

Redaktor naczelny

Jarosław Malinowski

Kolegium redakcyjne

Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju

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

Współpracownicy zagraniczy

BELGIA

Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck
CZECHY

René Greger, Ota Janeček

FRANCJA

Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux
HISZPANIA

Alejandro Anca Alamillo

LITWA

Aleksandr Mitrofanov

MALTA

Joseph Caruana

NIEMCY

Siegfried Breyer, Andreas Dwulecki,

Richard Dybko, Hartmut Ehlers,

Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,

Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer

ROSLA

Siergiej Bałakin, Nikołaj W. Mitiuckow,

Konstantin B. Strelbickij

STANY ZJEDNOCZONE. A.P.

Arthur D. Baker III

UKRAINA

Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij

WIELKA BRYTANIA

Ralph Edwards

WŁOCHY

Maurizio Brescia, Achille Rastelli

Adres redakcji

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

Skład, druk i oprawa:

DRUKPOL sp. j.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. 032 285 40 35, www.drukujemy.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2007

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują
wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.

Nakład: 1500 egz.

Na okładce:

Polskie kutry rakietowe *Oksywie* (429)
i *Dziwnów* (432) typu *Osa* (proj. 205) w la-
tach siedemdziesiątych.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

W NUMERZE


Jarosław Malinowski

Z życia flot

2

5

Alejandro Anca Alamillo, Nikołaj W. Mitiuckow

**Niewykorzystany rekordzista
(transportowiec wojska *General Valdés*)**



Zvonimir Freivogel

**Austro-węgierskie pancerniki obrony
wybrzeża typu *Monarch*, część II**

7

16

Maciej S. Sobański

**Brytyjskie monitory typu *Lord Clive*,
część III**



Aleksandr Mitrofanov, Tomasz Walczyk

**Argentyńskie okręty liniowe
typu *Rivadavia***

22

35

Grzegorz Nowak

**Amerykańskie niszczyciele typu *Farragut*,
część II**



Jean Guiglini, Albert Moreau

Francuskie krążowniki 8000 t, część Vb

49

55

Zvonimir Freivogel

Włoskie okręty pod znakiem Trzech Koron



Grzegorz Ochmiński

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

61

67

Michał Glock

Pechowiec od urodzenia



Bogdan Zalewski

**Plany rozbudowy PMW i ich realizacja
w latach 1945-1991, część II**

74

84

Jan Radziński

Mureny polarnych mórz, część I



Jarosław Palasek

**Amerykańskie okręty dowodzenia,
suplement**

91

97

Marcin Schiele

Indyjskie fregaty typu *Talwar*



Recenzje

104

CHILE

Nowy patrolowiec

W dniu 14 czerwca 2007 roku został wodowany w stoczni ASMAR w Talcahuano patrolowiec pełnomorski *Piloto Pardo* (PZM 81). Według planów ma on wejść do służby w roku następnym. W tej samej stoczni trwa budowa bliźniaczej jednostki *Policarpo Toro* (PZM 82), ten ma wejść do służby w roku 2009. Patrolowce przeznaczone będą do patrolowania bardzo długiej chilijskiej morskiej strefy ekonomicznej, zwalczania kontrabandy, akcji ratowniczych i szerokiego wachlarza zadań. Są przeznaczone dla chilijskiej Straży Przybrzeżnej o trochę przydługiej nazwie Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marine Mercante.

Dane taktyczno-techniczne, tej ciekawej jednostki zbudowanej w oparciu o technologię „stealth”, są następujące: wyporność pełna 1728 t, wymiary ok. 80,60 x 13,00 x 3,80 m, napęd jeden silnik wysokoprężny Wärtsilä typu SCV 62 mocy 5547 KM (4080 kW), prędkość maksymalna powyżej 20 w, zasięg 8600 Mm przy prędkości ekonomicznej 12 w, załoga 30 ludzi + 30 oddział wojskowy lub naukowcy, itp.

Uzbrojenie obejmuje jedno działo OTO Melara kal. 76 mm oraz kilka wkm-ów Browning kal. 12,7 mm ustawianych w różnych punktach jednostki. Zabudowano także hangar i lądowisko



Hyuga po wodowaniu, dobrze widoczna wielkość i sylwetka jednostki.

Fot. Internet



Ceremonia wodowania nowego chilijskiego patrolowca pełnomorskiego *Piloto Pardo*. Fot. ASMAR.

dla śmigłowca SH-32 „Cougar”. Ponadto patrolowce będą zabierać dwie szybkie łodzie opuszczane i podnoszone za pomocą 4-tonowych żurawi.

FINLANDIA

Pływający mózdzierz

Zakończyły się próby morskie demonstratora mózdzierza kal. 120 mm firmy Patria Weapons System Oy. Został on zabudowany na jednym z 16 szybkich kutrów desantowych typu *Uisko 600* zbudowanych przez Marine Alutech Oy z Teijo. Celem prób było sprawdzenie możliwości bojowych mózdzierza jako mobilnego systemu wsparcia oddziałów desantowych, tak dla sił zbrojnych Finlandii jak i potencjalnych odbiorców zagranicznych (patrz dalej Niemcy).

Wyporność kutra wynosi 13 t, wymiary 13,90 x 3,70 x 0,70 m, napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi firmy Caterpillar o nieznanym mocy, dwa pędniki strugowodne, prędkość maksymalna 37 węzłów, załoga 3 ludzi + 20 żołnierzy desantu (bez wieży mózdzierza). Natomiast dane mózdzierza są następujące: kąt obrotu poziomego 360°, kąty podniesienia w pionie od -3° do +85°, zasięg ognia 5-10 km, szybkostrzelność 26 strzały na minutę, obsługa 3 ludzi.

JAPONIA

Pierwszy lotniskowiec na wodzie

W dniu 23 sierpnia 2007 roku wodowany został w stoczni Marine United w Jokohamie „niszczyciel śmigłowcowy” *Hyuga* o sygnaturze DDH-181. Poprzednio nazwę tę nosił pancernik (1917-1945), czyli brak Japończykom konsekwencji w nadawaniu nazw swoim okrętom. Prasa zachodnia, a szczególnie azjatycka (Chiny, Korea Płd.) zwraca uwagę na terminologię okrętu, która nijak ma się do wielkości zwodowanego okrętu (pełna ok. 20 000 t). Przypomina się, że tę wyporność co *Hyuga* posiadają brytyjskie lotniskowce typu *Invincible*, lecz czego to się nie robi dla poprawności politycznej czy parlamentarnej. Wyścig zbrojeń w klasie lotniskowców jest w Azji obecnie tylko kwestią czasu.

KANADA

Modernizacja „Halifaxów”

Premier Kanady Stephen Harper ogłosił decyzję o przeznaczeniu kwoty 3,1 mld USD na realizację ambitnego programu modernizacji 12 fregat rakietowych typu *Halifax* zbudowanych w latach 1987-1996. Cały program za zostać zrealizowany w latach 2010-2017.

Fregaty po zakończeniu powyższych prac mają być lepiej uzbrojone oraz przystosowane do wykonywania wszelkiego rodzaju zadań polegających od modnej walki z terroryzmem, po

Fiński demonstrator mózdzierza kal. 120 mm.

Fot. Patria



przez udział w akcjach międzynarodowych ONZ, pomoc humanitarną, akcje poszukiwawczo-ratownicze. Nadal jednak podstawowym zadaniem fregat pozostanie zapewnienie suwerenności i bezpieczeństwa wód Kanady, poprzez rutynowe patrole zapobiegające przemytowi narkotyków, nielegalnych imigrantów, nielegalnym rybołówstwem, czy zanieczyszczaniem środowiska naturalnego.

Głównym aspektem modernizacji będzie przystosowanie fregat do pełnienia funkcji dowódczych oraz centrów kontroli. Innym, prozaicznym aspektem modernizacji jest chęć zapewnienia pracy kanadyjskim stoczniom, ich pracownikom oraz dostawcom.

Obecne dane fregat są następujące: wyporność standardowa 3922 t, wyporność maksymalna 4761 t, wymiary 135,50 x 16,40 x 4,94 m (z sonarem 6,15 m), napęd w układzie CODOG złożony z 2 turbin gazowych General Electric LM 2500-30 łącznej mocy 47 494 KM (34 922 kW) oraz 1 silnika wysokoprężnego SEMT-Pielstick 20PA6-V280-BTC o mocy 11 780 KM (8662 kW), prędkość maksymalna 29,2 w, zasięg 4500 Mm/15 w, załoga 22 oficerów + 202 podoficerów i marynarzy.

Uzbrojenie obejmuje 8 rakiet przeciwokrętowych RGM-84C/D „Harpoon” (2 x IV), 16-prowadnicową wyrzutnię pionową dla rakiet plot. RIM-7M „Sea Sparrow”, 1 działko SAK 57 kal. 57 mm, 1 zestaw obrony przeciwraкетowej Mk 15 „Phalanx” kal. 20 mm, 4 wkm-y Browning kal. 12,7 mm, 2 wt kal. 324 mm (2 x I). Fregaty posiadają lądowisko i hangar dla śmigłowca Sikorsky SC-124A „Sea King”.

NIEMCY

Wodowanie korwety „Oldenburg”

W dniu 28 czerwca 2007 roku została wodowana korweta rakietowa *Oldenburg* (F 263), która do służby ma wejść w roku następnym. Jest to już czwarta jednostka typu „K130”, jak z tego widać tempo budowy całej serii jest imponujące, w przeciwieństwie do polskiego programu „Gawron”.

Dane korwet są następujące: wyporność maksymalna 1600 t, wymiary 88,75 x 11,23 x 3,20 x 3,94 m, 2 silnikami wysokoprężnymi o łącznej mocy 19 850 KM (14 596 kW, prędkość maksymalna 26 w, zasięg 400 Mm/15 w, załoga 11 oficerów + 54 podoficerów i marynarzy (maks. 76 ludzi).

Uzbrojenie obejmuje 4 rakiety przeciwokrętowe Saab Bofors RBS-15 Mk 3 (2 x II), 21-prowadnicową wyrzutnię pionową Mk 49 RAM dla rakiet plot. RIM-116 Block 1B, 1 działko OTO Melara kal. 76 mm, 2 działka Mauser MLG27 kal. 27 mm, 2 bezzałogowe latające drony rozpoznawcze.

Wodowanie niemieckiej korwety *Oldenburg*. Fot. „Strategie & Technik”



Moździerz 120 mm w Niemczech

Opisany powyżej fiński demonstrator moździerza 120 mm został przetransportowany na pokładzie transportowca floty *Frankfurt/Main* (A 1412) do Niemiec. Tam weźmie udział w serii testów, które zadecydują o jego ewentualnym przyjęciu na uzbrojenie przez Deutsche Marine.

MYANMAR (Birma)

Nowy kuter rakietowy

Myanmar, który nosiło poprzednio bardziej strawną nazwę Birma, również dołączył do ekskluzywnego klubu państw budujących okręty wojenne. Ukazały się fotografie nowego kutra rakietowego „556”, który zbudowała stocznia Naval Dockyard w Yangon. Stanowi on rozwinięcie pięciu poprzednich okrętów zbudowanych w wersji artyleryjskiej (2 działka Bofors kal. 40 mm). Po systemach uzbrojenia i elektroniki widać, że w jego opracowaniu musieli pomagać konstruktorzy chińscy.

Przybliżone dane taktyczno-techniczne kutra są następujące: wyporność ok. 215-220 t, wymiary 45,00 x 7,00 x 2,50 m., napęd 2 silnikami wysokoprężnymi firmy MTU o nieznanym mocy, prędkość 30 w, załoga 30-35 ludzi.



Nowy myanmarski kuter rakietowy.

Fot. Internet

Uzbrojenie składa się z 4 chińskich rakiet przeciwokrętowych C-801, dwóch działek AK-230 kal. 30 mm (2 x II), 1 nowego zestawu 4-lufowego kal. 12,7 mm (?) przed pomostem. Ponadto zabudowano 2 radary kierowania ogniem rakiet i działek, radar dozoru nawodnego oraz system WRE.

ROSJA

Tajny „Sarow”

Na oficjalnej stronie miasta Sarow ukazała się notka o wizycie dowódcy okrętu podwodnego, noszącego nazwę tego miasta. W ten sposób została nieopatrznie ujawniona informacja o tajnym okręcie podwodnym Projektu 20120, którego budowa trwa w Siewierodwińsku. Przy okazji jawiono również trochę danych taktyczno-technicznych, oto one: wyporność 2300/3950 t, wymiary 72,60 x 9,90 x 7,00 m, prędkość 10/17 w, autonomia 45 dób, maksymalna głębokość zanurzenia 300, załoga 52 ludzi. Sam okręt ma być nieznacznie powiększoną wersją typu *Kilo* (proj. 877), najciekawszym jest jednak to, że *Sarow* otrzyma zdublowany napęd, czyli reaktor atomowy oraz napęd diesel-elektryczny (?). Na razie nieoficjalnie podano dwie wersje takiego rozwiązania. Pierwsza, Rosjanom udało się opracować zminiaturyzowany reaktor atomowy, który miałby być początkiem programu jego instalacji na okrętach konwencjonalnych jako napędu wspomagającego (do systemu niezależnego od powietrza?) lub napędu głównego. Druga, próby nowego reaktora. Wydaje się, że wielkoseryjna budowa atomowych okrętów podwodnych wielkości naszego *Orla* przez Rosję, jest ostatnią rzeczą jakiej państwa Unii Europejskiej i USA obecnie potrzebują.

USA

Drugi „DD(X)” zamówiony

Program „LCS” dotyczący budowy jednostek wielkości fregaty został na razie zastopowany na dwóch okrętach, jednak inny i bardziej ambitny program „DD(X)” ma się dobrze. Stocznia Iron Works in Bath należąca do koncernu General Dynamics wygrała kontrakt o wartości 3 mld USD, na budowę drugiego niszczyciela rakietowego typu *Zumwalt* (DDG-1000). Budowa tych awangardowych okrętów, tak pod względem wyglądu jak i planowanego uzbrojenia, ma zostać rozpoczęta w roku 2009.

Wyporność maksymalna ma wynieść 14 564 t, czyli tyle ile krążowników lekkich typu *Cleveland* z okresu II wojny światowej. Wymiary też są imponujące i wynoszą 182,80 x 24,10 x 8,40, napęd dwoma brytyjskimi turbinami gazowymi Rolls Royce MT-30 o łącznej mocy 104 930 KM (77 154 kW), prędkość maksymalna 30 w, zasięg 4500 Mm/20 w, załoga 142 + 36 personel lotniczy.

Uzbrojenie obejmuje pionową wyrzutnię Mk 57 VLS z 80 stanowiskami dla rakiet „Standard”, „Tomahawk”, ESSM oraz dwa działa 155 mm strzelające amunicją LRLAP na odległość 100 km (!), 2 działa Bofors SAK 57 Mk 3 kal. 57 mm, 6 wt Mk 31 (2 x II), 1-2 śmigłowce Sikorsky SH-60B „Seahawk” oraz liczne bezałogowe drony, tak lotnicze jak i podwodne.

Systemy elektroniczne to głównie ścianowe radary z siatką fazowaną systemu SPY-2 i SPY-3, inne nowe opracowywane detektory i sonary.

WIELKA BRYTANIA

„Daring” na próbach

Niszczyciel *Daring* będący prototypem jednostek typu „45” rozpoczął cykl prób morskich siłowni u wybrzeży Szkocji. Po ich zakończeniu jednostka powróci do stoczni w Clyde celem montażu i zintegrowania elektroniki. Dopiero po tych kolejnych próbach,



Prototypowy brytyjski niszczyciel rakietowy *Daring* w czasie prób odbiorczych.

Fot. BAE Systems

okręt ma przejść Royal Navy pod koniec 2008 roku. Warto dodać, że cała seria ma liczyć 8 jednostek zbudowanych w oparciu o technologię „stealth” oraz najnowsze europejskie systemy uzbrojenia i elektroniczne.

Dane taktyczno-techniczne *Daring* są następujące: wyporność maksymalna 7450 t, wymiary 152,40 x 21,20 x 5,50 m, napęd złożony z 2 turbin gazowych Rolls Royce o łącznej mocy 67 060 KM (49 309 kW) oraz 2 silników elektrycznych Wärtsilä 12V200, prędkość maksymalna 29 w, zasięg 7000 Mm/18 w, załoga 20 oficerów + 170 podoficerów i marynarzy + 60 Marines.

Uzbrojenie ofensywne obejmuje 8 rakiet przeciwokrętowych RGM-84C „Harpoon” (2 x IV), 48-prowadnicową wyrzutnię pionową PAAMS (dla 16 rakiet plot. „Aster-30” i 32 „Aster-15”), 1 działo Vickers Mk 8 Mod. 1 DP kal. 114 mm, 2 zestawy obrony przeciw rakietowej Mk 15 „Phalanx” kal. 20 mm, 2 działka DS-30M kal. 30 mm, 4 wt kal. 324 mm (2 x II), 1 śmigłowiec „Merlin” (istnieje możliwość przyjmowania ciężkiego śmigłowca transportowego Boeing-Vertol HC Mk 1 „Chinook” używanego przez RAF).

Systemy elektroniczne obejmują radar S18540M wczesnego ostrzegania, radar Sampson 3-D, radary nawigacyjne, sonar kadłubowy MPS-7000, systemy WRE, łączności satelitarnej i inne.

Wizja komputerowa amerykańskiego niszczyciela typu *Zumwalt* (DDG-1000).

Fot. Northrop Grumman

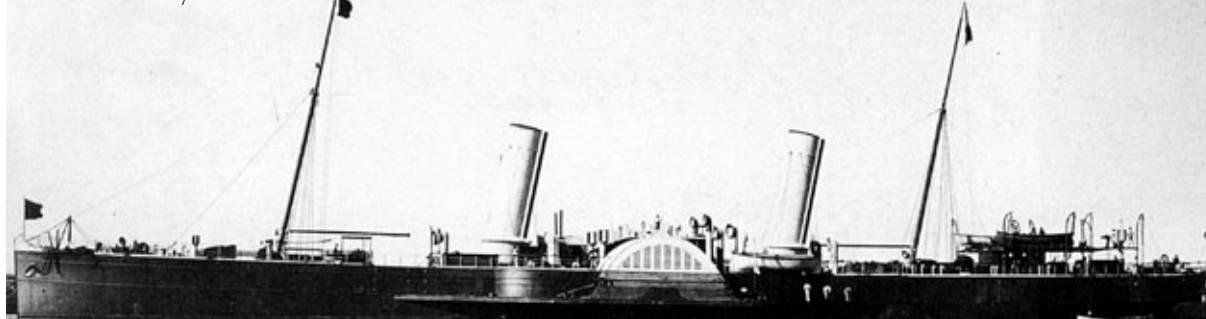


WIETNAM

Korwety z Rosji

W stoczni Zelenodolskaja Werft w Kazaniu położono w dniu 13 lipca 2007 roku stępkę pod pierwszą korwetę typu *Gepard* (proj. 11661) zamówioną przez Wietnam. Wydaje się, że będzie ona modyfikacją rosyjskiego *Tatarstan*, który był budowany dla tajemniczego zagranicznego odbiorcy, aż w końcu został ukończony dla rosyjskiej Floty Kaspijskiej. Jednostka dla Wietnamu ma zostać przejęta w roku 2010, planuje się budowę kolejnej (dane patrz „OW” nr 81).

Valdés w początkach służby pod hiszpańską banderą.
Fot. zbiory Coello-Lilio



Niewykorzystany rekordzista

(transportowiec wojskowy „General Valdés”)

Alejandro Anca Alamillo (Hiszpania)
Nikołaj W. Mitiuckow (Rosja)

Biografia transportowca *General Valdés* wyróżnia się tym, że jest mało znana zainteresowanym historią floty. Szereg historyków badających wydarzenia wojny hiszpańsko-amerykańskiej uparcie lokalizują jednostkę na Filipinach podczas gdy inni, na odwrót przedstawiają detale z jej służby w metropolii. Tym samym powstaje wrażenie, jakby Hiszpania dysponowała równocześnie dwoma okrętami o tej samej nazwie.

W roku 1886 angielski armator, prowadzący przewozy pasażerskie między Liverpool a wyspą Man, zamówił w stoczni Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. bocznołowiec parowy z żelaznym kadłubem o nazwie *Prince of Wales*. Zgodnie z planami armatora jednostka miała osiągać rekordową prędkość. I rzeczywiście, gdy w maju następnego roku statek wyszedł na próby morskie, przy wyporności 1500 t na mili pomiarowej bez trudu osiągnął moc siłowni 7000 KM i prędkość 22,6 węzła. Tym samym, o ile wśród wszystkich parowców *Prince of Wales* znalazł się w gronie jednostek szybkich, to wśród bocznołowców został nie pobitym rekordzistą.

Jednak zarówno rekordowa prędkość jak i nieco archaiczny układ napędowy stały się utrapieniami armatora, bowiem maszyny jednostki wyróżniały się niezwykłą „paliwożernością”. Już po kilku latach o rekordowych osiągnięciach można było jedynie marzyć, a ucieczka pasażerów na szybsze parowce śrubowe, spowodowała że przewozy stały się absolutnie nierentowne. Perspektywy takiej sytuacji były tylko jedne – jednostkę czekało natychmiastowe skierowanie na złom, a jej właściciele szybkie podliczenie poniesionych strat. W tym przypadku wszystko potoczyło się jednak zupełnie inaczej.

Problemy z Filipinami przypisywały Hiszpanię, XIX stulecia o prawdziwy ból głowy. Nie było pięciolecia, by w tym teryto-

rium zamorskim nie doszło do powstania tubylców. Niekiedy kryzys kończył się prawie pokojowo, po zabiciu jakiegoś przedstawiciela kolonialnej administracji lub żołnierza miejscowego garnizonu, powstańcy uspakajali się. Niekiedy dla uspokojenia zbuntowanych, trzeba było wysłać przeciw nim kanonierkę albo krążownik, które „delikatnie” ostrzeliwały wybrzeże. Zdarzały się jednak i duże operacje wojskowe, kończące się szturmami miast i twierdz. W związku z tym najlepszym ze wszystkich klas jednostek bojowych okrętem do działań na Filipinach był uzbrojony transportowiec o małym zanurzeniu. Jednostka taka mogła dostarczyć desant w dowolny punkt archipelagu, a także ostrzeliwać niepokorne wioski.

W roku 1894 po wyczerpaniu całego możliwego i niemożliwego okresu eksploatacji skreślono ze stanu floty transportowiec *San Quintín* i dowództwo stanęło przed problemem znalezienia jego godnego następcy. Niestety nie osiągnięto w tej mierze jednomyślności. Jedni proponowali zakup jednostki o napędzie śrubowym, inni zaś głosowali za bocznołowcem. Przy całym swym archaizmie bocznołowce dysponowały szeregiem cech, bardzo pożądanymi przez siły ekspedycyjne na Filipinach – małe zanurzenie i napęd kołowy pozwalały nie tylko na pływanie po płycznach i wśród mangrowych zarosli, ale w razie potrzeby również na wyciąganie ich na brzeg. Brak zabezpieczenia kół napędowych nie był decydującym aspektem, bowiem tubylcy nie dysponowali artylerią, a często ich jedynym uzbrojeniem były tylko łuki i dzidy. Jak zwykle w takich przypadkach bywa znaleziono salomonowe rozwiązanie i flotę Hiszpanii zasilili, transportowiec śrubowy *General Álava* i bocznołowy *General Valdés*.

W dniu 16 grudnia 1896 roku wyszedł specjalny królewski dekret, który przeznaczał środki na zakup parowca *Prince of*

Wales, a następnie przystosowanie go do potrzeb wojskowych. Tak nabyto okręt, który był ostatnim bocznołowcem hiszpańskiej floty.

Dekretem z dnia 8 stycznia 1897 roku nowy zakup otrzymał nazwę *General Valdés*, stając się kolejnym czwartym okrętem hiszpańskiej marynarki wojennej noszącym to imię. Admirał (a prawidłowo „generał floty”, bowiem stopień admirał nie funkcjonował jeszcze w ówczesnej Hiszpanii) Don Valdés y Fernandes Bazan (1744 – 1816) dzięki swym wybitnym zdolnościom administracyjnym w wieku 38 lat został wyznaczony Ministrem Marynarki Wojennej, a później również Ministrem Spraw Zagranicznych. Jednak szczególnie zapisał się Valdés w pamięci potomków jako autor współczesnej hiszpańskiej bandery i organizator pierwszego hiszpańskiego muzeum morskiego.

W grudniu 1897 roku przedstawiciele marynarki wojennej przejęli jednostkę. Okręt otrzymał numer taktyczny 126 i międzynarodowy identyfikator GRJL. Zgodnie z tabelą kompletacyjną załoga okrętu składała się ze 155 ludzi, a w jej skład wchodził: dowódca w stopniu kmdr por., z-ca dowódcy (kpt.), porucznik, 3 podporuczników, kasjer-buchalter, lekarz, felczer, 8 mechaników, 4 bosmanów, konstabl i 3 cieśli. Pierwszym, a zarazem ostatnim dowódcą transportowca został kmdr por. Don Joaquín Barrera. Do czasu przejścia na Filipiny jednostka została podporządkowana gen.-kpt. dowódcy morskiego okręgu w Kadyksie.

Tymczasem dowództwo marynarki wojennej całkiem poważnie rozpatrywało perspektywy przejścia okrętu na Filipiny. Problem polegał jednak na tym, że w początku lat 1890-tych hiszpańska marynarka wojenna przyjęła na uzbrojenie 2 modele dział jednego kalibru 57 mm: Hotchkiss i Nordenfeldt. Przy czym oba modele były całkowicie różne, nawet ich amunicji nie

Dane taktyczno-techniczne „General Valdes”	
Wyporność	1560 t
Wymiary:	
– długość	91,50 m
– szerokość	10,66 m
– głębokość kadłuba	4,87 m
– zanurzenie	3,50 m
Układ napędowy	2 koła napędowa, moc siłowni 7000 KM Prędkość 22,6 węzła (na próbach), 11 węzłów (w 1897 r.)
Uzbrojenie	4 działa kal. 57 mm Nordenfeldt, 2 działa kal. 37 mm Maxim
Załoga	155 marynarzy i oficerów

można było stosować zamiennie! W toku eksploatacji okazało się, że działa modelu Nordenfeldt bardziej odpowiadają wymaganiom floty, w związku z czym działa modelu Hotchkiss zaczęto demontować z okrętów i przekazywać do arsenałów. W momencie, gdy zaczęto uzbrajać *General Valdés* flota z jednej strony cierpiała na ostry deficyt dział model Nordenfeldt, a z drugiej w magazynach składowano sporą liczbę dział model Hotchkiss. Rzecz jasna, priorytet w otrzymywaniu nowocześniejszych dział miały okręty pierwszej linii, a wśród takich znalazł się również *General Valdés*.

Do samego przejścia okrętu na Filipiny ostatecznie jednak nie doszło. Przeprowadzający przyjęcie okrętu przedstawiciele marynarki wojennej, po zaznajomieniu się z rzeczywistym stanem rzeczy, dosłownie złapali się za głowę – w tym stanie technicznym jednostki, o żadnym zakończonym sukcesem rejsie oceanicznym nie mogło być mowy! Stało się jasne, że flota otrzymała takie cudo techniki wyłącznie w rezultacie korupcji. Rozpoczęte dochodzenie w tej sprawie trzeba było szybko zamknąć, ślady prowadziły tak wysoko w najjaśniejsze kręgi, że dla wszystkich było znacznie wygodniej po prostu zapomnieć o parowcu. Ostatecznie jednostkę skierowano do utrzymywania łączności pocztowej z Wyspami Kanaryjskimi. Nawet jednak to proste zajęcie okazało się ponad siły okrętu, który większość czasu spędzał na kotwicy w zatoce w Kadyksie.

ładne ujęcie transportowca 3/4 odrufy.

W dniu 18 maja 1900 roku w swoim meldunku Minister Marynarki Wojennej Francisco Silvela stwierdził: „*Bocznokłowy transportowiec General Valdés jest absolutnie nieprzydatny, doprowadzenie go do stanu pozwalającego na bezpieczne wyjście z portu wymaga długotrwałego remontu. Jednostka jest nieekonomiczna i zgodnie z jednomyślną opinią specjalistów morskich nieprzydatna do służby*”. W następstwie wspomnianego meldunku, królowa – regentka, jeszcze w tym samym dniu podpisała dekret o skreśleniu *General Valdés* ze stanu floty.

Okazało się jednak przekornie, że historia męczarni hiszpańskiej marynarki wojennej z nieszczęsnym parowcem dopiero się zaczęła. Po pierwsze stanęła kwestia wykorzystania kadłuba jednostki. Królewski dekret z dnia 30 lipca 1900 roku pozwalał na jego publiczną sprzedaż. 27 września całkowicie rozbity kadłub wystawiono na licytację. W rezultacie przeprowadzonej 31 października sprzedaży nabył go Don Alfonso Nieto. Nie byłoby w tym nic dziwnego, jednak gdy nowy właściciel postanowił zapoznać się ze stanem swego zakupu, okazało się, że ten...zatonał. Nie zdziwiło więc nikogo, że Don Alfonso, tracąc nawet wpłacony już zadatek, ostatecznie zrezygnował z przejęcia jednostki.

W rezultacie marynarka wojenna musiała zorganizować prace ratownicze. Do roku 1902 zdołano doprowadzić uszczelniony kadłub do stanu pływalności. Zdając sobie sprawę, że nie da się zbyć jed-

nostki na licytacji, dekret z 16 lipca 1902 roku zezwolił na jej sprzedaż po dowolnej cenie każdemu potencjalnemu nabywcy. Nawet jednak w tych „sprzyjających” okolicznościach nie znalazł się żaden chętny do kupna. Przez cały ten czas, co 2-3 miesiące jednostkę odwiedzały rozmaite komisje, starające się znaleźć wyjście z kłopotliwej sytuacji. Ostatecznie odprowadzony w cichy zakątek zatoki, kadłub wykorzystywano jako skład min i torped przy bazie La Carraca. Być może rola hulaku magazynowego byłaby najbardziej optymalnym wariantem wykorzystania starożytnego okrętu, gdyby nie fakt, że w lutym 1907 roku *General Valdés* ponownie zatonał. Tym razem jednak jednostka pograżyła się w tak głębokie warstwy mułu, że nawet jej wydobycie na złom było niecelowym. Specjalny dekret z 12 sierpnia 1907 roku ponownie pozwalał na zaproponowanie sprzedaży zatopionego kadłuba, mimo to, nie znalazł się żaden nabywca na takie bogactwo.

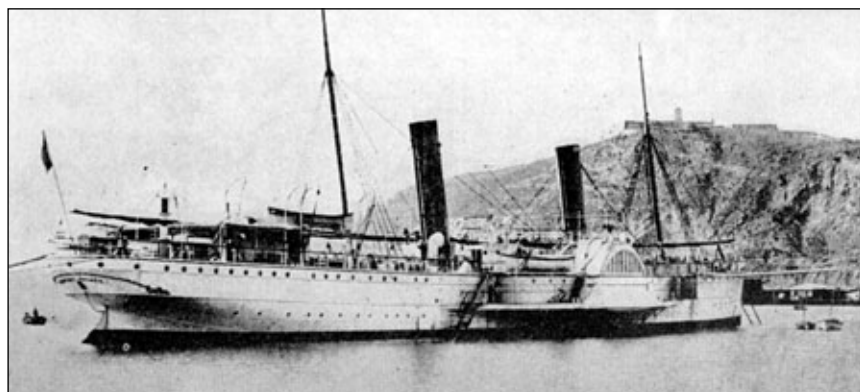
W rezultacie kadłub stopniowo demontowano siłami bazy w La Carraca z udziałem specjalistów Komisji ds. podnoszenia wraków. Zakończenie tej historii nastąpiło dopiero 13 września 1946 roku, gdy wysadzono w powietrze ostatni fragment kadłuba ważący około 30 t.

Na zakończenie warto wspomnieć o losie odpowiednika nieszczęsnego *Valdés*, tyle tylko, że o napędzie śrubowym – *General Álava*. Choć może to zabrzmieć dziwnie, okręt ten okazał się całkiem udanym. W czasie wojny hiszpańsko-amerykańskiej jednostka była flagowcem Południowego Dywizjonu Morskiego. Po sprzedaży Filipin okręt przeszedł na wyspy Oceanii, ostatni hiszpański przyczółek na Pacyfiku. Te jednak zostały sprzedane Niemcom w roku 1900, co spowodowało, że transportowiec odstąpiono Stanom Zjednoczonym. Jednostka aktywnie uczestniczyła w walkach z filipińskimi powstańcami, pozostając w czynnej służbie aż do roku 1929. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

Bibliografia

1. Coello Lillo J.L., Rodríguez González A. R., *Butques de la Armada Española a través de la fotografía (1849-1900)*, Madrid, Agualarga Editores, 2001.
2. *Estado General de la Armada para el año de 1898*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
3. Llabres J. E., *El vapor „Legazpi” y los Transportes de Guerra del siglo pasado*, „RGM” 1966 Diciebre P. 658-667.
4. Silvela F., *Ministerio de Marina Exposicion*, „RGM” 1900 T.46.
5. Vapor, „Prince of Wales”s, „RGM” 1887 T.21 P.161.



Fot. zbiory A. Erce

Wien w Bocche di Cattaro w 1915, pomalowany na kolor jasno szary (lub błękitno szary) Wzdłuż burty zacumowane austro-węgierskie okręt podwodny „14” (lub U 14), dawny francuski Curie.
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

Zvonimir Freivogel (Niemcy)



Austro-węgierskie pancerniki obrony wybrzeża typu „Monarch”

część II

Projekt i konstrukcja

Pancerniki typu *Monarch* były bardzo podobne do brytyjskich pancerników typu *Royal Sovereign*, lecz ich kadłub miał o jeden pokład mniej, co powodowało, że pokład dziobowy był zalewany przez wodę, przy każdej pogodzie, po za dobrą. Utrudniało to możliwość użycia dziobowej wieży artyleryjskiej. Brak pokładu utrudniał również warunki zakwaterowania załogi. Okręty miały tylko jeden komin (w odróżnieniu od typów *Majestic* i *Royal Sovereign*, które posiadały dwa kominy ustawione w poprzek okrętu równolegle do siebie) oraz płaski pokład. W czasie prób z modelem kadłuba pancerników (przeprowadzonych przez firmę Denny Bros w Szkocji) zaobserwowano, że fala dziobowa była zbyt wysoka. Jedna dwudziałowa wieża artyleryjska znajdowała się na dziobie, a druga na rufie, zaś obszerna bryła nadbudówki sięgająca od burty do burty, przykrywała pomieszczenia kotłowni i maszynowni. Sześć dział średniego kalibru, po trzy na każdej stronie nadbudówki, tworzyły baterię. Pomost dowodzenia znajdował się w przedniej, dziobowej części bryły nadbudówki, za nim znajdował się potężny wieżowy maszt oraz pojedynczy komin. Początkowo *Monarch* i *Wien* posiadały niższy komin niż *Budapest*, jednak później zostały one nieznacznie podwyższone, a w dol-

nej części zamontowano osłony (służące do wentylacji pomieszczeń kotłowni). Osłon tych nie posiadał jednak *Budapest*. Cztery wentylatory znajdowały się za kominem, a dodatkowe wentylatory dla pomieszczeń maszynowni zamontowano w tylnej części nadbudówki. *Budapest* był wyposażony w duży wentylator, otwarty na obie strony, w części rufowej nadbudówki, w odróżnieniu od bliźniaczych jednostek, które dysponowały wentylatorami otwartymi z jednej strony. W tylnej, rufowej części nadbudówki zamontowano drugi pomost dowodzenia, za którym znajdował się pojedynczy maszt palowy, służący później jako maszt anteny radiowej. W czasie wojny na kominie zainstalowano „wąsy” dla anten radiowych.

Projektowana wyporność wynosiła 5547 ts (5635,75 t metrycznych), a pełna

5785 ts (5877,55 t metrycznych). Rozkład masowy jednostek typu *Monarch* prezentuje poniższa tabela.

Długość kadłuba w linii wodnej wynosiła 97,67 m, między pionami sięgała 93,30 m, zaś całkowita dochodziła do 99,22 m przy szerokości pełnej 17 m. zanurzenie konstrukcyjne wynosiło 6,39 m, zaś przy wyporności pełnej sięgało 6,66 m, przy czym wzrastało o 1 cm z przyrostem wyporności o każde 12,2 t.

Podwodna część dziobu była uformowana w taran, tak by móc naruszać burty nieprzyjacielskich jednostek (echo sukcesów tej formy walki w zwycięskiej bitwie pod Lissą). Pojedynczy ster typu balansowego miał powierzchnię 16,5 m², mógł się poruszać w sektorze 35° na każdą burzę. Napęd steru stanowiły dwie maszyny sterowe typu Caldwell, przy czym jedna z nich stanowiła napęd rezerwowy.

Rozkład masowy pancerników typu „Monarch”		
Kadłub (z 470 t pancerza)	2180 t	38,93%
Opancerzenie	1150 t	20,54%
Siłownia	850 t	15,18%
Artyleria	610 t	10,89%
Wyposażenie	530 t	9,46%
Załoga i pożywienie	80 t	1,43%
Zapasy węgla	200 t	3,57%
Ogółem wyporność konstrukcyjna	5600 t	100,00%

Możliwe było także awaryjne ręczne sterowanie, przez urządzenie sterowe znajdujące się pod pokładem pancernym. Dwa główne urządzenia sterowe znajdowały się na pomostach powodzenia, a trzecie na mostku.

Kadłub był wykonany ze stali Siemens-Martin, i wzmocniony z obu burt przez 4 ciągle łączniki oraz dodatkowe stalowe wzdłużniki łączące poszczególne wręgi. Zewnętrzną część konstrukcji tworzyły płyty poszycia o grubości 12 – 14 mm. Na dwóch trzecich swojej długości kadłub posiadał podwójne dno, sięgające od stępki powyżej linii wodnej. Przestrzeń wewnętrzna podwójnego dna, między jego zewnętrznym a wewnętrznym poszyciem, podzielona była z każdej strony 3 wzdłużnymi wodoszczelnymi łącznikami i co czwarta wręga była zamknięta poprzeczną grodzią, w rezultacie czego powstało po 49 przedziałów wodoszczelnych na lewej i prawej burcie. 12 wodoszczelnych grodzi, kilka częściowo wodoszczelnych grodzi oraz grodzie wzdłużne wraz z grodziami zasobni węglowych, stanowiły wzmocnienie konstrukcji, która w części podwodnej przypominała plaster miodu składający się z różnej wielkości przedziałów wodoszczelnych. W środkowej części kadłuba grodzie sięgające powyżej linii wodnej dochodziły do poziomu środkowego pokładu, jednak grodzie w dziobowej i rufowej części dochodziły jedynie do poziomu dwóch niższych pokładów, znanych jako pokład częściowy i „międzypokład”. Pokład częściowy był zamontowany w skrajnych dziobowych i rufowych częściach kadłuba, zaś „międzypokład” kończył się na poprzecznej grodzi kotłowni i maszynowni, i pozostawał połączony z górnym wodoszczelnym łącznikiem, który stanowił podstawę zamocowania płyt pancerza. Jedynie pokład znajdujący się powyżej, to znaczy środkowy pokład pancerny, przykrywał kadłub w sposób ciągły na całą długości. Dwie boczne stępki przechyłowe zostały zainstalowane już w czasie służby pancerników.

Przestrzeń między pokładem środkowym a górnym była podzielona 12 poprzecznymi grodziami, a w centralnej części kadłuba zamknięta z boków stalowymi płytami o grubości do 18 mm. Poniżej znajdowały się dwie warstwy 11 mm płyt stalowych, wsparte na kształtownikach o profilu L, służyły jako podstawa do instalacji płyt opancerzenia burtowego.

Konstrukcja nadbudówki powyżej poziomu górnego pokładu wznosiła

się w górę z obu końców. Przed przednią, dziobową i tylną, rufową częścią nadbudówki znajdowały się 2 barbety, na których osadzono wieże artylerii głównego kalibru. Pancerniki posiadały jeden cylindryczny maszt ze stanowiskiem bojowym na topie, zamontowany w przedniej części nadbudówki, za dziobowym stanowiskiem dowodzenia. Na niższej platformie masztu znajdowały się 2 działa kal. 37 mm (zmienione następnie na działa kal. 47 mm L/33), zaś w cylindrycznym stanowisku bojowym na topie znajdowały się 2 karabiny maszynowe. W środkowej części nadbudówki mieściła się bateria z 6 działami średniego kalibru. Ich kazałata nie była przykryta od góry pokładem, lecz jedynie dwoma bocznymi platformami. Na każdej z platform znajdowały się 3 szybkostrzelne działa kal. 47 mm przeznaczone do zwalczania torpedowców. Obie platformy kończyły się na dziobie i rufie niskimi nadbudówkami, zaś w środkowej ich części zainstalowane były 2 wieże dowodzenia. Powyżej dziobowego stanowiska dowodzenia znajdował mostek, na skrzydłach którego dolnej kondygnacji zamontowano 4 pojedyncze szybkostrzelne działa kal. 47 mm, a na skrzydłach górnej kondygnacji 2 reflektory bojowe.

Napęd

Pierwsze dwie jednostki otrzymały po 5 kotłów parowych typu cylindrycznego, w tym 3 większe o długości 5680 mm i średnicy 4190 mm, umieszczone w 3 odrębnych kotłowniach. Pozostałe 2 mniejsze kotły miały długość 2690 mm i identyczną średnicę, a zainstalowane zostały razem w czwartej kotłowni. Ciśnienie robocze wszystkich kotłów wynosiło 11 atm., dysponowały one łącznie 24 paleniskami (powierzchnia rusztów 52 m²) oraz powierzchnią grzewczą 1465 m². całkowita masa kotłów wraz z wodą wynosiła 880 t. spaliny ze wszystkich kotłów odprowadzane były do jednego komina, o wysokości 21 m, mierzonej od poziomu palenisk do szczytu. Układ na *Budapest* był inny, bowiem pancernik wyposażono w 16 wodnorurkowych kotłów parowych typu Belleville, wyprodukowanych przez brytyjską firmę Maudslay & Sons, które rozmieszczono w 4 kotłowniach. Ciśnienie robocze kotłów wynosiło 17,5 atm. Z uwagi na odmienny system kotłów, pancernik posiadał wyższy komin, mierzący 22,15 m od poziomu rusztów do szczytu.

Para z kotłów zasilala 2 pionowe trzy-cylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężania o normalnej mocy 6000 KM, a 8500 KM z przeforsowaniem. Dane te odpowiadały wynikowi uzyskanym przez *Monarch* i *Wien*, jednak siłownia *Budapest* osiągała z przeforsowaniem moc 9180 KM Średnica cylindrów wynosiła 850 mm, 1300 mm i 2000 mm, a skok tłoka 900 mm. Skraplacze posiadały powierzchnie chłodzącą 1100 m², a dodatkowy skraplacz pomocniczy 80 m². pancerniki posiadały 2 wały napędowe zakończone śrubami o piórach i średnicy 4,42 m. Układ napędowy został zaprojektowany by zapewnić pancernikom prędkość 17,5 węzła przy 135 obrotach śruby na minutę. Taka prędkość została osiągnięta na próbach (*Budapest* nawet 17,8 węzła), jednak później spadła ona do 16 węzłów. Z zapasem paliwa wynoszącym do 500 t węgla (zwykle 457 t węgla względnie 444,7 t brykietów węglowych) zasięg pancerników mieścił się w przedziale od 2200 Mm/12 węzłach przez 3000 Mm/10 węzłach do 3500 Mm/9 węzłach. Warto zauważyć, że współczesne francuskie pancerniki, mimo znacznie większej wyporności, zabierały na pokład porównywalną lub nawet mniejszą ilość węgla (*Brennus* o wyporności 11 000 t zabierał 550 t, a *Jemmapes* o wyporności 6000 t jedynie 350 t), co powodowało, że ich zasięg był mniejszy od jednostek typu *Monarch*, trzeba jednak pamiętać, że francuska marynarka wojenna (podobnie jak Royal Navy) dysponowała dostępem do sieci stacji bunkrowych na Morzu Śródziemnym, większym niż flota K.u.k

Opancerzenie

Główny pas opancerzenia burtowego miał szerokość (lub wysokość) 2,1 m oraz grubość 270 mm na odcinku między dziobową a rufową wieżą artyleryjską głównego kalibru. Poza barbetami grubość pasa obniżała się do 250 mm, a dalej w kierunku dziobu zmniejszała się stopniowo do 200 mm, 150 mm by w końcu osiągnąć 120 mm. Za pancerzem znajdowała się warstwa drewna teakowego, którego zadaniem było zmniejszenie efektu trafienia na konstrukcję kadłuba. Początkowo przewidywano, że grubość pancerza burtowego wyniesie 300 mm, jednak już w grudniu 1893 grubość tą zmniejszono do 280 mm, by ostatecznie po próbach przeprowadzonych w listopadzie 1893 stanąć na grubości 270 mm, która była wystarczająca by chronić przed skutkami trafień pocisków kal. 240 mm. Podwodna część

Schemat boczny opancerzenia

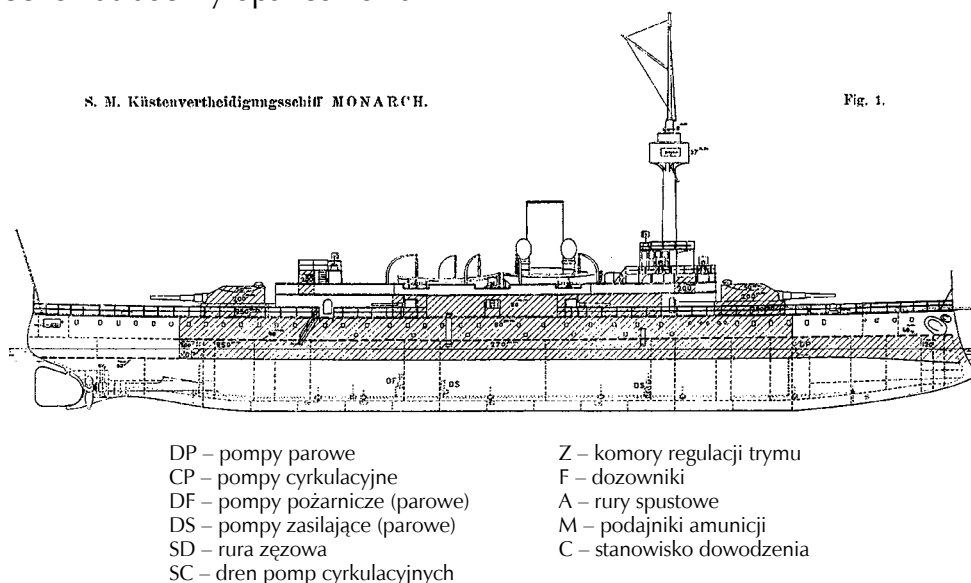


Fig. 1.

Przekrój przez pokład górny i baterijny

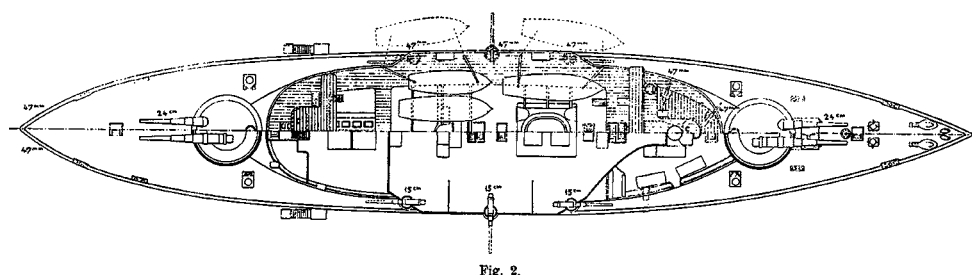


Fig. 2.

Wnętrze kadłuba i plan drenarski

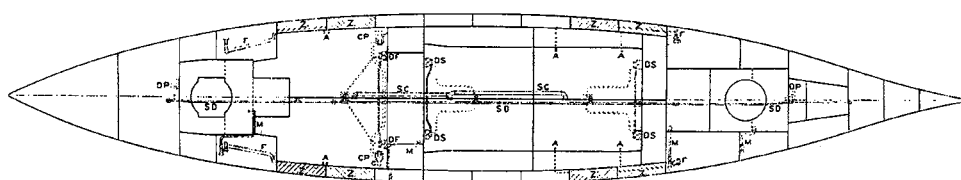


Fig. 3.

Rys. zbiorcy Zvonimir Freivogel

pasa pancerza burtowego miała grubość jedynie 180 mm. Pancerny parapet (przedpiersie) znajdujący się powyżej pasa pancerza burtowego i chroniącego na 2/3 długości kadłuba pomieszczenia załogowe, wynosiła 60 mm. Cytadela pancerna kończyła się za rufową wieżą artylerii głównego kalibru, poprzeczną grodzią pancerną o grubości 250 mm (niektóre źródła wspominają, że grubość ta wynosiła jedynie 200 mm). Baterię dział średniego kalibru chronił 80 mm pancerz. Opancerzenie wież dział głównego kalibru sięgało 250 mm, a ich barbet 200 mm. Dziobowe stanowisko dowodzenia ochraniał 220 mm pancerz, ale rufowe, już tylko 60 mm stali. Ochronę poziomą zapewniał pokład pancer-

ny o grubości 60 mm (jednak w obrębie zabezpieczanym pasem pancerza burtowego jedynie 40 mm), który zabezpieczał ważne życiowo pomieszczenia pancernika, takie jak kotłownie, maszynownie czy komory amunicyjne. Dodatkowe zabezpieczenie stanowił pancerny międzypokład między dolną krawędzią grodzi poprzecznej a rufą.

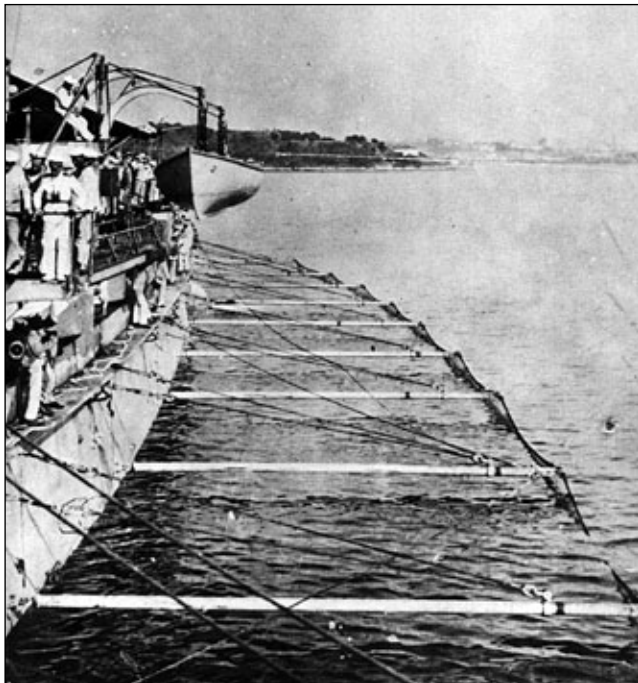
Pancerz składał się z jednolitych płyt ze stali niklowej, które były cieńsze i lżejsze, a mocniejsze od starszego pancerza ze stali „compound”. Niektóre źródła (w tym pamiętniki Hayarda Augustusa Harveya wskazują na fakt, lub fikcję), że zastosowana pancerz ze stali cementowanej, poddanej obróbce w systemie Harveya. Wydaje się to niemożliwe, bo-

wiem jednolite płyty pancerza zostały zamówione w Witkowicach.

Dodatkową ochronę zapewniał, wspomniany już wcześniej podział na znaczną liczbę przedziałów wodoszczelnych, z których 142 znajdowały się poniżej pancernego pokładu środkowego. W okresie budowy jednostek typu *Monarch*, wydawało się, że zapewnia to dostateczną ochronę przed zatopieniem pomieszczeń i utratą okrętu (aby uniknąć losu brytyjskiego pancernika *Victoria* (zbudowanego w 1880), który w 1893 został staranowany przez podobny *Camperdown* i zatonął w krótkim czasie z powodu mało efektywnego podziału kadłuba na przedziały wodoszczelne). Ponad 50 lat później okręty liniowe posiadały jeszcze bardziej rozbudowany system przedziałów wodoszczelnych umieszczonych poniżej linii wodnej (japoński *Nagato* miał ich 865, a *Yamato* nawet 1065!), co jednak nie wystarczyło by ustrzec jednostki przed przewróceniem się i zatonięciem w wyniku ciężkich uszkodzeń. Jednym z wrodzonych błędów austro-węgierskich stoczniovców była pozostawienie grodzi wzdłużnej w osi symetrii okrętu, zwłaszcza w pomieszczeniach kotłowni i maszynowni. W tej sytuacji, gdy pomieszczenia z jednej strony zostały całko-

wicie zalane, nie możliwe było już uniknięcie utraty stateczności i przewrócenia się. Innym mankamentem były „wodoszczelne” drzwi między przedziałami, z uwagi na fakt, że w praktyce nie-możliwa była kontrola czy wszystkie są należycie zamknięte, poza tym uszkodzenia odniesione w boju uniemożliwiały ich zamknięcie względnie naruszały szczelność. Utrata *Wien* w czasie I wojny światowej pokazuje doskonale, że system ochrony był niedostateczny, nawet w przypadku trafienia torpedą niewielkiego kalibru.

Dla ochrony i zapobieżenia zatopieniu pomieszczeń (oczywiście pod warunkiem, że działały kotły i maszyny) służyły pompy wodne i skomplikowany



Rozwinięte sieci przeciwtorpedowe na *Monarch*.

Fot. „Warship International”

system odwadniający. System odwadniający obejmował także system zatapania komór amunicyjnych. Aby uczynić niebezpieczny system grodzi w osi symetrii okrętu jeszcze gorszym, w pomieszczeniach na każdej burcie zamontowano odrębne rury odwadniające, o średnicy 300 mm w środkowej czę-

wynosiła 1240 t wody na godzinę (oczywiście pod warunkiem, że działała siłownia).

Dla zapewnienia ochrony przed torpedami, wszystkie 3 pancerniki zostały początkowo wyposażone w sieci przeciwtorpedowe, które mogły być wystawiane na burtach okrętów w czasie po-

ści kadłuba i za ledwie 200 mm na dziobie i rufie. Rury te były podłączone do pomp parowych i ręcznych oraz systemu wentyli, tak że można je było uruchomić (otworzyć/zamknąć) z górnego pokładu. Poza tym były 2 pompy odśrodkowe wody chłodzącej, 4 pomocnicze pompy Worthington do wody kotłowej, 2 duże parowe pompy pożarowe, 2 pompy odwadniające, 1 duża i 6 małych pomp ręcznych, których łączna wydajność

stoju na otwartych kotwiczowiskach. Bardzo wcześnie, bo już w trakcie pierwszej modernizacji wytyki sieci zlikwidowano, ponieważ prawdopodobnie powodowały zwiększenie zanurzenia i załamywanie się fal, które dodatkowo jeszcze zalewały i tak już mokry pokład.

Uzbrojenie i wyposażenie

Cztery ciężkie działa kal. 240 mm L/40 Krupp K 94 (lub C 94, gdzie K albo C oznacza rok konstrukcji) były zamontowane w dwóch wieżach artyleryjskich jako główne uzbrojenie. Wspomniany model dział był zainstalowany na 3 pancernikach typu *Monarch* i krążowniku pancernym *Kaiser Karl VI*, austro-węgierskiej floty. W niemieckiej marynarce wojennej w działa takie wyposażono 5 okrętów typu *Kaiser* (zbudowane w latach 1895 – 1898), 5 typu *Wittelsbach* (zbudowane w latach 1899 – 1900) oraz krążowniki pancerne *Fürst Bismarck* i *Prinz Heinrich* (zbudowane między rokiem 1893 – 1897). Następne niemieckie pancerniki były wyposażone już w działa kal. 280 mm, podczas, gdy marynarka wojenna c.k. utrzymała na uzbrojeniu działa kal. 240 mm aż do typu *Radetzky* z roku 1908.

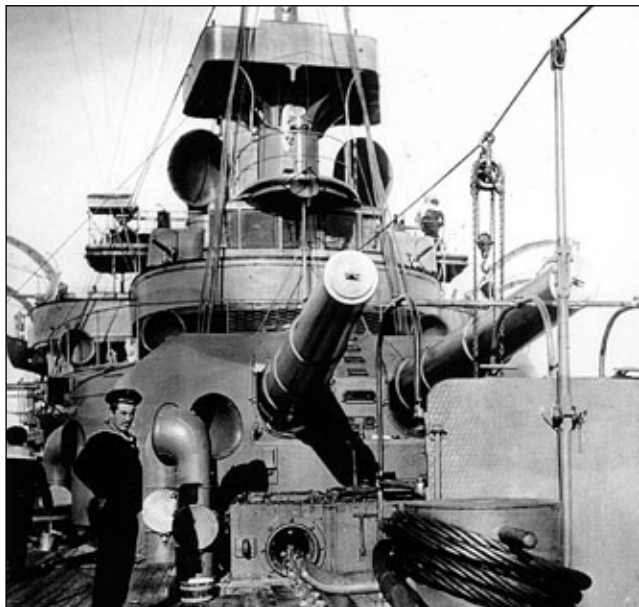
Lufy dział miały najwyższy kąt podniesienia +25°, a najniższy –4°. Ładowanie dział przy pomocy pneumatycznego odsyłacza mogło odbywać się przy kącie

Pociski kal. 240 mm na pokładzie dziobowym *Wien* w czasie złej pogody. Fotografia wykonana w roku 1915 w Bocche di Cattaro.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

Dziobowa dwudziałowa wieża artyleryjska kal. 240 mm *Wien*. Widoczny dolny i górny mostek, dolny pomost masztu oraz łańcuch kotwiczny i cumy poniżej prawej lufy działowej.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

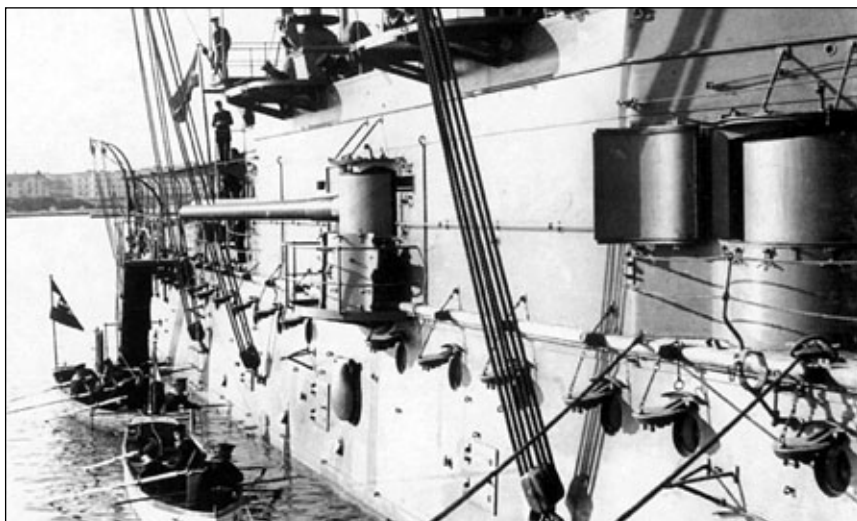




Czyszczenie lufy lewego dział kal. 240 mm rufowej wieży artyleryjskiej *Wien*. Prace przeprowadzane w styczniu 1916 w Bocche di Cattaro, przed lub w czasie niemieckiej i austro-węgierskiej ofensywy przeciwko Czarnogórze.
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

podniesienia luf $\pm 4^\circ$. Całkowita długość lufy wynosiła 9600 mm, w tym części gwintowanej 7277 mm. Lufa wraz z zamkiem ważyła 28,3 t, zaś sam zamek (typu ślizgowego) 658 kg. W komorach amunicyjnych przechowywano zapas amunicji liczący po 40 pocisków przeciwpancernych i 40 burzących na każdą lufę. Pociski ważyły 215 kg. Mosiężne łuski o wadze 66,5 kg zawierały ładunek miotający 41,35 kg prochu płytkowego. Prędkość początkowa pocisków wynosiła 690 m/s, a szybkostrzelność 1 strzał na minutę z lufy. Załoga każdej wieży artyleryjskiej liczyła 20 marynarzy. Wieże naprowadzane były za pomocą silników elektrycznych, natomiast same działa za pomocą mechanizmów elektryczno-hydraulicznych.

Artyleria średniego kalibru składała się z 6 pojedynczych, szybkostrzelnych dział kal. 150 mm L/40 Krupp C-91 (QF) w baterii, po 3 na każdej burcie, oddzielone od siebie za pomocą płyt ochrony przeciwdławkowej łoża dział zostały wyprodukowane w zakładach Škoda. Zapas amunicji (1080 pocisków dla 6 dział, po 180 na lufę) znajdujący się w komorach amunicyjnych na pokładzie położonym niżej, dostarczany był do dział za pomocą opancerzonych wyciągów amunicyjnych. Kaliber dział określany jako „15 cm” wynosił faktycznie 149,1 mm. Lufy dział miały długość całkowitą 5960 mm, w tym części gwintowanej 4640 mm. Waga lufy z zamkiem (typu ślizgowego, poziomego) wynosiła 4345 kg, natomiast pojedynczego łoża (wraz z tarczą ochronną) 5150 kg. Pociski przeciwpancerne, bu-



Czysty widok prawej burty *Wien*, na którym można łatwo rozpoznać działa kal. 150 mm i ich zabezpieczenie. Pokrywy (klapy) są otwarte do góry, w przeciwieństwie do *Monarch*, na którym otwierały się na boki. W chwili zatonięcia *Wien* większość pokryw była otwarta.
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

rzące i odłamkowe ważyły po 45,5 kg, a ładunek miotający stanowiło 8,3 kg prochu płytkowego. Prędkość początkowa pocisków wynosiła 700 m/s, a szybkostrzelność 10 strzałów na minutę.

Do zwalczania zagrożenia ze strony torpedowców służyły działa szybkostrzelne, w tym 10 dział Škoda kal. 47 mm L/44 oraz 4 działa Hotchkiss kal. 47 mm L/33 (początkowo 12 dział Hotchkiss kal.

47 mm L/33 i 2 kal. 37 mm L/23 QF). Cztery działa Škoda były zamontowane obok mostka, a 6 na centralnej nadbudówce powyżej baterii dział kal. 150 mm. Dwa działa Hotchkiss kal. 47 mm umieszczono na platformie dziobowego masztu, a pozostałe 2 działa tego typu na środkowym pokładzie w rufowej części okrętu⁵. Zapas amunicji kal. 47 mm obu modeli dział wynosił na pokładzie 5000 pocisków.

Początkowo okręty posiadały 8 karabinów maszynowych Škoda C 93 umieszczone na górnej platformie dziobowego masztu (stanowisku bojowe). W roku 1917 *Wien* i *Budapest* otrzymały pojedyncze

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

Działo szybkostrzelne z Hotchkiss kal. 47 mm/L33 na jednym z pancerników.
Fot. Erwin Sieche





Inną „bronią” *Monarch* był 11 tonowy podwodny taran, wykonany z żelaza. W rzeczywistości taran był bardziej niebezpieczny dla własnych jednostek niż dla okrętów nieprzyjaciela.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

działo plot. kal. 7 cm (66 mm) oraz 2 karabiny maszynowe kal. 8 mm M 7/12 Schwarzlose na łożu przeciwlotniczym. Oddziały desantowe okrętów posiadały 2 działa Uchatius „7 cm” (66 mm) L/15 z zapasem 200 pocisków, które można było zamontować na parowych pina-

Fa. Whitehead w Fiume.

Jak już wcześniej wspomniano pancerniki miały również zainstalowany taran dziobowy, jako „broń przeciwko potencjalnym przeciwnikom, co stanowiło niewątpliwą reminiscencję sukcesu *Erzherzog Ferdinand Max*, flagowca

sach. Uzbrojenie torpedowe składało się z 2 burtowych wyrzutni torpedowych kal. 450 mm umieszczonych powyżej linii wodnej. Wyrzutnie odchyłone były o 80° od osi symetrii okrętu na burty. Torpedy, których zapas na pokładzie wynosił 6 sztuk, w tym 2 ćwiczebne, wyprodukowane były przez

adm. Tegetthoffa, przeciwko włoskiemu *Re d'Italia* w roku 1866. Ta iluzja przetrwała przez długi czas w większości flot przynosząc więcej problemów niż ewentualnych korzyści, przede wszystkim z uwagi na fakt, że nie sposób sobie wyobrazić możliwości dotarcia w sposób niezauważony do jednostki przeciwnika (zasięg dział od roku 1866 wzrósł niepomniernie). Poza tym podwodny taran stanowił niebezpieczeństwo dla własnych okrętów, zwłaszcza, gdy dywizyjony czy eskadry manewrowały nie dość precyzyjnie. Żelazne tarany pancerników typu *Monarch* ważyły 11 t, zostały wyprodukowane przez zakłady Škoda w Pilźnie. Do zniwelowania sił oddziałujących na kadłub w trakcie operacji taranowania, okręty otrzymały system 4 dziobowych stalowych opasek, które wzmacniały konstrukcję samego dziobu oraz przenosiły siły na wzdłużną konstrukcję kadłuba. Również środkowy pokład był przygotowany do ewentualnego taranowania przez wprowadzenie dodatkowej grodzi wodoszczelnej przez grodzią „kolizyjną”.

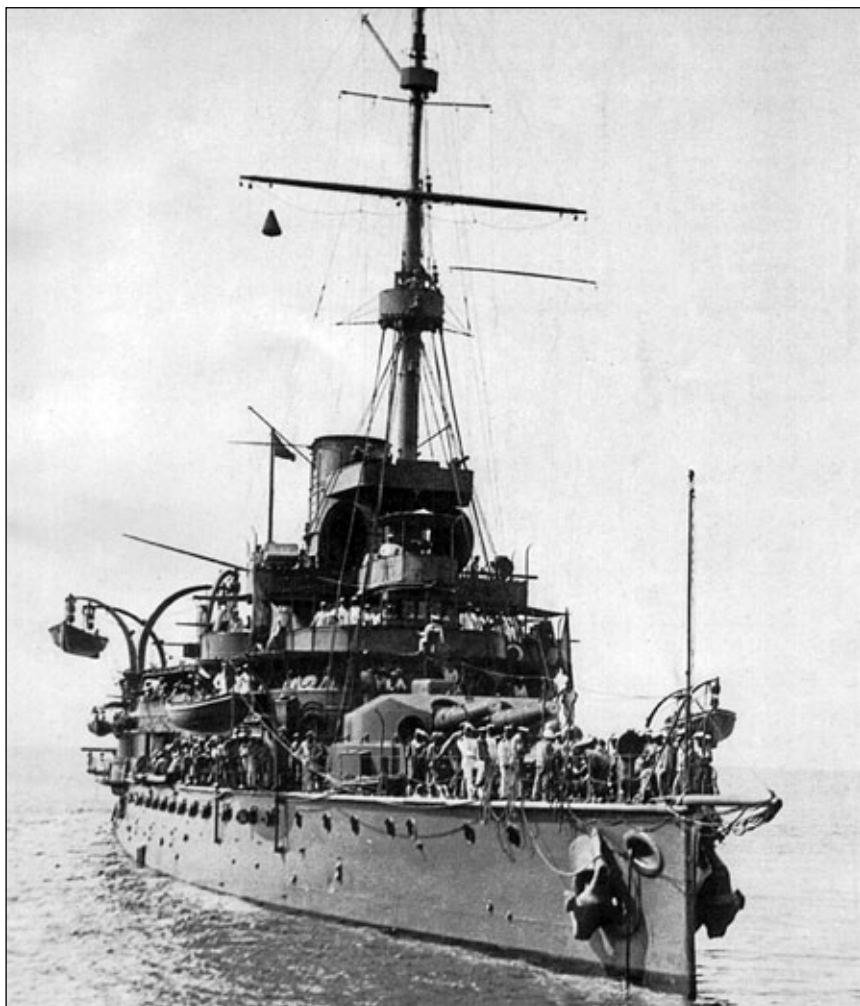
W okresie między majem a czerwcem 1918 *Budapest* został poddany przebudowie w Pola, w trakcie której otrzymał w miejsce dziobowej wieży artyleryjskiej głównego kalibru pojedynczą haubicę Škoda M 16 kal. 380 mm L/17 o wadze 81,7 t, na otwartym stanowisku okręt miał ostrzeliwać z odległości 15 – 16,3 km włoskie wybrzeże pociskami

Instalacja haubicy kal. 380 mm w miejsce dziobowej dwudziałowej wieży na pokładzie *Budapest*. Wieża jest już zdemontowana, zaś dźwig unosi haubicę, która zostanie osadzona przez specjalistów z zakładów Škoda.

