyciela *Soobrazitielnyj*. Drugi zespół składał się z *Biesposzczadnyj* i *Bojkij*. *Woroszyłow* miał ostrzelać Sulinę i zniszczyć możliwie dokładnie wszystkie znajdujące się tam instalacje przeładunkowe. Lider wraz z niszczycielem miał dokonać rozpoznania bojem rejonu Fidonisi i ostrzelać port w Burgas. Okręty drugiego zespołu miały zaś ostrzelać rejon Kalikarii i Szabler.

Krążownik wraz z pozostałymi okrętami pierwszego zespołu wyszedł z Batumi o 17.30 2-9 listopada 1942 roku, pozostałe okręty wyszły z Tuapse następnego dnia w godzinach nocnych. Na miejsce przeznaczenia okręty dotarły w godzinach rannych 1 grudnia.

Ostrzał spowodował duże straty i zaskoczenie przeciwników. Krążownik strzelał trójdziałowymi salwami i posłał na pozycje nieprzyjaciela 46 pocisków głównego kalibru i 57 kal. 100 mm. Niestety same atakujące okręty były narażone na

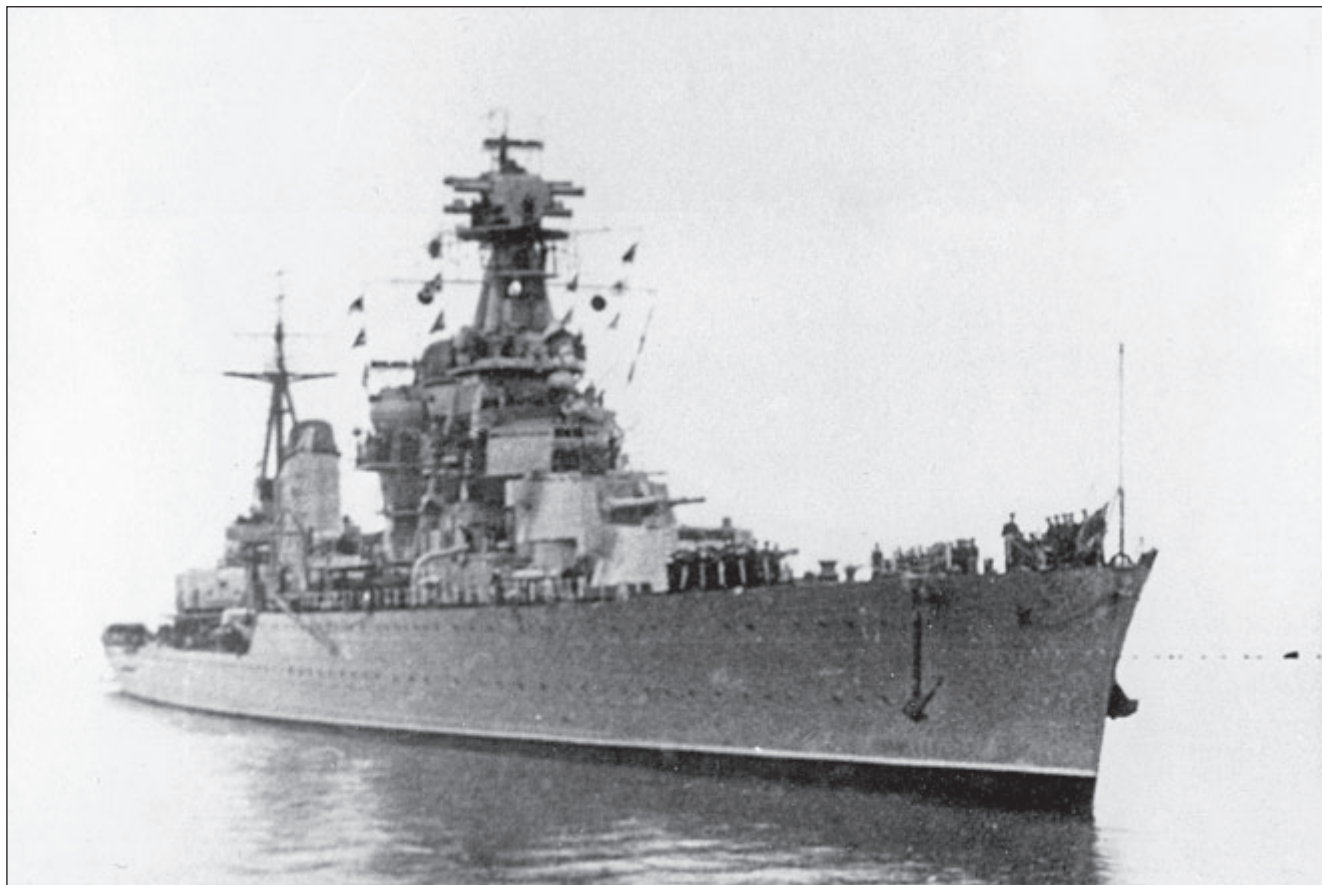
poważne uszkodzenia gdyż znajdowały się na rumuńskich polach minowych. Po raz kolejny dowództwo radzieckie nie rozpoznało rejonu na który wysłano własne okręty.

Pomimo postawienia trałów parawanów nie udało się uniknąć uszkodzeń powodowanych przez wybuchające miny. Na szczęście żadna nie wybuchła bezpośrednio przy kadłubie niemniej jednak o godzinie 08.06 wybuchła w pobliżu okrętu wybuchła pierwsza z min zaś minutę później także druga. Miny wybuchły po obu stronach kadłuba na wysokości stanowiska dowodzenia. Na pokład zwały się kaskady wody które wyrządziły znaczne uszkodzenia w wyposażeniu. Między innymi przestały działać dalmierze centralne kierowania ogniem i wszystkie delikatniejsze urządzenia. Do kadłuba dostała się także woda przedostająca się przez szczeliny powstałe w kadłubie. Chwilowo spadała także prędkość, gdyż wstrząsy spowodowały chwilowe odcięcie dopływu ropy do kotłów i pary do turbin.

Po wykonaniu zadania krążownik wraz z pozostałymi okrętami udał się w drogę powrotną w czasie któ-

Woroszyłow wychodzi z Batumi. Rok 1944.

Fot. zbiory Władimir P. Zabłockij





Woroszyłow w okresie powojennym. Widoczna bateria armat plot kal. 37 mm typu 70-K ustawiona na dachu drugiej wieży artylerii głównej oraz rozliczne wyposażenie radarowe. Fot. zbiory Ota Janeček

rej radzieckie jednostki były śledzone przez niemieckie samoloty rozpoznawcze.

Po przybyciu do Poti na pokładzie znaleźli się pracownicy stoczni nr 201 mający usuwać zaistniałe uszkodzenia.

Kolejną operacją którą po miesięcznym remoncie miał przeprowa-

dzić *Woroszyłow* była akcja wspierania ataku oddziałów 47 armii w rejonie góry Kołdun. W akcji wzięły udział także niszczyciele *Soobrazitielnyj, Biesposzczadnyji Bojkij*. Dowództwo nad zespołem objął D-ca eskadry L. A. Władymirskij. Ostrzał nakazanego rejonu rozpoczął się o 04.30 1 lutego 1943 roku.

Ogień miał być początkowo korygowany przez wysłanych na ląd specjalnie wyszkolonych obserwatorów, jednak niedomaganie radiostacji spowodowały, że okręt musiał prowadzić ogień samodzielnie. Nad akwen na którym działały okręty dowództwo floty wysłało także łodzie latające MBR-2 które zrzuciły

Fotografia lotnicza *Woroszyłowa* wykonane tuż po wojnie. W tle widoczne okręty podwodne. Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Alarm bojowy na *Woroszyłowie*. Załoga zajmuje stanowiska bojowe. Uwagę zwracają żołnierze wojsk lądowych palący w spokoju papierosy pod wieżą artylerii głównej.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin



flary oświetlając cele ataku. Na pozycje przeciwnika krążownik wystrzelił 240 pocisków kal. 180 mm. Pozycjom niemieckim wyrządził poważne szkody gdyż pociski trafiły wiele punktów zaopatrzenia. W połowie lutego *Woroszyłow* został przebazowany z Poti do Batumi. Niestety po tragicznie zakończonym rajdzie lidera *Charkow* i niszczycieli *Sposobnyj* i *Biesposzczadnyj* (patrz służba *Mołotowa*) duże radzieckie okręty nawodne w zasadzie zaprzestały prowadzenia działań.

Przez ponad rok krążownik jak inne duże jednostki stał beczynnie w Batumi. Dopiero w miarę postępu wojsk na froncie krążownik przeszedł najpierw do Noworosyjska (18 sierpnia 1944) potem zaś pod flagą wiceadm. Basiastego wszedł do wyzwolonego Sewastopola (5 listopada 1944).

8 lipca 1945 bandera okrętu został udekorowana Orderem Czerwonej Gwiazdy za wojenne zasługi.

Po okresie niewielkich modernizacji krążownik od 9 lipca 1946 wyszedł z Sewastopola i udał się w rejs po wschodnich wodach Morza Czarnego. Na pokładzie znajdował się D-ca

Floty Czarnomorskiej admirał Filip S. Oktjabrskij. Rejs trwający prawie cały miesiąc zakończył się stwierdzeniem że krążownik nadaje się tylko do natychmiastowego dużego remontu. Pierwszy etap polegający na gruntownej odbudowie układów napędowych oraz na pracach naprawczych systemów kierowania ogniem. Niestety w tamtym czasie nie zdecydowano się na gruntowny remont przeprowadzony na wzór *Kirowa*.

Pod koniec tak 40-tych krążownik wchodził w skład 50 Dywizji Krążowników. W czasie kampanii 1949 roku krążownik został uznany za najlepiej strzelający krążownik na Morzu Czarnym. Wielką zasługę w wyszkoleniu artylerzystów miał d-ca okrętu kmdr (kpt. I rangi) S. M. Łobow (późniejszy d-ca pancernika *Sewastopol* i już w randze kontradm. d-ca Floty Północnej).

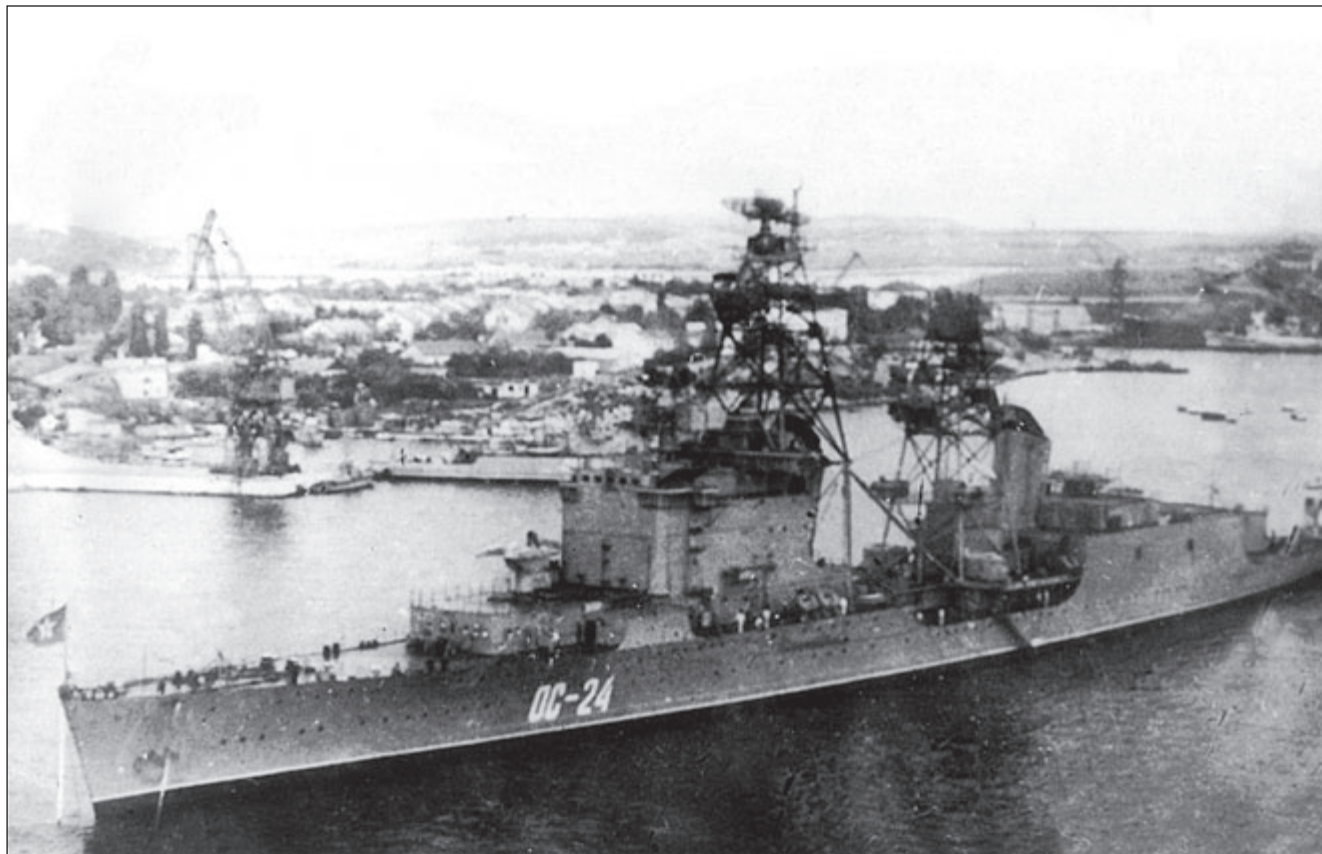
W kwietniu 1954 krążownik został postawiony na doku północnym stoczni nr 497 w Sewastopolu gdzie miał przejść remont i dużą modernizację. Ze składu floty został wykreślony 14 lutego 1956 roku. Niestety prace jakie pierwotnie zaplanowano (patrz rozdział poświęcony moderni-

zacji) nie zdołano wykonać. W tym czasie pojawiło się kilka projektów przebudowy jednak żaden nie zyskał uznania w dowództwie floty. W końcu postanowiono przebudować okręt na jednostkę doświadczalną na pokładzie której miano testować raketowe systemy przeciwlotnicze mające być instalowane na nowobudowanych jednostkach floty. Poza tym krążownik miał spełniać niezwykle ważną rolę okrętu szkolnego dla oficerów aby ci mogli zapoznać się w praktyce z nowymi systemami uzbrojenia. Modernizację prowadzono w dwóch etapach. W pierwszym okręt przebudowywano wg projektu 33 (do 31 grudnia 1961). Następnie projekt skorygowano do standardu 33M. Okręt ostatecznie ukończono w 1964 roku (po 10 latach budowy). W składzie floty pojawił się jako OS-24 dnia 1 grudnia 1965 roku.

Służba szkoleniowa w zasadzie zakończyła się na przełomie 1970/1971 roku. Od 6 października 1972 okręt został sklasyfikowany jako pływające koszary pod oznaczeniem *PKZ-19*. Oficjalnie okręt zakończył swoją służbę po 33 latach 2 marca 1973 roku.

Woroszyłow jako OS-24 w latach swej świetności w Sewastopolu. Widać wyrzutnie rakiet systemu „Sztorm” na dziobie i bogate wyposażenie elektroniczne.

Fot. zbiory K. Kułagin

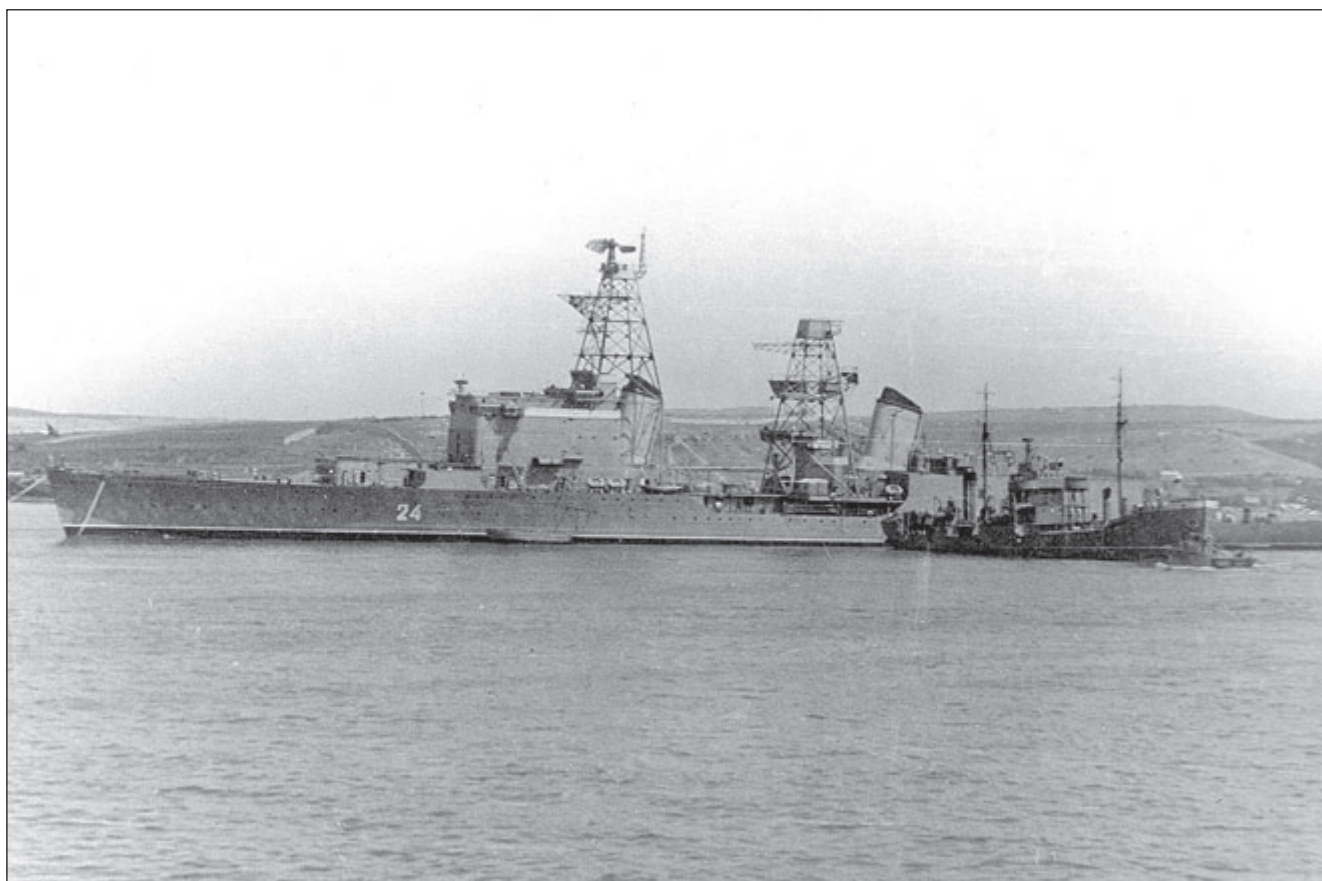


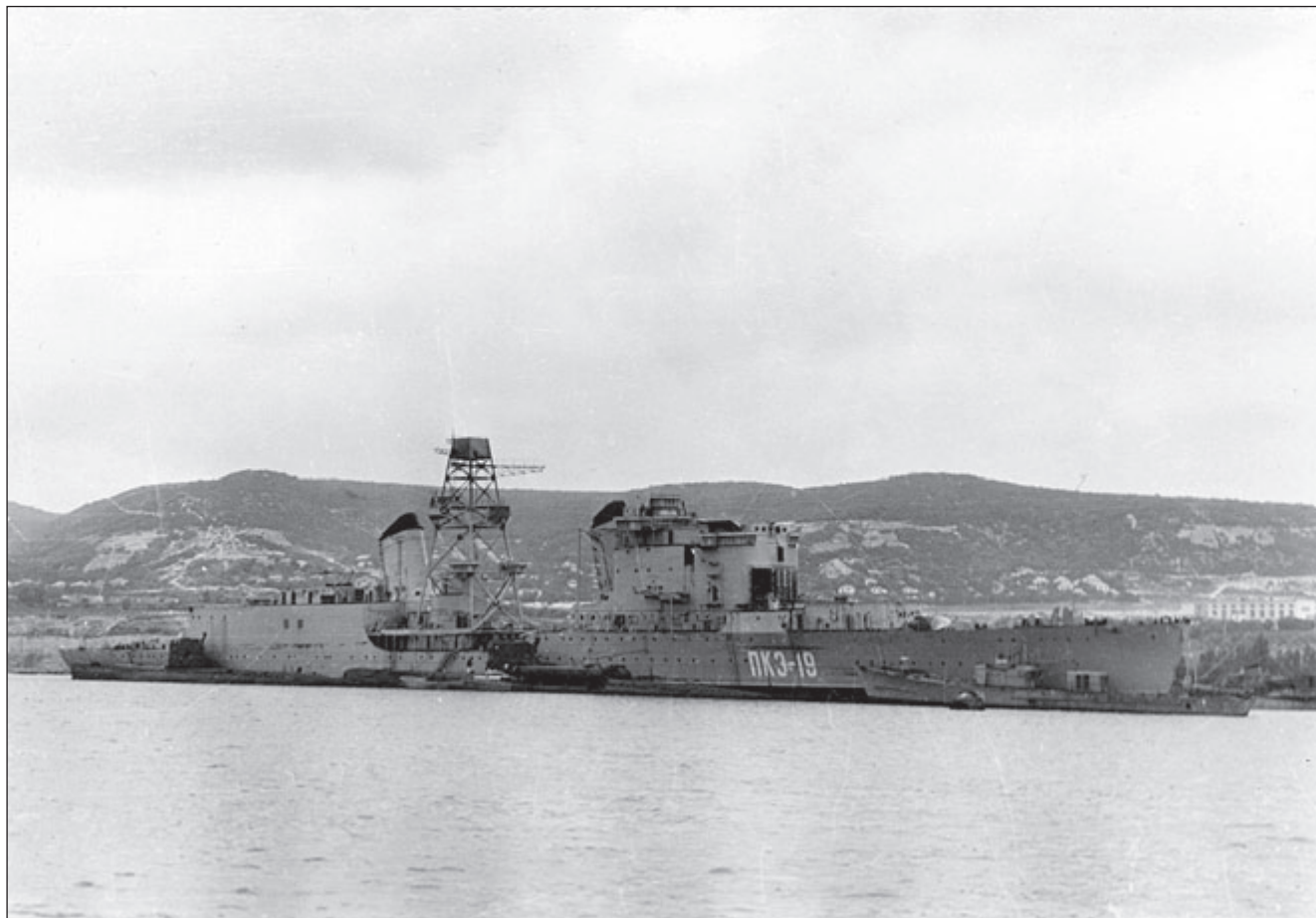


OS-24, uwagę zwracają wysokie maszty kratownicowe oraz rozliczne systemy radarowe na dziobowej nadbudówce.
Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

OS-24 po wycofaniu ze służby w oczekiwaniu na złomowanie.

Fot. zbiory K. Kułagin



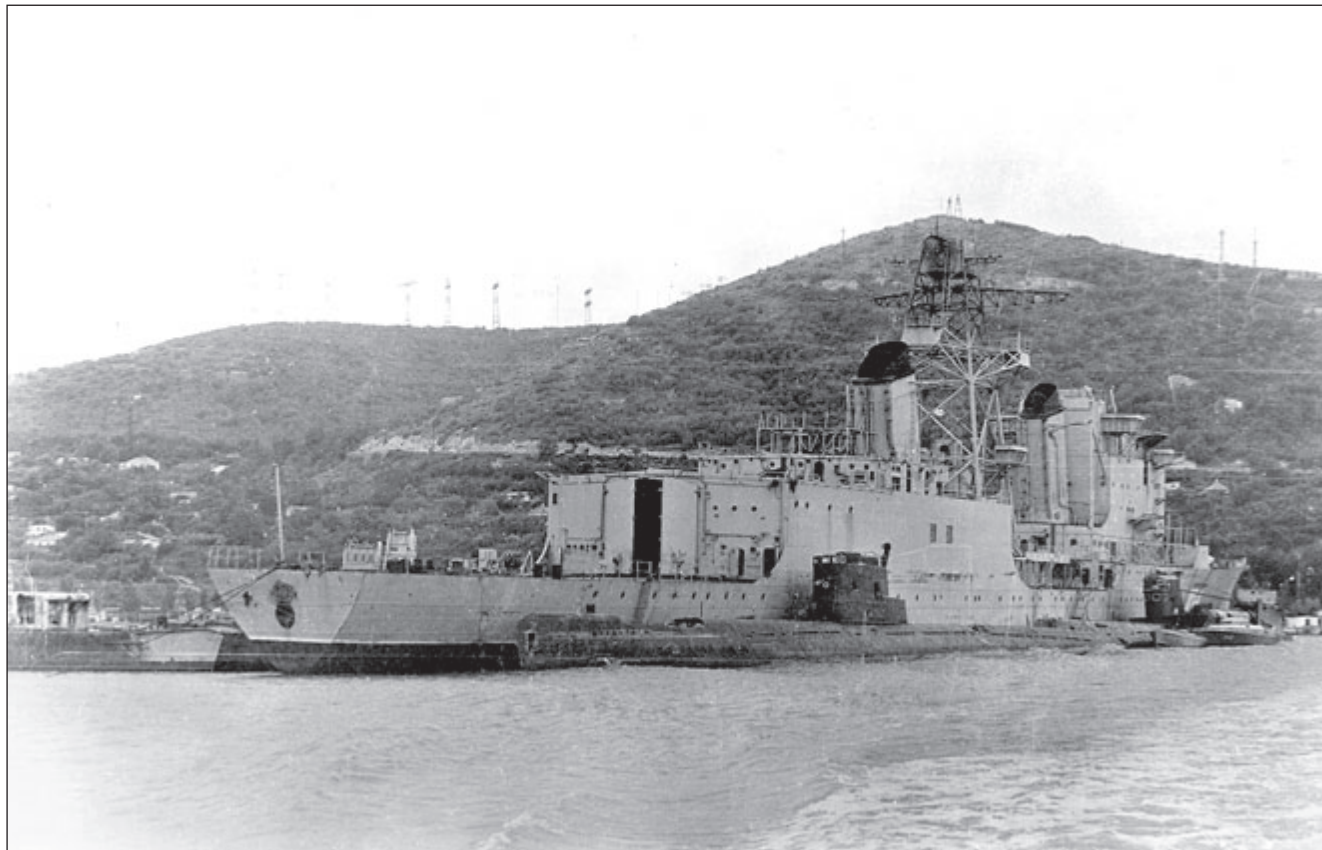


PKZ-19 (eks-OS-24) w czasie złomowania, brak już dziobowego masztu.