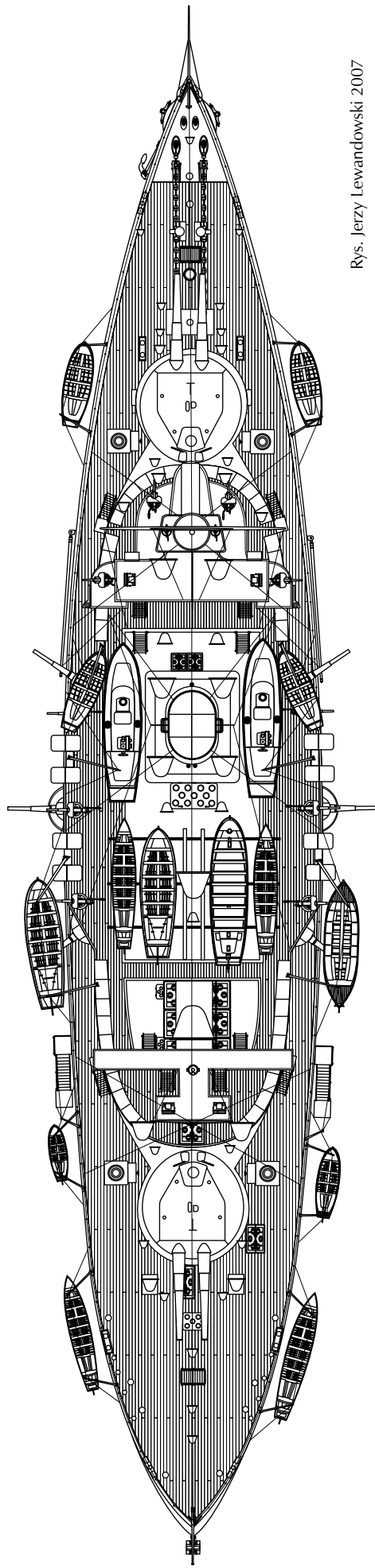
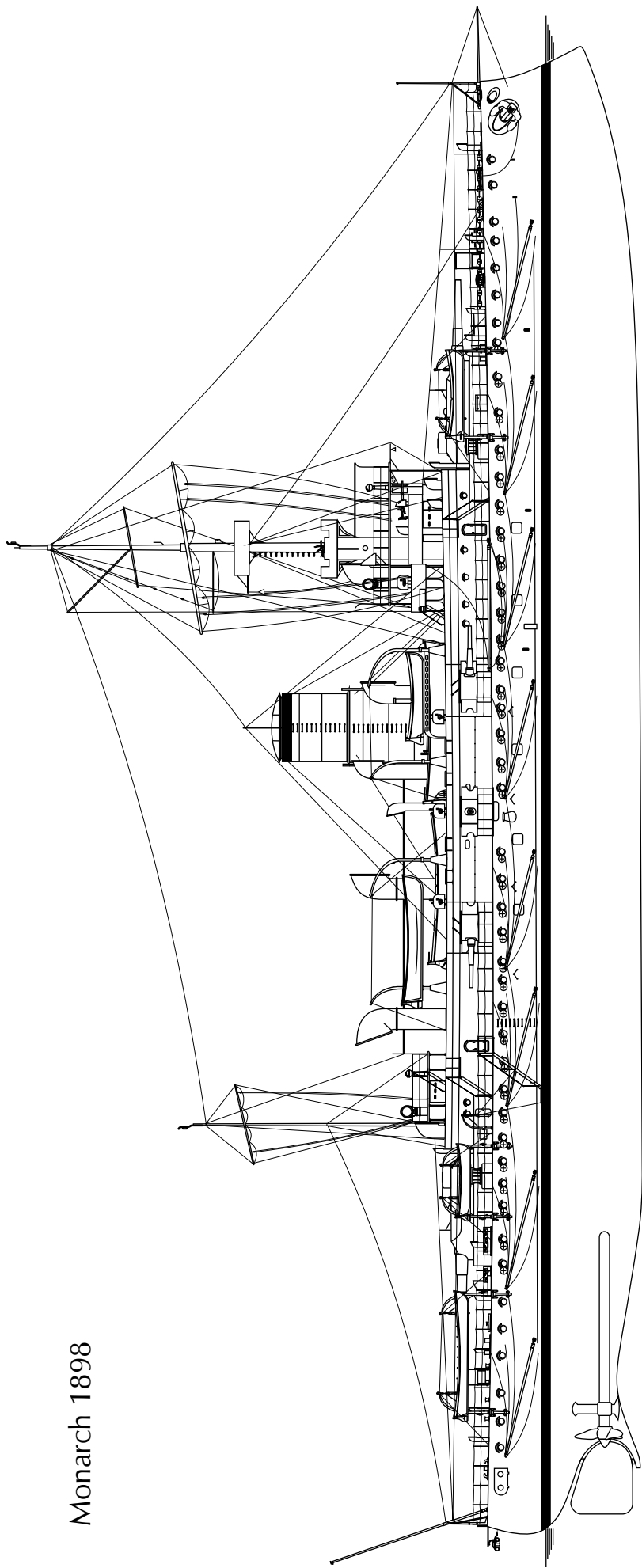
Fot. zbiory Nikolaus von Martiny

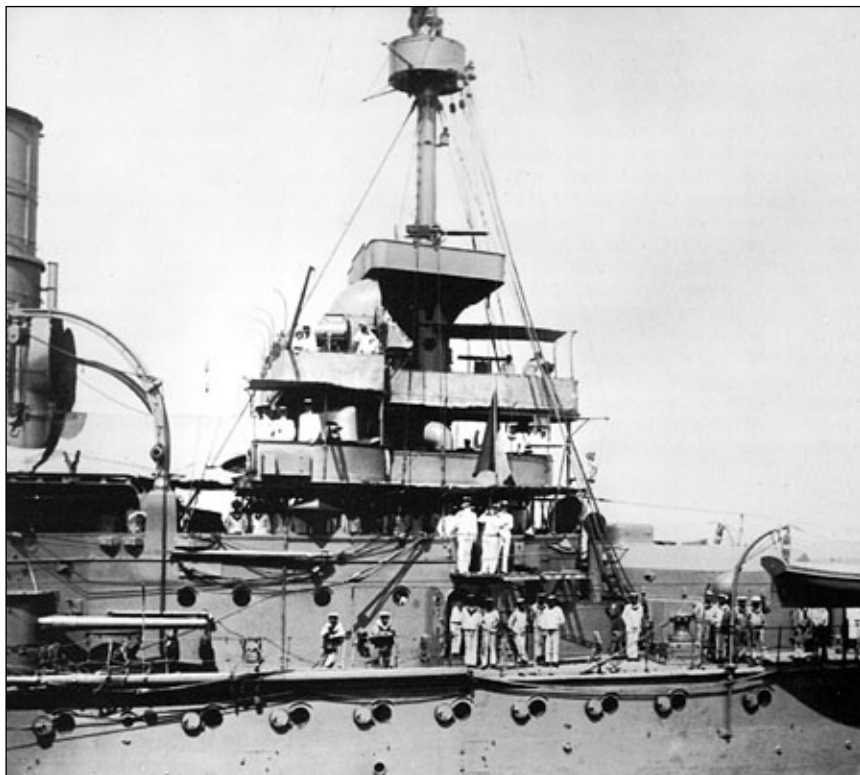
Pancernik obrony wybrzeża *Wien* w kolorze oliwkowo zielonym, sfotografowany przed wojną. Załoga wygląda na wypoczętą, interesujące zobaczyć ilu ludzi pełniło służbę na tych niewielkich w sumie okrętach.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner



Monarch 1898





Widok szczegółów konstrukcji pomostu nawigacyjnego *Monarch* w latach krótko przed wybuchem I wojny światowej. Fot. zbiory Lothar Baumgartner

burzącymi M 16 o wadze 740 kg lub odłamkowymi M 17 o wadze 600 kg. Masa lufy haubicy wraz z zamkiem wynosiła 20 t, a jej długość 6460 mm. Prędkość początkowa pocisków wynosiła 460 m/s, a kąt podniesienia lufy mieścił się w przedziale od 40° do 75°. Modyfikacja została dokonana i pancernik przeszedł pozytywnie próby, jednak z uwagi na braki amunicji pozostawał nieaktywny w Pola, zaś sama haubica zdemonstrowano z jego pokładu na krótko przed zakończeniem wojny.

Okręty miały 2 kotwice typu Tyzack o masie 4,1 t w dziobowych kluzach kotwicznych, dwie kolejne mniejsze kluzы służyły do ich przytwierdzenia. Średnica łańcucha kotwicznego wynosiła 50,8 mm (2"). Trzecia kotwica Tyzack 4,1 t, służyła jako rezerwowa, a wyposażenie kotwiczne uzupełniały jeszcze 3 mniejsze kotwice (2 typu Admiralicji, większa na prawej burcie, a mniejsza na lewej wraz z kotwicą patentową), windy kotwiczne oraz kabestan typu Chapman. W czasie postoju w Pola, okręty pozostawały zwykle przycumowane do boi kotwicznej na kotwiczowisku floty. Wszystkie większe austrowęgierskie okręty, do krążownika włącznie, posiadały specjalne dziobowe drzewce, używane do łatwiejszego przycumowania do boi.

Na pokładzie znajdowały się początkowo 4 reflektory bojowe o średnicy lu-

stra 60 cm (2 na skrzydłach dziobowego mostku i 2 rufowym mostku) później dodano jeszcze 2 mniejsze reflektory o średnicy lustra 35 cm, które przeznaczono na wyposażenie parowych pinas strażniczych. Większe reflektory przeznaczone były do wykrywania atakujących torpedowców i „ślepienia” ich żaląg jasnym światłem.

Pokładowe środki pływające każdego z pancerników składały się z 12 łodzi, z których 2 były parowymi pinasami o długości 10,34 m (Dampfbarkasse 2 Klasse) umieszczonymi po bokach komina. Tam znajdowały się również łódź żaglowa o długości 10,75 m i pinasa wiosłowa o długości 9,5 m. (Segelbarkasse 2 Kl i Pinase 2 Kl), kuter żaglowy 8,53 m (Segelkutter 2 Kl), kuter ratowniczy 8,53 m (Rettungskutter 2 Kl), 2 gigi (1 o długości 9,17 m I klasy i 1 o długości 8,2 m II klasy), 2 jole 6 m (Jollboot) i 2 jole 4,74 m (Jolle). Część łodzi znajdowała się na stalowej konstrukcji – „grillu” za kominem, a pozostałe na burtach na wysięgnikach. W czasie dłuższych rejsów na otwartym morzu większość łodzi była skoncentrowana na śródkręciu wokół komina.

Załoga i warunki bytowe na pokładzie

W czasie pokoju etatowa załoga wszystkich 3 pancerników liczyła 26 ofi-

cerów oraz 397 podoficerów i marynarzy. W czasie wojny liczba ta wzrosła do 426 osób i więcej, choć już w 1898 odnotowano załogę składającą się z 441 ludzi. W roku 1907 jednostki pozostające w czynnej służbie posiadały 26 oficerów i 415 marynarzy, natomiast znajdujące się w eskadrze rezerwowej jedynie 14 oficerów oraz 238 marynarzy. Gdy pancerniki trafiły do „I rezerwy” na pokładzie pozostawał jedynie oficer i 58 marynarzy.

System wentylacja okrętów był bardziej rozbudowany niż w poprzednich typach. Kotłownie i maszynownie stanowiły istotne pomieszczenia, które z powodu osiąganej tam wysokiej temperatury musiały być wentylowane i chłodzone. Jeden obszerny wyciąg zaopatrywał kotłownie w powietrze, dwa kolejne maszynownie. Dwa wentylatory o napędzie parowym rozdzielały świeże powietrze w poziomie do wszystkich połączonych ze sobą pomieszczeń siłowni. W innych pomieszczeniach zainstalowano wentylatory o napędzie elektrycznym. Zasobnie węglowe były również zaopatrzone w wywietrzniki, aby zapobiec gromadzeniu się toksycznych i wybuchowych gazów. Kabinы oficerskie nie posiadały specjalnej wentylacji, ponieważ znajdowały się w pobliżu luków, przez które mogło swobodnie dostawać się do wnętrza powietrze. Na *Monarch* luki otwierały się na boki, natomiast na *Wien* i *Budapest* luki te otwierały się do góry, wobec czego ich zamykanie w „warunkach bojowych” było prostsze. Pomimo tego, gdy w roku 1917 *Wien* został zatopiony, nurkowie odkryli, że większość luków pozostała otwarta.

Oficerowie c.k. floty byli bardzo dumni z faktu, że tak wiele elementów okrętów powstało w kraju, jedynie działa głównego kalibru pochodziły z Niemiec, a część wyposażenia i urządzeń, takich jak maszyna sterowa i kabestan, importowano z Anglii. Stalownie z Witkowic i Györ produkowały doskonałe materiały, zaś zakłady Škoda z Pilzna dostarczały także działa średniego i małego kalibru. Wkrótce również działa głównego kalibru mogły być produkowane przez Škodę i to łącznie z pierwszą ich instalacją w trzydziślatych wieżach artyleryjskich. Innymi austriackimi i węgierskimi firmami, również uczestniczącymi w budowie pancerników były Österreichische Alpine Montan-Gesellschaft i Prager Essen-Industrie-Gesellschaft, które wraz z Witkowicami dostarczyły większość płyt i kształtowników niezbędnych do budowy kadłuba. Ele-

menty wyposażenia pochodziły także z wielu mniejszych zakładów takich jak walcownia żelaza w Traisen czy Urban & Söhne z Florisdorf. Już wtedy ujawniła się rola Stabilimento Tecnico Triestino, stoczni w której powstały praktycznie wszystkie c.k. pancerniki, a także układ napędowy dla trzech pancerników obrony wybrzeża.

Schemat malowania okrętów

W latach między 1889 a 1900 okręty Austro-Węgier nosiły „barwy wiktoriańskie”, podobne do okrętów Royal Navy tego okresu. Kadłub malowano na czarno, zaś wieże artyleryjskie i nadbudówki na białą, natomiast komin na żółto (ochra), lecz z czarną opaską na zakończeniu. Dolne części masztu były również malowane na żółto, który później przemalowano na brązowo, podobnie jak żurawiki łodziowe i wentylatory. Komin pancerników typu *Monarch* różniły się między sobą w czasie swej służby, *Monarch* miał komin czarny, *Wien* komin biały, a *Budapest* żółty komin z czarnym pasem. Począwszy od roku 1900, wszystkie okręty malowano na kolor oliwkowo zielony (szaro-zielony), podobny do koloru „khaki” stosowanego na większości współczesnych pojazdów wojskowych, który lepiej maskował jednostki w pobliżu wybrzeża, gdzie zgodnie z planami miała operować flota. Ten schemat kolorystyczny był znany w marynarce wo-

jennej jako „Montecuccolin”, od nazwiska ówczesnego dowódcy floty c.k. adm. Rudolfa Montecoccoli. Wszystkie nadbudówki były malowane na ten sam kolor, razem z metalowymi powierzchniami pokładu, wentylatorów, kominów, żurawików itp. Podwodna część kadłuba malowano na zielono, a pas linii wodnej był różowy. Teakowe pokłady i inne drewniane części były jedynie impregnowane za pomocą przejrzystego oleju, który chronił drewno. Łodzie były malowane z zewnątrz na kolor oliwkowo zielonej, natomiast łodzie parowe i motorowe miały taki kolor również wewnątrz. Niektóre łodzie były malowane wewnątrz na kolor zielony (pinasy, jole) a inne na biały (kutry ratownicze, kutry, jole i gigi). Górne części łodzi pozostawiono w naturalnym kolorze drewna.

Od roku 1914 do końca wojny, prawie wszystkie okręty malowano na kolor błękitno szary, ponieważ ciemna oliwkowa zieleń była zbyt demaskująca na tle otwartego morza i nieba, zarówno w dzień jak i w noc. Nowy kolor (znany w marynarce wojennej jako „Hausian”, od nazwiska nowego dowódcy floty c.k. adm. Antona Hausa) był sprawdzany na pancerniku *Radetzky*, a pierwszym okrętem, który otrzymał oficjalnie te barwy był *Monarch*, pomalowany na błękitno szary w czasie dokowania w lutym 1914. następnymi jednostkami był pancernik *Babenberg* i krążownik *Zen-*

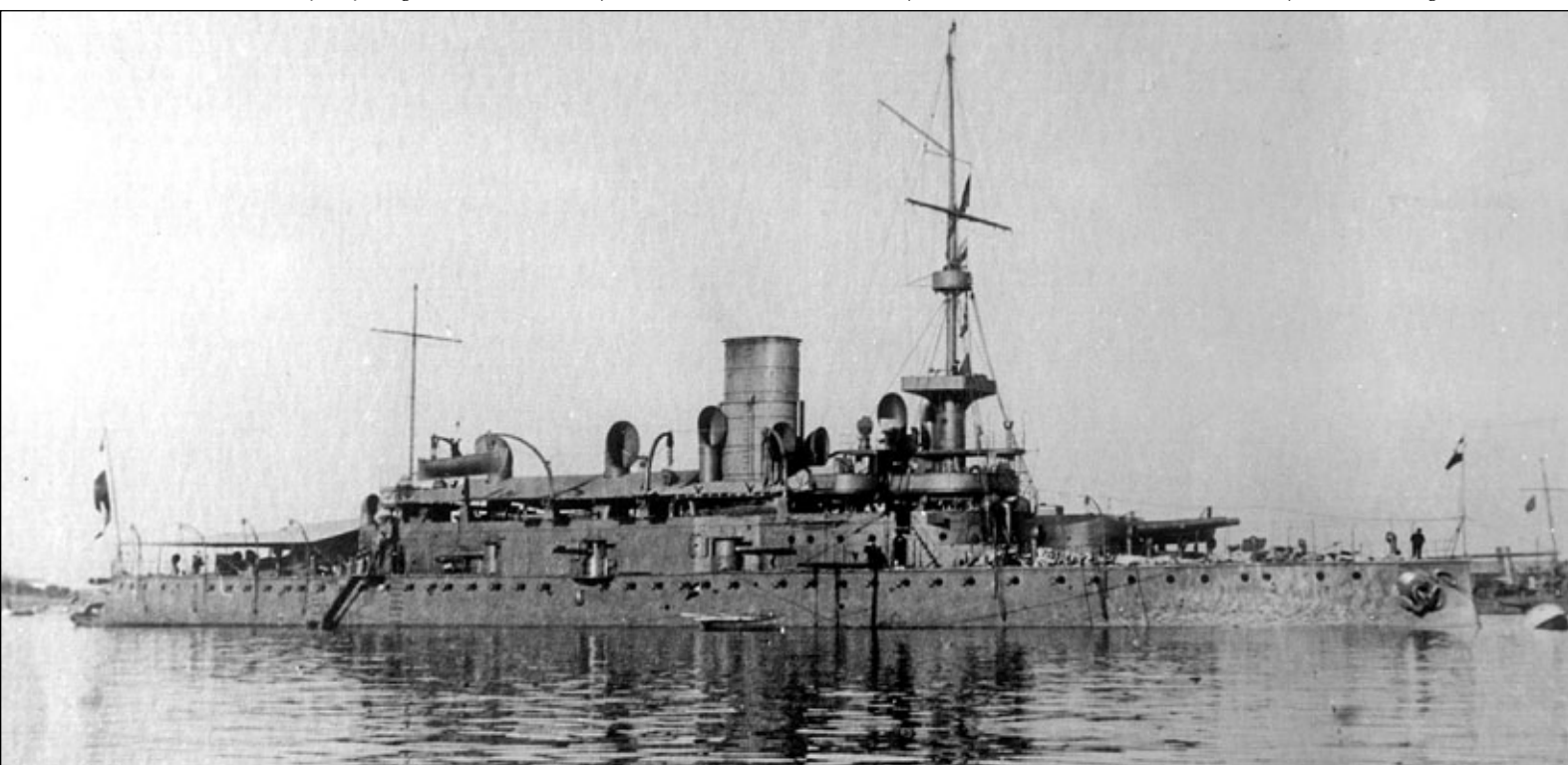
ta. Okręty, które nie opuszczały portów, małe jednostki pomocnicze i torpedowce malowano na czarno, jednostki flotylli rzecznej oraz portowe (pontony, doki) zachowały kolor oliwkowo zielony. Jednostki torpedowe zostały w okresie późniejszym przemalowane na kolor błękitno szary (ponieważ kolor czarny wywierał negatywny wpływ na warunki bytowe załóg w miesiącach letnich). Linia wodna pozostała różowa do roku 1915, po czym przemalowano ją na ciemno szary, zaś podwodna część kadłuba pozostała „jadowicie” zielona. Wszystkie łodzie okrętowe pomalowano również na kolor błękitno szary, w związku z tym, że dotychczasowy jasny kolor szybko stawał się szybko brudny w kontakcie z zanieczyszczeniami w portach. Oficerowie dowodzący austro-węgierskimi okrętami pytali o możliwość zmiany barwy podwodnej części kadłuba na ciemniejszą szary lub czarny, podobny do barw łodzi niemieckim krążowniku liniowym *Goeben*, który odwiedził Pola przed wojną. Nie otrzymali jednak zgody, bowiem uważano, że zmiana barw uczyni okręty bardziej widocznymi i zmniejszy kamuflujący efekt nowej szaty kolorystycznej.

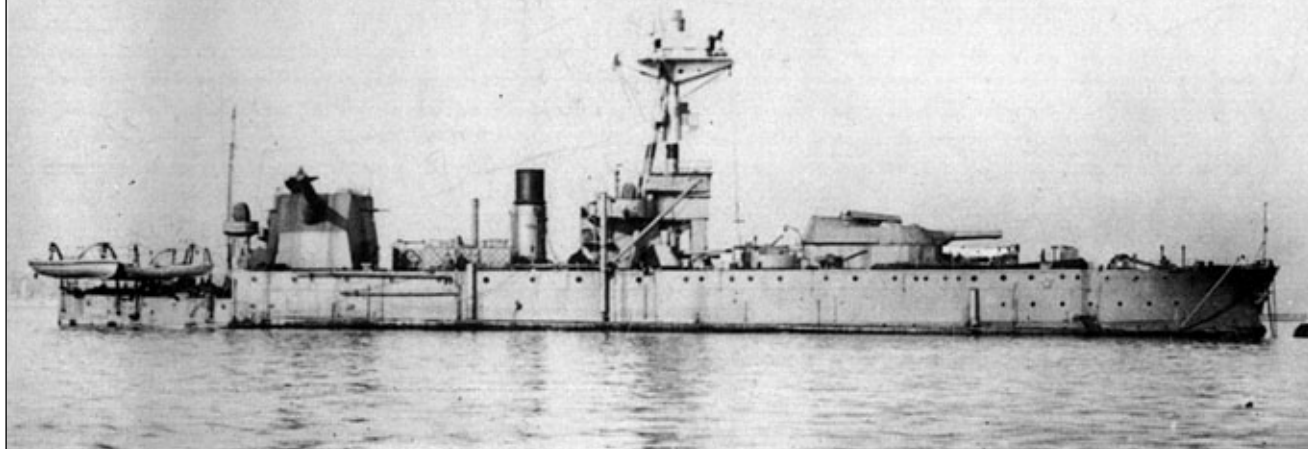
(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego
Maciej S. Sobański

Monarch w nastrojowej fotografii z 1902 roku. Cały okręt w kolorze oliwkowo zielonym.

Fot. zbiory Heinz Stockinger





General Wolfe po dobrojeniu w działo kal. 457 mm na rufie.

Fot. zbiory Ian Buxton

BRYTYJSKIE MONITORY

typu „Lord Clive”

część III

Przebieg służby monitorów c.d. „Prince Eugene”

Budowę monitora przeprowadziła również stocznia Harland & Wolff, tyle tylko, że w swej filii w Govan (Glasgow). Jednostka oficjalnie została wcielona w skład Royal Navy w dniu 2 września 1915 roku. Wcześniej, bo 21 sierpnia do wodzenie okrętem objął capt. (kmdr) E. Wigram. *Prince Eugene* został przydzielony do składu Eskadry Monitorów Sił Dover.

Monitor dotarł do Dover około połowy września 1915, wkrótce po przybyciu uzbrojonego w działa kal. 381 mm *Marshal Ney*. Obie jednostki miały w dniu 19 września 1915 podjąć z wód morskiego kanału żeglugowego West Deep, łączącego Dunkierkę z Nieuport, ostrzał niemieckiej baterii nadbrzeżnej „Tirpitz”, uzbrojonej w 4 działa kal. 280 mm, a rozmieszczonej prawie 4 km na południowy zachód od Ostendy. Ostatecznie *Prince Eugene* nie wziął udziału w tej akcji z uwagi na opóźnienie w uzupełnieniu bunkrów węglowych.

Okręt uczestniczył za to w dniu, a precyzyjniej w nocy 3 października 1915 w zespołowym ostrzale pozycji niemieckich w ramach wsparcia jesiennej ofensywy alianckiej kierowanej przez Johna Frencha⁵⁰.

Ponowne działania monitora wiązały się znów z akcją wspierania kolejnej ofensywy alianckich wojsk lądowych, tym razem podjętej w styczniu 1916.

rankiem 26 stycznia zespół monitorów pod osobistym dowództwem vice adm. Bacon⁵¹ ostrzelał cele w rejonie Westende, przy czym każdy z monitorów w trakcie trwającej pół godziny operacji wystrzelił po 11 pocisków głównego kalibru.

W dniu 24 kwietnia 1916 alianci postavili zaporę sieciową wzdłuż okupowanego belgijskiego wybrzeża, której zadaniem było uniemożliwienie wychodzenia na otwarte morze U-bootom bazującym w Ostendzie i Zeebrugge. Zapora sieciowa, uzbrojona dodatkowo w miny, rozstawiona została na dystansie 20 Mm między Nieuport a Zeebrugge, w odległości około 12 Mm od linii brzegowej. Przeprowadzanie tej operacji przez „drobnoustroje” Royal Navy zabezpieczał *Prince Eugene* wraz z „bliźniaczem” *General Wolfe*, bowiem prowadzona była ona w zasięgu ognia baterii nadbrzeżnej „Tirpitz”, wynoszącej bagatela, 28 400 m, a przy użyciu amunicji specjalnej, nawet 32 900 m. Niemcy korzystając z pomocy samolotów obserwacyjnych rozpoczęli pojedynki ogniowy z brytyjskimi monitorami, które mimo niewielkiej prędkości, zdołały szczęśliwie uniknąć trafień. Baterie dosięgły jednak kontrtorpedowiec *Melpomene*⁵² odpierający atak niemieckich sił nawodnych, który zdołał się jednak bezpiecznie wycofać z pola walki pod przykryciem ognia monitorów.

W roku 1916 *Prince Eugene*, podobnie jak inne monitory serii, otrzymał artylerię średniego kalibru w postaci 2 starych dział kal. 152,4 mm o donośności do 10 060 m, które zamontowano na pokładzie dziobówki na wysokości komina. Jesienią tego roku okręt przeszedł dokowanie w Southampton.

W roku 1917 jednostka uczestniczyła w przygotowaniach do planowanego desantu na belgijskim wybrzeżu, wchodząc wraz z *Prince Rupert* w skład zespołu przeznaczonego do obsługi zachodniego „pontonu” desantowego. Gdy ostatecznie jesienią 1917 zrezygnowano z zamiaru przeprowadzenia operacji, monitor powrócił do swych zwyczajnych zadań.

Wszystkie monitory uzbrojone w działa kal. 305 mm ze składu Sił Dover skoncentrowano 4 października w Portsmouth w związku z zamiarem przeprowadzenia ich dokowania. Wówczas też zadecydowano o wyposażeniu 3 okrętów serii w dodatkowe działo kal. 457 mm, pochodzące z *Furious*. Wśród wytypowanych do przebrojenia jed-

50. w operacji brały udział Sir John Moore, *Prince Rupert* oraz *Prince Eugene*.

51. skład zespołu – patrz przypis nr 25

52. *Melpomene* (eks-grecki *Samos*) – bryt. KT, zbud. 1915 Govan (Glasgow), wyp. 1040/1200 t, dł. 83,3 m, szer. 8,1 m, zan. 2,6 m, turb. par. 25 000 KM, pręđ. 32 w., uzbr.: 3 x 102 mm, 8 wt kal. 533 mm, załoga 80 ludzi, seria jednostek budowanych na zamówienie Grecji, zarekwirowana przez Royal Navy po wybuchu wojny.

nostek znalazł się również *Prince Eugene*. Zgodnie z pierwotnym planem jednostki miały do stycznia 1918 otrzymać łoża dział, a do marca same armaty, tak by po zakończeniu prób mogły już maju powrócić do służby. Życie okazało się jednak pełne niespodzianek. Przebudowa monitora w Portsmouth Dockyard polegająca na niezbędnym wzmocnieniu konstrukcji jego kadłuba trwała od 13 grudnia 1917 do 7 kwietnia 1918, jednak jednostka opuściła stocznię bez działa kal. 457 mm na pokładzie, którego nie zdołano jeszcze przygotować i powróciła do Dover.

Okręt wziął udział w operacji, której celem było zablokowanie bazy niemieckich U-bootów w Zeebrugge przeprowadzonej w dniu 23 kwietnia 1918, wchodząc w skład zespołu ostrzeliwującego Ostendę⁵³. Celem dział monitora były niemieckie baterie nadbrzeżne „Tirpitz” i „Aachen”.

W czasie ponownej akcji skierowanej tym razem przeciwko samej Ostendzie, przeprowadzonej w nocy z 9/10 maja 1918, również wziął udział *Prince Eugene*⁵⁴.

Obie brytyjskie akcje mimo poniesionych strat, nie zdołały całkowicie wyeliminować Zeebrugge i Ostendy jako punktów bazowania niemieckich U-bootów oraz lekkich sił nawodnych.

W dniu 28 września 1918 monitor wchodził w skład Dywizjonu II, który kotwicząc na wodach West Deep wspierał ogniem artyleryjskim ofensywę oddziałów dowodzonej przez króla Belgii Alberta Armii Północnej we Flandrii. Okręty Dywizjonu zdołały w ciągu pierwszego dnia operacji wystrze-

lić łącznie około 100 pocisków kal. 305 mm do celów położonych bezpośrednio na belgijskim wybrzeżu i jego zapleczu.

W dniu 19 października 1918 *Prince Eugene* został skierowany do Portsmouth, gdzie miał wreszcie otrzymać długo oczekiwane dział kal. 457 mm. Podjęte prace stoczniowe zostały jednak po zaledwie 3 dniach wstrzymane w związku z rozpoczętymi poufnymi rozmowami z Niemcami na temat zawieszania broni kończącego światowy konflikt. Ostatecznie na pokładzie okrętu nie zamontowano ani samego ani nawet jego łoża, ale za to już 12 grudnia 1918 wycofano jednostkę ze służby i odstawiono na składowisko w Immingham. Na składowisku okręt pozostawał aż do zimy na przełomie lat 1920/1921, gdy został odholowany do stoczni w Portsmouth, celem demontażu uzbrojenia i innych ewentualnie użytecznych jeszcze elementów wyposażenia. Następnie rozbrojony monitor odstawiono na kotwiczowisko Spithead w oczekiwaniu na dalszy smutny finał. W dniu 9 maja 1921 firma T.W. Ward z Sheffield nabyła jednostkę na złom w ramach dużego kontraktu. Monitor odholowano do Preston, gdzie w tamtejszej stoczni złomowej w dniu 10 sierpnia 1923 ostatecznie zakończył swój żywot⁵⁵.

„Prince Rupert”

Monitor powstał w stoczni Hamilton w Port Glasgow, a do służby w Royal Navy został oficjalnie wcielony w dniu 15 lipca 1915. wcześniej, bo 22 czerwca, dowodzenie okrętem objął cmdr (kmdr por) H.O. Reinhold. Warto w tym miejscu wspomnieć, że jednostka z uwa-

gi na moc swej siłowni, zaledwie 1600 KM, była najwolniejszym okrętem serii, rozwijającym w praktyce prędkość około 6,5 węzła, co wywarło niewątpliwie wpływ na przebieg jej służby.

Prince Rupert był drugim okrętem serii, który wszedł do służby i choć początkowo znalazł się w gronie jednostek przeznaczonych do działań w Dardanach, to jednak ostatecznie przydzielono go do Sił Dover, dołączając w Sheerness do *Lord Clive*.

Do bojowego debiutu monitora doszło już w dniu 23 sierpnia 1915 w czasie akcji brytyjskiego zespołu przeciwko służom na Kanale Zeebrugge. Wówczas jednostka zdołała wystrzelić z dystansu około 16 500 m 19 pocisków kal. 305 mm i to pomimo awarii systemu łączności telefonicznej między stanowiskiem kierowania ogniem na platformie masztu a wieżą artyleryjską, zmuszającej do przekazywania bezpośrednich komend głosem⁵⁶. Militarne rezultaty samej operacji były więcej niż problematyczne, bowiem nie zdołano uzyskać żadnego bezpośredniego trafienia w służę.

Po akcji monitor przeszedł do stoczni w Chatham, gdzie dokonano niezbędnych napraw.

Do kolejnej akcji z udziałem *Prince Rupert*, tym razem przeciwko Ostendzie doszło w dniu 7 września 1915, jednak tym razem Brytyjczycy napotkali już na zorganizowany opór niemieckich baterii nadbrzeżnych. W rezultacie do chwi-

53. skład zespołu – patrz przypis nr 40.

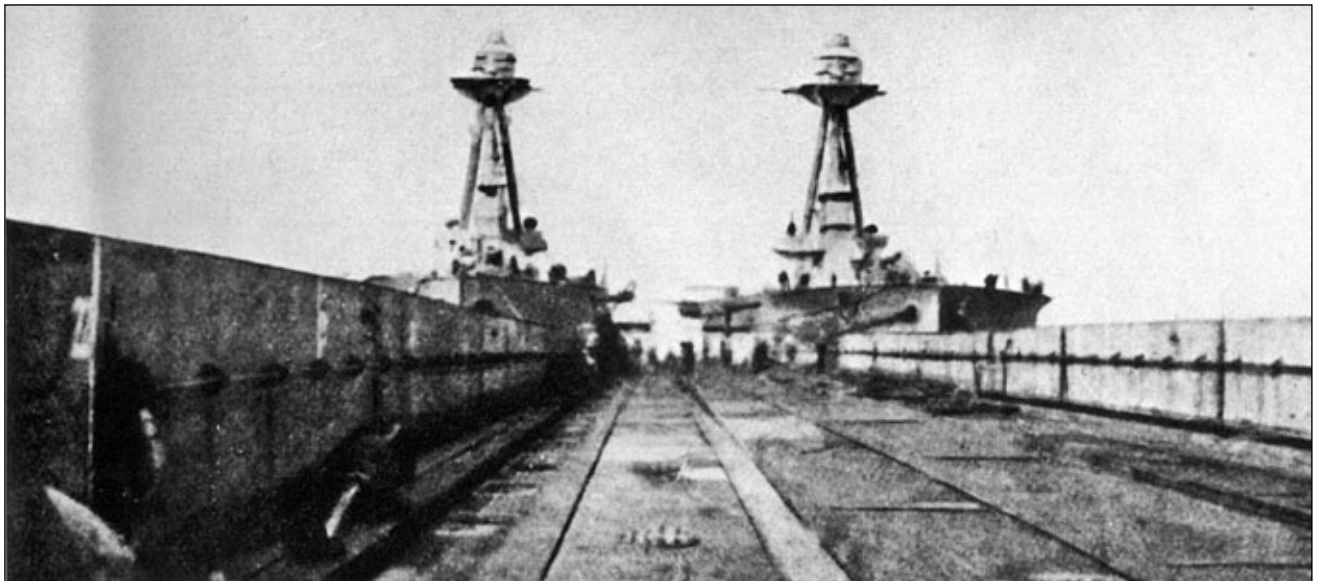
54. wg Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza wojna...*

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

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

Prince Rupert, (z lewej) i *Prince Eugene* w trakcie prób z holowanym „pontonem” we wrześniu 1917 roku.

Fot. zbiory Ian Buxton



li przerwania operacji okręt zdołał wystrzelić zaledwie kilka pocisków kal. 305 mm.

Monitor uczestniczył także w nocnym ostrzale 3 października 1915, wspierającym działania wojsk lądowych w ramach podjętej przez Johna French alianckiej ofensywie jesiennej.

W roku 1916 jednostka, podobnie jak inne monitory serii, została wyposażona w artylerię średniego kalibru w postaci 2 starych dział kal. 152,4 mm o donośności do 10 060 m, które zamontowano na pokładzie dziobówki w rejonie komina.

Jesienią, gdy warunki pogodowe mocno utrudniały prowadzenie ostrzału niemieckich pozycji na wybrzeżu belgijskim wszystkie uzbrojone w działa kal. 305 mm monitory Sił Dover skierowano do Southampton na dokowanie i niezbędne remonty. Wcześniej już sygnalizowano problemy z działami kal. 305 mm zamontowanymi na pokładzie *Prince Rupert*, którym w czasie ostatnich strzelań 3 razy zdarzyły się niedoloty sięgające ponad 900 m. Stąd też po zakończeniu remontu jednostki, co nastąpiło w początkach listopada 1918, postanowiono monitor, jako najwolniejszy z całej serii, „przekwalifikować” do bardziej spokojnej funkcji jednostki strażniczej, podobnie zresztą jak to uczyniono po powrocie z Dardaneli z monitorami *Roberts* i *Havelock*, uzbrojonymi w działa kal. 356 mm, które wykonywały takie zadania odpowiednio w Lowestoft i Yarmouth.

W dniu 5 listopada 1918 monitor zajął stanowisko u ujścia rzeki Tees, które umożliwiałoby ochronę przed ewentualnymi wypadami sił nawodnych Hochseeflotte miast Middlesbrough oraz Hartlepool, z których to ostatnie było już wcześniej celem ataku w grudniu 1914 w czasie tzw. Rajdu Scarborough (57).

W maju 1917 w związku z remontem jednostki przeprowadzonym w stoczni Smith's Dock w Tyne w funkcji strażniczej zastąpił ją czasowo „bliźniaczy” monitor *Sir John Moore*.

Przygotowania do planowanej operacji desantowej na wybrzeżu belgijskim spowodowały, że w połowie lipca *Prince Rupert*, który wraz z *Prince Eugene*, miał „obsługiwać” zachodni „ponton” desantowy, przeszedł w rejon ujścia Tamizy. Ostateczna rezygnacja z planów desantu spowodowała, że 2 października 1917 okręt powrócił do wykonywania swej poprzedniej funkcji. Pobyt monitora w Tees trwał aż do końca wojny, z przerwą w kwietniu

1918, gdy okręt przechodził miesięczny remont w Jarrow.

Po zawarciu zawieszenia broni z Niemcami w dniu 11 listopada 1918, które de facto kończyło działania wojenne, *Prince Rupert*, w przeciwieństwie do większości swoich „bliźniaków” pozostawał nadal w służbie, choć w nieco już innym charakterze. Monitor pozostawał Tees jako tymczasowy tender jednostki bazy okrętów podwodnych *Vulcan*. Służba w tym charakterze trwała do września 1919, po czym monitor po wycofaniu ze służby dołączył do innych jednostek tej klasy na składowisku w Immingham. W maju 1920 rozbrojony monitor przeszedł do Chatham, gdzie pełnił funkcję hulku mieszkalnego dla policji stoczniowej oraz załóg łodzi roboczych. W roku 1922 zmieniono nazwę hulku na *Pembroke*, który jednocześnie stał się pływającymi koszara-

Sił Dover, przybываяc do miejsca pełnienia służby 27 lipca 1915.

W dniu 9 sierpnia 1915 monitor dołączył do swych 3 „bliźniaków” (58), przygotowujących się do podjęcia pierwszej operacji bojowej, do której ostatecznie doszło po zwłoce, spowodowanej niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi, w dniu 23 września 1915. celem akcji były służby na Kanale Zeebrugge. Brytyjskie okręty rozpoczęły ostrzał o godz. 05.36 z dystansu 16 450 m. W trakcie ostrzału zaokrętowany był d-ca Sił Dover i całej operacji, wiceadm. Reginald H. Bacon, zdołał wystrzelić jedynie 9 pocisków kal. 305 mm do chwili awarii jednej z rur układu hydraulicznego, powodującej unieruchomienie wieży artyleryjskiej⁵⁹.

Po powrocie akcji, której wymiar miał bardziej charakter propagandowy



John Moore w początkach swojej służby.

Fot. zbiory Jan Piwowoński

mi Royal Navy. W maju 1923 *Pembroke* został sprzedany na złom, znajdującej się w trudnej sytuacji finansowej stoczni Beardmore, której podjęcie prac rozbiorczych pozwoliło zachować do lepszych czasów trzon załogi. Ostatecznie monitor został pocięty na złom w Glasgow do końca 1923 roku.

„Sir John Moore”

Monitor powstawał w stoczni Scott's w Greenock, a do służby wszedł w dniu 22 lipca 1915. Wcześniej, bo już 1 lipca, dowodzenie okrętem objął cmdr (kmdr por.) S.R. Miller. Jednostka, która początkowo była przeznaczona do działań na Morzu Śródziemnym, ostatecznie trafiła do składu Eskadry Monitorów

niż czysto militarny, bowiem zespół nie zdołał uzyskać żadnego bezpośredniego trafienia w służby, monitor przeszedł do Chatham, gdzie usunięto awarię wieży.

Do kolejnej akcji brytyjskiego zespołu, doszło po kilku nieudanych próbach, w dniu 7 września 1915, a jej celem była Ostenda. Tym razem jednak akcja napotkała na zorganizowany opór niemieckich baterii nadbrzeżnych, które zdołały nawet uzyskać 4 trafienia w *Lord Clive*, co zmusiło Brytyjczyków do szybkiego wycofania się poza zasięg ich ognia. Do tego czasu zespół zdołał wystrzelić łącz-

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

58. były to: *Lord Clive*, *General Craufurd* oraz *Prince Rupert*.

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

nie 14 pocisków kal. 305 mm, w tym *Sir John Moore* zaledwie 2, po czym znów dała o sobie znać awaria układu hydraulicznego wieży, tym razem pompa.

Jesienią 1915 monitor wziął udział w działaniach wspierających ofensywę alianckich wojsk lądowych Johna Frencha. W jej ramach 25-go września ostrzeliwał cele w Westende, a 3 października uczestniczył w strzelaniu nocnym⁶⁰.

W styczniu 1916 wspierając kolejną ofensywą lądową, tym razem marsz. Focha, *Sir John Moore* w dniu 26-go ostrzeliwał wraz z zespołem z dystansu 19 200 m niemieckie obiekty na okupowanym wybrzeżu Belgii w rejonie Westende⁶¹, wystrzelując 11 pocisków kal. 305 mm.

W początkach 1916 na pokładzie dziobówki monitora w rejonie masztu i komina zamontowano 4 stare działa kal. 152,4 mm QF o donośności do 10 060 m, tworzące artylerię średniego kalibru okrętu.

W miesiącach maj, czerwiec i lipiec 1916 jednostka uczestniczyła w zabezpieczaniu działań brytyjskich kontrtorpedowców operujących w rejonie zapory sieciowej postawionej u wybrzeża Belgii. W ramach tych akcji 8 czerwca monitor wraz ze swym „bliźniakiem” *Lord Clive* oraz uzbrojonym w działa kal. 381 mm *Marshal Soult*, odparł ogień artyleryjskim atak zespołu 12 niemieckich okrętów.

We wrześniu wszystkie duże brytyjskie monitory operowały u wybrzeży Belgii, wspierając intensywnym ogniem artyleryjskim ofensywę wojsk Douglasa Haiga. Intensywny ostrzał trwał przez cały tydzień, a w jego trakcie wystrzelono łącznie około 200 pocisków kal. 305 mm.

Po zakończeniu ostrzału celów brzegowych *Sir John Moore* przeprowadził w dniu 23 września 1916 próby z małym holowanym balonem „Zero”, przeznaczonym do wykrywania okrętów podwodnych, sprawdzając czy można go również ewentualnie wykorzystać do kierowania ogniem artyleryjskim. W październiku i listopadzie jednostka przeszła dokowanie w Southampton.

Plany związane z przygotowaniem operacji desantowej na wybrzeżu belgijskim mocno zaangażowały monitor w roku 1917. *Sir John Moore* wraz z *Lord Clive* były pierwszą parą jednostek przeznaczoną do „obsługi” eksperymentalnego „pontonu” desantowego, podejmując pierwsze próby już 28 marca. W połowie lipca oba monitory przeszły do ujścia Tamizy, gdzie przez kolej-

ne 2 tygodnie ćwiczyły manewrowanie z przydzielonym im centralnym „pontonem” desantowym.

Słabsze, gorsze niż oczekiwano postępy ofensywy tzw. Trzeciej bitwy pod Ypres oraz złe warunki atmosferyczne, zadecydowały, że w końcu września ostatecznie zrezygnowano z przeprowadzenia desantu, wobec czego 2 października 1917 monitory powróciły do realizacji swych podstawowych zadań.

W dniu 4 października 1917 wszystkie uzbrojone w działa kal. 305 mm monitory ze składu Sił Dover skoncentrowano w Portsmouth w celu przeprowadzenia dokowania i niezbędnych remontów. W trakcie remontu z pokładu *Sir John Moore* usunięto 4 działa kal. 152,4 mm QF, montując w ich miejsce 4 działa kal. 102 mm BL IX.

W listopadzie 1917 monitory powróciły znów na linię zapory sieciowej u wybrzeża belgijskiego, zabezpieczając działania operujących w tym rejonie mniejszych jednostek nawodnych. Działania zabezpieczające trwały nieprzerwanie do kwietnia 1918.

U-booty oraz torpedowce operujące w oparciu o bazy w Zeebrugge i Ostendzie, stanowiły utrapienie brytyjskiego dowództwa, stąd też postanowiono je zneutralizować przez ich zablokowanie. Plan takiej operacji przygotowywano już od końca 1917, a zmaterializował się on w dniu 23 kwietnia 1918, gdy w końcu przystąpiono do jego realizacji. *Sir John Moore* nie uczestniczył bezpośrednio tak jak jego „bliźniaki” w ostrzale Ostendy, pozostając na wodach Cieśniny Dover i wspierając operujące tam patrole zwalczające okręty podwodne. Połowiczny sukces pierwszej operacji nie zraził Brytyjczyków, którzy w nocy z 9/10 maja 1918 przeprowadzili kolejną akcję, której celem była tym razem już sama Ostenda. Tym razem *Sir John Moore* wziął udział w akcji, zwalczając ogniem swych dział niemieckie baterie nadbrzeżne mniejszego kalibru, rozlokowane na zachód od Ostendy⁶². Również sukces tej operacji okazał się jedynie częściowy.

W dniu 28 września 1918 ruszyła we Flandrii ofensywa Armii Północnej, dowodzonej przez króla Belgii Alberta. Wsparcie ogniowe ofensywie udzielały *Siły Dover*. Monitor znalazł się w składzie Dywizjonu II, który z pozycji ogniowej w rejonie kanału żeglugowego West Deep, ostrzeliwał początkowo Ostendę i Zeebrugge, by następnie przenieść ogień na zaplecze niemieckiego ugrupowania. W ciągu dnia ostrzału 3 moni-

tory Dywizjonu II⁶³ wystrzeliły ogółem około 100 pocisków kal. 305 mm, z których jeden z dział *Sir John Moore* miał osiągnąć bezpośrednio nieprzyjacielski skład amunicji⁶⁴.

Była to jednak już ostatnia akcja bojowa monitora w czasie wojny, bowiem zawarte w dniu 11 listopada 1918 zawieszenie broni z Niemcami, kończyło de facto działania wojenne. Monitory stały się tym samym już „zbędnym balastem” dla Royal Navy, wobec czego zaczęto szybko wycofywać je z czynnej służby. *Sir John Moore* opuścił Dover i przeszedł do Nore dopiero 16 stycznia 1919 jako ostatni z działających w Siłach Dover. Został jednak niezwłocznie, jeszcze w tym samym miesiącu reaktywowany w służbie jako tender artyleryjski Pierwszej Floty. W tym charakterze okręt pełnił służbę do wiosny 1920, po czym został definitywnie wycofany ze służby, rozbity i wystawiony na sprzedaż. W dniu 8 listopada 1921 jednostkę zakupiła firma Slough Trading Company, reprezentująca niemieckie stocznie złomowe. Rozbrojony monitor przeholowano do Bremy, gdzie został ostatecznie pocięty na złom w lipcu 1922.

„General Wolfe”

Budowa monitora została ostatecznie, po początkowych perturbacjach, przeprowadzona przez stocznię Palmers w Hebburn-on-Tyne. Jednostka weszła oficjalnie do służby w Royal Navy w dniu 9 listopada 1915⁶⁵, jako ostatnia z całej serii i otrzymała przydział do Dywizjonu Monitorów Sił Dover. Do swej macierzystej bazy w Dover okręt dotarł ostatecznie 12 listopada 1915, a tym samym w składzie Dywizjonu znajdowało się 6 monitorów uzbrojonych w działa kal. 305 mm oraz 2 z działami kal. 381 mm. Działania przeciwko celom na belgijskim wybrzeżu prowadzone były jednak w oparciu o wysuniętą bazę w Dunkierce, przy czym z reguły w porze nocnej jeden z okrętów pełnił dozór na morzu na wysokości Nieuport by zapewnić ochronę samej Dunkierce przed wypadami niemieckich sił lekkich.

60. w pierwszej akcji uczestniczyły: *Marshal Ney*, *Lord Clive* i *Sir John Moore*, a w drugiej *Sir John Moore*, *Prince Rupert* i *Prince Eugene*.

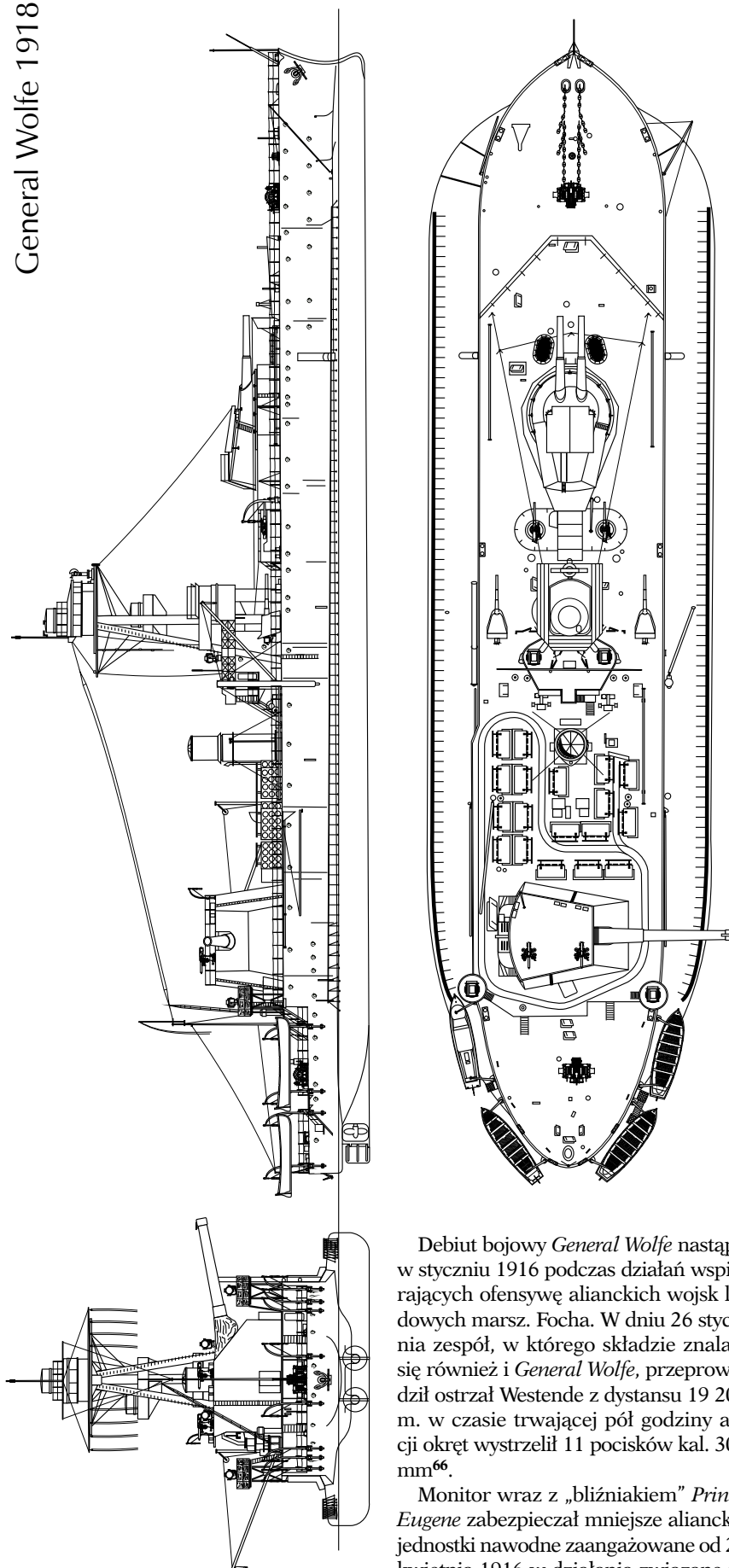
61. skład zespołu – patrz przypis nr 25.

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

63. były to: *Prince Eugene*, *Sir John Moore* oraz *General Craufurd*.

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

65. *Conway's All...* podaje, że jednostka weszła do służby już w październiku 1915.



Rys. Jerzy Lewandowski 2007

Debiut bojowy *General Wolfe* nastąpił w styczniu 1916 podczas działań wspierających ofensywę alianckich wojsk lądowych marsz. Focha. W dniu 26 stycznia zespół, w którego składzie znalazł się również i *General Wolfe*, przeprowadził ostrzał Westende z dystansu 19 200 m. w czasie trwającej pół godziny akcji okręt wystrzelił 11 pocisków kal. 305 mm⁶⁶.

Monitor wraz z „bliźniakiem” *Prince Eugene* zabezpieczał mniejsze alianckie jednostki nawodne zaangażowane od 24 kwietnia 1916 w działania związane ze

stawianiem zapory sieciowej o długości 20 Mm między Nieuport a Zeebrugge, zabezpieczającej przed niemieckimi U-bootami. Postawiona w odległości 12 Mm od linii brzegowej zapora znajdowała się jednak w zasięgu dział kal. 280 mm niemieckiej baterii nadbrzeżnej „Tirpitz”, która z dystansu prawie 29 300 m zaczęła ostrzeliwać *General Wolfe*, zmuszając jednostkę do szybkiego (zwłaszcza wobec maksymalnej prędkości około 8 węzłów) wycofania się z pod ognia. Po południu niemieckie baterie zdołały dosięgnąć kontrtorpedowiec *Melpomene*, który jednak zdołał wycofać się pod osłonę dział zabezpieczających operację monitorów.

Latem 1916 wraz z innymi monitorami Sił Dover, jednostka wspierała ogień swych dział ofensywę podjętą przez alianckie siły Douglasa Haig. W trakcie trwającego przez cały tydzień, poczynawszy od 8 września, ostrzału belgijskiego wybrzeża, zespół brytyjski wystrzelił łącznie około 200 pocisków kal. 305 mm.

W październiku 1916 wraz z pozostałymi monitorami uzbrojonymi w działa kal. 305 mm, okręt przeszedł do Southampton, gdzie został dokowany i poddany niezbędnemu remontowi. Równocześnie na pokładzie dziobówki, wzorem innych jednostek serii, zamontowano w rejonie masztu i komina 4 działa kal. 152,4 mm BL VII o donośności do 12 460 m, które utworzyły artylerię średniego kalibru okrętu.

W związku z planowaną operacją desantową na wybrzeżu belgijskim *General Wolfe* wraz z „bliźniaczem” *General Craufurd*, został przydzielony do „obsługi” wschodniego „pontonu” desantowego. W połowie lipca 1917 monitor został przesunięty do rejonu ujścia Tamizy, gdzie przez 2 tygodnie przeprowadzał ćwiczenia w manewrowaniu „pontonom” desantowym. Planowany desant miał wesprzeć ofensywę podjętą w ramach tzw. Trzeciej bitwy pod Ypres, jednak rzeczywiste postępy podjętej 31 lipca 1917 ofensywy były słabsze niż zakładano, a dodatkowo jeszcze we wrześniu nastąpiło pogorszenie warunków atmosferycznych, co już ostatecznie zdecydowało o rezygnacji z przeprowadzenia operacji. W tej sytuacji monitory mogły po 2 października 1917 powrócić do swych zwykłych zajęć.

W dniu 4 października 1917 wszystkie monitory z działami kal. 305 mm ze składu Sił Dover skoncentrowano

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

w Portsmouth celem przeprowadzenia dokowania i niezbędnych remontów. Po ich zakończeniu w listopadzie 1917 jednostki przystąpiły do zabezpieczania działań małych alianckich okrętów nawodnych operujących na linii zapór sieciowych u wybrzeży okupowanej Belgii. Działania te trwały nieprzerwanie do kwietnia 1918, a jednym z najbardziej zaangażowanych w ich realizację monitorów był właśnie *General Wolfe*.

W dniu 5 kwietnia 1918 monitor trafił do Portsmouth Dockyard, gdzie rozpoczęto na jego pokładzie prace związane z zamontowaniem dodatkowego pojedynczego dział kal. 457 mm Mk I, pochodzącego z „wielkiego lekkiego krążownika” *Furious*. Zakres prac przygotowawczych był analogiczny jak wykonany już wcześniej na *Lord Clive* oraz *Prince Eugene*, które jednak powróciły do służby w Siłach Dover, nie doczekawszy się montażu samych dział.

W tym miejscu warto zaznaczyć, że *General Wolfe* miał wiele szczęścia, bo choć do stoczni w Portsmouth trafił jako ostatni, to jako pierwszy otrzymał w dniu 9 lipca 1918 dział kal. 457 mm (No 2 z rejestru). Po zakończeniu prac związanych z montażem nowego uzbrojenia, w dniu 7 sierpnia 1918 monitor wyszedł w morze by w rejonie wyspy Wright przeprowadzić próbne strzelanie⁶⁷. W toku prób uzyskano zupełnie przyzwoitą szybkostrzelność – 1 strzał na 4 minuty.

W dniu 15 sierpnia 1918 *General Wolfe* już z nowym dowódcą, którym został cmdr (kmdr por.) S.B. Boyd-Richardson, na pokładzie powrócił do składu Sił Dover, jednak praktycznie aż do końca września nie miał okazji do wypróbowania skuteczności nowego dział kal. 457 mm na nieprzyjaciela.

Do bojowego debiutu nowego uzbrojenia doszło w trakcie wspierania rozpoczętej w dniu 28 września 1918 ofensywy flandryjskiej alianckiej Armii Północnej pod dowództwem króla Belgii Alberta. *General Wolfe* wraz z nowym monitorem *Gorgon*⁶⁸ utworzył Dywizjon III Sił Dover. Jednostka otwarła ogień w dniu 28 września 1918 o godz. 07.32 z dystansu około 32 900 m do celu, którym był most kolejowy w Snaeskerke, 7,5 km na zachód od Ostendy. Z uwagi na niewielki możliwości manewru monitorowi na stanowisku ogniowym towarzyszył holownik *Lady Brassey*. W czasie trwającego około 2 godzin ostrzału wystrzelono łącznie 45 pocisków kal. 457 mm, uzyskując bardzo wysoką szybkostrzelność praktyczną – 1 strzał na 2,5

minuty⁶⁹. W godzinach późniejszych wystrzelono jeszcze dalsze 8 pocisków kal. 457 mm, co oznaczało, że zdołano rozchodować niemal całkowicie znajdujący się na pokładzie zapas amunicji, przypomnijmy liczący 60 sztuk.

Ostrzał z dział kal. 457 mm był również kontynuowany w dniach następnych, i tak 29 września *General Wolfe* wystrzelił 18 pocisków, 2 października 3 pociski, a 3-go tego miesiąca dalszych 6 pocisków⁷⁰. Z uwagi na złe warunki pogodowe nie można było wykorzystywać samolotów do korygowania ognia artyleryjskiego, co niewątpliwie znacznie osłabiło jego efektywność.

Do kolejnej akcji doszło w dniu 14 października 1918 w związku z rozpoczętym wycofywaniem się niemieckich sił na wschód, w tym przypadku jednostce towarzyszył już również uzbrojony w dział kal. 457 mm Mk I „bliźniak” – *Lord Clive*. W toku akcji w dniu 15 października *General Wolfe* wystrzelił swoje ostatnie 2 pociski kal. 457 mm w czasie prowadzonych działań wojennych.

Zawarcie zawieszenia broni z Niemcami w dniu 11 listopada 1918 oznaczało zakończenie działań zbrojnych na morzu i spowodowało, że „zbędne” już monitory zaczęto szybko wycofywać z czynnej służby. Los ten spotkał *General Wolfe* już 18 listopada 1918 w Sheerness, po czym okręt odstawiono na składowisko w Immingham. Postój na składowisku trwał do grudnia 1920, gdy monitor przeholowano do stoczni w Portsmouth, gdzie z jego pokładu zdemontowano uzbrojenia artyleryjskie i inne nadające się jeszcze do ewentualnego wykorzystania wyposażenie. Rozbrojoną jednostkę postawiono na kotwicy w Spithead w oczekiwaniu na nabywcę. W dniu 9 maja 1921 firma T.W. Ward z Sheffield nabyła do złomowania większą partię bezużytecznych już okrętów, wśród której znalazł się także *General Wolfe*. Jednostkę przeholowano do Hayle, gdzie w roku 1923 została ostatecznie rozebrana na złom⁷¹.

Podsumowanie

Monitory typu *Lord Clive*, stanowiące w zasadzie poza uzbrojeniem, powielenie wcześniejszego typu *Abercrombie*, były typowymi okrętami szybkiej wojennej budowy przeznaczonymi do realizacji tylko jednego zadania – ostrzału niemieckich pozycji na okupowanym wybrzeżu belgijskim.

Konstrukcja kadłuba stanowiła solidną stabilną platformę dla zamontowania dział kal. 305 mm, które jednak

z racji swego wieku, mimo przeprowadzonej modernizacji, były dalekie od technicznej doskonałości. Zresztą może nawet nie tyle same armaty ile konstrukcja i napęd wież artyleryjskich.

Szacuje się, że w czasie działań wojennych wszystkie 8 monitorów serii wystrzeliło ogółem tylko do samych celów lądowych około 2000 pocisków kal. 305 mm, nie licząc dalszych, wystrzelonych w toku odpierania ataków okrętów przeciwnika.

O możliwościach konstrukcji kadłubów monitorów najlepiej świadczyć może fakt, że na 2 z nich zdołano zamontować dodatkowe ciężkie dział kal. 457 mm Mk I, które wraz z całym wyposażeniem ważyło bagatela 384 t.

Niewątpliwym mankamentem monitorów, odziedziczonym wprost po typie *Abercrombie* były słabe właściwości manewrowe, niewielka dzielność morską oraz mała, choć już odrobinę wyższa niż u poprzedników, prędkość maksymalna. Cechy te utrudniały działania na wodach burzliwego Kanału La Manche, ale właściwie dyskwalifikowały ze służby na „dalekich morzach”, czego dowodem był fakt, że jedynie 2 jednostki skierowano do służby na Morzu Śródziemnym. Większość, bo aż 6 z 8 jednostek serii działało u brzegów Belgii, niejako w „zasięgu wzroku” bazy Dover, pełniąc tak na dobrą sprawę funkcję „stacjonarnych” pływających baterii. ●

Bibliografia

1. Buxton I., *Big gun monitors – the history, construction and operation of the Royal Navy monitors*, Tynemouth 1978.
2. Conway's *All the World's Fighting Ships 1906 – 1921*, London 1985.
3. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.
4. Hodges P., *The big gun, battleship main armament 1886-1945*, London 1989.
5. Jankiewicz Z., *Wodnosamoloty*, Warszawa 1986.
6. Sobański M.S., *Brytyjskie monitory typu Abercrombie*, cz. I i II „Okręty Wojenne” nr 81(1/2007) i nr 82 (2/2007).

67. wg Hodges P., *The big gun...*

68. *Gorgon* (eks-norw. *Nidaros*) – bryt. monitor, zbud. 1913-18 Elswick, wyp. 5700/5746 t, dł. 94,5 m, szer. 22,4 m, Zan. 5,0 m, masz. par. 4000 KM, pręđ. 12 w., zasięg 2700 Mm/11 w., Uzbr.: 2 x 234 mm, 4 x 152,4 mm, 2 x 76,2 mm plot., 2 x 40 mm plot., załoga 305 ludzi jednostka bliźniacza – *Glafton*.

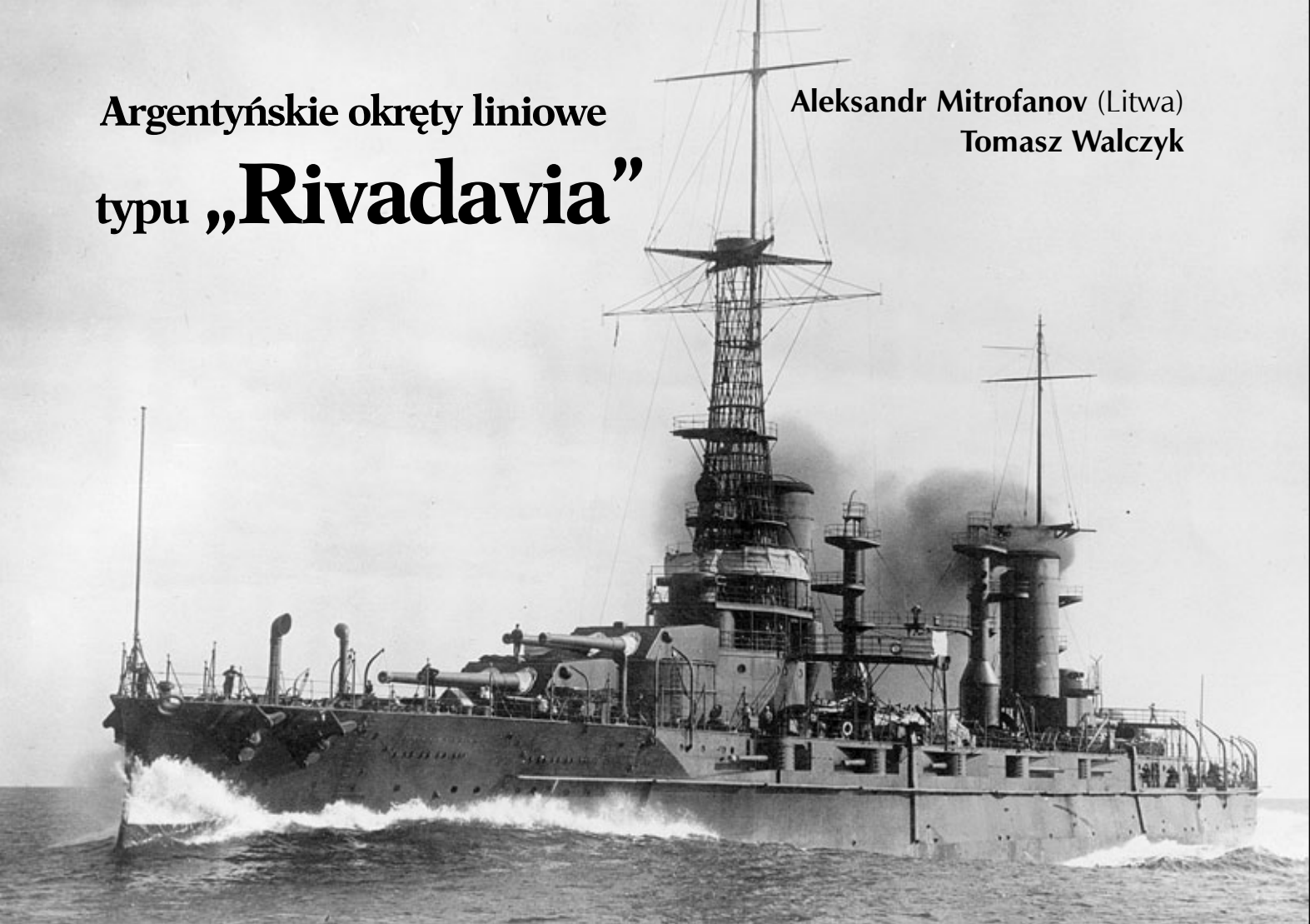
69. wg Hodges P., *The big gun...*, natomiast Buxton I., *Big gun...* mówi o 44 pociskach kal. 457 mm.

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

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

Argentyńskie okręty liniowe typu „Rivadavia”

Aleksandr Mitrofanov (Litwa)
Tomasz Walczyk



Zapewne jedna z najpiękniejszych fotografii *Rivadavia* wykonana w trakcie prób odbiorczych.

Fot. zbiory Carlos J. Mey

Geneza i opis konstrukcji

Zbudowany w Anglii w roku 1906 okręt liniowy *Dreadnought* stał się prawdziwą rewolucją w zakresie techniki morskiej. Na świecie zaczęła się prawdziwa gorączka budowy nowych okrętów tego rodzaju. W Ameryce Południowej jako pierwsza do wyścigu w konstrukcji dreadnotów przystąpiła Brazylia, która zamówiła w roku 1907 w stoczni brytyjskiej 2 najpotężniejsze wówczas okręty liniowe świata o wyporności 19 200 t, uzbrojone w 12 dział kal. 305 mm (12") (*Minas Geraes* i *São Paulo*). Jednostki te kosztowały skarb państwa 3 642 800 £. Sytuacja panująca pomiędzy krajami Ameryki Południowej była od lat napięta; na przełomie wieków doszło do wyścigu zbrojeń pomiędzy Argentyną a Chile w obliczu dyskusji o przebiegu granicy pomiędzy tymi państwami. Brazylia nie pozostawała w tyle, a jej bardzo dobra w tym momencie sytuacja ekonomiczna pozwalała na zamówienie dwóch dreadnotów. W odpowiedzi Argentyna postanowiła zbudować własne dreadnoty, ich zamówienie zostało autoryzowane w 1908 r. W tym samym roku kontradmirał Onofre Betbeder założył biuro w Londynie i ogłosił międzynarodowy konkurs na najlepszy projekt 2 pancerników, 6 niszczycieli i 12 torpedowców. Założenia ramowe dla dreadnotów były bardzo ogólne i przewidywały budowę dwóch jednostek z opcją na trzecią. W konkursie uczestniczyło 15 znanych stoczní z USA (Cramp & Sons, Fore River SC, Newport News SB Co., New York SB Co), Wielkiej Brytanii (Armstrong Whitworth & Co., Vickers i inne), Francji (Forges & Chantiers), Włoch (Ansaldo) i Niemiec (Blohm + Voss). Argentyńczycy prowadzili przetarg w sposób, który zbudził spore kontrowersje, bowiem z przedłożonych pro-

jektów wybrali najlepsze elementy i na ich podstawie ogłosili nowy konkurs projektów. Taką procedurę powtarzali dwukrotnie. Ostatecznie kontrakt o łącznej wartości 21 330 600 USD (2 214 000 funtów) na budowę 2 okrętów liniowych został w dniu 22 stycznia 1910 roku podpisany z amerykańską firmą Fore River Shipbuilding Corporation (Quincy, Massachusetts), która zaproponowała kwotę niższą o 224 tys. funtów w stosunku do następnego oferenta. Przed podjęciem ostatecznej decyzji stoczní odwiedziła delegacja marynarki argentyńskiej z admirałem Domecq Garcia na czele. 5 lutego podpisany został kontrakt z podwykonawcą drugiej jednostki.

Stępkę pierwszego okrętu (we wstępnym etapie budowy określanym jako „Acorzado No2” - pancernik nr 2), który otrzymał nazwę *Rivadavia* na cześć pierwszego prezydenta Argentyny Bernardino Rivadavia, położono w dniu 25 maja 1910 roku na pochylni Fore River Shipbuilding, zaś drugiego, nazwanego *Moreno* dla upamiętnienia sekretarza pierwszego argentyńskiego rządu i pierwszego ministra marynarki Mariano Moreno, w dniu 9 lipca tego roku na pochylni podwykonawcy – stoczni New York Shipbuilding (Camden, New Jersey). Budowa drugiej jednostki w innej stoczni była podyktowana krótkimi terminami budowy i przekazania jednostek Argentynie. Dreadnoty zostały wodowane odpowiednio 26 sierpnia i 23 września 1911 roku. W grudniu 1911 r. do stoczni Fore River przybył kmdr por. José Moneta, który został wyznaczony na pierwszego dowódcę jednostki i sprawował nadzór jej budowy. *Rivadavia* wszedł do służby 27 sierpnia 1914, a *Moreno* – 25 lutego następnego roku. Opóźnienie w przekazaniu drugiej jednostki wynikało z problemów stoczni. Planowana

była jeszcze budowa trzeciej jednostki (środku na ten cel zostały przydzielone w roku 1912), jednak po rezygnacji przez Brazylię z budowy *Rio de Janeiro*, również Argentyna odstąpiła od tej idei. Podczas posiedzeń Kongresu deputowani lewicy ostro występowali przeciw budowie tej jednostki, a czasem podnosili dość radykalne głosy, że państwa nie było stać na dwa duże pancerniki i występowali o ich sprzedaż. Nieprzychylny nastrój towarzyszący budowie pancerników był zapewne jednym z powodów śmiertelnego ataku serca kontradmirała Betbedera, który był odpowiedzialny za konkurs i realizację kontraktu.

Pod względem konstrukcji i wyglądu zewnętrznego okręty wykazywały wiele podobieństw ze swymi amerykańskimi odpowiednikami, choć widoczne były również wpływy europejskiej szkoły budownictwa okrętowego. Przykładowo układ siłowni przypominał rozwiązanie zastosowane na budowanym w tym czasie włoskim drednocie *Dante Alighieri*.

Architektonicznie argentyńskie okręty liniowe były okrętami o jednej nadbudówce, sięgającej aż do stanowiska wieży artyleryjskiej „X” głównego kalibru, przedłużonym pokładzie dziobowym, 3 śrubach napędowych i 1 sterze. Układ wież „A”, „B” oraz „E”, „F” przypominał zastosowany na amerykańskich jednostkach, ale pozycja wież „C” i „D” en echelon nawiązywała do brytyjskich pancerników typu *Colossus* i *Neptune*. Silna artyleria średnia z 12 działami 152 mm w kazamatach nawiązywała z kolei do rozwiązań niemieckich. Cechami wyróżniającymi jednostki były – charakterystyczny dla amerykańskich okrętów tego czasu ażurowy maszt przedni (zaprojektowany na podstawie prac znanego rosyjskiego inżyniera – tzw. „hiperboloida Szuchowa”), 2 masywne kolumny na śródokręciu z bomami ładunkowymi do obsługi pokładowych środków

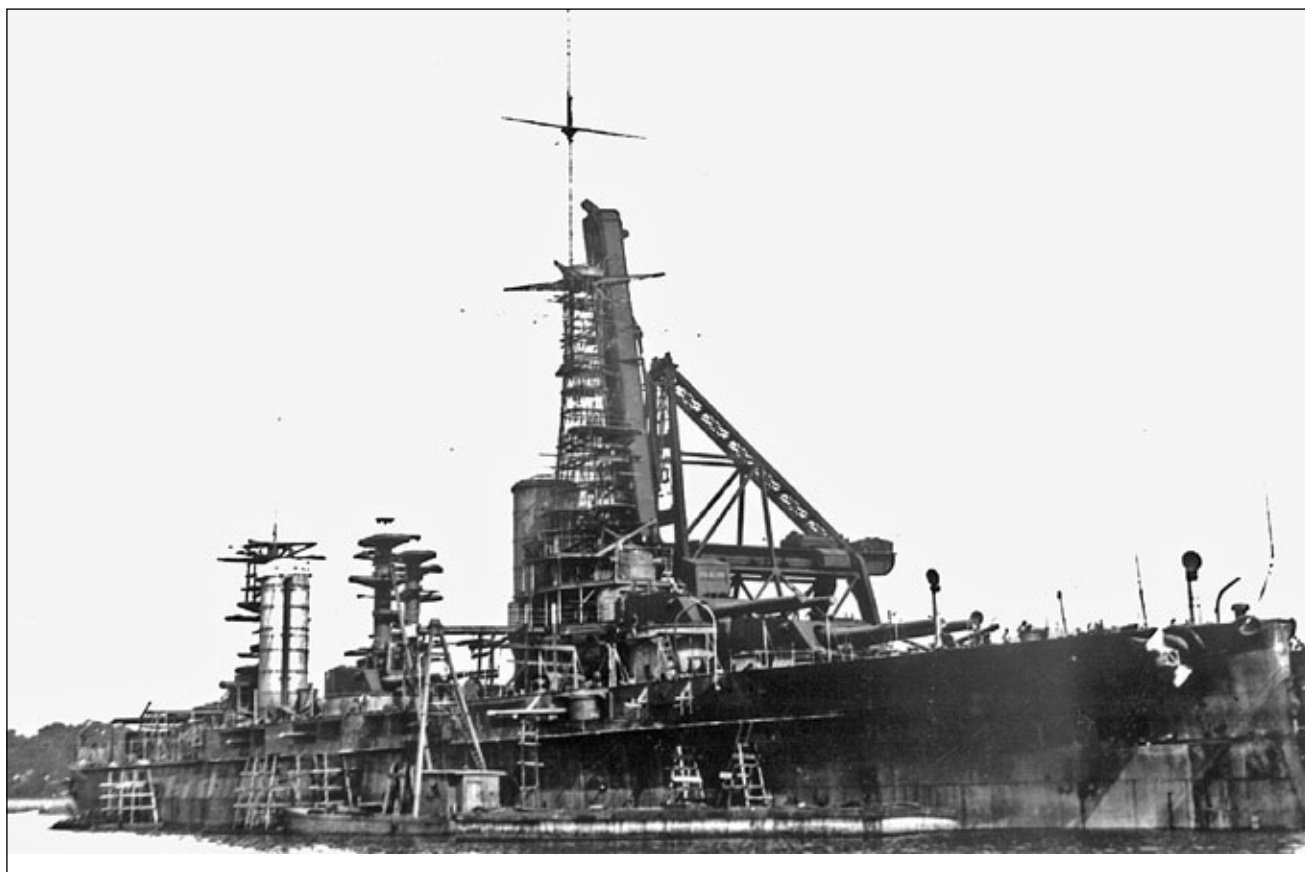
pływających (6 jednostek) oraz stanowiskami reflektorów bojowych i dalmierzy, a także palowy maszt rufowy.

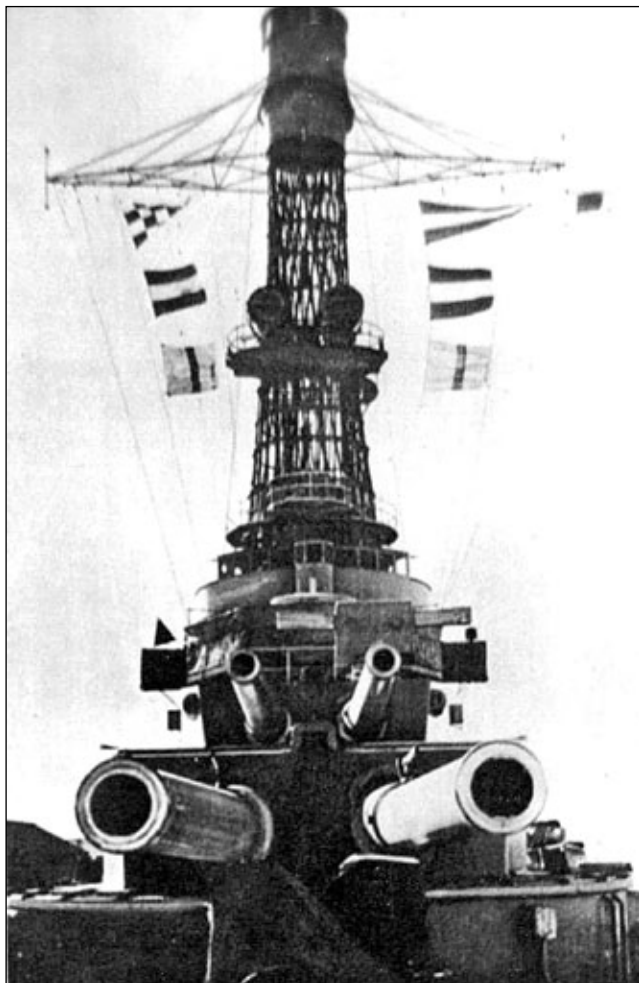
Wyporność normalna jednostek wynosiła około 28 000 t, zaś pełna około 30 000 t przy następujących podstawowych wymiarach: – długość całkowita 181,3 m (a 178,3 m między pionami), szerokość 29,5 m i zanurzenie 8,5 m. Kadłub podzielony był na przedziały wodoszczelne przez 22 poprzeczne grodzie wodoszczelne.

Pancerz, o łącznej wadze 7600 t, co stanowiło 27,4% standardowej wyporności, został wykonany przez niemieckie zakłady Krupp. Główny pas opancerzenia burtowego rozciągał się wzdłuż linii wodnej okrętu od dziobowej wieży „A” artylerii głównego kalibru do wieży rufowej „Y”. Odcinek pancerza burtowego o długości 73 m osłaniający przedziały układu napędowego miał szerokość 2,4 m (wg innych źródeł 3,35 m), w tym 1 m (1,8 m wg innych źródeł) znajdował się poniżej konstrukcyjnej linii wodnej okrętu. Grubość opancerzenia burtowego wahała się od 280 mm w części górnej do 127 mm w części dolnej. W rejonie wież artyleryjskich głównego kalibru grubość opancerzenia wynosiła od 254 mm do 127 mm. Grubość nawodnego opancerzenia burtowego na odcinku 122 m między wieżami artyleryjskim „A” i „Y” wynosiła 229 mm – 203 mm. Pokład baterijny w rejonie kazamat dział kal. 152 mm ochraniał pancerz 152 mm. Część dziobową chronił pas 127 mm pancerza, rufową pancerza 102 mm. Zabezpieczenie przed skutkami działania broni podwodnej stanowiła wzdłużna gródź o grubości 76 mm (w rejonie komór amunicyjnych umieszczone 3 wzdłużne grodzie). Ciekawym ewenementem zabezpieczenia okrętów była 19 mm pancerna podłoga w przedziałach maszynowo-kotłowych oraz komorach amunicyjnych. Rozciągający się między dziobową a rufową wieżą ar-

Rivadavia w trakcie prac wyposażeniowych w Quincy, 17 czerwca 1913 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderen





Ciekawe ujęcie dziobowych dział kal. 305 mm na *Moreno*.
Fot. zbioru Georg v. Rauch

tylerii głównego kalibru górny pokład pancerny miał grubość 38 mm. Znajdujący się na całej długości okrętu główny pokład pancerny ochraniał od góry wewnątrz kadłuba 76 mm pancerzem. Dziobowe stanowisko dowodzenia chroniło 305 mm pancerza, a rufowe odpowiednio 229 mm. Solidne zabezpieczenie posiadały również wieże artylerii głównego kalibru osadzone na 279 mm pancernych barbetach. Płyty czołowe miały 305 mm, tylne 279 mm, boki po 229 mm, zaś pancerny dach 76 mm.

Podstawowe uzbrojenie okrętów liniowych składało się z 12 dział kal. 305 mm (12”) wyprodukowanych przez amerykańską firmę Bethlehem, umieszczonych w 6 dwudziałowych wieżach artyleryjskich. Wieże rozmieszczone były liniowo w superpozycji oraz romboidalnie. Po dwie wieże na dziobie i rufie rozmieszczone były w osi symetrii okrętu w superpozycji, zaś pozostałe dwie na burtach w rejonie śródkręcia. Zapas amunicji wynosił po 120 pocisków na lufę. Odległość do celu określana była przy pomocy 2 dalmierzy optycznych Barr & Stroud o bazie 4,54 m, umieszczonych w opancerzonych stanowiskach pomiarowych, zamontowanych ponad dziobowym i rufowym stanowiskiem dowodzenia.

Podstawowa charakterystyka taktyczno-techniczna wież artyleryjskich z działami kal. 305 mm L/50 Mark 7

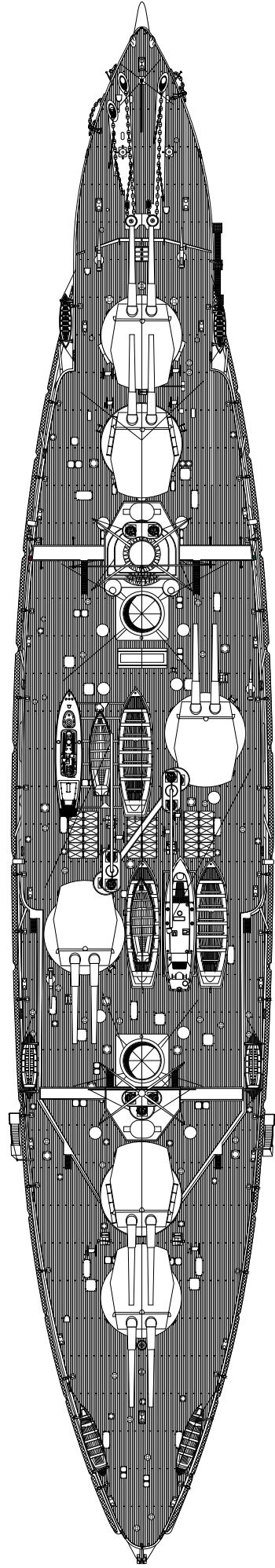
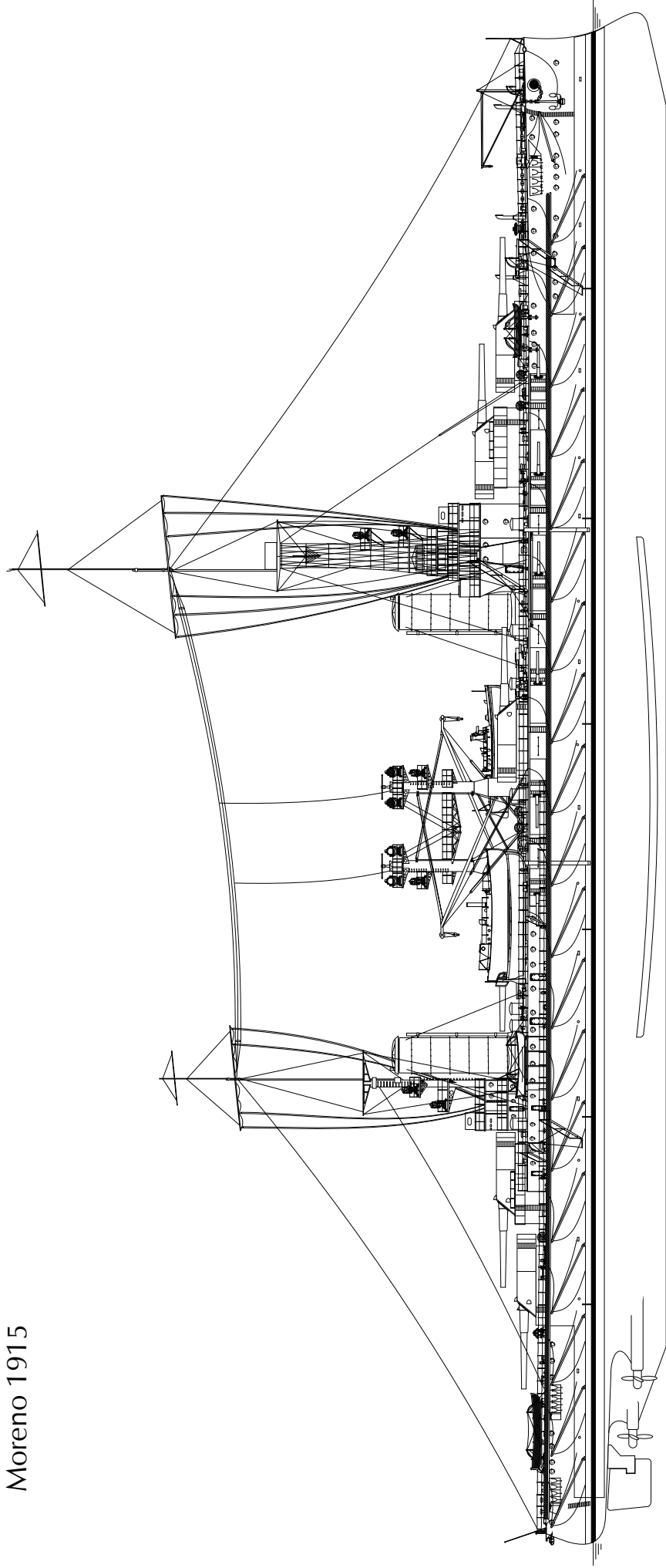
Rok opracowania – 1910
Waga wieży – 498,86 t
Waga lufy z zamkiem – 53,60 t
Długość lufy – 15,424 m
Kąt podniesienia lufy – -5°/+15°
Sposób ładowania – amunicja rozdzielnego ładowania, ładunek miotający + kartusze
Kąt ładowania amunicji – dowolny
Waga ładunku miotającego – 152,9 kg
Waga pocisku przeciwpancernego – 395 kg
Waga pocisku odłamkowego – 336 kg
Prędkość początkowa pocisku przeciwpancernego – 884 m/s
Maksymalna donośność (+15°, pocisk przeciwpancerny) – 21 000 m
Szybkostrzelność – 2-3 wystrzały na minutę (wg innych źródeł 1,5 wystrzału na minutę)
Żywotność lufy – 200 wystrzałów
Maksymalna grubość płyty pancernej KSC, przez pocisk przeciwpancerny (kąt zetknięcia 90°, prędkość uderzenia 900 m/s) – 719 mm

Argentyńskie okręty liniowe zostały wyposażone również w silną artylerię średniego kalibru, którą stanowiło 12 dział kal. 152 mm L/53 (6”) Mark 13 firmy Bethlehem, rozmieszczonych w chronionych pancerzem o grubości 152 mm kazamacie na górnym pokładzie. Szybkostrzelność dział wynosiła 8 wystrzałów na minutę, pociski ważyły 48 kg, zaś ich zapas wynosił po 300 sztuk na lufę. Odległość do celów określano z wykorzystaniem 2 dalmierzy optycznych Barr & Stroud o bazie 2,74 m, umieszczonych na szczytach kolumn ładunko-

Tablica strzelań dla pocisków przeciwpancernych

Dystans m	Kąt podniesienia °	Czas lotu sek.	Kąt padania °	Prędkość padania m/sek.
2 000	0,76	2,3	0,80	819
4 000	1,60	4,9	1,77	757
6 000	2,54	7,7	2,97	696
8 000	3,59	10,7	4,46	638
10 000	4,78	14,0	6,31	583
12 000	6,14	17,6	8,59	532
14 000	7,68	21,6	11,41	486
16 000	9,44	26,0	14,85	445
18 000	11,45	30,8	18,93	410
20 000	13,74	36,10	23,65	383
21 000	15,00	39,00	26,21	373

Moreno 1915



wych na śródokrećciu. Obronę przed atakami niszczycieli i torpedowców zapewniało 16 pozbawionych pancernej osłony szybkostrzelnych dział kal. 102 mm L/50 (4”) Mark 12 (z zapasem amunicji po 350 sztuk na lufę). Poza tym okręty dysponowały 2 podwodnymi wyrzutniami torpedowymi kal. 533 mm (z zapasem 16 torped), umieszczonymi na burtach w dziobowej części kadłuba.

Jednostki zostały wyposażone w najnowsze w owym czasie środki nawigacji, kierowania ogniem i łączności, w tym nadajnik radiowy firmy Telefunken o mocy 8 kW i zasięgu 1500 km. Liczebność załogi ustalono na 1050 marynarzy i oficerów.

Siłownia argentyńskich drednotów składała się z 3 zespołów turbin parowych systemu Curtis o mocy projektowej 45 000 KM (w czasie prób osiągnięto 39 750 KM), pracujących na 3 śruby napędowe. Parę do turbin zapewniał zespół 18 kotłów parowych wodnorurkowych firmy Babcock & Wilcox o mieszanym systemie opalania (węgiel i mazut), rozmieszczony w 6 przedziałach kotłowni. Przedział turbin znajdował się w środkowej części kadłuba i był oddzielony od przedziałów kotłowni komorami amunicyjnymi środkowych wież artyleryjskich głównego kalibru. Elektrownia pokładowa składała się z 4 turbogeneratorów, każdy o mocy 375 kW, rozmieszczonych poniżej komór amunicyjnych środkowych wież artyleryjskich głównego kalibru oraz 2 agregatów prądotwórczych po 75 kW. Projektowana prędkość okrętów wynosiła 23 węzły, choć w czasie prób uzyskano 22,5 węzła. Normalny zapas paliwa obejmował 660 t mazutu i 1600 t węgla, przy czym ten ostatni mógł wzrosnąć maksymalnie do 4000 t. Zapas paliwa zabezpieczał zasięg 11 000 Mm przy 11 węzłach, 7000 Mm przy 15 węzłach i 3930 Mm przy prędkości maksymalnej 22,5 węzła.

Już w czasie prób morskich okazało się, że zużycie pary w głównych turbinach znacznie przewyższa zakładane, wobec czego niezbędnym okazała się wymiana łopatek turbin. Kotły parowe okazały się również bardzo „paliwożerne” – w roku 1918 w czasie przejścia na trasie Buenos Aires – Nowy Jork – Buenos Aires *Rivadavia* spaliła aż 15 000 t węgla, co oznaczało 4000 t ponad zakładane zużycie.

Kalendarium służby

Biorący w październiku 1913 roku udział w próbach morskich *Rivadavia* specjaliści Biura odbioru i badań okrętów U.S. Navy sformułowali następujące wnioski: „W czasie prób okręt osiągnął kontraktową prędkość 22,5 węzła, jednak wydaje się, że to jeszcze nie kres jego możliwości. Sterowność jednostki zadziwiająco dobra. Biuro oddaje pierwszeństwo przyjętemu przez nas liniowemu rozmieszczeniu wież artyleryjskich (typ «Wyoming»). Choć teoretycznie «*Rivadavia*» może prowadzić ogień w kierunku dziobu i rufy z 6 luf, w rzeczywistości jest to jednak niemożliwe, bowiem z całą pewnością można przyjąć, że podmuch z dział środkowych wież artyleryjskich spowoduje uszkodzenie kominów. Po nieznacznych modyfikacjach okręt będzie w pełni odpowiadał wymaganiom stawianym amerykańskim jednostkom”.

Gdy *Rivadavia* przechodził próby wyznaczony został dla okrętu przydział do Dywizjonu Szkolnego (Division de Entrenamiento) razem z krażownikami *Garibaldi*, 9 de Julio, niszczycielami *Catamarca*, *Jujuy* oraz okrętem pomocniczym *El Plata*. 27 sierpnia 1914. r o godz. 8 rano w Bostonie doszło do uroczystego podniesienia bandery na pancerniku. 23 grudnia okręt wyszedł z Nowego Jorku na rejs do kraju z postojem na Barbados.

W dniu 19 lutego 1915 roku *Rivadavia* osiągnął Buenos Aires, gdzie oczekiwało go uroczyste powitanie. W czasie 3 dni

jednostkę odwiedziło 47 000 ludzi. 22 lutego pokład okrętu odwiedził prezydent Republiki.

Moreno oficjalnie wszedł do służby 20 lutego, a ceremonia podniesienia bandery odbyła się 26 lutego 1915 r. Do przejścia do kraju okręt miał zredukowaną załogę, złożoną z osób, które pracowały podczas jego budowy i uczestniczyły w próbach. W czasie przejścia do Argentyny *Moreno* uczestniczył międzynarodowej paradzie morskiej na redzie Hampton (Wirginia, USA) w związku z otwarciem Kanału Panamskiego. 26 maja pancernik dotarł do Puerto Belgrano i został okrętem flagowym zespołu krażowników *Pueyrredon*, *San Martin* i niszczycieli *Catamarca* i *Jujuy*.

Oba okręty liniowe od 5 kwietnia 1915 r. wchodziły w skład Dywizjonu Ćwiczebnego (División Instrucción de la Escuadra de Mar, od 8 stycznia 1916 División Entrenamiento de la Escuadra de Mar) lub 1 Dywizjonu Eskadry (1a División de la Escuadra de Mar od 1917 r.), zaś od 1932 sformowanego ponownie Dywizjonu Okrętów Liniowych (División Acorazados de la Escuadra de Mar). W składzie tych dywizjonów przeprowadzały rejsy na południowy i środkowy Atlantyk, niekiedy z kadetami uczelni morskich na pokładzie oraz odwiedzały porty Argentyny i Rio de Janeiro. Sporo czasu (niekiedy całe lata) jednostki znajdowały się „na sznurku” lub w rezerwie w bazie morskiej Puerto Belgrano.

W sierpniu 1915 r. *Rivadavia* udał się z flotą do Puerto Madryn; w październiku dołączył do niego bliźniak.

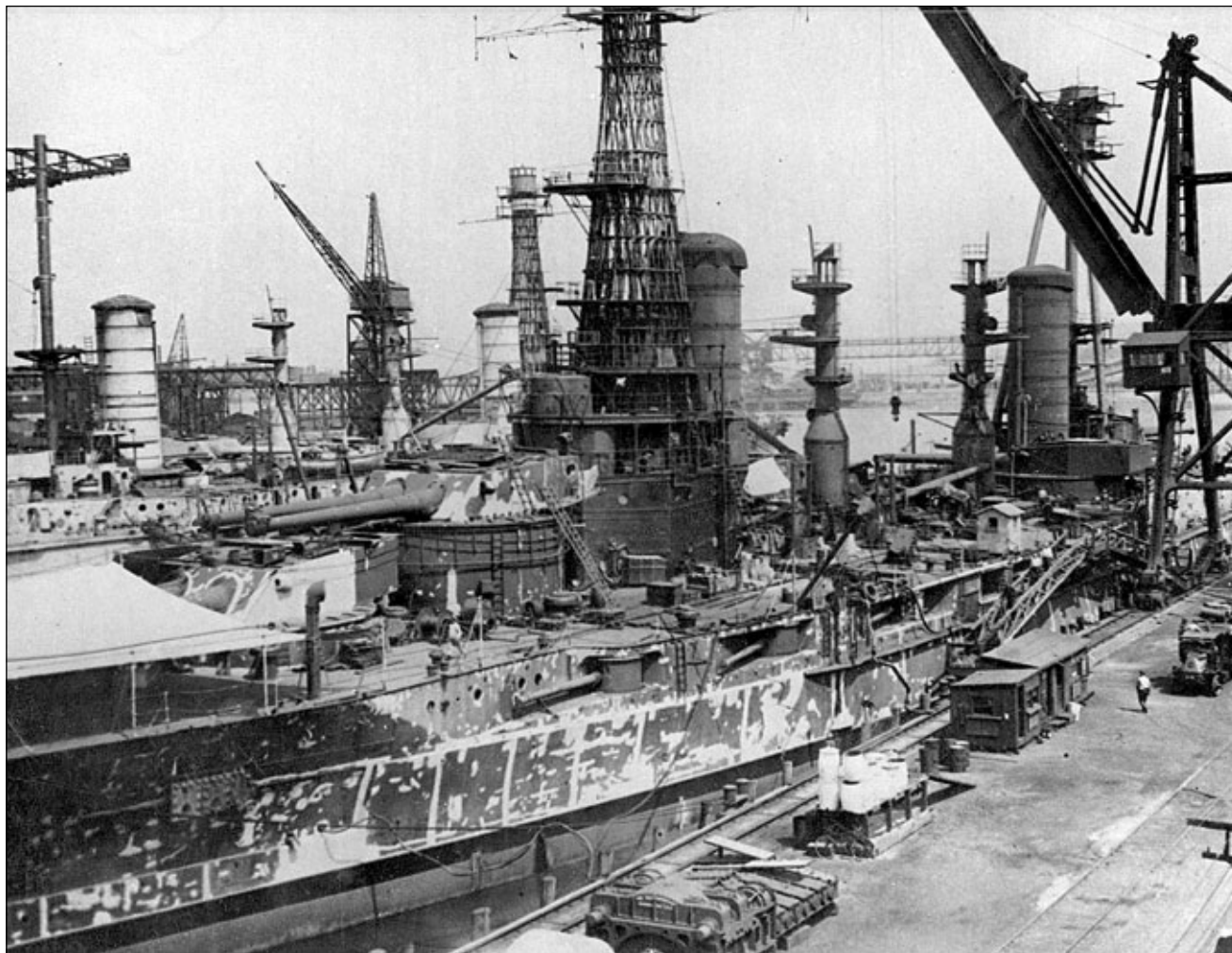
W lipcu 1916 r. *Rivadavia* przeszedł z Puerto Belgrano do Buenos Aires na obchody 100-lecia niepodległości. W tym roku artylerzyści pancernika zdobyli pierwszą nagrodę w strzelaniu z dział artylerii głównej (załoga *Moreno* zajęła trzecie miejsce). *Moreno* w czerwcu cumował u ujścia La Platy, w październiku zawinął do Mar del Plata.

W roku 1917 *Rivadavia* uczestniczył w porcie Comodoro Rivadavia w stłumieniu zorganizowanego przez komunistów strajku górników- nalciaarzy, zaś pozostałą część roku spędził „na sznurku” z powodu braku węgla. W czasie I wojny światowej Argentyna zdołała zachować neutralność i jej marynarka wojenna prowadziła rutynowe działania typowe dla okresu pokojowego. 17 maja 1917 r. pancernik *Moreno* został pierwszym okrętem wydokowanym w nowym suchym doku (Dique No2). W listopadzie okręt reprezentował Argentynę na uroczystościach państwowych w Rio de Janeiro.

W maju 1918 r. *Rivadavia* wrócił do czynnej służby i jeszcze w tym samym miesiącu przewiózł Prezydenta Argentyny na południe kraju. W tym samym roku *Rivadavia* odbył daleki rejs oceaniczny, dostarczając do Nowego Jorku nowego ambasadora, dr Romulo Naón zawijając po drodze do Rio de Janeiro i Hampton Roads; w drodze powrotnej przewiózł do kraju ładunek w postaci sztabek złota dla Banku Argentyny, wracając 23 września do Puerto Belgrano. *Moreno* pozostawał w tym czasie w stanie czynnej służby, urozmaiconej jedynie dorocznymi ćwiczeniami. Kolejne dwa lata służby okrętu przebiegały identycznie. W 1920 r. załoga okrętu zdobyła ex aequo pierwsze miejsce w konkursie artyleryjskim razem z artylerzystami krażownika *Belgrano*.

W 1919 roku *Rivadavia* był utrzymywany w pełnej aktywności w ramach 1a División de la Escuadra de Mar. W styczniu przez tydzień brał udział w przywracaniu porządku w dzielnicy portowej, za co został upamiętniony okolicznościowym medalem wręczonym przez mieszkańców portowej części Buenos Aires.

W końcu roku 1920 okręt liniowy skierowano na południe do przylądka Horn, gdzie uczestniczył w uroczystościach



Ciekawe ujęcie pancerników w trakcie modernizacji. Na pierwszym planie *Rivadavia* posiada już nowy trójnożny maszt rufowy, na drugim planie *Moreno*.
Fot. zbioru Carlos J. Mey

związanych z odkryciem Cieśniny Magellana, odwiedził chilijski port Valparaíso i wziął udział w międzynarodowej paradzie morskiej. 2 grudnia podczas postoju w porcie zatonała łódź parowa z okrętu. Trzy tygodnie później, 27 grudnia podczas trwających obchodów i załoga łodzi z *Rivadavia* zwyciężyła w regatach.

Rok 1921 upłynął na pokładzie *Rivadavia* i *Moreno* jak poprzedni na ćwiczeniach; jednostki pozostawały w stanie aktywnym.

W 1922 r. pancernik *Rivadavia* trafił pierwszy raz do rezerwy, pozostając nadal w składzie 1 División. Okręt pozostawał w bazie Puerto Belgrano ze zredukowaną załogą. Stan ten trwał również w roku kolejnym, kiedy zdecydowano o modernizacji kotłów z zamianą opalania węglem na korzyść mazutu. W tym czasie *Moreno* pozostawał w czynnej służbie i przejął funkcję flagowca dywizjonu. We wrześniu okręt złożył wizytę kurtuazyjną w Rio de Janeiro i w październiku wrócił do Puerto Belgrano. W tym roku okręt ponownie zwyciężył w konkursie artyleryjskim zorganizowanym przez La Prensa.

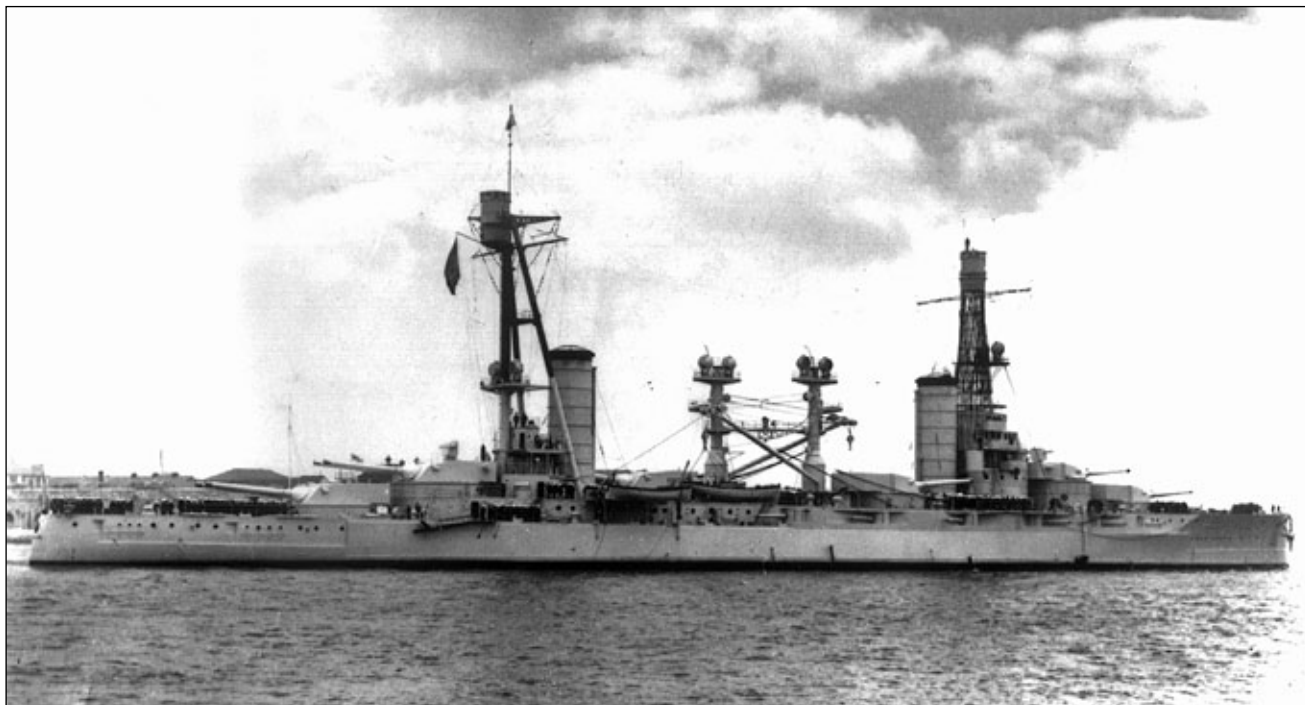
W 1923 r. oba pancerniki przeszły do rezerwy i zostały zde-mobilizowane.

W 1924 r. Parlament przegłosował finansowanie modernizacji obu drednotów.

W latach 1924 – 1926 jednostki przeszły w USA modernizację. Do stoczni znajdujących się na wschodnim wybrzeżu okręty dotarły różnymi drogami. *Moreno* 24 listopada 1924

r. wyszedł z Puerto Belgrano i opłynął Horn, odwiedził Valparaíso i Callao, uczestniczył w misjach dyplomatycznych, w tym obchodach 100-lecia bitwy pod Ayacucho, a następnie trasą przez Kanał Panamski osiągnął Filadelfię, zaś *Rivadavia* przeszedł przez Atlantyk wychodząc z Puerto Belgrano 6 sierpnia bezpośrednio do Bostonu, gdzie dotarł 30 sierpnia. W toku modernizacji kotły przebudowało w całości na opalanie paliwem płynnym (zapas 3600 t, który zapewniał zasięg 8500 Mm przy prędkości 10 węzłów). Po modernizacji moc turbin parowych wzrosła do 45 000 KM (wg innych źródeł 50 000 KM). Zamontowano nowy system kierowania ogniem, na dachach wież artyleryjskich „B” i „X” zamontowano dodatkowe dalmierze. Liczbę dział kal. 102 mm zredukowano do 8 (wg innych źródeł zlikwidowano je całkowicie), zamontowano za to 4 działa plot. kal. 76 mm. Paliwo maszt rufowy zamieniono na maszyną trójnożną konstrukcję. Wyporność pełna jednostek wzrosła do 31 000 t, a liczebność załogi do 1200 ludzi.

Pancernik *Rivadavia* powrócił do kraju w kwietniu 1926 r, został natychmiast włączony do floty. Między 10 a 12 listopada pancernik odbył próby ostrego strzelania w obecności komisji parlamentarnej i członku Kongresu. Do ponownej próby artyleryjskiej oraz prób szybkości doszło między 4 a 12 grudnia. Tym razem próby były obserwowane przez Prezydenta Republiki. *Moreno* po zakończeniu prób przeszedł do Bostonu gdzie ponownie skalibrowano działa i w czerwcu ruszył w drogę po-



Ładne ujęcie *Moreno* z 1928 roku po modernizacji.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

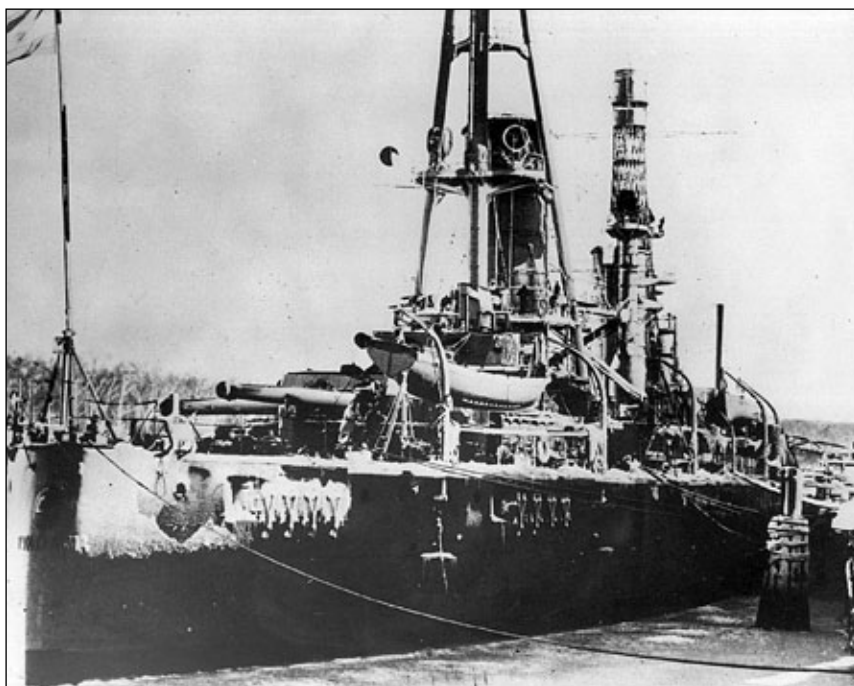
wrotną. W okresie między 8 a 25 września uczestniczył w ćwiczeniach artyleryjskich na wodach Zatoki Nuevo.

W 1927 roku *Rivadavia* i *Moreno* w ramach Dywizjonu Szkolnego wraz z krążownikami *Buenos Aires* i *Garibaldi* oraz jednostkami pomocniczymi *A-6* i *Azopardo* 1 czerwca ćwiczyły w rejonie Mar del Plata, a od 1 do 31 sierpnia w rejonie San Antonio i Zatoki Nuevo. Kolejne ćwiczenia odbyły się w rejonie San Matías między 1 a 15 października.

W lutym *Moreno* wyszedł z Mar del Plata z Prezydentem Argentyny na pokładzie udając się do Comodoro Rivadavia w ramach planowanej wizyty pól naftowych; honorowy gość opuścił pokład pancernika w Bahía Blanca.

Rivadavia w czasie jednej z ostrych zim w Puerto Belgrano.

Fot. zbiory Georg v. Rauch



Rok intensywnych ćwiczeń zakończył rejs od 15 listopada zakończony manewrami w rejonie Mar del Plata 10 grudnia.

W roku 1928 zakupiono 6 wodnosamolotów Fairey III F, które przeznaczone do działań z pokładu okrętów liniowych, tych ostatnich nie wyposażono jednak nigdy w katapulty ani dźwig do opuszczania i podnoszenia samolotów z wody. W tym czasie został rozwiązany Dywizjon Szkolny i oba okręty pozostały zacumowane w Puerto Belgrano.

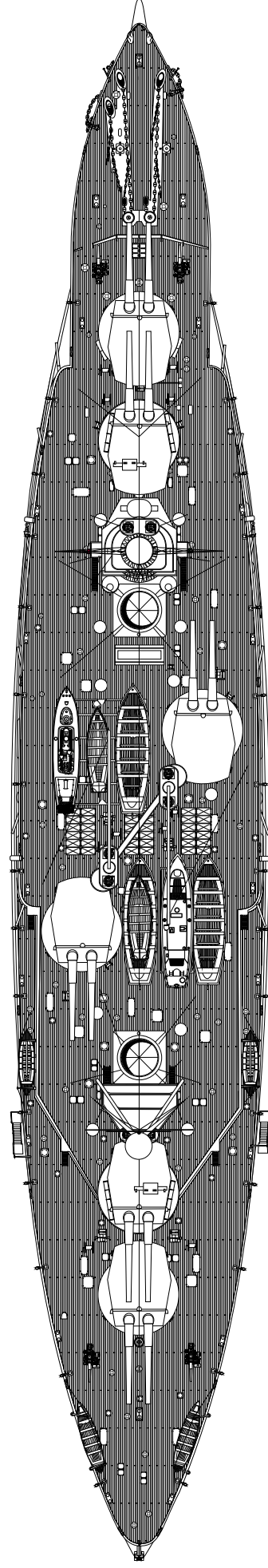
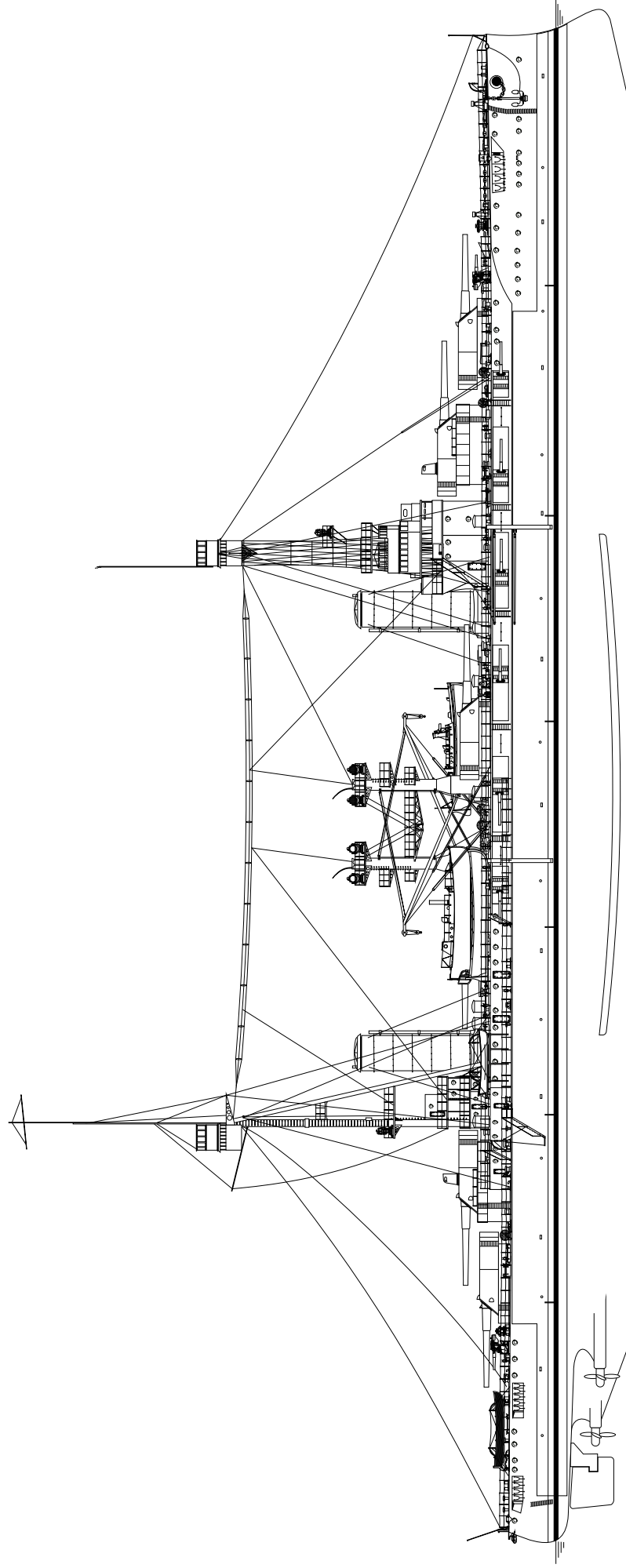
Na początku 1929 r. oba pancerniki weszły w skład Pierwszego Dywizjonu razem z niszczycielami *Juan de Garay* oraz *Cervantes* i okrętem pomocniczym *Azopardo* (*Moreno* jako flagowiec) i podjęły cykl ćwiczeń na morzu, na wodach Atlantyku południowego. W lutym *Moreno* zaokrętował kadetów Szkoły Marynarki Wojennej w rejs przez Puerto Madryn do Miramar i z powrotem do Puerto Belgrano. W grudniu drednoty z całą eskadrą zawinęły do Buenos Aires.

W końcu 1929 roku podjęto kolejną próbę dalszej modernizacji okrętów, tym razem z niemiecką pomocą. Eksperti z Niemiec zaproponowali kilka wariantów wzmocnienia artylerii głównego kalibru: zamiana dział kal. 305 mm na 356 mm (6 x II), zamiana istniejących dział na nowe niemieckie modele tego samego kalibru, modernizację dział pozwalającą na stosowanie mocniejszych pocisków. Żaden z przedłożonych projektów nie doczekał się realizacji.

W 1930 r. pancerniki powtórzyły serię ćwiczeń z poprzedniego roku aż do 19 grudnia, kiedy Dywizjon uległ rozwiązaniu i drednoty przeszły do rezerwy.

W roku 1931 *Rivadavia* został okrętem flagowym Floty de Mar i jej 1 Dywizjonu biorąc udział w ćwiczeniach w rejonie

Rivadavia 1935



Zatoki Nuevo, operując z bazy w Puerto Belgrano. Tradycyjnie okrętowi towarzyszyła jako jednostka wsparcia *Azopardo*. *Moreno* uczestniczył z kolei w ćwiczeniach w rejonie Bahía Blanca i Zatoki Nuevo.

W 1932 r. *Rivadavia* znajdował się w stanie ograniczonej gotowości bojowej zakotwiczony w Puerto Belgrano. W tym roku na dziobowej wieży kontroli ognia pojawiła się tablica z brązu ze słowami „*He dado dias de gloria a mi patria*” (Dałem dni chwały mojej ojczyźnie) – cytata z wypowiedzi patrona okrętu. Bliźniacza jednostka pozostała w służbie aktywnej odbywając doroczne ćwiczenia.

Na początku 1933 r. oba pancerniki weszły w skład Dywizjonu Pancerników. 30 lipca zmarł na pokładzie *Rivadavia* pełniąc obowiązki służbowe ppor. Cesar Bargas Nigoul. *Moreno* jako flagowiec zespołu składającego się jeszcze z niszczycieli *Tucuman*, *Mendoza* i *La Rioja* udał się w trwający do 22 października rejs dyplomatyczny do Montevideo i Rio de Janeiro. Na pokładzie pancernika znajdował się Prezydent Republiki z otoczeniem oraz generał Agustín P. Justo.

W 1934 r. *Rivadavia* wizytował w maju Mar del Plata, a następnie uczestniczył z *Moreno* w obchodach święta narodowego Argentyny 9 lipca, w Buenos Aires, następnie w ramach Eskadry Pancerników wziął udział w ćwiczeniach razem z bliźniaczą jednostką. *Moreno* z kolei 25 maja razem z Dywizjonem udał się na obchody święta narodowego w Puerto Madryn.

Rok 1935 upłynął dla obu pancerników pod znakiem ćwiczeń na wodach Atlantyku między Bahía Blanco i południową częścią Zatoki Nuevo.

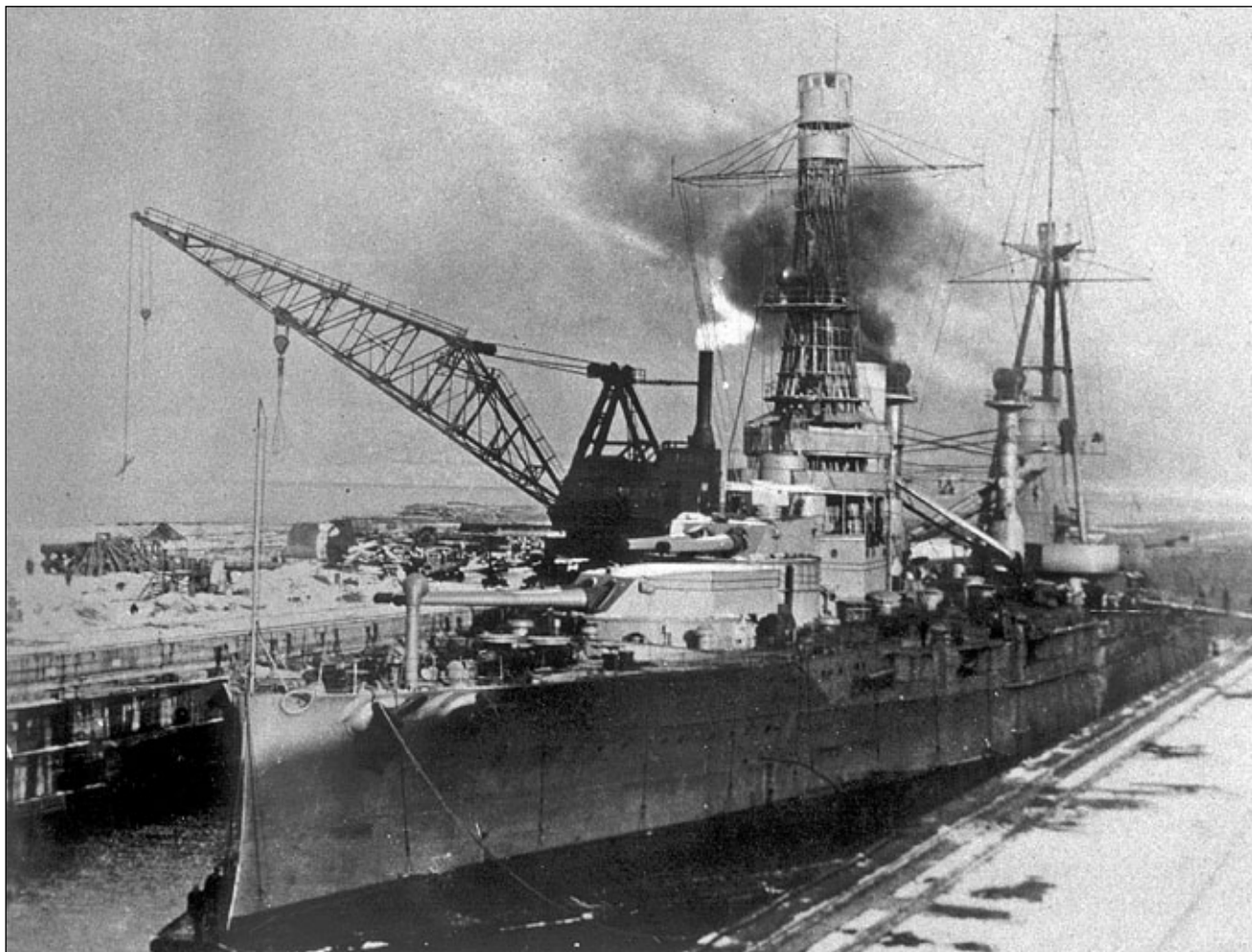
W 1936 r. *Rivadavia* poza ćwiczeniami z bliźniaczą jednostką, między innymi w strzelaniu, w sierpniu odwiedził Puerto Madryn i pływał po wodach południowego Atlantyku.

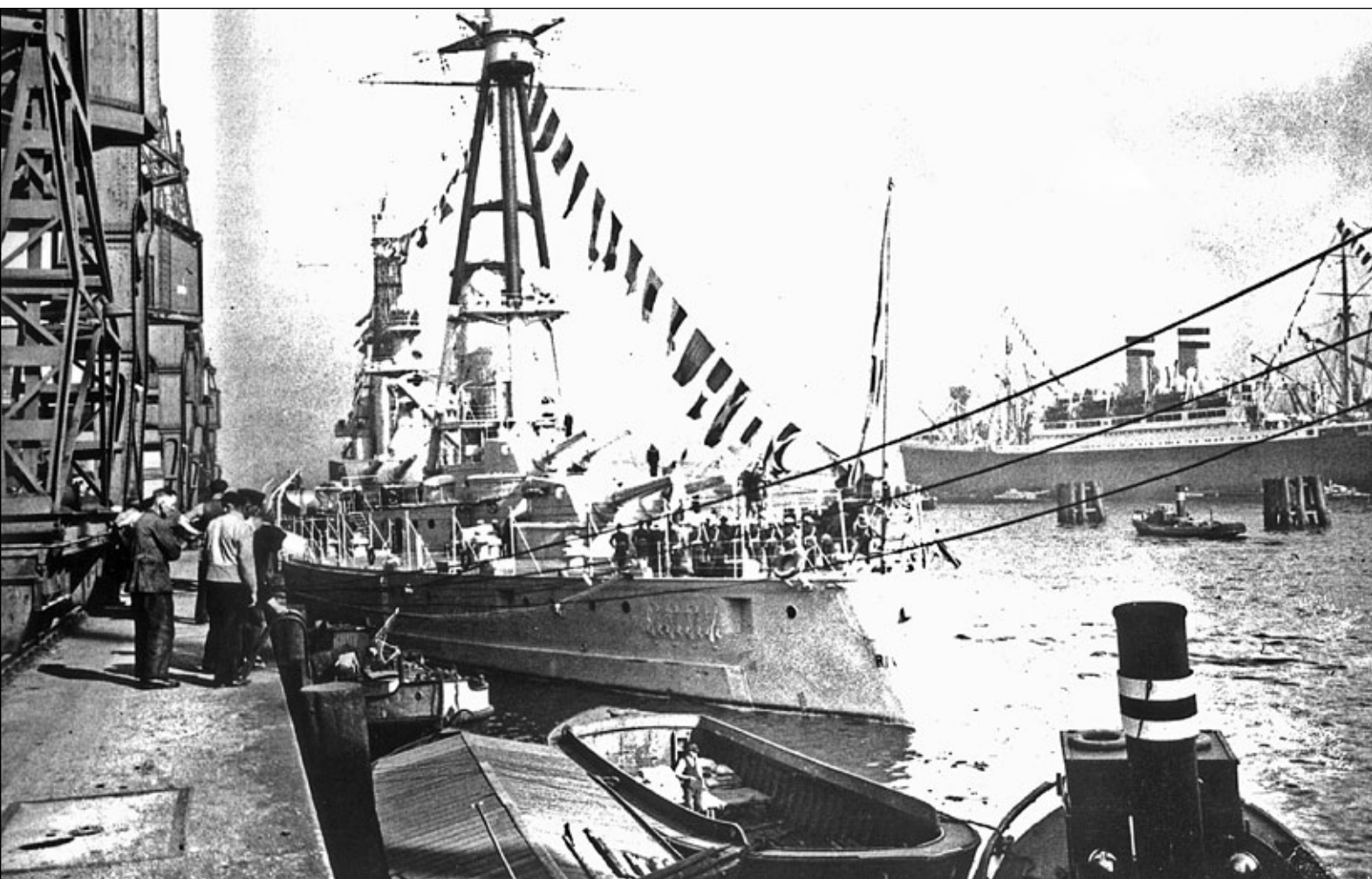
W styczniu 1937 r. drednoty przeprowadziły rejs na południowym Atlantyku, odbyły ćwiczebne strzelania, a także przeszły na Pacyfik, gdzie odwiedziły chilijski port Valparaíso i peruwiański Callao. W związku z uroczystościami koronacji Jerzego VI zdecydowano się wysłać do Europy pancernik *Moreno* by reprezentował Argentynę, ostatecznie zdecydowano by popłynęła też druga jednostka, gdy rejs przybrał formę wizyt kurtuazyjnych w różnych portach. W dniu 6 kwietnia 1937 roku *Rivadavia* i *Moreno* opuściły Puerto Belgrano i obrały kurs na Europę. Po drodze zawinęły do Funchal na Maderze.

Na podejściu do Kanału La Manche okręty rozdzieliły się – *Rivadavia* skierował się z oficjalną wizytą do francuskiego portu Brest, gdzie miał czekać na bliźniaczą jednostkę, zaś *Moreno* odszedł na redę w Spithead, gdzie wziął udział w międzynarodowej paradzie morskiej z okazji koronacji brytyjskiego monarchy (Spithead Coronation Review). Na redzie argentyńska załoga zademonstrowała swoje kiepskie przygotowanie morskie, bowiem nie potrafiła stanąć na 2 kotwicach i przez czas całej uroczystości korzystała tylko z jednej kotwicy. Stawianie na dwóch kotwicach stosowano zwykle na wodach pływowych i w wąskich przejściach, co pozwalało zapobiec nad-

Moreno w bazie Puerto Belgrano w latach trzydziestych.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





Rivadavia w trakcie wizyty w Hamburgu w 1937 roku. Na drugim planie niemiecki transatlantyk Hamburg (lub New York).

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

miernej cyrkulacji jednostki. Następnie argentyńskie drednoty spotkały się w Breście, by później już wspólnie kontynuować rejs do portów niemieckich, odwiedzając Wilhelmshaven, Bremę (*Moreno*) i Hamburg (*Rivadavia*). W dniu 29 czerwca 1937 jednostki powróciły na ojczyste wody.

W 1938 r. obie jednostki wzięły udział w dorocznych ćwiczeniach na wodach południowego Atlantyku. *Moreno* został wysłany do obchodów 25 maja w Comodoro Rivadavia.

W 1939 r. *Rivadavia* i *Moreno* uczestniczyły w święcie majowym w Puerto Madryn, następnie uczestniczył w ćwiczeniach na Atlantyku. We wrześniu razem z *Moreno* z kadetami na pokładzie uczestniczył święcie narodowym Brazylii w Rio de Janeiro. Tam drednoty zastała wiadomość o wybuchu wojny i jednostki wróciły do kraju pod eskortą niszczycieli *Buenos Aires*, *Corrientes*, *Misiones* i *Santa Cruz* 14 września.

W lutym 1940 r. *Rivadavia* uczestniczył w przeglądzie morskim na wodach Mar del Plata; następnie po ćwiczeniach z eskadrą okręt wziął udział w święcie narodowym 25 maja w Comodoro Rivadavia; *Moreno* wziął udział w analogicznych uroczystościach w Puerto Madryn. Załoga *Rivadavia* ponownie zdobyła tytuł najlepszej w strzelaniu artyleryjskim. Pod wpływem doświadczeń pierwszych miesięcy II wojny światowej w roku 1940 na okrętach zamontowano po 4 automatyczne działa plot. kal. 40 mm

Rok 1941 upłynął na dorocznych ćwiczeniach na wodach południowego Atlantyku, na uroczystości majowe oba okręty zawinęły do Puerto Madryn. W dniu 3 października 1941

w czasie manewrów argentyńskiej marynarki wojennej doszło do tragicznego incydentu. Krążownik *Almirante Brown* zderzył się z niszczycielem *Corrientes* (zbudowanym w roku 1938 w W. Brytanii), który poszedł na dno. Nie dość na tym, bo następnie w rufę krążownika uderzył *Rivadavia*. Okręt liniowy wyszedł z kolizji z nieznacznymi uszkodzeniami, natomiast krążownik wymagał długiej naprawy stoczniowej.

W latach 1942-43 *Rivadavia* i *Moreno* brały udział w rutynowych ćwiczeniach bazując z Puerto Belgrano.

Rok 1944 nie różnił się od poprzednich. Jedynym urozmaicheniem był udział prezydenta Republiki w listopadowych ćwiczeniach artyleryjskich, podczas których załoga *Moreno* wygrała konkurs artyleryjski La Prensa.

W 1945 r. oba drednoty uczestniczyły w dorocznych manewrach, odwiedziły Puerto Madryn w sierpniu, następnie uczestniczył w ćwiczeniach w strzelaniu na wodach Zatoki Nuevo. Ponownie zwyciężył *Moreno*.

W czasie prawie całego okresu II wojny światowej Argentyna prowadziła politykę neutralności, choć jej sympatie były wyraźnie po stronie państw „Osi”. W dniu 27 marca 1945 roku Argentyna formalnie wypowiedziała wojnę Niemcom i Japonii, jednak nie wzięła udziału w żadnych działaniach bojowych.

W roku 1946 obie jednostki uczestniczyły w realizacji misji dyplomatycznych, najprawdopodobniej związanych z dojściem do władzy prezydenta Juan Perona i jego zamiarami poprawy relacji z innymi państwami Ameryki Łacińskiej

Moreno z wiceprezydentem Argentyny na pokładzie odwiedził Chile, zaś *Rivadavia* z delegacją z senatorem Diego Luisem Molinari na czele odbył długi rejs, wypływając z Puerto Belgrano 29 października w którego trakcie wszedł kolejno do portów Puerto Espana, Veracruz, Hawana, Puerto Principe, Ciudad Trujillo, La Guayra, Puerto Cabello, Cristobal Colon, Cartagena i ponownie Puerto Espana.

Te rejsy okazały się praktycznie „łabędzim śpiewem” największych okrętów argentyńskiej marynarki wojennej. Utrzymanie kosztownych jednostek stanowiło ciężkie brzemię dla mizernego budżetu kraju, zaś stan techniczny przedstawiał wiele do życzenia. Rok 1947 był ostatnim w którym *Rivadavia* wziął udział w manewrach morskich.

Moreno natomiast wziął udział jeszcze w kolejnych ćwiczeniach roku następnego.

Od roku 1948 *Rivadavia*, a od roku następnego także i *Moreno*, nie opuszczały już bazy morskiej w Puerto Belgrano. W 1949 r. *Rivadavia* zacumowany przy „nabrzeżu pancerników”, w następnym roku zachował jeszcze kompletną załogę. *Moreno* podobnie, był wykorzystywany jako „rezerwa personelu”, od czasu do czasu wykorzystywany jako flagowiec głównodowodzącego bazy. W roku 1951 rozpoczęło się rozbieranie i przenoszenie do rezerwy pierwszego z dreadnotów, za którym w 1955 podążył również jego „sister ship”. *Moreno* w 1952 r. na pokład oprócz stałej załogi przyjął też personel Centrum Szkoleniowego i sytuacja taka utrzymała się do 1955 r. W 1952 r. *Rivadavia* przeszedł w stan pełnego rozbioru, okrętem „opiekowała” się załoga pancernika *Moreno*. W latach 1953-55 stopniowo z okrętu demontowano najcenniejsze wyposażenie. Warto zaznaczyć, że w roku 1955 *Moreno* pełnił funkcję pływającego więzienia dla wojskowych – stronników

obalonego prezydenta Perona. W dniu 8 października 1956 pancerniki zostały skreślone z listy floty i oficjalnie poinformowano o zamiarze oddania okrętów liniowych na złom.

W dniu 1 lutego 1957 roku na obu jednostkach odbyła się oficjalna ceremonia opuszczenia bandery. W tym samym roku okręty zostały sprzedane na złom – *Rivadavia* 30 maja za kwotę 2 280 000 USD do Włoch (firma Azienda Ricuperi Demolizione Marittimi S.p.A), a *Moreno* za 2 469 660 USD do Japonii (Boston Metals, Baltimore). W 1959 r. złomowanie *Rivadavia* uległo zakończeniu. Bandera pancernika przechowywana jest w Muzeum Marynarki.