Fot. zbiory K. Kułagin

PKZ-19 oczekuje na złomowanie. Przy burcie na złomowanie czekają także okręty podwodne. Bliżej jednostka proj. 613 (oznaczenie NATO – *Whiskey*) dalej widać bliźniaczą jednostkę przebudowaną na nosiciela rakiet przeciwokrętowych (proj. 644).

Fot. zbiory K. Kułagin





Maksim Gorki w 1941 roku, tuż przed rozpoczęciem wojny, w okolicach Tallina.

Fot. zbiory Ota Janeček

Maksim Gorki

Budowę nowego krążownika dla Floty Bałtyckiej rozpoczęła stocznia nr 189 im. Sergo Ordżonikidze w Leningradzie (nr budowy 270). Nowy okręt powstawał według dokumentacji dostarczonej przez CKB-17 (do 1937 roku biuro nazywało się Centralnym Biurem Konstrukcji Okrętowych nr 1 w skrócie z rosyjskiego CKBS-1). Budowę okrętu rozpoczęto na tej samej pochylni, na której wcześniej budowano krążownik *Kirow*. Oficjalne rozpoczęcie budowy nastąpiło 20 grudnia 1936 roku. Na uroczystym położeniu stępki byli obecni liczni przedstawiciele partii oraz oficerowie z dowództwa marynarki wojennej.

Za budowę odpowiedzialnym był początkowo N. F. Muczkina, zaś jego następcą był W. S. Bożenko, znany z wielu publikacji poświęconych radzieckiej marynarce. Budowa kadłuba, co prawda, nie przebiegała w tak zawrotnym tempie jak to miało miejsce przy budowie *Kirowa*,

jednak dzięki temu prace niterskie i spawalnicze były dokładniejsze, co miało wpływ na późniejszą odporność na uszkodzenia. Wodowanie odbyło się 30 kwietnia 1938 roku. Następnie kadłub przeholowano do nabrzeża wyposażeniowego stoczni, gdzie przystąpiono do montowania siłowni oraz urządzeń pomocniczych (między innymi generatorów elektrycznych, pomp itp.). W maju rozpoczęto próby maszyn głównych (przy czym nie zainstalowano jeszcze śrub napędowych). Próby maszyn były konieczne ponieważ obawiano się powtórki poważnych awarii jakie miały miejsce na *Kirowie*. Szczególną uwagę zwracano na główne ciągi parowe i ich uszczelnienie. *Maksim Gorki* był pierwszym dużym radzieckim okrętem, na który trafiły radzieckie zespoły turbin TW-7, opracowane na podstawie dokumentacji turbin zainstalowanych na krążownikach proj. 26. Na przełomie września i października 1939 krążownik trafił do doku

gdzie oczyszczano jego podwodną część przed rozpoczęciem prób prędkości. W czasie postoju w doku w stoczni odbył się 2 września 1939 miting, w którym uczestniczyli członkowie załogi okrętu (zgodnie tradycją załoga uczestniczyła w końcowej fazie prac wykończeniowych dzięki czemu mogła lepiej zapoznać się z wyposażeniem jednostki) oraz pracownicy stoczni. Spotkanie poświęcono rozpoczętej właśnie wojnie pomiędzy Polską a Niemcami oraz sprawie ochrony ludności zamieszkałej w zachodniej Białorusi i Ukrainie. W czasie powrotu na okręt załamał się pomost po którym stoczniovcy i marynarze wchodzili na pokład krążownika. Zginęło 37 ludzi, którzy spadli na dno doku i dodatkowo zostali zmiażdżeni spadającymi elementami konstrukcji pomostu, następnych dwóch zatrulo się oparami 9 grudnia w czasie kontroli szczelności zbiornika na paliwo samolotowe. Jesienią, po oczyszczeniu kadłuba, zainstalowano śruby

i 11 września krążownik został wyprowadzony z doku. Pomiędzy 22 i 24 września przeprowadzono pierwsze próby z samodzielnym wyjściem w morze. Oficjalne próby prędkości przeprowadzono pomiędzy 14 października a 1 listopada 1939 roku. Krążownik nie był jeszcze wtedy w pełni wyposażony – nie zainstalowano ani systemów kierowania ogniem, ani armat kal. 100 mm. W kolejce w magazynach czekały jeszcze spalinowe generatory (zamontowano tylko generatory parowe), centrale kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej i wiele innego sprzętu.

Krążownik przechodził próby w rejonie wyspy Hogland i Seiskari. Jako, że flota została postawiona w stan gotowości z powodu działalności domniemyanych polskich okrętów podwodnych na Zatoce Fińskiej, krążownikowi towarzyszyły trałowce mające sprawdzać akwen prób gdyby postawiono na nim miny. Próby ostatecznie przebiegły zadowalająco. W czasie prób *Maksim Gorki* uzyskał prędkość maksymalną 36,1 węzła przy wyporności 8748 t (pełna 9728 t) przy mocy maszyn 129 750 KM (planowana moc maszyn 110 000 KM). Zasięg przy prędkości ekonomicznej 17,6 węzła oszacowano na 4880 mil morskich przy zapasie 1750 ton mazutu typu F.

Po zakończeniu prób przystąpiono do ostatniego etapu prac wyposażeniowych, mających na celu instalację i przetestowanie systemów kierowania ogniem. Jako, że system „Mołnia-AC”, odpowiadający za kierowanie ogniem artylerii głównej, był pierwszym całkowicie radzieckim systemem tego rodzaju miał wiele niedociągnięć i usterek podobnie zresztą jak system „Horyzont-2” służący do kierowania ogniem przeciwlotniczym. Usuwanie usterek obu systemów trwało praktycznie do wybuchu wojny.

Tuż przed oficjalnymi uroczystościami związanymi z podniesieniem na okręcie bandery wojennej w 4 kotłowni doszło do poważniejszej awarii kotła – w wyniku poparzeń zostało rannych 5 ludzi.

Pierwszym „publicznym występem” nowego nabytku floty było uczestniczenie w paradzie z oka-

zji Dnia Floty (27 lipca 1940). Krążownik został z tej okazji przeholowany na Nowę gdzie zajął miejsce na czele szyku okrętów Floty Bałtyckiej. Oficjalna uroczystość związana z przyjęciem w skład marynarki wojennej odbyła się dnia 12 grudnia 1940 roku. W obecności załogi i licznie zaproszonych gości z kręgów partyjno-rządowych na flagsztok wciągnięto banderę wojenną. W następnych dniach krążownik wraz z zespołem niszczycieli 2 Dywizjonu przeszedł do Tallina, będącego od czerwca 1940 roku bazą główną floty (wcześniej był nią Kronsztad). Okręt przezimował w bazie gdzie trwały prace wykończeniowe zaś od maja 1941 rozpoczął serię ćwiczeń i testów zawiązanych z podwyższeniem gotowości bojowej załogi i całego okrętu. Dnia 14 czerwca 1941 roku *Maksim Gorki* wraz z pozostałymi jednostkami Oddziału Sił Lekkich (z ros. OLS) został przerzucony do nowej bazy zespołu w Ust'Dwińsku nad Zatoką Ryską. Tam też jednostki OLS zastał wybuch wojny z Niemcami.

Pierwszą operacją radzieckiej floty po rozpoczęciu działań wojennych była akcja zaminowania wejścia do Zatoki Fińskiej. Centralna pozycja minowo-artyleryjska miała być utworzona w poprzek Zatoki na wysokości radzieckiej bazy w Hanko. Zespół minowy był dowodzony przez dowódcę Eskadry Floty Bałtyckiej kontradm. D.D. Wodowiczenkę (flaga na liderze *Mińsk*) i składał się, oprócz jednostki flagowej, z lidera *Leningrad*, starych niszczycieli *Artiom*, *Engiels* i *Karł Marks*⁵⁰ oraz stawiaczy min *Urał*⁵¹ (przebudowany na krótko przed wojną chłodniowiec *Feliks Dzierżyński*) oraz *Marti*⁵². Zespół radziecki na tych wodach postawił do końca czerwca 3059 min morskich. W czasie pierwszej operacji bliską osłonę zapewniał niszczyciel *Surowyj* (proj. 7U) wraz z zespołem trałowców i małych ścigaczy okrętów podwodnych oraz dwóch kutrów torpedowych. Rozpoznanie lotnicze wykryło w szkiecach fińskich duży zespół okrętów przeciwnika w składzie którego był prawdopodobnie (zdaniem lotników) krążownik oraz niszczyciele. Naprawdę w skład tego zespołu wchodziły trzy duże pomoc-

nicze stawiacze min *Tannenberga*, *Hansestadt Danzig*, *Brummer* które właśnie postawiły zagrodę minową „Apolda” rozciągającą się na północ do Półwyspu Tahkuna.

Obecność właśnie tych okrętów była powodem dla którego w morze wyszedł zespół okrętów OLS mający chronić własne minowce w razie ataku przeciwnika. Pod wieczór 22 czerwca z Ust'Dwińska wyszedł krążownik *Maksim Gorki* (flagowy d-cy zespołu kpt. II rangi I. G. Swiatowa – szefa sztabu OLS, d-ca okrętu kpt. II rangi A. N. Pietrow) w towarzystwie niszczycieli *Gniwnyj*, *Gordyj* i *Strieguszczyj* (wszystkie proj. 7). Okręty stanowiły zespół dalekiej osłony sił minowych i znajdowały się na zachód od stawianej zagrody minowej. Mniej więcej w tym samym czasie niewielki trałowiec *BTSzcz-216* wykrył na północ od wyspy Hiuma nieznane pole minowe o czym niezwłocznie poinformowano dowództwo w Tallinie. Niestety trałowiec był raczej małą i powolną jednostką i nie mógł samodzielnie określić zasięgu wykrytej zapory. Zespół radzieckiej osłony wyszedł tym czasem na Zatokę i rozpoczął manewrowanie właśnie w rejonie wspomnianej niezidentyfikowanej zagrody minowej. O godzinie 03.35⁵³ nad ranem 23 czerwca na minę wpłynął niszczyciel *Gniwnyj* (d-ca kpt. II rangi M. Ustinow)⁵⁴. Niszczyciel natknął się na minę pomimo wystawionych trałów-parawanów typu K-1, w które wyposażone były wszystkie radzieckie okręty. Mina wybuchła po najechaniu na nią

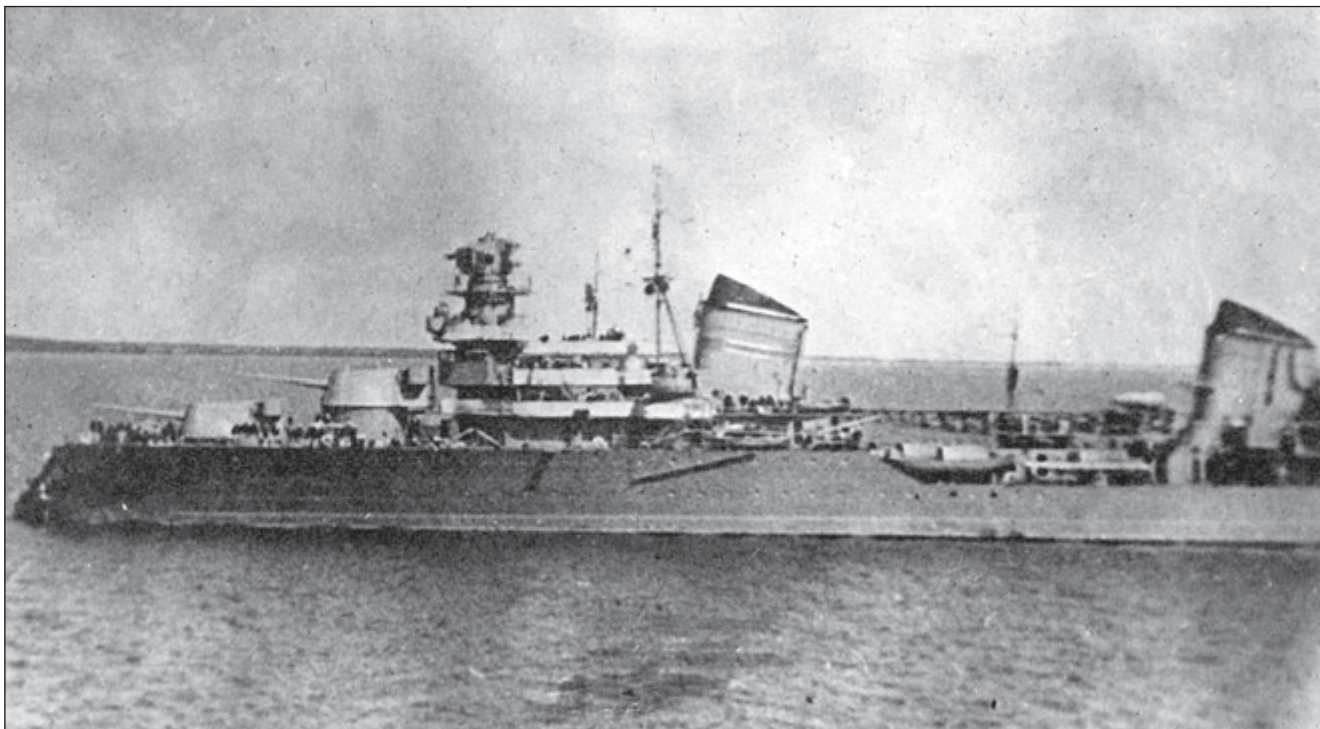
50. Niszczyciele typu „Nowik” Budowane w latach 1913-1917. Wyporność 1700-2200 t. Wymiary długość 98-107 m, szer. 9,3-9,5 m, zan. 3,8-4,9 m. Uzbrojenie: 4 × 102 mm (4×I), 1 × 76,2 mm plot, 2-4 × 45 mm plot (2-4×I), 6-9 wt kal. 450 mm (2-3×III), do 60 min morskich. Prędkość 27 w. Załoga 168 ludzi.

51. Pomocniczy stawiacz min przebudowany w latach 1939-1940 z chłodniowca *Feliks Dzierżyński*. Wyporność 5560 t. Wymiary: dł. 104 m, szer. 14,6 m, zan. 6 m. Uzbrojenie: 4 × 76,2 mm plot (4×I), 4 × 45 mm plot (4×I), 2 wkm kal. 12,7 mm plot, od 244-543 min (w zależności od typu). Prędkość 12,5 w. Załoga 220 ludzi.

52. Stawiacz min przebudowany w latach 1933-1936 z dawnego jachtu parowego cara *Sztandart*. Wyporność 6189 t. Wymiary: dł. 122,3 m, szer. 15,4 m, zan. 6,8 m. Uzbrojenie: 4 × 130 mm (4×I), 7 × 76,2 mm plot (7×I), 3 × 45 mm plot (3×I), do 550 min (w zależności od typu). Prędkość 18,7 w. Załoga do 390 ludzi.

53. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”, „Morskaja Kollekcija”* nr 2/2003, Moskwa 2003.

54. Bałakin S. A., *Gremiaszczyj i drugije eskadrenyje minonoscy projekta 7*, „Morskaja Kollekcija” nr 2/1996, Moskwa 1996



Uszkodzony *Maksim Gorki* na podejściach do Kronsztadu.

Fot. zbiory K. Kułagin

bezpośrednio dziobem. W wyniku eksplozji od razu zatonała dziobowa część niszczyciela, natomiast pozostała część utrzymywała się na wodzie. Jednak próba holowania nie udała się wobec czego postanowiono zatopić to, co zostało z niszczyciela *Gniwnyj*. Dzieła zniszczenia dokończył (w zależności od źródeł) ogniem artylerii jeden z niszczycieli lub krążownik *Maksim Gorki*. Po zorientowaniu się w niebezpieczeństwie zespół radziecki począł ostrożnie wychodzić z zagrożonego rejonu. Niestety, po niecałej godzinie od utraty niszczyciela, pod dziobem krążownika eksplodowała kolejna mina. Skutki wybuchu (na wysokości 24 wręgi) były bardzo podobne jak w przypadku eksplozji na niszczycielu. Krążownik utracił dziób, który po pewnym czasie od eksplozji odłamał się i szybko zatonął. Jako, że *Maksim Gorki* był kilkakrotnie większy od niszczyciela dlatego, że postanowiono okręt uratować. Zniszczenia ograniczyły się do 55 wręgi zaś napór wody był powstrzymywany przez najbliższą gródź wodoszczelną umieszczoną na 61 wrędze. Natychmiast drużyny awaryjne przystąpiły do wzmacniania tej grodzi za pomocą drewnianych wsporników. Dowódca okrętu po konsultacji z dowódcą operacji zdecydował się na natychmiastowe wycofanie do bazy

w Tallinie. Niestety pierwsza próba płynięcia rufą na przód (aby odciążyć uszkodzony dziób) nie powiodła się, gdyż okręt nie słuchał steru i zataczał cyrkulacje. Postanowiono wtedy wezwać jednostki ratownicze (aby wzmocnić dziobową gródź) i dodatkowe trałowce (aby oczyścić z min drogę do Tallina). Na początek postanowiono dopłynąć do którejś z wysp i tam poczekać na zespół ratowniczy. Wybrano wyspę Wormsi do której dopłynięto z prędkością 8 węzłów około 8 rano 23 czerwca. Po drodze na okrętach panowała bardzo napięta sytuacja, gdyż obawiano się wrogich okrętów podwodnych. Kilkakrotnie okręty otwierały ogień artyleryjski do domniemyanych podwodnych napastników. Po dopłynięciu do wyspy napotkano kolejny problem, gdyż krążownik nie mógł rzucić kotwic gdyż te zatonały razem z dziobową częścią kadłuba, postanowiono zatem wpłynąć uszkodzoną dziobową częścią na mieliznę przy wyspie i tak doczekać przypłynięcia zespołu ratowniczego. Operacja była niezwykle trudna gdyż należało zatopić kilka przedziałów na dziobie aby kadłub należycie unieruchomić co przy prądach panujących na tym akwenie nie było proste. Operacja zakończyła się około południa. W międzyczasie ostatni niszczyciel eskorty *Strieguszcij*

(*Gordyj* wcześniej odpłynął z rozbitkami z *Gniwnego*) uważnie patrołował akwen wokół unieruchomionego krążownika, powtarzały się także fałszywe alarmy o okrętach podwodnych. Około 12.40 na miejsce „cumowania” uszkodzonej jednostki dopłynął także, na liderze *Mińsk*, dowódca operacji minowej kontradm. D. D. Wodowiczenko.

W południe z Tallina wyszedł zespół ratowniczy w skład którego wchodziły jednostki należące do Ochrony Rejonu Wodnego (ORW) bazy głównej. Jednostką flagową zespołu został trałowiec *BTSzcz-208 Szkiw* na którym przebywał dowódca zespołu (a zarazem dowódca ORW) kpt. II rangi A. A. Mielezskin. Dodatkowo w zespole znajdowało się 5 trałowców, w roli eskorty miały iść stare niszczyciele *Artiom* i *Wołodarskij*, które jednak do zespołu ratowniczego dotarły rano następnego dnia. Dodatkowo wyznaczono 5 ścigaczy OP typu „MO-4”, kutry torpedowe oraz okręt hydrograficzny *Don* i okręt pomocniczy *Neptun*. Po drodze do zespołu dołączyły jeszcze okręty pomocnicze *Zarnica* oraz *Kama*. Wieczorem większość jednostek ratowniczych znalazła się w rejonie wyspy Wormsi. Trałowce rozpoczęły poszukiwanie min zaś do krążownika podszły okręty pomocnicze. Na *Kame*,

celem odciążenia części dziobowej okrętu, wyładowano 1200 pocisków kal. 180 mm (komory amunicyjne dwóch pierwszych wież artylerii głównej, oraz 6 torped. Rozpoczęto także prace związane z założeniem plastra ochronnego i założenia dodatkowych drewnianych wzmocnień grodzi. Rano 24 czerwca prace na krążowniku były ukończone i rozpoczęto wypompowywanie wody z wcześniej zatopionych przedziałów dziobowych. Następnie *Maksim Gorki* został ściągnięty z mielizny przy pomocy *Neptuna* i *Zarnicy*. Po uformowaniu kolumny marszowej z trałowcami na przodzie okręty ruszyły na wschód w kierunku Tallina. O godzinie 11.58 na minie magnetycznej (prawdopodobnie) poderwał się flagowy trałowiec *BTSzcz-208* i szybko zatonął wraz z całą załogą. Po naradzie na pokładzie krążownika postanowiono zmienić szyk okrętów i przede wszystkim iść bliżej brzegu (głębokość nie większa niż 8-9 metrów). Zmianę szyku wymusiły pojawiające się na horyzoncie niemieckie samoloty rozpoznawcze. Zdecydowano, że okręty pójda w szyku w którego centrum znalazł się uszkodzony krążownik. Po bokach miały iść niszczyciele i kutry torpedowe zaś przodem trałowce z *BTSzcz-218* na czele. Szyk zamykały jednostki pomocnicze.

We wczesnych godzinach rannych na redę portu w Tallinie odarł zespół ratowniczy, zaś sam krążownik celem oględzin został przeprowadzony do północnego mola portu.

Uszkodzenia wymagały skomplikowanych napraw, więc zdecydowano o przeprowadzeniu okrętu do bazy w Kronsztadzie szczególnie, że do Tallina już zbliżały się oddziały niemieckie i rozpoczynały się zmasowane naloty lotnicze i ostrzał niemieckich baterii artylerii lądowej.

Eskortę *Maksima Gorkiego* w czasie przejścia do Kronsztadu stanowiły początkowo tylko lekkie jednostki. Przodem szły trałowce zaś po bokach ścigacze okrętów podwodnych typu „MO-4” oraz kutry torpedowe później do zespołu dołączono także 3 stare niszczyciele. Rejs przebiegł względnie spokojnie jeżeli nie liczyć zniszczenia przez trałowce 4 min.

Około 18.30 27 czerwca krążownik stanął na wielkiej redzie bazy w Kronsztadzie. Przejście całego zespołu odbywało się z prędkością 13-14 węzłów gdyż większa prędkość, a tym samym napór wody mogłaby spowodować pęknięcie godzi wodoszczelnej.

Po wpłynięciu na redę do krążownika podszedł holownik bazowy *KP-1* i przeholował okręt do doku gdzie natychmiast rozpoczęto wyładowywanie zapasów i kolejne oględziny.

Do Kronsztadu specjalnie ściągnięto specjalistów ze stoczni nr 189 która zbudowała krążownik oraz jego głównego budowniczego W. S. Bożenkę.

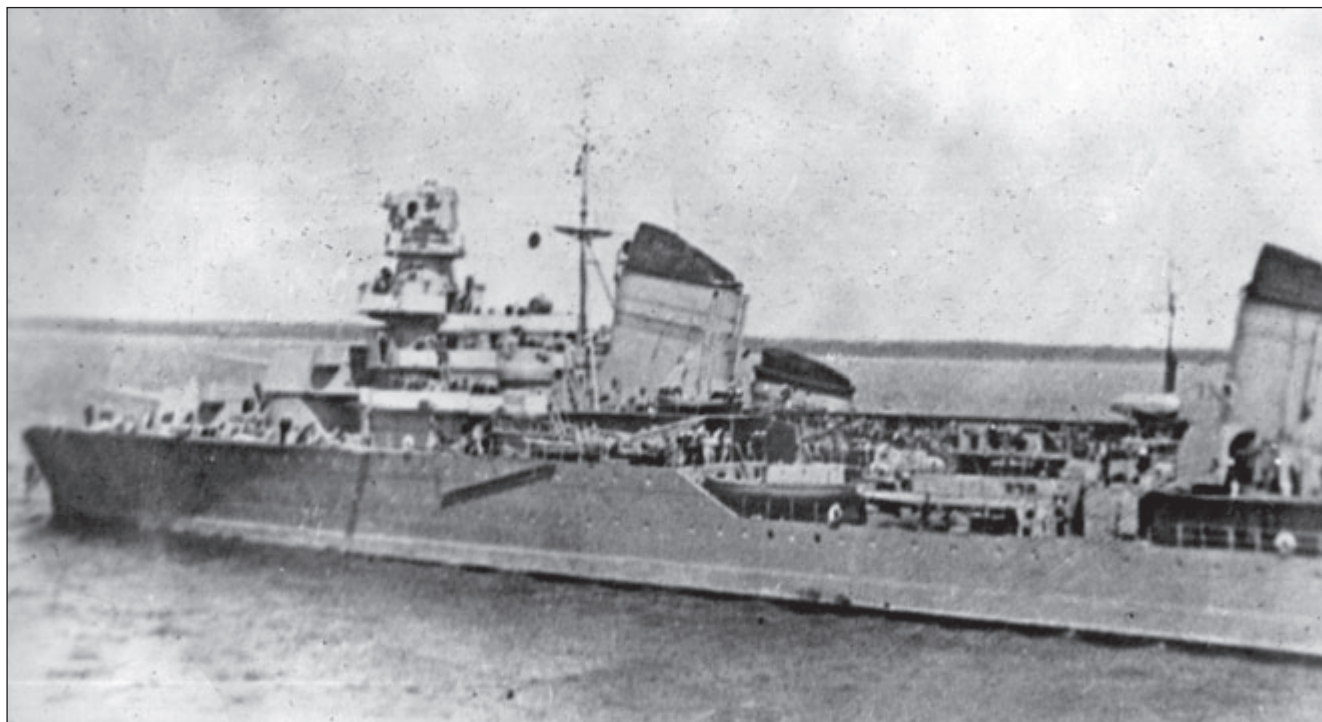
Pierwszy etap prac polegał na odcięciu uszkodzonych fragmentów pokładów i burt oraz na wzmocnieniu grodzi wodoszczelnej poważnie nadwyreżonej w czasie przejścia do doku.

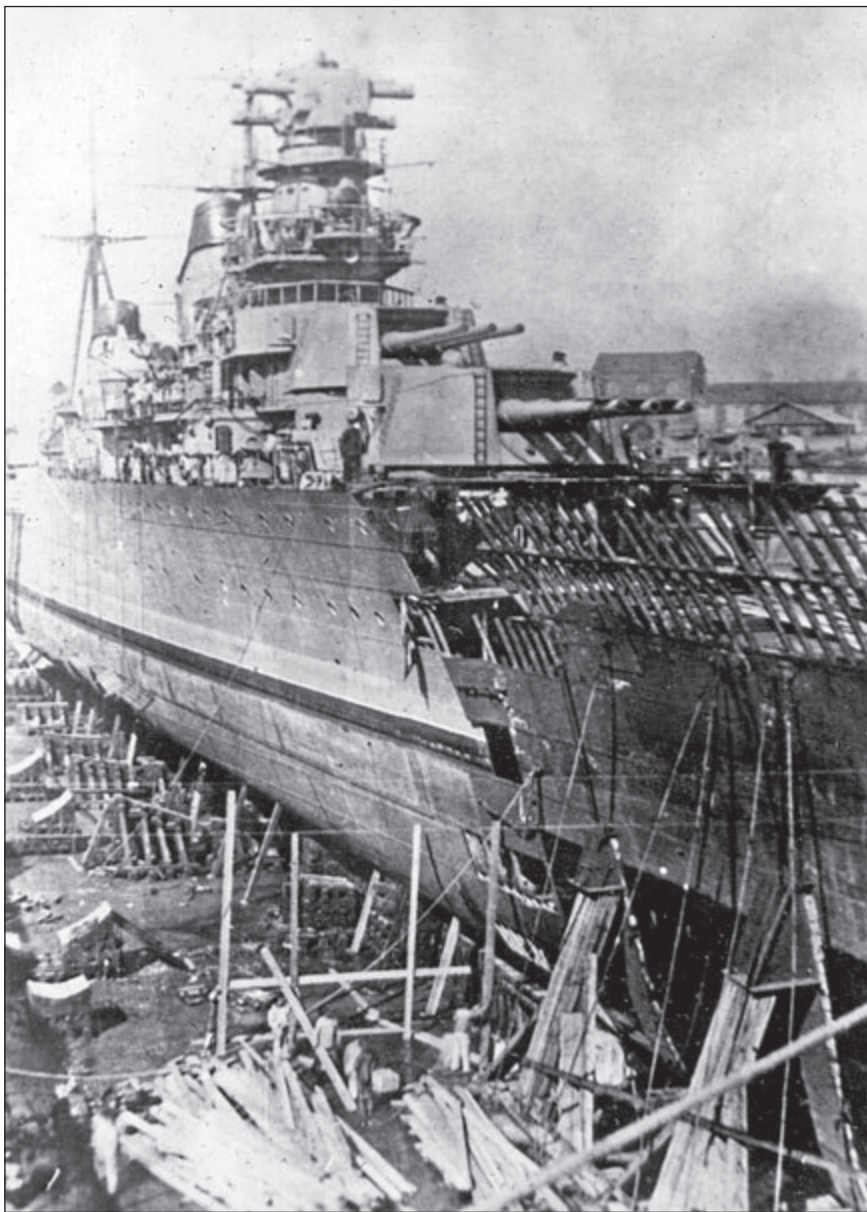
Drugim etapem prac było zbudowanie, według dokumentacji stoczniowej, brakującego fragmentu kadłuba. Pracę w niezwykle szybkim tempie wykonała stocznia nr 189. Specjalnie w tym celu zorganizowano grupę 400 osób, które w ciągu 15 dni (od 3 lipca 1941) zbudowały fragment kadłuba o ciężarze 150 ton. Wykorzystano także wiele elementów ze znajdujących się akurat w budowie krążowników projektu 68K (typu *Czapajew*⁵⁵). Następnie nowa dziobowa część *Maksima Gorkiego* został zwodowana przy pomocy wielkiego 200 tonowego dźwigu pływającego i po zalaniu balastem została ona przeholowana do Kronsztadu. Prace przebiegały bardzo sprawnie. Od 21 lipca rozpoczęto prace spawalnicze i niterskie nad połączeniem nowego dziobu z resztą

55. Breyer S., *Krążowniki lekkie typu Czapajew*, „Okręty Wojenne” nr 1 specjalny, Tarnowskie Góry 1997, s. 2-5

Inne ujęcie uszkodzonego krążownika.

Fot. zbiory K. Kułagin





Prace remontowe na *Maksimie Gorkim* dokonywane w Kronsztadzie przy wykorzystaniu elementów z nieukończonych krążowników typu *Czapajew*.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

kadłuba. Naturalnie na krążowniku w tym czasie przeprowadzono szereg innych prac modernizacyjnych. Przede wszystkim wymieniono stare i mało użyteczne działka kal. 45 mm typu 21-K na nowsze kal. 37 mm typu 70-K w liczbie 10 sztuk. Zdjęto także katapultę i całe wyposażenie lotnicze a także założono nową instalację demagnetyzacyjną, niezbędną z powodu licznych min magnetycznych, postawionych przez okręty oraz samoloty przeciwnika.

Dnia 2 sierpnia krążownik został wyprowadzony z doku. Remont okrętu, który doznał tak znacznych uszkodzeń był wielkim wyczynem radzieckich stoczniovców i marynarzy z załogi okrętu. W czasie pokoju

podobne uszkodzenie bez wątpienia byłoby naprawiane przez co najmniej 4 miesiące, natomiast w czasie wojny większość prac zakończono tylko w 1 miesiąc pomimo zagrożenia Kronsztadu ze strony atakujących oddziałów niemieckich.

Po skróconym cyklu prób i po-braniu niezbędnego wyposażenia (w tym także amunicji) krążownik przeszedł do Leningradu gdzie już wcześniej stała prawie cała Flota Bałtycka (w tym także drugi z radzieckich nowoczesnych krążowników – *Kirow*).

Tuż przed wypłynięciem do obleganego miasta krążownik uczestniczył w obronie przeciwlotniczej bazy kronsztadzkiej.

Dnia 24 sierpnia 1941 roku krążownik rzucił cumy w leningradzkim porcie handlowym.

Zgodnie z decyzją Ludowego Komisariatu Marynarki Wojennej dnia 1 września rozwiązano OLS zaś wszystkie okręty tego związku taktycznego przekazano do Zespołu Obrony Miasta. Przy okazji poważnie traktowano sprawy związane z unieszkodliwieniem okrętów stojących na Newie na wypadek gdyby miasto upadło. Przede wszystkim wydano serię poleceń na wypadek kapitulacji. Szczególnie ważne było jak najdokładniejsze zniszczenie okrętów tak, aby w rękach wroga nie przedstawiały żadnej wartości.

Stojąc w porcie handlowym *Maksim Gorki* po raz pierwszy uczestniczy w ostrzale wojsk lądowych. 4 września na celowniku znalazły się oddziały fińskie szturmujące pozycje radzieckie z rejonu wsi Biełostrów. Następne dni także były związane z operacjami wsparcia jednostek armii w walkach na lądzie. Do 17 września krążownik uczestniczył w ostrzale wojsk atakujących Krasne Siolo. W tym okresie krążownik 10 razy ostrzeliwał pozycje nieprzyjaciela wystrzelił łącznie 285 pocisków kal. 180 mm⁵⁶.

Niestety pomimo zmobilizowania ogromnych rezerw ludzkich i materiałowych wojska niemieckie podchodziły pod Leningrad wyjątkowo blisko, tak, że duże okręty, stojące przy przystaniach miasta, stały się celem dla niemieckiej artylerii oblężniczej.

Już 19 września w pokład trafił pierwszy z pocisków (prawdopodobnie kal. 105 mm), następnego dnia kolejne cztery (dwa wybuchły na pokładzie, jeden na nadbudówce dziobowej i jeden trafił w pierwszy komin). Pożary, które wybuchły, udało się szybko zlikwidować co świadczyło o dobrym przygotowaniu grup awaryjnych. z załogi jednostki ubył 7 zabitych i 28 rannych. Kolejne pociski trafiły w mostek nawigacyjny już dwa dni później przy czym było 9 ofiar śmiertelnych.

Zgodnie z rozkazem dowództwa Eskadry krążownik przeszedł, już pod nowym dowódcą kmr por.

⁵⁶. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”*..., s. 20.

(kpt. II rangi) A. N. Pietrowem, na nowe miejsce postoju na Newie. W czasie przejścia okrętowi towarzyszyły jednostki portowe, niezbędne dla bezpiecznego przeprowadzenia dużego okrętu relatywnie wąskim torem wodnym.

Dnia 22 września krążownik został przeprowadzony do nabrzeża stoczni nr 189, gdzie z nastaniem nowego miesiąca przystąpiono do prac remontowych, jednak ich zasięg był znikomy i w zasadzie ograniczył się do powierzchniowej naprawy przestrzelin.

Na początku października wciąż ze stoczniovcami na pokładzie krążownik przeholowano do basenu w porcie handlowym. Zmiana pozycji była związana z kolejnym szturmem oddziałów niemieckich, który zostały odparty przez obrońców dzięki akcji artylerii krążownika, ostrzeliwującego niemieckie dywizje w dniach 1-2 listopada.

Nowa pozycja została szybko odkryta przez niemiecki zwiad i krążownik został ponownie ostrzelany przez Niemców. Tym razem 22 listopada w pokład dziobowy trafił tylko jeden pocisk, który eksplodował tuż przed pierwszą wieżą artylerii głównej.

Następne dni upływały na akcjach bombardowania pozycji niemieckich przy czym szczególne nasilenie tego typu operacji można zaobserwować pod koniec roku.

Nowy 1942 rok przyniósł w pierwszym rzędzie nową strukturę organi-

zacyjną jednostek, stojących w basenach portowych i na Newie. Przede wszystkim jednostki zostały podzielone na grupy wsparcia ogniowego z których każda odpowiadała za konkretny odcinek frontu. Krążownik *Maksim Gorki* został włączony w skład II grupy, ostrzeliwującej niemieckie oddziały na południu od miasta w sektorze na którym operowała radziecka 42 Armia. W tym czasie znaczna część załogi została zdjęta z okrętu i sformowano z niej oddziały strzeleckie i posłano na front przed miastem. Podobnie postąpiono w latach 1918/19 kiedy z okrętów dawnej floty carskiej formowano oddziały piechoty broniące Piotrogradu przed wojskami kontrrewolucjonistów.

W tym czasie w mieście odczuwano znaczne braki w zaopatrzeniu w paliwo dlatego też wszystkie okręty (poza *Kirowem*) były opalane drewnem lub w najlepszym przypadku węglem przy czym nowoczesne jednostki miały wygaszone główne kotłownie, a palono tylko w kotłach pomocniczych, niezbędnych dla zapewnienia odpowiedniej temperatury dla załóg.

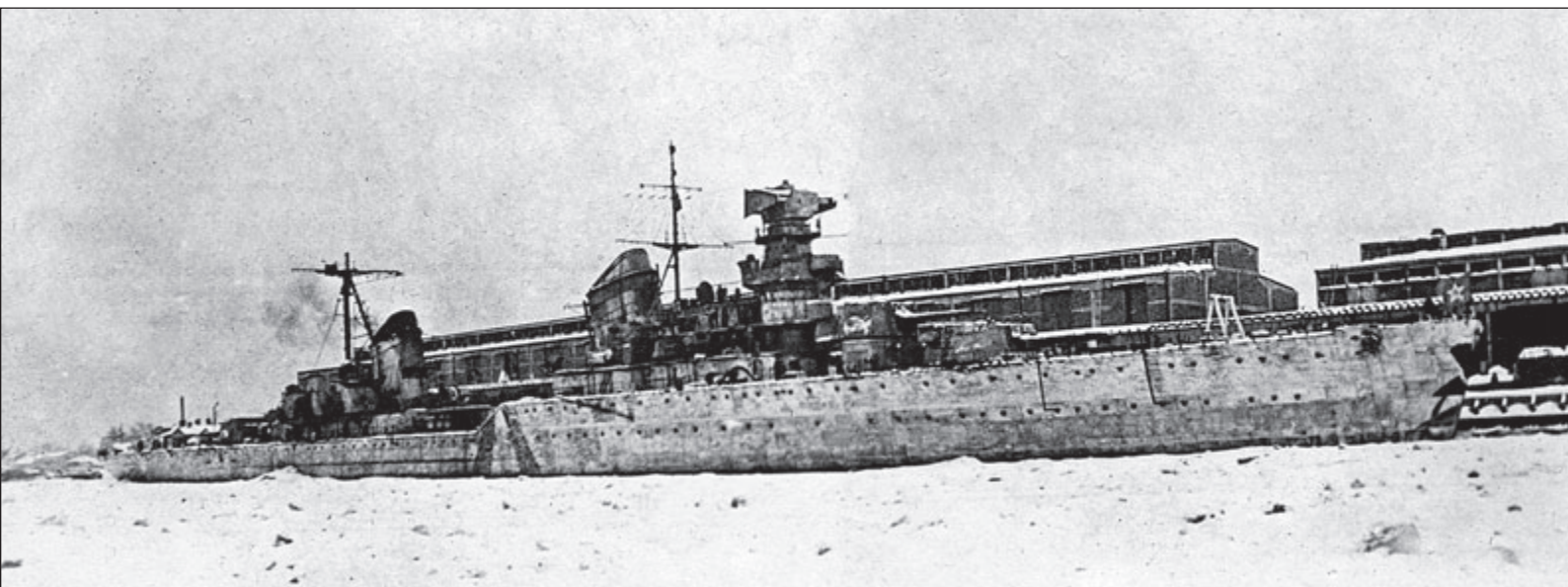
W tym czasie na krążowniku czynna była tylko jedna (dziobowa) wieża artylerii głównej co było spowodowane głównie brakiem załogi oraz niesprawnością części mechanizmów.

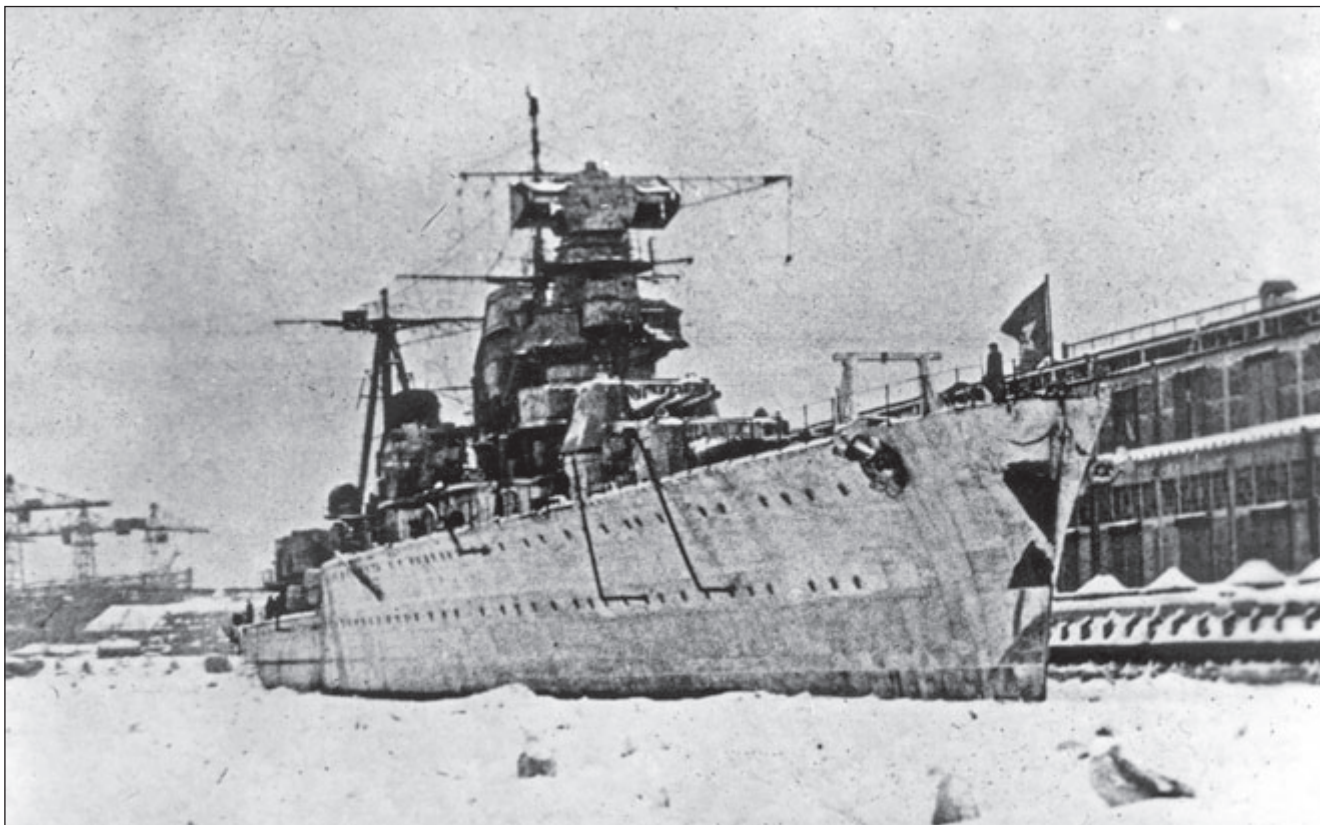
Ostra zima dawała się we znaki także atakującym i głównie z tego powodu ataki na jednostki radzie-

ckie, stojące w Leningradzie, były podejmowane z mniejszym natężeniem. Dnia 21 stycznia 1942 w wyniku niemieckiego ostrzału w rejon rufowego komina trafił pocisk kal. 152 mm, który zniszczył jedno ze stanowisk armat kal. 100 mm. W tym okresie intensywnie zajęto się zamaskowaniem krążownika, który stanowił dobry cel dla niemieckiej artylerii oblężniczej. Wraz z końcem zimy i pierwszymi roztopami na froncie lądowym stopniowo nasilały się działania obu walczących stron. Na początku lutego krążownik otrzymał zadanie zbombardowania niemieckich pozycji w rejonie góry Woroniej skąd między innymi korygowano ogień niemieckiej artylerii. Na niemieckie stanowiska spadło w dniach 9-8 lutego aż 29 pocisków kal. 180 mm.

Kwiecień 1942 okazał się najcięższym okresem wojny dla radzieckich okrętów stojących w Leningradzie i Kronsztadzie. Na wiosnę bowiem Niemcy postanowili zdobyć miasto lecz wcześniej nagłym i silnym uderzeniem bombowym zniszczyć trzon Floty Bałtyckiej. W tym celu przeprowadzono na wielką skalę operację lotniczą pod kryptonimem „Eisstock” (a później „Götz von Berlichingen”). Ataki trwały z różnym nasileniem prawie przez cały miesiąc poczynając od 2 kwietnia. Sytuację trzonu floty radzieckiej komplikował gruby lód i brak dużych lodołamaczy, niezbędnych do jego kruszenia (oczywiście lodo-

Krążownik *Maksim Gorki* zamaskowany w czasie oblężenia Leningradu. Zwraca uwagę białe malowanie. Fot. zbiory K. Kułagin





Krażownik *Maksim Gorki* zamaskowany, lecz w odmiennym ujęciu.

Fot. zbiory K. Kułagin

łamacze stały w porcie jednak trudna sytuacja paliwowa unieruchomiła je).

Dnia 4 kwietnia celem jednego z ataków stał się *Maksim Gorki*, jednak żadna ze zrzuconych 70 bomb nie trafiła bezpośrednio w kadłub dzięki skutecznemu ogniovi przeciwlotniczemu. W pobliżu kadłuba wybuchły jednak 2 bomby. Jedna około 7 metrów od prawej burty na wysokości 2 wieży artylerii głównej, druga nieco bliżej kadłuba na wysokości GSD. Uszkodzenia nie były duże gdyż bomby wybuchły pod lodem, który częściowo zaabsorbował siłę wybuchu. W następnym dniu ataki były ponawiane, jednak bez większych sukcesów. Naturalnie od bliskich wybuchów rozregulowane zostały przyrządy kierowania ogniem więc niezwłocznie przystąpiono do ich naprawy. Po jej zakończeniu 22 kwietnia z czynnej wieży artylerii głównej ostrzeliwano niemieckie oddziały w rejonie wsi Ligowo. Po dwóch dniach nad Leningradem znalazła się kolejna fala niemieckich samolotów z 1 Floty Powietrznej (dawniej 1 Korpus Lotniczy⁵⁷). Tym razem celem stał się po raz kolejny *Maksim Gorki*. Obrona przeciwlotnicza jednak po raz kolejny uniemożli-

wiła celne zrzucenie bomb. Poważne uszkodzenia odniosły magazyny portowe które stanęły w płomieniach oraz stojący przed dziobem krążownik transportowiec. z załogi ubyło 3 zabitych i 15 rannych⁵⁸. Koniec miesiąca przyniósł kolejne ataki jednakże z 15 bomb jakie padły w pobliżu kadłuba żadna nie wyrządziła poważniejszych szkód, choć odłamki bomb spowodowały liczne przebiccia w burtach i nadbudówkach. W okresie niemieckiej ofensywy lotniczej artyleria wystrzeliła łącznie 504 pociski kal. 100 mm, 1377 kal. 37 mm i 2181 kal. 12,7 mm, zastrzelono przy tym na pewno tylko 2 bombowce nurkujące Ju-87, co nie świadczy najlepiej o celności ognia przeciwlotniczego.

Dnia 28 kwietnia w końcu udało się przeholować krążownik do nabrzeża wyposażeniowego stoczni nr 196. Pilnego remontu wymagały przyrządy kierowania ogniem i przekładniki rozregulowane od bliskich wybuchów. Od wstrząsów pękła podstawa turbiny niskiego ciśnienia stojącej w dziobowej kotłowni. Uszkodzenia odniósł również kocioł nr 3, będący częścią dziobowego zespołu kotłowni. Celem wzmocnienia obrony przeciwlotniczej na

okręcie zainstalowano dodatkowo 3 działka kal. 37 mm typu 70-K. Całe lato na froncie trwały zażarte walki, w których po stronie radzieckiej aktywnie uczestniczyła artyleria jednostek radzieckich stojących na przystaniach Leningradu w tym także artyleria *Maksima Gorkiego*. W tym okresie tj. do sierpnia 1942 roku krążownik 9 razy prowadził ostrzał nakazanych rejonów i wystrzelił łącznie 86 pocisków głównego kalibru. Następną zimą krążownik znów spędził na koniecznych remontach. W tym czasie wzmocniono także opancerzenie okrętu instalując na nim dodatkowe płyty pancerne o łącznej masie 225 ton. W tym czasie nastąpiła wymiana zużytych koszulek armat kal. 180 mm. Kolejny rok minął bez większych niespodzianek poza sporadycznym odpieraniem ataków lotniczych. Kontynuowano także ostrzał pozycji niemieckich. Dnia 17 sierpnia 1943 roku przeprowadzono zmasowany ostrzał pozycji niemieckich w rejonie wsi Znamienskoje. W tym okresie łącznie z pozycji w porcie

57. Kosiarz E., *Druga wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988.

58. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”*..., s. 22.

handlowym wystrzelono 106 pocisków kal. 180 mm.