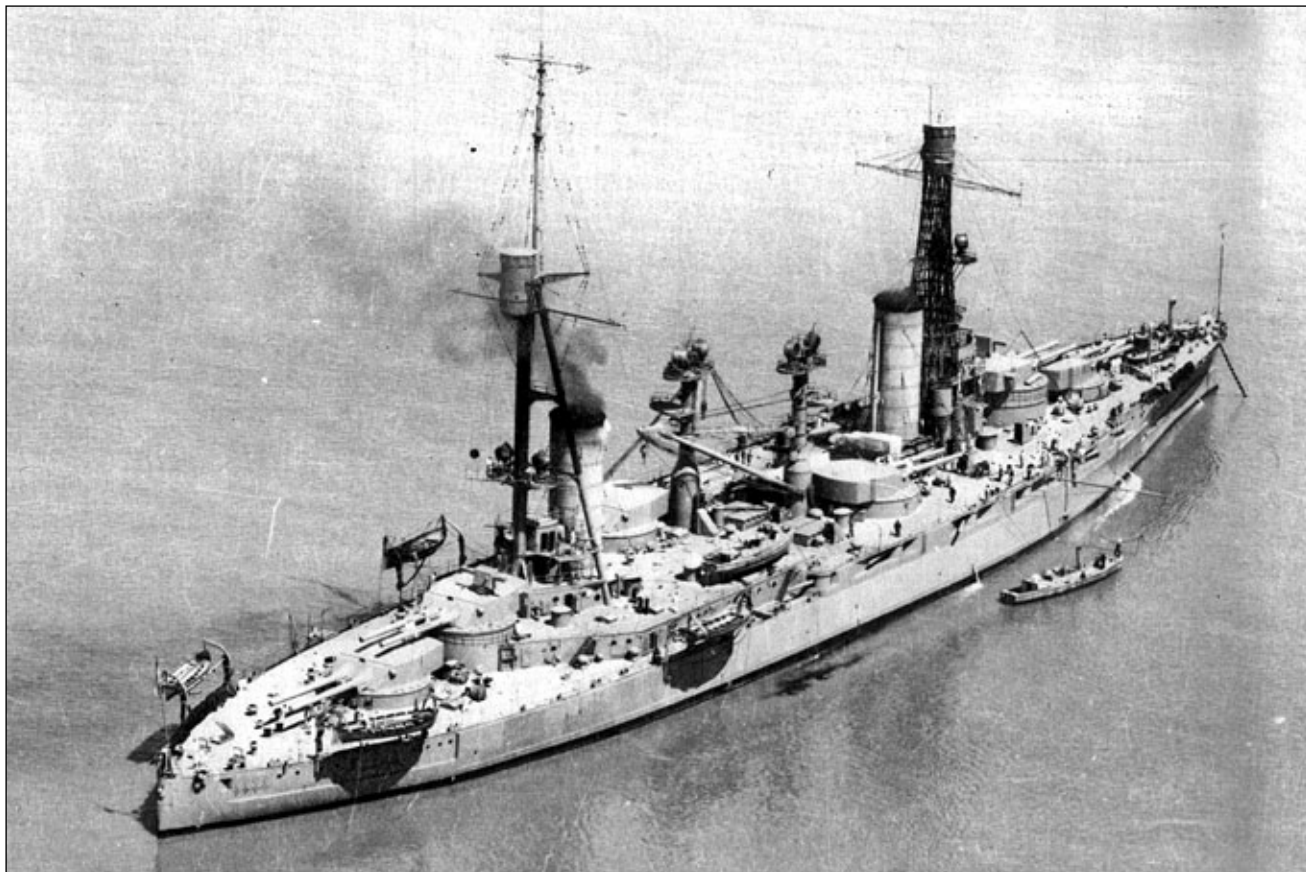
12 maja 1959 r. *Moreno* opuścił Argentynę na holu holowników Clyde i Ocean, 17 czerwca po podróży przez Kanał Panamski i Honolulu dotarł do Japonii, gdzie został przekazany firmie Yawata Iron Steel & Co. Początek złomowania okrętu miał uroczysty charakter w obecności ambasadora Argentyny i został przeprowadzony w obrządku shintoistycznym. W lipcu Lloyd Veritas potwierdził całkowite złomowanie okrętu. Pamiątką po okręcie pozostał znakomity model stocznioowy, będący dumą Muzeum Marynarki.

Przez dziesięciolecia pancerniki były symbolem argentyńskiej marynarki wojennej i cieszyły się olbrzymią popularnością. Obie jednostki doczekały się też upamiętnienia w specjalnie skomponowanych ...tangach. Na temat *Rivadavia* powstały 3 utwory dedykowane dowódcy, oficerom i załodze (jeden zatytułowany *Acorazado Rivadavia*, Angela Villoldo, dwa *Dreadnought Rivadavia* autorstwa Luisa D'Argenio oraz Carmela Liparini). ●

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

Moreno w ciekawym ujęciu z 1942 roku. Fotografia ta szczególnie dobrze ukazuje rozmieszczenie wież artylerii głównej.

Fot. „Warship International”





Moreno w końcu lat czterdziestych wprowadzany do portu przez holowniki.

Fot. zbiory Carlos J. Mey

Bibliografia

1. Szerszow. A.P., *Istoriya wojennogo korablestrojenija*, Sankt Petersburg 1994.
2. Howart D., *Drednoty*, Moskwa 1997.
3. Cwietkow I. F., *Linkor „Oktiabskaja Rewolucija”*, Lenin-grad 1983.
4. BMS SszA i stran Latinskoj Ameriki 1914-1918, „Morskaja Kollekcija” No 5 (11)-1996, Moskwa 1996.
5. Vladimir Hynek, Petr Klucina Evžen Sknouril, *Valečné lode* (3), Praha 1988.
6. Pablo E. Arguindeguy, *Apuntes Sobre los Buques de la Armada Argentina (1910-1970)*, Tomo V, Buenos Aires 1972.
7. Internet

Dowódcy okrętów „Rivadavia”

kmdr por. Diogenes Aguirre wyznaczony 1911 nie objął dowództwa
 kmdr por. José Moneta grudzień 1911- sierpień 1915
 kmdr por. Diego C. Garcia sierpień 1915 – marzec 1916
 kmdr por. Enrique Fliess marzec 1916-1917
 kmdr por. Carlos Dairaux 1917 – kwiecień 1919
 kmdr por. Carlos Miranda kwiecień 1919-1920
 kmdr por. Abel Renard 1920 – grudzień 1920
 kmdr por. Segundo Storni grudzień 1920 – październik 1922
 kmdr por. Franklin Nelson Page październik 1922-1924
 kmdr por. Felipe Fliess 1924 – 1926

kmdr por. Pedro Gully 1926 – 1927
 kmdr por. J. Campos Urquiza 1927 – styczeń 1928
 kmdr por. Luis Orlandini styczeń 1928 – wrzesień 1928
 kmdr por. Carlos A. Brañas wrzesień 1928 – 1929
 kmdr por. Dalmiro Sáenz 1930 – sierpień 1930
 kmdr por. Julian Fáblet sierpień 1930 – 1932
 kmdr ppor. Vicente Ferrer (p.o.) 1932 – maj 1932
 kmdr ppor. Pedro Florido (p.o.) maj 1932 – 1932
 kmdr por. Jerónimo Costa Palma styczeń 1933 – marzec 1933
 kmdr ppor. Pedro Florido (p.o.) marzec 1933 – kwiecień 1933
 kmdr por. José Gregores kwiecień 1933- październik 1933
 kmdr por. Dalmiro Sáenz październik 1933 – luty 1934
 kmdr por. Juan Cánepa luty 1934 – 1935
 kmdr por. Osvaldo Repetto 1935-1936
 kmdr por. Adolfo Etchart 1936
 kmdr por. Juan F. Chihigaren 1936 – 1938
 kmdr por. Carlos M. Sciurano 1938 – styczeń 1940
 kmdr por. Alberto Tesaire styczeń 1940 – 1941
 kmdr por. Ernesto Basílico 1941-1943
 kmdr por. Leonardo Maclean 1943
 kmdr por. Francisco Clarissa 1944 – połowa 1944
 kmdr por. Daniel García połowa 1944 – 1945
 kmdr por. Sadi Bonet 1945
 kmdr por. Ismael Pérez styczeń 1946 – maj 1946
 kmdr por. Román Chretien maj 1946 – październik 1947
 kmdr ppor. Ignacio Chamorro (p.o.) 1947
 kmdr por. Eduardo E. Aumann październik 1947 – 1947

Argentyńskie okręty liniowe typu „Rivadavia”

kmdr ppor. Carlos E. Daurat (p.o.) 1948 – 1949
kmdr ppor. José E. Arce (p.o.) 1949
kmdr ppor. Edgardo Díaz Molina 1950
kpt. José T.C. Carbone (p.o.) styczeń 1951 – czerwiec 1951
kpt. Alberto Saravia (p.o.) czerwiec 1951 – 1951
Od 1952 nie wyznaczano dowódcy lub pełniącego jego obowiązki

„Moreno”

kmdr por. Juan I. Peffabet wyznaczony nie objął dowództwa
kmdr por. Ismael Galíndez 11 maj 1911 – połowa 1916
kmdr por. Luis Almada połowa 1916 – październik 1917
kmdr por. Horacio Ballve październik 1917 – maj 1919
kmdr por. Ricardo Ugarriza maj 1919 – wrzesień 1919
kmdr ppor. Francisco Arnaut (p.o.) wrzesień 1919 – 1920
kmdr por. Ricardo Ugarriza 1920 – sierpień 1920
kmdr por. Abel Renard sierpień 1920 – maj 1921
kmdr ppor. Julián Fablet (p.o.) maj 1921 – styczeń 1922
kmdr por. Pedro Scutary styczeń 1922 – 1923
kmdr por. José I. Cross 1923
kmdr por. Arturo Cueto 1924 – marzec 1925
kmdr por. Joaquín Arnaut marzec 1925 – 1926
kmdr por. Andrés Laprade 1926
kmdr ppor. Francisco Arnaut (p.o.) 1927
kmdr por. Aureliano Rey 1928 – maj 1929
kmdr por. Julio Castañeda maj 1929 – kwiecień 1930
kmdr por. Santiago Baibiene kwiecień 1930 – listopad 1930
kmdr por. Enrique Plate listopad 1930 – luty 1932
kmdr por. Aureliano Rey luty 1932 – maj 1932

kmdr por. Dalmiro Sáenz maj 1932 – marzec 1933
kmdr por. José Gregores marzec 1933 – październik 1933
kmdr por. Francisco Stewart październik 1933 – czerwiec 1934
kmdr por. Mario Fincati czerwiec 1934 – grudzień 1934
kmdr ppor. Alfredo Fernández (p.o.) grudzień 1934
kmdr por. Gonzalo D. Bustamante 1935
kmdr por. Jorge Godoy 1936-1937
kmdr por. Ramón Poch 1938
kmdr por. Francisco R. Renta 1939
kmdr por. Carlos J. Martínez 1940
kmdr por. Abelardo Pantin 1941
kmdr por. Manuel A. Pita 1942
kmdr por. Emilio Rodríguez Villar 1943 – luty 1944
kmdr por. Manuel A. Pita luty 1944 – styczeń 1945
kmdr por. Carlos Saravia styczeń 1945 – październik 1945
kmdr por. Luis Merlo Flores październik 1945 – lipiec 1946
kmdr por. Athos Colonna lipiec 1946 – 1946
kmdr por. Juan Feilberg 1947 – czerwiec 1947
kmdr por. Teodoro Hartung czerwiec 1947 – sierpień 1948
kmdr ppor. Fidel Degaudenzi (p.o.) sierpień 1948 – 1949
kmdr ppor. Ricardo Ermelo (p.o.) 1950
kmdr ppor. Eduardo Dunzelman (p.o.) 1951
kmdr ppor. Oscar J. Cabrera (p.o.) 1952
kmdr ppor. Pedro F. Arhancet (p.o.) 1953
kmdr ppor. Juan H.H. Questa (p.o.) 1954
kmdr ppor. Luis H. Pereyra (p.o.) 1955 – wrzesień 1955
kmdr ppor. Miguel S. Haurigot (p.o.) wrzesień 1955 – grudzień 1955

FOTOKOLEKCJA

Amerykański okręt liniowy Nevada w styczniu 1920 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderen





AMERYKAŃSKIE NISZCZYCIELE TYPU „FARRAGUT”

część II

Kalendarium służby „Farragut” DD-348

Stępkę pod niszczyciel nazwany *Farragut* (trzeci okręt o tej nazwie w historii U.S. Navy) DD-348 położono w stoczni Bethlehem Steel, w Quincy 20 września 1932 roku. Wodowanie odbyło się 15 marca 1934 roku a gotowy okręt przekazano do służby 18 czerwca 1934 roku. Pierwszym dowódcą mianowany został kapitan Elliott Buckmaster, znany z II wojny światowej jako dowódca lotniskowca *Yorktown* (CV-5).

Pierwszy rejs nowy okręt odbył wzdłuż Wschodniego wybrzeża w rejon Karaibów zawiązując po drodze do bazy w Norfolk. W dniu 26 marca 1935 roku na pokład *Farraguta* w Jacksonville wszedł prezydent Roosevelt, którego niszczyciel przetransportował na jego prywatny jacht. Następnie niszczyciel eskortował jacht prezydencki w jego rejsie na Wyspy Bahama. Wyprawa zakończyła się powrotem prezydenta na pokładzie *Farraguta* do Jacksonville 8 kwietnia. Niebawem wyruszył w długi rejs do San Diego na Zachodnim Wybrzeżu, gdzie zawinął 19 kwietnia 1935 roku. Otrzymał przydział do 2 Dywizjonu Niszczycieli jako okręt flagowy.

Kolejne miesiące letnie 1935 roku, a także kolejne lata pokojowej służby, to okres szkolenia załogi, udziału w dorocznych manewrach floty, rejsy w rejon

Hawajów. Okręt operował do stycznia 1939 roku na wodach Alaski, następnie w pobliżu Karaibów a 12 kwietnia 1939 roku powrócił do bazy w San Diego. Od 2 października *Farragut* stacjonował w Pearl Harbor, skąd często wyruszał w morze na ćwiczenia i manewry a także dwukrotnie w długich rejsach na Zachodnie Wybrzeże w eskorcie lotniskowców. Od 1 sierpnia 1941 roku brał udział w manewrach wraz z zespołami lotniskowców.

W chwili ataku samolotów japońskich na Pearl Harbor w dniu 7 grudnia, *Farragut* znajdował się na wodach East Loch (na północ od wyspy Ford) cumując burta w burtę z niszczycielami *MacDonough*, *Dale* i *Aylwin*. Najstarszy stopniem znajdujący się na pokładzie szef maszyn podjął szybką decyzję odcumowania i okręt czym prędzej ruszył w głąb kanału. Obsady działek plot odpierały atakujące samoloty japońskie, z których jednego udało się artylerzystom uszkodzić.

Aż do marca 1942 roku *Farragut* operował w rejonie Wysp Hawajskich oraz na szlaku Oahu – San Francisco spędzając czas na patrolach przeciw podwodnych oraz pełniąc służbę eskortową na tej trasie.

W dniu 16 kwietnia 1942 roku *Farragut* wyruszył z Pearl Harbor w zespole eskorty lotniskowca *Lexington*

(CV-2) kierującego się na Morze Koralowe, gdzie przebywał już zespół *Yorktown* (CV-5). Obydwa zespoły lotniskowców miały za zadanie niedopuszczenia do zajęcia przez Japończyków Port Moresby na Nowej Gwinei, a tym samym powstrzymania ich marszu na południe i zapobieżenia inwazji na Australię. W czasie bitwy na Morzu Koralowym, która miała miejsce w dniach 4-8 maja 1942 roku, przez pierwsze dwa dni *Farragut* osłaniał lotniskowce. 5 maja został przydzielony do zespołu okrętów poszukujących japońskich sił inwazyjnych spodziewanych w rejonie Tulagi. 6 maja w składzie Task Force 17 operował na północny zachód od Port Moresby oczekując japońskich sił inwazyjnych. Następnego dnia grupa *Farraguta* odpierała atak japońskich samolotów, który zakończył się stratą pięciu maszyn bez strat po stronie amerykańskiej. Tego dnia okręt przeżył jeszcze jeden nalot, tym razem trzech własnych bombowców B-26 „Marauder”, które wzięły niszczyciel amerykański za okręt japoński i ku zdumieniu załogi obrzuciły go bombami. Dowódca okrętu, komandor George P. Hunter zrecznie manewrując okrętem uniknął na szczęście trafienia.

W dniu 11 maja *Farragut* zawinął do Cid Harbor (Australia), po czym wyruszył do Pearl Harbor, gdzie przybył 29 czerwca zawiązując po drodze do Brisba-



Niszczyciel *Farragut* na fotografii wykonanej 27 lipca 1944 roku u wybrzeży wyspy Guam na krótko przed ostatnią modernizacją, jeszcze w jednolitym malowaniu Navy Blue 5N.
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

ne, Noumea, Tongatabu i Auckland pełniąc w tym czasie służbę eskortową. Po krótkim postoju w Pearl Harbor okręt został przydzielony do zespołu osłony lotniskowca *Saratoga* i skierowany wraz z nim w rejon Wysp Salomona w dniu 7 lipca. W dniu amerykańskiej inwazji na Guadalcanal (7 sierpnia 1942 roku) *Farragut* osłaniał siły inwazyjne i patrolował wody na wschód od Salomonów. W dniach 24 i 25 sierpnia niszczyciel wziął udział w bitwie u Wschodnich Wysp Salomona z japońskimi siłami skierowanymi przeciwko Tulagi.

Do końca 1942 roku niszczyciel operował w rejonie Salomonów spędzając czas na patrolach i eskorcie konwojów z zaopatrzeniem dla walczących wojsk na Guadalcanal. Powrócił do Pearl Harbor 27 stycznia 1943 roku po czym skierowany został na zachodnie wybrzeże USA, gdzie poddany został modernizacji. Po remoncie i niezbędnym szkoleniu *Farragut* wyruszył w rejon Wysp Aleuckich przybywając do Adak 16 kwietnia 1943 roku. Kolejne tygodnie to służba eskortowa i patrolowa na wodach Wysp Aleuckich. W dniu 11 maja konwój osłaniany przez *Farragut* został zaatakowany przez japoński okręt podwodny. Ten i kolejny dzień załoga niszczyciela spędziła na tropieniu i obrzucaniu bombami głębinowymi Japończyka, jednak bez efektu.

Farragut patrolował i uczestniczył w blokadzie wyspy Kiska od 5 lipca uczestnicząc także wielokrotnie w ostrzeliwaniu wyspy przed lądowaniem Amerykanów w dniu 15 sierpnia

1943 roku. Przebywał na wodach Aleutów do 4 września, po czym skierowany został do San Francisco w eskorcie konwoju z Adak. Przy okazji przeprowadzono na niszczycielu kolejny doraźny remont.

Farragut opuścił bazę w San Diego 19 października 1943 roku i po krótkim okresie ćwiczeń wyruszył w kierunku Hawajów, następnie do bazy Espiritu Santo. Włączony został w skład sił eskorty lotniskowców w czasie przygotowań do lądowania Amerykanów na Tarawie 20 listopada 1943 roku. Niebawem okręt ponownie powrócił do San Diego na krótki remont a następnie opuścił Zachodnie Wybrzeże 13 stycznia 1944 roku by dołączyć do sił atakujących Wyspy Marshalla. W czasie lądowania na wyspach Kwajalein i Eniwetok osłaniał lotniskowce, patrolował wody w pobliżu wysp i poszukiwał wrogich okrętów podwodnych. Kolejną operacją był udział okrętu w lądowaniu na Woleai i Wake. Pod koniec kwietnia osłaniał lotniskowce w rejonie Nowej Gwinei a w maju brał udział w ćwiczeniach w pobliżu Majuro.

Z dniem 11 czerwca 1944 roku *Farragut* wziął udział w inwazji na Saipan, a następnie Guam osłaniając lotniskowce. Brał udział w Bitwie na Morzu Filipińskim 19-20 czerwca, następnie w inwazji na Mariany. Od 28 czerwca do 14 lipca przebywał w Eniwetok. 17 i 18 lipca ostrzeliwał rejon plaży Agat na wyspie Guam wspierając zespół nurków skierowanych do usunięcia podwod-

nych przeszkód przed lądowaniem piechoty morskiej. Kolejnym zadaniem była eskorta krążowników płynących w kierunku Saipanu, po czym niszczyciel powrócił w rejon Guam wspierając lądujące oddziały ogniem swoich dział. Od 25 lipca *Farragut* dołączył do grupy wsparcia ogniowego ostrzeliwującej wyspę Rota, a w pięć dni później niszczyciel wyruszył w rejs do Puget Sound na kolejny remont. Na Pacyfik okręt powrócił pod koniec 1944 roku zawijając do bazy w Ulithi 21 listopada. Cztery dni później *Farragut* wyruszył w rejs osłaniając zbiornikowce dostarczające paliwo dla lotniskowców przygotowujących się do ataku na Tajwan i Luzon oraz lądowania w Lingayen.

Kolejną operacją była osłona lotniskowców, których samoloty rozpoczęły bombardowanie Iwo-Jimy przed inwazją na tę wyspę a następnie – od 25 do 28 kwietnia przed inwazją na Okinawę. Od 11 maja do 6 sierpnia 1945 roku eskortował konwoje z zaopatrzeniem pływające pomiędzy Ulithi a Okinawą.

W dniu 21 sierpnia 1945 roku *Farragut* opuścił bazę na wyspie Saipan i wyruszył do USA. Zawinął do stoczni Brooklyn Navy Yard 25 września 1945 roku. Z powodu znacznego zużycia okrętu podjęto decyzję o wycofaniu go ze służby w dniu 23 października 1945 roku. 14 sierpnia 1947 roku okręt został sprzedany na złom i złomowany.

Farragut za udział w II wojnie światowej otrzymał 14 honorów „Battle Stars”.

„Dewey” DD-349

Stępkę pod niszczyciel nazwany *Dewey* (pierwszy okręt o tej nazwie w historii U.S. Navy) DD-349 położono w stoczni Bath Iron Works Corp. 16 grudnia 1932 roku. Wodowanie odbyło się 28 lipca 1934 roku a gotowy okręt przekazano do służby 4 października 1934 roku. Pierwszym dowódcą mianowany został kapitan H.W. Hill.

Po zakończeniu okresu prób i szkolenia załogi na wodach karaibskich w pobliżu Guantanamo (Kuba) i Port au-Prince na Haiti, niszczyciel *Dewey* popłynął do bazy w Norfolk na wschodnim wybrzeżu USA. Stamtąd wyruszył 1 kwietnia 1935 roku w rejs na Zachodnie Wybrzeże USA zawijając do bazy U.S. Navy w San Diego 14 kwietnia. Aż do roku 1938 okręt operował z bazy San Diego pełniąc zadania szkoleniowe na wodach przybrzeżnych i biorąc udział w planowych manewrach floty. Odbył także długi rejs w rejon Alaski a następnie odwiedził Amerykę Południową (Peru), po czym zawinął do Pearl Harbor. Od 4 stycznia do 12 kwietnia 1939 roku niszczyciel powrócił na Atlantyk, by tam wziąć udział w dorocznych ćwiczeniach Fleet Problems.

W dniu 7 grudnia, kiedy Japończycy zaatakowali bazę w Pearl Harbor, niszczyciel *Dewey* znajdował się w składzie 1 Dywizjonu niszczycieli przy burcie tendra *Dobbin* wraz z bliźniaczymi jednostkami *Worden*, *MacDonough*, *Hull*

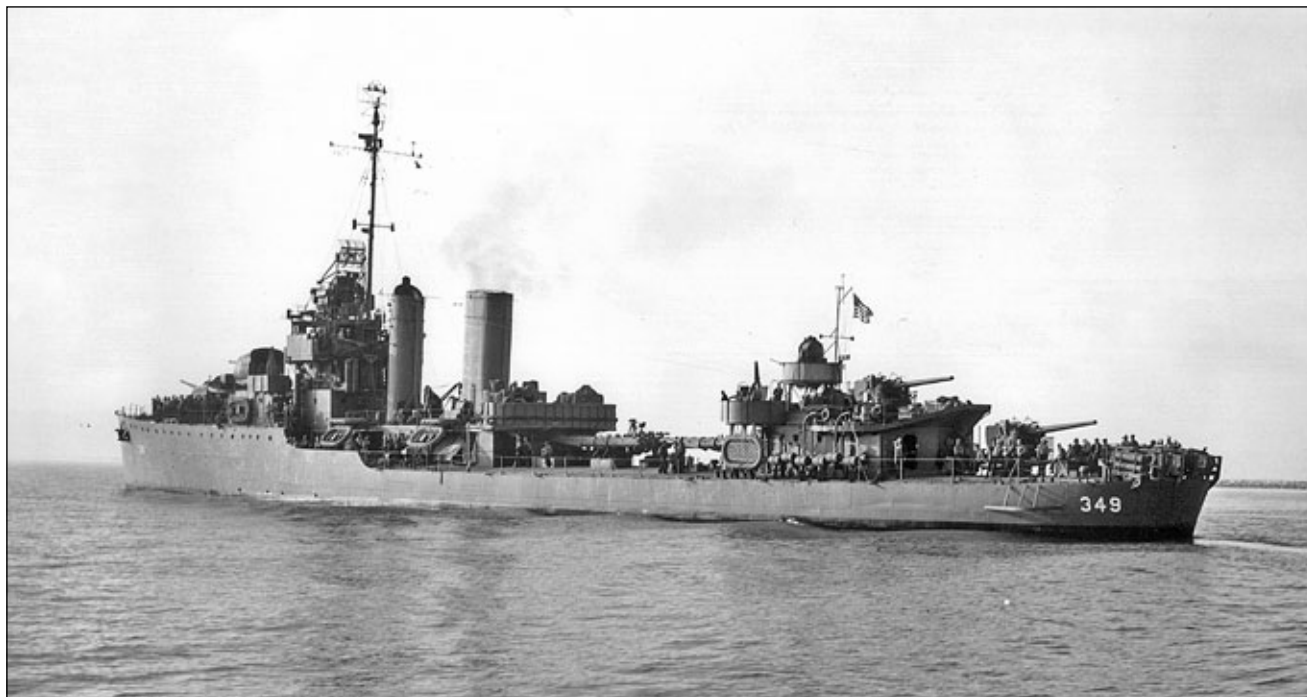
oraz niszczycielem flagowym dywizjonu *Phelps*. *Dewey* oczekiwał właśnie na przegląd. O godzinie 08.10 okręt zameldował gotowość bojową a w pięć minut później otworzył ogień z kaemów do nadlatujących samolotów japońskich. Ostrzeliwał bombowce drugiej fali, które usiłowały zbombardować stojące burtą w burtę niszczyciele. Wprawdzie nie zestrzelił żadnej maszyny wroga, jednak uniemożliwił skuteczny atak samolotów. Po nalocie około godz. 15.05 okręt był gotów do opuszczenia Pearl Harbor wraz z okrętami swojego dywizjonu. Dywizjon wyruszył na patrol w pobliżu Hawajów.

W dniu 15 grudnia *Dewey* dołączył jako eskorta do Task Force 11, który skierowano na pomoc oblężonej wyspie Wake. 23 grudnia niszczyciel powrócił do służby patrolowej. W lutym 1942 roku w składzie swojego 1 Dywizjonu wraz z Task Force 11 dowodzonej przez adm. Wilsona Browna z lotniskowcem *Lexington* jako trzonem zespołu, brał udział w pierwszym rajdzie na Rabaul, a następnie w rajdzie na Lae i Salamaua (Nowa Gwinea). W dniu 10 marca niszczyciel wyruszył do Pearl Harbor, gdzie zawinął 26 marca. Task Force 11 przygotowywała się właśnie do kolejnego rajdu w rejonie Wysp Salomona. W dniu 5 maja, kiedy Japończycy zaatakowali Port Moresby, niszczyciel *Dewey* wraz z Task Force 11 dołączył do zespołu lotniskowca *Yorktown* (CV-5) i wziął

udział w bitwie na Morzu Koralowym. Zespołem eskorty (*Dewey*, *Farragut*, *Aylwin*, *Monaghan* i *Phelps*) dowodził komandor A.E. Early z flagą na niszczycielu *Phelps*. W czasie bitwy niszczyciel, podobnie jak pozostałe okręty eskorty ostrzeliwał z artylerii przeciwlotniczej atakujące *Lexingtona* samoloty japońskie. Strącono ich wiele, jednak trudno w tej gorączkowej atmosferze ustalić, który z okrętów, jakie wyniki osiągnął na pewno. Bitwa zakończyła się utratą „Lexa”, jednak napór Japończyków na południe w kierunku Australii i Nowej Zelandii został powstrzymany. Niszczyciel *Dewey* podjął 112 rozbitków z zatopionego lotniskowca. Oslaniając uszkodzonego *Yorktowna* wyruszył z Noumea 12 maja w kierunku Pearl Harbor, skąd ponownie wyszedł w morze tym razem w eskorcie lotniskowca *Enterprise* (CV-6) 26 maja 1942 roku udającego się w kierunku Midway, gdzie Japończycy przypuścili właśnie na wyspę zmasowany atak lotniczy. W dniu 6 czerwca niszczyciel otrzymał zadanie eskorty zbiornikowca floty *Platte* (AO-24), z którym powrócił do Pearl Harbor 9 czerwca. Ponownie wyruszył w morze w eskorcie lotniskowca *Saratoga* (CV-3) płynącego z grupą lotniczą mającą wzmocnić garnizon na Midway w dniach 22-29 czerwca.

Kiedy 7 sierpnia rozpoczęło się lądowanie Amerykanów na Guadalcanal, niszczyciel *Dewey* brał udział w od-

Fotografia wykonana w Mare Island przedstawia niszczyciel *Dewey* po modernizacji w dniu 1 grudnia 1942 roku. Widoczne na rufowej nadbudówce lekkiej konstrukcji stanowisko reflektora. Fot. zbiory Arthur D. Baker III



OFFICIAL PHOTOGRAPH
NOT TO BE RELEASED
FOR PUBLICATION
NAVY YARD MARE ISLAND, CALIF.

RESTRICTED



Dewey po remoncie na fotografii z 1 grudnia 1942 roku. Za drugim kominem wyraźnie widoczne nowo zainstalowane podwójne działka Bofors 40 mm w miejsce czterech Oerlikonów 20 mm. Fot. zbiory Arthur D. Baker III

pieraniu ataków lotniczych japońskich bombowców. Uratował 40 rozbitków z trafionego i tonącego transportowca *George F. Elliot* (AP-13). Niszczyciel pozostawał w rejonie Salomonów eskortując lotniskowiec *Saratoga* w czasie bitwy u Wschodnich Wysp Salomona 24 sierpnia 1942 roku. Po niefortunnym trafieniu przez japoński okręt podwodny lotniskowce torpedą w dniu 31 sierpnia, *Dewey* otrzymał rozkaz eskortowania uszkodzonej *Saratogi* w jej rejsie do Pearl Harbor, zawijając do bazy 23 września. W sześć dni później lotniskowiec wyruszył do San Francisco.

Dewey został skierowany 27 grudnia 1942 roku do dalszej służby na wody Alaski. W pobliżu wyspy Amczitka marynarze z *Dewey* pomagali w ewakuacji załogi ciężko uszkodzonego na skałach niszczyciela *Worden*. Okrętu nie dało się uratować, zatonął w sztormowych warunkach, lecz załoga została uratowana.

7 maja 1943 roku *Dewey* powrócił do San Pedro, gdzie dołączył do grupy inwazyjnej kierującej się na Aleuty. Niszczyciel następnie osłaniał lądowanie marines na Kiska 16 sierpnia. Okręt powrócił do San Francisco eskortując grupę okrętów desantowych „LST” 19 września.

13 stycznia 1944 roku *Dewey* opuścił bazę w San Diego kierując się na Pacy-

fik. Zawinął do bazy na atolu Kwajalein 31 stycznia. Stamtąd wyruszył jako część eskorty lotniskowców wykonujących rajd lotniczy na Majuro 11 lutego oraz osłaniał inwazję na Eniwetok 18 lutego 1944 roku. W dniach 17-18 marca eskortował konwoje podążające pomiędzy Eniwetok a Roi i Majuro a także uczestniczył w ostrzeliwaniu Atolu Mille. Od 22 marca do 6 czerwca 1944 roku *Dewey* wchodził w skład sił eskorty Task Force 58, która przeprowadziła atak na Palau, Yap, Ulithi i Woleai oraz brał udział w osłonie inwazji na Nową Holandię w dniach 21 i 22 kwietnia. W dniach od 29 kwietnia do 1 maja osłaniał atak na japońską bazę na Truk.

Od 6 czerwca eskortował lotniskowce w ich rajdzie na Tinian i Saipan, uczestniczył w bombardowaniu wysp w dniach 13 i 14 czerwca. Niszczyciel *Dewey* wziął udział w Bitwie na Morzu Filipińskim w dniach 19-20 lipca. Uratował wielu pilotów z przymusowo wodujących samolotów, które nie zdołały dolecieć do swoich lotniskowców.

Dewey powrócił do służby eskortowej osłaniając transportowce w czasie inwazji na Guam. Osłaniał bezpośrednio działania zespołu specjalistów likwidujących podwodne umocnienia przed lądowaniem marines. W czasie lądowania operował u wybrzeży Guam pełniąc

służbę patrolową. W dniu 28 lipca został skierowany do stoczni Puget Sound na remont. Niszczyciel powrócił na morze 30 września 1944 roku dołączając do grupy logistycznej 3 Floty 10 października. W eskorcie tej grupy, w czasie przygotowań do inwazji na Filipiny, w dniu 18 grudnia załoga niszczyciela przeżyła bardzo ciężkie chwile. Okręty 3 Floty znalazły się w samym centrum tajfunu. *Dewey* pozbawiony mocy maszyn, rzućany na falach osiągał 75 stopniowe przechyły. Okręt doznał poważnych uszkodzeń. Pierwszy komin, powyginany i zdeformowany, runął na pokład łodziowy. Niszczyciel jednak ocalał. Skierowany do remontu na atolu Ulithi, powrócił do działań w rejon Iwo-Jima 17 lutego 1945 roku. Osłaniał bezpośrednio zbiornikowiec *Patuxent* (AO-44). Po lądowaniu piechoty na brzegach wyspy 19 lutego, wspierał ogniem swoich dział jej przyczółki często strzelając pociskami oświetlającymi.

Dewey eskortował konwój transportowców podążających do Zatoki Leyte. W dniach 4 do 6 marca 1945 roku niszczyciel został przydzielony do sił logistycznych przygotowujących się do lądowania na Okinawie. Osłaniał między innymi zbiornikowiec tankujący lotniskowce w morzu, których samoloty miały niebawem dokonać rajdu lotni-

czego na Okinawę. Niszczyciel przebywał w rejonie Okinawy do zakończenia działań wojennych. W dniu 21 sierpnia wyruszył do San Diego, gdzie zawinął 7 września, już po kapitulacji Japonii. Z San Diego został przebazowany na wschodnie wybrzeże przybywając do Brooklyn Navy Yard 26 września. To był ostatni rejs niszczyciela, który z dniem 19 października 1945 roku został wycofany ze służby i sprzedany na złom 20 grudnia roku następnego.

Za udział w II wojnie światowej otrzymał 13 honorów bitewnych „Battle Stars”.

„Hull” DD-350

Budowę niszczyciela *Hull* (trzeci okręt o tej nazwie w U.S. Navy) DD-350 rozpoczęto w dniu 7 marca 1933 roku. Wodowano w stoczni New York Navy Yard 31 stycznia 1934 roku. Przekazanie do służby odbyło się 11 stycznia 1935 roku, pierwszym dowódcą niszczyciela został kapitan R.S. Wentworth.

Po obowiązkowym okresie prób morskich oraz szkolenia załogi na nowym okręcie, *Hull* wyruszył na dłuższy rejs szkolny poprzez Atlantyk w rejon Wysp Azorskich, wybrzeża Portugalii i Wysp Brytyjskich, po czym wrócił do USA kierując się poprzez Kanał Panamski na zachodnie wybrzeże do bazy w San Diego, gdzie zawinął 19 października 1935 roku. Bazując w San Diego niszczyciel uczestniczył w manewrach i do rocznych ćwiczeniach floty. Latem 1936 roku odbył rejs na Alaskę. Od kwietnia 1937 roku do końca 1939 roku *Hull* brał udział w manewrach Floty Pacyfiku w pobliżu Hawajów. Okręt w tym czasie wchodził w skład Pierwszej Eskadry Pierwszego Dywizjonu Niszczycieli.

W dniu 7 grudnia 1941 roku, podczas ataku japońskiego lotnictwa pokładowego na bazę w Pearl Harbor, *Hull* cumował przy burcie tendra dla niszczycieli *Dobbin*, wraz z siostrzanymi okrętami *MacDonough*, *Worden*, *Dewey* i liderem *Phelps*. Choć okręt był unieruchomiony, to obsada działek przeciwlotniczych bardzo szybko otworzyła ogień do japońskich samolotów prawdopodobnie przyczyniając się do zestrzelenia kilku z nich. W wyniku nalotu *Hull* szczęśliwie nie doznał żadnych uszkodzeń i już następnego dnia opuścił Pearl Harbor by dołączyć do zespołu osłony lotniskowca *Enterprise* powracającego właśnie do bazy.

W czasie kolejnych bardzo krytycznych dla U.S. Navy miesięcy, niszczyciel *Hull* wchodził w skład Task Force

11 adm. Wilsona Browna, którego trzonym był lotniskowiec *Lexington*. Zespół Browna wykonał rajd na japońskie bazy w rejonie Wysp Salomona, po czym powrócił do Pearl Harbor 26 marca. Kolejne trzy miesiące to dla załogi niszczyciela pracowity okres służby eskortowej, w czasie której przemierzał trasę od San Francisco na Hawaje oraz osłaniał konwoje z zaopatrzeniem płynące w rejon koncentracji amerykańskich sił w pobliżu Fidżi przez planowaną w sierpniu 1942 roku inwazję na Guadalcanal.

W dniu 26 lipca 1942 roku *Hull* został włączony w skład sił wspierających lądowanie piechoty i w dniu inwazji (7 sierpnia 1942 roku) na Guadalcanal wraz z krążownikami prowadził ostrzał przygotowawczy. Kolejnego dnia patrolował wody w pobliżu transportowców dostarczających zaopatrzenie na wyspę w poszukiwaniu japońskich okrętów podwodnych. Dzień później artylerzyści niszczyciela odpierali atak samolotów japońskich, które zbombardowały i zatopiły transportowiec *George F. Elliot*. W dniu 9 sierpnia *Hull* wykrył i zatopił niewielki japoński szkuner usiłujący ująć z Guadalcanalu w kierunku Espiritu Santo. W czasie kolejnych tygodni operacji na wodach Guadalcanalu niszczyciel trzykrotnie eskortował transportowców i odpierał japońskie ataki lotnicze w okresie od 3 do 14 września.

W dniu 20 października 1942 roku *Hull* zawinął do bazy w Pearl Harbor. Resztę roku spędził w osłonie pancernika *Colorado* w pobliżu Nowych Hebrydów. W dniu 29 stycznia niszczyciel wyruszył z Pearl Harbor na zachodnie wybrzeże USA. Skierowany został bowiem na remont do San Francisco, gdzie przybył 7 lutego 1943 roku. Po zakończeniu remontu niszczyciel wyruszył w rejon Aleutów przybywając w rejon wyspy Adak 16 kwietnia. Tam brał udział w ćwiczeniach wraz z krążownikami i pancernikami U.S. Navy. W maju *Hull* patrolował wody w pobliżu Attu, w lipcu i na początku sierpnia 1943 roku niszczyciel uczestniczył w bombardowaniu wyspy Kiska przed lądowaniem piechoty w dniu 15 sierpnia.

Po zakończeniu kampanii aleuckiej *Hull* powrócił na centralny Pacyfik związając do Pearl Harbor 26 września 1943 roku. Stamtąd wyruszył jako osłona sił mających wykonać rajd przeciwko Wake oraz osłaniał lotniskowce w czasie ataku na Wyspy Gilberta. W czasie lądowania Amerykanów na Makin, *Hull* ostrzeliwał japońskie pozycje, po czym wrócił do Pearl Harbor wraz z konwo-

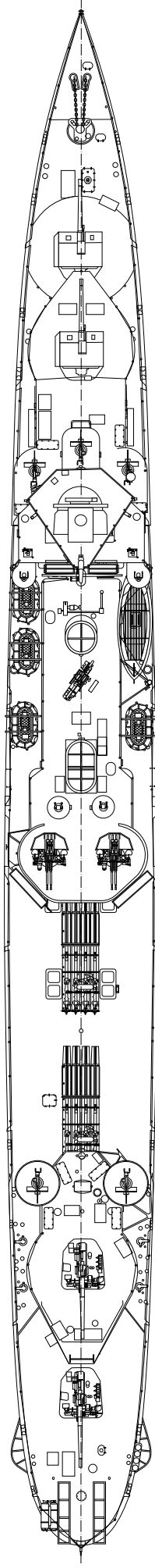
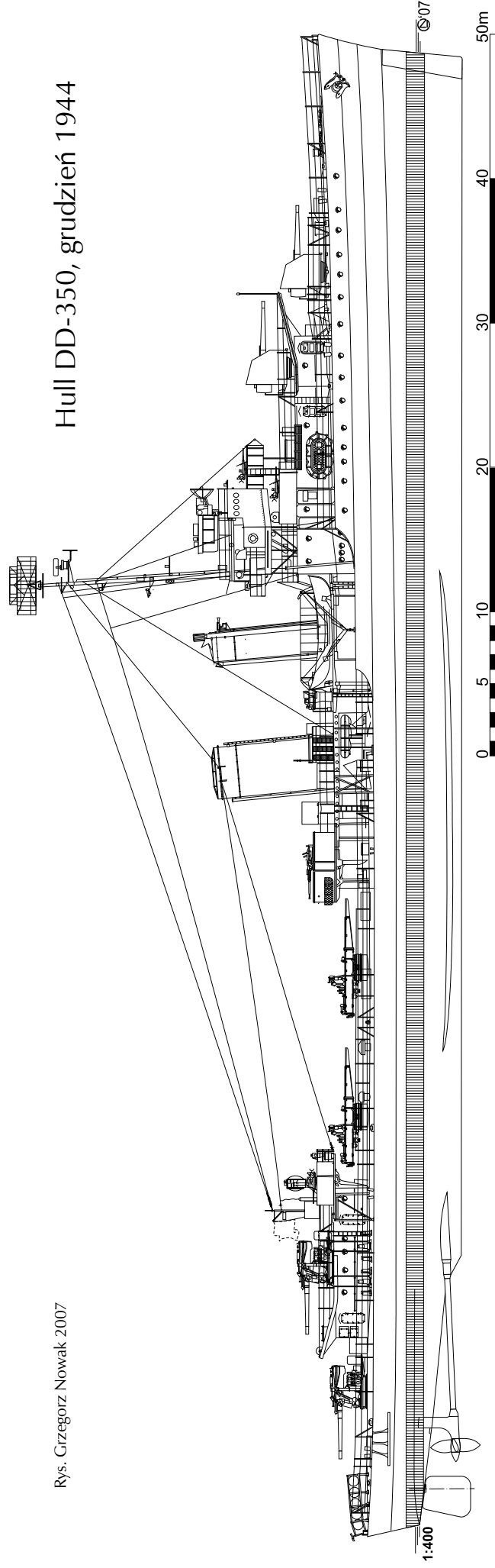
jem w dniu 7 grudnia 1943 roku. Kolejną operacją Amerykanów było zajęcie Wysp Marshalla, w czasie której okręt znajdował się w składzie Task Force 53. Cały Zespół Operacyjny wyruszył z San Diego 13 stycznia 1944 roku i przybył do Kwajalein 31 stycznia. Tutaj niszczyciel eskortował transportowców oraz patrolował wody w rejonie Eniwetok i Majuro. Dołączając do lotniskowców i pancerników wziął udział w ostrzeliwaniu atolu Mille 18 marca 1944 roku oraz Wotje 22 marca.

Pracowity niszczyciel brał udział w osłonie zespołu okrętów dokonujących wyniszczającego rajdu na bazę japońskiej marynarki na atolu Truk w dniach 29-30 kwietnia. W dniu 4 maja okręt powrócił na Majuro, a następnie został włączony w skład eskorty pancerników adm. Lee przed kolejną wielką inwazją, tym razem na Mariany. Niszczyciel uczestniczył w ostrzeliwaniu umocnień japońskich na Saipanie 13 czerwca, osłaniał pracę trałowców, patrolował wody przybrzeżne w poszukiwaniu okrętów podwodnych przez lądowaniem marines w dniu 15 czerwca. W dwa dni później niszczyciel *Hull* i wiele innych okrętów dołączył do zespołu lotniskowców adm. Marca Mitschera przygotowujących się do decydującego starcia z flotą japońskich lotniskowców. W czasie zmagania niszczyciel odpierał japońskie ataki lotnicze osłaniając lotniskowce.

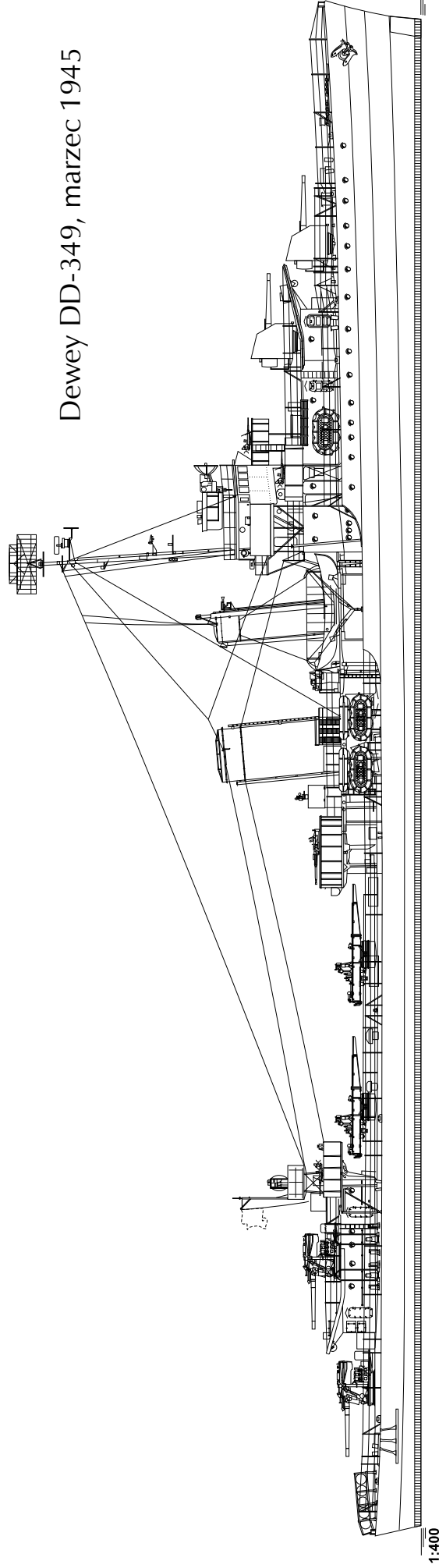
W lipcu 1944 roku niszczyciel operował wraz z grupą lotniskowców w rejonie wyspy Guam a po lądowaniu Amerykanów na wyspie 21 lipca patrolował wody przybrzeżne wokół wyspy. W sierpniu niszczyciel popłynął do Seattle, gdzie zawinął 26 sierpnia. Tam poddany został kolejnemu już remontowi i modernizacji trwającej do października 1944 roku. Po remoncie okręt powrócił do Pearl Harbor 23 października. Dołączył tam do 3 Floty, z zadaniem osłony grupy zbiornikowców mających zapewnić paliwo dla lotniskowców. W morze wyszedł 20 listopada wraz ze zbiornikowcami aby dotrzeć w rejon Morza Filipińskiego, gdzie wyznaczono spotkanie z lotniskowcami.

Planowe tankowanie rozpoczęło się 17 grudnia, ale fatalna pogoda i silne fale sprawiły, że trzeba było przelożyć operację o jeden dzień. Okazało się, że nazajutrz pogoda jeszcze bardziej się pogorszyła a okręty amerykańskie znalazły się w centrum szalejącego tajfunu. Barometry oszalały, a prędkość wiatru przekroczyła 90 węzłów. W gigantycz-

Hull DD-350, grudzień 1944



Dewey DD-349, marzec 1945



nych górach fal okręty rzucane były jak zabawki. Około godziny 11.00 w dniu 18 grudnia 1944 roku stary niszczyciel w stalowym uścisku morza utracił sterowność i możliwość poruszania się. Załoga czyniła cuda, by uratować skazany na zagładę okręt. Niestety, przechyły osiągały ponad 80 stopni i w pewnym momencie okrętu nie dało się zbalastować. Niszczyciel zaczął tonąć a jego dowódca został zmyty z pomostu. Wielu marynarzy zginęło wraz z okrętem, jednak udało się uratować życie 7 oficerom i 55 marynarzom z nieszczęsnego niszczyciela.

Niszczyciel *Hull* otrzymał za udział w II wojnie światowej 10 „Battle Stars”.

„MacDonough” DD-351

Czwarta jednostka typu *Farragut* po raz trzeci w historii U.S. Navy otrzymała nazwę *MacDonough*. Stępkę pod ten okręt położono 15 maja 1933 roku w stoczni Boston Navy Yard. Wodowano okręt 22 sierpnia 1934 roku. Matką chrzestną okrętu została wnuczka komandora, którego imię okręt miał nosić panna Rose Shaler MacDonough. Niszczyciel przekazano do służby 15 marca 1935 roku powierzając obowiązki dowódcy komandorowi Charlesowi S. Aldenowi.

Pierwszy swój szkolny rejs *MacDonough* odbył tradycyjnie poprzez Atlantyk na wody europejskie. Pożeglował także w rejon Afryki Południowej, po czym powrócił do Norfolk a stamtąd wyruszył poprzez Kanał Panamski na zachodnie wybrzeże USA do bazy w San Diego, gdzie został włączony do Floty Pacyfiku w skład Pierwszego Dywizjonu Pierwszej Eskadry niszczycieli wraz z *Dewey*, *Hull* i *Worden*. Okręt operował tam aż do 12 października 1939 roku. Wtedy to został wraz ze swoim dywizjonem przebazowany do Pearl Harbor na Hawajach.

W dniu 7 grudnia 1941 roku, podczas japońskiego ataku na bazę U.S. Navy w Pearl Harbor, niszczyciel *MacDonough* znajdował się na kotwicy pomiędzy burtami niszczyciela *Worden* i *Phelps*, a całość wraz z *Dewey* i *Hull* znajdowała się przy burcie tendra *Dobbin*. Artylerzyści z niszczyciela *MacDonough* szybko otworzyli ogień do samolotów japońskich i zaliczono im pewne zestrzelenie jednej z atakujących maszyn wroga. Jeszcze tego dnia okręt dołączył do jednostek poszukujących w pobliżu Hawajów okrętów Japońskich.

Przez kolejne trzy miesiące niszczyciel *MacDonough* pełnił służbę patrolową na południowo-zachód od Oahu. Po

powrocie do bazy i przeprowadzeniu okresowego przeglądu w doku niszczyciel wyruszył w eskorcie konwoju na zachodnie wybrzeże, po czym powrócił na południowo-zachodni Pacyfik w rejon wyspy Bougainville, aby wziąć udział w akcji przeciwko Lae i Salamaua. Po tej akcji okręt powrócił do USA gdzie w Mare Island Navy Yard poddany został modernizacji.

Po powrocie na południowy Pacyfik niszczyciel *MacDonough* pod dowództwem komandora porucznika E.V. Deneta wszedł w skład 1 Grupy Sił Wsparcia Przeciwlotniczego osłaniających lądowanie na Guadalcanal. W dniu 7 sierpnia 1942 roku osłaniał bezpośrednio lądowanie piechoty na wysepce Tulagi. Pomiędzy Tulagi a Savo odpierał ataki japońskich samolotów. Od końca września niszczyciel pełnił służbę eskortową pływając w konwojach między Nową Gwineą, Espiritu Santo a Pearl Harbor. W dniu 22 grudnia *MacDonough* powrócił do Mare Island Navy Yard na kolejny już remont.

Po zakończeniu remontu okręt skierowany został na północne wody Wysp Aleuckich. W dniu 16 kwietnia 1943 roku przybył do Adak (Alaska). Następnie patrolował wody w rejonie na północ od Attu aż do czasu lądowania Ame-

Piękna fotografia wykonana z lotu ptaka prezentująca niszczyciel *Hull* po remoncie przeprowadzonym we wrześniu i na początku października 1944 roku. Okręt nosi nowy kamuflaż według schematu Ms 31/6d. Na maszcie głównym widoczna antena radaru SC-2. Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Ekspresyjna fotografia niszczyciela *MacDonough* wykonana z lotniskowca eskortowego *Chenango* pod koniec 1943 roku. Okręt nie zmienił już konfiguracji uzbrojenia do końca wojny. Fot. zbiory Arthur D. Baker III

rykanów na wyspie. W dniu 10 maja w czasie trudnych manewrów na silnie wzburzonych wodach doszło do kolizji niszczyciela *MacDonough* ze starym „czterofajkowcem” przebudowanym na trałowiec *Sicard*. Uszkodzenia okazały się poważne i okręt ponownie wrócił do Mare Island, gdzie naprawy zakończono 23 września 1943 roku.

Po powrocie na Pacyfik niszczyciel włączono do sił przygotowujących się do ataku na Wyspy Gilberta. Brał udział w osłonie lądowania piechoty morskiej na Makin 20 listopada 1943 roku ostrzeliwując japońskie umocnienia brzegowe. W trzy dni później niszczyciel wyruszył do Pearl Harbor.

W styczniu 1944 roku *MacDonough* dołączył do północnych sił przygotowujących inwazję na Wyspy Marshalla. Jako główny okręt pierwszej grupy transportowej operował najpierw poza atolem Kwajalein. W dniu 29 stycznia 1944 roku przeszedł w rejon atolu Wotje i wziął udział w ostrzale wybrzeża. W dniu 31 stycznia wrócił w rejon Kwajalein, następnie brał udział w okupacji Roi i wysp Namur. Okręt spełniał rolę jednostki radarowej dla pozostałych jednostek transportowych, ułatwiając poruszanie się w rejonie atolu Eniwetok.

W dniach 21-22 lutego 1944 roku *MacDonough* ostrzeliwał pozycje japońskie na wyspie Parry znajdującej się w głębokim dości do laguny Eniwetok. W miesiąc później wyruszył na spotkanie Task Force 68, który przygotowywał się do ataku na wyspy Palau. Kolejna operacja to atak na Hollandię (Nowa Gwinea). Do 21 kwietnia 1944 roku prowadził tam ostrzał umocnień brzegowych przed lądowaniem piechoty. Pod koniec miesiąca okręt operował w pobliżu Truk. Wraz z niszczycielem *Stephen Potter* oraz *Monterry* zatopił japoński okręt podwodny *Ro 45* w dniu 30 kwietnia.

W dniu 4 maja *MacDonough* przybył do Majuro, by dołączyć do sił grupujących się przed atakiem na Mariany. Od 6 czerwca niszczyciel operował w osłonie lotniskowców, których lotnictwo atakowało Saipan, ostrzeliwał także umocnienia japońskie na zachodniej stronie wyspy. W dniach 19-20 czerwca niszczyciel wziął udział w Bitwie na Morzu Filipińskim. Artylerzyści mieli okazję do walki z wielkimi samolotami japońskimi, jakie zdołały przedrzeć się przez zmasowaną obronę amerykańskich myśliwców pokładowych.

Po zakończonej zwycięsko dla Amerykanów bitwie, *MacDonough* powrócił na Mariany. Operując w pobliżu Guam pełnił służbę patrolową i osłaniał lekkie siły mające za zadanie przygotowanie plaż do lądowania piechoty. Od 21 lipca okręt patrolował pobliskie wody wokół Guam w poszukiwaniu ewentualnych nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Do Pearl Harbor został skierowany 10 sierpnia.

Po krótkim postoju w bazie na Hawajach, *MacDonough* skierowany został w rejon Wysp Admiralicji. Przybył na wody wyspy Manus 15 września 1944 roku by rozpocząć służbę konwojową. W dniu 14 października niszczyciel eskortował transportowce skierowane do zatoki Leyte. W dniach 24-25 października rozegrała się bitwa o Leyte z flotą japońską, po której *MacDonough* popłynął z powrotem na Manus by przejąć 3 listopada kolejny konwój zmierzający do Leyte. Po powrocie na Filipiny pełnił służbę patrolową w zatoce Leyte oraz na wodach cieśniny Surigao.

Kolejny miesiąc to dla niszczyciela dalsza monotonna służba konwojowa. Operując z bazy na Ulithi niszczyciel eskortował zbiornikowce zaopatrujące

okręty w rejonie Filipin, Formozy (Tajwan) oraz na Morzu Południowo Chińskim.

W styczniu 1945 roku niszczyciel popłynął do Puget Sound Navy Yard na trzymiesięczny remont. Po zakończeniu remontu okręt powrócił do Ulithi, gdzie pełnił rolę pływającej stacji radarowej do 5 lipca 1945 roku. Później aż do końca wojny z Japonią pływał w eskorcie konwojów oraz osłaniał aliancką żeglugę na trasie Ulithi – Okinawa.

Po zakończeniu działań wojennych, niszczyciel stacjonujący na Guam otrzymał rozkaz powrotu do USA. Zawijając na krótko do San Diego 3 września 1945 roku kontynuował rejs zawijając tydzień później do Nowego Jorku. Tam w stoczni New York Navy Yard został wycofany oficjalnie ze służby 22 października 1945 roku i w dniu 1 listopada skreślony z listy floty. W dniu 20 grudnia 1946 roku niszczyciel *MacDonough* został sprzedany na złom i w następnym roku złomowany.

Za udział w II wojnie światowej otrzymał 13 „Battle Stars”. Kolejnym, czwartym już okrętem noszącym nazwę *MacDonough* stał się niszczyciel rakietowy typu *Farragut* o sygnaturze DLG-8 zbudowany w latach 1958-61 i pełniący służbę do końca 1992 roku.

„Worden” DD-352

Niszczyciel o sygnaturze DD-352 otrzymał po raz trzeci w historii U.S. Navy nazwę *Worden*. Stępkę położono 29 grudnia 1932 roku w stoczni Puget Sound Navy Yard, kadłub wodowano 27 października 1934 roku. Gotowy okręt przekazano do służby 15 stycznia 1935 roku wyznaczając na pierwszego dowódcę komandora Roberta E. Kerra. W swój pierwszy rejs szkolny *Worden* wyruszył 1 kwietnia 1935 roku zawiązując do San Diego, a następnie opuszczając Kalifornię i kierując się w kierunku Meksyku, Gwatemali, Punta Arenas i Kostaryki. Pokonując Kanał Panamski 6 maja niszczyciel skierował się do Waszyngtonu, gdzie 17 maja na pokład przyjęto kontradm. Josepha K. Taussiga, asystenta Szefa Operacji Morskich.

W dniu 21 maja niszczyciel zawiązał do stoczni w Norfolk, gdzie poddany został przeglądowi. Opuścił Norfolk w dniu 1 lipca, po czym skierowany został poprzez Kanał Panamski na zachodnie wybrzeże USA. W dniu 3 sierpnia wszedł do stoczni Puget Sound. Po remoncie okręt przebazowany został do San Diego, gdzie miał pozostawać przez kolejne 4 lata biorąc udział w licznych

manewrach Floty Pacyfiku niemal do końca 1939 roku.

W dniu 6 października 1939 roku eskortował krążownik *Indianapolis* w jego rejsie do Pearl Harbor. Wiosną 1940 roku *Worden* brał udział w manewrach floty „Fleet Problems XXI”.

W dniu 7 grudnia 1941 roku, w czasie nalotu Japończyków na bazę w Pearl Harbor *Worden* znajdował się na kotwicy między burtami swoich siostrzanych okrętów *MacDonough* i *Dewey* cumujących przy tendrze *Dobbin* (AD-3). Obsada karabinów maszynowych niszczyciela otworzyła ogień do japońskich samolotów i uzyskała prawdopodobne zestrzelenie jednego z bombowców. Okręt w dwie godziny po rozpoczęciu ataku był gotów do wyjścia w morze. Skierowany został od razu do patrolowania wód wokół Oahu w poszukiwaniu japońskich okrętów podwodnych. Około godziny 12.40 załoga nawiązała kontakt z okrętem podwodnym, po czym przez kolejne trzy godziny *Worden* atakował bombami głębinowymi wroga. Po południu niszczyciel dołączył do krążownika *Detroit* (CL 8). W dalszym ciągu patrolując wody wokół Oahu dołączył do zbiornikowca *Neosho*, który opuścił Pearl Harbor i miał za zadanie uzupełnić paliwo zespołu lotniskowca *Lexington* (Task Force 11) adm. Fitcha.

Podczas tankowania okrętów TF 11, niszczyciel *Dewey* wykrył japoński okręt podwodny, w związku z czym przerwano tankowanie i nakazano niszczycielowi *Worden* osłaniać *Neosho* 12 grudnia odchodzącemu do Pearl Harbor. *Worden* powrócił na morze 14 grudnia dołączając do sił mających wspierać Wake, jednak ekspedycja zmuszona była do powrotu, bowiem na dwa dni przed osiągnięciem celu, obrońcy wyspy poddali się Japończykom w dniu 22 grudnia.

Worden do końca roku i na początku stycznia 1942 roku pełnił służbę patrolową na wodach w pobliżu Hawajów. 16 stycznia bezskutecznie atakował wykryty okręt podwodny, kolejny kontakt nawiązał w sześć dni później.

W dniu 6 lutego *Worden* wyruszył w eskorcie bazy wodnosamolotów *Curtiss* (AV-4) oraz zbiornikowca *Platte* (AO-24) kierując się na Fidzi z postojem na Samoa. Okręty zawięły do Noumea 21 lutego. W rejs powrotny do Pearl Harbor w eskorcie *Curtiss* niszczyciel wyruszył z Noumea 7 marca. W dniu 19 marca, w Pearl Harbor *Worden* został dokowany w celu przeprowadzenia okresowego przeglądu. Do Task Force 11 okręt

dołączył 14 kwietnia. W dniu 1 maja zespół lotniskowca *Lexington* połączył się z Task Force 17 kontradm. Franka J. Fletchera z lotniskowcem *Yorktown*. W dniu 2 maja *Worden* został wyznaczony do osłony zbiornikowca *Tippecanoe* (AO-21) kierującego się do Noumea.

W dniu 12 maja niszczyciel został formalnie włączony wraz z innymi okrętami eskorty zatopionego na Morzu Koralowym *Lexingtona* do zespołu Task Force 16 wiceadm. Halseya z lotniskowcami *Enterprise* i *Hornet*. Niszczyciel dołączył do TF 16 w rejonie Efate (Nowe Hebrydy).

Task Force 16 powróciła do Pearl Harbor 26 maja w celu uzupełnienia zapasów, paliwa i uzbrojenia przez spodziewaną, kolejną bitwą na Pacyfiku. *Worden* wyszedł w morze 28 maja w składzie TF-16, którą teraz dowodził kontradm. Raymond A. Spruance zastępujący chorego Halseya. Zadaniem niszczyciela był udział w eskorcie lotniskowców *Enterprise* i *Hornet* w czasie spodziewanej bitwy lotniskowców, którą była przełomowa jak się okazało bitwa o Midway.

Worden wrócił do Pearl Harbor wraz z TF 16 13 czerwca. Tam został skierowany do nowo formowanej Task Force 11 zgrupowanej wokół lotniskowca *Saratoga*. W dniu 9 lipca *Worden* wraz z Task Force 11 i lotniskowcem *Saratoga* znalazł się na południowym Pacyfiku. Niebawem otrzymał po raz kolejny zadanie osłaniania zbiornikowca *Platte* płynącego do Noumea zawiązując tam 13 lipca. W dniu 28 lipca zarówno niszczyciel jak i zbiornikowiec dołączyły do *Saratogi*. W czasie tego rejsu niszczyciel uratował rozbitków z transportowca armii *Tjinegara* zatopionego przez japoński okręt podwodny *I 169* w odległości około 75 mil od Noumea.

W dniu 1 sierpnia wyruszył do Noumea w eskorcie zbiornikowca *Cimarron* (AO-22). W dniu rozpoczęcia inwazji na Guadalcanal (7 sierpnia 1942 roku) niszczyciel znajdował się w eskorcie lotniskowca *Saratoga*. Wraz z krążownikami i niszczycielami prowadził ostrzał Guadalcanalu i Tulagi przed lądowaniem piechoty. W czasie bitwy u wschodnich wysp Salomona, *Worden* osłaniał lotniskowce, których samoloty zatopiły japoński lotnikowiec *Ryujo* i uszkodziły tender lotniczy *Chitose*. W tydzień później, kiedy japoński okręt podwodny torpedował lotniskowiec *Saratoga*, *Worden* został skierowany do osłony uszkodzonego lotniskowca udającego się do Pearl Harbor. Z Pearl Harbor wyruszył do San Franci-

sco wraz z czterema innymi niszczycielami osłaniając dwa pancerniki *Idaho* i *Pennsylvania*. Do San Francisco okręty zawinęły 4 października 1942 roku. W dniu 14 października wraz z niszczycielem „*Gansevoorth* (DD-608) towarzyszył pancernikowi *Idaho* udającemu się do Puget Sound, gdzie zawinął 14 października. Niebawem powrócił do San Francisco by wraz z siostrzanym *Dewey* osłaniać wyremontowany pancernik *Nevada* w czasie jego prób odbiorczych i ćwiczeń na wodach w rejonie San Pedro i San Diego.

W dniu 26 grudnia 1942 roku *Worden* opuścił San Francisco i wyruszył na Aleuty, by wesprzeć okupację wyspy Amczitka. Zawinął do Dutch Harbor na Alasce dokładnie w Nowy Rok 1943.

W dniu 12 stycznia 1943 roku, czyli wyznaczonym dniu rozpoczęcia lądowania na wyspie Amczitka w Constantine Harbor, niszczyciel osłaniał transportowiec *Arthur Middleton* (AP 65) mający wysadzić desant piechoty. W ciemnej, nieprzeniknionej nocy *Worden* z trudem manewrował pomiędzy grupą wystających skał kierując się wskazaniami radaru. Po szczęśliwym zarzuceniu kotwicy i wysadzeniu desantu, okręt próbował wyjść z zatoki, jednak nadział się na podwodne skały doznając uszkodzeń poszycia dna. Choć okręt udało się sprowadzić ze skały, został zniesiony na północny zachód przez silny prąd wpadając w kolejną skalną pułapkę. Uderzenie burzą było tak silne, że woda poczęła wdzierać się do wnętrza kadłuba poprzez zerwane blachy poszycia. Załoga rozpaczliwie walczyła z wdzierającą się wodą, uruchomiono wszystkie pompy, lecz wzmagający się wiatr i wysoka fala skutecznie niszczyły wysiłki ratowników. Okręt przegrał tę walkę około południa. Niszczyciel *Dewey* zdołał uratować załogę, jednak bez dowódcy okrętu, komandora Williama G. Pogue, który stojąc na pomoście kierował akcją ratunkową. Został on bowiem w pewnym momencie uderzony i rzucony w lodowatą wodę bez przytomności. Razem z nim zginęło na okręcie 14 osób. Około godziny 12.25 *Worden* przełamał się na pół i pogrążył w szalejącym morzu. Okręt został skreślony z lity floty 22 grudnia 1944 roku.

Za udział w II wojnie światowej otrzymał cztery Battle Stars.

„Dale” DD-353

Szósty niszczyciel typu *Farragut*, oznaczony sygnaturą DD-353, nazwano po

raz czwarty w historii U.S. Navy *Dale*. Stępkę położono 10 lutego 1934 roku w stoczni New York Navy Yard, wodowanie nastąpiło 23 stycznia 1935 roku a ukończony okręt przekazano uroczystie do służby 17 czerwca 1935 roku. Pierwszym dowódcą okrętu został kapitan W.A. Corn.