W miarę słabnięcia niemieckich działań Flota Bałtycka przystąpiła, wraz z oddziałami 67 Armii, do przełamywania pierścienia okrążenia. Przygotowania rozpoczęły się jeszcze w lutym 1944 roku, zaś same działania 13 lutego. Krążownik otrzymał przydział do II grupy artyleryjskiej. Pierwszego dnia skoncentrowano się na ostrzale niemieckich węzłów komunikacyjnych oraz wykrytych baz zaopatrzeniowych. 15 lutego na pozycje niemieckie wystrzelono 276 pocisków artylerii głównej. Przez następne 4 dni w miarę potrzeb atakujących oddziałów krążownik wystrzeliwał średnio po 80 pocisków dziennie.

Za działania bojowe 22 lutego okręt został odznaczony Orderem Czerwonego Sztandaru, zaś już po dwóch dniach intensywnie ostrzeliwał niemieckie pozycje w pasie natarcia 67 Armii i oddziałów Frontu Wołchowskiego. Po zerwaniu blokady miasta i wycofaniu się Niemców z południowego wybrzeża Zatoki Fińskiej krążownik uczestniczył w bojach przeciwko oddziałom niemiecko-fińskim w rejonie Wyborga. Następnie ostrzeliwał fińskie pozy-

cje w rejonie Kuokkala. W czasie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej krążownik przeprowadził 126 razy ostrzał nieprzyjacielskich pozycji i wystrzelił ponad 2300 pocisków artylerii głównej. Artyleria przeciwlotnicza na pewno zestrzeliła 5 niemieckich samolotów i co najmniej drugie tyle prawdopodobnie uszkodziła.

Tuż po zakończeniu działań wojennych krążownik został poddany gruntownemu remontowi w czasie którego instalowano nowoczesne wyposażenie radarowe oraz łączności.

W tym czasie postanowiono o podzieleniu Floty Bałtyckiej na dwa mniejsze związki taktyczne: na południu Bałtyku miała z Lipawy (później z Bałtyjska) działać 4 Flota, zaś na północy z bazy w Tallinie operowała 8 Flota. Podział obejmujący także inne floty wszedł w życie 25 lutego 1946 roku. Wyremontowany krążownik wszedł w skład 4 Floty jako jej okręt flagowy (dokładniej flagowy Eskadry).

Okres powojenny to czas intensywnych ćwiczeń z zespołami niszczyli i lotnictwa.

Rok 1950 rozpoczął się od przygotowań do próbnych lotów jednej z pierwszych konstrukcji Kamowa – śmigłowca o współosiowym ukła-

dzie wirników Ka-10. Do prób postanowiono wykorzystać rufowy pokład krążownika *Maksim Gorki*. Na rufie okrętu wyłożone specjalne siatki zabezpieczające oraz wymalowano lądowisko dla śmigłowca o wymiarach 7 × 7 metra tuż za rufową wieżą artylerii głównej. Udane lądowanie, a później start miały miejsce 7 grudnia 1950 roku.

Niestety czas dla okrętu biegł nieubłaganie. Wojenna służba oraz niechęć władz do utrzymywania starego okrętu artyleryjskiego (szczególnie, że po śmierci Stalina Chuszczow prowadził politykę intensywniej rakietyzacji sił zbrojnych, a floty w szczególności) było nieopłacalne. 17 lutego 1956 roku *Maksim Gorki* został przeznaczony do przebudowy na okręt szkolny na którym miano przeprowadzać próby nowych systemów raketowych jakie miały w przyszłości wchodzić na wyposażenie sił morskich. Niestety, komisja, która została zwołana przez dowódcę floty admirała N. I. Winogradowa stwierdziła niecelowość takiej przebudowy i ostatecznie 18 kwietnia 1958 roku krążownik został skreślony z listy jednostek wojennych floty i po krótkim czasie sprzedany na złom.

Maksim Gorki tuż po wojnie zakotwiczony na Newie.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Sława (eks-Mołotow) wychodząca na ćwiczenia we wczesnych latach 60-tych.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

Mołotow

Krażownik był budowany na tej samej pochylni, na której wcześniej budowano *Woroszyłowa*.

Skorygowany projekt dotarł do stoczni nr 198 im. A. Marti w Niokolajewie pod koniec 1936 roku. Natychmiast też rozpoczęto prace przygotowawcze. Oficjalnie stępkę położono 14 stycznia 1937 roku. Budowa pod numerem 329 przebiegała sprawnie. Kadłub wodowano 19 marca 1939 roku. Zbliżający się wybuch wojny spowodował, że prace wykończeniowe były prowadzone bardzo szybko i jak to bywało w radzieckich stoczniach mało dokładnie.

Oficjalne wcielenie do służby nastąpiło na 8 dni przed wybuchem Wielkiej Wojny Ojczyźnianej 14 czerwca 1941. Choć załoga nie była w pełni gotowa okręt został włączony do Oddziału Sił Lekkich, którego flagową jednostką był *Woroszyłow*. W składzie tego związku taktycznego uczestniczył w wielkich manewrach morskich w rejonie Odessy trwających do 15 do 19 czerwca. Prawdopodobnie braki w wyszkoleniu załogi oraz niesprawność części mechanizmów przesądziły o tym, że krążownik pierwszy etap wojny spędził w bazie w Sewastopolu jako kluczowy element systemu obrony

przeciwlotniczej. Swoje szczególne znaczenie okręt zawdzięczał zainstalowaniu pierwszej radzieckiej stacji radarowej „Redut-K” pozwalającej wykrywać lecące samoloty już z odległości 100 mil. Wczesne wykrycie wroga było niezbędne dla należytej organizacji obrony i w miarę możliwości wysłania na trasę wrogich samolotów własnych myśliwców. Krążownik został połączony ze stanowiskiem kierowania obroną przeciwlotniczą bazy za pomocą kabla telefonicznego. Urządzenie „Redut-K” okazało się niezwykle sprawne szczególnie, że przez cały okres bazowania *Mołotowa* w Sewastopolu musiało działać praktycznie przez 20 godzin na dobę.

Niemieckie postępy na froncie i zajęcie Perekopu oznaczało znaczne niebezpieczeństwo dla wszystkich radzieckich jednostek stojących w Sewastopolu, gdyż wtargnięcie na Krym wiązało się także z zajęciem licznych lotnisk tam usytuowanych. Decyzję o przebazowaniu trzonu radzieckich sił morskich do baz położonych na wschodzie tj. na wybrzeżach Kaukazu podjęto 31 października 1941. Wyznaczone jednostki wyszły z bazy w godzinach nocnych. Zespół okrętów następnego dnia dotarł bez przeszkód do

Noworosyjska. W jego skład wchodził pancernik *Pariżskaja Kommuna*, krążownik *Mołotow*, lider *Taszkient* oraz niszczyciel *Soobrazitielnyj*. Jeszcze tego samego dnia krążownik do bazy w Tuapse gdzie wzmocnił obronę przeciwlotniczą bazy.

Początek listopada był dla okrętu niezwykle pracowity. Oddziały niemieckie w tym czasie okrążyły do wschodu Sewastopol i wyszły nad Morze Czarne w rejonie Teodozji. W tym czasie postanowiono wesprzeć działania opóźniające prowadzone przez oddziały Armii Czerwonej jednostkami Floty Czarnomorskiej.

Mołotow do akcji wkroczył 8 listopada. W godzinach wieczornych wyszedł z Tuapse i skierował się w rejon Teodozji-Czaudy. Ostrzał wybranych punktów na wybrzeżu rozpoczął się krótko przed godziną 5 rano. Do zakończenia pierwszego etapu operacji (tj. do 04.53⁵⁹) wystrzelono do celów brzegowych 95 pocisków kal. 180 mm⁶⁰. Następnego dnia krążownik ostrzeliwał po raz kolejny cele na południowym wybrzeżu Krymu. Między

59. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ojczyźnianej Wojny Sowietckiego Sojuza na czernomorskim teatrze t. 1. 21 VI 1941-31 XII 1941*, Moskwa 1946s. 227.

60. Czernyszew. Platonow podaje liczbę 100, *Chronika Wielkiej Ojczyźnianej Wojny...* wylicza 110.

innymi ostrzelano rejon Sultanowki i Marfowki. Ostrzał zakończono o 05.06 po wystrzeleniu na pozycje niemieckie 100 pocisków artylerii głównej. W obu przypadkach cele lądowe były rażone z odległości nie większej niż 25 000 m i nie mniejszej niż 19 000. W czasie powrotu do Tuapse krążownik dwukrotnie był atakowany przez lotnictwo przeciwnika. Za pierwszym razem ataku dokonały samoloty torpedowe (prawdopodobnie Heinkle 111) za drugim razem krążownik stał się celem dla samolotów bombowych (łącznie zrzucono na okręt 23 bomby⁶¹). Na szczęście gęsty ogień przeciwlotniczy spowodował że torpedy i bomby zostały zrzucone do wody w znacznej odległości od okrętu nie czyniąc mu szkody. W godzinach wieczornych 10 listopada krążownik wszedł do bazy. 21 listopada krążownik wyszedł z Tuapse do Batumi dokąd dotarł bez przeszkód następnego dnia. Częste przejścia z portu do portu dużych jednostek radzieckich były wymuszone rozkazem dowództwa floty, w którym zakazywano koncentracji dużych jednostek w jednym porcie, aby nie stanowiły celu dla niemieckiego lotnictwa.

W zasadzie cały grudeń *Mołotow* spędził na naprawach i przygotowaniach do operacji desantowej na półwyspie Krymskim. Operacja Kerczeńsko-Teodoziańska miała za zadanie odciągnięcie niemieckich wojsk oblężniczych od Sewastopola oraz w dalszej perspektywie odbicie całego Krymu z rąk niemieckich. Krążownik miał wchodzić w skład zespołu wsparcia ogniowego wraz z liderem *Taszkient* oraz niszczycielem *Smyszliennyj*. Niestety kolejny szturm Sewastopola przeprowadzony w tym czasie wymusił zmianę pierwotnych założeń i okręty zespołu wsparcia zostały przeznaczone do przewiezienia dodatkowych oddziałów do oblężonej bazy. Do wspierania operacji desantowej oddelegowano zaś starsze krążowniki. Na jeden z nich (*Krasnyj Krym*) przekazano jeden z 16-sto wiosłowych barakasów motorowych wraz z obsługą. Kuter ten miał służyć do wyładunku wojska wiezionego na pokładzie krążownika, gdyż we flocie radzieckiej nie było dostatecznej ilości pływających środków desantowych.

W tym czasie krążownik powrócił do Tuapse gdzie przygotowano okręt do przyjęcia na pokład wojska. Następnie *Mołotow* przeszedł do Poti gdzie nastąpiło przyjęcie pododdziałów 769 pułku z 386 dywizji strzelców (razem 1200 ludzi) oraz zaopatrzenia mieszczącego się w 14 wagonach. Naturalnie operacja była przeprowadzana w dużym pośpiechu oraz przy złej pogodzie. Część wojska zaokrętowano już na redzie gdyż pierwotnie zakładano przewiezienie ich na pokładzie parowca *Potiomkin*. Załadunek zakończono mimo niesprzyjających okoliczności dość szybko i 29 grudnia 1941 roku *Mołotow* około 1 w nocy wpłynął do Sewastopola. Operacja dostarczenia posiłków do twierdzy odbyła się na dość szeroką skalę i wziął w niej udział także jedyny radziecki pancernik na Morzu Czarnym *Pariżskaja Kommuna* w osłonie dwóch niszczycieli. Wpłynięcie do zatoki sewastopolskiej tak potężnych jednostek wsparcia na krótki czas poprawiło sytuację obrońców, jednak problemem pozostawało niemieckie lotnictwo, które mogło w każdej chwili zbombardować okręty. Te tymczasem nie próżnowały natychmiast przystąpiono do rozładunku przywiezionych zapasów i na prośbę dowództwa obrony miasta ostrze-

liwania pozycji wojsk niemieckich. Ostrzeliwano głównie rejon rzeki Belbek w celu wsparcia obrońców wybudowanych tam fortyfikacji w tym potężnej baterii artylerii nadbrzeżnej nr 30 (4 × 305 mm w dwóch wieżach pancernych typu MB-2-12⁶²).

Doraźnie ostrzeliwano także wszystkie rejon koncentracji wojsk niemieckich na północ od miasta. W tym okresie wystrzelono 205 pocisków głównego kalibru i odparto wraz z obroną przeciwlotniczą bazy 8 nalotów na stojące okręty. Od padających blisko burt okrętu bomb rannych zostało wielu członków załogi z których 2 zmarło. Po załadunku około 600 rannych krążownik wyszedł do Noworosyjska.

Następny rejs do Sewastopola miał miejsce już następnego dnia po przybyciu do bazy w Noworosyjsku.

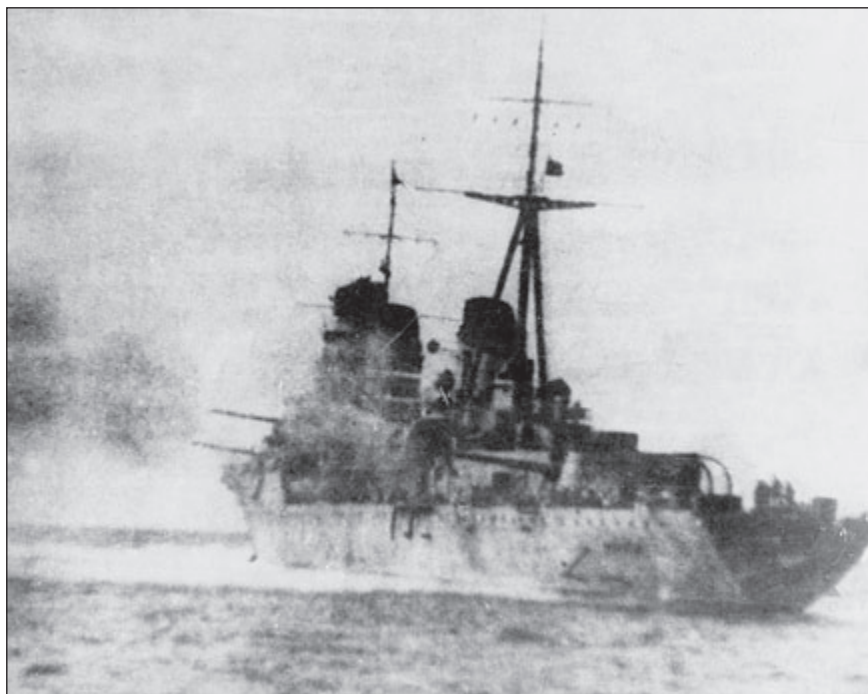
1 stycznia 1942 roku z bazy wyszedł kolejny konwój z zaopatrzeniem dla oblężonego miasta szczególnie, że od 17 grudnia trwały walki o powstrzymanie pierwszego niemieckiego szturmu na bazę. Co prawda walki miały się już ku końcowi jednak obrońcy byli na tyle osłabieni, że realnie obawiano się utraty miasta na początku stycznia.

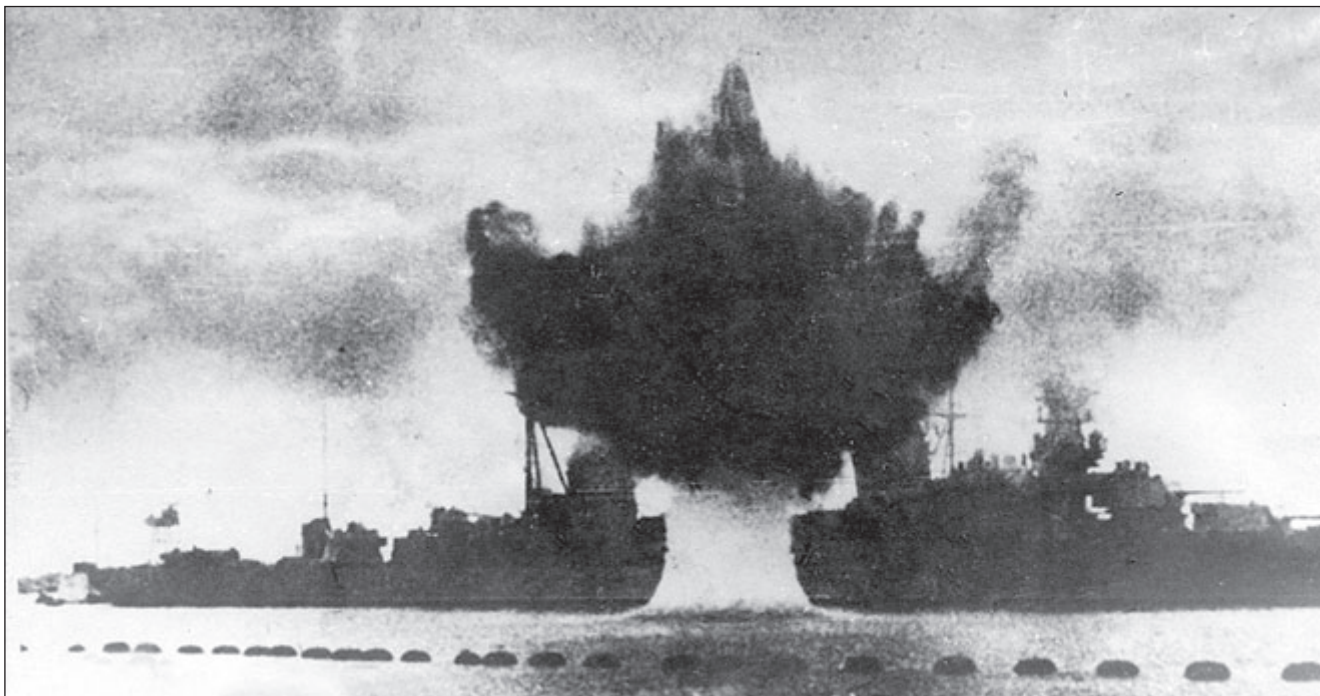
61. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ojczyźnianej Wojny...*s. 229.

62. Konecki T., *Sewastopol 1941-1942, 1944*, Warszawa 1987.

***Mołotow* w czasie ostrzeliwania pozycji niemieckich pod Sewastopolem w listopadzie 1941 roku.**

Fot. zbioru A. Kuzniecowa





Bliski wybuch bomby w pobliżu kadłuba *Mołotowa* w czasie postoju w Sewastopolu, 1942 rok.

Fot. zbiory P. Lipatow

Obok krążownika do Sewastopola skierowano transportowce *Abchazja* i *Bielostok* z pododdziałami 386 dywizji strzelców⁶³. W eskorcie szedł lider *Taszkient* oraz niszczyciel *Smyszlienij*. Na *Mołotowie* tym razem zaokrętowanych było 700 żołnierzy oraz kilka ton zaopatrzenia, a nawet wyrzutnia niekierowanych pocisków rakietowych BM-8⁶⁴. Po rozładunku w Zatoce Południowej krążownik przeszedł do Zatoki Północnej gdzie zajął pozycję ogniową i wspierał ogniem artylerii 3 i 4 sektor obrony oraz ostrzelał niemieckie lotnisko polowe. Na pozycji nieprzyjaciela padło tym razem 94 pociski kal. 180 mm.

Po południu krążownik przeszedł do Zatoki Południowej gdzie zaokrętował rannych (340 ludzi) i dodatkowo 160 cywilnych mieszkańców miasta.

Po powrocie do Tuapse krążownik otrzymał kolejny rozkaz popłynięcia do Sewastopola z zapasami.

3 stycznia wyszedł z Tuapse by po postoju w Noworosyjsku wpłynąć 5 stycznia znowu do oblężonej bazy. W tym rejsie krążownikowi towarzyszył stawiacz min *Ostrowskij*⁶⁵.

Przez następne dwa dni krążownik wraz z liderem *Taszkient* przeprowadził ostrzeliwanie niemieckich pozycji. Był to niezwykle intensywny ostrzał gdyż rozchodowano w tym czasie 251 pocisków głównego kalibru. Wsparcie oddziałów lądowych

z mniejszym natężeniem prowadzono przez następne dni. Dnia 8 stycznia 1942 roku krążownik wraz z niszczycielem *Smyszlienij* przeszedł do Tuapse mając na pokładzie 539 rannych żołnierzy ewakuowanych z twierdzy. Do portu przeznaczenia krążownik wszedł następnego dnia rano.

Następne dni przyniosły pewne uspokojenie na froncie wokół Sewastopola jednak transportowce wciąż dowoziły nowe posiłki i zapasy. Krążownik w tym okresie został poddany przeglądowi mechanizmów i skalibrowaniu dział artylerii głównej.

Niestety nawet stojąc w porcie okręt może odnieść uszkodzenia. Tym razem zaatakowała przyroda. Wybrzeże Kaukazu jest znane z wiejących z północy silnych wiatrów nazywanych Bora. W nocy z 22/23 stycznia nad portem i okolicznymi wodami rozhulał się silny sztorm. Ponieważ wiatr wiał z północy z całą mocą uderzył on w burtę krążownika niestety cumy nie były w stanie utrzymać na miejscu kadłuba i krążownik zaczął niespodziewanie przesuwac się w stronę przeciwnego prądu, o który kadłub zahaczył po chwili rufą. Niestety nie udało się także operacja rzucenia kotwic gdyż napór kadłuba był tak duży, że lewy łańcuch kotwiczny pękł zaś jedna kotwica nie była w stanie

utrzymać kadłuba. W między czasie wiatr pchnął kadłub ma betonowe moło. Aby zapobiec zderzeniu wydano rozkaz „mała wstecz” lecz zapomniano o beczce, do której była przycumowana rufa okrętu. Na skutki tego rozkazu nie trzeba było długo czekać gdyż beczka wkręciła się w śruby i całkowicie unieruchomiła krążownik. Na szczęście wiatr umilkł co pozwoliło na odzyskanie kontroli nad okrętem.

W wyniku „ataku” natury uszkodzeniu uległy także niszczyciele *Bojkij*, *Smyszlienij*, zbiornikowiec *Krieml* (o kadłub którego otarł się *Mołotow*), trałowiec *T-409 Garpun*, dwa kutry dozorowe, kadłub nieukończonego trałowca typu *Władimir Połuchin T-450*. Na podejściach do Tuapse w czasie sztormu zatonał dozorowiec *SKA-012*⁶⁶.

Remont uszkodzonych okrętów trwał do 14 lutego po czym krążownik przeszedł cykl prób poremontowych⁶⁷.

63. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ojczyźnianej Wojny Sowietckiego Sojuza na czernomorskim teatrze t. 2. I I 1942-3 VII 1942*, Moskwa 1946 s. 10

64. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”*, „Morskaja Kollekcija” nr 2/2003, Moskwa 2003.

65. Pomocniczy stawiacz min eks-Czajka statek towarowo-pasażerski.

66. Zbiorowa, *Potieri bojowych korabiej i sudow wojenno-morskogo flota, transportnych rybolownych i drugich sudow SSSR w Wielkaju Ojczyźnianej wojny 1941-1945 gg*, Moskwa 1959, s. 45, 166.

67. Platonow A. W., *Enciklopedija sowietkich nadwodnych korabiej 1941-1945*, Sanki Petersburg 2002, s. 107-108.

W związku z klęską wojsk radzieckich na Krymie i nie tylko w Sewastopolu ale także na wschodzie półwyspu okręty radzieckie otrzymały rozkaz przeprowadzenia ostrzału wybrzeża krymskiego w miejscach gdzie koncentrowały się oddziały niemieckie.

Dnia 20 lutego w Tuapse wyszedł zespół okrętów w składzie *Mołotow* w osłonie niszczycieli *Smyszlienij* i *Soobrazitielnij*. Zadaniem okrętów płynących pod flagę kontradm. Basiastego (d-ca OLS) był ostrzał rejonu Teodozji. Celem dział krążownika były niemieckie oddziały stojące w Starym Krymie. Na cele lądowe wystrzelono w czasie tej akcji 60 pocisków głównego kalibru. Ciężki sztorm panujący na morzu i niska podstawa chmur w zasadzie uniemożliwiły ataki niemieckiego lotnictwa. Do Tuapse okręty weszły o 16.30 21 lutego.