W swój pierwszy szkolny rejs *Dale* wyruszył w dniu 13 lutego 1936 roku trwający do 6 marca, w czasie którego odwiedził bazę w Norfolk, Dry Tortugas oraz Galveston w stanie Texas. Eskortował także jacht prezydenta Roosevelta w jego rejsie na wyspy Bahama tuż przed przebazowaniem na zachodnie wybrzeże USA. W latach 1936-1939 niszczyciel z bazą macierzystą w San Diego brał udział w manewrach i ćwiczeniach floty (Fleet Problems) a także odwiedzał zagraniczne porty. Odwiedził między innymi Callao w Peru. Odbýwał także rejsy na Alaskę, Hawaje i Morze Karaibskie.

W dniu 5 października 1939 roku niszczyciel *Dale* opuścił San Diego i wyruszył w rejs na Hawaje, otrzymując przydział do 2 Dywizjonu 1 Eskadry niszczycieli, wraz z siostrzanymi okrętami *Aylwin*, *Farragut* i *Monaghan*. W dniu 7 grudnia 1941 roku *Dale* znajdował się na kotwicy stojąc w czwórce okrętów swojego dywizjonu pomiędzy burtami *Aylwin*, a *Farragut* na północ od wysepki Ford. Okręt dość szybko podniósł kotwicę i wyruszył na patrol po wodach portowych. Artylerzyści otworzyli ogień przeciwlotniczy i udało im się zestrzelić jeden z atakujących japońskich samolotów.

Od 14 grudnia 1941 roku do 17 marca 1942 roku *Dale* stanowił element eskorty Task Force 11 z lotniskowcem *Lexington* jako trzonem zespołu. W czasie rajdu przeciwko Lae i Salamaua 10 marca osłaniał lotniskowiec *Yorktown*. Niszczyciel powrócił do bazy w Pearl Harbor 11 maja, a stamtąd skierowany został na remont i modernizację do Mare Island Navy Yard na zachodnim wybrzeżu. Już 6 czerwca okręt opuścił San Francisco wraz z siłami mającymi wziąć udział w bitwie o Midway, jednak okręty nie zdołały dotrzeć na czas. Niszczyciel skierowany został do służby konwojowej pływając z transportowcami pomiędzy Viti Levu, Fidzi, Efate i Espiritu Santo na Nowych Hebrydach. Konwoje dostarczały zaopatrzenie i wojska przed planowaną inwazją na Guadalcanal.

Dale brał udział w osłonie desantu w dniu 7 sierpnia na Guadalcanal. Do 21 września operował na wodach wysp

Salomona, po czym skierowany został do Pearl Harbor. Kolejny rejs to eskorta pancernika *Washington* i *South Dakota*, która po uszkodzeniach odniesionych w bitwie pod Savo skierowana została na remont do San Francisco.

Niszczyciel *Dale* w dniu 9 stycznia 1943 roku opuścił San Francisco bowiem został skierowany na Aleuty. Wspierał lądowanie Amerykanów na Amczitka w okresie 23 stycznia – 19 marca 1943 roku oraz patrolował wody Aleutów w poszukiwaniu japońskich okrętów podwodnych. 22 marca 1943 roku grupa niszczyciela *Dale* poszukiwała transportowców japońskich w rejonie Attu i Kiska. W cztery dni później gupa amerykańska wykryła liczne siły japońskie osłaniające desant na Attu. Rezultatem starcia obu stron była bitwa u Wysp Komandorskich, w czasie której *Dale* osłaniał uszkodzony ciężki krążownik *Salt Lake City*. Siły japońskie zostały rozbite zanim osiągnęły Attu.

Dale nadal przebywał w rejonie Attu do 1 sierpnia 1943 roku. Dzień później dołączył do okrętów ostrzeliwujących przed inwazją wyspę Kiska. 13 sierpnia osłaniał transportowce w czasie lądowania. W dniu 5 września wyruszył z Adak kierując się do Pearl Harbor, gdzie zawinął 16 września. Tam został włączony w skład eskorty amerykańskich lotniskowców mających wykonać rajd przeciwko Wake. W dniu 5 listopada *Dale* powrócił do Pearl Harbor, skąd ponownie wyszedł w morze eskortując okręty desantowe typu „LST” podążające w kierunku miejsca przygotowań przed rozpoczęciem inwazji na wyspę Makin. W dniu 20 listopada *Dale* został odwołany i skierowany w długi rejs na zachodnie wybrzeże w celu przeprowadzenia remontu i modernizacji.

Okręt opuścił San Diego 13 stycznia 1944 roku i skierowany został do grupy okrętów osłaniających lotniskowce w czasie rajdu przeciwko Kwajalein i Eniwetok. Służba eskortowa i patrolowa na wodach wysp Marshalla trwała dla niszczyciela do 22 marca, po czym *Dale* został skierowany do osłony Task Force 58 wykonującego rajd przeciwko Palau, Yap, następnie Ulithi i Woleai, w okresie od 30 marca do 1 kwietnia, a w dniach 21-24 kwietnia 1944 roku wspierał lądowanie na Nowej Hollandii. W dniach od 20 kwietnia do 1 maja wspierał rajdy na Truk, Satawan i Ponape.

Od 6 czerwca do 10 lipca 1944 roku *Dale* pełnił nadal służbę eskortową i patrolową w rejonie Wysp Marshalla, brał



Niszczyciel Dale po remoncie opuszcza Puget Sound Navy Yard. Fotografia z października 1944 roku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

udział w ostrzeliwaniu Saipan i Guam, osłaniał lotniskowce w czasie Bitwy na Morzu Filipińskim. Skierowany na kolejny remont do Bremerton, przebywał tam od sierpnia do października 1944 roku. Powrócił do Pearl Harbor po swojej ostatniej modernizacji na krótki okres szkolenia, po czym wszedł w skład logistycznej grupy w ramach Task Force 38. Osłaniał operacje tankowania okrętów Task Force 38 w rejonie Ulithi przed inwazją na Filipiny pomiędzy 25 listopada a 8 grudnia 1944 roku. Wraz z okrętami TF 38 operował na wodach Morza Południowo-Chińskiego, u wybrzeży Chin, Formozy, Luzonu a następnie Okinawy. Następnie brał udział w operacji przeciwko Iwo-Jima uczestnicząc w ostrzeliwaniu japońskich pozycji na tej wyspie przed inwazją marines.

Niszczyciel Dale odbył pięć podróży jako część logistycznej grupy Task Force 38 pomiędzy Ulithi a Okinawą w okresie od 13 marca 1945 roku do 11 czerwca. Od 26 czerwca do 3 lipca niszczyciel brał udział w akcji okupacji Balikpapanu na Borneo. Okręt powrócił do zatoki Leyte by eskortować konwój zmierzający na Ulithi, skąd powrócił w rejon Okinawy z kolejnym konwojem 29 lipca. Koniec wojny zastał załogę okrętu kotwiczącego w bazie na Guam. Skierowany do USA przybył do San Diego

7 września 1945 roku. W cztery dni później wyruszył w rejs na wschodnie wybrzeże poprzez Kanał Panamski zawijając do Nowego Jorku 25 września. Była to ostatnia podróż wysłużonego niszczyciela. Dale został oficjalnie wycofany ze służby czynnej 16 października 1945 roku a skreślony z listy floty w dniu 20 grudnia 1946 roku i sprzedany na złom.

Za udział w II wojnie światowej otrzymał 12 „Battle Stars”.

„Monaghan” DD-354

Siódmy okręt typu Farragut o sygnaturze DD-354 otrzymał nazwę Monaghan. Był to drugi okręt o tej nazwie w historii U.S. Navy. Stępkę położono 21 listopada 1933 roku w stoczni Boston Navy Yard. Wodowanie odbyło się 9 stycznia 1935 roku a ukończony okręt przekazano do służby w dniu 19 kwietnia 1935 roku powierzając dowództwo komandorowi R.R. Thompsonowi.

Pierwsze lata swojej pokojowej służby spędził na Atlantyku. W 1939 roku jak i pozostałe okręty swojego typu skierowany został do Pearl Harbor i wszedł w skład 2 Dywizjonu 1 Eskadry Niszczycieli. W dniu 7 grudnia 1941 roku znajdował się na kotwicy w północnej części basenu portowego od wyspy Ford przy burcie niszczyciela Farragut w grupie czterech okrętów swojego dywizjo-

nu. O godzinie 07.51 otrzymał rozkaz dołączenia do patrolującego niszczyciela Ward, który wykrył i ostrzelał jakiś niewielki, niezidentyfikowany japoński okręt podwodny. Obsada kotłowni na Monaghanie w pół godziny przygotowała ciśnienie w kotłach i okręt mógł ruszyć na poszukiwania innych podwodnych intruzów, które mogły przedostać się przez wąskie wejście do bazy. W kilka minut później, kiedy niszczyciel płynął już na spotkanie Warda zaczął się atak japońskich samolotów pokładowych na amerykańską bazę Floty Pacyfiku. Artylerzyści Monaghana natychmiast otworzyli ogień do nadlatujących maszyn japońskich.

Około godziny 08.27 niszczyciel okrążył wyspę Ford od północy. W pewnym momencie obserwatorzy wykryli przed dziobem okrętu coś, co wyglądało jak niewielki kiosk małego okrętu podwodnego. Obserwatorzy widzieli także flagi sygnałowe na masztach bazy dla wodnosamolotów Curtiss oraz okrętu warsztatowego Medusa informujące, że na tych okrętach także dostrzeżono zagrożenie spod wody. Choć dowódca okrętu, kapitan Bill Burford miał pewne wątpliwości, po chwili podjął decyzję o przeprowadzeniu ataku. Artylerzyści nie trafili, a ponieważ niszczyciel szedł z dość dużą prędkością a odległość stawała się

niewielka, okręt po prostu staranował „coś” co wystawało spod wody. Miniaturowy okręt podwodny zdołał wystrzelić obydwie swoje torpedy, jednak w spotkaniu z pędzącym niszczycielem nie miał szans. Druga torpeda, skierowana wprost na *Monaghana* nie trafiła, przeszła tuż przy burcie rozpędzonego niszczyciela, który około godziny 08.43 dosłownie wprasował intruza pod siebie. W chwilę później zrzucono na głębokość 10 metrów bomby głębinowe, które przypieczętowały los Japończyka.

Przez wiele lat załoga niszczyciela *Monaghan* była w swoim przekonaniu, że jako pierwsza zatopiła nieprzyjacielski okręt podwodny, choć po latach okazało się, że pierwszeństwo należy się niszczycielowi *Ward*.

Wraz z okrętami swojego dywizjonu *Monaghan* znajdował się w składzie eskorty zespołu lotniskowca *Lexington*. Brał udział w nieudanym wypadzie mającym wesprzeć obrońców Wake. W następnych tygodniach operował w pobliżu Hawajów, odbył rejs w osłonie konwoju na zachodnie wybrzeże, po czym powrócił do składu Task Force 11, by wraz z *Lexingtonem* wyruszyć 15 kwietnia 1942 roku na południowy Pacyfik. Brał udział w bitwie na Morzu Koralowym. Po ataku japońskich samolotów na zbiornikowiec *Neosho* i niszczyciel osłony *Sims*, *Monaghan* otrzymał rozkaz poszukiwania rozbitków z tych jednostek. Ponieważ podano niewłaściwą

pozycję zatonięcia *Simsa* (*Neosho* zatonał kilka dni później), *Monaghan* nie odnalazł rozbitków i został odwołany do Noumea by stamtąd wyruszyć do Pearl Harbor i dołączyć do Task Force 16 w dniu 26 maja 1942 roku.

W dwa dni później okręt wyruszył wraz z TF 16 do decydującej, jak się okazało, bitwy na Pacyfiku, bitwy o Midway. Przez pierwsze dwa dni *Monaghan* znajdował się w grupie osłony lotniskowca *Enterprise*. W dniu 5 czerwca otrzymał rozkaz uratowania załogi rozbitego wodnopłotowca. Następnie powrócił do zespołu i podszedł do ciężko uszkodzonego lotniskowca *Yorktown* aby wesprzeć załogę usiłującą uratować okręt. Następnego dnia japoński okręt podwodny zatopił niszczyciel *Hamman* oraz *Yorktown*. Pozostałe niszczyciele eskorty *Gwin* i „*Hughes* wraz z *Monaghanem* wytopiły japoński okręt podwodny i poważnie go uszkodziły.

Po bitwie o Midway *Monaghan* powrócił do Pearl Harbor 13 czerwca. Niebawem okręt został skierowany na Aleuty, gdzie japońskie siły koncentrowały się właśnie do inwazji.

W trudnych warunkach żeglugowych, jakie panowały na Aleutach, *Monaghan* doznał poważnych uszkodzeń. Prowizorycznie naprawiony w Dutch Harbor powrócił na Hawaje, a stamtąd skierowany został do Mare Island na remont, przy okazji eskortując konwój zmierzający na zachodnie wybrzeże USA.

Po remoncie niszczyciel powrócił na Południowy Pacyfik zawijając do Nadi (Fidżi) 17 listopada 1942 roku. Pech nie opuszczał okrętu – w Noumea uległa uszkodzeniu śruba napędowa i *Monaghan* zmuszony został do powrotu na Hawaje, gdzie wymieniono wprawdzie śrubę, ale skierowano ponownie okręt na modernizację do USA trwającą do 21 lutego 1943 roku.

Ponownie skierowano niszczyciel w rejon Aleutów, gdzie dołączył do Task Group 16.6, sił rozpoznawczych skupionych wokół krążownika *Richmond* (CL-9) i *Salt Lake City* (CA-25). W dniu 26 marca zespół ten stoczył bitwę z okrętami japońskimi znaną jako bitwa u Wysp Komandorskich.

Wiosnę i lato 1943 roku *Monaghan* spędził na wodach Aleutów. W czerwcu powrócił do Pearl Harbor, stamtąd wyruszył w eskorcie konwoju do San Francisco. W San Pedro okręt dołączył do eskorty trzech nowych lotniskowców eskortowych typu *Sangamon* opuszczających zachodnie wybrzeże i skierowanych do planowanej operacji przeciwko Wyspom Gilberta. *Monaghan* powrócił z kolejnym konwojem na zachodnie wybrzeże, wziął udział w ćwiczeniach floty niedaleko San Diego przed inwazją na Wyspy Marshalla, w czasie której brał udział w osłonie lotniskowców i wspierał ogniem swych dział lądzące wojska amerykańskie na wyspie Roi.

Monogham opuszczający Puget Sound w dniu 26 września 1944 roku po ostatniej dla tego okrętu modernizacji.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III



W dniu 7 lutego niszczyciel przybył do Majuro by eskortować pancernik *Pennsylvania* udający się do Kwajalein. Następnie osłaniał transportowce płynące do Eniwetok. W nocy z 21 na 22 lutego 1944 roku *Monaghan* ostrzeliwał wyspę Parry, a kolejny miesiąc spędził na patrolach w rejonie wysp Marshalla.

W dniu 22 marca brał udział w osłonie lotniskowców wykonujących rajd przeciwko Palau, następnie Woleai i Yap. Okręt powrócił do Majuro 6 kwietnia. Kolejna operacja to lądowania na Nowej Hollandii oraz rajdy na Satawan, Truk i Ponape w dniach od 13 kwietnia do 4 maja. Następnie *Monaghan* brał udział w lądowaniu na Saipan 11 czerwca, uczestniczył w bitwie na Morzu Filipińskim, zajęciu Guam – gdzie pełnił także służbę patrolową poszukując japońskich okrętów podwodnych. W dniu 25 lipca 1944 roku *Monaghan* powrócił do USA na remont w Puget Sound.

Po krótkim okresie szkolenia załogi na wodach Kalifornii, niszczyciel wyruszył w morze w eskorcie trzech zbiornikowców, które miały dołączyć do Task Force 38 i przeprowadzić tankowanie w dniu 17 grudnia. Okręty 3 Floty zostały zaatakowane przez tajfun, który pozbawił życia 790 marynarzy i zatopił kilka okrętów. Niszczyciel *Monaghan* także uległ szalejącemu żywiołowi i podobnie jak *Hull* zatonął 18 grudnia 1944 roku. Uratowano tylko sześć osób z jego załogi.

Monaghan za udział w II wojnie światowej otrzymał 12 „Battle Stars”.

„Aylwin” DD-355

Ostatnim okrętem typu *Farragut* był niszczyciel o sygnaturze DD-355, który otrzymał nazwę *Aylwin*. Był trzecim okrętem w U.S. Navy noszącym tę nazwę. Stępkę położono 23 września 1933 roku w stoczni Philadelphia Navy Yard, wodowano 10 lipca 1934 roku a wcielono do służby 1 marca 1935 roku. Pierwszym dowódcą mianowany został komandor Clarence Gulbranson.

Po próbach morskich przeprowadzonych wiosną 1935 roku, w dniu 22 maja *Aylwin* wyruszył przez Atlantyk na wody europejskie odwiedzając Portugalię i Hiszpanię a także Cherbourg we Francji, Bremę, Göteborg zawijając także do Belgii. Powrócił do Filadelfii 22 lipca 1935 roku. Jesienią wyruszył na zachodnie wybrzeże przechodząc przez Kanał Panamski i zawijając do San Francisco 13 października. Do 1939 roku znajdował się w składzie Floty Pacyfiku na zachodnim wybrzeżu biorąc udział w licznych manewrach i dorocznych Fleet

Problems. Jesienią 1939 roku okręt poddano przeglądowi w Mare Island i skierowano do Pearl Harbor, gdzie zawiązał 18 października 1939 roku. W 1940 roku brał udział jako flagowy okręt 2 Dywizjonu 1 Eskadry niszczycieli 1 Floty w manewrach „Fleet Problems XXI”.

W dniu 7 grudnia 1941 roku niszczyciel *Aylwin* znajdował się na kotwicy przy burcie *Dale*. W trzy minuty po rozpoczęciu ataku przez japońskie samoloty pokładowe, artyleria niszczyciela otworzyła ogień do samolotów. Załoga niszczyciela, której stan wynosił zaledwie 50%, bardzo szybko przygotowała okręt do opuszczenia kotwiczowiska i już około 09.00 *Aylwin* ruszył z miejsca kierując się do wyjścia z portu na otwarte morze. Podobnie jak inne niszczyciele poszukiwał japońskich okrętów podwodnych w pobliżu Oahu. Uczestniczył w nieudanej wyprawie do wyspy Wake zespołu lotniskowca *Lexington*. *Aylwin* wrócił do Pearl Harbor w trzy dni po Świętach Bożego Narodzenia. Ostatniego dnia roku 1941 niszczyciel wyszedł z Pearl Harbor w eskorcie konwoju na zachodnie wybrzeże USA.

Po zakończeniu okresowego przeglądu 10 stycznia 1942 roku w Mare Island, niszczyciel *Aylwin* otrzymał zadanie eskortowania konwoju zmierzającego na Hawaje, gdzie zawiązał 25 stycznia. W Pearl Harbor ponownie dołączył do Task Force 11 z *Lexingtonem*. W eskorcie lotniskowca brał udział we wszystkich akcjach TF 11. Na początku marca został skierowany do osłony konwoju płynącego do San Francisco, gdzie zawiązał 22 marca 1942 roku. Ostatniego dnia marca wyruszył z kolejnym konwojem w drogę powrotną do Pearl Harbor osiągając Hawaje 12 kwietnia.

Wraz z grupą *Lexingtona* brał udział w bitwie na Morzu Koralowym w maju 1942 roku. Po zatopieniu lotniskowca amerykańskiego, niszczyciel dołączył do Task Force 17 z uszkodzonym *Yorktownem*, z którym powrócił do Pearl Harbor 27 maja 1942 roku. Już następnego dnia *Aylwin* wyruszył w morze wraz z eskortą lotniskowców *Hornet* i *Enterprise* by wziąć udział w bitwie o Midway.

W dniu 11 czerwca *Aylwin* opuścił Task Force 16 aby eskortować zbiornikowiec *Kaskaskia* (AO-27) skierowany do zaopatrzenia w paliwo Task Force 8 operującej w rejonie Aleutów. W pięć dni później do eskorty dołączyły dwa stare niszczyciele *Humphries* (DD-236) oraz *Gilmer* (DD-233). 17 czerwca konwój dołączył do TF 8, składającego się z ciężkiego krążownika *Louisville*

le, trzech lekkich krążowników i 6 niszczycieli operujących na północnych wodach Aleutów. *Kaskaskia* po zaopatrzeniu TF 8 w paliwo został skierowany do Pearl Harbor 10 lipca 1942 roku eskortowany między innymi przez *Aylwin*, który po powrocie do bazy wszedł do doku na przegląd trwający do końca lipca 1942 roku.

Po wydokowaniu i pobraniu zaopatrzenia niszczyciel *Aylwin* wyruszył na południowy Pacyfik, by wziąć udział w zbliżającej się inwazji na Wyspy Salomona. 13 sierpnia eskortował lotniskowiec *Long Island* płynący do Suva na Nowych Hebrydach. 18 sierpnia niszczyciel wraz z krążownikiem *Helena* osłaniał *Long Island* transportujący samoloty na Guadalcanal. W dniu 30 sierpnia *Aylwin* eskortował *Long Island* w jego podróży do Espiritu Santo przewożąc jednocześnie rozbitków z zatopionego na minie niszczyciela *Tucker* (DD-374). Do końca października *Aylwin* spędzał czas na ćwiczeniach w rejonie Hawajów, następnie wyruszył w osłonie konwoju na Espiritu Santo, gdzie przybył 7 listopada. Niebawem wyruszył w rejon wyspy Vanikoro, gdzie przydzielony został do osłony tendra lotniczego *Ballard* (AVD-10). W cztery dni później eskortował *Ballarda* do Vanua Levu a następnie do Espiritu Santo w osłonie zbiornikowca *Tappahannock* (AO-43). Kolejne zadanie to eskorta uszkodzonego pancernika *South Dakota* w jego rejsie z Tongatabu do San Francisco, gdzie okręty dotarły 1 grudnia 1942 roku.

W dniu 8 lutego 1943 roku *Aylwin* opuścił Mare Island i wyruszył na północne wody w rejon Aleutów eskortując konwój. Kolejne trzy miesiące to służba konwojowa i patrolowa na wodach aleuckich. Kolejne dwa miesiące to udział w ostrzeliwaniu pozycji japońskich na Kiska i osłona lądującej piechoty w dniu 17 sierpnia 1943 roku.

W dniu 31 sierpnia *Aylwin* opuścił Adak i wyruszył do San Francisco. Na wodach kalifornijskich pozostawał do 19 października, kiedy to wyruszył w eskorcie lotniskowców *Sangamon* (CVE-26), *Chenango* (CVE-28) i *Suwanee* (CVE-27) w kierunku Nowych Hebrydów. Do Espiritu Santo okręty przybyły 5 listopada. Do 7 grudnia niszczyciel osłaniał te trzy lotniskowce w czasie operacji na Wyspach Gilberta. Odkomenderowany 8 grudnia wraz z niszczycielem *Bailey* (DD-492) eskortował pancernik *Maryland* do Pearl Harbor, gdzie zawiązał 14 grudnia. Stamtąd wyruszył wraz z *Colorado* i *Tennessee* w rejs na zachodnie wy-

brzeże zawijając do San Francisco na cztery dni przed Bożym Narodzeniem.

Po remoncie w Alameda, *Aylwin* wyruszył na Hawaje w eskorcie konwoju z transportowcami desantowymi. Zawinął do Kwajalein 31 stycznia 1944 roku. Wraz z siostrzanymi okrętami *Hull*, *Monaghan* i *MacDonough* wspierał artylerią lądujących marines na wyspie Parry, po czym powrócił do Kwajalein 26 lutego. Do połowy marca okręt patrolował wody w pobliżu Eniwetok i Majuro. Od połowy marca do połowy kwietnia *Aylwin* w składzie TG 58.2 osłaniał lotniskowce wykonujące rajd na Karoliny, Nową Gwineę. Powrócił do bazy na Majuro 4 maja 1944 roku na krótki remont przeprowadzony przez okręt warsztatowy *Prairie* (AD-15), który zakończono 21 maja.

Po zakończeniu szkolenia prowadzonego do końca maja i na początku czerwca, niszczyciel w dniu 6 czerwca wyruszył w rejon Wysp Mariańskich, by dołączyć do Task Force 58. W dniu 13 czerwca niszczyciel brał udział w akcji ostrzeliwania wybrzeży Saipanu pełniąc także obowiązki ochrony przeciwpodwodnej dla pancerników *South Dakota* i *Alabama*. W czasie tej akcji otrzymał też zadanie 16 czerwca wyłowienia dwóch lotników z lotniskowca *Bunker Hill*. Dzień później okręt otrzymał rozkaz osłaniania transportowców zmierzających ku Morzu Filipińskiemu. Powrócił do Eniwetok 28 czerwca. W czasie inwazji na Guam *Aylwin* osłaniał krążownik *Wichita* (CA-45) i *St. Louis* (CL-49), które ostrzeliwały instalacje brzegowe na Guam. W dniach 25 i 26 lipca niszczyciel osłaniał krążowniki ostrzeliwujące wyspę Rota, po czym został skierowany do Pearl Harbor, a po krótkim tam pobycie (9-11 sierpnia) do Bremerton, gdzie zawinął 17 sierpnia. Tam został dokowany i poddany modernizacji.

Po remoncie i obowiązkowych próbach morskich, niszczyciel *Aylwin* opuścił 10 października 1944 roku zachodnie wybrzeże w towarzystwie pancernika *Colorado* i niszczyciela *Farragut* udając się na Hawaje. Zawijając do Pearl Harbor 18 października, niszczyciel pozostał na wodach hawajskich do 11 listopada, kiedy to wyruszył na zachodni Pacyfik w towarzystwie krążownika *Baltimore* (CA-68) i *San Juan* (CL-54) oraz trzech innych niszczycieli. Zespół ten dotarł do Ulithi 21 listopada, skąd wyruszył do akcji na wody Filipin z początkiem grudnia 1944 roku. W dniu 13 grudnia dołączył do Task For-

ce 38, która przygotowywała się właśnie do operacji tankowania w morzu swoich okrętów. Rankiem 17 grudnia okręty znalazły się w strefie wyjątkowo złych warunków pogodowych. Wzmagający się wiatr i sztorm zaczął poważnie zagrażać okrętom zespołu amerykańskiego. Dowódca *Aylwin*, kmdr William K. Roders zdawał sobie sprawę, że nadciąga tajfun i należy przygotować załogę i okręt na najgorsze. Około godziny 17.00 wydał rozkaz zbalastowania niszczyciela, by zrównoważyć ubytek paliwa w zbiornikach. Marynarze ciężko pracując przenosili także w dolne części okrętu całą amunicję.

Około godziny 02.45 18 grudnia *Aylwin* stracił zasilanie i możliwość sterowania, co spowodowało odłączenie się okrętu od formacji. Niszczyciel zdany był na łaskę burzy. Kiedy okręt pierwszy raz osiągnął 70 stopniowy przechył, dowódca okrętu nakazał zatrzymanie silników. Udało się zredukować przechył. Przez kolejne 20 minut okręt raz po raz chłostany wichrem kołysał się pomiędzy 30 a 70 stopniowymi przechyłami na obie burty. Szalejący żywioł zerwał jednego z welbotów niszczyciela walczącego o przetrwanie. Jeden z maszynistów został zmyty za burtę, niebawem inżynier maszynista także podzielił jego los. Żadnego z nich nie uratowano.

Około 13.30 wentylatory uległy awarii i wewnątrz maszynowni temperatura osiągnęła poziom krytyczny. Okręt przez kolejne godziny zmagał się z szalejącym tajfunem walcząc z wdzierającą się do kadłuba wodą. Załoga przeżywała swoje najgorsze chwile, jednak *Aylwin* nie poddał się. Okręt zdołał przetrwać, choć dwa bliźniacze niszczyciele *Hull* i *Monaghan* nie miały tyle szczęścia i zatoneły.

Aylwin zawinął do Ulithi na trzy dni przed Bożym Narodzeniem 1944 roku. Tam dokonano naprawy uszkodzeń. Powrócił do służby w składzie Task Group 50.8 w styczniu 1945 roku. Niebawem skierowany został 21 lutego do brzegów Iwo-Jimy. Tam uczestniczył w ostrzeliwaniu pozycji japońskich osłaniając bezpośrednio krążownik *Tuscaloosa*.

W czasie pierwszej fazy ataku na Okinawę, *Aylwin* operował pomiędzy Kerama Retto i Ulithi. W dniu 5 czerwca okręt przeżył ponownie dramatyczne chwile w kolejnym tajfunie. Tym razem tajfun nie był już tak potężny, jednak dowódca okrętu w swoim raporcie wyraził negatywną opinię o stateczności nisz-

czycieli typu *Farragut* i ich kompletnym braku odporności na walkę z tak potężnym żywiołem.

Aylwin eskortował krążownik *Pittsburgh*, który w tajfunie stracił dziób do bazy na Guam 10 czerwca. Niebawem niszczyciel powrócił z kolejnym konwojem do brzegów Okinawy. Po powrocie do Ulithi z następnym konwojem otrzymał rozkaz udania się w rejon, gdzie utracono kontakt z krążownikiem *Indianapolis*. Kiedy stało się jasne, że krążownik został storpedowany, *Aylwin* miał za zadanie odnaleźć rozbitków.

Na miejscu tragedii niszczyciel odnalazł trzy ciała i dwie puste tratwy ratunkowe. Nie mając nadziei na odnalezienie pozostałych członków załogi niszczyciela *Aylwin* zawrócił do Ulithi.

W dniu 13 sierpnia niszczyciel wyruszył w eskorcie konwoju z wojskiem w kierunku Apra Harbor. Tam zastała okręt kapitulacja Japonii. W trzy dni później niszczyciel skierowano do Pearl Harbor wraz z niszczycielem *MacDonough* i lotniskowcem *Rudyard Bay* (CVE-81). W dniu 27 sierpnia *Aylwin* wyruszył w drogę na zachodnie wybrzeże USA. Zawinął do San Diego, a następnie wyruszył w rejs na wschodnie wybrzeże w dniu 3 września.

Pokonując Kanał Panamski 20 września 1945 roku *Aylwin* zawinął do Nowego Jorku 25 września. Wycofany ze służby 16 października został skreślony z listy floty 1 listopada 1945 roku. W rok później – 20 grudnia 1946 – został sprzedany na złom. Złomowany w 1948 roku.

Aylwin za udział w II wojnie światowej otrzymał 13 „Battle Stars”. ●

Bibliografia

1. Al Addock, *US Destroyers In Action Part 2*, Carrollton 2004.
2. Cressman Robert J., *The Official Chronology Of The U.S. Navy In World War II*, Annapolis 2000
3. Flisowski Zbigniew, *Burza Nad Pacyfikiem – tom 1*, Poznań 1986.
4. Flisowski Zbigniew, *Burza Nad Pacyfikiem – tom 2*, Poznań 1989.
5. Friedman Norman, *U.S. Destroyers An Illustrated Design History*, Annapolis 1982.
6. Fry John, *USS "Saratoga" CV-3*, Atglen 1996.
7. Prusinowska E.T., Skwiot M. *Pearl Harbor 1941*, Gdańsk 2001.
8. Reilly John C., Jr. *United States Navy Destroyers Of World War II*, New York 1983.
9. Roscoe Theodore, *United States Destroyer Operations In World War II*, Annapolis 1960.
10. Terzibaschitsch Stefan, *Zestorer Der U.S. Navy – Von Der Farragut – Bis Zur Forrest Sherman – Klasse*, Augsburg 1997.



Francuskie krążowniki 8000 t

Lamotte-Picquet po bitwie pod Koh-Chang. Fotografię wykonano z pokładu kanonierki kolonialnej *Amiral Charner*.

Fot. zbiory Jean Guiglini

1939

W początkach stycznia jednostka wyszła w krótki rejs, którego trasa wiodła przez Port-Dayot, Cap Saint-Jacques, Ream (Kambodża) i Poulo-Condore by zakończyć się w Sajgonie 13 stycznia. W dniu 15 stycznia *Lamotte-Picquet* został skierowany do remontu, który trwał około 2 miesięcy.

Chwilowy brak jednostki flagowej, nie osłabił aktywności wiceadm. Le Bigot, który podniósł swoją flagę na *Amiral Charner* i złożył wizytę w Syjamie odwiedzając Bangkok w początkach lutego. Po powrocie do Sajgonu admirałska flaga powróciła na *Lamotte-Picquet*.

Rozkaz ministerialny z 2 marca głosił, że krążowniki przydzielone, nawet tymczasowo, do francuskich sił morskich Dalekiego Wschodu tworzyły 5 Dywizjon Krążowników. W tym momencie w dywizjonie pozostawał jedynie *Lamotte-Picquet*, bowiem *Primauguet* został przydzielony do bazy w Dżibuti i dopiero wracając na Daleki Wschód po wykonaniu zadania został 6 maja włączony w skład wspomnianego zespołu.

Po zakończeniu prac remontowych *Lamotte-Picquet* wyszedł w morze 15 marca na próby, które wypadły zadawalająco, w ich toku jednostka odwiedziła Tourane.

Od 21 marca krążownik wraz z *Rigault de Genouilly* przebywał w Zatoce Along, a następnie w Port-Bayard. Następnie *Lamotte-Picquet* przeszedł

do Hongkonku, gdzie w suchym doku stoczni Taikoo dokonano remontu steru. Prace naprawcze objęły także turbinę niskiego ciśnienia prawej burty. Po ich zakończeniu planowano przeprowadzenie próby prędkości, jednak z uwagi na zajęcie Czechosłowacji przez Niemcy zamiar odwołano i okręt 23 kwietnia powrócił do Sajgonu.

Lamotte-Picquet pozostawał w Sajgonie do 19 maja. W dniu 12 maja w-adm. J. Decoux zastąpił wiceadm. Le Bigot na stanowisku d-cy francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie. W tym samym dniu nastąpiła również zmiana na stanowisku d-cy krążownika, które objął kmr M.D.R. Berenger.

Z Sajgonu okręt wyszedł do Cam Ranh i Zatoki Along, a następnie ruszył do Amoy (23-24 maja), gdzie Japończycy zagrozili wyspie Koulang-Su, mieszczącej międzynarodową koncesję. Do Szanghaju krążownik dotarł 26-go, a opuścił port 5 czerwca transportując do Haiphong M. Henri Cosme, francuskiego ambasadora w Chinach, który zmierzał do Chungking. W Haiphong krążownik pozostawał do 13-go, po czym powrócił do Cam Ranh.

W rejonie Cam Ranh w dniu 15 czerwca doszło w trakcie ćwiczeń do wypadku, w wyniku którego zaginął okręt podwodny *Phenix* (kmr ppor Bouchacourt). Po podniesieniu alarmu wiceadm. Decoux natychmiast przybył na pokładzie *Lamotte-Picquet* w rejon katastrofy i uczestniczył w bezowocnych

poszukiwaniach zaginionej jednostki przez całą noc. Krążownik powrócił do Sajgonu 17-go, a już 19 czerwca wyszedł do Singapuru.

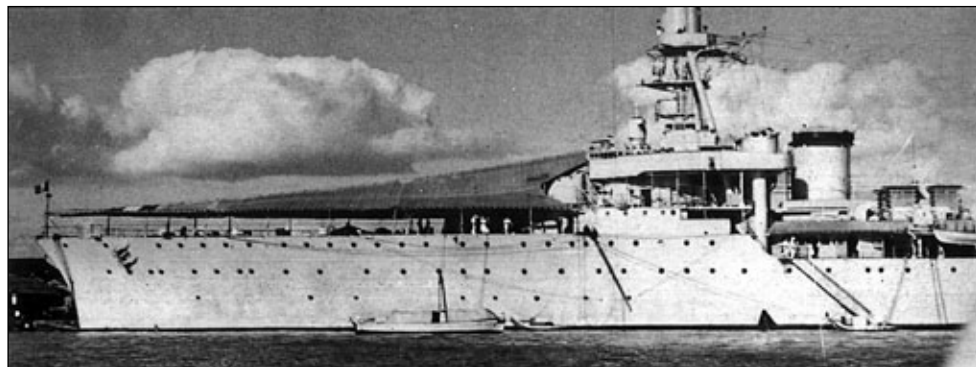
W dniach 21-29 czerwca okręt pozostawał w Singapurze, gdy wiceadm. Decoux uczestniczył we francusko-brytyjskiej konferencji poświęconej złożonej sytuacji na Dalekim Wschodzie. Admirał nawiązał osobisty kontakt z sir Percy Noble, d-cą brytyjskiej China Station.

W dniu 1 lipca *Lamotte-Picquet* kotwiczył w Cap Saint-Jacques w czasie rejsu wzdłuż indochińskiego wybrzeża. Kolejne postoje wypadły w Nhatrang i Cam Ranh²³, zaś powrót do Sajgonu nastąpił 6-go. Do końca lipca krążownik pozostawał w Sajgonie.

Wraz z krążownikiem ciężkim *Suffren*, który przybył do Sajgonu 23 lipca by zastąpić wracający do Francji *Primauguet*, *Lamotte-Picquet* przeprowadził w dniach 1-3 sierpnia rejs wzdłuż Annamu. Krążowniki zatrzymały się w Port-Dayot, a następnie w dniach 4-12 ćwiczyły wspólnie na wodach Zatoki Along.

Flagowiec przeszedł następnie na Amoy, do Tsingtao oraz Wei-Hai-Wei. W tym ostatnim porcie na okręt dotarły groźnie wieści z Europy, które zdecydowały, że adm. Decoux postanowił powrócić natychmiast do Sajgonu, gdzie dotarł 28 sierpnia.

²³ dla udziału w ceremonii upamiętniającej poległych na okręcie podwodnym *Phenix*.



Lamotte-Picquet w Indochinach w drugiej połowie 1940 roku. Cała część dziobowa pokryta jest płóciennym tentem dla osłony przed piekącym zwrotnikowym żarem słońca. Fot. Musée de la Marine

W dniu 2 września w przeddzień wypowiedzenia przez Francję wojny Niemcom, adm. Decoux wyruszył do Hongkonku, który osiągnął 5-go. Następnie okręt przeszedł do Cam Ranh, po czym 12 września powrócił do Sajgonu. W dniu 17 września *Lamotte-Picquet* opuścił Sajgon eskortując francuski transportowiec, który przewoził do Francji strzelców indochińskich i robotników. W toku tej misji krążownik zatrzymał się w Singapurze, po czym 28go dotarł do Colombo, gdzie przebywał do 3 października. W drodze powrotnej jednostka zatrzymała się w Penang, a Sajgon osiągnęła 11 października.

W dniach 12-25 października *Lamotte-Picquet* przechodził drobne naprawy w Sajgonie, a następnie 27-go wyruszył do Hongkonku, gdzie stał 3 dni, by następnie przejść do Cam Ranh i Sajgonu. W trakcie kolejnego rejsu do Hongkongu jednostka zatrzymała się w Haiphong, by ostatecznie powrócić do Sajgonu 27 listopada.

W dniu 7 grudnia *Lamotte-Picquet* wyruszył w Singapur, a następnie w dniach 12-31 prowadził patrolowanie wybrzeży Jawy i Sumatry w poszukiwaniu niemieckich statków szukających schronienia w holenderskich portach, względnie przygotowujących się do przerwania blokady lub przebudowywanych na krążowniki pomocnicze.

W czasie misji na wody Holenderskich Indii Wschodnich, adm. Decoux nie znajdował się na pokładzie okrętu. Dla zachowania tajności operacji pozostawał w Sajgonie, gdzie utrzymywał stały kontakt ze swymi brytyjskimi kolegami.

1940

Lamotte-Picquet pozostawał w Sajgonie do 12 stycznia, po czym ponownie ruszył do Singapuru, by następnie przeprowadzić następną misję na wodach Holenderskich Indii Wschodnich, od

15 do 31-go w rejonie Jawy, a 1-7 lutego w rejonie Sumatry. W dniu 8 lutego okręt powrócił do Sajgonu, gdzie został poddany remontowi trwającemu do 15 marca.

Krążownik wyszedł ponownie w morze 16 marca i ruszył do Hongkonku, prawdopodobnie z adm. Decoux na pokładzie. W Hongkonku okręt pozostawał do 27 marca, w tym część czasu spędził w suchym doku. Wracając do Sajgonu *Lamotte-Picquet* patrolował wybrzeże indochińskie. Kolejny patrol został przeprowadzony na wodach wschodniej części wybrzeża Indochin, a w toku następnego krążownik odwiedził Zatokę Along, gdzie przebywał aż do 30 kwietnia.

W maju *Lamotte-Picquet* z adm. Decoux odwiedził ponownie Hongkonk, a następnie patrolował wybrzeże.

W dniu narodowej katastrofy Francji – 17 czerwca, krążownik kotwiczył w Zatoce Along. Nazajutrz adm. Decoux, korzystając z pokładowego wodnosamolotu odleciał do Hanoi na spotkanie z gubernatorem gen. Catroux. Po powrocie jeszcze w tym samym dniu, okręt został skierowany do Sajgonu, który osiągnął 22-go. Admirał nie wyszedł już więcej na morze, bowiem w końcu czerwca został mianowany generalnym gubernatorem Indochin, zastępując na tym stanowisku gen. Catroux, który mógł oddać się do dyspozycji gen. de Gaulle.

W dniu 12 sierpnia rozformowano francuskie siły morskie na Dalekim Wschodzie, a wszystkie jednostki, w tym *Lamotte-Picquet* przeszły pod rozkazy d-cy marynarki wojennej w Indochinach kontradm. J.E. M.A. Terraux jako wydzielone siły morskie w Indochinach.

15 sierpnia krążownik opuścił Sajgon przechodząc do Haiphong, a następnie Zatoki Along i Fort-Bayard. Do bazy jednostka powróciła 3 września i po-

zostawała w niej aż do 16 października. W toku kolejnego rejsu, już w październiku, *Lamotte-Picquet* odwiedził Phan-Thiet, Cam Ranh, Nhatrang i Ving Ro by 26-go powrócić do Sajgonu.

W listopadzie krążownik przeprowadził krótki rejs do Phan-Thiet, a w grudniu do Poulo-Condore i Cap Saint-Jacques.

W listopadzie planowano podjęcie dużego remontu okrętu, którego czas szacowano na 6 miesięcy, w tym 1 miesiąc w doku. Oznaczało to jednak ograniczenie aktywności jednostki.

Tymczasem od pewnego czasu Tajowie prowokowali incydenty graniczne na pograniczu Kambodży, które stopniowo prowadziły do otwartego konfliktu zbrojnego. W tej sytuacji Francja, choć pokonana w Europie, zdecydowała się na uderzenie przeciwko marynarce wojennej Syjamu, by tą drogą potwierdzić swoje władztwo w Indochinach.

W listopadzie, grudniu i początkach stycznia 1941 okręty francuskie – krążownik *Lamotte-Picquet* (kmdr Bérenger) oraz kanonierki *Dumont d'Urville* (kmdr Toussaint de Quiéverecourt), *Amiral Charner* (kmdr por. Le Calvez), *Tahure* (kmdr ppor Mercadier) oraz *Marne* (kmdr ppor Marc) prowadziły intensywne ćwiczenia w Zatoce Cam Ranh. Wśród słupów, dwie pierwsze jednostki były w miarę nowoczesne, jednak dysponowały zużytymi siłownikami, pozostałe dwa należały do jednostek starszych.

1941

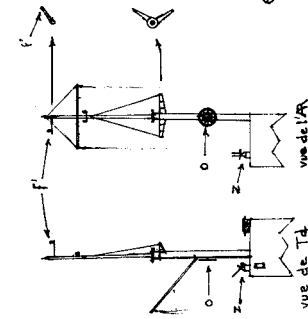
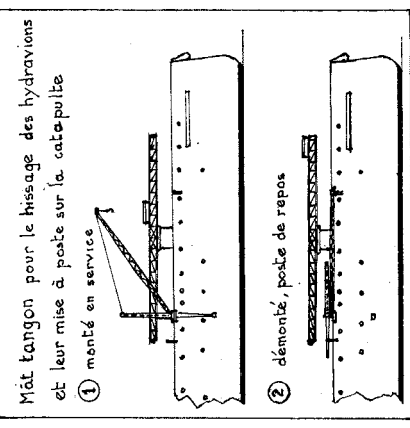
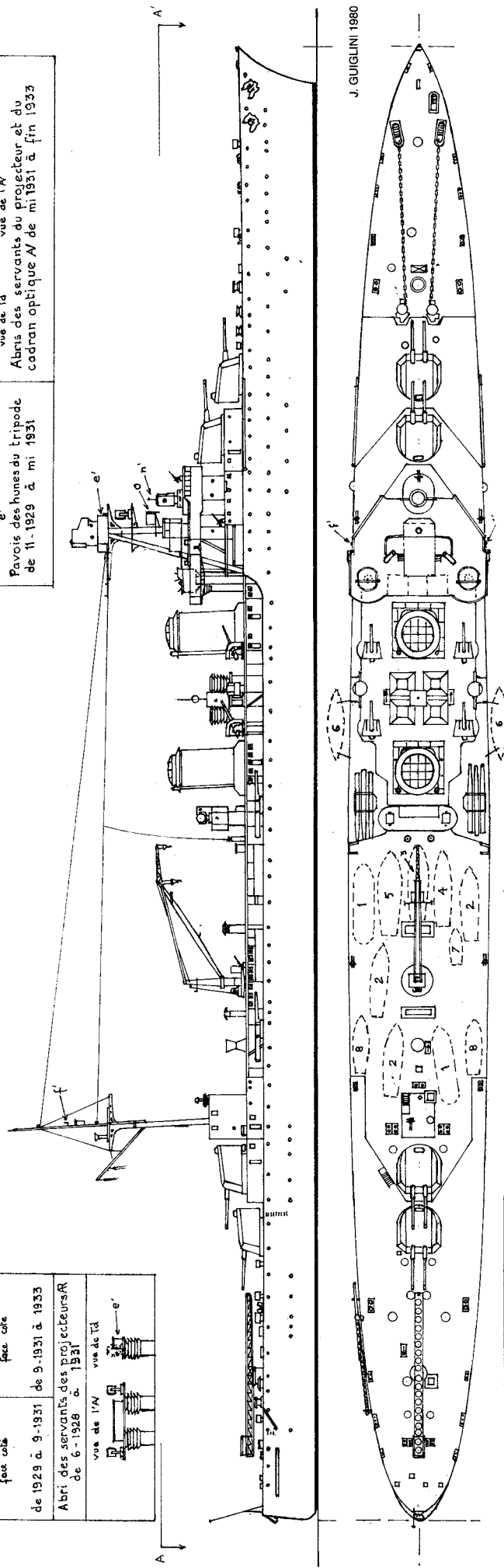
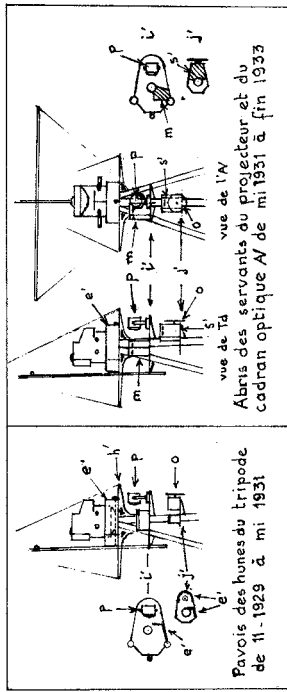
Początek roku zastał krążownik w Sajgonie, ale 7 stycznia okręt wyszedł do Cam Ranh, a następnie 13-go przeszedł do Cap Saint-Jacques. W tym czasie wiadomo było, że syjamska flota znajdowała się na morzu, wobec czego wszystkie francuskie przygotowania do akcji prowadzono z zachowaniem tajemnicy.

Pięć okrętów wyznaczonych do operacji otrzymało kodową nazwę „Grupa okolicznościowa No 7”. Wyszły one 15 stycznia 1941 o godz. 21.00 pod dowództwem kmdr Bérenger na pokładzie *Lamotte-Picquet*.

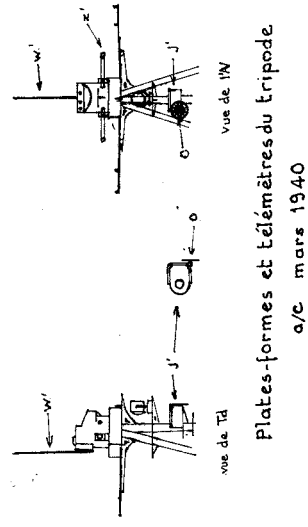
W dniu 17 stycznia francuska grupa zaskoczyła część sił syjamskiej marynarki wojennej w rejonie wyspy Koh-Chang. W początkowej fazie star-

Etat du Croiseur en mars 1935

Postes de commandement des projecteurs AR installés sur le spardeck	
<input type="checkbox"/> abri	<input type="checkbox"/> guérite
<input type="checkbox"/> face côté	<input type="checkbox"/> face côté
de 1929 à 9-1931 de 9-1931 à 1933	
Abri des servants des projecteurs R de 6-1928 à 1931	
vue de l'AR vue de l'A	



Etat du Croiseur
en 1940-42
identique à celui de 1935
excepté pour les détails ci-contre



cia zostały zatopione torpedowce Nr 32 (*Cholburi*) i Nr 33 (*Songkla*), w niedługim czasie dołączył do nich trzeci torpedowiec Nr 11 (*Trad*). Następnie doszło do pojedynku między *Lamotte-Picquet*, a opancerzoną jednostką obrony wybrzeża *Dhonburi* (uzbrojoną w 4 działa kal. 203 mm), która została poważnie uszkodzona. W toku akcji francuski krążownik rozwijał chwilami prędkość 27 węzłów. Nieco później jednostka weszła na mulistą mieliznę, na szczęście bez żadnych uszkodzeń. Francuzi z uwagi na ucieczkę przeciwnika na przybrzeżne płycizny, musieli wstrzymać pościg. Gdy francuskie okręty przerwały operację, *Dhonburi* płonął i wkrótce przewrócił się. *Ayuthia* inny okręt tego samego typu zatonał prawdopodobnie wskutek trafienia torpedą odpaloną z *Lamotte-Picquet* na początku bitwy.

Z uwagi na bezsprzeczny sukces w bitwie pod Koh-Chang, Japończycy podjęli wkrótce swoje działania by doprowadzić do pokoju między Francją a Syjmem, zyskując dzięki temu określone koncesje w tym ostatnim kraju.

Po zwycięskim powrocie do Sajgonu *Lamotte-Picquet* odpoczywał przez ponad miesiąc. Następne wyjście w morze miało miejsce dopiero 23 lutego.

Kolejny rejs rozpoczął się 20 marca, a jego celem był Port-Bayard i Zatoka Along. W drodze powrotnej jednostka odwiedziła Tourane i Doson, po czym 18 kwietnia powróciła do Sajgonu.

Wkrótce po zwycięstwie pod Koh-Chang kmdr Bérenger otrzymał w dniu 26 marca awans na stopień kontradmirała. Z dniem 1 maja 1941 objął on stanowisko d-cy marynarki wojennej w Indochinach, zastępując kontradm. Terraux, który uzyskał wiek emerytalny. Dowództwo *Lamotte-Picquet* z dniem 1 maja objął kmdr A.J.B. Commentry.

W maju krążownik odwiedził Tourane i Nhatrang, a w czerwcu Cam Ranh, Cap Saint-Jacques, Quinhon i Xuan-Dai.

Lipiec i sierpień okręt spędził w stoczni w Sajgonie. Kadłub jednostki wymagał dokowania, jednak dok w Sajgonie był za krótki dla okrętu tej wielkości. Również kotły okrętowe zdradzały pewne symptomy zużycia. Mówiąc o tym trzeba pamiętać, że *Lamotte-Picquet* pełnił już służbę na Dalekim Wschodzie nieprzerwanie od ponad pięciu i pół roku.

Po bezskutecznych próbach uzyskania rurek kotłowych ze Stanów Zjednoczo-

nych, niezbędnym okazało się zwrócenie w tej sprawie do Japonii. W związku z tym 8 września krążownik wyszedł do Osaki, którą osiągnął 15-go. Tam został poddany szybkiemu remontowi stocznioowemu, obejmującemu między innymi dokowanie w dniach 17-22 września. W dniu 27 września *Lamotte-Picquet* ruszył w podróż powrotną do Sajgonu wraz z francuskim statkiem *Kindia* (*Chargeurs Reunis*), który wioził drogocenne rurki kotłowe. Po drodze obie jednostki w rejonie Kiushiu trafiły na gwałtowny tajfun trwający od 30 września do 2 października. Ostatecznie obie jednostki dotarły szczęśliwie 9 października do Sajgonu. W wyniku tajfunu krążownik nie odniósł poważniejszych uszkodzeń, jednak naprawa szkód sztormowych trwała od 10 października do 17 listopada.

1942

Bez naprawy swych kotłów okrętowych *Lamotte-Picquet* tak naprawdę nie posiadał żadnej wartości bojowej. Choć jednostka przez cały czas klasyfikowana była jako pozostająca „w służbie”, to jednak po marcu była praktycznie unieruchomiona. Dowódca marynarki wojennej w Indochinach, który nakazał wymianę rurek kotłowych, przewidywał, że prace te zajmą około 6 miesięcy. Zakładał, że 4 kotły zostaną naprawione do początków sierpnia, a następnie *Lamotte-Picquet* będzie gotów do ponownego wyjścia w morze w połowie września. Kontradm. Bérenger optymistycznie zakładał, że po zakończeniu prac remontowych krążownik będzie mógł rozwijać prędkość 25 węzłów i nadal jeszcze pełnić służbę przez dalsze lata!

Admirał okazał się hiper optymistą, bo nawet gdyby prace zostały wykonane zgodnie z planem, to cały trud i tak okazał by się bezużyteczny, bowiem *Lamotte-Picquet* z uwagi na toczącą się wojnę nie mógł by wyjść więcej w morze.

Rozkazem z dnia 23 maja 1942 d-cą krążownika został kmdr E.E. Y Poher, który jednak objął dowodzenie w końcu października.

1943

Kmdr E.E. Y Poher pełnił swą funkcję do 31 grudnia. W tym dniu po podniesieniu ostatni raz kotwicy, krążownik zacumowano na rzece Donnai w pobliżu zakładu produkującego materiały wybuchowe Thanh-Tya-Ha. W rzeczywistości władze nie posiadały już więcej

paliwa i jednostka z góry skazana była na beczynność.

1944

Z dniem 1 stycznia *Lamotte-Picquet* został odstawiony do specjalnej rezerwy. Jego dawny starszy oficer kmdr ppor J.A.G. Mottez, przejął z tym dniem dowodzenie jednostką. Krążownik stał się siedzibą Annamickiej Szkoły Morskiej.

1945

Zabezpieczony zielonym kamuflażem rozciągniętym od szczytu wieży urządzenia kierowania ogniem dział kal. 155 mm do pomostu *Lamotte-Picquet* doczekał 12 stycznia 1945 w tym dniu bombardowanie z powietrza przeprowadzone przez amerykańskie samoloty Zespołu TF 38, skierowano co prawda przeciw Japończykom, zmusiło d-cę krążownika do wydania rozkazu opuszczenia jednostki. W trakcie ewakuacji wielu członków załogi zostało rannych, w tym około 10 Francuzów, z których kpt. de Beaufort odniósł śmiertelne rany, i ponad 60 annamskich marynarzy.

W końcu okręt po ostrzale z broni maszynowej oraz kilku bezpośrednich trafieniach bombami stanął w płomieniach i w końcu położył się na lewą burtę. Stary krążownik nie zasłużył na tak smutny koniec. „*Panie, chroń mnie od mych przyjaciół...*”

Kilka lat później, gdy służbę w Indochinach pełnił siostrzany *Duguay-Trouin*, wrak *Lamotte-Picquet* był nadal przydatny. W latach 1947-49 nurkowie wydobyli windę kotwiczną oraz różne inne elementy, które pozwalały utrzymywać sprawność techniczną starego *Duguay-Trouin* tak daleko do ojczystych wód.

W roku 1954, gdy Francja opuszczała Indochiny przekazując zwierzchność Republice Południowego Wietnamu, wrak *Lamotte-Picquet* pozostał jako symbol wspaniałej francuskiej obecności.

Wśród komandorów, którzy dowodzili *Lamotte-Picquet*, siedmiu zostało oficerami flagowymi:

Pierwszy d-ca kmdr Jean Cras, który był również wybitnym kompozytorem, otrzymał stopień kontradm. i stanowisko d-cy w Brescie. Zmarł przedwcześnie w roku 1932.

Kmdr Duplat zakończył karierę w stopniu wiceadm. jako d-ca Eskadry. Dowodził 3 Eskadrą na Morzu Śródziemnym w czasie zawieszenia broni w roku 1940, choć zaledwie kilka dni

wcześniej jego okręty ostrzelały włoskie wybrzeże.

Kmdr Le Bonzec i Ven dosłużyli się stopni kontradm. I zakończyli karierę w roku 1940, odpowiednio jako d-cy w Cherbourg i Brescie.

Kmdr Bérenger, zwycięstwa w bitwie pod Koh-Chang, zakończył służbę w stopniu wiceadm. Nie uniknął jednak powojennej krytyki za swe działania jako d-cy marynarki wojennej w Indochinach. Sąd wojenny uniewinnił go od wszelkich zarzutów.

Kmdr Commentry i Poher, zostali oficerami flagowymi, a przechodząc w stan spoczynku zostali awansowani do stopnia kontradmirała odpowiednio 24 lipca 1946 oraz 30 kwietnia 1947 roku.

Tragiczny koniec spotkał kmdr ppor Mottez, ostatniego d-cy *Lamotte-Picquet*. Oficer zginął 5 grudnia 1946 roku na pokładzie zaginionym w rejonie Tulonu okręcie podwodnym eks-niemieckim *U-2326*, przejmowanym przez francuską marynarkę wojenną. Mottez przydzielony do Sekcji Podwodnej Sztabu Marynarki w Paryżu, był na pokładzie pasażerem.

Ocena bitwy pod Koh-Chang (17 stycznia 1941)²⁴

Francuska Marynarka Wojenna, pismo ogólne Ministerstwa No 1.526/F.M.F.3, 6 maj 1941

Sytuacja ogólna

1. W początkach stycznia zaobserwowano systematyczne działania syjamskich oddziałów i samolotów przeciwko nadgranicznym regionom Indochin, wobec których podejmowano adekwatne przeciwdziałania, co prowadziło do faktycznego stanu wojny.

2. Marynarka wojenna Syjamu dysponowała pewną liczbą bardzo nowoczesnych jednostek (włoskiej lub japońskiej budowy), w tym, godne odnotowania 2 opancerzone okręty obrony wybrzeża o wyporności 2500 t, uzbrojone w 4 działka kal. 203 mm, 9 torpedowców o wyporności 400 t oraz 4 okręty podwodne.

Równocześnie Syjam posiadał 150 samolotów, w tym 120 bardzo nowoczesnych, zdolnych do współpracy z marynarką wojenną.

3. Dla optymalnego wykorzystania nielicznych sił własnych, kontradm. dowodzący marynarką wojenną w Indochinach, w dniu 9 grudnia utworzył „Grupę okolicznościową” pod rozkazami d-cy *Lamotte-Picquet*, składającą się z 2 kanonierek kolonialnych: *Dumont d'Urville* i *Amiral Charner* oraz 2 starszych słupów: *Tahure* i *Marne*.

Równocześnie d-ca marynarki wojennej już w listopadzie zorganizował rozpoznanie lotnicze Zatoki Syjamskiej przez 2 wodnoplątowce z bazy Ream wspomagane przez jednostki patrolowe.

Przygotowanie operacji

4. W dniu 13 stycznia gen. dowodzący oddziałami lądowymi zażądał od d-cy marynarki wojennej morskiego wsparcia operacji lądowych zaplanowanych na 16-go, których celem było odparcie syjamskiej infiltracji. „Grupa okazjonalna” prowadziła ćwiczenia poza Cam Ranh. Natychmiast przygotowano rozkazy i wyznaczono spotkanie jednostek 14 stycznia o godz. 16.00 w punkcie 20 Mm na północ od Poulo-Condore.

5. Przygotowano kilka planów operacyjnych. Admiralicja dała zgodę d-cy marynarki wojennej na prowadzenie akcji odwetowych na rozkaz gubernatora. Wybór akcji należał do gubernatora, który odbył w Sajgonie konferencję z generałami i admirałem. Stanęło, że akcja może być przeprowadzona wyłącznie 17 stycznia. *Lamotte-Picquet* miał rankiem 15-go uzupełnić paliwo w Cap Saint-Jacques, a następnie spotkać się w nocy ze słupami w rejonie Poulo-Condore.

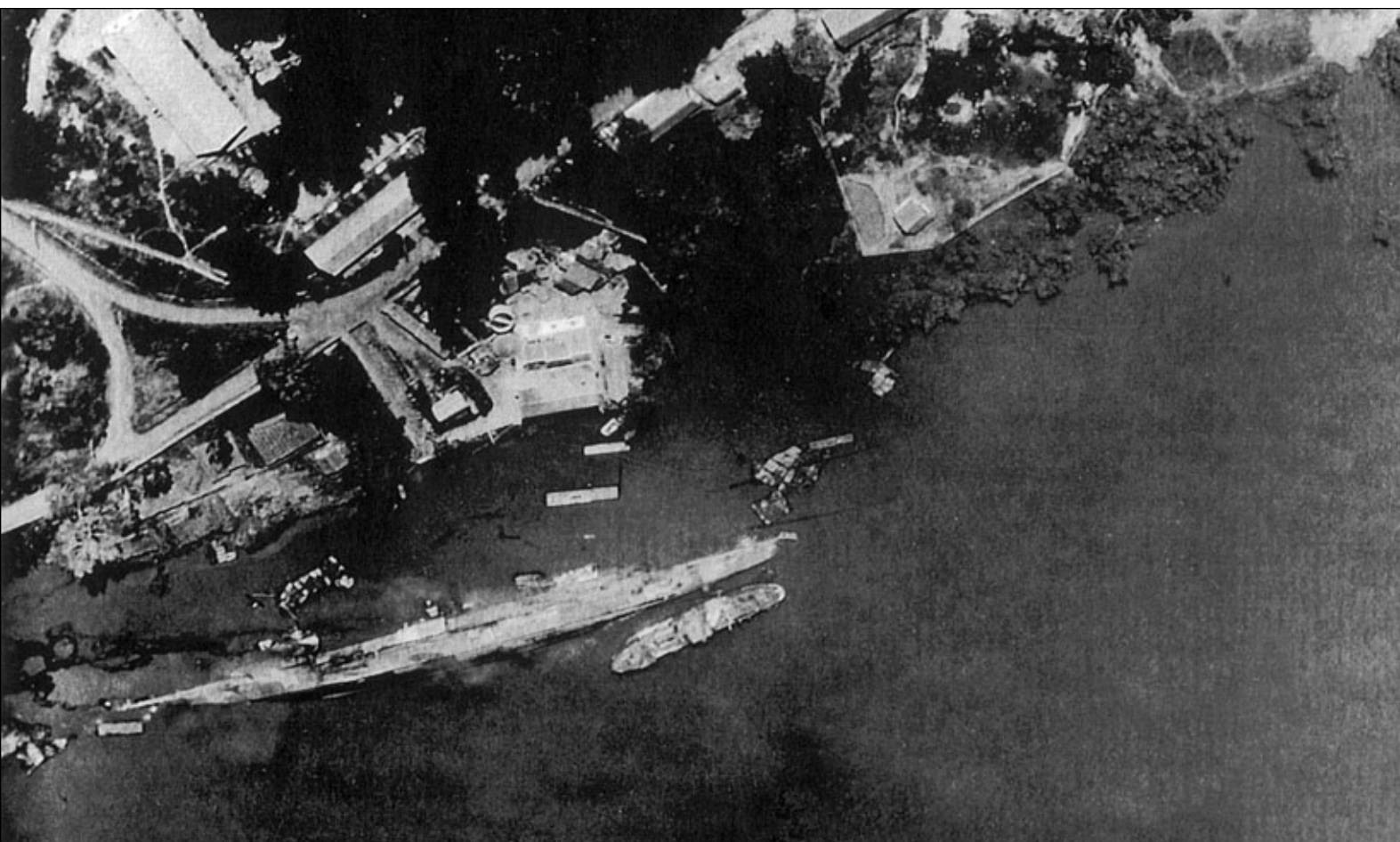
6. Gubernator zaaprobował następującą operację:

„Wykrycie i zniszczenie syjamskich sił morskich między Satahib a granicą Kambodży”. Rozkaz wykonania operacji otrzymał *Lamotte-Picquet* p 20.00 czasu lokalnego. „Zespół okazjonalny”

²⁴. w nomenklaturze tajskiej bitwa określana jako „Bitwa koło Wyspę Słoni”.

Zatopiony przez amerykańskie lotnictwo *Lamotte-Picquet* w Sajgonie. Ta interesująca fotografia wykonana została 12 stycznia 1945 roku.

Fot. U.S. Navy via „Warship International”



podniósł kotwicę o godz. 21.00 i ruszył, przyjmując maksymalną na słupów prędkość 13,5 węzła.

Dzień 16 stycznia

7. Jednostki pokonały trasę do Zato-ki Syjamskiej niezauważone. Z drugiej strony 2 wodnoplątowce z Ream dostarczyły istotnych informacji na temat syjamskiej floty: w rejonie Koh-Chang stwierdzono 1 okręt obrony wybrzeża²⁵ oraz 3 torpedowce, zaś w Satahib kanonierkę, 4 torpedowce i 2 okręty podwodne.

Dowódca grupy zdecydował skierować swoje okręty przeciwko syjamskim siłom w Koh-Chang z powodu:

- trudności osiągnięcia Satahib przed świtem,
- możliwość silnego przeciwdziałania ze strony sił ochraniających bazę w Satahib
- relatywnie większego znaczenia zgrupowania w Koh-Chang, skupiającego lepsze okręty

8. Przyjęto następujący plan akcji:

- niespodziewany atak o świcie z kierunku południowo-zachodniego,
- z uwagi na fakt, że kotwiczowisko Koh-Chang otoczone jest przez niewielkie wyspy, okręty grupy muszą działać pojedynczo, wykorzystując do ostrzału przerwy między wyspami i zamykając ewentualną drogę ucieczki,
- *Lamotte-Picquet* wykorzystując swoją prędkość ma zająć najbardziej na wschód wysuniętą pozycję, gdzie kotwiczą największe syjamskie jednostki,
- słupy kolonialne działające w centrum, będą odgrywały rolę „trzonu ugrupowania” i uderzą na kotwiczowisko,
- lekkie słupy będą lewym skrzydłem ugrupowania, strzegąc zachodnie wyjscia.

Bitwa pod Koh-Chang

9. akcja rozpoczęła się 17 stycznia o godz. 05.30. O godz. 05.45 francuski zespół podzielony na 3 grupy zajął zaplanowane pozycje. Pogoda była dobra, morze spokojne. O godz. 06.05 wodnosamoloty wysłane z Ream dla ustalenia pozycji przeciwnika²⁶ zameldowały obecność 2 dużych jednostek obrony wybrzeża. Podjęto próbę ich zbombardowania, jednak Tajowie otwarli gwałtowny i celny ogień plot., wodnosamoloty zrezygnowały ostatecznie z bombardowania, ale alarm na okrętach nieprzyjaciela został podniesiony. Do świtu zostało jeszcze około pół godziny, a księżyc już nie świecił. W poświacie Tajowie dostrzegli sylwetki fran-

cuskich okrętów i pierwsi otwarli ogień o godz. 06.14.

Okręty francuskie natychmiast odpowiedziały ogniem, celując w błyski nieprzyjacielskich dział (przeciętna odległość 9000 m).

O godz. 06.20 *Lamotte-Picquet* wystrzelił salwę 3 torped w kierunku widocznych na kotwiczowisku sylwetek.

O godz. 06.30 dostrzeżono słupy wody powstałe w wyniku eksplozji torped, z których jedna trafiła jednostkę.

10. Z nastaniem dnia ogień stał się celniejszy. Torpedowiec (Nr 11) został trafiony przez *Lamotte-Picquet*, skrył się natychmiast za wysepką i nie był już więcej widziany.

Dwa dalsze torpedowce (Nr 32 i 33) zostały trafione i poważnie uszkodzone, tak, że opuściła je załoga. Po krótkim przerwaniu ostrzału, słupy dobiły je ogniem z dystansu około 3000 m do godziny 06.55.

11. O godz. 06.38 z pokładu *Lamotte-Picquet* dostrzeżono na okręt obrony wybrzeża z dystansu około 10 000 m. Francuski okręt otwarł natychmiast ogień. Syjamska jednostka odpowiedziała salwami swych podwójnych dział kal. 203 mm. Cel często znikał za wyspami i ostrzał trzeba było prowadzić przez przerwy między nimi. Na pokładzie okrętu obrony wybrzeża dostrzeżono ogień, a o godz. 07.15 do ostrzału przyłączyły się słupy. Syjamska jednostka ostrzelała słupy, o godz. 07.20 jedna z salw padła w odległości mniejszej niż 100 m od *Amiral Charner*.

Pościg trwał jednak nadal. Rufowe działa syjamskiej jednostki zostały wyłączone z akcji, a na działania francuskie odpowiadały jedynie działa dziobowe. Trzy salwy padły w odległości zaledwie 50 m od *Lamotte-Picquet*, jednak spadła szybkostrzelność. Gdy kanonierki (o 07.40) oraz *Lamotte-Picquet* (07.48) osiągnęły limit bezpiecznej głębokości i zmuszone były zawrócić, syjamski okręt stał w płomieniach, z silnym przechylem na prawą burtę.

O godz. 07.50 *Lamotte-Picquet* wystrzelił następną salwę torped, nie można było jednak zaobserwować ich rezultatu, bowiem nieprzyjaciel skrył się wśród wysp w odległości około 15 000 m.

O godz. 08.00 *Lamotte-Picquet* prze-rwał ogień i francuskie okręty skierowały się na zachód.

12. Między godz. 08.48 a 09.40 francuskie okręty były kilka razy atakowane przez lotnictwo bombowe. Na ataki odpowiadał gwałtowny ogień plot. 2

pierwsze bomby spadły zaledwie niewiele metrów od krążownika, kolejne padały już coraz dalej. Atakujący w końcu zaniechali akcji i zespół bez szwanku kontynuował marsz do Sajgonu.

Syjamskie straty

13. Po dokonaniu różnych spraw-dzeń nieprzyjacielskie straty można określić na:

- 3 zatopione torpedowce – Nr 11, 32 i 33
- w początkowej fazie bitwy (gdy okręty były słabo widoczne i trudne do identyfikacji, jednostka obrony wybrzeża rozpoznana z powietrza, prawdopodobnie *Sri Ayuthia*, został kilka razy trafiony i zniknął. Jednak jednostka weszła na mieliznę na przeszkodzie na rzece Chantaboun, gdzie widoczny jest kadłub.
- jednostka obrony wybrzeża, zaangażowana w walce jako ostatnia, *Dhonburi*, stanęła w ogniu i próbowała wyrzucić się na plażę, jednak weszła na rafę, w rezultacie czego zatonała. Ura-towano jedynie 82 rozbitków.

Wystrzelone pociski

14. Siły francuskie w toku akcji wystrzeliły:

- 454 pociski kal. 155 mm
- 509 pocisków kal 138 mm
- 54 pociski kal. 100 mm
- 280 pocisków kal. 75 mm, w tym 117 pocisków plot.

Ze strony syjamskiej, torpedowce prowadziły ogień z dział kal. 76 mm do momentu ich opuszczenia przez załogi. *Dhonburi* wystrzelił około 100 pocisków kal. 203 mm, w salwach po 2 pociski, celność ognia mierna, ale skupienie dobre.

Uwagi ogólne

Syjamscy marynarzy wykazali w walce rzeczywistą odwagę i profesjonalizm. To, w połączeniu z trudnościami w manewrowaniu francuskich okrętów, z którymi przyszło im się zmierzyć, podnosi jeszcze wartość odniesionego w bitwie pod Koh-Chang zwycięstwa.

Do rozpowszechnienia:

Kmdr Gelderich na rozkaz kontradm. Negadelle

Szef 3 Biura Marynarki Francuskiej
Z-ca Szefa Sztabu Marynarki Francuskiej.

(ciąg dalszy nastąpi)

25. w rzeczywistości nazajutrz w czasie starcia okazało się, że były tam 2 takie okręty.

26. tak się złożyło, ponieważ *Lamotte-Picquet* miał uszkodzoną pokładową katapultę.

Włoskie okręty pod znakiem trzech koron

Nie ma w tym nic nadzwyczajnego, że prowadzące wojnę państwa zamawiają za granicą różnego rodzaju uzbrojenie i okręty wojenne, otrzymując je też ostatecznie stamtąd (choć adwersarze starają się temu przeszkodzić). Nie spotykana jest natomiast sprawa, że kraj przygotowujący się do wojny wzgl. będący w jej stanie dostarcza broń państwu neutralnemu. Nie znający precedensu przykład, to zbudowanie i sprzedaż Włochom przez Stany Zjednoczone, które w latach 1861-1864 uwikłane były w wojnę domową dwóch okrętów pancernych; *Re d'Italia* i *Re di Portogallo*. Innym przykładem, który opisany zostanie w tym artykule, jest stosunkowo mało znany przypadek dostarczenia czterech włoskich okrętów; dwóch niszczycieli i dwóch torpedowców neutralnej Szwecji w lecie 1940 r. choć Włochy w momencie przybycia jednostek do Szwecji znajdowały się już w stanie wojny i wkrótce miało się dla nich okazać, że właśnie jednostki tych typów były im pilnie potrzebne.

Powodem złożenia takiego zamówienia na okręty oraz innego materiału wojennego był fakt, że Szwecja, a szczególnie jej wojskowe kierownictwo, znalazła się w momencie wybuchu drugiej wojny światowej jako państwo neutralne między frontami, nie mogąc liczyć na jakiegokolwiek gwarancje ze strony państw prowadzących między sobą wojnę. Jest ogólnie wiadome, jak wielkie mocarstwa próbują wpłynąć na mniejsze i słabsze państwa wzgl. je sobie podporządkować. Najlepszy przykład znajdo-

wał się na wyciągnięcie ręki, gdyż leżał niejako przed szwedzkim „progiem domowym”, kiedy to w roku 1939 Rzesza Niemiecka i Związek Radziecki wspólnie zaatakowali Polskę, by ją następnie między sobą podzielić. Na inne neutralne państwa przyszła kolej niebawem, tzw. „Wojna Zimowa” między ZSRR a Finlandią dopiero co się skończyła, więc nie powinno dziwić, że Szwecja pilnie potrzebowała dodatkowo okrętów, samolotów tudzież innej broni. Wybór między potencjalnymi sprzedawcami nie był zbyt duży, gdyż tylko Włochy potrzebowały w tym czasie obcej waluty i gotowe były na przeprowadzenie transakcji, pomimo że same znajdowały się w przeddzień uwikłania się w awanturę wojenną, a na dodatek włoskie arsenały i magazyny broni świeciły pustkami po niedawnym zaangażowaniu się

w hiszpańską wojnę domową i dostawami uzbrojenia reżimowi Franco po jej zakończeniu.

W dniu 9 grudnia 1939 do Włoch udała się szwedzka delegacja, aby „kupić wszystko, co można było otrzymać”. Przygotowano na ten cel środki pieniężne w wysokości 34,95 milionów koron (około 200 milionów ówczesnych lirów). W Rzymie delegacja szwedzka spotkała się z delegacjami innych państw neutralnych, Finlandii i Holandii. Po żmudnych negocjacjach nordyckie królestwo zapisało na swoje konto 216 samolotów (myśliwce typu Fiat CR 42, Reggiane Re 2000 oraz lekkie bombowce typu Caproni Ca 313), dwa niszczyciele, dwa torpedowce i cztery kutry torpedowe (typu „MAS”), 53 torpedy, pewną liczbę silników lotniczych, części zamienne oraz amunicję dla broni pokładowej.

Włoskie samoloty myśliwskie Fiat CR 42 „Falco” w szwedzkich barwach.

Fot. zbiory Seweryn Fleischer





Niszczyciel *Puke* w czasie szkolenia szwedzkiej załogi na wodach włoskich. Zwraca brak włoskiego oznaczenia burtowego oraz szwedzkich pasów neutralności.
Fot. zbiory Lars Ahlberg

Przewidziana pierwotnie suma została zwiększona, gdyż za wspomniane cztery okręty zapłacono 29 476 646 koron, co wynosiło 400 miliardów lirów w roku 1995 oraz 200 milionów € dzisiaj.

Szwedzka marynarka wojenna miała w swoim składzie na przełomie lat 1939/1940 – niezależnie od kilku starych i zmodernizowanych pancerników obrony wybrzeża – tylko kilka nowoczesnych niszczycieli i torpedowców. Wszystkie one zostały zbudowane w Szwecji i chodzi tutaj o dwie jednostki typu *Ehernsköld* z roku 1926, dwa podobne okręty typu *Klas Horn* z roku 1931 oraz cztery jednostki typu *Göteborg*, z których dwie znajdowały się jeszcze w budowie. Dwie kolejne jednostki bliźniacze zamierzano jeszcze wkrótce zbudować. Wszystkie wymienione okręty uzbrojone były w trzy armaty kal. 120 mm, kilka lekkich armat plot. i sześć wyrzutni torpedowych, a to przy wyporności około 1.000 ton. W przypadku torpedowców (zdeklasyfikowane niszczyciele) sytuacja

była bardziej krytyczna, gdyż z ośmiu jednostek wypierające po 460 ton, *Wrangel* i *Wachtmeister* zbudowane zostały w roku 1917, a wypierające po 355 ton pozostałe okręty tej klasy były jeszcze starsze. Wiele innych jeszcze starszych jednostek przeklasyfikowano w międzyczasie na jednostki strażnicze. Z tego też względu we włoskich okrętach widziano tak długo oczekiwane wzmocnienie składu własnej floty. Jednocześnie miało nadzieję otrzymanie wglądu do innej technologii, która byłaby podstawą do zbudowania na ich podstawie własnych jednostek.

Wybór Szwedów padł na dwa włoskie niszczyciele starszej budowy, *Bettino Ricasoli* i *Giovanni Nicotera* należących do typu *Sella* oraz dwa nowe torpedowce typu *Spica*. Chodzi w tym przypadku o oba prototypy typu *Spica* i *Astore*. Niszczyciele przemianowano na *Puke* i *Psilander*, a torpedowce miały pierwotnie otrzymać nazwy *Mode* i *Magne*, lecz decyzję później zmieniono i dla uczcze-

nia kraju ich pochodzenia nadano im ostatecznie nazwy *Romulus* i *Remus*.

Niszczyciele spłynęły z porcyhlni stoczni Patison w Neapolu (*Puke*, eks-*Bettino Ricasoli*) w dniu 29 stycznia 1926 r. (*Psilander*, eks-*Giovanni Nicotera*) 24 czerwca 1926 r. Charakteryzowały się wypornością standard 1250 ton, ich kadłuby mierzyły: 84 x 8,6 x 2,6 m. Parę do dwóch turbin o mocy po 18 000 KM dostarczały trzy kotły wodnorurkowe typu Thornycroft, które gwarantowały rozwinięcie prędkości 35 węzłów, lecz w roku 1940 jednostki mogły „wyciągnąć”

maksymalnie 28 – 30 węzłów. Uzbrojenie główne składało się z dwóch zdwojonych podstaw armat kal. 120 mm; po jednej na dziobie i rufie oraz dwóch armat plot. kal. 40 mm, dwóch karabinów maszynowych plot. kal. 13 mm, czterech wyrzutni torpedowych 533 mm (w dwóch dwururowych aparatach). Oprócz tego jednostki były przystosowane do postawienia 10 min.

Torpedowce również zbudowano w Neapolu, w stoczni „Bacine e Sali”. *Romulusa* (eks-*Spica*) wodowano 11 marca 1934 r. a *Remusa* (eks-*Astore*) w dniu 22 kwietnia tego samego roku. Ich wyporność standard wynosiła 870 ton. Kadłuby charakteryzowały się następującymi wymiarami: 78 x 7,9 x 3,2 m. Dwie turbiny typu Tosi o mocy 19 000 KM zasilane były parą z dwóch kotłów. Maksymalna prędkość jednostek wynosiła 34 w, a w roku 1940 nieco ponad 30 w. Torpedowce uzbrojone były w trzy armaty kal. 100 mm (jedna na dziobie i dwie na rufie), sześć armat plot. kal.

20 mm, cztery wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm i dwie rzutnie bomb głębinowych. Wspomniane jednostki przystosowane również były do stawiania min.

Co się dotyczy dostawy pozostałej broni i innych materiałów wojennych z Włoch do Szwecji przez objętą już działaniami wojennymi Europę, to udało się większość wysłać kolejną i tak w 750 wagonach kolejowych prze-transportowano 36 torped, 200 min morskich, 38 silników typu Isotta-Fraschini Asso 1000 (jako rezer-

Tym razem torpedowiec *Spica* na wodach włoskich w trakcie szkolenia Szwedów. Okręt nie posiada jeszcze zmienionej nazwy na *Romulus*.
Fot. zbiory Lars Ahlberg



wa silników kutrów torpedowych typu „MAS”), dużą ilość amunicji i części zamiennych. Cztery kutry torpedowe (MAS 506, 508, 511, 524 przemianowane na T.11-T.14) przewieziono natomiast na pokładzie szwedzkiego parowca *Boreland* (armator: Svenska Orientlinien) do Göteborga, dokąd przybyły w dniu 24 marca 1940 r.

Przeprowadzenie czterech nosicieli torped miało się natomiast okazać bardziej skomplikowane, niż to pierwotnie zaplanowano. Jednostki miały opuścić słoneczną Italię już pod banderą szwedzką. Przyszli dowódcy, oficerowie i załogi wspomnianych jednostek wysłani zostali do La Spezia, gdzie mieli przejąć nowe okręty. Dowódcą zespołu mianowany został Kommandörkapten af 2a Garden (komandor podporucznik¹) Torsten Hagman, który zarazem sprawować miał komendę na mostku niszczyciela *Puke*. Komandor ppor. Agne Lofgren dowodził niszczycielem *Psilander*, a komandorzy ppor. Rolf Strom i Edvard Hamilton objęli dowództwo torpedowców *Romulus* i *Remus*. Do zespołu dołączył również szwedzki statek zaopatrzeniowy *Patricia*, statek pasażerski armatora „Svenska Lloyd”, pod dowództwem kapitana żeglugi wielkiej Alberta Perssona, który był w stanie rozwinąć tylko 12 węzłów, stąd od początku nie można było zachować zaplanowanej na 22 w. prędkości przejścia do Szwecji. U wybrzeży Portugalii do zespołu miał doślusować stary zbiornikowiec *Castor* (kpt. żeglugi wielkiej John Juhlin), który mógł rozwinąć raptem 8,4 w; gdyż jego śruba uległa uszkodzeniu podczas jednego z wcześniejszych przejść przez wody.

Na przejście Szwedzi uzyskali zgodę ze strony rządu Wielkiej Brytanii na przejście przez Cieśninę Gibraltarską, a od niemieckiego na przejście przez Kanał Kiloński. Szwedzi nie byli zdecydowani, gdzie mieli opłynąć Wyspy Brytyjskie, od wschodu czy zachodu. Podjęcie decyzji pozostawili sobie na później.

Okręty opuściły La Spezia w dniu 14 kwietnia 1940 r. o godz. 10, czyli pięć dni po niemieckim ataku na Norwegię i Danię. Z tej też przyczyny rząd włoski wyraził gotowość odczekania na ekwiwalent za sprzedane cztery okręty. Szwedzi mieli zapłacić dopiero wtedy, kiedy okręty szczęśliwie dotrą na szwedzkie wody terytorialne. Zrezygnowano również z kilku zaplanowanych wizyt kurtuazyjnych w portach północnej Afryki, gdzie zamierzano pokazać flagę. Jednostki po-



Statek zaopatrzeniowy *Patricia*, który towarzyszył eskadrze szwedzkiej. Fot. „Storia Militare”

zostały trzy dni w Neapolu, gdzie pobrały torpedy i prowiant. Następnie obrały kurs na Lizbonę.

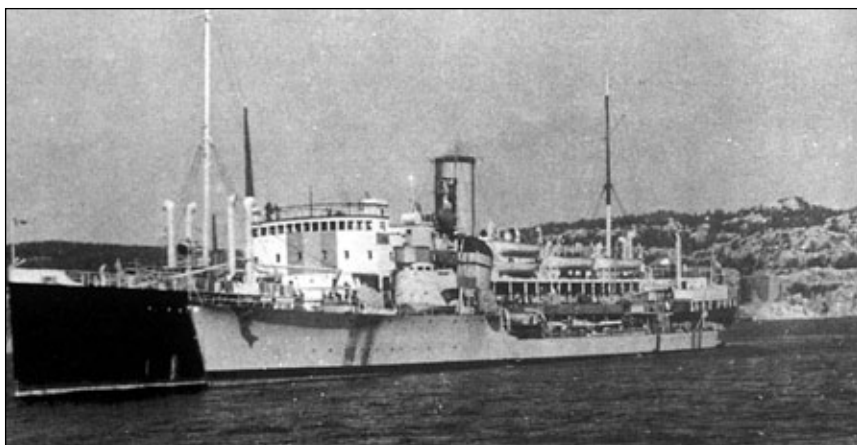
Komandor ppor. Hagman otrzymał dokładne instrukcje na szczególny wypadek, gdyby znajdujące się pod jego komendą jednostki zostały zaatakowane przez okręty jednej z flot państwa prowadzącego wojnę. Szwedzki dowódca miał bronić swoje okręty, nie zważając na straty. *Patricia* miała się na wypadek bitwy trzymać z daleka. Na wypadek, gdyby dalszy opór okazał się być bezcelowy, Hagman miał puścić wszystkie cztery jednostki na dno, czyli dokonać samozatopienia.

Jednostki podążały w szyku torowym, w odległości 300 m od siebie, co się jednak miało okazać niewystarczające. W dniu 19 kwietnia, około godz. 12.30 na *Puke* odmówiły posłuszeństwa maszyny. Niszczyciel zastopował, lecz w jego rufę najechał podążający za nim *Psilander*. Szkody powyżej i poniżej linii wodnej udało się wpraw-

dzie usunąć środkami pokładowymi, ale jednostka musiała pójść do stoczni remontowej. Choć w pobliżu znajdowała francuska baza w Bizercie, komandor Hagman zdecydował się jednak obrać kurs na Lizbonę, gdzie zamierzał naprawić uszkodzenia. Pobyt w portugalskiej stolicy trwał prawie miesiąc i dopiero w dniu 26 maja mały zespół, razem z *Castorem*, w którego bunkrach znajdowało się 14 500 ton paliwa dla szwedzkich niszczycieli i torpedowców, opuścił reddy Lizbony. Ten niezaplanowany pobyt był przyczyną, że szwedzki zespół znalazł się w samym oku toczącej się „Bitwy o Atlantyk”. W hiszpańskim Vigo z pokładów szwedzkich okrętów zeszli ostatni włoscy specjaliści, którzy do tej pory szkolili swoich szwedzkich kolegów. W dniu 29 maja zespół wyszedł

1. We włoskim artykule, w którym opisano ww. wydarzenia, *The Law of Angaty*, jego stopień wojskowy przetłumaczono jako komandor. Według stopni podanych w *Weyers 1940* chodzi o stopień Korvettenkapitän = pol. Komandor podporucznik.

Bardzo ciekawe ujęcie torpedowca *Romulus* (eks-*Spica*) przy burcie zaopatrzeniowca *Patricia* w hiszpańskim porcie Vigo. Fot. „Storia Militare”



ponownie w morze. Powolny *Castor* został zwolniony i kontynuował samotnie rejs do neutralnego irlandzkiego Cobh, gdzie umówione było następne spotkanie z resztą zespołu.

Następnego dnia *Castor* został zatrzymany przez francuski niszczyciel, który zażądał, aby zbiornikowiec udał się do Casablanki. Po energicznym proteście rządu szwedzkiego, jednostka mogła kontynuować swój rejs, dołączając do reszty zespołu na duńskich Wyspach Owczych.

W dniu 2 czerwca zespół szwedzki osiągnął irlandzki Cobh. Tam Hagman otrzymał ze Sztokholmu rozkaz zaokrętowania na *Patricię* 117 obywateli szwedzkich (min. 40 kobiet i ośmióro dzieci) wraz z ich bagażem. Grupa ta przybyła z Londynu dopiero 15 czerwca (w międzyczasie, w dniu 10 czerwca Włochy wypowiedziały Francji i Wielkiej Brytanii wojnę). Następnego dnia

PRAWO ANGARY

Angary w prawie międzynarodowym: uprawnienie stron walczących do zarekwirowania na własne potrzeby neutralnych statków, samolotów i innych środków transportu, które znajdują się na obszarze (terytorium) ich jurysdykcji. Generalnie prawo angary może być stosowane jedynie w razie niezbędnej konieczności w czasie wojny i wówczas należy się rekompensata neutralnym właścicielom. W efekcie jednak prawo angary obejmuje nie tylko lądowe i morskie środki transportu, ale zostało także rozszerzone na każdy rodzaj neutralnej własności znajdującej się pod jurysdykcją stron wojujących (belligerentów).

Prawo angary było stosowane w szeregu przypadków w czasie I i II wojny światowej. Proklamacją z 20 marca 1918 prezydent USA przejęto statki znajdujące się w holenderskich rejestrach, a pozostające na wodach amerykańskich. Podobne działania przeprowadziły Wielka Brytania, Francja i Włochy. W roku 1941 Stany Zjednoczone, choć formalnie nadal pozostające jeszcze neutralne, przejęły zagraniczne jednostki pozostające na ich wodach terytorialnych, choć przeprowadziły to na podstawie specjalnej ustawy dopuszczalnej przez prawodawstwo. Oznacza to, że w czasie pokoju mocarstwo wyłaszczające może przejąć i zarekwirować własność stron wojujących znajdującą się pod jej jurysdykcją bez uciekania się do prawa angary.



Rys. Bogusław Nikonowicz

szwedzkie okręty wyszły w morze. Również ten pobyt był w zasadzie niepotrzebny i był zarzewiem kolejnych niebezpieczeństw. W dniu 19 czerwca pięć szwedzkich jednostek weszło do portu Thorshavn we fiordzie Skaale na Wyspach Owczych. Następnego dnia dołączył do nich *Castor*. Nie zezwolono jednak, aby zbiornikowiec rzucił kotwicę wśród innych szwedzkich jednostek, wskazując mu inne, bardzo odległe miejsce postoju. Tego samego dnia Francja poprosiła państwa Osi o rozejm, który podpisany został dwa dni później w Compiègne.

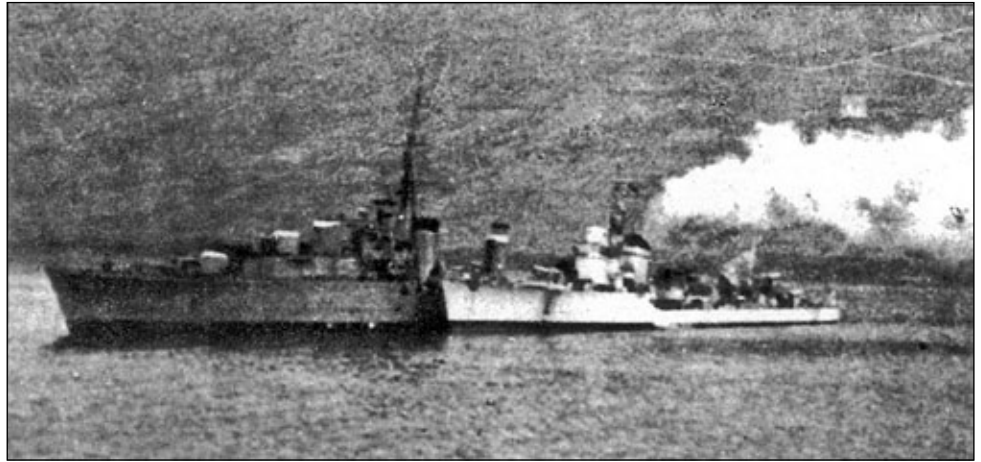
W nocy na 21 czerwca do Thorshavn przybył brytyjski zespół składający się z trzech niszczycieli typu *Tribal* i czterech przebudowanych na patrolowce trawlerów rybackich. Dowódca brytyjskiego zespołu, komandor porucznik C. Caslon złożył wizytę kmdr ppor. Hagmanowi, przedstawiając mu stanowisko brytyjskiego rządu, który miał zamiar zarekwirować „profilaktycznie” szwedzkie okręty, powołując się przy tym na tzw. „prawo angary”, które zezwalało prowadzącym wojnę państwom przejmowanie okrętów i statków państw neutralnych, aby nie dostały się w ręce wroga. Brytyjczycy byli „bardziej niż pewni”, że jednostki szwedzkie, jeżeli się zdecydują na kontynuowanie rejsu i tak wpadną w ręce Niemców, do czego Brytyjczycy nie chcieli dopuścić. W ich mniemaniu nie chodziło tutaj o nic innego, tylko o włosko – niemiecki fortel wojenny, który miał na celu przeprowadzić włoskie okręty na Bałtyk.

Szwedzcy marynarze mieli zejść z pokładów swoich niszczycieli i torpedowców. Zagwarantowano im repatriację do ojczyzny, natomiast *Patricia* i *Castor* mogły natychmiast opuścić Wyspy Owcze.

Kmdr ppor. Hagman odpowiedział, że zgodnie z otrzymanymi rozkazami może on jedynie wybrać między obroną swych jednostek albo ich samozatopieniem, na co brytyjski dowódca nieco spuścił z tonu, uspokajając Szweda, że chodzi tylko o przejściową rekwizycję. Szwedzki dowódca nie miał żadnych

możliwości skontaktowania się ze swoim rządem, a na dodatek brytyjskie niszczyciele *Tartar*, *Maori* i *Mashona* ustawiły się u wejścia do portu. Ich łączne uzbrojenie wynosiło 24 dział kal. 120 mm i 12 wyrzutni torpedowych, które mogło być natychmiast użyte przeciwko niekorzystnie zacumowanym, bo dziobami do mola, okrętom szwedzkim², które w krytycznej sytuacji odpowiedzieć mogły raptem czterema działami kal. 100 mm i taką samą liczbą dział kal. 120 mm. Na dodatek kotły szwedzkich jednostek były wygaszone. Brytyjczycy dysponowali jeszcze uzbrojonymi trawlerami, których załogi przygotowane już były do abordażu.

Chcąc uniknąć niepotrzebnego rozlewu krwi oraz ewentualnego przyłączenia się własnego państwa do wojny po stronie „Osi”, kmdr ppor. Hagman zdecydował się targany wewnętrznymi sprzecznościami ustąpić. Po otrzymaniu pismennego oświadczenia od brytyjskiego dowódcy o planowanym przez niego zagarnięciu okrętów o po konsultacji z dowódcami pozostałych szwedzkich okrętów, Hagman wydał rozkaz opuszczenia jednostek. Załogi zaokrętowały się na *Patricię* i *Castora*, opuszczając najutrz Thorshavn w kierunku Szwecji. Będąc już na morzu Hagman miał nareszcie możliwość powiadomienia drogą radiową admiralicję w Sztokholmie o wydarzeniach. Dowódca floty szwedzkiej, admirał Fabian Tamm wydał Hagmanowi rozkaz natychmiastowego powrotu do Thorshavn i ponownego obsadzenia załogami swoich okrętów. W międzyczasie



Torpedowiec *Romulus* przy burcie brytyjskiego niszczyciela *Maori*, dobrze widoczna dysproporcja w wielkości obu okrętów. Fot. „Storia Militare”

rząd szwedzki wystosował do rządu brytyjskiego ostrą notę protestacyjną, żądając bezzwłocznego wydania okrętów. Wydaje się, że rezolutna postawa Szwedów, którzy podkreślili chęć użycia jednostek do własnych celów oraz kategoryczna odmowa, że mogą one wpaść w ręce Niemców przekonała ostatecznie Brytyjczyków, którzy ustąpili. Prawdopodobnie fakt ten został również potwierdzony przez wywiad brytyjski. Obie strony uzgodniły, że jednostki zostaną zwrócone Szwedom w Kirkwall na Orkadach. *Patricia* osiągnęła Kirkwall w dniu 30 czerwca i załogi pod komendą Hagmana mogły znowu obsadzić swoje jednostki. Ich zaskoczenie i złość były wielkie, kiedy odkryto, że Brytyjczycy podczas przeprowadzania jednostek z Thorshavn do Kirkwall uszkodzili wiele przyrządów pokładowych wzgl. uczynili je bezużytecznymi. Powołana brytyjska komisja orzekła, że szkody powstały podczas sztormu, obiecując jednocześnie wypłacenie odszkodowania. Uszkodzeniu uległy również urządzenia napę-

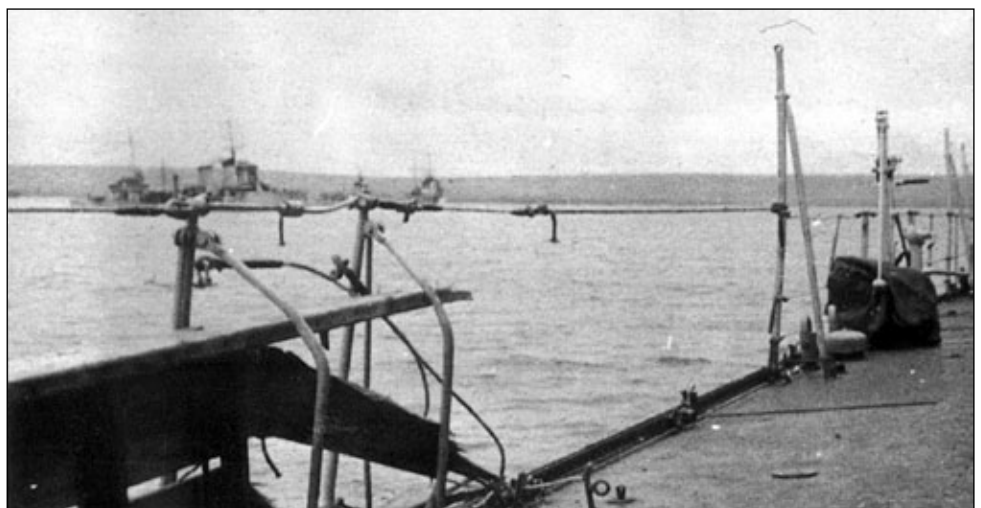
dowe, znikły części zamienne i prowiant. W trakcie przeprowadzania okrętów do Szwecji, *Puke* miał następne problemy z napędem. Wzięty przez holownik pełnomorski *Kingston Cornelian*³ na hak, niszczyciel został przez niego kilkakrotnie staranowany. Brytyjczycy oskarżali Szwedów o umyślny sabotaż, co jednak nie odpowiadało prawdzie. Kilka miesięcy później Wielka Brytania zapłaciła Szwecji sumę 879 tysięcy koron za przeprowadzone naprawy. W Kirkwall ograniczono się na niezbędne usunięcie zastanych szkód, chcąc możliwie szybko opuścić „gościnny” brytyjski port. Praca trwała dzień i noc i okręty mogły wyjść z Kirkwall w dniu 5 lipca a po pięciu dniach osiągnęły nareszcie szwedzkie wody terytorialne. Zespół szwedzki zo-

2. Całość przypominała sytuację floty francuskiej w Mers-el-Kébir, w dniu 3 lipca 1940 r., która znajdując się w niekorzystnym ustawieniu znalazła się pod presją brytyjskiego ultimatum, by następnie zostać ostrzelana.

3. We włoskim tekście nazwa tej jednostki została podana błędnie jako *Kingston Cornelius*.

Interesujące i bardzo rzadkie ujęcie szwedzkiej eskadry w Kirkwall na Orkadach.

Fot. „Storia Militare”



stał po drodze, z pewnością pomyłkowo, zaatakowany przez brytyjską łódź latającą typu Short „Sunderland”. Jedna ze zrzuconych bomb eksplodowała w odległości tylko 50 metrów od *Remusa*.

Załogi mogły odetchnąć, czego nie mógł powiedzieć o sobie kmdr ppor. Hagman, który stanął przed sądem wojсковym. W chwili wejścia do Göteborga jednostki nie odbyła się żadna oficjalna uroczystość powitalna, co było pewnego rodzaju karą za pozostawienie ich w Thorshavn. Kmdr ppor. Hagman miał się wypowiedzieć i obronić przed postawionym mu oskarżeniem o zdradę narodową. Jego sposób postępowania uzyskał uznanie i został wprawdzie uniewinniony ze wszystkich zarzutów, lecz jego dalsza kariera została pogrzybiana. Nie potrafił mu wybaczyć, że nie podjął walki z przeważającym przeciwnikiem. Fakt, że uchronił przez to swój kraj od włączenia się do wojny (po niewłaściwej stronie) zauważono dopiero później. Pod koniec swojej kariery Hagman został mianowany dowódcą bazy morskiej w Sztokholmie, co było mało znaczącym stanowiskiem, a na dodatek nigdy nie doczekał się admirałskich szlifów.

Zrehabilitowano go dopiero pośmiertnie, bo w roku 1990, kiedy to szef sztabu marynarki szwedzkiej, admirał Bengt Schubach w słowie wstępnym do jednej z książek uhonorował postępowanie dowódcy Torstena Hagmana, który tym samym przysłużył się narodowi szwedzkiemu, chroniąc go przed fatalnymi skutkami.

Wartość samych jednostek była różnicowana. Oba niszczyciele były przestarzałe już w momencie zakupu i mimo intensywnych prac związanych z przebudową w celu zaadoptowania ich do warunków pogodowych panujących na Bałtyku, szwedzka marynarka wojenna miała z nimi więcej problemów niż pożytku, a to z uwagi na ciągłe awarie, po których musiały iść do stoczni remontowych. Wkrótce po zakończeniu wojny, bo już w roku 1949 sprzedano je na złom. Ich jednostki bliźniacze nie przetrwały działań wojennych, gdyż *Quintino Sella* zatonął w dniu 11 września 1943 r. w północnej części Adriatyku, a *Francesco Crispi* po kapitulacji Włoch we wrześniu 1943 r. wpadł w ręce Niemcom i jako *TA 15* zatopiony został 8 marca 1944 r. na północ od Krety.

Oba torpedowce były natomiast jednostkami wybornymi, które się dobrze sprawdziły. Zostały one przebudowane pod kątem pełnienia służby na wodach nordyckich, a w roku 1953 przeklasyfikowano je na fregaty. Z ich pokładów zdjęto jedną armatę kal. 100 m, instalując w zamian wyposażenie ZOP. Obie jednostki skreślono z listy floty w dniu 15 sierpnia 1958 r. W dniu 5 sierpnia 1959 sprzedane zostały na złom, a w dwa lata później ich los się dopełnił, kiedy je złomowano. Wspomniane jednostki posłużyły jako wzór dla podobnych jednostek typu *Mode* (*Mode*, *Magne*, *Mjöllner* i *Mumin*), które weszły do służby już w latach 1942/43 i dopiero na początku lat siedemdziesiątych zostały skreślone z listy floty.

Cztery szwedzkie niszczyciele typu *Visby* (*Visby*, *Hälsingborg*, *Sundsvall*, *Kalmar*), które zasiły flotę w latach 1942-1944 nie mogły się wprawdzie wyprzeć pokrewieństwa ze starszymi szwedzkimi jednostkami tej klasy, ale pewien wpływ obu włoskich niszczycieli też był widoczny. Jednostki następnego typu *Öland* (*Öland* i *Uppland*) były już okrętami jednokominowymi i większymi od swoich poprzedników, ale flotę zasiły dopiero wiele lat po II wojnie światowej. ●

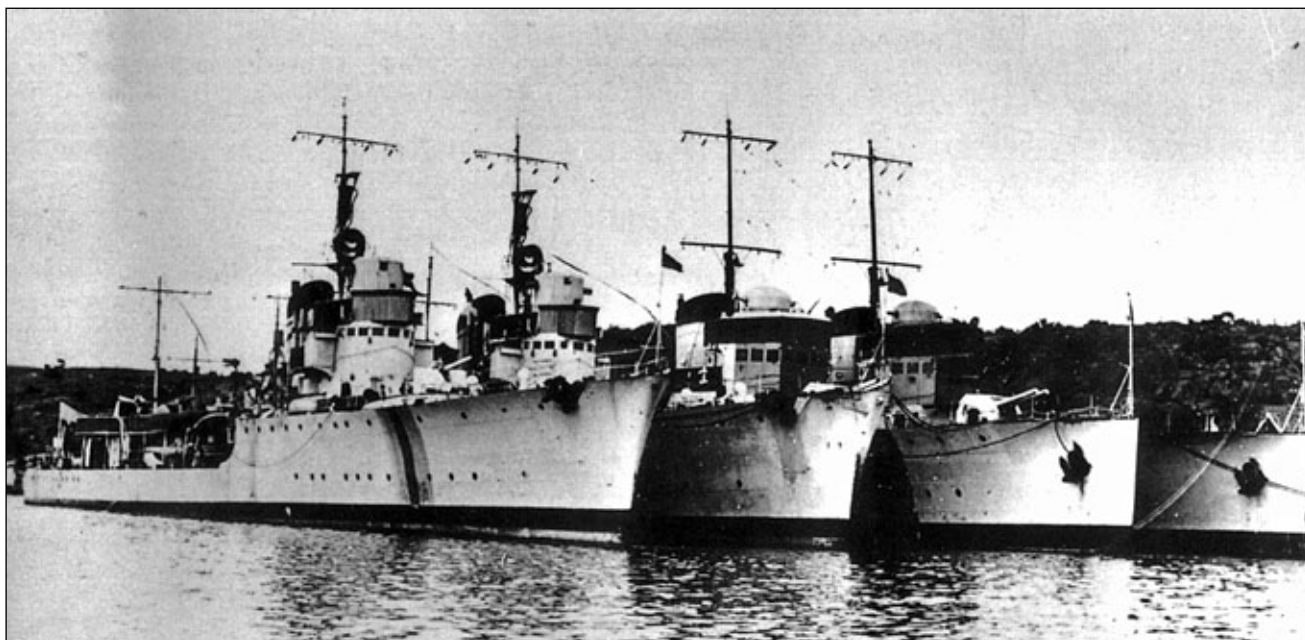
**Tłumaczenie z języka niemieckiego
Michał Jarczyk**

Bibliografia

1. Francesco S. Alonzo, *The Law of Angary*, „Storia Militare” Nr. 17, luty 1995.
2. Conway's *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, Conway Maritime Press, London 1980.
3. G. Fioravanzo, P.M. Pollina, G. Riccardi, G. Gni-fetti, *I cacciatorpediniere italiani 1900-1971*, Ufficio storico della Marina Militare, Roma 1971.
4. Harald Fock: „Z-Vor”, *Internationale Entwicklung und Kriegseinsätze von Zerstörern und Torpedobooten 1914-1939*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford 1989.
5. Harald Fock: „Z-Vor”, *Internationale Entwicklung und Kriegseinsätze von Zerstörern und Torpedobooten im Zweiten Weltkrieg 1940-1945*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg 1998.
6. Paolo M. Pollina, *Le torpediniere italiane 1881-1964*, Ufficio storico della Marina Militare, Roma 1964.
7. Weyers *Taschenbuch der Kriegsflotten 1940*, J.F. Lehmanns Verlag, München/Berlin 1940.

Szwedzka eskadra po dotarciu do Göteborga w dniu 10 lipca 1940 roku.

Fot. „Storia Militare”





Grzegorz Ochmiński

Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5” część V

Działalność bojowa

Podobnie jak trudne jest pełne i wiarygodne zestawienie informacji o losach poszczególnych okrętów, tak nieemożliwe jest wyczerpujące omówienie wszystkich operacji w jakich wzięły udział kutry typu G-5 w trakcie działań wojennych. Okręty te reprezentowane były na wszystkich poza Daleką Północą arenach walk podczas II wojny światowej, biorąc udział w praktycznie każdej ważniejszej operacji. Dlatego też, z uwagi na szczupłość miejsca, zasygnalizowany zostanie tylko bardzo ogólnie przebieg działań. Bliższe informacje znajdują się w tabeli z wykazem okrętów, a po dalsze szczegóły warto sięgnąć do literatury prezentującej historię działań wojennych.

Pierwszą okazją do odbycia patroli w strefie działań wojennych pod radziecką banderą stał się konflikt na tle granicznym pomiędzy ZSRR a Japonią w rejonie jeziora Chasan na Dalekim Wschodzie, który wybuchł 1 sierpnia 1938 roku. W jego trakcie działania radzieckich wojsk lądowych wspierał Morski Oddział Specjalnego Przeznaczenia, w którego skład wchodziły cywilne jednostki transportowe. Ich rejsy z techniką wojskową, zaopatrzeniem i ludźmi ubezpieczone były przez wy-

dzielone siły Floty Oceanu Spokojnego, a w tej liczbie 16 kutrów torpedowych typu G-5. Do 11 sierpnia, gdy wojska japońskie zostały odrzucone znad jeziora na pozycje wyjściowe i przestały zagrażać radzieckim transportom, kutry torpedowe wykonały 51 rejsów trwających łącznie 385,5 godziny. Chociaż nie zanotowały wymiernych sukcesów, to wspomnieć też należy, że ubezpieczone przez nie transportowce nie poniosły strat mimo operowania na tych wodach również zaimprovizowanej flotylli japońskiej.

Kolejnym konfliktem była wojna radziecko-fińska¹, której podłoża upatrywać należy w próbach zabezpieczenia północnej flanki imperium przed planowaną agresją na zachód, a która rozpoczęła się 30 listopada 1939 roku. W skład Floty Bałtyckiej wchodziła brygada kutrów torpedowych w liczbie 62 jednostek, spośród których 12 okrętów w początkowym okresie wojny wzięło lub miało wziąć aktywny udział w zabezpieczeniu desantów lądujących na zajmowanych przez Finów wyspach². W późniejszym okresie działania kutrów torpedowych z uwagi na ciężkie warunki spowodowane postępującym zalodzeniem akwenów przybrzeżnych ograniczone zostały do patroli na podejściach

do baz floty w Kronsztadzie i Leningradzie. Także w tym konflikcie okręty typu G-5 nie odegrały spektakularnej roli, głównie z powodu trudnych warunków atmosferycznych, zalodzenia oraz braku aktywności floty przeciwnika³.

22 czerwca 1941 roku armia niemiecka uderzyła na ZSRR. W tym dniu w składzie Floty Bałtyckiej znajdowało się w aktywnej służbie 46 kutrów torpedowych typu G-5, we Flocie Czarnomorskiej były 82 jednostki tego typu, a pozostałe pływały we flotyllach na Dalekim Wschodzie. Uzyskane operacyjne zaskoczenie i duży impet natarcia pozwoliły Niemcom na opanowanie do końca roku wschodnich wybrzeży Bałtyku. Sytuację skomplikował dodatkowo kolejny, sprowokowany przez ZSRR, konflikt zbrojny z Finlandią⁴, tym razem spowodowany nie bezpodstawną treścią przyznać obawą przed przejęciem kontroli i wykorzystaniem baz na obszarze tego

1. Tak zwana Wojna Zimowa, 30.11.1939 – 13.03.1940.

2. Określane jako „wyspy zewnętrzne” Seiskari, Lavansaari, Someri, Narvi, Suur-Tytärsaari i Suursaari.

3. Plany operacyjne nie przewidywały działań na liniach komunikacyjnych lub akcji zaczepnych w pobliżu baz floty fińskiej.

4. Wojna Kontynuacyjna, 25.06.1941 – 05.09.1944.



Kuter z zamontowaną wyrzutnią pocisków rakietowych M-8-M (artyleryjski) Nr 106 o nazwie *Maskowskij riemieslnik trudowych rieżerwow*. Na drugim planie okręt dozorowy typu „MO-4”.
Fot. zbiory Siergiej Bałakin

kraju przez armię i flotę Niemiec, co zagroziłoby bezpośrednio bezpieczeństwu Kronsztadu i Leningradu. Wypierana ze swoich baz flota uchodziła w kierunku Zatoki Fińskiej, a konwoje ewakuacyjne zabezpieczane również przez małe okręty bojowe narażone były na uderzenia z powietrza, ponosząc duże straty. Nieliczne przypadki stawiania dłuższego oporu w wybranych punktach miały charakter wyłącznie opóźniający i nie wpływały znacząco na ogólny bieg zdarzeń. Zimą działalność okrętów ograniczona została dodatkowo przez zalodzenie, a ostatnim akordem tej fazy działań była ewakuacja zimą 1941/1942 roku całości sił morskich z otwartego Bałtyku do Leningradu, a także wycofanie sił lądowych z garnizonów położonych na wybrzeżach Finlandii.

Zamknięta w oblężonym, ostrzeliwanym, bombardowanym i skutym lodem w okresie zimowym Leningradzie flota nawodna nie była w stanie podjąć wielu działań o charakterze ofensywnym, a głównym przejawem jej działalności, prócz udziału w obronie miasta i nielicznych operacji desantowych na wysepkach położonych w Zatoce Fińskiej, były rejsy o charakterze patrolowym i dozorowym małych jednostek pływających,

w tym także kutrów torpedowych. Rejsy te, odbywane poza okresami zalodzenia wód zatoki, miały na celu destabilizowanie komunikacji morskiej przeciwnika na wodach przybrzeżnych, ochronę własnych pól minowych i stawianie dodatkowych małych zagród na rozpoznanych szlakach żeglugowych. Prowadzone w warunkach stałego zagrożenia z powietrza i przy przeciwdziałaniu lekkich sił przeciwnika działania nie przynosiły wielkich sukcesów. Pozytywnym ich efektem było niedopuszczenie do nadmiernej aktywności floty niemieckiej i fińskiej w bezpośredniej bliskości baz w Kronsztadzie i Leningradzie, a to z kolei umożliwiało operowanie radzieckim okrętom podwodnym, chociaż ich działania także nie miały większego wpływu na przebieg zmagania.

Sytuacja nieco zmieniła się po odblokowaniu Leningradu i odrzuceniu wojsk przeciwnika poza wejście do Zatoki Fińskiej w 1944 roku. Uwolniona z zamkniętych wód zatoki flota przeszła do działań wspierających operacje nadmorskiego skrzydła armii radzieckiej, w tym wzięła udział w przeprowadzanych operacjach desantowych, a lekkie siły uderzeniowe korzystając z otwartej przestrzeni operacyjnej podjęły patrole

ofensywne wzdłuż wybrzeży opanowanych jeszcze przez wojska niemieckie. Również kutry torpedowe typu G-5 aktywnie uczestniczyły w tych działaniach, mimo że ich stan techniczny często pozostawiał wiele do życzenia – odcisnęło się na nich piętno działalności na zalodzonych akwenach, przy niedostatecznym zapleczu remontowym i brakach w zaopatrzeniu w oblężonych bazach. Czynnikiem nie pozwalającym na wpływ w większym stopniu na przebieg walk był także ograniczony zasięg kutrów – z oczywistych względów w rejonach w których toczyły się walki na wybrzeżu, żegluga przeciwnika była ograniczona do niezbędnego minimum, a nieliczne operujące tam większe zespoły okrętów niemieckich z reguły były doskonale chronione przez lotnictwo i lekkie siły nawodne. Z drugiej strony podejmowane od czasu do czasu wypadki na akweny o dużym natężeniu ruchu dawały mizerne efekty z powodu braku koordynacji działań z własnym rozpoznaniem i lotnictwem, co ostatecznie prowadziło wyłącznie do przypadkowych i chaotycznych starć z napotykanym przeciwnikiem. Ostatnimi epizodami z udziałem kutrów typu G-5 były operacja desantowa na Mierzei Wiślanej

i patrolie w Zatoce Gdańskiej w trakcie ewakuacji Niemców z Kurlandii i Prus Wschodnich w kwietniu i maju 1945 roku.

Także na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim od początku działań wojennych kutry znalazły się w centrum wydarzeń. Pierwsze dni wojny minęły na zabezpieczaniu własnych baz i patrolach wzdłuż południowo-zachodnich czarnomorskich wybrzeży ZSRR. Mimo że rejon ich działań rozciągał się aż do okolic ujścia Dunaju, to z powodu braku aktywności sił przeciwnika i przy ograniczonej żegludze nie odniosły żadnych sukcesów, same zaś poniosły pierwsze straty na skutek działań lotnictwa i na własnych polach minowych. Szybko postępujące wojska Niemiec i ich sojuszników zmusiły dowództwo radzieckie do wycofania sił floty najpierw do baz na Krymie, a potem do kaukaskich portów Poti i Noworosijsk. Do końca 1941 roku kutry typu G-5 wypełniały zadania patrolowe i eskortowe, brały też udział w oczyszczaniu pól minowych przy użyciu bomb głębinowych. 1942 i 1943 rok stały pod znakiem udziału w operacjach desantowych na Krymie w które zaangażowana została większość z pozostałych do dyspozycji okrętów, rejsach ewakuacyjnych i z zaopatrzeniem, a także na coraz częstszych potyczkach z lekkimi jednostkami Niemiec i Włoch, które ze swojej strony zabezpieczały działania armii lądowej. Te ostatnie działania przyniosły pewne sukcesy w postaci zatopienia kilku jednostek zaopatrzeniowych i transportowych. Okręty działały w wyjątkowo niesprzyjających warunkach, z prowizorycznych baz pozbawionych szerszego zaplecza technicznego, narażone w każdej chwili na ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa, zarówno podczas rejsów jak i w czasie nalotów na miejsca bazowania. W całej pełni ujawniły się wówczas niedostatki konstrukcji, braki w wyposażeniu i wady systemu dowodzenia. Okręty nie mogły działać efektywnie na wzburzonym morzu, niedostateczne uzbrojenie przeciwlotnicze skazywało je na mało efektywne nocne działania ofensywne, podczas których ubogie wyposażenie nie pozwalało samodzielnie wykrywać jednostek przeciwnika. Jednocześnie brak było skoordynowanych działań rozpoznawczych ze strony floty i lotnictwa dla wskazywania potencjalnych celów. Mimo to nie sposób nie docenić wkładu załóg kutrów w całokształt zmagania, w tym rajdów z zadaniem stawiania niewielkich zagród minowych na szlakach

nieprzyjaciela i wysadzaniem niedużych grup zwiadowczych i dywersyjnych na tyłach wroga. Warto wspomnieć też o nader oryginalnym pomysłe wykorzystania torped dla „zmiękczenia” przeciwnika przed lądowaniem desantu – kutry odpalały torpedy w kierunku rozpoznanych na brzegu punktów oporu, zaś eksplozja wyrzuconych na plażę siłą rozpędu torped w najgorszym przypadku powodowała czasowe osłabienie ognia. A zdarzały się nawet przypadki bezpośrednich „trafień”...

Rok 1944 był okresem stopniowego odzyskiwania utraconych wcześniej pozycji przez nacierającą armię

dziecką. Okręty Floty Czarnomorskiej, w tym także kutry torpedowe, udzielały wsparcia i dostarczały zaopatrzenie walczącym w rejonie wybrzeża wojskom, zwalczały żeglugę i angażowały lekkie okręty przeciwnika, coraz śmielej – w miarę uzyskiwania przewagi w powietrzu – zapuszczały się na wody kontrolowane do niedawna przez przeciwnika. W maju tego roku w związku z opanowaniem rejonów nadmorskich przez armię radziecką aktywność floty wyraźnie osłabła, zaś po sierpniu ograniczała się już tylko do rutynowych zadań patrolowych, eskortowych i szkolenych. Część zbędnych już okrętów

Zespół kutrów na postoju w bazie jałtańskiej, 1944 rok.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

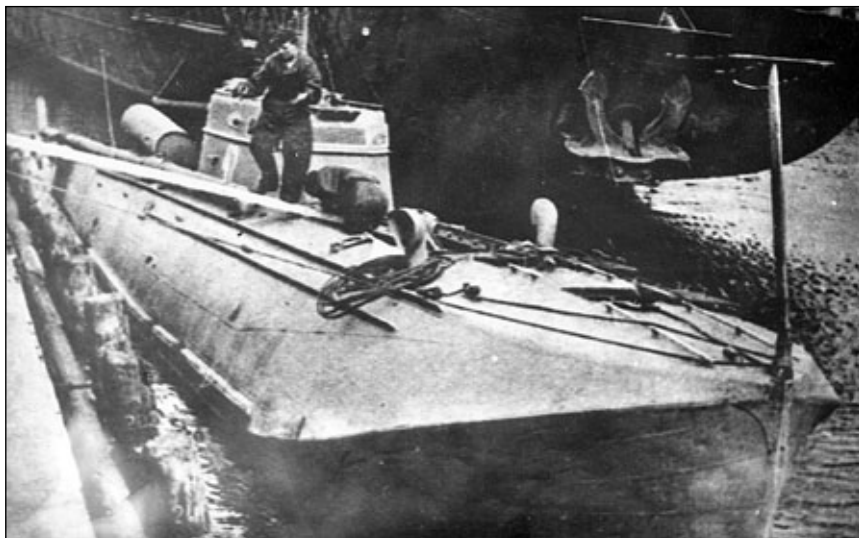


została przetransportowana koleją na Bałtyk.

Ostatnim teatrem działań kutrów torpedowych typu G-5 był Daleki Wschód. Związek Radziecki wypowiedział wojnę Japonii 9 sierpnia 1945 roku, i chociaż głównym celem działań wojennych było rozbicie Armii Kwantuńskiej w Mandżurii, to siły floty miały za zadanie przeprowadzić i zabezpieczyć drugoplanowe operacje desantowe w Korei, na Sachalinie i wyspach Archipelagu Kurylskiego. W działaniach tych brało udział także kilkanaście kutrów typu G-5. Do tej pory okręty te, wraz z innymi jednostkami Floty Oceanu Spokojnego, strzegły neutralności, prowadziły patrole na liniach komunikacyjnych oraz zabezpieczały alianckie dostawy trafiające do ZSRR przez porty dalekowschodnie, głównie Władywostok i Pietropawłowsk Kamczacki, a część z nich została w latach 1943-1944 odesłana drogą kolejową na Bałtyk i Morze Czarne. Nieustanna służba w trudnych warunkach i przy nienajlepszym zabezpieczeniu logistycznym i technicznym spowodowała tak znaczne wyeksploatowanie okrętów, że tylko niewielka ich liczba wzięła aktywny udział w działaniach bojowych, ustępując miejsca zarówno nowszym rodzinnym konstrukcjom, jak i kutrom otrzymanym w ramach programu lend-lease. Mimo to kilkanaście okrętów znalazło się w składzie zespołów floty wysadzających desanty w Seisin (13 sierpnia, 4 okręty) i na Sachalinie (od 16 sierpnia, 14 okrętów), brały także udział w oczyszczaniu z min za pomocą bomb głębinowych podejść do portu Rasin (14 sierpnia, 4 okręty) oraz w patrolach na wodach przybrzeżnych dla przeciwdziałania spodziewanej kontrakcji okrętów japońskich, która jednak nie nastąpiła. Kapitulacja Japonii w dniu 2 września 1945 roku zamknęła kartę działań bojowych kutrów typu G-5 pod radziecką banderą.

G-5 w obcych rękach

Kutry torpedowe typu G-5 służyły nie tylko pod banderą sierpa i młota. Pierwszym krajem, do którego floty trafiły jednostki tego typu, była Hiszpania. Rząd republikański zakupił w Związku Radzieckim cztery kutry⁵, z których dwa pierwsze 1 maja 1937 roku przybyły do Kartagenu na pokładzie transportowca *Cabo Santo Tome*. Okręty otrzymały numery 11 i 21 i już 5 maja po rozkonserwowaniu, przeprowadzeniu prób i przyjęciu uzbrojenia przeszły do zatoki Portman, gdzie od połowy miesiąca roz-



Kuter Nr 21 po zdobyciu 27.06.1941 r. przez niemieckie okręty służył jako jednostka doświadczalna.
Fot. zbiory Sergiej Bałakin

poczęło się formowanie flotylli. Dwie kolejne jednostki dostarczono w czerwcu, a wcielone zostały w skład floty republikańskiej 28 czerwca 1937 roku jako 31 i 41. Razem z okrętami rząd hiszpański zakupił 16 torped i 400 bomb głębinowych. Początkowo wszystkie cztery kutry miały utworzyć zespół szkolny, w związku z czym pływały z mieszanymi radziecko-hiszpańskimi załogami, odbywając między innymi rejsy wzdłuż wybrzeży opanowanych przez oddziały wierne rządowi.

W lipcu 1937 roku okręty rozpoczęły działalność bojową, przy czym wyposażone w bomby głębinowe wykorzystywane były głównie do wykonywania patroli przeciwpodwodnych i jako okręty eskortowe przy osłonie transportu morskiego. 30 lipca podczas takiego właśnie rejsu kutry 31 i 41 zostały na południe od Barcelony zaatakowane i ostrzelane z broni maszynowej przez frankistowskie wodnosamoloty⁶. W wyniku ostrzału na kuterze 31 jeden z członków załogi został zabity, a czterech innych odniosło rany. Kuter 41 miał niesprawne silniki i dwóch rannych. Uszkodzony okręt w trakcie rejsu do Barcelony został ponownie ostrzelany przez samoloty, zapalił się i po wyrzuceniu na brzeg przez załogę całkowicie spłonął. Kolejny przypadek ostrzelenia przez samoloty przeciwnika miał miejsce na początku października 1937 roku, kiedy to wszystkie trzy kutry zostały zaatakowane przez frankistowskie maszyny typu Dornier „Wal”, tym razem jednak obyło się bez strat.

5 marca 1938 roku kutry torpedowe w asyście niszczycieli i ubezpieczane przez krążowniki miały wziąć udział w ataku torpedowym na bazujące

w Palma de Mallorca okręty frankistowskie, jednak już po wypłynięciu z Walencji pogoda znacznie się pogorszyła i na skutek sztormu okręty zmuszone zostały do zaniechania ataku. Operacja ta doprowadziła w rezultacie do starcia sił głównych obu flot u przylądka Palos, w trakcie którego 6 marca zatopiony został torpedami przez niszczyciele frankistowski ciężki krążownik *Baleares*.

W ciągu 1938 roku okręty zostały całkowicie obsadzone przez załogi hiszpańskie i wykonywały głównie zadania patrolowe i eskortowe wzdłuż wybrzeży bazując głównie w Kartagenie, Walencji i Barcelonie, nie mając jednak okazji do starcia z jednostkami przeciwnika i wykorzystania swojego głównego uzbrojenia. 5 listopada 1938 roku republikanie utracili kuter 31, który zatonął podczas nalotu na port w Kartagenie.

Wieczorem 13 stycznia 1939 roku podczas odwrotu z Barcelony kuter torpedowy 11 przeprowadził nieudany atak torpedowy na blokujące morskie szlaki ewakuacyjne frankistowskie krążowniki *Canarias* i *Almirante Cervera*. Mimo podejścia w sprzyjających warunkach na bliską odległość obie wystrzelone w kierunku lekkiego krążownika torpedy chybiły, niecelny był także ogień krążowników i kuter zdołał wycofać się bez strat. Była to ostatnia akcja republikańskich kutrów – nieustannie spychane na północ przez postępujące oddziały frankistowskie na początku lutego zna-

5. Nie jest jasne, czy były to jednostki budowane specjalnie na zamówienie, czy okręty seryjne przejęte jeszcze przed wcieleniem do floty ZSRR, czy też może przekazane spośród pozostających w służbie.

6. Prawdopodobnie były to wodnosamoloty Cant Z.501 bazujące na Majorce.

laży się w Rosas i tam 9 lutego zostały zdobyte przez wkraczające wojska przeciwnika. Obie ocalałe eks republikańskie jednostki zostały wcielone do floty frankistowskiej i pod nazwami *LT-15* i *LT-16* pływały aż do skreślenia w dniu 12 marca 1946 roku. Planowana w listopadzie 1938 roku dostawa dalszych 15 kutrów torpedowych typu *G-5* i uzbrojenia dla nich nie doszła już do skutku w wyniku niekorzystnego rozwoju sytuacji na frontach wojny domowej. Republikanie wyraźnie przegrywali wojnę, a rząd radziecki nie chciał podejmować dalszego ryzyka, że dostarczony sprzęt w bliskiej perspektywie może zostać opanowany i przejęty przez przeciwnika.

Pod banderą fińską służyły trzy kutry będące trofeami zdobytymi w trakcie działań wojennych toczonych przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Dwa z nich – *Nr 64* (eks *Nr 184*)⁷ i *Nr 141* 16 października 1941 roku osiadły na mieliźnie w Zatoce Wyborgskiej i po nieudanych próbach zejścia z niej o własnych siłach zostały porzucone przez załogi w stanie niemal nieuszkodzonym. Okręty zostały podniesione przez Finów i po krótkim remoncie *Nr 64* jako *Viima* i *Nr 141* jako *Vihuri* wcielone późną jesienią i zimą 1941 roku w skład ich floty. Oba brały czynny udział w wojnie kontynuacyjnej, a *Vihuri* miał udział w zatopieniu 18 listopada 1942 roku (wraz z kutrami *Syöksy* i *Vinha* należącymi do brytyjskiego typu *CMB-55*) w porcie Lavansaari radzieckiej kanonierki *Krasnoje Znamia*⁸, trafiając ją jedną torpedą i osłaniając zasłoną dymną odwrót pozostałych okrętów zespołu po ataku. Trzecim ze zdobytych okrętów był *TK-51* (eks *Nr 71*), który 17 czerwca 1944 roku został ciężko uszkodzony podczas ataku na konwój w rejonie wyspy Ruonti i po-

zrzucony. W stanie półzatopionym został odholowany do bazy przez okręty fińskie i po sprawnie przeprowadzonym remoncie wcielony do służby jako *V 3*. Wszystkie okręty fińskie na mocy zawieszenia broni kończącego wojnę zostały zwrócone Związkowi Radzieckiemu w październiku 1944 roku i po przejściu niezbędnych remontów i modernizacji ponownie wcielone w grudniu 1944 roku w skład Floty Bałtyckiej.

Jeden lub dwa z kutrów *G-5* wpadły także w ręce niemieckie i pływały na Morzu Czarnym pod oznaczeniem *S 47*, nazwą *Pinguin* i nieoficjalnym mianem „Anton”, przy czym niezupełnie jasne jest, który lub które z okrętów floty radzieckiej zostały zdobyte przez Niemców i wcielone w skład Kriegsmarine. Jedną z możliwości jest czarnomorski kuter *Nr 111* (eks *Nr 171*), który 5 stycznia 1942 roku został w rejonie Soczi wyrzucony w dość niejasnych okolicznościach na brzeg i porzucony przez załogę, a następnie mógł zostać podniesiony przez saperów niemieckich i po remoncie przejęty przez flotę. Drugim z możliwych przypadków jest *Nr 47* (eks *Nr 163*) ze składu Floty Bałtyckiej, który 27 czerwca 1941 roku starł się z niemieckimi kutrami torpedowymi i podczas odwrotu pozostałych okrętów mógł zostać opanowany przez przeciwnika. Znana jest fotografia przedstawiająca kuter typu *G-5* z napisem „Anton” na burcie, z podpisem mówiącym, że jest to właśnie *Nr 47*. *S 47* wymieniany jest w opracowaniach niemieckich jako enigmatyczny „Schnellboot radzieckiej konstrukcji”, przejęty przez Kriegsmarine ale być może nie wcielony do służby. *Pinguin* z kolei występuje od marca 1942 roku jako okręt zabezpieczenia lotnictwa

(najprawdopodobniej jako jednostka ratownicza załóg zestrzelonych samolotów), po czym od maja tegoż roku wchodzi w skład operującej na Morzu Czarnym flotyli kutrów torpedowych a dalsze jego losy pozostają nieznane. Być może chodzi o dwa różne okręty, możliwe też że obie wzmianki dotyczą tej samej jednostki – dostępne autorowi opracowania nie rozstrzygają jednoznacznie tej kwestii.

Na zasadzie ciekawostki wypada wspomnieć także o pojawiających się informacjach o przejęciu niesprecyzowanej ilości kutrów *G-5* przez flotę chińską i koreańską, a nawet o aktywnym uczestnictwie co najmniej pięciu tych okrętów w wojnie koreańskiej 1950-1953⁹. Jednak w dostępnych opracowaniach autorów rosyjskich wzmianki te nie znajdują szerszego potwierdzenia – być może do tych flot trafiły zdemobilizowane pojedyncze jednostki lub przekazano im dokumentację pozwalającą na podjęcie budowy we własnym zakresie.

Podsumowanie

Jednoznaczna ocena kutrów torpedowych typu *G-5*, podobnie jak większości konstrukcji okrętów wojennych w Związku Radzieckim okresu międzywojennego i II wojny światowej, jest raczej niemożliwa. Z jednej strony była to konstrukcja obarczona niemożliwymi do uniknięcia lub zniwelowania wadami, z drugiej jednak jej prostota, znaczna ilość wyprodukowanych egzemplarzy i uniwersalność pozwoliły prócz wymiernych, chociaż stosunkowo nielicznych sukcesów, także na wypracowanie wniosków dotyczących tak dalszych kierunków rozwoju małych okrętów uderzeniowych, jak i taktyki ich użycia.

Wydaje się, że zasadniczy błąd popełniony został już na etapie określania podstawowych założeń operacyjnych, taktycznych i technicznych całego typoszeregu kutrów torpedowych we wczesnych latach po I woj-

Były radziecki *Nr 141* pod fińską banderą jako *Vihuri* (V 2). Zatoka Wyborska, czerwiec 1943 roku.

Fot. Sotamuseo



7. Wskazane w tej części tekstu numery odnoszą się do pierwotnie nadanych oznaczeń, bez uwzględnienia innych ewentualnych zmian, które zachodziły w międzyczasie.

8. Zbud. 1894-1897, 1922 eks *Chrabryj*, dane na 1941 rok: wyporność pełna 1823 t, wymiary 72,2 x 12,7 x 4,04, 2 maszyny parowe o mocy 2200 KM, prędkość 14 w, uzbrojenie 5 x 130 mm, 7 x 45 mm. W listopadzie 1943 r. wydobyta i po remoncie we wrześniu 1944 ponownie wcielona do służby.

9. Według nich północnokoreańskie kutry typu *G-5* 2 lipca 1950 roku wzięły udział (bez sukcesu) w ataku na zespół składający się z amerykańskiego krążownika *Juneau* i brytyjskiego *Jamaica* oraz brytyjskiej fregaty *Black Swan*.

nie światowej. Jednostka przeznaczona w pierwotnym zamyśle do defensywnych działań w rejonie przybrzeżnym lub na akwenach zamkniętych, przystosowana do transportu kolejowego, o możliwie największej prędkości użytkowanej kosztem maksymalnie możliwej redukcji wymiarów i wyporności, osłabienia wytrzymałości, znacznego ograniczenia autonomiczności i dzielności morskiej oraz niezbyt racjonalnego wykorzystania objętości kadłuba (umiejscowione na rufie wyrzutnie torped wraz urządzeniami do odpalania zajmowały prawie połowę długości okrętu nie pozostawiając miejsca na żadne inne mechanizmy), oparta w dodatku na – cokolwiek by nie powiedzieć – bardzo jeszcze niedoskonałej technologii, musiała posiadać wiele wad, które w pełni ujawniły się w rzeczywistych warunkach pola walki w czasie realizowania zadań wykonywanych wbrew pierwotnym założeniom.

Główną słabością było niedostateczne uzbrojenie strzeleckie, nie mogące zapewnić odpowiedniej osłony przed atakami z powietrza, zbyt słabe w przypadku konieczności walki z jednostkami nawodnymi i niezdolne do efektywnego wsparcia ogniowego oddziałów walczących na lądzie. Sytuacji tej nie poprawiło ani zwiększenie ilości montowanych karabinów maszynowych, ani nawet zastosowanie karabinów wielkokalibrowych. Znaczącą poprawę mogło przynieść jedynie zamontowanie dodatkowo działek kalibru 20-40 mm, jednak na taką modernizację bez pozbawienia okrętów uzbrojenia torpedowego nie było zapasu miejsca i wyporności. Na bardziej efektywne wykorzystanie ich potencjału nie pozwalała także ograniczona zdolność działania na wzburzonym morzu. Kadłub dostosowany do osiągania dużych prędkości, co dawało niewątpliwie korzyści taktyczne – szybkie podejście i odwrót od celu, duża mobilność, doskonałe właściwości manewrowe – był jednocześnie wrażliwy na niekorzystne warunki atmosferyczne, co utrudniało lub uniemożliwiało wykorzystanie tych zalet, a jego lekka konstrukcja podatna była na destrukcyjne działanie fal i wrażliwa na wszelkie uszkodzenia. Okręty wymagały częstych przeglądów, połączonych nierzadko z koniecznością podniesienia z wody i wymianą blach poszycia.