Ponowną akcję zaplanowano 27 lutego. Tego dnia *Mołotow* znów pod flagą Basiastego wyszedł w morze. Tym razem z krążownikiem szedł lider *Charkow* i niszczyciele *Soobrazitielnij* i *Smyszlienij*. Krążownik z niszczycielem wzięły na cel wieś Dalnij Kamyszyn zaś pozostałe okręty zespołu Ałusztę oraz Bliżnij Kamyszyn. W pierwszej części operacji krążownik wystrzelił 40 pocisków kal. 180 mm zaś niszczyciele po 40-60 kal. 130 mm. W godzinach nocnych zespół okrę-

tów rozdzielił się zaś do *Mołotowa* w czasie ostrzeliwania przyłączył się lider *Taszkient* wysłany pod wybrzeża Krymu jeszcze przez zespołem Basiastego. Do północy krążownik wystrzelił w kierunku na Teodozję 40 pocisków głównego kalibru.

Ostatni ostrzał wybrzeża przeprowadzono w czasie tej operacji we wczesnych godzinach rannych 28 lutego.

Niestety dowództwo oddziałów walczących jeszcze na wybrzeżu domagało się dalszego wsparcia okrętów floty dlatego też pomimo znacznego wyczerpania załóg okręty OLS jeszcze dwukrotnie ostrzeliwały oddziały w rejonie Władysławowki, oraz ponownie Bliżnego Kamyszyna.

We wczesnych godzinach rannych 2 marca krążownik wraz z niszczycielami rzucił kotwicę w Tuapse⁶⁸.

Kolejną operacją można było przeprowadzić po niewielkim remoncie dział artylerii głównej. Dnia 14 marca z Tuapse wyszedł *Mołotow* następnie dołączyły lider *Taszkient* i niszczyciel *Bditielnij*. Oba wyszły w godzinach rannych z Noworosyjska. Ostrzał przeprowadzono około 4 godziny nad ranem i na pozycje niemieckie wystrzelono około 80 pocisków kal. 180 mm. Miejscowości w rejonie zalewu teodożańskiego były ostrzeliwane jeszcze 16-17 marca. W sumie przez dwa dni na cele lądowe wystrzelo-

no 150 pocisków głównego kalibru. Aby choć częściowo zakłócić rajdy radzieckich jednostek postanowiono zbombardować bazę w Tuapse. Nalotu dokonano 18 marca jednakże jego skutki nie były zbyt dotkliwe. Stałe zagrożenie przeciwnicze portów północnokaukaskich spowodowało, że najwartościowsze jednostki przeniesiono do portów położonych bardziej na południe między innymi do Poti.

Następnego dnia tj. 19 marca w godzinach rannych krążownik wszedł do Poti. Dnia 20 marca na pokład weszli pracownicy sewastopolskiej stoczni nr 201 (ewakuowani z oblężonego miasta na jesień 1941 roku). Prace remontowe dotyczyły regulacji przyrządów kierowania ogniem oraz samych luf kalibru 180, których koszulki wymagały już wymiany na skutek zużycia.

Remont krążownika był możliwy także dzięki temu, że do linii powrócił drugi z nowoczesnych krążowników *Woroszyłow* wcześniej remontowany po uszkodzeniach odniesionych w czasie jednego z niemieckich nalotów.

Pogorszenie sytuacji w Sewastopolu i widoczne przygotowania niemieckich oddziałów do kolejnego (III już szturmu) spowodowały, że flota ponownie została zmobilizowana do

68. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”*, „Morskaja Kollekcija” nr 2/2003, Moskwa 2003.

Mołotow w pobliżu Batumi. Na katapultie łódź latająca KOR-2.

Fot. zbiory A. Kuzniecowa

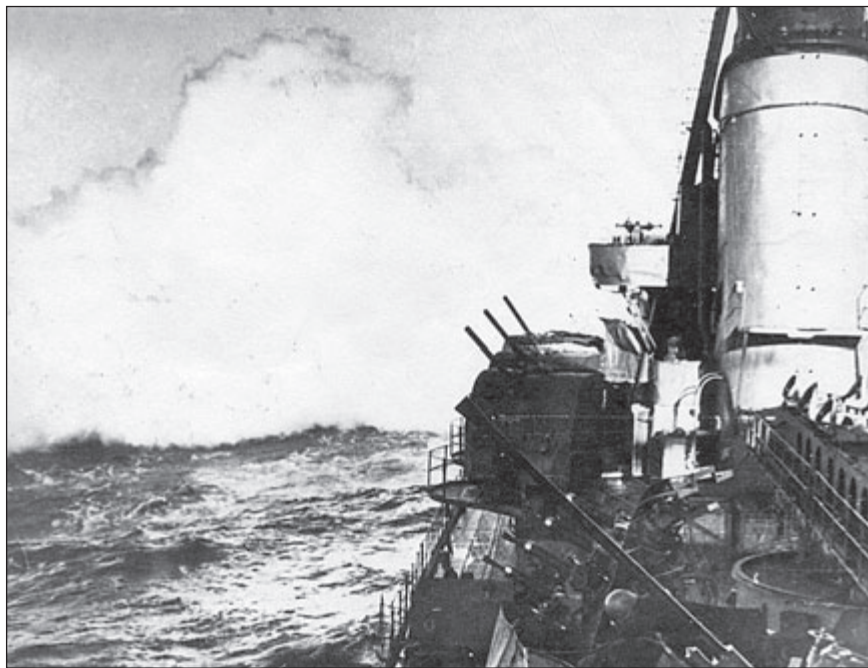


przeprowadzenia operacji transportowych. Do przewiezienia posiłków można było użyć tylko szybkich jednostek wojennych lub okrętów podwodnych. Szczególne zagrożenie niosło niemieckie lotnictwo, które na wiosnę w praktyce wywalczyło panowanie w powietrzu.

Po zakończeniu prac remontowych krążownik przeszedł z Poti do Noworosyjska.

Krótko po północy 12 czerwca krążownik wyszedł wraz z niszczycielem *Bditeilnyj* z Noworosyjska i po obraniu kursu na wschód, później na północ skierował się do Sewastopola. Na trasie eskortowano przy okazji transportowiec *Gruzja*. Naturalnie zespół był intensywnie atakowany przez lotnictwo bombowe z Krymu. Na pokładzie krążownika było zaokrętowanych 2998 ludzi (na niszczycielu 343) z 138 brygady strzelców⁶⁹ (była to część posiłków dla załogi Sewastopola przysłana przez marszałka S. Budionnego d-cy Frontu Północnokaukaskiego). Dodatkowo na pokładzie znalazły się 16 armat pułkowych kal. 76,2 mm oraz 12 dział kal. 45 mm oraz 8 moździerzy 120 mm. Oraz ponad 1000 karabinów PPSz. Załadowano także 150 ton zapasów oraz leki i wiele innego wyposażenia. W czasie rejsu do atakujących maszyn wystrzelono 96 pocisków kal. 100 mm, 147 pocisków 37 mm oraz ponad 1000 kalibru 12,7 mm⁷⁰. Zestrzelono 3 samoloty w tym 1 prawdopodobnie. Niestety do portu nie dotarły dwa transportowce *Abchazja* i właśnie eskortowana *Gruzja*⁷¹ które wiozły na pokładach główny rzut oddziałów wsparcia.

W godzinach nocnych krążownik wraz z niszczycielem rzucił kotwicę w Sewastopolu. Wyładunku dokonano w porcie węglowym, następnie oba okręty przeszły w rejon Chersonia skąd ostrzeliwano oddziały niemieckie. Łącznie w tym dniu wystrzelono ponad 130 pocisków kal. 180 mm oraz ponad 80 z ciężkiej artylerii przeciwlotniczej (kal. 100 mm). Nad ranem na pokład załadowano ewakuowanych rannych oraz kobiety i dzieci i okręty skierowały się do Tuapse. Oprócz prawie 1065 rannych i 350 kobiet i dzieci na jednostkach zaokrętowano rozbitków z zatopionego niszczyciela *Swobodnyj*



Mołotow odpiera atak niemieckiego lotnictwa. Widoczne działko kal. 37 mm typu 70-K, dalej poczwórnie sprzężone wuakemy Vickersa. Fot. zbiory K. Kulagin

(razem 101 ludzi) oraz transportowca *Abchazja* (30 ludzi).

Do Noworosyjska krążownik dotarł we wczesnych godzinach rannych 14 czerwca po wyładowaniu przewożonych ludzi w Tuapse.

Tego dnia na pokładzie po raz kolejny znaleźli się żołnierze oraz zapasy dla walczącego miasta. Tym razem w rejsie krążownikowi towarzyszył niszczyciel *Biezuipriecznyj*. Przewożono po raz kolejny pododdziały 138 brygady. Do Sewastopola krążownik dotarł północą 16 czerwca po czym spieszenie wyładowano żołnierzy zaś same okręty zajęły się, na prośbę z lądu, ostrzałem przedpola pozycji obronnych. Na celu znalazła się wieś Kamyszyn, na którą wystrzelono w sumie 113 pocisków z wień artylerii głównej. Następnie na pokład wzięto rannych i ewakuowanych (w sumie ponad 2000 ludzi) i jeszcze przed świtem okręty wyszły z bazy i skierowały się najpierw do Noworosyjska, a później do Poti. Niestety posiłki na niewiele się zdały gdyż walki w mieście przybrały wysoce nie korzystny obrót. Ostatecznie radzieckie oddziały poddały się, względnie były ewakuowane do 3 lipca 1942 roku.

Praktycznie przez miesiąc większe okręty Floty Czarnomorskiej nie podejmowały większych akcji przeciwko Krymowi głównie z obawy niemieckiego lotnictwa.

W tym czasie niemieckie oddziały już szykowały się do ataku na Kaukaz (jednym ważniejszych celów był Noworosyjsk). Aby zakłócić niemieckie przygotowania postanowiono przeprowadzić rajd na Teodozję oraz ostrzelać niektóre punkty na wybrzeżu Zatoki Dwujakornej. To ostatnie zadanie wykonał towarzyszący krążownikowi lider *Charkow* (wystrzelił 59 pocisków kal. 130 mm). Naturalnie zespół okrętów został wykryty jeszcze w czasie przejścia w rejon atakowanych celów. Znając położenie jednostek wroga niemieckie lotnictwo przystąpiło do zmasowanych ataków lotniczych na trasie zespołu znalazły się także dwa włoskie kutry torpedowe *MAS 568* i *MAS 573* (należące do 10 dywizjonu *MAS*)⁷².

Ich ataki odparto w zasadzie bez problemu, jednakże trudniejsze było odpieranie zmasowanych ataków

69. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ojczyźnianej Wojny Sowieckiego Sojuza na czarnomorskim teatrze t. 2. 1 I 1942-3 VII 1942*, Moskwa 1946, s. 283

70. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”...*

71. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ojczyźnianej Wojny Sowieckiego Sojuza na czarnomorskim teatrze t. 2. 1 I 1942-3 VII 1942*, Moskwa 1946, s. 286.

W zasadzie *Gruzja* dotarła do portu jednak nie zdążyła wyładować przywiezionego wojska i zapasów gdyż dosięgły ją dwie bomby z niemieckich bombowców nurkujących. W późniejszym okresie wydobywano z zatopionych transportowców część przewożonego zaopatrzenia.

72. Benedyczak W., *Uwagi o udziale Regia Marina w wojnie ze Związkiem Radzieckim w latach 1942-1943*, „Okręty Wojenne” nr 3, Tarnowskie Góry 1993, s. 53-60

lotnictwa. Pierwsze ataki w zasadzie nie wyrządziły okrętom większej szkody. Dopiero o 01.27 krążownikowi nie udało się wymanewrować jednej z dwóch zrzuconych torped lotniczych. Torpeda pochodząca z samolotu bombowego He 111, który został zresztą zestrzelony przez obronę krążownika, trafiła dokładnie w część rufową na prawej burcie na wysokości 262 wręgi. Trafianie okazało się dla krążownika pechowe. Wdzierająca się woda spowodowała, że konstrukcja rufy została poważnie nadwyrężona i po chwili po prostu pękła. Na dno poszło z nią 18 ludzi. Okręt praktycznie utracił sterowność, bowiem wraz z rufą na dno poszedł ster, maszynka sterowa całe wyposażenie chemiczne umieszczone na rufie (do stawiania zasłon dymnych). Deformacji uległ prawy wał napędowy i co gorsza spowodowało, że turbiny dziobowej maszynowni nie mogły prawidłowo pracować. W konsekwencji doprowadziło do automatycznego otwarcia zaworów bezpieczeństwa i wypuszczenia dużego obłoku pary z dziobowych przedziałów kotłowych. Uszkodzenie siłowni spowodowało nasilenie ataków lotniczych gdyż sądzono, że

krążownik został bezpośrednio trafiony w maszynownię i będzie stanowił łatwy łup dla atakujących samolotów. Interesujące, że na pokładzie zorientowano się, że okręt odniósł uszkodzenie dopiero gdy stwierdzono, że nie słucha steru i rozpoczął wykonywać niezaplanowaną cyrkulację. W huku kanonady artyleryjskiej nie zorientowano się po prostu początkowo, że okręt został trafiony. Po potwierdzeniu uszkodzeń natychmiast wysłano marynarzy grup awaryjnych aby wzmocnili gródz wodoszczelną znajdującą się obok miejsca trafienia feralnej torpedy. Zalanych było wiele pomieszczeń na rufie między innymi kubryki załogi oraz pomieszczenia zapasowego stanowiska kierowania ogniem. Wysłano także radiogram do dowództwa floty informujący o sytuacji i fiasku akcji mającej uchronić radzieckie bazy na Kaukazie przed atakiem niemieckim. Po niedługim czasie gdy okręt skierowano z prędkością 11 węzłów do bazy (manewry wykonywano maszynami, pomimo uszkodzenia prawego wału napędowego powodującego dodatkowo silne wibracje przy prędkości ponad 10 węzłów⁷³).

Przygotowano także hol przewidywany do podania przy sprzyjają-

cej okazji na towarzyszącego lidera. Ataki niemieckiego lotnictwa nie ustawały, co ciekawe nawet po przybyciu na miejsce akcji radzieckiej osłony myśliwskiej (w operacji eskortowania uszkodzonego krążownika w sumie uczestniczył 63 myśliwce oraz 4 łodzie latające MBR-2). Ostatni atak lotniczy nastąpił o 07.17. W tym czasie eskorta uszkodzonego okrętu zwiększała się o 6 kutrów torpedowych (przyszły o 05.30), niszczyciel *Niezamożnik*⁷⁴ i duży dozowiec *Szkwał*⁷⁵ (pierwszy z okrętów przyszedł z Noworosyjska, drugi z Tupapse) oraz trałowiec *T-495*, i 7 ścigaczy okrętów podwodnych i 8 kolejnych kutrów torpedowych.

Dnia 3 sierpnia krążownik rzucił kotwicę na redzie w Poti. Już następnego dnia na pokład przybyli członkowie dowództwa floty oraz specja-

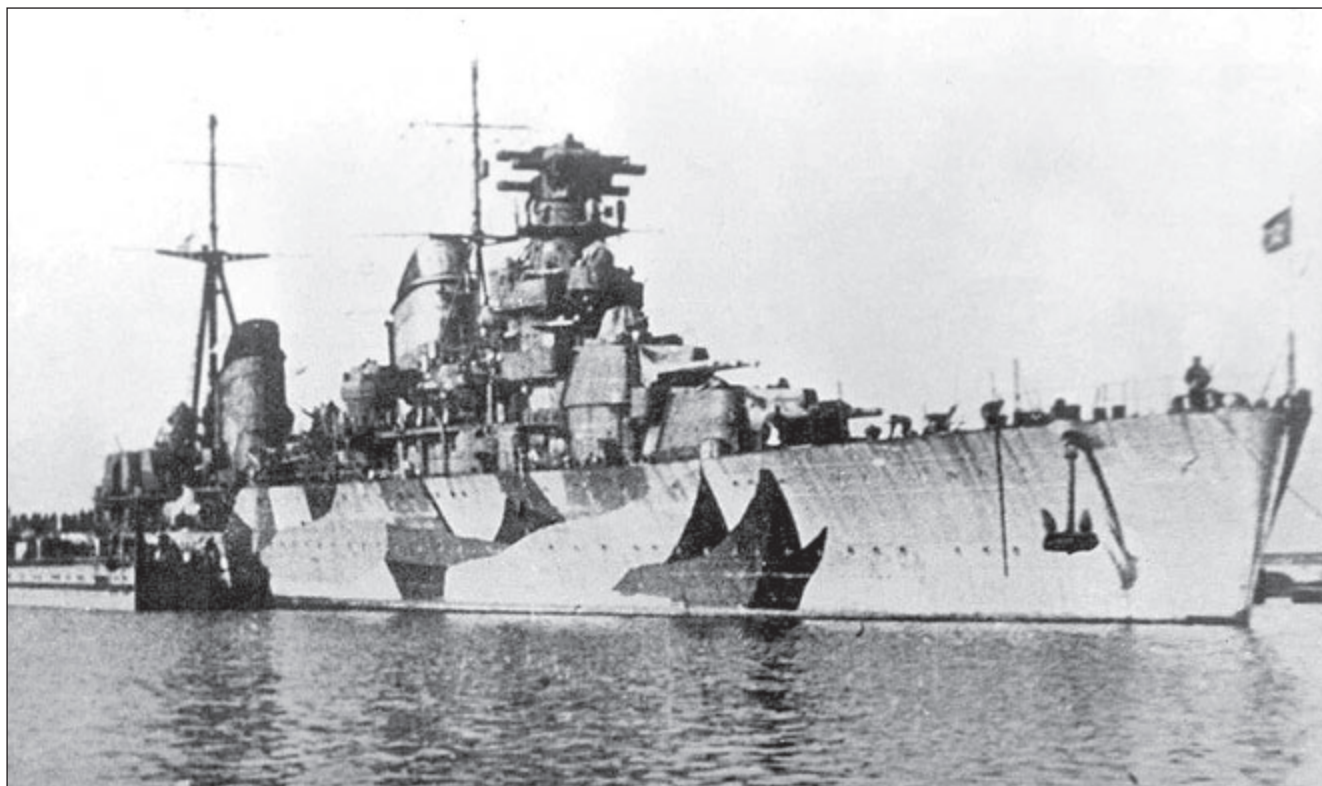
73. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”...*

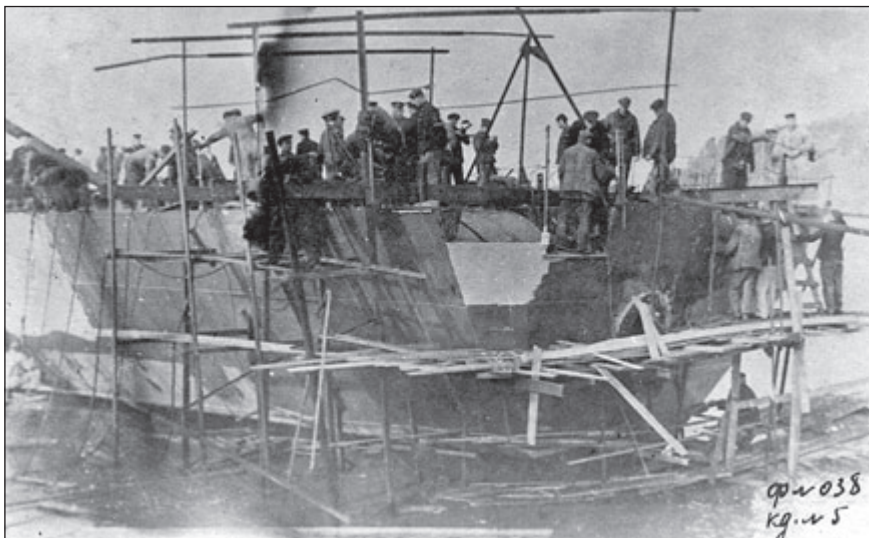
74. Niszczyciel starego typu „Nowik”, a w zasadzie grupy typów. Zbudowany w latach 1916-1923 w Nikolajewie. Wyporność: 1276 t, wymiary: 92,75 m × 9 m × 3,8 m. Uzbrojenie: 4 × 102 mm (4×I), 2 × 76,2 mm plot (2×I), 2 × 45 mm plot (2×I), 5 × 37 mm plot (5×I), 2 × 12,7 mm plot (2×I), 12 wt kal. 450 mm (4×III), do 80 min. Załoga 172 osób.

75. Dozowiec proj. 2. Zbudowany w latach 1927-1933 w stoczni nr 198 w Nikolajewie. Wyporność: 562 t, wymiary: 71,5 m × 7,1 m × 2,7 m. Uzbrojenie: 2 × 102 mm (2×I), 3 × 45 mm plot (3×I), 2 × 12,7 mm plot (2×I), 3 wt kal. 450 mm (1×III), do 21 min. Załoga 101 osób.

Mołotow w charakterystycznym dla niego kamuflażu. Fotografię wykonano na przełomie 1942 i 1943 roku w jednym z kaukaskich portów.

Fot. zbiory Władymir P. Zabłockij





Remont *Mołotowa* po utracie rufy w wyniku lotniczego ataku torpedowego 2 sierpnia 1943 roku.

Fot. zbiory K. Kułagin

liści ze stoczni nr 201. Zadaniem tych ostatnich było zrobienie oględzin kadłuba i prezentacja propozycji sposobów remontu okrętu.

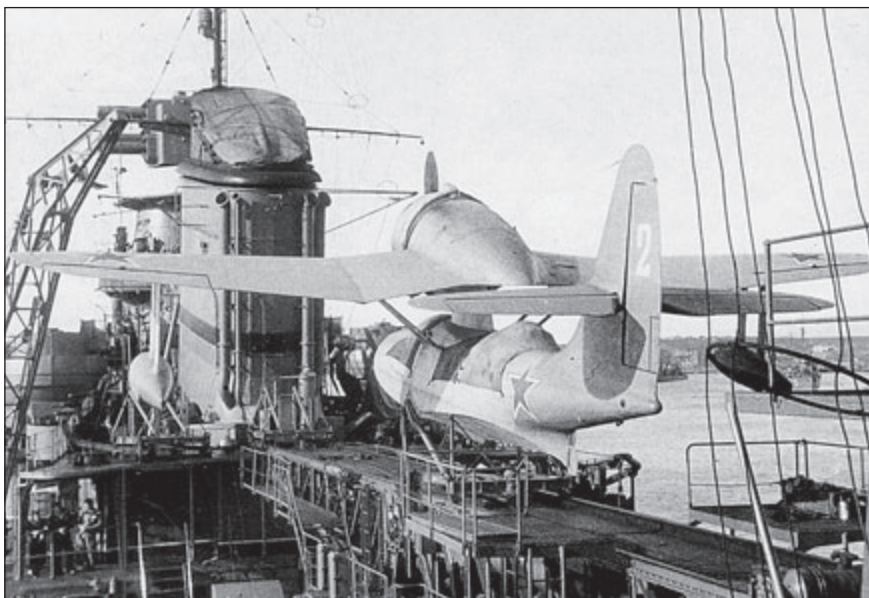
W zasadzie były dwa możliwe wyjścia. Pierwszym było zbudowanie w doku rufowej części według dokumentacji stoczniowej, następnie przytwierdzenie tej części we właściwym miejscu. Drugą drogą było wstawienie rufy już gotowej, a zdemontowanej (właściwie uciętej) z jednego z krążowników projektu 68 stojących w Poti. Wybrano to drugie rozwiązanie gdyż przy skromnym wyposażeniu stoczni w Poti o budowie nowej rufy nie mogło być mowy.

Innym problemem na jaki napotkano były różnice w konstrukcji

rufy krążowników 26-bis i budowanych właśnie krążowników 68. Oczywiście nie były to problemy, z którymi stoczniowcy nie byłiby w stanie sobie poradzić, szczególnie że prace związane z dobudowaniem różnych części kadłubów do radzieckich jednostek z konieczności praktykowano często. Dość wspomnieć o operacji dobudowania dziobu do krążownika *Maksim Gorki* czy także części dziobowej do niszczyciela *Storozewoj* przy czym w tym przypadku zaistniały podobne problemy jak w przypadku *Mołotowa* gdyż niszczyciel *Storozewoj* został zbudowany według projektu 7U zaś otrzymał on dziób od niszczyciela projektu 30.

Katapulta *Mołotowa* a na niej KOR-2 (Be-4). Próby łodzi latającej prowadzono w 1944 roku.