Niezbyt imponująca była również autonomiczność okrętów. Charakterystyki pracy zastosowanych silników i zapas zabieranego paliwa pozwalały na rejsy

trwające od ponad trzech do niecałych pięciu godzin przy prędkości maksymalnej i do siedmiu godzin przy prędkości ekonomicznej. Ograniczony zasięg limitował ich wykorzystanie w odleglejszej przestrzeni operacyjnej, a tym samym skazywał na działanie w pobliżu własnych pozycji, gdzie szansa na odniesienie spektakularnych sukcesów była dużo mniejsza. Nakładał się na to brak jakichkolwiek udogodnień i wygod dla załogi.

Oczywiście oprócz wad można dość łatwo wskazać również cechy dodatnie, które charakteryzowały tę konstrukcję i jej zastosowanie. Przede wszystkim nie należy lekceważyć wkładu w działania wojenne, który wniosły kutry typu G-5 podczas zmagania z Niemcami i ich sojusznikami. Liczne wypadki na linii komunikacyjnej, a nawet samo zagrożenie takimi działaniami, zmuszało przeciwnika do angażowania swoich jednostek, a w konsekwencji do rozpraszania sił i środków. Mało efektowna ale konieczna służba patrolowa i dozoru musiała być wykonywana na rozległych akwenach, a spora liczba będących do dyspozycji jednostek zwalniała inne klasy okrętów od tego typu działań. Jako niewątpliwą zaletę można wskazać również uniwersalność zastosowań – od klasycznych zadań uderzeniowych wykonywanych przy użyciu torped przez wysadzanie desantów aż do prowadzenia rozpoznania na wodach kontrolowanych przez przeciwnika. Na pokładach okrętów dostarczano zaopatrzenie i transportowano ludzi, wypełniały też funkcje eskortowe i minowały szlaki wodne przeciwnika. Kutry typu G-5 okazały się wbrew pozorom podatne także na wszelkiego rodzaju stałe lub tymczasowe adaptacje, należy jednak zaznaczyć, że były to zawsze rozwiązania charakteryzujące się dużą prostotą, a ceną ich przeprowadzenia była najczęściej rezygnacja z możliwości używania głównego uzbrojenia, jakim były torpedy.

Jednak najważniejsze były wnioski wypływające z całokształtu doświadczeń wojennych związanych z eksploatacją małych i szybkich okrętów. Stało się jasne, że dla zapewnienia efektywności działań jednostki przeznaczone do wykonywania akcji ofensywnych prócz odpowiednio silnego i uniwersalnego zestawu uzbrojenia muszą być przystosowane do długotrwałych działań na różnych akwenach, w różnych warunkach atmosferycznych i o każdej porze doby. Musiało to oczywiście spowodować zmianę priorytetów podczas formu-

lowania wymagań odnośnie kolejnych konstrukcji – staranne i przemyślane zaprojektowanie odpowiednio dużego, wytrzymałego i stabilnego kadłuba spełniającego te wymogi stało się równie ważne jak zapewnienie okrętowi odpowiedniej prędkości i manewrowości oraz zdolności oddziaływania na przeciwnika. Koniecznym stało się również wprowadzanie nawet na tak niewielkie jednostki coraz szerszej gamy wyposażenia elektronicznego, począwszy od radarów przez wszelkiego rodzaju czujniki aż do urządzeń hydrolokacyjnych. Zwrócono także uwagę na potrzebę koordynacji działań i usprawnienie wymiany informacji ze służbami odpowiedzialnym za rozpoznanie, tak by zaplanowane i realizowane operacje nie trafiały w operacyjną próżnię, nie przynosząc spodziewanych korzyści.

Powyższe wnioski, w połączeniu z rozwojem broni rakietowej i elektronicznej stały się bezpośrednim przyczynkiem do ostatecznego przekształcenia się kutrów torpedowych w rakiety. Ale temat ten wykracza już poza ramy niniejszego opracowania. ●

Bibliografia

1. Bierzowski J. N., Bierzowny S. S., Nikolajewa Z. W., *Bojewaja lietopis Wojenno-Morskowo Flota 1917-1941*, Wojennoje Izdatielstwo, Moskwa 1992.
2. Bierzowny S. S., *Korabli i suda WMF SSSR 1928-1945. Sprawocznik*, Wojennoje Izdatielstwo, Moskwa 1988.
3. Bierzowny S. S., *Korabli i wspomagatielnye suda sowietskowo wojenno-morskowo flota (1917-1927 gg). Sprawocznik*, Wojennoje Izdatielstwo, Moskwa 1981.
4. Bogatyriew S. W., *Potieri bojowych korabliet i katterow WMF SSSR w pieriod Wielikoj Otieczestwiennoj Wojny 1941-1945 gg. Sprawocznik*. IPG Marina-Posiejdon, Lwów 1994.
5. *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, Conway Maritime Press, London 1980.
6. Duffy P., Kandalow A., *Tupolev. The man and his aircraft*, SAE, USA 1996.
7. Gazienko W. N., *Torpednyje katiera*, Astriel, Moskwa 2002.
8. Kowalski T. J., *Radziecki kuter torpedowy G-5*, TBiU 61, MON, Warszawa 1979.
9. Praca zbiorowa [pod red. Spasskij I. D.], *Istoria otieczestwienmowo sudostrojenia*, Tom IV, Sudostrojenie, Sankt Petersburg 1996.
10. Solomonow B., Kulagin K., *Torpednyje katiera serii G-5*, Eksprint, Moskwa 2001.
11. Szirokorad A. B., *Korabli i katiera WMF SSSR 1939-1945 gg.*, Harwest, Mińsk 2002.
12. Szirokorad A. B. [pod red. Taras A. E.], *Orużije otieczestwienmowo flota*, Harwest/AST, Mińsk/Moskwa 2001.
13. Internet – różne strony i fora dyskusyjne.



PECHOWIEC od urodzenia

Ładne ujęcie *Dzierżyńskiego* z ostatnich prób morskich przed oficjalnym wcieleniem pod polską banderą.

Fot. Janusz Uklejewski

W historii Polskiej floty Handlowej wiele było statków mniej lub bardziej pechowych, ale jeden wydaje się być pod tym względem wyjątkowy. Mowa o jednym z największych drobnicowców naszej floty w latach sześćdziesiątych *M/s Dzierżyński*.

Geneza powstania

Statek został jeszcze przed wojną zamówiony przez brytyjską linię Blue Star Line w duńskiej stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze i pierwotnie miał nazywać się *Adelaide Star*. Statek mający 6 częściowo chłodzonych ładowni był przeznaczony do obsługi dalekich linii oceanicznych i przewożenia łatwo psujących się produktów takich jak owoce czy mięso.

Dla linii Blue Star zbudowano jeszcze 11 podobnych statków: *Imperial Star* (I), *New Zealand Star*, *Sydney Star*, *Empire Star* (II), *Australia Star*, *Auckland Star*, *Empire Star* (III), w stoczni Harland & Wolff w Belfaście oraz *Brisbane Star* i *Melbourne Star* w stoczni Cammell Laird & Company Ltd w Birkenhead. *Imperial Star* (II) i *Wellington Star* Harland & Wolff w Glasgow¹.

Budowa statku rozpoczęta na krótko przed wybuchem wojny nie została zakończona przed wkroczeniem Niemców do Danii w 1940 roku.

Różne źródła mówią o dacie zakończenia budowy. Wg jednych *Adelaide Star* został ukończony w 1940 roku, według innych dopiero w 1943.

Statek jeszcze przed ukończeniem został jako jednostka zupełnie nowa i duża przydzielony do sił podwodnych jako jedna z wielu wykorzystywanych w tym czasie baz.

Statki takie miały za zadanie zaopatrywanie flotylli okrętów podwodnych w całe konieczne zaopatrzenie w tym przede wszystkim torpedy. Na pokładach zazwyczaj wydzielano pomieszczenia mieszkalne dla załóg okrętów podwodnych oraz na magazyny i warsztaty naprawcze. *Seeburg* i jemu podobne statki dodatkowo wykorzystywano jako okręty-cele dla szkolonych załóg

Seeburg zaraz po ukończeniu i uzbrojeniu w lekkie działka przeciwlotnicze kal. 20 i 37 mm został przydzielony do niemieckiej 27 Flotylli Okrętów podwodnych stacjonującej w Gdyni.

Znaczne zmiany obejmowały przebudowę chłodzonych pierwotnie ładowni. Przede wszystkim zdemontowano całą instalację chłodzącą, a otwory po rurkach zaślepiono prowizorycznie.

Flotylla została utworzona w styczniu 1940 roku i rozformowana w marcu 1945. Była to jedna z wielu jednostek taktycznych gdzie szkolono personel dla sił podwodnych Krigsmarine.

Służba *Seeburga* nie wyróżniała się niczym szczególnym i okręt w zasadzie przez cały okres swojej służby pod niemiecką banderą pozostawał w Gdyni lub na wodach wokół Jastarni, gdzie załogi okrętów podwodnych szkoliły się przez cały okres wojny.

2 grudnia 1944 roku około godziny 22.00 pod rufą *Seeburga* wybuchła mina. Nie udało się ustalić czyja była to mina jednak można założyć, że była to niemiecka mina kontaktowa która zerwała

1. W czasie wojny zatopiony: *Imperial Star* w czasie nalotu włoskich samolotów na Morzu Śródziemnym 28.09.1941, *Empire Star* (II) zatopiony przez *U 615* na północ od wysp azorskich 23.10.1943, *Melbourne Star* zatopiony przez *U 129* na południowy wschód od Bermudów 02.04.1943, *Auckland Star* zatopiony przez *U 99* na zachód od przylądka Clear w Irlandii 28.07.1940.

się z kotwicy i niezauważona zdryfowała w kierunku stojącego pod Jastarnią transportowca. Inna wersja głosi że statek padł ofiarą torpedy radzieckiego okrętu podwodnego *Szcz-407*.

Mina wybuchając w rejonie rufy poważnie uszkodziła kadłub w rejonie pomiędzy 12 a 25 wręgą (dziura o wymiarach 6×8 metrów). Statek tonął na tyle wolno że zdołano ewakuować całą niemiecką załogę bez strat. Kadłub transportowca *Seeburg* spoczął w ile i mule na głębokości 30 metrów z przechylem 30° na prawą burtę. Na mapach nawigacyjnych zaznaczono miejsce zatonięcia 54°39' N i 18°39' E.

scu zatonięcia, gdzie większość spoczywa do dziś.

Na początku lat pięćdziesiątych do urzędów morskich napływały od rybaków bardzo często informacje o porwanych na wrakach sieciach rybackich, szczególnie często informacje takie były przekazywane przez rybaków z Jastarni. Postanowiono zatem sprawdzić jaki wrak spoczywa na dnie we wskazanym rejonie.

Po analizie map nawigacyjnych okazało się, że we wskazywanym rejonie może spoczywać statek *Seeburg*, ale żeby to potwierdzić należało wysłać nurków Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

metrów (dla porównania długość kadłuba *Batorego* wynosiła 160,3 m) z głębokości 30 metrów.

Poza tym poważnie należało się zastanowić co dalej należy z wrakiem zrobić. I tu pojawiały się także co najmniej dwie koncepcje:

Najprościej było po podniesieniu wraku wymontować z jego wnętrza wszelkie urządzenia przydatne dla nowobudowanych statków, sam kadłub po prostu złomować. Tak postąpiono w przypadku wraku bazy okrętów podwodnych *Bolkoburg* (eks-pasażerski statek *Warszawa* zdobyty przez Niemców w czasie budowy w 1940 roku w Holandii) z które-



Adelaide Star ukończony jako niemiecki okręt-baza *Seeburg*, krótko po oddaniu do służby pod banderą Kriegsmarine. Uwagę zwraca ciekawy kamuflaż jednostki.
Fot. Historical Departament MAN B&W Diesel A/S

Zajęci ewakuacją z rejonu Gdańska Niemcy nie podejmowali prób wydobywania statku ze względu na jego znaczne wymiary i relatywnie dużą głębokość na jakiej spoczywał wrak.

Po zakończeniu działań wojennych polskie służby ratownicze skrupulatnie przeczesały dno Zatoki Gdańskiej i otaczające wody w poszukiwaniu wraków stanowiących duże zagrożenie nawigacyjne na podejściach do najważniejszych polskich portów. Wraki leżące w pobliżu wytyczonych torów wodnych wydobywano na powierzchnię najczęściej w częściach i przekazywano do hut, pozostałe statki pozostawiono w miej-

Pierwsze nurkowania na wraku odbyły się na przełomie 1950 i 1951 roku. W czasie ich trwania potwierdzono między innymi tożsamość wraku oraz spektrowano jego wnętrze.

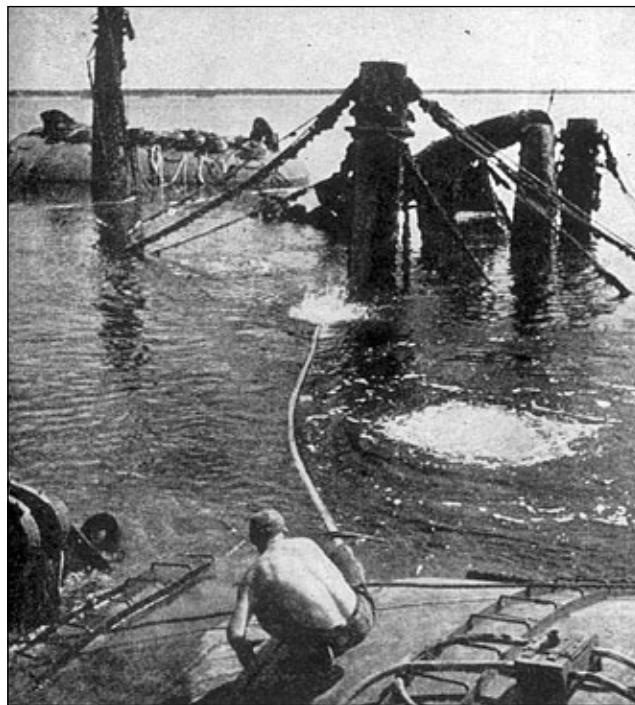
Ogledziny okazały się bardzo interesujące dla naszych służb ratunkowych, gdyż w konkluzji sporządzonego raportu napisano, że stan wraku pozwala na jego wydobywanie.

Oczywiście początkowo do pomysłu odnoszono się sceptycznie. Co prawda polskie służby ratownicze posiadały konieczne doświadczenie z podnoszeniem statków, jednak nigdy nie podnoszono w Polsce statku takiej wielkości – 169

go wymontowano silnik i zainstalowano go na statku *Monte Casino* (zresztą silnik ten sprawiał bardzo wiele trudności eksploatacyjnych).

Dużo ambitniejszym zadaniem było po wydobywaniu wyremontowanie wraku i przywrócenie go do służby w pierwotnym charakterze chłodniowca.

Na początku zdecydowano o przeprowadzeniu kolejnych zejść na wrak w czasie których dużo dokładniej zbadać wrak. Było to jednak znacznie utrudnione, gdyż *Seeburg* nazywany obecnie *Jastarnią* był na 17 metrów zagrzebany w mulistych osadach dennych.

Seeburg pod tymczasową nazwą *Jastarnia* wynurza się ostatecznie na powierzchnię.

Fot. zbiory Piotr Szczęśniak

Szczególną uwagę zwrócono na maszynownię. Stwierdzono że spalinowe silniki o łącznej mocy 14 600 KM znakomicie zachowały się w mule i nadają się do dalszego wykorzystania.

Postanowiono wydobyć wrak za pomocą specjalnych lin przecigniętych pod kadłubem do których na obu końcach zaczepione były specjalne pontony, które po wypełnieniu powietrzem miały unieść wrak nad lustro wody.

Prace rozpoczęto od odsłonięcia kadłuba z ilu i mułu. Przy tej okazji wydobyto z dna niemal 25 tys. metrów sześciennych osadów. Następnie nurkowie przystąpili do przeciągania pod kadłubem stalowanych lin i instalacji pontonów oraz rurek systemu dostarczającego do nich sprężone powietrze. Łącznie wokół kadłuba zainstalowano 32 pontonów o łącznej wyporności prawie 7000 ton. Dodatkowo nurkowie prowadzili prace uszczelniające w kadłubie. Zwrócono uwagę na najbardziej zniszczoną rufową część gdzie poważne pęknięcia zauważono na grodzi wodoszczelnej znajdującej się na 26 wrędze.

Prace trwały do połowy 1953 roku. Niestety pierwsza próba podniesienia wraku okazała się nieudana. Powietrze które wtłaczano do ładowni uchodziło przez rurki instalacji chłodniczych, które zostały wycięte jeszcze przez Niemców, niestety nikt wtedy nie pomyślał o ich trwałym zaślepieniu, zamiast tego niemieccy stoczniovcy wykonali prowizoryczne zabezpieczenia, które zostały

w większości wymyte przez wodę w czasie gdy statek spoczywał na dnie.

Wobec fiaska pierwszej próby postanowiono spróbować jeszcze raz, tym razem jednak postanowiono, że statek zostanie podniesiony przy pomocy większej ilości pontonów. Dodatkowe 14 pontonów (ich liczba wzrosła do 46) trzeba było wypożyczyć od radzieckiego EPRONU i niemieckiej (enerdowskiej) służby ratownictwa okrętowego.

Po sprowadzeniu pontonów wiosną 1954 roku ponownie przygotowano się do operacji. Wydrążono dodatkowe kanały pod kadłubem, gdzie zamierzano przeprowadzić liny przyłączone do dodatkowych pontonów.

6 czerwca 1954 roku kadłub dawnego *Seeburga* został wydobyty na powierzchnię. Początkowo statek został przecholowany na pobliską mieliznę, gdzie z ładowni wypompowano wodę, następnie holowniki przeprowadziły statek do stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni (dziś Stocznia im. Józefa Piłsudskiego).

Statek postawiono na doku i dokonano już dokładniejszych oględzin. Przede wszystkim stwierdzono poważne odkształcenia i pęknięcia w stalowym odlewie tylnicy i wspornikach wałów śrubowych. Ponadto pocięte były całe odcinki linii wałów. Kompletnie zniszczone były międzypokłady ładowni nr 6 (tam

gdzie wybuchła mina). Zerwane były także pokłady w rejonie ładowni 1 i 2 oraz 4 i 5 (ładownia nr 3 znajdowała się najmniej zniszczonym śródkręciu).

Całe wyposażenie pokładowe uległo zniszczeniu w czasie tonięcia statku. Zniszczony został maszt i bom przeznaczony do ładowania ciężkich ładunków. Pozostałe półmaszty wraz z całym wyposażeniem zostały połamane lub pogięte. Wymiany wymagały całe partie poszycia oraz należało zbudować od podstaw całe nadbudówki.

W najlepszym stanie okazała się siłownia i wypada sądzić, że tylko dlatego zdecydowano się wydobyć statek.

Prace na m/s *Jastarnia*² przebiegały niezwykle sprawnie i już 29 czerwca

2. Taką prowizoryczną nazwę nadano statkowi od miejscowości w pobliżu której go znaleziono.



Ceremonia podniesienia polskiej bandery na statku.

Fot. Janusz Uklejewski



Ciekawe ujęcie *Dzierżyńskiego* od dziobu.

Fot. Janusz Uklejewski

1957 roku statek został przeznaczony do eksploatacji w Polskich Liniach Oceanicznych. Na cześć twórcy WCzK (później przekształconej w GPU i NKWD) Feliksa Edmundowicza Dzierżyńskiego statek nazwano *Dzierżyński* i radiowy sygnał wywoławczy SPHF.

Trudno dokładnie określić jakie prace zostały wykonane na *Dzierżyńskim* i jakiej jakości. Stachanowskie współza wodnictwo nie służyło jednak dokładności i precyzji.

Statek pływał na linii do Chin w czarterze Chińsko-Polskiego Towa-

rzystwa Maklerów okrętowych „Chip-polbrok”.

Niestety statkowi było dane pływać zaledwie 6 lat na dalekowschodniej trasie.

Ostatni i niezwykle pechowy rej rozpoczął się w Szanghaju, docelowym portem była Gdynia, a pośrednim między innymi belgijska Antwerpia.

Po bezpiecznym przejściu przez Morze Śródziemne dnia 16 września 1963 roku *Dzierżyński* uległ kolizji niedaleko wyspy Ushant. Zderzenie z noszącym grecką banderę frachtowcem *Fouli* (692 BRT).

Wydawało się, że szkody nie były wielkie i niewielkie prace naprawcze wykonano w Breście. Jednak to co zdarzyło się później tj. cały szereg awarii i ich dalekosiężne skutki każą podejrzewać, że zderzenia z greckim statkiem mogło spowodować niewidoczne uszkodzenia struktury kadłuba, szczególnie, że i tak była ona już nadwyżężona przez wojenne losy oraz całą akcją ratowniczą.

Po wyjściu z Brestu załoga miała nadzieję, że dalszy rejs będzie przebiegał bez większych problemów, jednak po wejściu w ujście Skaldy wszedł na mieliznę i dodatkowo nastąpiła awa-

Tym razem w ładnym ujęciu 3/4 od rufy.

Fot. Janusz Uklejewski





Akcja ratownicza *Dzierżyńskiego* na Skaldzie.
Fot. zbiory Piotr Szczęśniak

ria zaworów dennych przez które do wnętrza kadłuba zaczęła dostawać się woda. Postanowiono statek jak najszybciej rozładować, jednak niefortunne manewry holowników oraz nagły powiew wiatru spowodowały, że kadłub *Dzierżyńskiego* uderzył o nabrzeże Baudouin Lock. Niemal natychmiast w maszynowni pojawiła się woda. Uderzenie spowodowało, że kadłub zaczął pękać na wysokości ładowni nr 2 (przed dziobową nadbudówką).

Władze belgijskie natychmiast zdecydowały, że statek trzeba osadzić na mieliźnie i jak tylko wyładowano cały przewożony ładunek *Dzierżyński* ostrożnie został początkowo przeholowany na mieliżnę Lillo.

Ostateczny koniec statku nastąpił 1 października 1963 w czasie holowania uszkodzonej jednostki w rejon Liefenshoek (rejon boi 92) gdy kadłub dotychczas tylko pęknięty rozpadł się na dwie części. Obie zresztą wystawały nad powierzchnię i zostały niebawem przeholowane do Antwerpii gdzie zostały pocięte na złom przez firmę Jef de Smedt & Co.

Niewątpliwie wydobywie *Seeburga* na powierzchnię było największym wyczynem polskich służb ratowniczych, tak jak odbudowa tej jednostki przez gdyń-



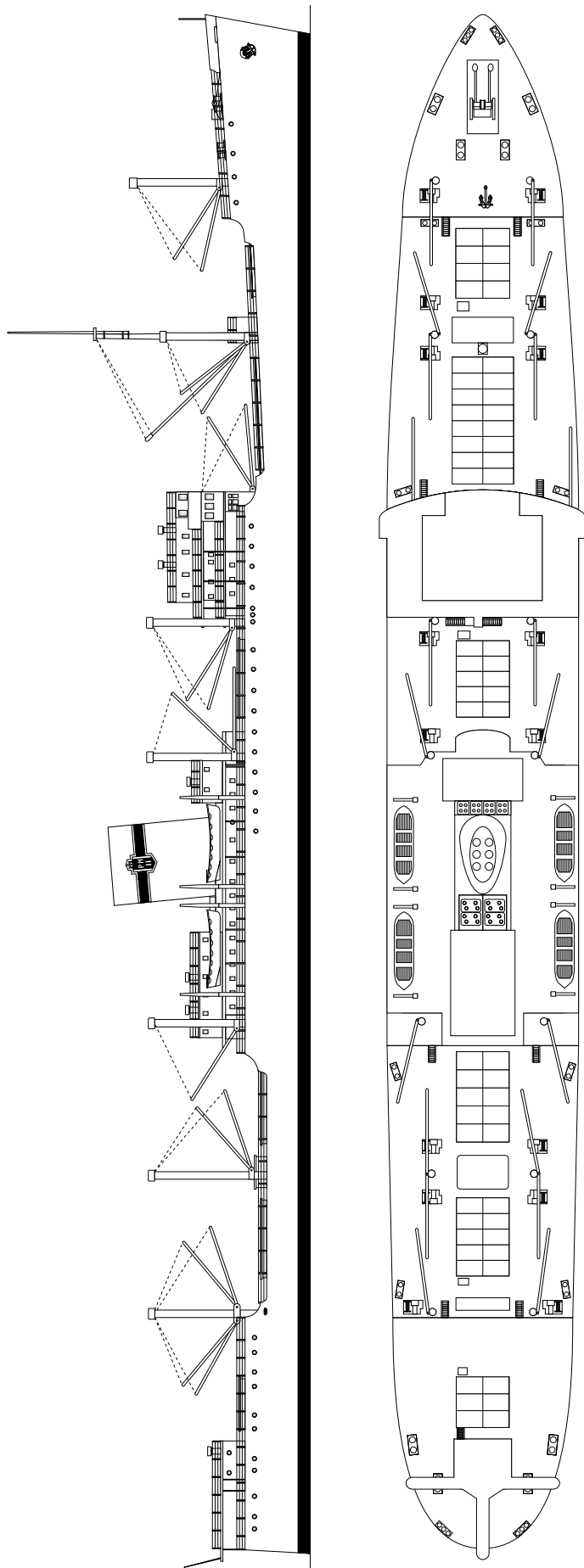
Ciekawe ujęcie od rufy tonącego statku.

Fot. zbiory Piotr Szczęśniak

Na ujęciu od dziobu widać, że statek powoli się przełamuje w czasie odpływu.

Fot. zbiory Piotr Szczęśniak





Rys. Michał Glock 2007

skich stoczniovców. Nasuwa się jednak refleksja, czy statek tej wielkości wydobyty po kilku latach z morskiej toni nadawał się do odbudowy. Wydarzenia z feralnego rejsu wskazują, że kadłub miał niewielką podatność na uszkodzenia. Być może wynikała ona ze zbyt dużego zmęczenia materiału? Pechowa okazała się także nazwa...

Sprawa utraty *Dzierżyńskiego* została szybko zapomniana i nie doczekała się żadnego większego opracowania. Trzeba przyznać, że statek który w latach pięćdziesiątych budził prawdziwą sensację i był opisywany z emfazą charakterystyczną tamtym czasom nie doczekał nawet przyzwoitego „nekrologu” w ówczesnym „Morzu”, ani wzmianki w innych periodykach morskich.

Opis techniczny

1. Kadłub

Kadłub o wymiarach 168,98 m (długość całkowita, między pionami 160,93 m), szerokość 21,34 m, zanurzenie 9,00 m, został wykonany metodą nitowania (odbudowana część rufowa została wykonana metodą spawania). Pełna wyporność wynosiła 22 549 ton.

Statek został zbudowany jako ochronno-pokładowiec (w części rufowej częściowo otwarty).

Na kadłubie znajdowały się: nadbudówka dziobowa, średniówka i nadbudówka rufowa przy czym pomieszczenia mieszkalne znajdowały się w dwóch ostatnich.

Kadłub o prostej lekko pochylej dziobnicy i krążowniczej rufie został podzielony na 9 przedziałów za pomocą 8 grodzi wodoszczelnych (skrajnik dziobowy, ładownia nr 1-3, maszynownia, ładownia 4-6, skrajnik rufowy). W ładowniach 2 i 3 były po dwa międzypokłady, w pozostałych ładowniach po jednym. Pokład ochronny i główny były ciągłe.

Luki ładowni były zamykane stalowymi pokrywami pontonowymi. Otwory w międzypokładach były zamykane tzw. pozornicami i deskami.

Urządzenia chłodnicze obsługiwały 12 komór znajdujących się w ładowniach nr 2 i 3.

2. Maszynownia

Napęd zapewniły dwa silniki Burmeister & Wain typu DE662-WF140 każdy o mocy 7300 KM (przy 110 obr/min) Silniki były wysokoprężne 6-cio cylindrowe, dwusuwowe, dwustronnego działania, bezpośrednio nawrotne, bezsprężarkowe. Napęd przekazywany jest bezpośrednio na dwa wały napędowe

zakończone czteropłatowymi śrubami napędowymi.

Spaliny wydane są do jednego sze-rokiego pochylego komina.

Oba silniki zapewniały na próbach po-remontowych maksymalną prędkość 17 węzłów. W normalnej służbie około 14 – 15 węzłów.

Zasięg wynosił 19 000 mil morskich. Zapas paliwa wynosił 3000 ton i 105 ton oleju smarnego. Zbiorniki mieściły się w przestrzeni dna podwójnego, w re-jonie wałów śrubowych (rejon ładowni 4-6) oraz w zbiornikach wysokich przy dziobowej grodzi maszynowej.

Ster wypornościowy częściowo zrów-noważony na łożyskach oporowych. Maszynka sterowa elektryczna.

3. Pomieszczenia mieszkalne

Kapitan statku i I oficer posiadali wy-godne pomieszczenia mieszkalne (pokój dzienny, sypialnia, łazienka) na pokła-dzie nawigacyjnym obok sterówki. Ofi-cerowie posiadali kabiny jednoosobowe, marynarze i praktykanci mieszkali w ka-binach dwuosobowych. Pierwsi miesz-kali na rufie, drudzy pokładzie ochron-nym. Załoga składa się z 67 ludzi.

Na *Dzierżyńskim* przewidziano także kabiny dla 12 pasażerów. Najlepiej wy-posażony został dwuosobowy aparta-ment specjalny. Były także dwie kabiny jednoosobowe i 4 dwuosobowe.

Wszystkie pomieszczenia miały me-chaniczną wentylację oraz ogrzewanie. Kabiny na pokładzie ochronnym były ogrzewane parą o niskim ciśnieniu. Ka-biny mieszczące się w nadbudówkach miały ogrzewanie elektryczne.

Na pokładzie ochronnym znajdowa-ła się także świetlica ze sceną oraz urzą-dzenia kinematografu. Świetlica była jedynym pomieszczeniem w którym za-instalowano klimatyzację. Obok świetli-cy urządzono czytelnię.

W nadbudówce na śródokręciu znaj-dowały się klub oficerski, palarnia dla pasażerów oraz ambulatorium.

Łączność wewnętrzną zapewnia sieć telefoniczna i centrala na 25 numerów.

4. Ładownie

Obsługiwane są przez 23 bomy zain-stalowane na 15 półmasztach (bezwan-nowych). Pomiędzy ładowniami 1 i 2 umieszczono dodatkowo maszt z dźwi-giem o udźwigu 50 ton. Bomy obsługi-wane są przez 23 windy elektryczne (20 o udźwigu 5 ton, 2 o udźwigu 7,5 tony, 1 o udźwigu 5 ton wykorzystywana tak-że jako winda kotwiczna do obsługi ła-downi 6).

5. Urządzenia ratunkowe.

Na pokładzie łodziowym znajdo-wały się 4 łodzie ratunkowe. Dwie wiosłowe 56 osobowe, dwie motoro-

we 55 osobowe. Łodzie zawieszone były na automatycznych żurawikach grawitacyjnych. Łodzie opuszczają się samoczynnie po zwolnieniu za-czepów. Podniesienie łodzi następu-je za pomocą dwóch elektrycznych wind.

6. Inne wyposażenie

Na statku znajduje się jedna winda kotwiczna umieszczona na dziobie mo-gąca jednocześnie podnosić obie ko-twice patentowe każda o masie 15,14 t. (dodatkowo na pokładzie znajduje się trzecia taka kotwica zapasowa). Łączna długość łańcuchów kotwicznych wyno-siła 605 metrów.

Na burtach zawieszone metalowe składane trapy zejściowe. ●

Bibliografia

1. Poinc W., *Podniesienie m/s Seeburg*, „Technika i Gospodarka Morska”, listopad 1954, Gdańsk 1954.
2. Kwiek M., *Drobnicowiec 14 000 TDW – m/s Dzierżyński*, „Budownictwo Okrętowe”, marzec 1956, Gdańsk 1956.
3. Kolicki S., Miciński J., *Pod polską banderą*, Gdynia 1962.
4. Piwowoński J., *Flota spod biało-czerwonej*, Warszawa 1989.
5. <http://www.bluestarline.org>
6. Różne fora dyskusyjne

SUPLEMENT

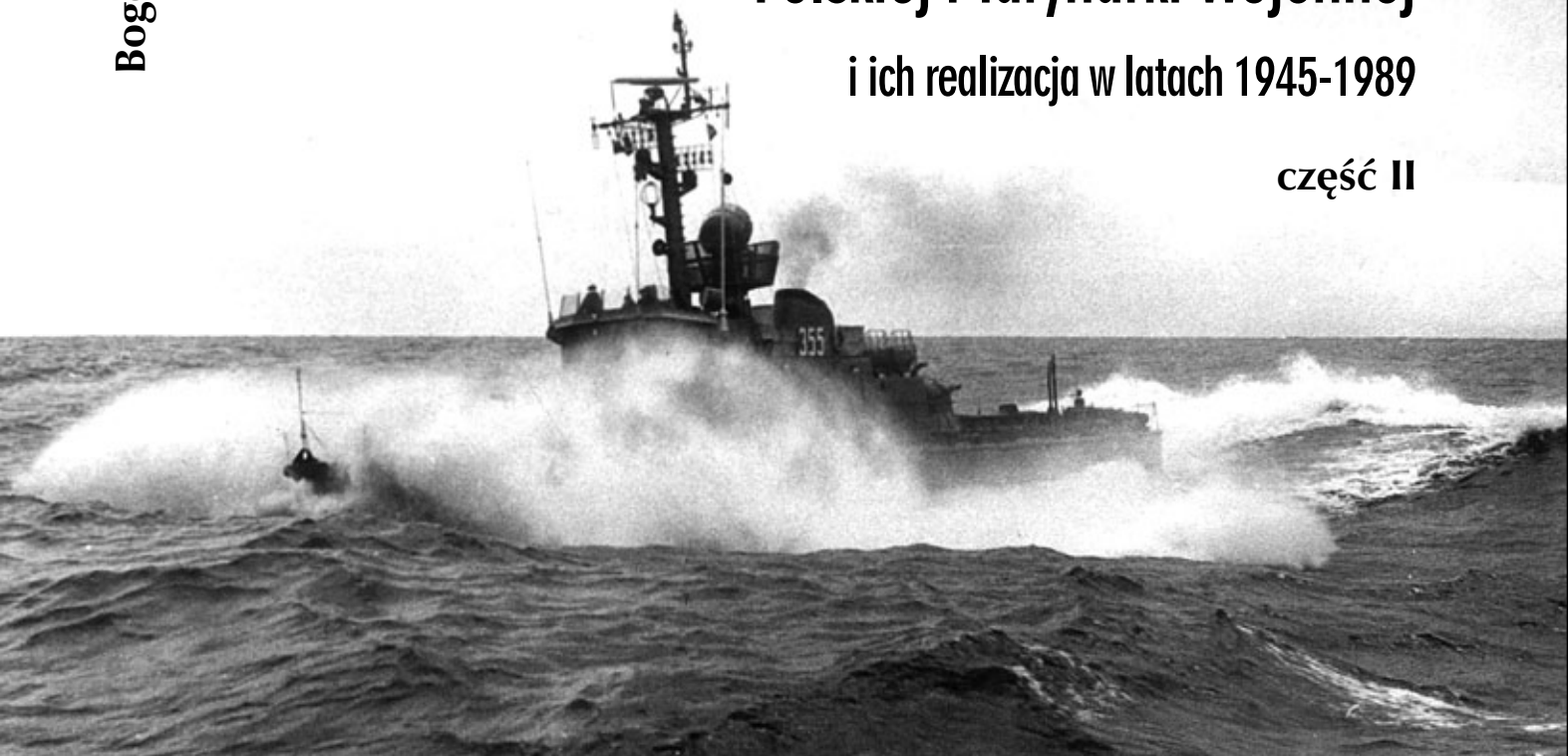
Brytyjski transportowiec *Melbourne Star* po dotarciu do La Valetta na Malcie w trakcie operacji konwojowej „Pedestal”.
Fot. National War Museum Association



Plany rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej

i ich realizacja w latach 1945-1989

część II



Ścigacz okrętów podwodnych Złoty typu Obluze (proj. 912M) w sztormowej pogodzie. Jak na lata swojej budowy, były to okręty co najmniej kontrowersyjne.
Fot. Marian Kluczyński

W latach 1957-1989 nastąpił dalszy rozwój Polskiej Marynarki Wojennej. Odbył się on już bez udziału oficjalnych doradców radzieckich⁴⁷, ale pod znacznym wpływem decyzji podejmowanych w ramach Układu Warszawskiego. Decyzje te dotyczyły głównie uzbrojenie i wyposażenia sił morskich, ale również w znacznym stopniu stymulowały rozwój polskiej morskiej myśli wojskowej, a zwłaszcza w zakresie poglądów i koncepcji dotyczących wykorzystania marynarki wojennej w obronie wybrzeża i w koalicyjnym systemie działań morskich. W mniejszym zakresie miały one wpływ na organizację i przebieg szkolenia personelu marynarki oraz jej strukturę organizacyjną.

Zasadnicze koncepcje dotyczące składu i zasad wykorzystania sił morskich powstawały w jej kierowniczych organach i ośrodkach naukowych oraz podczas licznych konsultacji przeprowadzonych w Sztabie Generalnym WP i w Marynarce Wojennej ZSRR. Istotną rolę w tym względzie odgrywały również ustalenia dokonywane w Sztabie Zjed-

noczonych Sił Zbrojnych Państw Stron Układu Warszawskiego.

Na rozwój, skład i planowany zamiar użycia polskich sił morskich poza wspomnianymi ustaleniami duży wpływ wywierały geograficzno-wojskowe właściwości Morza Bałtyckiego, które będąc morzem zamkniętym, a do tego małym i płytkim, uniemożliwiała szersze użycie na nim dużych okrętów nawodnych i podwodnych. Jednak najpoważniejszy wpływ odgrywały możliwości ekonomiczne i techniczne państwa oraz terminowość i jakość dostaw zamawianego w Związku Radzieckim uzbrojenia oraz wyposażenia okrętowego⁴⁸.

W drugiej połowie lat pięćdziesiątych zapoczątkowano w Wojsku Polskim modernizację sprzętu i uzbrojenia. Proces ten wywarł pozytywny wpływ na przeprowadzane w tym czasie jakościowe zmiany w wyposażeniu i uzbrojeniu sił morskich. Działania te były ukierunkowane nadal na podwyższanie zdolności bojowej całych sił zbrojnych oraz dostosowanie ich struktur do prowadzenia koalicyjnych działań w warunkach wojny rakietowo-jądrowej. W Mary-

narce Wojennej nadal dominowała tendencja do odgrywania przez ten rodzaj sił zbrojnych zasadniczej roli w obronie granicy morskiej.

W listopadzie 1956 roku dokonano modyfikacji perspektywicznego planu rozwoju sił zbrojnych, w którym dla Marynarki Wojennej do 1960 roku przewidywano *zrealizowanie choć w wyrażnie zawężonym zakresie, pierwszego etapu rozwoju jednostek pływających*⁴⁹. Jednocześnie przedstawiono projekt nowej organizacji Marynarki Wojennej, który opracował zespół specjalistów Sztabu Głównego MW. W projekcie tym uznano, że głównym zadaniem sił morskich powinna być obrona wybrzeża i działanie na liniach komunikacyjnych prze-

47. W marcu 1957 roku szef SGWP gen. broni J. Bordziłowski wystąpił z propozycją skierowania do Marynarki Wojennej radzieckiego doradcy ds. morskich, ale do realizacji tego pomysłu nie doszło. AMW, sygn. 2050/6016, Pismo szefa SGWP z 14.03.1957 roku do dowódcy MW w sprawie doradcy ds. morskich.

48. Archiwum WIH, sygn. 089/Dz. II, Rozwój i doskonalenie marynarki wojennej, „Dzielo II”, s. 3.

49. Cyt. za Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, dz. cyt., s. 268.

ciwnika. Do wykonania tych zadań przewidywano posiadanie i użycie 5 grup uderzeniowych. Każda z nich miała składać się z 1 niszczyciela i od 3 do 5 kutrów torpedowych. Ponadto planowano utworzenie 4 grup wsparcia dozorowców. Grupy te, a głównie duże kutry torpedowe planowano wykorzystać jako okręty dalekiego dozoru i wsparcia niszczycieli. Natomiast działania małych okrętów podwodnych w ilości aż 36 jednostek miały polegać na prowadzeniu bliskiego dozoru i walki na bałtyckich liniach komunikacyjnych przeciwnika. Z kolei dla 24 średnich okrętów podwodnych przewidywano prowadzenie dalekiego dozoru i działania przeciwko komunikacji morskiej poza obszarem Bałtyku. Do ochrony własnej żeglugi oraz stawiaczy min zamierzano wykorzystać zespoły dozorowców, liczące w sumie 24 jednostki. W działaniach tych dozorowce miały być częściowo wspierane przez ścigacze okrętów podwodnych, tworzących 6 grup poszukująco-uderzeniowych, z których każda składała się z 4 okrętów. Ważne zadanie przewidywano dla trałowców bazowych i redowych, a polegało ono na likwidacji zagrożenia minowego na torach wodnych. W tym celu planowano zbudowanie 24 jednostek każdej z tych klas okrętów. Opierając się na doświadczeniach wojny koreańskiej zamierzano również w działaniach morskich wykorzystać w szerokim zakresie lotnictwo morskie i śmigłowce⁵⁰.

Powyższa koncepcja została opracowana przez zespół oficerów Sztabu Głównego MW na podstawie zaleceń sformułowanych przez szefa Sztabu Generalnego WP gen. broni J. Bordziłowskiego, które dotyczyły ogólnych zadań Marynarki Wojennej wynikających z przyjętych w ramach Układu Warszawskiego ustaleń i zasad morskiej sztuki wojennej. Nie uwzględnienie przez jej twórców realnych możliwości krajowego przemysłu okrętowego⁵¹, uzależnionego w znacznej części od dostaw importowanego ze Związku Radzieckiego sprzętu i uzbrojenia okrętowego, a także możliwości finansowych państwa, spowodowało nie zrealizowanie tych ambitnych planów, ale zapoczątkowana została modernizacja techniczna okrętów na bazie krajowego przemysłu okrętowego.

Po 1956 roku rozpoczęto proces zmian strukturalno-organizacyjnych Marynarki Wojennej. Decydujący wpływ wywarły na niego przeprowadzane wówczas częściowe redukcje sił zbrojnych, obejmujące z jednej strony skadrowanie lub

rozformowanie, a z drugiej dążenie do uproszczenia struktury dowodzenia⁵². Zasadniczym celem tych przedsięwzięć było zwiększenie procentowego udziału jednostek bojowych, a głównie morskich, wyposażonych w bardziej nowoczesny sprzęt i uzbrojenie kosztem etatów administracyjno-sztabowych. Do zakończenia tego procesu tj. do roku 1960 liczba etatów w marynarce została zmniejszona o 9,5%, a przestarzałe uzbrojenie i wyposażenie wycofane, a w tym 24 okręty eksploatowane od 1946 roku⁵³.

W latach 1956-1960 dokonano wielu istotnych zmian w strukturze naczelnych organów Marynarki Wojennej i w podległych jednostek. Poza przeformowaniem w lipcu i sierpniu 1957 roku Dowództwa Marynarki Wojennej w miejsce zlikwidowanego Dowództwa Artylerii Nadbrzeżnej utworzono Dowództwo Jednostek Nadbrzeżnych. Natomiast w listopadzie 1958 roku utworzono Radę Wojskową Marynarki Wojennej, która do 1961 roku miała decydujący wpływ na podejmowane wówczas w Dowództwie MW decyzje w sprawie składu, kierunków rozwoju oraz szkolenia i wyposażenia sił morskich⁵⁴.

Problematyka perspektyw rozwoju Marynarki Wojennej stała się przedmiotem specjalnej konferencji odbytej 13 stycznia 1958 roku w SG WP. Uznano wówczas, że dalszy jej rozwój będzie uzależniony nie tyle od jej potrzeb, ile od ekonomicznych możliwości kraju⁵⁵. Powyższe ustalenia nie odpowiadały Dowództwu Marynarki Wojennej, które

na podstawie przeprowadzonych analiz rozwoju poszczególnych flot państw bałtyckich uznało, iż polska flota wojenna w 1970 roku powinna posiadać na wyposażeniu: 8 fregat (każda o wyporności 1200 t), 36 kutrów torpedowych (o wyporności 60-80 t), 12 małych lub średnich okrętów podwodnych, 27 trałowców i 26 kutrów trałowych, 32 ścigacze okrętów podwodnych oraz 20 okrętów i 18 kutrów desantowych⁵⁶. Posiadanie jednostek desantowych uważano za niezbędne ze względu na skrzydłowe położenie Bałtyku względem ważnego kierunku działań wojsk lądowych oraz ustaleń międzysojuszniczych⁵⁷.

W celu osiągnięcia takiej floty oraz znacznego powiększenia potencjału bojowego sił ją wspierających w sierpniu 1958 roku Sztab Główny MW opracował kolejny perspektywiczny plan rozwoju sił morskich w latach 1961-1970. Dokument ten podpisany przez kontradmirała Jana Wiśniewskiego, który w tym czasie zastępował nowego dowódcę Marynarki Wojennej, kontrad-

50. J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980...*, dz. cyt., s. 86-87.

51. Zob. J. Przybylski, *O budownictwie okrętowym w Polsce – inaczej niż Stanisław Wielebski*, „Przegląd Morski” 1995, nr 9, s. 70-75.

52. L. Grot, T. Konecki, E. Nalepa, *Pokoje wojny Wojska Polskiego*, Warszawa 1988, s. 69-81.

53. A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, dz. cyt., s. 41.

54. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, dz. cyt., s. 268-269.

55. AMW, Akta SG MW, sygn. 2223/61/55, Plan rozwoju MW do 1965 r. z perspektywą do 1970 r.

56. AMW, akta DMW, sygn. 3533/75/157, Plan rozwoju MW na lata 1961-1970.

57. CAW, akta SG WP, sygn. 1394/48/379, s. 41-61.

Dużym wzmocnieniem potencjału uderzeniowego PMW było wcielenie do służby 19 kutrów torpedowych typu P-6 (proj. 183) w latach 1956-1958.

Fot. Stanisław Pudlik



mirała Zdzisława Studzińskiego, przesłano do Sztabu Generalnego WP w dniu 16 sierpnia 1958 roku⁵⁸. Zawierał on dogłębną analizę i potrzeby sił morskich. Zakładano w nim również całkowitą modernizację techniczną floty oraz oparcie jej uzupełnienia w nowe okręty budowane w stocznich krajowych. Przewidywano budowę w kraju, głównie od 1965 roku takich okrętów, jak: dozorowce, trałowce bazowe, ścigacze OP, kutry torpedowe, okręty desantowe, szkolne i specjalne⁵⁹.

Przyjęty kierunek rozwoju sił Marynarki Wojennej stał się przedmiotem konsultacji przeprowadzonych przez delegację Sztabu Głównego MW, której przewodniczył kmr Ludwik Janczyszyn z przedstawicielami Sztabu Głównego Marynarki Wojennej ZSRR⁶⁰. Przebywająca od 15 do 22 sierpnia 1958 roku w Moskwie delegacja polska przekonsultowała opracowane przez Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych nr 2 według założeń Marynarki Wojennej projekty następujących okrętów przeznaczonych do budowy dla polskiej floty wojennej: fregata, trałowiec bazowy, trałowiec redowy, kuter desantowy, kuter torpedowy i okręt desantowy. Strona radziecka stwierdziła iż obrany kierunek prac i rozwoju Marynarki Wojennej jest prawidłowy, a przedłożone poglądy opracowano prawidłowo i na dobrym poziomie technicznych. Wyrażano również zainteresowanie niektórymi typami okrętów, a szczególnie okrętami desantowymi.

Ponadto podkreślano oryginalność koncepcji budowy kutra desantowego z tworzyw sztucznych⁶¹.

Krajowy przemysł stoczniowy oraz kooperujące z nim inne przemysły, mimo kilku decyzji rządu zobowiązujących je do realizacji dostaw okrętów i pomocniczych jednostek pływających oraz potrzebnego do ich budowy uzbrojenia i wyposażenia, nie wywiązywał się należycie z przyjętych zobowiązań. Znaczne trudności występowały zarówno w sferze projektowania, jak i budowy okrętów oraz produkcji niezbędnego dla nich uzbrojenia. Podkreślenia wymaga fakt, że cykl projektowania i budowy każdej z zamówionych

w Polsce części potrzebnych Marynarcie Wojennej okrętów, wynosił w latach 1957-1981 od 5 do 15 lat⁶². Tak znaczne opóźnienie w dostawach nowych jednostek powodowało nie tylko nadmierne przedłużanie eksploatacji przez Marynarkę Wojenną jednostek przestarzałych technicznie, ale również zmuszało nas do kontynuowania importu oraz dzierżawy okrętów i uzbrojenia do nich ze Związku Radzieckiego⁶³.

W grudniu 1958 roku opracowano w Sztabie Głównym MW kolejny dokument dotyczący zasadniczych zadań i kierunków rozwoju sił morskich pod nazwą „Zadania operacyjno-taktyczne na rozbudowę bazowania sił Marynarki Wojennej PRL”⁶⁴. Dokument ten stanowił główną podstawę późniejszych rozważań i decyzji dotyczących rozwoju infrastruktury sił morskich. Ponadto sprecyzowano w nim zasadnicze zadania Marynarki Wojennej, które polegać miały na następujących działaniach:

1. Obrona baz morskich i wybrzeża przed uderzeniami sił morskich przeciwnika z kierunku morza;
2. wsparcie ogniowe skrzydła wojsk lądowych w wypadku ich działań wzdłuż wybrzeża morskiego;
3. wspólna z wojskami lądowymi obrona przeciwdesantowa wybrzeża morskiego;
4. zabezpieczenie własnych linii komunikacyjnych, przebiegających w południowej części Morza Bałtyckiego i wzdłuż wybrzeża PRL;

5. zwalczanie żeglugi nieprzyjaciela w strefie przyległej do Cieśnin Bałtyckich i w południowej części Morza Bałtyckiego;

6. wysadzanie morskich desantów taktycznych;

7. prowadzenie rozpoznania baz morskich i okrętów na morzu oraz lotnisk,

58. AMW, akta DMW, sygn. 3533/75/157, Pismo dowódcy MW do szefa SG WP z 16.08.1958 r. w sprawie koncepcji rozwoju MW.

59. Już w 1957 roku w oparciu o propozycję DMW popieraną przez SG WP oraz ministra ON, rząd podjął decyzję o budowie w stocznich krajowych trałowców bazowych proj. 206F, okrętów desantowych proj. 770, kutrów desantowych proj. 709, kutrów torpedowych proj. 663, a w 1958 roku ścigaczy OP i fregat. AMW, akta DMW, sygn. 2294/61/15, Wstępny plan budowy okrętów dla MW; Z. Łakomy, K. Perzanowski, *Album jednostek pływających MW PRL zbudowanych przez krajowy przemysł okrętowy*, Gdynia 1973, s. 3-15.

60. Po 1958 roku polskie władze wojskowe, a w tym przedstawiciele DMW konsultowali z kierownictwem wojskowym ZSRR i UW aż siedmiokrotnie (w latach: 1961, 1963, 1965, 1967, 1969, 1971 i 1983) zadania operacyjne i kierunki rozwoju polskiej floty wojennej. AMW, akta DMW, sygn. 3596/78/10, 3596/78/12, 3596/78/6, 3209/66/34, Sprawozdania z konsultacji przedstawicieli DMW z MW ZSRR.

61. AMW, sygn. 2120/61/6, akta DMW, Sprawozdanie delegacji DMW do ZSRR w sprawie konsultacji założeń na projektowane okręty dla PM z 18.09.1958 r., s. 1-7.

62. Szerzej problem ten przedstawił J. Przybylski w pracy pt. „Marynarka wojenna PRL w latach 1956-1980”... *dz. cyt.*, cz. II, s. 130-135.

63. Sytuacja ta w pełni odpowiadała polityce ZSRR, gdyż w ten sposób następowało większe uzależnienie PMW nie tylko od dostaw radzieckiego sprzętu i uzbrojenia, ale i jego gwarancji.

64. AMW, akta SG MW, sygn. 3596/78/18, „Zadania operacyjno-taktyczne na rozbudowę bazowania sił Marynarki Wojennej” z grudnia 1958 r., s. 39-82.

Dużym sukcesem polskiego przemysłu stoczniowego było opracowanie i zbudowanie serii 12 trałowców bazowych typu *Krogulec* (proj. 207F) w latach 1960-1967. Na fotografii *Tukan* (620) w ciekawym ujęciu z końca lat sześćdziesiątych.

Fot. Antoni Kaczorowski



umocnień nadbrzeżnych i innych obiektów nieprzyjaciela w rejonie Morza Bałtyckiego;

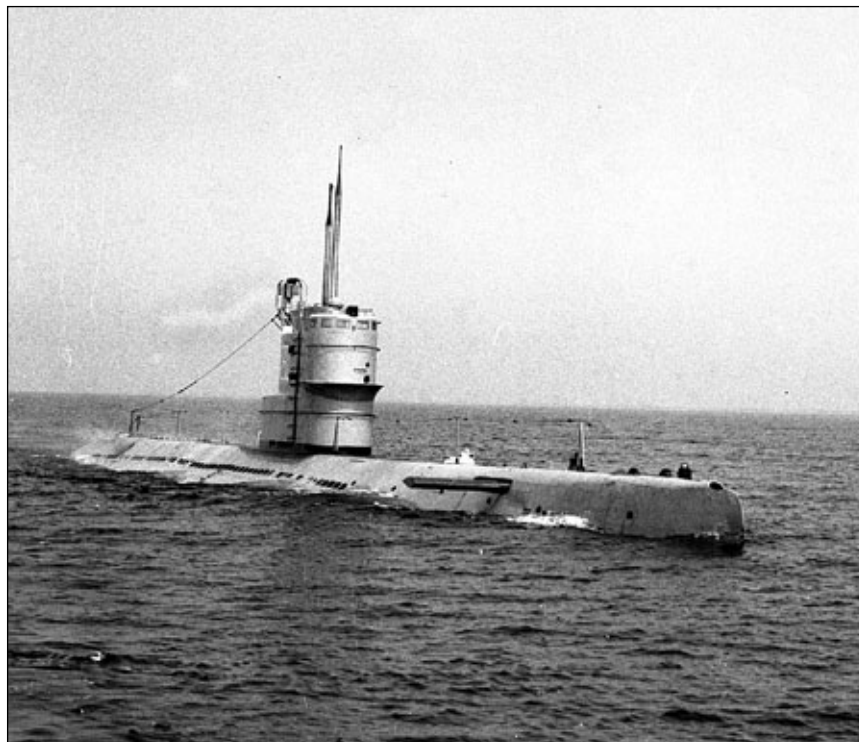
8. uczestniczenie w obronie przeciwlotniczej obszaru kraju z kierunku nadmorskiego⁶⁵.

W związku z tym przyjęto, że w okresie pokojowym zasadniczy wysiłek skoncentrowany zostanie na przygotowanie sił morskich do wykonania wyżej wymienionych działań. Ich realizacja nie zależała tylko od ilości i zakresu oraz poziomu ćwiczeń operacyjno-taktycznych, ale przede wszystkim od potencjału bojowego Marynarki Wojennej.

W grudniu 1960 roku personel polskich sił morskich liczył 14 935 osób, w tym 2345 oficerów. Na ich wyposażeniu znajdowało się 87 okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia, w tym: 3 niszczyciele, 7 okrętów podwodnych, 19 kutrów torpedowych, 8 ścigaczy OP, 3 dozorowce, 12 trałowców bazowych, 19 kutrów trałowców, 8 okrętów desantowych, 6 kutrów desantowych, 2 okręty szkolne oraz 70 różnych pływających jednostek pomocniczych. Ponadto marynarka dysponowała 64 odrzutowymi samolotami bojowymi, w tym 30 w wersji myśliwskiej i 30 w wersji szturmowej oraz 4 bombowcami, 46 działami artylerii nabrzeżnej, 10 czołgami i 36 armatami przeciwlotniczymi⁶⁶. Uzbrojenie to było już w większości przestarzałe i wymagało szybkiej wymiany bądź modernizacji.

W I kwartale 1961 roku zapadły podstawowe decyzje w sprawie składu i zasad wykorzystania sił Marynarki Wojennej w działaniach morskich w systemie koalicyjnym i w obronie wybrzeża⁶⁷. Wtedy też siły operacyjne, uznane jako siły uderzeniowe Marynarki Wojennej włączono w skład Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw – Stron Układu Warszawskiego. Ich zadaniem miało być wspólne prowadzenie działań z flotami sojuszniczymi ZSRR i NRD w celu rozbicia sił morskich przeciwnika na Bałtyku i wsparcia wojsk lądowych działających na kierunku nadmorskim oraz obrony komunikacji morskich⁶⁸. Odtąd nowe zadania oraz struktura i kierunki rozwoju sił morskich w Polsce obowiązywały aż do roku 1989.

Ustalania te najpierw przyjęto na odbytej 3 stycznia 1961 roku naradzie w SG WP, gdzie wstępnie ustalono zadania i skład sił Marynarki Wojennej. Następnie podjęte na niej decyzje skonsultowano w dniach 28-30 marca 1961 roku na naradzie przedstawicieli polskiego i radzieckiego Minister-



W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych podjęto próbę modernizacji sił podwodnych poprzez przejście od Rosjan 4 okrętów podwodnych typu *Whiskey* (proj. 613). Tutaj widoczny *Orzeł* w 1977 roku.
Fot. Janusz Uklejewski

stwa Obrony Narodowej i Dowództwa Układu Warszawskiego w sprawie *dalejszego rozwoju Sił Zbrojnych PRL*. Uznano wówczas m. in. za celowe wyposażenie Marynarki Wojennej w małe okręty rakietowe i średnie okręty podwodne⁶⁹. Docelowo zasadnicze siły morskie miały składać się z dywizjonu niszczycieli (3 okręty), dywizjonu kutrów rakietowych (4-6 okrętów), brygady okrętów podwodnych (7 okrętów), brygady kutrów torpedowych (19 okrętów), dywizjonu małych ścigaczy (8 okrętów), brygady trałowców (12-24 okrętów), dywizjonu trałowców rzecznych (7 okrętów) i brygady okrętów desantowych (287 okrętów). Siły te miały działać w oparciu o dwie bazy morskie, a ich zasadnicze zadania polegały na zabezpieczeniu własnych morskich linii komunikacyjnych, walki z komunikacją przeciwnika oraz udziału w obronie wybrzeża i w morskich operacjach desantowych⁷⁰.

Dostosowując strukturę organizacyjną do nowych zadań sformułowano dwie flotylle obrony wybrzeża. I tak 8 FOW zlokalizowano w Świnoujściu, a 9 FOW w Helu, ale nastąpiło to dopiero w maju 1965 roku. Wyłączono natomiast z Marynarki Wojennej lotnictwo myśliwskie, artylerię przeciwlotniczą i piechotę morską. Zdecydowano również o dokonaniu podziału sił morskich

na operacyjne, które podporządkowano bezpośrednio dowódcy MW i terytorialne, polegające dowództwu flotylli obrony wybrzeża.

Powyższe ustalenia i decyzje zostały przeprowadzone na wniosek i pod kierownictwem polskich dowódców, ale przy znacznym wpływie sojuszniczej *pomocy i cennych rad*⁷¹. Na ich przeprowadzenie istotny wpływ wywarło zaostrzenie się sytuacji polityczno-militarnej w Europie i świecie, spowodowane przede wszystkim kryzysem berlińskim (1961 r.) i kubańskim (1962 r.), a także wojną wietnamską (trwającą od 1964 r.) i izraelsko-arabską (1967 r.). Wydarzenia te spowodowały kolejny wzrost ogólnych wydatków zbro-

65. Tamże, s. 80-82.

66. A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, op. cit. s. 41.

67. AMW, akta SG MW, sygn. 3533/75/14, s. 104-110 i 117. W tym też czasie rozpoczął się kolejny, trwający do 1970 roku etap rozwoju Marynarki Wojennej.

68. AMW, akta SGMW, sygn. 3533/75/192, s. 27-44.

69. Realizując te ustalenia zakupiono w ZSRR 12 kutrów rakietowych typu *Osa* oraz wydzierżawiono 4 średnie okręty podwodne projektu 613. Wydzierżawiono również wyrzutnie rakiet ziemniakowa typu „Sopka”.

70. J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980*, dz. cyt., cz. I, s. 43-94.

71. Szerzej wpływ UW na działalność WP przedstawił J. Babuła w pracy: *Wojsko Polskie 1945-1989. Próba analizy operacyjnej*, Warszawa 1998, s. 236-251.



Zgodnie z założeniami doktrynnymi dowództwa Układu Warszawskiego rozpoczęto budowę serii okrętów desantowych. Na fotografii Oka (proj. 770D) w czasie prób w okolicy Dziwnowa w 1964 roku. Fot. Lech Zielaskowski.

jeniowych w świecie i w Polsce. Tylko w latach 1961-1965 rząd polski przeznaczył na potrzeby sił zbrojnych o ponad 60% więcej pieniędzy niż w ubiegłej pięcioletnicy. Wówczas też miał miejsce najbardziej dynamiczny rozwój i produkcja polskiego przemysłu okrętowego, budującego okręty różnych typów dla własnej, jak i sojuszniczej, głównie radzieckiej floty wojennej⁷². Okres ten w przypadku dostaw nowych jednostek dla polskiej floty wojennej nie trwał jednak długo (od 1958 do 1965 r.), gdyż ze względu na pogłębiające się trudności gospodarcze już od 1963 roku nastąpił stopniowy ich spadek. Jednak w latach 1963-1967 stocznie krajowe zbudowały dla PMW 26 okrętów bojowych, 13 kutrów desantowych oraz 12 pomocniczych jednostek pływających, a w ZSRR zakupiono 4 okręty podwodne średnie i 6 kutrów rakietowych⁷³. Całkowite zaś zahamowanie w budowie potrzebnych siłom morskim okrętów nastąpiło dopiero na początku lat osiemdziesiątych. Głównymi przyczynami, które spowodowały to zjawisko były braki środków finansowych oraz sytuacja wewnętrzna w kraju, powodująca znaczne opóźnienia dostaw zamawianego w Związku Radzieckim uzbrojenia i wyposażenia dla przewidywanych do budowy nowych jednostek.

W latach sześćdziesiątych wraz z rozbudową i unowocześnieniem jednostek pływających dokonano wielu istotnych

zmian w dotychczasowej strukturze sił morskich i sztabów. Położono również większy nacisk na przygotowanie Marynarki Wojennej do obrony przed środkami masowego rażenia, lotnictwem oraz desantami morskimi i powietrznymi, a także sił operacyjnych floty przeznaczonych do działań w ramach organizowanej pod radzieckim dowództwem

Prawdziwą rewolucją w PMW był zakup kutrów rakietowych typu Osa (proj. 205), które w ogromnym stopniu podniosły jej potencjał uderzeniowy. Niestety ich ilość w stosunku do planów i założeń taktycznych była zbyt mała. Fot. Henryk Nagrodzki



Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego.

Na dokonujące się zmiany w Marynarce Wojennej, jak i w pozostałych rodzajach sił zbrojnych główny wpływ miały decyzje najwyższych władz politycznych i wojskowych Układu Warszawskiego, przekazywanych przedstawicielom Sztabu Generalnego WP i Dowództwa MW w latach 1961-1973. Na ich podstawie ustalone zostały przez ministrów Obrony Narodowej oraz Komitet Obrony Kraju w latach 1964 i 1965 oraz 1973 i 1975, podstawowe zadania operacyjne dla Polskiej Marynarki Wojennej w wypadku wojny oraz docelowy skład jej sił⁷⁴.

Jedną z pierwszych decyzji ówczesnego ministra Obrony Narodowej, gen. broni Mariana Spychalskiego⁷⁵, podjętą w 1962 roku na podstawie konsultacji i „sugestii” przedstawicieli Sztabu Zjednoczonych Sił Zbrojnych UW oraz wyników zapoczątkowanej w Woj-

72. W latach 1960-1969 w stocznich krajowych zbudowano 160 okrętów 19 typów. Zob. S. Wielebski, *Budownictwo okrętowe oraz postęp techniczny w Marynarce Wojennej w latach 1945-1990*, „Przegląd Morski” 1993, nr 3, s. 64-76.

73. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, dz. cyt., s. 273.

74. J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna i jej znaczenie na Bałtyku w latach 1945-1989*, [w:] *Polska Marynarka Wojenna i jej miejsce na Bałtyckim Teatrze Działań Wojennych*, Gdynia 1999, s. 188.

75. M. Spychalski obowiązków ministra Obrony Narodowej pełnił w latach 1956-1968. W 1963 roku mianowany został na stopień marszałka Polski.

sku Polskim już w 1959 roku dyskusji na temat organizacji obrony wybrzeża i udziału w niej sił Marynarki Wojennej było ustalenie, że zasadnicze zadanie w zakresie obrony wybrzeża przejmie Pomorski Okręg Wojskowy. W tym celu miał on współdziałać z Marynarką Wojenną, wykorzystując m. in. jej artylerię nadbrzeżną. Natomiast obronę przeciwlotniczą całego wybrzeża wraz obiektami Marynarki Wojennej oraz okrętami działającymi w polskiej strefie operacyjnej, przejęły Wojska Obrony Powietrznej Kraju⁷⁶. Odtań aż do końca lat osiemdziesiątych Marynarka Wojenna w zakresie obrony Wybrzeża wykonywać mogła jedynie tylko zadania związane z bezpośrednimi działaniami na morzu⁷⁷.

Następną dyrektywę minister Obrony Narodowej wydał 22 lutego 1963 roku, dotyczyła ona modernizacji i przebrożenia Marynarki Wojennej, a 22 czerwca 1964 roku kolejną w sprawie *Zadań Marynarki Wojennej PRL w działaniach wojennych*. W tej ostatniej określone zostały zadania sił morskich w obronie państwa oraz w ramach Zjednoczonej Floty Bałtyckiej UW⁷⁸.

W dyrektywie nr 0041/Oper. z 22 czerwca 1964 roku minister Obrony Narodowej stwierdzał, że *Marynarka Wojenna stanowi związek operacyjny wchodzący w skład wojsk operacyjnych wydzielonych przez Siły Zbrojne PRL do Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Stron Układu Warszawskiego (...). Zasadniczym zadaniem Marynarki Wojennej w czasie wojny będzie:*

- *uczestnictwo w zwalczaniu sił morskich NATO i niedopuszczenie ich do działań w środkowej części Bałtyku;*
- *udział w obronie wybrzeża PRL wspólnie z wojskami OTK;*
- *zabezpieczenie przewozów zaopatrzenia dla frontu nadmorskiego drogą morską;*
- *przeprowadzenie operacji desantowych wspólnie z wojskami frontu nadmorskiego;*
- *udział w organizowaniu systemu bazowania sił własnych i sojuszników⁷⁹.*

Dyrektywa ustalała, że do realizacji tych zadań Marynarka Wojenna powinna w 1970 roku posiadać: 3 niszczyciele – w tym 1 rakietowy dzierżawiony od ZSRR, 6 średnich okrętów podwodnych – w tym 2 dzierżawione od ZSRR, 12 ścigaczy, 8 kutrów rakietowych i 8 kutrów torpedowych, 23 trałowce bazowe, 19 średnich okrętów desantowych oraz 18 kutrów desantowych, 2 bazy pływające dla brygady okrętów podwodnych i brygady kutrów torpedowych oraz dywizjonu okrętów ratowniczych⁸⁰. Uznano również za celowe, aby większość tych okrętów budowano w Polsce i w miarę możliwości z własnym uzbrojeniem i wyposażeniem⁸¹.

W połowie lat sześćdziesiątych okazało się, że realizacja tego planu napotyka na duże trudności. Były one spowodowane opóźnieniami w dostarczaniu Marynarce Wojennej kolejnych okrętów. Fakt ten, jak również zmieniająca się sytuacja militarna w rejonie Morza Bałtyckiego został dostrzeżony przez przedstawicieli SG WP i DMW, którzy w dniu 8-13 grudnia 1965 roku przeprowadzili w Moskwie kolejne

613 w ilości 5-7 okrętów oraz osiągnąć w kuterach rakietowych i torpedowych stosunek 1:2. Niszczyciele, kutry rakietowe i torpedowe miały tworzyć lekkie siły uderzeniowe, które zorganizowane w zespoły poszukująco-uderzeniowe miały być przeznaczone do walki z siłami nawodnymi przeciwnika. Natomiast zadanie okrętów podwodnych na Bałtyku miało polegać na zwalczaniu żeglugi i OP przeciwnika, a następnie w miarę rozwoju sytuacji działanie na Morzu Północnym i Atlantyku. Ponadto ustalono, że Polska sama powinna budować ścigacze okrętów podwodnych i kutry torpedowe, a fregaty, śmigłowce oraz boje hydroakustyczne i torpedy zakupić w Związku Radzieckim⁸³.