Fot. Centralno wojenno-morskoj muzej



Do remontu *Mołotowa* oprócz rufy odciętej od krążownika *Frunze* (operację odcięcia przeprowadzono 3-24 grudnia) wykorzystano także pióro steru zdjęte z krążownika *Żeleznjakow*, maszynkę sterową zdjętą z krążownika *Kaganowicz* oraz przekładniki i wyposażenie przedziału maszynki sterowej z nieukończonego podwodnego stawiacza min L-25. Problemy pojawiły się także podczas dokowania kadłuba, gdyż dostępny dok pływający miał nośność tylko 5000 t zaś krążownik miał masę ponad 8000 ton. Kadłub *Mołotowa* został wprowadzony do doku i odpowiednio przy okazji przebalastowany tak aby przegłębienie na dziób nie miało więcej niż 3°. Dzięki temu można było wykonać prace w doku związane z przyłączeniem części rufowej. Na ostatnim etapie prac skorzystano z pomocy siłowników hydraulicznych. Najważniejszy etap prac zakończono w połowie stycznia 1943 roku. Następnie zajęto się połączeniem wewnętrznych ciągów komunikacyjnych podłączeniem przewodów oraz zainstalowaniem wyposażenia. Problemem były także prawa śruba napędowa oraz prawy wał poważnie zdeformowany oraz przede wszystkim wsporniki obu wałów wymagające także wymiany. Naturalnie nowe wyposażenie stwarzało pewne problemy. Najpoważniejszym była awaria maszynki sterowej której naprawa trwała od 20 czerwca prawie cały miesiąc. Próby poremontowe prowadzone od 23 lipca zakończyły się podpisaniem aktu przyjęcia robót remontowych 31 lipca 1943 roku.

Niestety krążownik nie miał już okazji uczestniczenia w boju, gdyż po tragicznym rajdzie dwóch niszczycieli (*Biesposzczadnyj*, *Sposobnyj*) oraz lidera *Charkow* przeprowadzonym 5-6 października 1943 roku, w czasie którego wszystkie jednostki zostały zatopione, zakazano wszelkich akcji większych okrętów nawodnych z racji poważnego zagrożenia ze strony lotnictwa.

Z perspektywy czasu należy stwierdzić, że decyzja o nie wysyłaniu już do boju dużych okrętów nawodnych była słuszna gdyż losy wojny w zasadzie rozstrzygnięte zostały na lądzie przy minimalnym udziale sił morskich.



Mołotow na paradzie w Sewastopolu. Okres powojenny.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

W tym okresie na krążowniku testowano wyposażenie lotnicze. Na pokładzie ustawiono nową katapultę typu ZK 1a⁷⁶ (stara katapulta zainstalowana w czasie

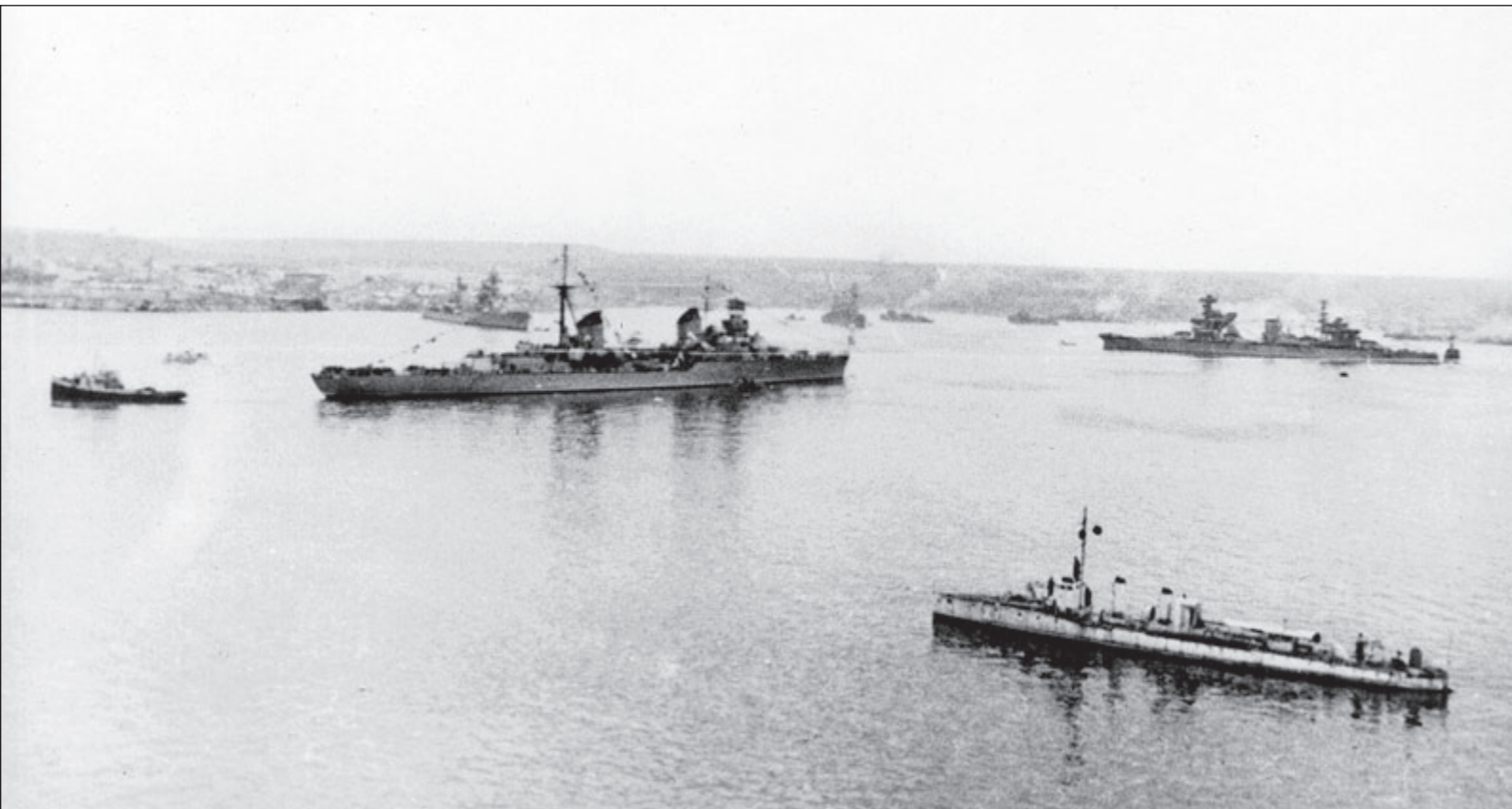
budowy była zakonserwowana). W czasie postoju jednostki w Batusi na pokładzie testowano nowe samoloty pokładowe przeznaczone dla radzieckich okrętów typu

KOR-2 (Be-4). z katapulty krążownika startowały także specjalnie

76. Kiński A., Zabłockij W., *Oczy Wielkiej Floty – Beriew Be-4*, „Nowa Technika Wojskowa”, styczeń 2001, Warszawa 2001, s.33-36.

Zatoka północna Sewastopola na przełomie lat 40-tych i 50-tych. W środku *Mołotow*, na lewo w głębi *Woroszyłow*, na prawo *Sewastopol*. Bliżej okręt szkolny *Ingul*, dawny bułgarski torpedowiec *Smeli* typu *Derżkij* przejęty po zajęciu Warny w 1944 roku.

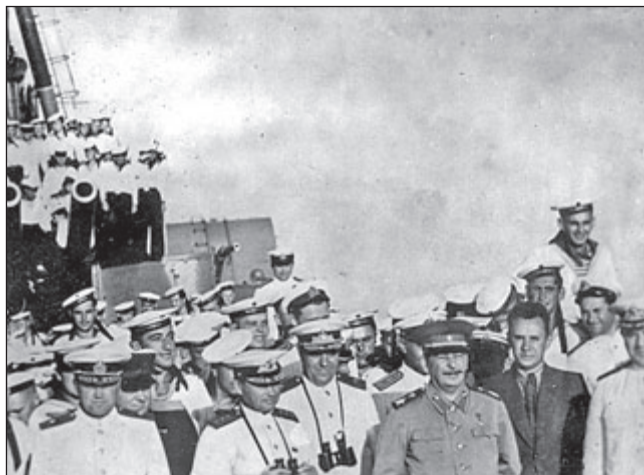
Fot. zbiory K. Kułagin





Józef Stalin na pokładzie *Mołotowa* w 1947 roku.

Fot. zbiory K. Kułagin



Wspólna pamiątkowa fotografia załogi z generalissimusem Stalinem.

Fot. zbiory K. Kułagin

przystosowane wersje angielskiego myśliwca „Spitfire”.

5 listopada 1944 roku krążownik wraz z pozostałymi dużymi okrętami uroczystie był witany w Sewastopolu gdzie okręty powróciły po ponad trzyletniej tułaczce.

W zasadzie następny rok krążownik spędził w rezerwie dopiero w listopadzie 1945 został postawiony na dok stoczni nr 497.

Po zakończeniu remontu krążownik przystąpił do przeprowadzenia szkolenia marynarzy. W czasie ostrego strzelania na redzie Sewastopola dnia 5 października 1946 roku w dolnej części drugiej wieży artylerii głównej nastąpiła eksplozja pocisku i pożar. Tylko natychmiastowe zatopienie komór amunicyj-

nych uratowało okręt od zagłady. W czasie tego wypadku na okręcie poszkodowanych zostało 23 ludzi (zbici i ciężko ranni). Przyczyną było prawdopodobnie nieprzestrzeganie instrukcji przeciwpożarowej i słaba znajomość jednostki przez niedoświadczoną załogę. W wyniku prac specjalnej komisji powołanej dla zbadania okoliczności wypadku wprowadzono na okrętach nowe procedury oraz w czasie kampanii 1947 roku polecono ograniczyć ostre strzelania szczególnie przez starsze krążowniki proj. 26. Dnia 19 sierpnia 1947 roku na pokładzie gościł sam Józef Stalin i przedstawiciele rady ministrów w czasie wspólnej podróży z Jałty do Soczi. W eskorcie

krążownika szły nowy niszczyciel *Ogniewoj*⁷⁷ i *Lichoj* (eks rumuński *Regele Ferdinand I*⁷⁸).

Koniec lat 40-tych to okres intensywnego rozwoju radzieckich systemów radiolokacyjnych powstających w dużej mierze dzięki zapoznaniu się z osiągnięciami angielskimi, amerykańskimi (Lend-Lease) oraz niemieckimi (dzięki jednostkom zdobycznym). W tym czasie remonty i modernizacje polegały głównie na

77. Niszczyciel proj. 30

78. Niszczyciel typu *Regina Maria*. Zbudowany w latach 1927-1930 w stoczni Pattison w Neapolu dla marynarki rumuńskiej. Wyporność 1821 t, wymiary 102 m × 9,6 m × 3,5 m. Uzbrojenie: 4 × 120 mm (4×I), 1 × 88 mm plot, 3 × 37 mm plot (3×I), 2 × 20 mm plot (2×I), 2 × 13,2 mm plot (2×I), 6 wt kal. 533 mm (2×III), 50 min. Załoga 241 osób. Niszczyciel został zdobyty w 1944 roku po zajęciu Konstancy. Został zwrócony Rumunom w 1951 roku.

Mołotow po dużej modernizacji, zwraca uwagę nowa sylwetka.

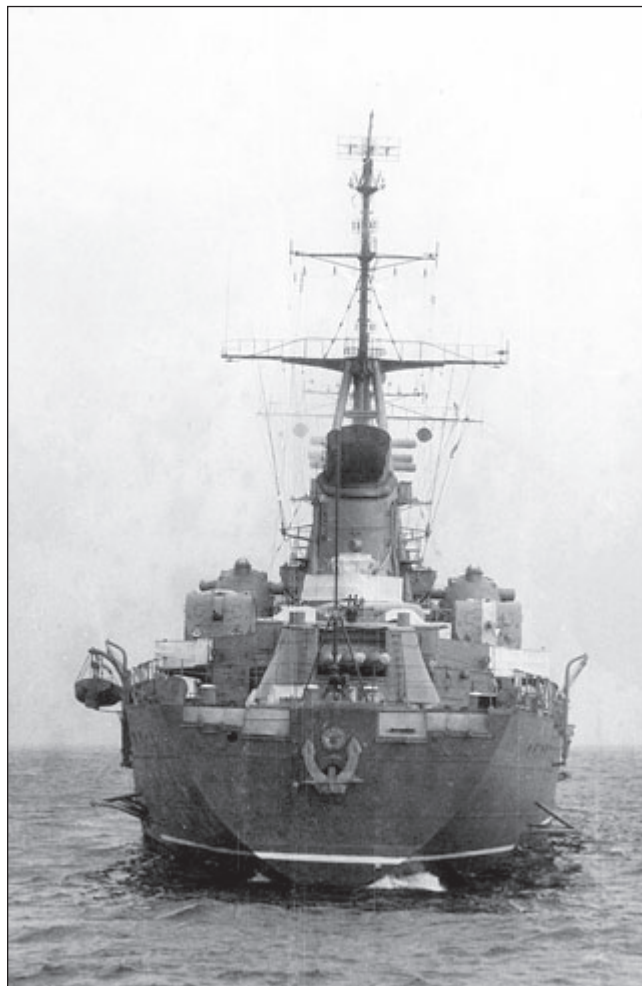
Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Dziobowe ujęcie *Sławy* pod koniec służby. Na maszcie bogate wyposażenie radarowe.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin



Rufa *Sławy*, widoczne zakończenia torów minowych.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin.

unifikacji wyposażenia starych jednostek i nowoczesnych krążowników projektów 68-K, 68-bis. W 1948 na

pokładzie krążownika znalazły się systemy wykrywania celów morskich „Rif” oraz powietrznych „Gjus-2”.

Rok później na wyposażenie wszedł system „Zwieno” będący rdzeniem systemu bojowego punktu informacji.

***Sława* (eks-*Mołotow*) w Sewastopolu. Uwagę zwracają lekkie maszty trójnożne oraz bogate wyposażenie elektroniczne.**

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Zwykły dzień na pokładzie *Sławy*. Na wieży artylerii głównej widać reflektor. Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

Duży remont i modernizację krążownik przeszedł od końca 1952 roku do 28 stycznia 1955.

Prace wykonała sewastopolska stocznia nr 487. Generalnie modernizowano wyposażenie radarowe, łączności i co najważniejsze uzbrojenie przeciwlotnicze (bliżej patrz część poświęcona modernizacjom)

Po remoncie i odbyciu obowiązkowych prób *Mołotow* wszedł w skład

50 Dywizji Krążowników jako okręt flagowy dowódcy tego związku taktycznego kontradm. S. M. Łobowa.

W czasie jednej z największych tragedii radzieckiej marynarki wojennej – eksplozji na pancerniku *Noworosyjsk*, krążownik przebywał w bazie w Sewastopolu. W feralną noc 29 października 1955 stał w Zatoce Północnej na beczce nr 1. Załoga natychmiast przyłączy-

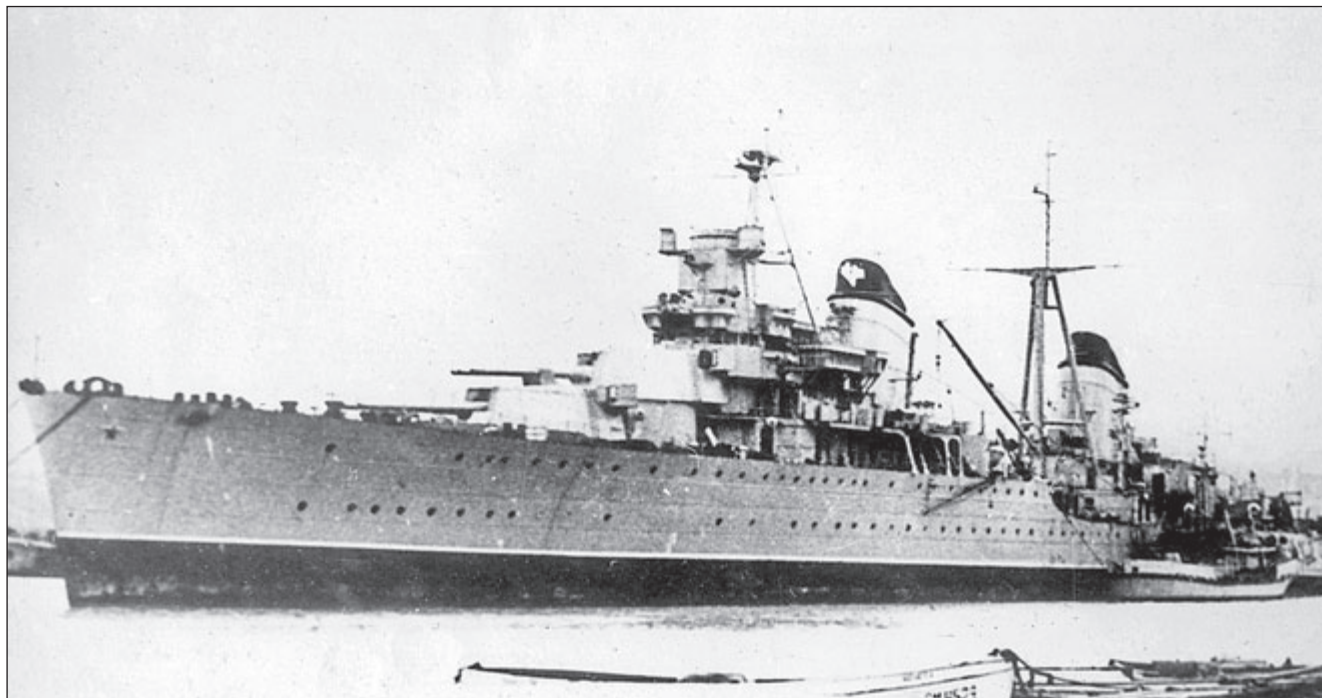
ła się do akcji ratowniczej, zaś tuż po wybuchu na krążowniku ogłoszono alarm bojowy. O 01.40 na *Noworosyjska* udała się pierwsza grupa ratowników (20 ludzi) zaś po następnych 10 minutach druga (18 ludzi). Na wodę spuszczone także wszystkie posiadane kutry i barkasy mające uczestniczyć w ewakuacji załogi pancernika. Po zatonięciu okrętu załogi łodzi *Mołotowa* uratowały 31 marynarzy pancernika. W czasie trwania akcji ratunkowej zginęło 5 członków załogi krążownika.

W tym czasie trwała walka o usunięcie najbliższych współpracowników Stalina ze stanowisk partyjnych. Jak zwykle posłużono się niezwykle nośną teorią spisku mającego na celu usunięcie „światłego” kierownictwa partii na czele z Nikitą Chruszczowem. Jakkolwiek niewiele miało to wspólnego z Marynarką Wojenną, jednakże walka na szczytach władzy odbiła swe piętno na krążownikach proj. 26-bis. Mianowicie wszystkie one miały nazwy na cześć wybitnych działaczy partyjnych (oprócz Maksima Gorkiego który był pisarzem). Krążowniki *Mołotow* i *Łazar*

Krążownik *Sława* kotwiczcy w Sewastopolu.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Sława po wycofaniu ze służby oczekuje na złomowanie.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

*Kaganowicz*⁷⁹ jako, że ich patronami byli bliscy żyjący współpracownicy Stalina zamieszani w domniemany spisek przeciwko partii musiały zmienić swoje nazwy. *Mołotow* od 3 sierpnia 1957 roku zmienił nazwę na tradycyjną *Sława*, zaś *Łazar Kaganowicz* na *Pietropawłowsk*.

Służba *Sławy* miała się jednak ku końcowi szczególnie, że programy rakietyzacji sił zbrojnych lansowane przez N. Chruszczowa po pewnym czasie przesunęły klasyczne okręty artyleryjskie do rezerwy. 14 stycznia 1959 roku *Sława* została przekazana do rezerwy i zakonserwowana na rok w Sewastopolu. Rozrastająca się flota radziecka potrzebowała wykwalifikowanych kadr marynarzy i oficerów, a co za tym idzie także jednostek szkolnych. Do tego celu miały służyć stare krążowniki które jeszcze nie zostały przeznaczone na złom.

W kwietniu 1961 roku krążownik *Sława* został przekazany do 150 Brygady Niszczycieli Floty Czarnomorskiej w charakterze okrętu szkolnego. Jednocześnie zlikwidowano 44 i 50 dywizję krążowników. Nowa organizacja Floty Czarnomorskiej spowodowała także likwidację tzw Eskadry grupującej najwartościowsze okręty. Monotonna służba szkoleniowa była przerywana tylko okresami remontów i kolejną zmianą przydziału tym razem *Sława*

wchodziła w skład 21 Brygady jednostek przeciwpodwodnych.

Od 3 do 30 lipca 1967 krążownik *Sława* uczestniczył w działaniach sił radzieckich u wybrzeży Syrii, która została pokonana po przegraniu wojny sześciodniowej. Naturalnie rola radzieckich okrętów w zasadzie ograniczała się do prowadzenia patroli wód międzynarodowych, a poza tym był to swoista demonstracja siły i wywieranie presji na Izrael w czasie rozmów pokojowych. Inną ciekawą operacją w której uczestniczył krążownik była pomoc załodze niszczyciela *Brawuj*, gdy ten zderzył się 9 listopada 1970 roku z brytyjskim lotniskowcem *Ark Royal*.

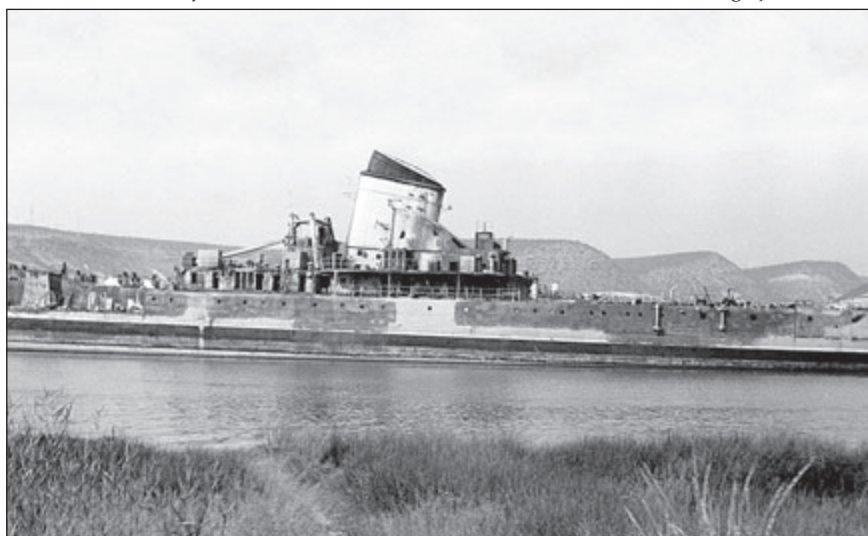
Po powrocie na Morze Czarne krążownik po kolejnym remoncie został przydzielony od 30 grudnia 1970 roku do 70 Brygady jednostek przeciwpodwodnych.

Zużyte maszyny krążownika pomimo remontów i modernizacji były zbyt przestarzałe, zaś sam krążownik zbyt drogi w utrzymaniu. 4 kwietnia 1972 roku na okręcie odbyła się uroczystość opuszczenia bandery, Złomowanie krążownika *Sława* rozpoczęło się jeszcze tego samego roku w Inkermanie.

79. W literaturze przyjęła się nazwa *Kaganowicz*, jednak po 1945 roku dodawano do niej imię *Łazar* aby nie mylić dwóch barci *Kaganowiczów* z których ten drugi był „wrogiem klasy robotniczej”.

Złomowanie *Sławy* w Inkermanie, 1973 rok.

Fot. Siergiej A. Bałakin





Krażownik *Kalinin* w interesującym kamuflażu, 1945 rok.

Fot. zbiory K. Kułagin

Kalinin

Krażownik *Kalinin* był pierwszym z 8 (!) jakie miały zasilić Flotę Oceanu Spokojnego. Jego budowy podjęła się stocznia nr 199 w Komsomolsku na Amurze im. Leninowskiego Komsomoła. Stocznia w której postanowiono wybudować krążownik sama była jeszcze w budowie i nie wszystkie jej działy były już wykonane. Problemem były otwarte pochylnie i doki, na których przyszło pracować robotnikom. Jakkolwiek nie miało to większego znaczenia w okresie letnim, tak w zimie sprawa stawała się poważniejsza. Prace kadłubowe oraz związane z instalacją części wyposażenia były w skutek niepogody prowadzone 10 – 15% czasu dłużej. Niezadowolająca była także jakość wykonywanych połączeń nitowych wykonywanych przez niezbyt doświadczonych stoczniovców. Dlatego też w pracach konstrukcyjnych uczestniczyli doświadczeni stoczniovcy z zakładów położnych w europejskiej części ZSRR. Przy budowie *Kalinina* pracowali robotnicy i inżynierowie ze stoczni nr 189 w Leningradzie.

Prace nad kadłubem rozpoczęły się w suchym doku 12 czerwca

1938 roku gdzie odbyła się uroczystość położenia stępki pod budowę nr S-7. Pracami kierował A. Z. Golland. Pierwszy etap prac zakończył się 8 maja 1942 roku, kiedy okręt został wyprowadzony z doku nr 8 i skierowany do stoczni we Władywostoku, gdzie dokonano wyposażenia jednostki. Tak długi czas budowy spowodowany był nieterminowością dostaw stali i specjalnych elementów odlewnych, niezbędnych do prawidłowego wykonania kadłuba i fundamentów maszyn głównych. W chwili rozpoczęcia działań wojennych 22 czerwca 1941 roku zaawansowanie prac na okręcie wynosiło 56%. Naturalnie działania wojenne spowodowały, że budowa okrętu coraz bardziej przeciągała się w czasie. Stracono między innymi kontakty z zakładami produkującymi wyposażenie do nowych krążowników mieszczącymi się w obleganym przez prawie 3 lata Leningradzie. W skutek zniszczeń produkcję zawiesiły zakłady „Barrikada” w Stalinradzie.

W związku z powyższym postanowiono opracować nowy projekt wg, którego postanowiono ukończyć obie dalekowschodnie jednost-

ki. Przede wszystkim na jednostkach nie zainstalowano armat plot. kal. 100 mm lecz w miejsce 6 stanowisk „setek” ustawiono 8 armat przeciwlotniczych lecz mniejszego kalibru 85 mm typu 90-K. Oczywiście istniały także problemy z pozyskaniem tych stanowisk więc początkowo na okręcie ustawiono armaty plot. kal. 76 mm typu 34-K, wymieniane w miarę postępu dostaw na stanowiska przewidziane w skorygowanym projekcie. Na okrętach nie ustawiono początkowo wyposażenia lotniczego. Katapulty zamówione zostały z zakładach Kirowa w Leningradzie i z powodu blokady nie udało się ich dostarczyć, zresztą i tak nie było odpowiednich dla nich samolotów gdyż KOR-1 był tak nieudaną konstrukcją, że szybko wycofano go ze służby liniowej, zaś KOR-2 (Be-4) dopiero przechodził próby.

Kalinin w miejsce katapulty otrzymał dodatkowe działka kal. 37 mm typu 70-K w liczbie 6 sztuk. Oficjalnie krążownik został zaliczony do Floty Oceanu Spokojnego 31 grudnia 1942 roku, zaś oficjalne podniesienie bandery i podpisanie protokołu przyjęcia jednost-

ki od stoczni nastąpiło 20 lutego 1943 roku. Oczywiście nie wszystkie mechanizmy okrętu były sprawne jednak krążownik był niezbędny do działań.

Krążownik został włączony w charakterze jednostki flagowej do Oddziału Sił Lekkich (z ros. OLS) Floty Oceanu Spokojnego wraz z nowymi niszczycielami proj. 7. OLS został utworzony 1 listopada 1942 roku. Pierwsze większe ćwiczenia związane z szkoleniem i zgraniem załogi odbyły się na Zalewie Ussuryjskim, gdzie ochronę przeciwko wrogim jednostkom zapewniały liczne trałowce, ścigacze okrętów podwodnych i kutry torpedowe należące do grupy okrętów zabezpieczających rejon wodny głównej bazy we Władywostoku.

Przyspieszenie budowy okrętu było związane z planem przebazowania go do Floty Północnej całkowicie pozbawionej ciężkich okrętów radzieckich. Marynarka radziecka miała już kilka doświadczeń z przerzucaniem większych okrętów z akwenów europejskich na Daleki Wschód. Przed wojną przebazowano z Bałtyku niszczyciele *Stalin* i *Wojkow* oraz kilka trałowców. Dwa pierwsze okręty

przeszły Wielką Drogą Północną, zaś trałowce wysłano z zaopatrzeniowcami przez Kanał Panamski lub Suez.

W czasie wojny szlakiem północnym przechodziło wiele statków w tym także niemiecki krążownik pomocniczy *Komet*. Już w czasie wojny postanowiono przebazować z Dalekiego Wschodu lider *Baku* oraz niszczyciele *Razumnyj* i *Razjariennyj* (trzeci niszczyciel *Riewnostnyj*⁸⁰ w skutek kolizji i uszkodzeń pozostał na Dalekim Wschodzie). Operacja nosząca oznaczenie EON-18 ubezpieczana była przez lodołamacz *Mikojan*, transportowiec *Wołga* oraz zbiornikowiec. 14 października 1942 zespół dotarł szczęśliwie do bazy w Wajendze.

Sukces pierwszej operacji przebazowania jednostek radzieckich z Władywostoku zachęcił Zarząd Operacyjny Floty do zaplanowania podobnej operacji. Naturalnie takie przedsięwzięcie musiało być zaaprobowane przez naczelne dowództwo tzw. Stawkę. Rozmowy na ten temat prowadzono do 3 marca 1943 roku kiedy z oficjalnym projektem wystąpił Ludowy Komisarz MW adm. Kuzniecowa.

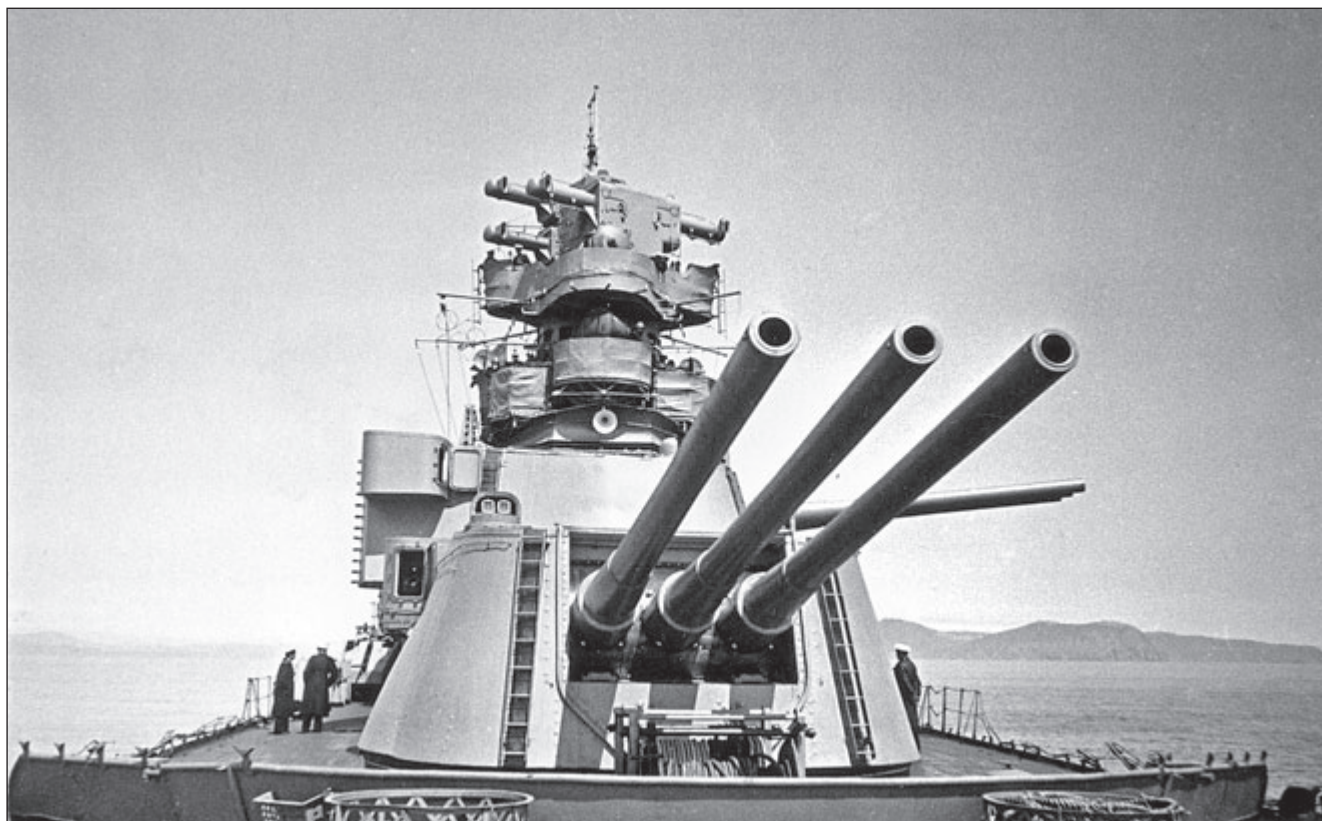
Dowództwo radzieckie obawiało się szczególnie osłabienie sił morskich przez zabranie jedyne go w miarę sprawnego krążownika (drugi *Kaganowicz* wciąż był w budowie). z drugiej jednak strony wydaje się, że radzieccy przywódcy zdawali sobie sprawę ze słabości sił morskich na akwenie daleko-wschodnim i miażdżącej przewagi Japończyków, przy której posiadanie jednego, czy dwóch krążowników więcej nie miało absolutnie znaczenia.

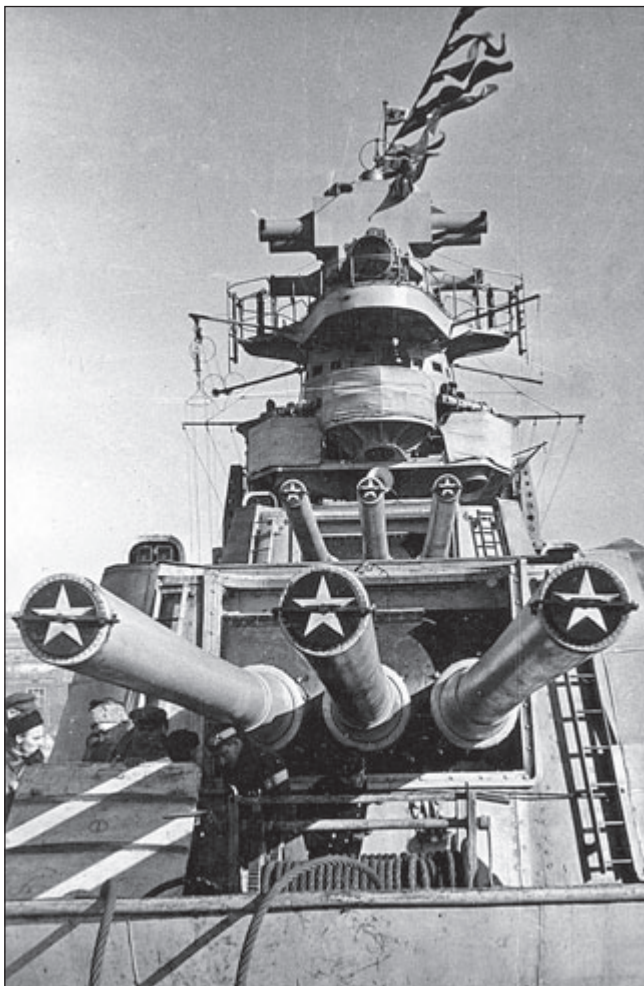
Rozkaz nr 00122 dotyczący przebazowania *Kalinina* i jednego z niszczycieli został podpisany przez adm. Lwa Gallera 24 kwietnia 1943 roku. Przygotowania do dalekiej trasy dodatkowo w ciężkich warunkach lodowych były niezwykle skomplikowanym procesem. Krążownik trafił na dok, gdzie przystąpiono do prac związanych z założeniem specjalnych wzmocnień kadłuba mających go chronić od lodu. Wymiany wymagały także brązowe śruby napędowe. Materiał z którego zostały wykonane był dosyć kruchy poza tym śruby o średnicy 4,7 m wysta-

80. Niszczyciele projektu 7. Na akwenie daleko-wschodnim nie służyła żadna jednostka proj. 7U.

Dziobowe wieże artylerii głównej *Kalinina*.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Dziobowe wieże artylerii głównej na *Kalininie*.

Fot. zbiory P. Piłatow



Tory minowe na rufowym pokładzie *Kalinina*.

Fot. zbiory P. Piłatow

wały poza obrys kadłuba i przez to były zagrożone na poważne uszkodzenia. Dla okrętu przygotowano specjalne śruby stalowe o średnicy 3,5 m mające gwarantować względne bezpieczeństwo przy przechodzeniu przez pola lodowe. Prac przygotowawczych podjęła się stocznia nr 202 we Władywostoku im. „K. Woroszyłowa”. W wyniku prowadzonych prac wyporność krążownika wynosiła 8960 t, natomiast zanurzenie od 6,1-6,2 m.

Prace przebiegały dość szybko gdyż były objęte specjalnym nadzorem z dowództwa floty.

4 maja rozkazem nr 00127 sformowano oddział okrętów mających przejść do Floty Północnej. Obok krążownika *Kalinin* w jego skład wszedł pechowy niszczyciel *Riwnostnyj* oraz transportowiec *Urałmasz* i zbiornikowiec *Kamczatka* i *Łok-Batan*. Zespołem miał dowodzić kontradm. S. F. Bielousow⁸¹.

Zespół miał opuścić Władywostok 25 czerwca 1943 roku. Przygotowano

nawet cztery lodołamacze wysłane z Archangielska kilka miesięcy wcześniej aby towarzyszyły zespołowi.

W wyniku zmiany sytuacji tak na Północy jak i na Dalekim Wschodzie przejście okrętów zostało odwołane rozkazem nr 00151 wydanym 1 czerwca 1943. Nie wiadomo w zasadzie dlaczego podjęto taką decyzję być może uznano, że o wiele bardziej przydatne od krążownika będą okręty eskortowe niezbędne w walce z niemieckimi okrętami podwodnymi.

W zasadzie *Kalininowi* nie było dane walczyć z przeciwnikiem. Po zdjęciu lodowych zabezpieczeń z kadłuba okręt przeszedł cykl prób i testów skompletowanego uzbrojenia. W czasie rozpoczęcia działań przeciwko Japonii krążownik stał w stoczni remontowej. Działania wojenne mające za zadanie oprowadzenie głównie Kuryli nie wymagały obecności ciężkich okrętów. Przeprowadzane operacje desan-

towe przebiegały przy niewielkim oporze japońskiej armii i beczynności zniszczonej praktycznie floty.

Okres powojenny to w zasadzie czas częstych ćwiczeń w czasie których krążownik był najlepszym w całej Flocie Oceanu Spokojnego w 1946.

Od 17 stycznia 1947 do 23 maja 1953 roku wchodził w skład 5 Floty w charakterze jednostki flagowej (Flota Oceanu Spokojnego składała się w tym czasie z dwóch Flot 5 i 7). Zawirowania na arenie międzynarodowej i trwająca wojna w Korei spowodowały, że krążowniki dalekowschodnie były stale w stanie podwyższonej gotowości. Na pokładach gościли także często wysocy rangą oficerowie. W czasie manewrów w 1951 roku na pokładzie *Kalinina* znaleźli się D-ca 5 Floty wiceadm. J. A. Pantalejew, d-ca wojsk na Dalekim Wschodzie mar-

81. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”*, „Morskaja Kollekcija” nr 2/2003, Moskwa 2003, s.34.



Kalinin we Władywostoku w 1958 roku. Okręt otrzymał dodatkowy maszt radarowy.

Fot. zbiory A. Carkowa.

szalek R. J. Malinowski i d-ca obrotowy wybrzeża gen. S. S. Birjuzow. Innym razem w 1954 roku na pokładzie gościł Nikita Chruszczow, A. N. Mikojan, N. A. Bułgarin, marszałek Malinowski i adm. floty Kuzniecowa.

7 maja 1956 roku krążownik został przeniesiony do rezer-

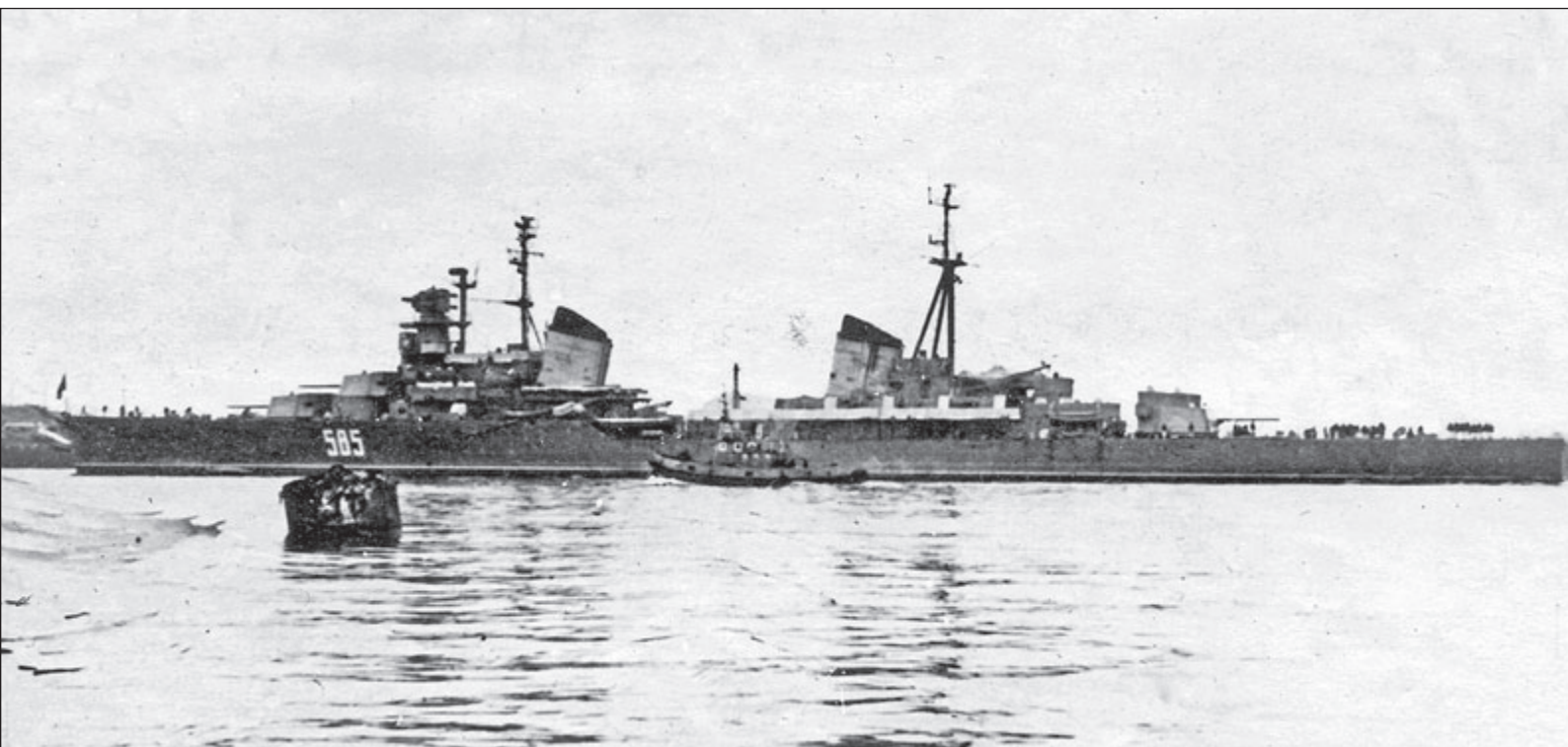
wy i remontu. Do służby powrócił 1 grudnia następnego roku. Ostatecznie zestarzenie się jednostki i wcielenie do służby znacznie nowszych jednostek typu *Swierdłow*⁸² (projekt 68-bis) spowodowało wycofanie *Kalinina* z czynnej służby 6 lutego

1960 i przekwalifikowanie na pływające koszary pod nazwą *PKZ-21*. z listy floty jednostka została wykreślona 12 kwietnia 1963 roku.

82. Do Floty Oceanu Spokojnego należały 7 września 1955 *Dimitr Pożarskij* i *Admirał Sieniawin* zaś od 22 października 1956 *Admirał Łazariew* i *Aleksandr Suworow*.

Kalinin w czasie postoju w głównej bazie Floty Oceanu Spokojnego pod koniec swojej służby.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin





Zamaskowany Kaganowicz w 1945 roku.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

Kaganowicz

Ze wszystkich radzieckich nowoczesnych krążowników, których budowę rozpoczęto pod koniec lat 30-tych krążownik *Kaganowicz* miał najkrótszą służbę pozbawioną wojennych epizodów.

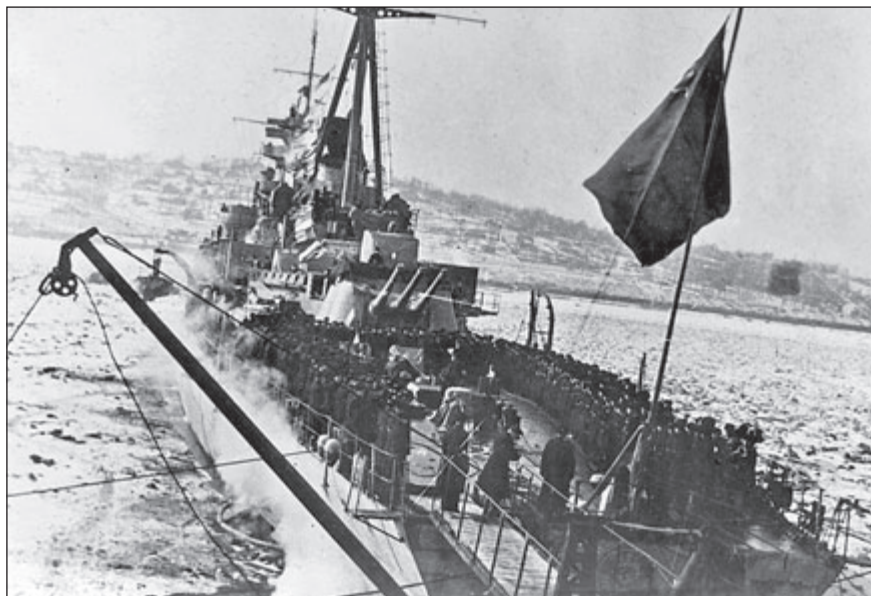
Budowę ostatniego jak się miało okazać krążownika podjęła się stocznia nr 199 w Komsomolsku nad Amurem. Budowę oznaczoną numerem S-8 rozpoczęto 28 sierpnia 1938 roku w prawie 2 miesiące po rozpoczęciu prac przy *Kalininie*.

Niestety prace postępowały bardzo powoli, choć stoczniovców z Komsomolska pomagali koledzy ze stoczni nr 198 im. A. Marti z Nikołajewa. W chwili rozpoczęcia wojny z Niemcami budowa była zaawansowana tylko w 29%. Prace kontynuowano po wybuchu wojny jednak wojenne braki dawały się mocno we znaki całemu przemysłowi stoczniovców. Poza tym wiele elementów przeznaczonych pierwotnie dla *Kaganowicza* było wykorzystanych do reperacji będących w służbie

krążowników. Ster i maszyna sterowa trafiły nad Morze Czarne, gdzie były wykorzystane do remontu krążownika *Mołotow*, który stracił w wyniku nieszczęśliwego trafienia torpedą lotniczą rufę z całym wyposażeniem. Wyprowadzenie z dołu, w którym jednostka była budowana nastąpiło 6 maja 1944 roku. Prace wyposażeniowe były prowadzone niezbyt śpiesznie i co ważniejsze mało dokładnie. 30 grudnia 1944 krążownik *Kaganowicz* podniósł banderę wojenną, jednak podpisany akt przejęcia jednostek wyraźnie mówił o niedostatkach zauważonych przy wyposażeniu jednostki. W planach dowództwa Floty Oceanu Spokojnego nie przewidziano aby okręt miał brać udział w jakichkolwiek działaniach wojennych. W mniej więcej w tym czasie krążownik zmienił minimalnie nazwę na *Łazar Kaganowicz* prawdopodobnie dlatego, że było dwoje braci Kaganowiczów i nie bardzo wiadomo było kogo nazwa krążownika ma uhonorować. W tym też okresie na pokładzie prowadzono intensywne próby z katapultą typu ZK-2a⁸³ i nową łodzią latającą KOR-2 (Be-4). Próby prze-

Miting załogi na pokładzie rufowym *Kaganowicza* przed wyjściem okrętu na próby morskie.

Fot. zbiory A. Carkow



83. Kiński A., Zablockij W., *Oczy Wielkiej Floty – Beriew Be-4*, „Nowa Technika Wojskowa”, styczeń 2001, Warszawa 2001, s.33-36

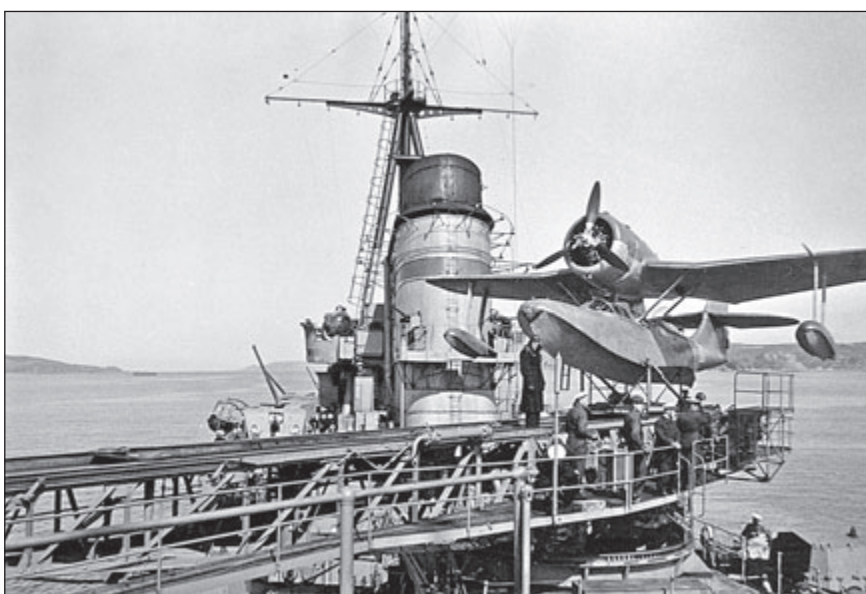
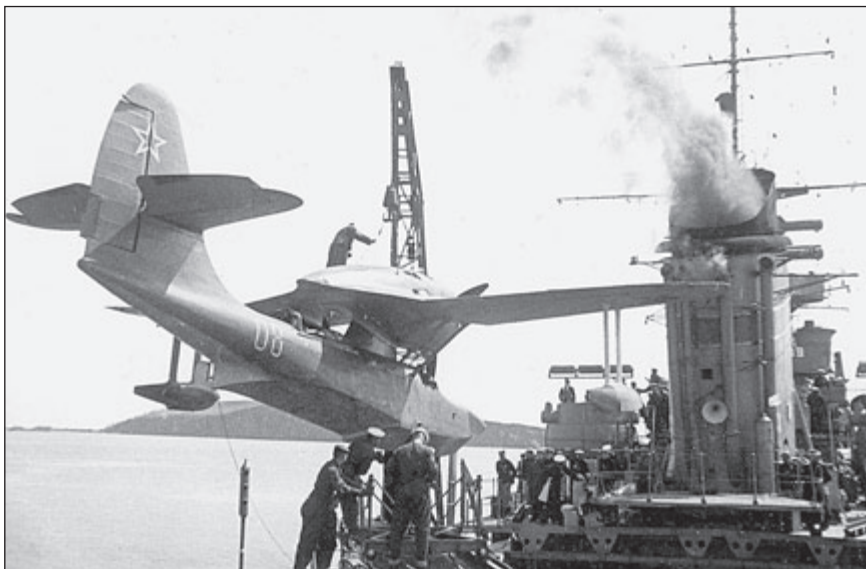
**Łódź latająca KOR-2 (Be-4) ustawiona
na katapulcie krążownika.**

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

biegały zadowalająco jednak samolot nie wszedł na wyposażenie żadnego okrętu a jedynie i był wykorzystywany z baz lądowych. Podobnie jak *Kalinin* krążownik pomiędzy 17 stycznia 1947 roku, a 23 kwietnia 1953 roku wchodził w skład 5 Floty.

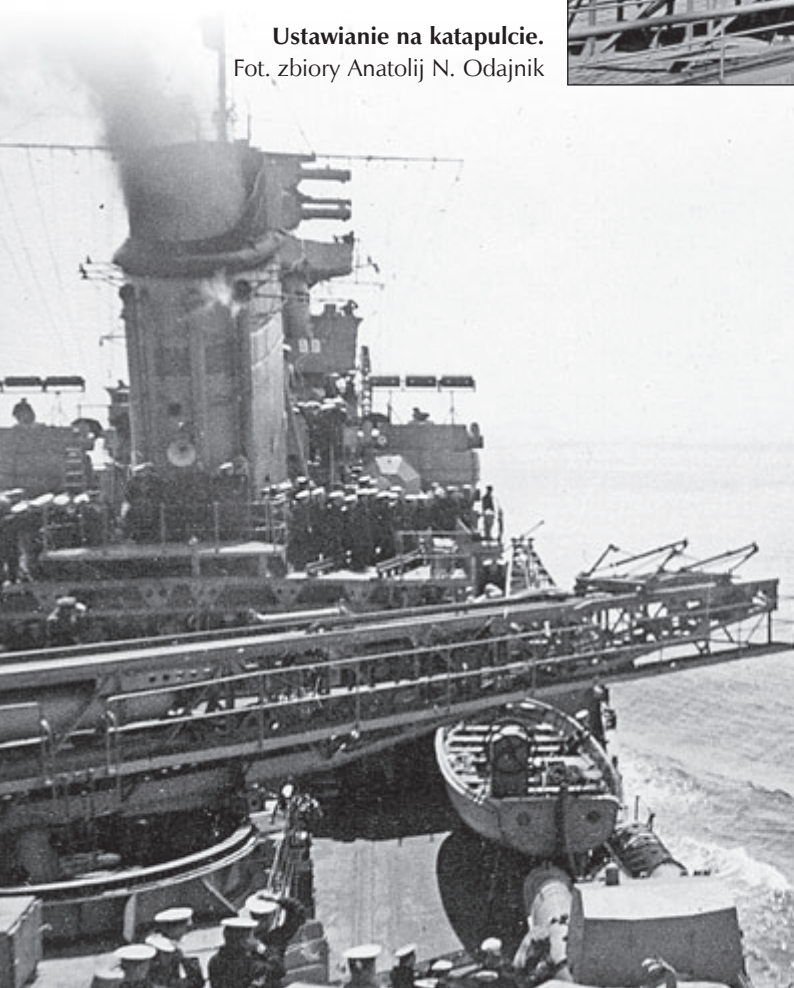
W wyniku walk na szczytach władzy krążownik podobnie jak *Mołotow* zmienił nazwę na bardziej tradycyjną. Od 3 sierpnia 1957 roku krążownik nosił nazwę *Pietropawłowsk*.

19 września 1958 na drodze krążownika stanął najpotężniejszy od lat w tym rejonie świata tajfun. Huragan wcześniej spustoszył Japonię gdzie zniszczył ponad 20 tys. domów zaś setki tysięcy mieszkańców znalazły się bez dachu nad głową. Krążownik w tym czasie przemierzał Morze Ochockie. Wiatr wiejący z prędkością 200 km/h i morze 12° w skali Beauforta spowodowały w kadłubie okrętu niemałe uszkodzenia. Między innymi zalanych zostało wiele pomieszczeń pod pokładem co było wynikiem wyrwaniem części wentylatorów i swo-



Ustawianie na katapulcie.

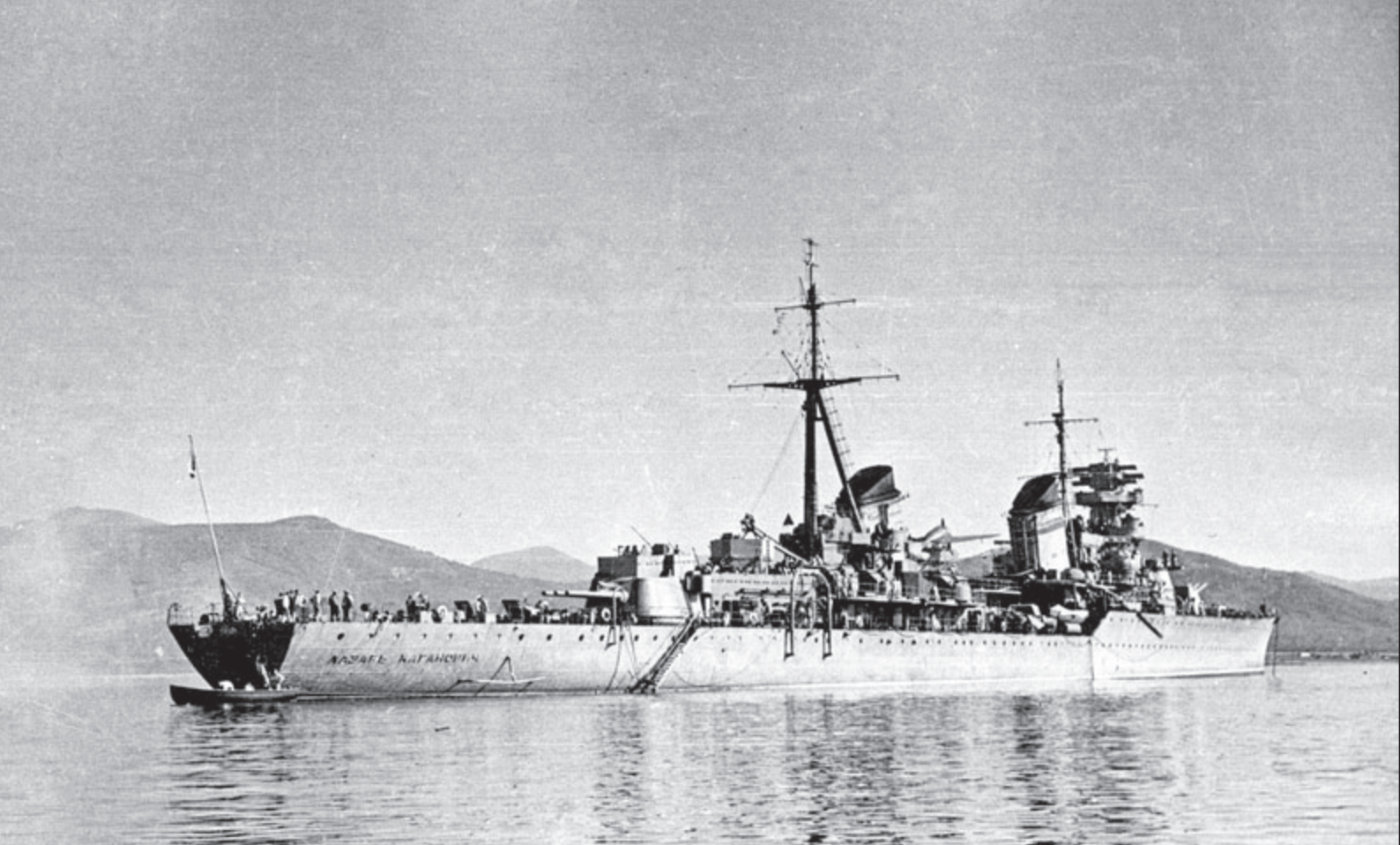
Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik



Start z pokładu krążownika.

Fot. zbiory K. Kułagin





Łazar Kaganowicz w okresie powojennym, 1946-1947. Na katapulcie łódź latająca KOR-2.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin

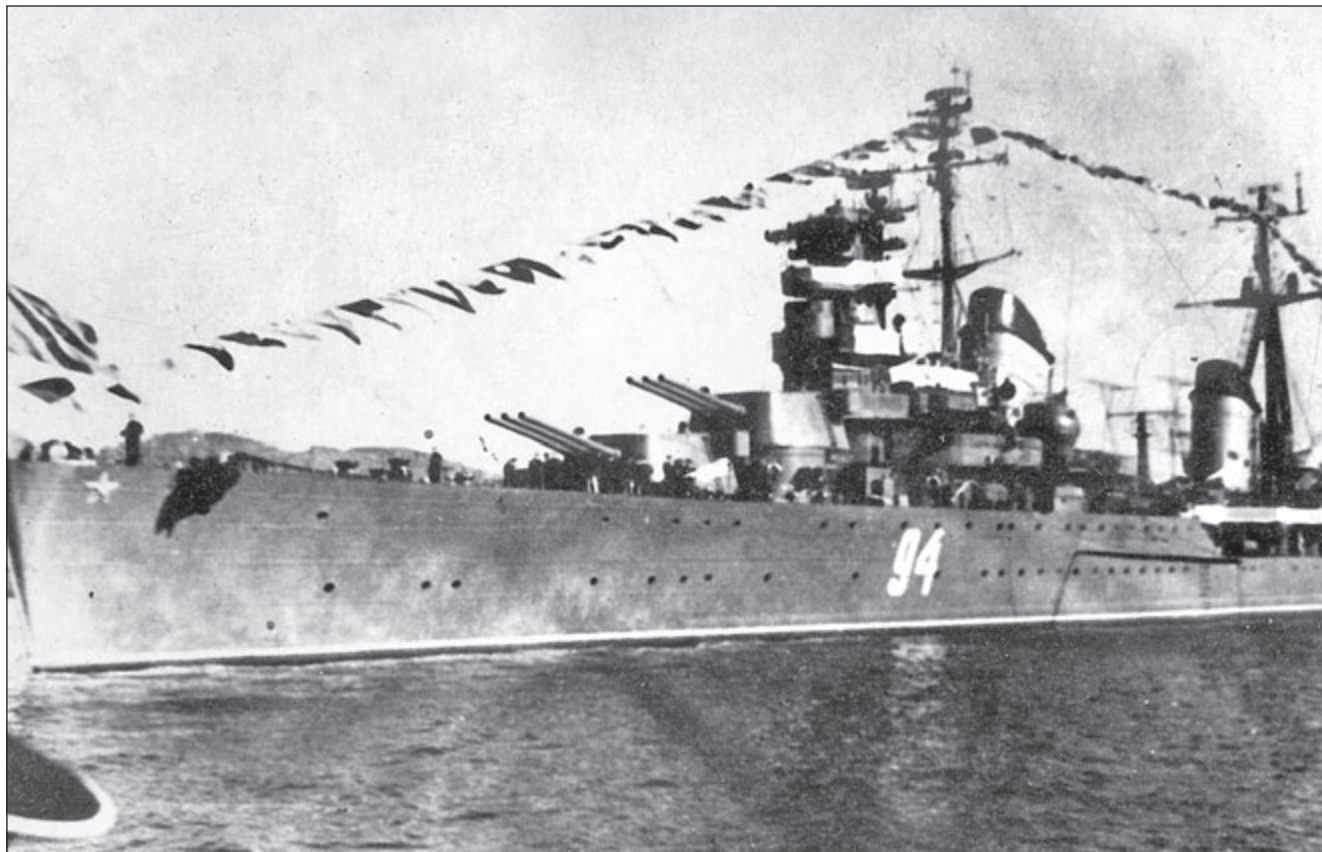
bodnym przedostawaniem się wody do wnętrza. Rannych zostało wielu członków załogi. Można spotkać

informację, że na pokładzie zginęło 20 ludzi, w tym co najmniej jeden zmyty za burtę.

Krażownik poważnie uszkodzony zdołał jednak dotrzeć do bazy we Władywostoku. Na ratunek wysła-

Łazar Kaganowicz w latach 50-tych. Uwagę zwracają radary umieszczone na śródokręciu.

Fot. zbiory Siergiej A. Bałakin



ne zostały między innymi niszczyciele jednak ich pomoc okazała się zbędna. Przez 2 lata okręt stał niemal beczynnie we Władywostoku. 6 lutego 1960 podjęto decyzję o rozbrojeniu jednostki. Jeszcze przez 4 lata krążownik stał w głównej bazie Floty Oceanu Spokojnego po czy zimą 1964 podjęto decyzję o jego złomowaniu.

Zakończenie

Kirow i następne jednostki tego typu były bez wątpienia najlepszymi radzieckimi okrętami zbudowanymi w okresie międzywojennym. Miały duży potencjał bojowy dzięki nowoczesnej i potężnej artylerii głównej, wysokiej sprawności urządzeniom napędowym oraz przemyślanej konstrukcji kadłuba zapewniającej dużą odporność na uszkodzenia. Dzięki daleko posuniętej współpracy z włoskim przemysłem okrętowym charakteryzowały się piękną sylwetką zasługując na miano wizytówki radzieckiego przemysłu okrętowego w okresie lat 30-tych.

Niestety przebieg wojny nie pozwolił na wykorzystanie tych jednostek zgodnie z ich przeznaczeniem

jako rdzenia szybkich zespołów uderzeniowych w skład których miały wchodzić także nowoczesne niszczyciele proj. 7 i 7U. Co prawda w czasie wojny z Finlandią w 1939 roku udało się przeprowadzić jedną taką akcję (zresztą nieudaną) i zaplanować kilka następnych, to jednak przyszło im wykonywać inne zadania. W zasadzie można stwierdzić że jednostki bałtyckie służyły przez całą niemal wojnę w roli pływających baterii artyleryjskich, których zadaniem była walka z niemieckimi oddziałami oblegającymi przez „900 dni” Leningrad.

Zresztą podobne zadania wykonywały krążownik *Mołotow* i *Woroszyłow* na Morzu Czarnym z tym że oprócz ostrzeliwania celów lądowych jednostki te zajmowały się transportowaniem żołnierzy i zaopatrzenia do obleganego Sewastopola i ewakuacją rannych z twierdzy.

Natomiast żadnymi sukcesami bojowymi nie mogą pochwalić się jednostki dalekowschodnie. Przez cały okres wojny z Japonią stały one bezpiecznie w bazach Floty Oceanu Spokojnego.

W czasie działań wojennych opisywane jednostki wykazywały się

dużą odpornością. Krążownik *Maksim Gorki* w wyniku eksplozji miny utracił dziób pomimo tego zachował zdolność do samodzielnego pływania. Podobnie jak krążownik *Mołotow*, który w czasie ataku torpedowego stracił rufę. Wielokrotnie uszkodzane były także pozostałe jednostki walczące na Europejskim Teatrze Działań Wojennych pomimo tego zawsze cało wychodziły z opresji.

Konstrukcja jednostek była na tyle dobra że stała się podstawą do opracowania kolejnych typów radzieckich krążowników. Przed wojną rozpoczęto budowę jednostek typu *Czapajew* (projektu 68) zaś po wojnie ich rozwinięciem były jednostki typu *Swierdłow* (projektu 68-bis). Odziedziczyły one po pierwowzorze piękne „włoskie sylwetki”, dwa szerokie kominy, trójnożne maszty i wieżowe nadbudówki, niewiele zmieniono także w układzie napędowym.

Wypada stwierdzić że bez tych jednostek inaczej mogłyby potoczyć się losy wielu radzieckich operacji morskich, w których jednostki te aktywnie wykorzystywano.

Krążownik *Komsomolec* typu *Czapajew* (eks-*Czkałow*, proj. 68), będący rozwinięciem poprzednich typów, doczekał się ukończenia budowy dopiero po wojnie.

Fot. zbiory Ota Janeček



Wojenni dowódcy krążownika Kirow:

Kmdr (kpt I rangi) M. G. Suchorukow do 31.10.1941 r.

Kmdr (kpt I rangi) S. D. Sołołuchin od 01.11.1941 r. do 31.01.1945 r.

Kmdr por. (kpt II rangi) M. D. Osadczyj od 01.02.1945 r.

Wojenni dowódcy krążownika Woroszyłow:

Kmdr (kpt I rangi) F. S. Markow do 27.03.1943 r.

Kmdr por. (kpt II rangi) E. N. Żukow od 28.03.1943 r.

Wojenni dowódcy krążownika Maksim Gorki:

Kmdr (kpt I rangi) A. N. Pietrow do 06.01.1942 r.

Kmdr (kpt I rangi) I. G. Swiatow od 07.01.1942 r. do 17.02.1943 r.

Kmdr (kpt I rangi) A. G. Wanifatiew od 18.02.1943 r.

Wojenni dowódcy krążownika Mołotow:

Kmdr (kpt I rangi) J. K. Zinowiew do 06.03.1942 r.

Kmdr (kpt I rangi) M. F. Romanow od 07.03.1942 r. do 06.03.1943 r.

Kmdr por. (kpt II rangi) F. W. Żirow od 07.03.1943 r. do 27.12.1944 r.

Kmdr por. (kpt II rangi) W. A. Parchomienko od 28.12.1944 r.

Bibliografia

1. Bałakin S. A., *Soobrazitelnyj i drugiye eskadrennyje minonoscy projekta 7U*, „Morskaja Kollekcija” nr 6/1997, Moskwa 1997.
2. Bałakin S. A., *Gremjaszczij i drugiye eskadrennyje minonoscy projekta 7*, „Morskaja Kollekcija” nr 2/1996, Moskwa 1996.
3. Biereżnoj S. S., *Korabli i suda WMF SSSR 1928-1945*, Moskwa 1988.
4. Bołgarin P., Kornienko D., Ljachowicz A., Liubczikow M., Zotkin N., *Cziernomorskij Flot*, Moskwa 1967.
5. Conway's *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1987.
6. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Kirow”*, „Morskaja Kollekcija” nr 1/2003, Moskwa 2003.
7. Czernyszew A. A., *Krejsiera tipa „Maksim Gorkij”*, „Morskaja Kollekcija” nr 2/2003, Moskwa 2003.
8. Konecki T., *Sewastopol 1941-1942, 1944*, Warszawa 1987.
9. Kosiarz E., *Druga wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988.
10. Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1994.
11. Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem t. I-IV*, Warszawa 1999-2002.
12. Pertek J., *Na Bałtyku, Arktyce i na Morzu Czarnym*, Poznań 1989.
13. Platonow A. W., *Encyklopedia sowieckich nadwodnych korabli 1941-1945*, Sankt Petersburg 2002.
14. Szirokorad A. B., *Korabli i katjera WMF SSSR 1939-1945 gg.*, Mińsk 2002.
15. Waniejew G. I., *Cziernomorcy w Wielkiej Ocieczestwiennej Wojnie*, Moskwa 1978.
16. Wjunienko N. P., *Cziernomorskij Flot w Wielkiej Ocieczestwiennej Wojnie*, Moskwa 1957.
17. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na cziernomorskim teatrze t. 1. 21 VI 1941-31 XII 1941*, Moskwa 1946.
18. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na cziernomorskim teatrze t. 2. 1 I 1942-3 VII 1942*, Moskwa 1946.
19. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na cziernomorskim teatrze t. 3. 4 VII 1942-31 XII 1942*, Moskwa 1948.
20. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na cziernomorskim teatrze t. 4. 1 I 1943-30 VI 1943*, Moskwa 1948.
21. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na cziernomorskim teatrze t. 5. 1 VII 1943-31 XII 1943*, Moskwa 1949.
22. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na Bałtyjskom Morie i Ładożskom Ozerie, t. 1. 22 VI-31 XII 1941*, Moskwa – Leningrad 1945.
23. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na Bałtyjskom Morie i Ładożskom Ozerie, t. 2. 1 I-15 V 1942*, Moskwa – Leningrad 1945.
24. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na Bałtyjskom Morie i Ładożskom Ozerie, t. 3, cz. I. 16 V-31 VIII 1942*, Moskwa – Leningrad 1947.
25. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na Bałtyjskom Morie i Ładożskom Ozerie, t. 3, cz. II. 1 IX-31 XII 1942*, Moskwa – Leningrad 1947.
26. Zbiorowa, *Chronika Wielkiej Ocieczestwiennej Wojny Sowietckiego Sojuza na Bałtyjskom Morie i Ładożskom Ozerie, t. 4. 1 I-30 VI 1943*, Moskwa 1949.
27. Benedyczak W., *Uwagi o udziale Regia Marina w wojnie ze Związkiem Radzieckim w latach 1942-1943*, „Okrety Wojenne” nr 3, Tarnowskie Góry 1993, s. 53-60.
28. Breyer S., *Krążowniki lekkie typu Czapaiew*, „Okrety Wojenne” nr 1 specjalny, Tarnowskie Góry 1997, s. 2-5.
29. Głuszenko W. I., *W bazu wiernuljsja swoim chodom*, „Gangut” nr 31, Sankt Petersburg 2001, s. 74-84.
30. Kiński A., *Krążownik Krasnyj Kawkaz*, „Nowa Technika Wojskowa”, lipiec 2001, Warszawa, s. 36-42.
31. Kiński A., Zabłockij W., *Oczy Wielkiej Floty – Beriew Be-4*, „Nowa Technika Wojskowa”, styczeń 2001, Warszawa 2001, s. 33-36.
32. Kotow M. W., *K istorii sozdania opytynogo korablja projekta 33M*, „Gangut” nr 23, Sankt Petersburg 2000, s. 46-57.
33. Krasnow W. N., *Sudostrojenie i sudoremont na Cziernom morie w 1941-1944 godach*, Gangut nr 9, Sankt Petersburg 1995, s. 22-36.
34. Malinowski J., *Krążowniki lekkie typu „Swierdlow”*, „Okrety Wojenne” nr 2 specjalny, Tarnowskie Góry 1998, s. 16-33.
35. Nitka A., *Powojenne wizyty zagranicznych okrętów w polskich portach cz. I. Wizyty z lat 1953-1989*, „Przegląd Morski” Gdynia.
36. Pyzik R., *„Brzydkie kaczątko” stałinowskiej floty cz. III*, „Okrety Wojenne” nr 46, Tarnowskie Góry 2001, s. 40-52.
37. Pyzik R., *Pechowy rajd na Konstancę*, „Okrety Wojenne” nr 50, Tarnowskie Góry 2001 s. 48-55.
38. Rabinierzon J. A., *Opytnyj korabl OS-24 projekta 33M cz. I*, „Gangut” nr 19, Sankt Petersburg 1999, s. 38-47.
39. Rabinierzon J. A., *Opytnyj korabl OS-24 projekta 33M cz. II*, „Gangut” nr 21, Sankt Petersburg 1999, s. 48-56.
40. Zbiorowa, *Potieri bojowych korabli i sudow wojenno-morskogo flota, transportnych rybołownych i drugih sudow SSSR w Wielkiju Ocieczestwiennuju wojnu 1941-1945 gg.*, Moskwa 1959, s. 45, 166.
41. Striellbickij K. B., *Jeszcze raz o podrywie krejsiera „Kirow” na minie w oktybrze 1945 goda*, „Stranicy morskoi istorii” nr 3, b.d., s. 20