Zespół zbiornikowców został odnowiony na początku lat siedemdziesiątych. Na fotografii Z-8 typu Moskit (proj. B 199) w trakcie prób odbiorczych. Fot. Stanisław Pudlik

konsultacje w Sztabie Zjednoczonych Sił Zbrojnych UW w sprawie perspektyw rozwoju polskiej floty wojennej, która do tego czasu przygotowana była głównie do działań w Zatoce Gdańskiej⁸². Członkowie delegacji polskiej, której przewodniczyli gen. dyw. Bolesław Chocha i wiceadmiral Zdzisław Studziński ustalili ze stroną radziecką, że polskie siły morskie powinny rozwijać się według potrzeb wynikających z przewidywanych dla niej zadań operacyjnych. Zdaniem dowódcy Marynarki Wojennej ZSRR admirała Sergieja Gorskowa siły polskiej floty pod względem jakości powinny być odpowiednio proporcjonalne do Floty Bałtyckiej ZSRR. Dlatego też w najbliższym czasie należy w jej skład wcielić nowoczesne niszczyciele rakietowe, utrzymać średnie okręty podwodne proj.

Ustalenia te, a także wnioski wynikające z ćwiczeń i kontroli jednostek Marynarki Wojennej oraz propozycje jej dowództwa zostały uwzględnione przez kierownictwo Ministerstwa

76. A. Stachula, *Powstanie i rozwój organizacyjny Wojsk OPK*, „Zeszyty Naukowe WOSR”, Jelenia Góra 1985, nr 2, s. 132-137.

77. J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1958-1980...*, dz. cyt., cz. I, s. 97-98.

78. AMW, akta DMW, sygn. 3533/75/192, Dyrektywa nr 0041/Oper. z 22.06.1964 r. w sprawie: *Zadań Marynarki Wojennej PRL w działaniach wojennych*, s. 27-44.

79. Tamże, s. 39-40.

80. Tamże, s. 41-43.

81. Podyktowane to było trudnościami związanymi z realizacją zamówionego uzbrojenia i wyposażenia w ZSRR, gdyż Rosjanie byli bardziej zainteresowani eksportem do Polski gotowych okrętów.

82. AMW, akta SG MW, sygn. 3596/78/17, s. 12.

83. AMW, akta SG MW, sygn. 3596/78/6, Meldunek o wynikach konsultacji delegacji DMW z przedstawicielami Sztabu UW odbytej w dniach 8-13.12.1965 r., s. 22-28.



Próba budowy osłony przeciwlotniczej dla zespołów floty był zakup niszczyciela rakietowego Warszawa typu Kotlin-SAM (proj. 56AE), na którym banderę podniesiono 25 czerwca 1970 roku. Fot. Lech Zielaskowski III

Obrony Narodowej, które poleciło w 1966 roku zwrócenie większej uwagi na potrzeby sił morskich. Wynikało to również z zaostrzającej się w tym czasie sytuacji polityczno-militarnej

w Europie oraz znacznego opóźnienia w rozwoju marynarki w stosunku do wojsk lądowych, lotnictwa i wojsk OPK. Fakt ten podkreślał zakres zadań do jakich w 1966 roku była przygoto-

wana Marynarka Wojenna, a mianowicie:

- zabezpieczenia wysadzania desantu morskiego w sile jednego pułku desantowego;
- niszczenia zespołu sił lekkich i konwojów w południowej części Morza Bałtyckiego;
- prowadzenia obrony jednego rejonu bazowania sił własnych i sojuszników;
- zabezpieczenia przejść małych konwojów wzdłuż własnego wybrzeża;
- udziału w obronie przeciwlotniczej wybrzeża⁸⁴.

Problematyka dalszego rozwoju Marynarki Wojennej stała się przedmiotem narady Zespołu MON w dniu 20 lutego 1968 roku i Rady Wojskowej MON w dniach 27-28 czerwca tego roku⁸⁵. Ustalono wówczas, że zasadniczym zadaniem Marynarki Wojennej będzie zabezpieczenie północnej granicy od strony morza wspólnie z wojskami lądowymi przeznaczonymi do obrony wybrzeża. Na forum Rady Wojskowej MON przedstawiciele DMW wy-

Budowa opracowanych w kraju 8 kutrów torpedowych typu Wisła (proj. 664) w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych była niestety opóźniona o dekadę. Fot. Stanisław Pudlik



84. AMW, akta SGMW, sygn. 3556/78/6, s. 166.

85. Obrady Rady Wojskowej MON odbyły się na wyjazdowym posiedzeniu w Gdyni.

stąpili m. in. z propozycją wyposażenia sił morskich w nowoczesne dozorowce wielozadaniowe o wyporności do 1000 ton, a także aby od początku lat siedemdziesiątych rozwijać flotę w oparciu o potencjał własnego przemysłu obronnego i okrętowego. Uznano również za celowy dalszy rozwój lotnictwa morskiego. Początkowo przez stopniową jego modernizację, a następnie zwiększenie jego siły uderzeniowej⁸⁶.

Dowództwo Marynarki Wojennej swoje propozycje dotyczące składu i kierunku rozwoju sił morskich przedstawiło już przed obradami Rady Wojskowej MON, przesyłając 30 marca 1968 roku ministrowi Obrony Narodowej stosowne propozycje. Postulowano, aby w skład morskich sił uderzeniowych wchodziło: 12 kutrów torpedowych i 12 kutrów raketowych, 6 okrętów podwodnych, 24 średnie okręty desantowe i 18 kutrów desantowych, 4 nowoczesne niszczyciele, 40 samolotów myśliwsko-szturmowych oraz dywizjon rakietowej artylerii nadbrzeżnej. Operacyjne zabezpieczenie działań tych sił stanowić miały 24 trałowce bazowe i 32 kutry trałowe, przeznaczone do trałowania i utrzymywania torów wodnych. Natomiast do zwalczania okrętów podwodnych przeciwnika i ochrony własnych sił desantowych, uznano za niezbędne posiadanie 24 nowoczesnych ścigaczy i 20 śmigłowców zwalczania OP. Ponadto w dyspozycji Marynarki Wojennej powinny być dwa okręty rozpoznawcze, 10 samolotów rozpoznawczych i 12 samolotów myśliwsko-rozpoznawczych⁸⁷.

Stanowisko Dowództwa Marynarki Wojennej przedstawiono również Radzie Wojskowej MON w czerwcu 1968 roku, a następnie podtrzymywano je w latach późniejszych.

W 1970 roku w uzbrojeniu Marynarki Wojennej znajdowało się: 35 okrętów bojowych, 24 trałowce bazowe, 23 kutry trałowe, 19 okrętów i 16 kutrów desantowych, 9 okrętów specjalnych, 96 pomocniczych jednostek pływających, a w lotnictwie morskim: 11 samolotów myśliwskich, 5 samolotów rozpoznawczych, 43 samoloty szturmowe i 23 śmigłowce. Jednak wartość techniczna tych stosunkowo znacznych sił była niewielka, gdyż spośród 35 okrętów bojowych aż 21 wymagało natychmiastowego wycofania ze służby. W tym czasie personel Marynarki Wojennej liczył 20158 osób, w tym 2944 oficerów⁸⁸.

W 1971 roku rozpoczął się koleny, trwający do 1989 roku etap rozwoju sił



Nowoczesny okręt ratowniczy *Piast* (proj. 570) zapoczątkował modernizację sił ratowniczych floty.
Fot. Stanisław Pudlik

morskich w Polsce, który podobnie jak w poprzednich latach odbywał się w ramach następnych sojuszniczych uzgodnień oraz możliwości ekonomicznych państwa. W omawianym okresie dokonano również reorganizacji istniejących już sztabów i jednostek, a do służby wchodziły nowe okręty zarówno produkcji krajowej, jak i importowane z ZSRR. I tak stocznie krajowe zbudowały i przekazały Marynarce Wojennej m. in. 3 okręty (w tym 1 żaglowiec *Iskra*) i 3 kutry szkolne, 3 okręty hydrograficzne, 2 okręty ratownicze, 2 okręty rozpoznania radioelektronicznego, 4 ścigacze OP oraz 5 okrętów desantowych proj. 771 i 776⁸⁹.

Małe ścigacze OP typu *Pilica* (proj. 918M) były przeznaczone do działania w strefie przybrzeżnej.
Fot. Marian Kluczyński



W 1973 roku zespół oficerów pod kierownictwem dowódcy Marynarki Wojennej wiceadmirała Ludwika Janczyszyńskiego opracował kolejny *Plan rozwoju zasadniczych sił Marynarki Wojennej na lata 1976-1990*⁹⁰. W planie tym uwzględniono budowę nowych okrętów, w tym okrę-

86. AMW, akta DMW, sygn. 3402/72/5, Protokół z posiedzenia Rady Wojskowej MON w dniach 27-28.06.1968 r. w Gdyni, s. 129-134.

87. AMW, akta SG MW, sygn. 3596/78/12, Wniosek DMW w sprawie składu sił MW z 30.03.1968 r.

88. A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, dz. cyt., s. 43.

89. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, dz. cyt., s. 278-279.

90. AMW, akta DMW, sygn. 3596/78/33, *Plan rozwoju zasadniczych sił Marynarki Wojennej na lata 1976-1990*.

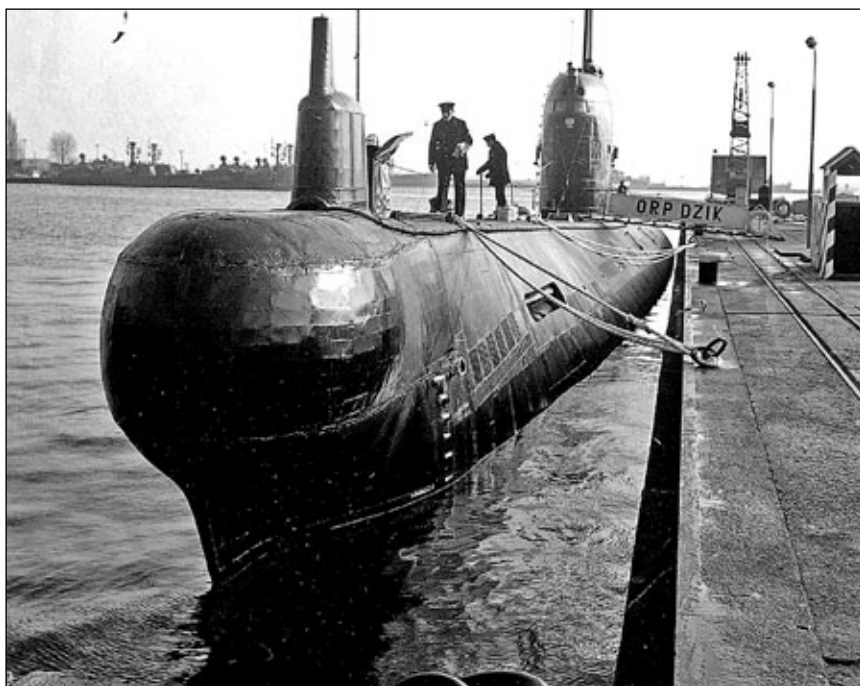


Lotnictwo morskie otrzymało w latach 1980-1983 śmigłowce ZOP Mi-14PL i poszukiwawczo-ratownicze Mi-14PS (na fotografii).
Fot. zbiory Marian Mikołajczuk

tów ZOP proj. 620, okrętów obrony przeciwninowej proj. 207 i okrętów transportowo-minowych. Jednostki te weszły do uzbrojenia marynarki w drugiej połowie lat osiemdziesiątych. Uznano również, że docelowo siły floty wojennej powinny być wzmocnione 3-4 okrętami rakietowymi i 18-24 kutrami rakietowo-artyleryjskimi. Natomiast ze względu na ograniczone możliwości działań na Bałtyku zamierzano ograniczyć liczbę okrętów podwodnych i rozważyć celowość dalszego posiadania niszczycieli.

We wnioskach do powyższego planu wiceadmirał L. Janczyszyn podkreślił, że *Marynarka Wojenna doskonała będzie w zakresie wykonywania zadań głównie na Bałtyku – niszczenia sił okrętowych potencjalnego przeciwnika oraz wsparcia nadmorskiego skrzydła wojsk lądowych przede wszystkim poprzez zabezpieczenie przewozu i lądowania desantów morskich. Jej podstawowe kierunki rozwoju to: doskonalenie nawodnych okrętowych sił uderzeniowych, głównie małych okrętów rakietowo-artyleryjskich, przebroje-*

Kłopoty finansowe państwa w latach osiemdziesiątych zmusiły do rezygnacji z licznych zakupów nowego sprzętu. Na fotografii okręt podwodny Dzik typu Foxtrot (proj. 641) wydzierzawiony od Rosjan.
Fot. Stanisław Pudlik



nie w morskie myśliwce bombardujące i wilożadaniowe morskie samoloty rozpoznawcze, wyposażenie w okrętowe i lotnicze siły zwalczania okrętów podwodnych, zwiększenie możliwości OPL okrętów na morzu⁹¹.

W dniu 10 maja 1973 roku na posiedzeniu Zespołu MON dokonano oceny przedstawionego przez dowódcę Marynarki Wojennej planu rozwoju sił morskich i uznano, że *dalszy rozwój Marynarki Wojennej należy uzależnić od wysokości środków finansowych przewidywanych dla MW, zwłaszcza na pięcioletkę 1976-1980, oceny charakteru i skali zagrożenia na Bałtyku, zadań operacyjnych Marynarki Wojennej skonsultowanych w układzie międzysojuszniczym i wreszcie od możliwości produkcyjnych przemysłu krajowego oraz współpracy kooperacyjnej z przemysłem stoczniowym Związku Radzieckiego i ewentualnie NRD⁹². Rozwój sił morskich zależał jednak od wielkości środków finansowych⁹³. Postępujące od 1973 roku załamanie gospodarcze kraju i trudności w budowie niektórych typów okrętów⁹⁴ oraz opóźnienia zamówionego w ZSRR sprzętu i uzbrojenia, ograniczały planowy rozwój sił morskich.*

W połowie lat siedemdziesiątych okazało się, że zadania stawiane siłom morskim wciąż wzrastają, a możliwości ich wykonania są coraz mniejsze, zwłaszcza dotyczące ich udziału w operacji desantowej Zjednoczonej Floty Bałtyckiej⁹⁵. Wówczas to Sztab Generalny WP uznał, że ... w systemie obrony terytorium kraju główny wysiłek koncentruje się na obronie powietrznej i obronie wybrzeża morskigo. W związku z tym „*Marynarka Wojenna przewidywana jest do prowadzenia działań wspólnie z flotami sojuszniczymi ZSRR i NRD... W celu wykonania nakładanych na nią zadań (szczególnej obrony i obrony wybrzeża, baz morskich i portów, a także osłony komunikacji oraz udziału w rozbiciu sił morskich przeciwnika), ... wyposażać się ją będzie głównie w małe szybkie i dobrze uzbrojone jednostki pływające, zdolne do zwal-*

91. Tamże, s. 110.

92. Cyt. za J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980...*, dz. cyt., cz. 1, s. 104.

93. W latach 1970-1971 środki finansowe dla MW stanowiły tylko 3,2% ogólnych wydatków MON. W późniejszym okresie też nie odbiegały od tego poziomu.

94. Dotyczyło to szczególnie dużej jednostki ZOP proj. 620 (ORP *Kaszub*). Zob. J. Cieślak, *Polska Marynarka Wojenna 1995*, Warszawa 1995, s. 47.

95. Mysł o przeprowadzeniu takiej operacji na Morzu Bałtyckim siłami Zjednoczonej Floty Bałtyckiej UW zanikała stopniowo ze względu na rosnące zagrożenie minowe i to począwszy od 1971 roku

czania nawodnych i podwodnych okrętów przeciwnika oraz okręty przeznaczone do obrony wybrzeża⁹⁶. Przewidywano, że realizacja tych zamierzeń potrwa do 1990 roku.

W 1980 roku na potencjał bojowy Polskiej Marynarki Wojennej składało się łącznie 263 okręty o ogólnym tonażu 85 256 ton, a w tym 1 niszczyciel rakietowy, 13 kutrów rakietowych, 2 okręty podwodne, 24 trałowce bazowe, 5 trałowców redowych, 8 kutrów torpedowych, 29 ścigaczy OP, 23 okręty desantowe średnie i 113 różnych pomocniczych jednostek pływających. Lotnictwo morskie liczyło 62 poddźwiękowe samoloty myśliwskie, myśliwsko-szturmowe i szkolne. Personel sił morskich liczył 21 525 osób, w tym 3067 oficerów⁹⁷.

Podkreślić jednak należy, że Polska Marynarka Wojenna stanowiła w tym czasie nadal liczącą się na Bałtyku siłę. Była dobrze zorganizowanym i wyposażonym związkiem operacyjnym i rodzajem wojsk, zdolnym do samodzielnych działań. Stanowiła również istotny element obrony granicy morskiej państwa. Jej słabością była stosunkowo mała donośność ognia przeciwlotniczej artylerii okrętowej, brak nowoczesnych okrętów ZOP oraz słabo uzbrojone lotnictwo morskie. Mimo tych słabości i braków polska flota wojenna stanowiła w 1980 roku ponad 1/5 sił Zjednoczonej Floty Bałtyckiej UW.

Od 1981 roku rozpoczął się powolny, ale systematyczny spadek realnych możliwości polskich sił morskich⁹⁸. W latach 1981-1989 wprawdzie wcielono jeszcze do służby 63 okręty i pomocnicze jednostki pływające oraz wydzierżawiono w ZSRR niszczyciel rakietowy i 2 średnie okręty podwodne (OORP *Dzik* i *Wilk*), ale jednocześnie wycofano ze służby aż 95 okrętów.

W latach 1954-1989 polski przemysł stoczniowy zbudował dla Marynarki Wojennej i Wojsk Ochrony Pogranicza ponad 330 okrętów i pomocniczych jednostek pływających, których łączna wyporność wynosiła ponad 90 000 ton⁹⁹. Pozwoliło to także na zdobycie specjalistycznych kwalifikacji, które mogły być wykorzystane na rzecz budowy własnej narodowej i nowoczesnej floty wojennej. Polska Marynarka Wojenna poza okrętami zbudowanymi w polskich stocznjach od Związku Radzieckiego w latach 1946-1989 ogółem otrzymała, wydzierżawiła i zakupiła 74 okręty wojenne¹⁰⁰.

Przedstawione koncepcje dotyczące składu i zasad wykorzystania sił Ma-



Ogromnym skokiem technologicznym była budowa serii trałowców redowych proj. 207 o kadłubach z laminatów poliestrowo-szklanych. Na fotografii *Wigry* (proj. 207M), który wszedł do służby już po przemianach ustrojowych w naszym kraju. Fot. Marian Kluczyński

rynarki Wojennej w obronie wybrzeża w latach 1957-1989 ukazują w pełni całą złożoność i zależność, zarówno od sytuacji międzynarodowej, jak też wewnętrznych uwarunkowań oraz wzrostu lub obniżenia wydatków na siły zbrojne. W całym omawianym okresie dominującą jednak tendencją było dążenie – nie zawsze w pełni skuteczne – do oparcia rozwoju floty wojennej o krajowy przemysł okrętowy i własną myśl techniczną. Dążono również do doskonalenia struktur organizacyjnych oraz takiego składu sił morskich, który zapewniałby

skuteczną realizację operacyjno-taktycznych założeń doktrynalnych i sojusznicznych zobowiązań oraz ochronę polskiej strefy interesów gospodarczych na Bałtyku. ●

96. Cyt. za J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna i jej znaczenie na Bałtyku*, dz. cyt., s. 185..

97. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, dz. cyt., s. 281.

98. Podstawową przyczyną tego spadku było drastyczne załamanie się sytuacji gospodarczej kraju w wyniku wydarzeń wewnętrznych lat 1980-1981.

99. A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, dz. cyt., s. 44.

100. J. Cieślak, dz. cyt., s. 18.

Kolejną próbą modernizacji sił rakietowych była budowa w ówczesnym NRD serii nowych kutrów typu *Orkan* (proj. 660), jednak przemiany ustrojowe przekreśliły te plany.

Fot. Marian Kluczyński





Mureny polarnych mórz

Strategiczne krążowniki podwodne projektu 667B i 667BD

część I

Okręt podwodny projektu 667B sfotografowany przez amerykański samolot ZOP w drugiej połowie lat siedemdziesiątych.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Geneza okrętów

Lata sześćdziesiąte ubiegłego wieku były okresem intensywnych zbrojeń morskich. Ton rywalizacji największych potęg militarnych świata nadawały USA. W 1967 r. zakończono tam realizację programu „Polaris”. Powstała wielka flota 41 atomowych okrętów podwodnych, wyposażonych w rakiety balistyczne dalekiego zasięgu startujące spod wody. Okręty amerykańskie korzystały z baz znajdujących się w bezpiecznej odległości od terytorium potencjalnego przeciwnika. Stąd bez przeszkód mogły szybko wyjść na szerokie przestworza oceanów. Amerykanie dysponowali jeszcze jednym atutem. Oprócz stałych baz na kontynencie amerykańskim, posiadali system wysuniętych baz. Na Atlantyku były to Holy Loch w Szkocji i Rota w Hiszpanii¹. Na Pacyfiku okręty USA operowały z wysuniętej bazy Apra na wyspie Guam. W ten sposób ich okręty mogły w krótkim czasie przejść do swoich sektorów patrolowania i znaleźć się na pozycjach startowych. W odróżnieniu od Amerykanów bazy floty podwodnej ZSRR leżały bardzo blisko obcych terytoriów. Ponadto radzieckie jednostki musiały pokonać wielkie przestrzenie oceanów, aby znaleźć się na dogod-

nych pozycjach do wystrzelenia rakiet. A droga była niebezpieczna, bo prowadziła w pobliżu wybrzeży państw układu NATO. Wody te patrolowały liczne samoloty i okręty podwodne i nawodne USA i ich sojuszników.

W ślad za Amerykanami do budowy swoich atomowych okrętów podwodnych uzbrojonych w rakiety balistyczne przystąpiły W. Brytania i Francja. Brytyjczycy już w 1962 roku podjęli decyzję o powierzeniu Royal Navy roli odstraszania atomowego. Następstwem tej decyzji było zamówienie w maju 1963 roku serii OPARB. W czerwcu 1968 pierwszy z nich *Resolution* wyszedł na swój dziewiczy patrol bojowy. Po upływie roku w służbie znajdowały się już wszystkie cztery jednostki. Konstrukcja tych okrętów była wzorowana na amerykańskim typie *Lafayette*. Ich wyrzutnie skrywały po 16 rakiet balistycznych typu „Polaris” z głowicami produkcji brytyjskiej. Także Francja zdecydowała się na stworzenie własnych narodowych jądrowych sił uderzeniowych. Budowę pierwszego (z serii pięciu) OPARB, uzbrojonego w 16 rakiet typu M-20, rozpoczęto w marcu 1964 roku.

Rosjanie zdawali sobie sprawę z przewagi, jaką osiągnął ich potencjalny prze-

ciwnik w zakresie podwodnych nosicieli strategicznej broni jądrowej. Chcąc zmniejszyć ten dystans kontynuowali w tym czasie budowę długiej serii 34 okrętów projektu 667A (kod NATO – *Yankee*). Amerykanie nie pozostawali dłużni i wkrótce przystąpili do modernizacji podwodnych sił strategicznych drogą przebrojenia swoich okrętów w nowe rakiety „Posejdon C-3”. W porównaniu do wcześniejszych rakiet typu „Polaris A-3” dysponowały one podobnym zasięgiem, ale ich wyższość polegała na zastosowaniu nowego typu głowicy bojowej, z rozdzielającymi się ładunkami, ułatwiającej pokonywanie obrony przeciwrakietowej przeciwnika.

Niemal jednocześnie Amerykanie sprawili Rosjanom kolejną niemiłą niespodziankę, rozpoczynając na dużą skalę tworzenie tzw. rubieży przeciwpodwodnych tj. systemu zagród minowych, środków wykrywania okrętów podwodnych i manewrowych lotniczo-okrętowych grup poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych. Celem tych działań było niedopuszczenie przeniknięcia radzieckich okrętów podwodnych w po-

1. Okres dzierżawy tej bazy przez Stany Zjednoczone od Hiszpanów skończył się na początku 1969 roku.

bluże baz morskich i ważnych ośrodków przemysłowych leżących na wschodnim i zachodnim wybrzeżu USA.

Głównym elementem rubieży przeciwpodwodnych był stacjonarny system dalekiego akustycznego wykrywania okrętów podwodnych - Sound Surveillance System – w skrócie zwany SOSUS. W jego skład wchodziła cała sieć akustycznych anten odbiorczych położonych na dnie morza lub zakotwiczonych na różnych głębokościach. Anteny te były połączone kablami z brzegowymi stacjami zbierania i opracowywania informacji. System zainstalowano na przewidywanych kierunkach wychodzenia floty radzieckiej na oceany: między Wyspą Niedźwiedzią a Norwegią, na przesmyku Grenlandia – Islandia – W. Brytania oraz w pobliżu Kamczatki i wysp japońskich. Takie same instalacje powstały na Morzu Śródziemnym: w Cieśninie Gibraltarskiej i u wybrzeży Włoch, Grecji i Turcji². Sieć hydrofonów powstała również wzdłuż wschodniego i zachodniego wybrzeża USA. Łącznie na całym świecie zbudowano 22 takie instalacje pozwalające na wczesne wykrywanie (w sprzyjających warunkach nawet z odległości 500 Mm) i klasyfikowanie celów podwodnych, a także określanie ich położenia z dokładnością do kilkudziesięciu mil morskich. Dzięki temu w bardzo efektywny system utrudniający radzieckim okrętom podwodnym skryte wydostanie się na otwarte wody oceanów³.

W wyniku tak niekorzystnych dla floty ZSRR okoliczności pojawiła się idea skonstruowania rakiety balistycznej o zasięgu międzykontynentalnym. Tylko takie rozwiązanie dawało możliwość oddalenia pozycji startowych radzieckich krążowników podwodnych od niebezpiecznych rubieży przeciwpodwodnych, kontrolowanych przez państwa NATO. Do urzeczywistnienia tej idei Związek Radziecki potrzebował całej dekady.

Warto prześledzić ten okres, ponieważ obfitował w wiele ciekawych wydarzeń i nieoczekiwanych zwrotów, typowych dla pionierskich przedsięwzięć.

Pierwszy w świecie międzykontynentalny kompleks raketowy D-9

Prace koncepcyjne rozpoczęto jeszcze w 1963 roku. Wtedy to Komisja Wojskowo-Przemysłowa (WPK) rozpatrywała problem skonstruowania nowego kompleksu raketowego z międzykontynentalną rakieta balistyczną. Komisja sformułowała wstępne wymagania, jakim powinna odpowiadać raketa. Przede wszystkim oczekiwano wysokiej celności rażenia celów i możliwości długotrwałego przechowywania na okręcie. Wymagania dotyczyły także zdolności raket do startu z dowolnego położenia okrętu: podwodnego i nawodnego. W porównaniu do swojego poprzednika D-5, kompleks D-9 miał być bardziej mobilny, tj. przystosowany do wyrzucania raket z położenia nawodnego, z tak nietypowych miejsc jak bazy lub stocznie, a nawet z doku w czasie remontu okrętu.

Czelomiej kontra Makiejew

Początkowo wydawało się, że rozwiązanie leży na wyciągnięcie ręki. Otóż w tym czasie, w OKB-52, pod kierunkiem W.N. Czelomieja, pracowano nad projektem uniwersalnej, międzykontynentalnej rakiety UR-100. W założeniu miała ona pełnić kilka funkcji, m.in. rolę kosmicznej rakiety-nosiiciela i antyrakiety. Konstruktor uznał jednak, że należy poszerzyć zakres jej zastosowania i wystąpił 9 kwietnia 1963 roku z propozycją umieszczenia jej na okrętach podwodnych. Międzykontynentalny zasięg UR-100 całkowicie rozwiązywał problem związany z pokonywaniem amerykańskich rubieży obrony POP. Tym samym Czelomiej wkroczył na pole, dotychczas uprawiane wyłącznie przez Makiejewa. Ten ostatni okazał czujność i już po dziesięciu

dniach złożył konkurencyjną propozycję. Jego okrętowa raketa balistyczna miała mieć podobny zasięg pozwalający razić cele na kontynencie północnoamerykańskim bezpośrednio z rejonów bazowania radzieckich OPARB. W ten sposób starły się, z jednej strony duże doświadczenie W.P. Makiejewa w konstrukcji raket balistycznych dla potrzeb floty, z drugiej zaś strony maniacki upór Czelomieja, jego zażyłość z Chruszczowem, a także co by nie powiedzieć, pokusa unifikacji raket floty i strategicznych wojsk raketowych.

W tej sytuacji nie pozostawało nic innego jak pozwolić dalej pracować obydwu uczonym. 3 lipca 1963 roku ukazały się decyzje WPK nr 133 i nr 134 o powierzeniu wstępnych prac nad kompleksami D-8 i D-9 odpowiednio OKB-52 i SKB-385. Oba biura miały rok czasu na przedstawienie swoich propozycji. Za to w znacznie krótszym terminie, bo tylko do listopada 1963 r. oczekiwano na wstępne projekty rozmieszczenia kompleksów na okrętach podwodnych. Podobnie jak w przypadku poprzedniej rakiety R-27, w nowy kompleks zamierzano uzbroić istniejące już klasyczne i atomowe okręty podwodne projektów 629, 651, 658 i 667A, a także nowe będące dopiero w planach okręty o napędzie klasycznym i atomowym.

Pod koniec roku wstępny projekt 701 (ten numer projektu przypisano wszystkim istniejącym już i podlegającym przebrojeniu okrętom podwodnym) w wariantcie przebrojenia okrętu podwodnego proj. 629 przedstawiono odpowiednim instancjom państwowym

2. *Zagłada czyha w głębinach*; „Morze” z 1984 r. nr 3 s. 10.

3. Admirał I. Litwinow, były dowódca flotylli AOP stwierdził, że według niego za cały okres rozwijania amerykańskiego globalnego systemu śledzenia SOSUS wykrywano ok. 20% radzieckich OPARB. Jego słowa miały jakoby potwierdzić obliczenia wykonane w Pierwszym NII WMF. Czerkaszin N., *Powszedniwna życie rosyjskich podwodników*, Moskwa 2000, s. 462

Rozwój morskich sił jądrowych państw NATO i ZSRR

Rok	Liczba okrętów				Liczba raket				Liczba ładunków			
	USA	Wielka Brytania	Francja	ZSRR	USA	Wielka Brytania	Francja	ZSRR	USA	Wielka Brytania	Francja	ZSRR
1960	2	-	-	-	32	-	-	-	32	-	-	-
1965	40	-	-	-	464	-	-	-	464	-	-	-
1967	41	1	-	2	656	16	-	32	1552	16	-	32
1970	41	4	-	20	656	64	-	316	2048	64	-	316
1975	41	4	3	55	656	64	48	724	4536	64	48	724

i dowództwu floty. W związku z opóźnieniami w dostarczeniu dokumentacji projektowej okrętów konstrukcji CKB-18 (proj. 651, 658 i 667A) wstępne projekty przebrożenia tych okrętów były gotowe dopiero w czerwcu 1964 roku.

Najbardziej realne wydawało się rozmieszczenie nowego kompleksu z 12 raketami balistycznymi na okrętach proj. 667A, które planowano przeprowadzić w latach 1967-68 (poczynając od 6 okrętu tego projektu) a także instalowanie od 3 do 6 rakiet na jednostkach proj. 658 w czasie planowych remontów. Decyzja zakładała także przebrożenie w rakiety R-29 okrętów podwodnych proj. 629. Prace miały się rozpocząć w III kwartale 1966 roku. W tym ostatnim przypadku sprawa wydawała się mocno dyskusyjna. Znaczne wymiary oraz duży ciężar wyrzutni, duże powierzchnie i objętości niezbędne do rozlokowania aparatury kompleksu oraz dużo większe niż dotychczas zapotrzebowanie na energię elektryczną, stawiały pod dużym znakiem zapytania celowość przebrożenia *Golfów*. W związku z tym konstruktorzy odpowiedzialni za projekt przebrożenia zaproponowali aby wykorzystać na okręt doświadczalny do prób z nowym kompleksem jeden z istniejących krążowników podwodnych projektu 658. Ustalono, że jednostka będzie gotowa do prób we wrześniu 1966 roku.

W związku z dużym obciążeniem CKB-18 zakończeniem prac nad proj. 667A problem przebrożenia atomowych podwodnych krążowników proj. 658 w kompleks D-9 spadł na CKB-16 (gł. konstruktor – N.F. Szulżenko).

Po rocznych wysiłkach Makiejew przedstawił projekt rakiety R-29 (4K75), lżejszej i bardziej kompaktowej niż produkcja Czelomieja. Konstrukcja rakiety opierała się na tych samych zasadach technicznych, co i wcześniejsza R-27. Jednakże po raz pierwszy zastosowano na niej szereg nowoczesnych rozwiązań. Konstruktor zrezygnował z tradycyjnych międzystopniowych i międzyzbiornikowych przedziałów. Silnik drugiego stopnia rakiety został umieszczony („zatopiony”) w zbiorniku utleniacza pierwszego stopnia, Górne dno zbiornika paliwa drugiego stopnia wykonano w kształcie stożka, w którym rozmieszczono „odwroconą” w stosunku do kierunku lotu głowicę bojową.

Rakietą UR-100M konstrukcji Czelomieja miała o 11% większą średnicę i była aż o 28% dłuższa. Powodem tego było umieszczenie silników w „suchych”

Notki biograficzne

Wiktor P. Makiejew

Urodził się 25.10.1925 r. w Kołymnie w obwodzie moskiewskim. Zaraz po ukończeniu szkoły podstawowej podjął pracę w zakładach lotniczych w Moskwie. W czasie wojny uczył się w Instytucie Lotniczym w Kazaniu a następnie kontynuował naukę w Moskwie. Jeszcze przed ukończeniem instytutu rozpoczął pracę w OKB-1 pod kierunkiem S.P. Korolewa. W 1950 ukończył wyższe kursy inżynierskie i powrócił pod skrzydła Korolewa. Wkrótce został wiodącym konstruktorem i zajmował się rakietą R-11. W 1955 r. przeniósł się do miasta Złotoust na Uralu gdzie w wieku zaledwie 31 lat został szefem specjalnego biura konstrukcyjnego. Pod jego rządami SKB-385 stało się wiodącą organizacją projektującą rakiety dla floty ZSRR. Powstał tutaj cały typoszereg morskich rakiet balistycznych: R-13, R-21, R-27, R-29, R-39. Doktor nauk technicznych (1965), członek rzeczywisty AN ZSRR (1976). Laureat Leninowskiej i Państwowej nagrody, dwukrotny Bohater Pracy Socjalistycznej. Zmarł 25 października 1985 roku w Moskwie.

Siergiej N. Kowaliew

Urodził się 15.08.1919 r. w Piotrogradzie w rodzinie marynarzy. W 1937 roku ukończył niemiecką szkołę w Leningradzie i wstąpił do Leningradzkiego Instytutu Budowy Okrętów. W lutym 1942 roku wywieziony z okrajonego Leningradu do Gorki. Tam kontynuował naukę w ewakuowanym Niokolajewskim Instytucie Budowy Okrętów, który ukończył w 1943 roku i zaczął pracę w CKB-18 w Gorkim. Po wojnie pracował w Leningradzie jako inżynier i konstruktor. W 1947 roku został wydelegowany do Niemiec, gdzie zapoznawał się z tamtejszym budownictwem okrętowym. Po powrocie podjął pracę w CKB-143. W 1953 roku ponownie w CKB-18 gdzie pracuje jako z-ca głównego konstruktora. W 1958 r. kierował projektowaniem pierwszego radzieckiego atomowego raketowca proj. 658, a następnie kolejnych projektu 667. W 1971 roku pod jego kierunkiem przystąpiono do projektowania największych w historii atomowych okrętów podwodnych proj. 941. Od 1981 r. konstruktor OPARB czwartego pokolenia. Doktor nauk technicznych (1973) członek Akademii Nauk ZSRR (1981) i RAN. Dwukrotny Bohater Pracy Socjalistycznej (1963 i 1974) laureat Leninowskiej (1965) i państwowej (1978) nagrody ZSRR.

przedziałach między stopniami rakiety. Głowica bojowa i przedział aparatury posiadały tradycyjną kompozycję. Oprócz tego, przy jednakowym ładunku głowicy, rakietą była o 28% cięższa od R-29. Co prawda dysponowała większym o 1/3 zasięgiem, ale nie miało to decydującego znaczenia w przypadku zastosowania na okręcie podwodnym. Do mankamentów UR-100M należy także zaliczyć sposób kierowania i dokładność rażenia celów. Dla zapewnienia celności dwukrotnie lepszej w porównaniu z R-29, dla UR-100M przewidywano wykorzystanie systemu radiokorekcji z brzegowymi punktami radiotechnicznymi. W rezultacie ograniczało to rejon działania OPARB do akwenów przybrzeżnych i czyniło rakietę wrażliwą na zakłócanie radioelektroniczne. Bez wspomnianego systemu radiokorekcji średnie odchylenie od celu wynosiło aż 10 km⁴.

W tej sytuacji wynik konkursu nie był trudny do przewidzenia. Makiejew i jego

biuro, decyzją z dnia 22 września 1964 roku, otrzymało zlecenie na realizację kompleksu D-9⁵. Tą samą decyzją wyznaczono wykonawców poszczególnych elementów kompleksu raketowego D-9. Oczywiście głównym odpowiedzialnym za cały kompleks było SKB-385. Pozostałe elementy miały realizować następujące podmioty:

1. NII-592 (gł. konstruktor - N.A. Sejmichatow) – system kierowania kompleksem, w tym aparatura współpracująca z kompleksem nawigacyjnym okrętu.

2. NII-944 (gł. konstruktor – N.A. Piliugin) pokładowa (raketowa) żyroskopowo stabilizowana platforma z systemem astrokorekcji lotu rakiety.

4. Nie bacząc na wybór D-9 Czelomieja „wychodził” podjęcie przez WPK decyzji o kontynuacji prac nad UR-100M, ale dla drugorzędnych zastosowań na pływających platformach, statkach transportowych itp. Po odsunięciu N.S. Chruszczowa od władzy jego faworyt popadł m. in. w niełaskę i program został anulowany. Sakowicz M.A., *Slawnoje diesiatilietije morskogo raketostrojenija*, „Tajfun” 2000 nr 5 s. 19

5. Tamże s. 18

3. NII-303 (gł. konstruktor W.I. Masliewskij) – kompleksy nawigacyjne okrętu podwodnego i sprzężenie ich z systemem kierowania kompleksem D-9.

4. MNII-1 (gł. konstruktor – R.R. Bielskij) – opracowanie wyspecjalizowanych okrętowych urządzeń obliczeniowych i sprzężenia maszyny liczącej (komputera) z systemem kierowania kompleksem D-9.

5. CKB-16 (gł. konstruktor – N.F. Szulzenko) – przebrojenie OPARB proj. 658 w nowy kompleks, skonstruowanie podwodnego stendu i wyrzutni rakietowej dla stendu naziemnego.

6. CKB-18 (gł. konstruktor – S.N. Kowaliew) – zaprojektowanie nowych nosicieli proj. 667B.

7. OKB-2 (gł. konstruktor A.M. Isajew) – silniki 1-ego i 2-ego stopnia rakiety⁶.

Ogólne kierownictwo prac nad kompleksem sprawował Zarząd Uzbrojenia Rakietowego i Artyleryjskiego WMF ZSRR. Natomiast wiodącą rolę przy ustalaniu założeń taktyczno-technicznych przyszłego kompleksu odgrywał Instytut Uzbrojenia WMF. Wkrótce po podpisaniu wspomnianego wcześniej postanowienia pracownicy instytutu przystąpili do uzgadniania założeń taktyczno-technicznych stawianych przez flotę. Jednym z takich wymagań było zapewnienie stałej gotowości do wyrzeliwania rakiet zarówno w trakcie przejścia do rejonu patrolowania, jak i przez cały czas pełnienia służby w tym rejonie. Drugim ważnym wymaganiem, jakie sformułowano, to skrócenie do minimum czasu przygotowania rakiet do startu. Podczas uzgodnień z konstruktorami, przyjęto, że ten czas wyniesie 8 minut, a tempo strzelań 10 sekund. Ważnym wymaganiem była też możliwość startu rakiet przy dowolnym kursie okrętu nosiciela. Początkowo przyjęto możliwość strzelania przy dowolnych kątach kursowych na cel w przedziale od 0° do 180° z dowolnej burty. Jednakże później na żądanie przemysłu kąty kursowe ograniczono do 90° (strzelanie tylko w dziobowym sektorze). Uzgodniono też szczegółowe założenia dla silników 1-szego i 2-ego stopnia rakiet, systemu obsługi rakiet, systemu kierowania kompleksem, aparatury pokładowej i aparatury treningowej. Opracowano także technologię i dokumentację projektową, a na jej podstawie przygotowano eksperymentalne wzory rakiet, naziemne i okrętowe systemy, przyrządy i urządzenia.

Oprócz składu zespołu wykonawców wspomniane postanowienie określało także harmonogram prac. I tak na marzec 1966 zaplanowano rozpoczęcie testów z makietami rakiet z zanurzającego się stendu. Czerwiec 1966 – to starty rakiet z naziemnego stendu. Natomiast we wrześniu 1966 r. miało rozpocząć testy morskie z przebudowanego okrętu podwodnego proj. 701. Na prośbę stoczniovców Rada głównych konstruktorów, powołana przez Państwowy Komitet Techniki Obronnej (GOKT) wprowadziła do harmonogramu dodatkowy etap – testy makiet rakiet na bezpieczeństwo przeciw pożarowe okrętu podwodnego w przypadku wybuchu pożaru lub eksplozji w szybie wyrzutni po starcie rakiet (przy otwartej pokrywie)⁷.

Próba ognia i wody

To, co powstało na deskach projektantów należało zweryfikować podczas prób poligonowych i fabrycznych. W warunkach poligonowych zaplanowano trzy etapy testów rakiet i całego kompleksu rakietowego:

1. tzw. „skoczkowe” próby pełnowymiarowymi makietami rakiet z nieruchomego zanurzającego się stendu i z eksperymentalnego okrętu podwodnego w celu sprawdzenia przechodniego (woda-powietrze) i początkowego powietrznego odcinka trajektorii.

2. próbne starty rakiet z naziemnego stendu dla sprawdzenia pokładowych systemów i urządzeń rakiet przy starcie i na wszystkich odcinkach trajektorii lotu.

3. próby bojowego wyposażenia rakiet na seryjnych okrętach⁸.

Do rozpoczęcia pierwszych testów z makietami rakiet był niezbędny stend. Główny projektant tej konstrukcji Jewgrafow uporał się z tym zadaniem w 1965 roku i dokumentacja potrzebna do jego budowy trafiła do wykonawcy tj. zakładu nr 444 w Nikolajewie. Architektura stendu PSD-9 nie różniła się od poprzednich konstrukcji. Projektanci zadali za to o dużo bogatsze wyposażenie techniczne. Po pewnych perturbacjach stend trafił wreszcie (co prawda z rocznym opóźnieniem), na swoje stanowisko na południowym poligonie morskim, nie opodal przylądka Fiolent (Morze Czarne). Tam też 23 września 1967 roku przeprowadzono pierwszy test z makietą 4K-75. Do testów używano pełno wymiarowych makiet z silnikami pierwszego stopnia i uproszczonym systemem kierowania. Start odbywał się z głębokości 40-50 metrów (6 prób) i z podwodnego położenia w pełni zatopionego szybu wyrzutni (1 próba).

Inauguracja testów nie wypadła zbyt okazale, bowiem makietą z powodu awarii amortyzatorów i zbyt wczesnego zatrzymania pracy silnika, nie osiągnęła wymaganej wysokości i runęła do wody. Nie zużyte komponenty paliwa wybuchły tworząc niezwykle toksyczny obłok przesuwający się szybko z wiatrem

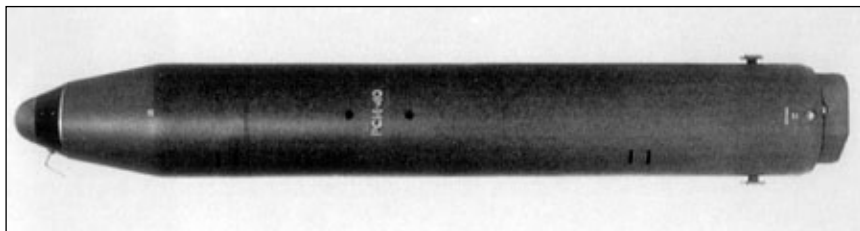
6. Żarkow W.I., *Rożdienije morskogo strategičeskogo szczyta Rossii*, „Sudostrojenije”, 1998 nr 1 s. 127.

7. *Tamże* s. 127

8. Awilow M.W., *Oni byli pierwszymi*, „Tajfun” 2001 nr 6 s.19.

Stend PSD-9 na którym prowadzono próby makiety rakiety R-29 na Morzu Czarnym. Fotografia sprzed kilku lat wykonana w Bałakławie. Fot. Witalij W. Kostriczenko





Rakieta R-29 kompleksu RSM-40.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

w kierunku stanowiska kierowania testami. Przebywający tam naukowcy i wojskowi musieli szybko przeciwżyć znaną w wojsku komendę – „maski włóż”! Po czym szybko zrejterowali w bezpieczne miejsce. Drugi start makiety wykonano z położenia nawodnego. Pomyślny rezultat tej próby potwierdził możliwość startu rakiety, w razie konieczności, także z położenia nawodnego okrętu. Trzeci z zaplanowanych na 1967 rok testów nie odbył się, ponieważ zawiodły urządzenia pokładowe makiety.

Po kilkumiesięcznej przerwie, próby wznowiono w marcu 1968 roku. Pięć udanych (z siedmiu) prób skłoniło komisję do podjęcia decyzji o przejściu do testów przeciwpożarowych i wybuchowych na odpowiednio wyposażonym stendzie⁹.

W drugim etapie prób poligonowych makiety zostały zastąpione przez prawdziwe rakiety. Ale zanim to nastąpiło trzeba było przeprowadzić niezbędne testy fabryczne. W 1968 roku w KBM, a także w zakładach kooperujących pełną parą szły przygotowania poszczególnych podzespołów kompleksu D-9. Krasnojarski Zakład Budowy Maszyn – producent rakiety R-29 we wrześniu 1968 przeprowadził szereg testów aparatury pokładowej przygotowywanej dla pierwszego egzemplarza rakiety. Testy odbywały się w cechu montażowym i przylegających do niego pomieszczeniach o wielkości boiska do piłki nożnej. W grudniu tego roku próby fabryczne zakończono i pierwszy egzemplarz R-29 został odprawiony na państwowy centralny poligon morski. W styczniu następnego roku rada głównych konstruktorów podjęła decyzję o przystąpieniu do prób lotnych z naziemnego stendu¹⁰.

Kolejny etap prób trwał od marca 1969 do końca 1970 r. pod nadzorem komisji państwowej. Przewodniczył jej kontradmirał E.D. Nowikow, a kierownikiem technicznym był sam Makiejew. Miejsce wybrane na próby znajdowało się w małej miejscowości Nienoksa położonej nad Morzem Białym niedaleko Siewierodwinska. Ten etap testów, oprócz zwykłych prób lotnych, obejmo-

wał także sprawdzanie systemu astrokorekcji, zrzucanie czepca balistycznego, oddzielanie pierwszego stopnia rakiety, jej głowicy i celów pozornych. Program przewidywał 16 startów próbnych. Pierwszy start rakiety, pomimo opóźnienia z powodu niesprawności aparatury pokładowej, zakończył się pomyślnie. Podobnie było z dwoma następnymi testami. Dalsze próby przebiegały ze zmiennym szczęściem, sześć startów udanych i tyle samo nieudanych. Połowa niepowodzeń miała swoje przyczyny w niewłaściwym funkcjonowaniu aparatury przeliczeniowej, a druga połowa została spowodowana usterkami, których nie udało się wykryć w trakcie przygotowań przedstartowych. Przy wszystkich tych nieudanych startach zadziałały urządzenia typu APR¹¹. Łącznie wykonano 20 startów rakiety w (wariancie telemetrycznym lub inercyjnym). Punkty pomiarowe rozmieszczone na poligonie morskim, kosmodromie Pliesieck i poligonie Kura na Kamczatce dokonywały pomiarów telemetrycznych i trajektorii lotu rakiety. Dwukrotnie testowano rakiety na maksymalny zasięg lotu. Ponieważ w tym przypadku upadek głowicy następował na akwenie Oceanu Spokojnego, śledzeniem lotu głowicy bojowej na końcowym odcinku trajektorii i obserwowanie pozycji jej wodowania przypa-
dało w udziale specjalnemu zespołowi okrętów Floty Oceanu Spokojnego¹².

Najbardziej pechowy okazał się ostatni w programie 16-ty start. Około godziny 21 czasu moskiewskiego rakieta wystartowała, ale zdołała się wznieść tylko kilkadziesiąt metrów nad stanowiskiem startowym i runęła na ziemię. Nastąpiła eksplozja 30 ton paliwa raketowego. Poważnym uszkodzeniom uległy szyb wyrzutni oraz stanowisko startowe. Ponieważ próby nie mogły się zakończyć nieudanym startem, komisja zebrała się zaraz po awarii w sali klubowej poligonu w celu przedyskutowania całego wydarzenia i ustalenia, co robić dalej. Poważną atmosferę narządził drobny incydent. Po wystąpieniu głównego konstruktora silników rakiety Isajewa głos zabrał oficer polityczny poligonu. Zanim zdążył powiedzieć pierwsze słowo,

ze ściany z hukiem spadł portret Lenina. Sytuacja stała się komiczna, dla utrzymania powagi całego gremium trzeba było ogłosić przerwę.

Jak wykazało dochodzenie przyczyną nieudanego startu była awaria silnika, który nie osiągnął dostatecznej mocy. Po tym zdarzeniu nastąpiła kilkutygodniowa przerwa, niezbędna do usunięcia powstałych uszkodzeń. W tym czasie komisja podjęła decyzję o przekazaniu czterech rakiet, przeznaczonych pierwotnie do testów z okrętu podwodnego, w celu dokończenia prób naziemnych. Latem 1970 roku przeprowadzono ostatnie cztery starty, tym razem już bez niespodzianek. Łącznie w okresie od marca 1969 do listopada 1970 r. przeprowadzono 20 prób.

Końcowe próby przeprowadzono z pokładu doświadczalnego atomowego okrętu podwodnego projektu 701 (przebrojony K-145 projektu 658)¹³. W tym celu okręt przebazowano do бухты Оlenija w Zatoce Kolskiej. 25 grudnia 1971 roku nastąpił pierwszy start. Z powodu silnego załodzenia M. Białego start rakiety odbył się z położenia nawodnego. Próby kontynuowano na M. Barentsa i M. Norweskim.

I tym razem nie udało się uniknąć awarii. Podczas piątej próby startu uszkodzeniu uległ zbiornik paliwa pierwszego stopnia. Nastąpił wybuch, który wyrzucił górną część rakiety z szybu wyrzutni. Z powodu odniesionych uszkodzeń okręt skierowano do stoczni na remont. Ostatni z zaplanowanych (szósty) start odbył się dopiero 21 sierpnia 1972 roku i przebiegał bez zakłóceń. Łącznie do zakończenia prób w dniu 28 listopada 1972 r. z pokładu K-145 wystrzelono 13 rakiet¹⁴.

9. Obszerne doświadczenia z tego zakresu pozwoliły projektantom wnieść szereg istotnych korekt do konstrukcji m.in. wyrzutni startowych. Inżynier F.M. Filkow zaprojektował tzw. „słabe ogniwo”. Było to urządzenie zapobiegające otwarciu pokrywy szybu wyrzutni w przypadku wzrostu ciśnienia w szybie o 1-2 kG/cm² w porównaniu do ciśnienia zaburtowego. *Żarkow W.I. op. cit. s. 128*

10. *M.W. Awilow op. cit. s. 21*

11. Dla zabezpieczenia R-29 przed zboczeniem z zadanej trajektorii i upadkiem (całej rakiety lub jej części) poza granicami stref bezpieczeństwa, wyposażono ją w system awaryjnego niszczenia (APR) opracowany przez KBM. W przypadku odchylenia się rakiety z jakiegokolwiek przyczyny od zaplanowanej trajektorii, system APR otrzymuje od pokładowego żyrokompasu sygnał do zniszczenia rakiety, po ewentualnym oddzieleniu niektórych części. *Awilow M.N. op. cit. s. 20.*

12. Ciekawy artykuł na temat tych okrętów ukazał się w nr 40/2007 „Ganguta”.

13. Szerzej na temat tego okrętu patrz artykuł autora – „Okręty Wojenne” 2003 nr 6.

14. *Szirokorad B., Orużije oteczestwiennogo flota 1945-2000, Mińsk-Moskwa 2001 s. 407.*

Ponad 7-letnie opóźnienie w realizacji kompleksu spowodowało zerwanie wielu zaplanowanych wcześniej projektów. Nie powiodły się plany rozmieszczenia kompleksu na większości rakietowców zbudowanych w końcu lat sześćdziesiątych - początku siedemdziesiątych¹⁵. Kolejnym negatywnym następstwem było niepotrzebne przeciągnięcie budowy okrętów projektu 667A z moralnie zastarzałym kompleksem D-5. Symptomatyczne było to, że ostatnie próbne starty R-29 przeprowadzono z K-279, pierwszego okrętu projektu 667B „Murena” – podstawowego nosiciela kompleksu D-9. Potrzeba było jeszcze kilku próbnych startów z tej jednostki, aby w grudniu 1972 roku wyrzuceniem poczwórnej salwy rakiet zakończyć ostatecznie wieloletni cykl testów. Dopiero 12 marca 1974 roku postanowieniem KC KPZR i Rady Ministrów ZSRR, kompleks formalnie przyjęto do uzbrojenia floty.

Narodziny „Mureny” czyli projektu 667B

Założenia taktyczno-techniczne dla nowych atomowych krążowników podwodnych zatwierdzono w 1965 roku nadając im numer projektu 667B i kod „Murena” (kod NATO *Delta I*). Jak już powiedziano wcześniej prace projektowe nad okrętem powierzono doświadczonemu kolektywowi CKB MT „Rubin” (dawne CKB-18) pod kierunkiem głównego konstruktora S.N. Kowaliewa. Pra-

ce nad okrętem przebiegały dość szybko, ponieważ jego konstrukcja bazowała na poprzedniku, czyli projekcie 667A.

Budowę serii złożonej z 18 okrętów zlecono dwóm stoczniom: Siewmaszowi w Siewierodwinski (10 jednostek) i stoczni im. Leninskogo Komsomola w Komsomolsku nad Amurem (8 jednostek). Załogi obu stocznii nabrały już sporej wprawy przy budowie długiej serii okrętów projektu 667A, toteż budowa ich następców posuwała się w szybkim tempie. Protoplasta serii K-279 został rozpoczęty w 1971 r. a już w grudniu następnego roku był gotów do prób.

Próby odbiorcze okrętu odbywały się pod nadzorem komisji państwowej, której przewodniczył kapitan 1-szej rangi Duszenok. Przymusowa przerwa w próbnych startach spowodowana uszkodzeniem K-145, skierowała uwagę wszystkich odpowiedzialnych za kompleks na K-279. Wspólną decyzją dowództwa floty i Ministerstwa Przemysłu Maszynowego sześć rakiet, przygotowanych dla 701, przekazano na K-279 w celu kontynuowania testów. Szczególne emocje towarzyszyły ostatniemu wyjściu okrętu na próbne strzelanie salwą rakietową. Do Siewierodwinka przybyli wszyscy główni konstruktorzy okrętu, jego systemów uzbrojenia i urządzeń, a także różnej rangi urzędnicy ministerstw i odpowiednich zarządów, admirałowie i oficerowie floty.

Po wyjściu z Siewierodwinka okręt przybył w wyznaczony rejon Morza Białego i położył się na kurs bojowy. W przewidzianym czasie zajął pozycję na głębokości startowej i minuta po minucie w ustalonym czasie wykonał cztero-rakietową salwę w stronę akwenu na O. Spokojnym. Po kilkunastu minutach z Dalekiego Wschodu nadszedł radiogram o pomyślnym wodowaniu głowic w zadanym rejonie O. Spokojnego. Oprócz okrętów radzieckich, w rejonie upadku głowic pojawiły się także okręty U.S. Navy¹⁶. Zgodnie z panującym wówczas obyczajem wysłano odpowiedni telegram na ręce urzędującego genseka L. Breżniewa. Po czym członkowie komisji złożyli swoje podpisy na akcie odbioru okrętu.

Tradycyjnie już w Komsomolsku nad Amurem budowa okrętów tego typu zaczęła się nieco później, niż w Siewierodwinski. Pierwsza jednostka K-366 weszła do służby w 1974 roku. Dokładne daty budowy wszystkich osiemnastu okrętów wymieniono w tabeli na następnej stronie.

(ciąg dalszy nastąpi)

15. Oprócz wymienianego często okrętu projektu 701 w kompleks D-9 przebrojono jeszcze tylko jeden konwencjonalny okręt podwodny K-118 (projekt 629 kod NATO *Golf*) przebudowany według projektu 601. Na okręcie o wyporności ok. 4000 t umieszczono sześć rakiet R-29. Wszedł do służby dopiero w 1976 roku.

16. „Morskoj Sbornik” 1998 nr 10 s. 24.

Okręt podwodny projektu 667B w drodze do sektora patrolowania – 1979 rok.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III



Mureny polarnych mórz

Daty budowy okrętów projektu 667B					
Nazwa	Nr budowy	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby	Wycofanie ze służby
K-279	310	30.03.1970	20.12.1971	27.12.1972	14.03.1992
K-447	311	18.03.1971	31.12.1972	30.09.1973	2002
K-450	312	30.07.1971	15.04.1973	29.12.1973	30.03.1993
K-385	324	20.10.1971	18.06.1973	30.12.1973	30.11.1994
K-457	325	31.12.1971	25.08.1973	30.12.1973	2001
K-465	326	22.03.1972	02.12.1973	30.09.1974	25.01.1994
K-460	337	05.06.1972	07.02.1974	20.09.1974	28.03.1995
K-472	338	10.08.1972	26.04.1974	14.11.1974	28.03.1995
K-475	339	17.10.1972	25.06.1974	23.12.1974	28.03.1995
K-171	340	24.01.1973	04.08.1974	29.12.1974	28.03.1995
K-366	221	06.03.1973	08.06.1974	30.12.1974	28.09.1993
K-417	222	09.05.1974	06.05.1975	20.12.1975	12.02.1995
K-477	223	05.12.1974	13.07.1975	30.12.1975	28.03.1995
K-497	224	21.02.1975	29.04.1976	31.10.1976	28.03.1995
K-500	225	25.07.1975	14.07.1976	19.12.1976	?
K-512	226	21.01.1976	26.09.1976	18.08.1977	28.03.1995
K-523	227	01.07.1976	03.05.1977	30.10.1977	28.03.1995
K-530	228	05.11.1976	23.07.1977	28.12.1977	2003

FOTOKOLEKCJA

Radziecki krążownik śmigłowiec Moskwa
na początku lat siedemdziesiątych na Morzu Śródziemnym.
Fot. zbiory Siergiej Bałakin





Amerykańskie okręty dowodzenia

Suplement – Na przełomie XX i XXI wieku

Okręt dowodzenia połączonych sił zbrojnych *Mount Whitney* (LCC/JCC-20) sfotografowany w dniu 27 sierpnia 2005 roku na Morzu Śródziemnym. Po 2010 roku Marynarka Stanów Zjednoczonych planuje zastąpić obydwie jednostki dowodzenia typu *Blue Ridge* nowymi okrętami. Fot. U.S. Navy

Revolucja informacyjna, która nastąpiła pod koniec XX wieku w zasadniczy sposób zmieniła koncepcję operacyjnego działania sił zbrojnych, w tym oczywiście także Marynarki Wojennej jako ich rodzaju. Dowodzenie siłami zbrojnymi Stanów Zjednoczonych ma odbywać się na wspólnym szczeblu, przy tym różne rodzaje sił zbrojnych powinny współdziałać zarówno ze sobą, jak też z siłami alianckimi i koalicyjnymi oraz agencjami i organizacjami cywilnymi.

Okręty dowodzenia połączonych sił zbrojnych

We wrześniu 1999 roku Marynarka Stanów Zjednoczonych rozpoczęła studia nad nową generacją okrętów dowodzenia, które miałyby zastąpić istniejące jednostki pełniące służbę od niemal czterdziestu lat. Nowe okręty, które miałyby być uniwersalną platformą dowodzenia i kierowania połączonych sił zbrojnych na wodach oddalonych od macierzystych, zostały wstępnie oznaczone sygnaturą JCC(X)¹. Jednostki miałyby mieć możliwość operowania na wszystkich akwenach, w szczególności przybrzeżnych oraz wspierania połączonych, morskich sił ekspedycyjnych także poprzez precyzyjne uderzenia na instalacje brzegowe.

Wykonywane pod bezpośrednim nadzorem Biura Sekretarza Obrony Willia-

ma S. Cohena studium analiz nowych okrętów dowodzenia zostało podzielone na dwie części. W pierwszym etapie, którego realizację zakończono wiosną 2000 roku porównano alternatywne możliwości osiągnięcia wymaganych funkcji dowodzenia przez specjalnie zbudowane do tego celu okręty, jak też systemy mieszane oparte na stanowiskach lądowych oraz stanowiskach dowodzenia usytuowanych na jednostkach pływających takich jak: lotniskowce, krążowniki rakietowe, czy okręty desantowe. Wnioskiem z pierwszego etapu prac była opinia o kapitalnym znaczeniu w przyszłości dedykowanych pływających stanowisk do dowodzenia wspólnymi operacjami bojowymi. Efektem pierwszej części analiz był zamiar Departamentu Obrony Stanów Zjednoczonych wyasygnowania odpowied-

nio w latach finansowych 2004-2007 funduszy na cztery nowe okręty dowodzenia o planowanych sygnaturach od JCC-1 do JCC-4. Ich konstrukcje zamierzano oprzeć na rozwiązaniach budowanego właśnie lidera typu nowej generacji okrętów desantowych-doków – *San Antonio* (LPD-17). Jednostki sztabowe miałyby być przy tym wyposażone w zintegrowany system energetyczny zapewniający energię elektryczną dla napędu, uzbrojenia, dowodzenia oraz systemów ogólnookrętowych.

Ukończony w ramach budżetu roku finansowego 2001 drugi etap analiz określał oczekiwane własności taktyczno-operacyjne nowych okrętów dowodzenia. Rozważania dotyczyły wymaganych funkcji operacyjnych określanych mianem C4ISR² (tj.: dowodzenia, kierowania, łączności, informatyki, wywiadu, nadzoru i rozpoznania) oraz sztabów połączonych sił

1. JCC(X) – Joint Command and Control (next-generation) ship.

2. C4ISR – Command, Control, Communication, Computers, Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance.



Pomocniczy uniwersalny okręt sztabowy *Coronado* (AGF-11) w marcu 2004 roku w rejsie z San Diego do Yokosuka, gdzie przez siedem miesięcy zastępował w roli jednostki flagowej 7 Floty remontowany *Blue Ridge* (LCC-19). Okręt został skreślony z listy floty w dniu 26 września 2006 roku. Fot. U.S. Navy

zbrojnych i bieżących operacji. Wnioski z tych analiz dotyczyły:

- podziału funkcji C⁴I³ (tj.: dowodzenia, kierowania, łączności, informatyki i wywiadu) pomiędzy okręt dowodzenia i elementy sztabu usytuowane na bezpiecznych stanowiskach na brzegu, co jest związane z określeniem optymalnej liczebności załóg sztabowych zaokrętowanych na pokładzie jednostki dowodzenia;

- stosowania nowoczesnych technologii wraz z ich wpływem na liczebność zaokrętowanych załóg sztabowych;

- liczby okrętów niezbędnych z punktu widzenia spełniania założonych kryteriów;

- charakterystyk taktyczno-technicznych okrętów, a w szczególności ich żywotności, prędkości oraz liczebności załóg w podziale na personel floty, wojskowego transportu morskiego i cywilny.

Ponieważ funkcje dowodzenia zostały rozdzielone pomiędzy części sztabów zaokrętowane i zakwaterowane na lądzie, właściwości operacyjne nowych jednostek dowodzenia połączonymi siłami zbrojnymi mogły zostać ograniczone jedynie do niektórych funkcji C⁴ISR. Efektywność zintegrowanych systemów dowodzenia wymagała natomiast określenia właściwości ich elementów podzielonych pomiędzy różne platformy, co było równie ważne jak określenie charakterystyki okrętu. Wymagania operacyjne dla nowych jednostek dowodzenia miały zostać określone przez Radę

Nadzoru Wymagań Marynarki⁴ i przedstawione wraz ze wstępnymi analizami kosztów Radzie Nadzoru Wymagań Połączonych Sił Zbrojnych⁵ w roku finansowym 2002.

Terrorystyczny atak na „World Trade Center” w Nowym Jorku, który miał miejsce w dniu 11 września 2001 roku, uaktywnił zwolenników wprowadzenia do służby w amerykańskiej Marynarce Wojennej okrętu pełniącego rolę ruchomego centrum dowodzenia mogącego dodatkowo funkcjonować jako mobilny szpital i dysponującego dużą liczbą miejsc mieszkalnych. Jednostka taka mogłaby niezależnie personel amerykański przebywający na oddalonych placówkach od kwater lądowych zabezpieczając go przed atakami bombowymi, takimi jak miały miejsce w Khobar Towers w Arabii Saudyjskiej czy w libańskim Bejrucie. Zwolennicy realizacji tej koncepcji proponowali skapitalizowanie gwarancji na dwa znajdujące się aktualnie w budowie w stocznjach amerykańskich uniwersalne statki pasażerskie, udzielonej wcześniej przez MARAD⁶, tj. administrację żeglugi Stanów Zjednoczonych. Ustawa o przeznaczeniu środków na ten cel w ramach budżetu roku finansowego 2002 została uchwalona przez Kongres w dniu 20 grudnia 2001 roku.

Będące przedmiotem zainteresowania statki były budowane w ramach przyjętego przez Departament Obrony Stanów Zjednoczonych w październiku 1997 roku programu „Proje-

ct America⁷”, finansowanego w ramach funduszy następnego roku budżetowego. Program ten wywodził się jeszcze z autoryzowanej przez Kongres w 1993 roku inicjatywy Prezydenta Billa Clintona, której ideą była budowa statków handlowych dla armatorów amerykańskich w stocznjach krajowych budujących przeważnie okręty wojenne. W ramach programu „Project America” hawajski armator American Classic Voyages, Inc. miał zbudować dwa nowoczesne wycieczkowce oceaniczne z terminem dostawy pierwszej jednostki w 2005 roku, a drugiej trzy lata później. Przyjęte przepisy dawały mu przy tym 30-letni, faktyczny monopol na rejsy wycieczkowe wśród Wysp Hawajskich. Kontrakt na bu-

dowę statków American Classic Voyages podpisały w dniu 9 marca 1999 roku z konsorcjum złożonym ze stoczni amerykańskiej Litton Ingalls Shipbuilding i fińskiej Kvaerner Masa Yards. Jednostki miały być największymi statkami pasażerskimi jakie kiedykolwiek zbudowano w Stanach Zjednoczonych i pierwszymi od czterdziestu lat dużymi amerykańskimi jednostkami pasażerskimi. W dniu 12 kwietnia tego roku administracja morska, w ramach programu udzielania gwarancji finansowych dla budownictwa okrętowego przyznała na budowę wycieczkowców kwotę 1,1 mld dolarów, włącznie z opcją gwarancji na budowę trzeciej jednostki.

Stępka wycieczkowca „Project America 1” została położona w dniu 10 października 2000 roku w stoczni Litton Ingalls w Pascagoula, w stanie Mississippi. Z wielu względów budowa statku była jednak opóźniona tak, że w lipcu następnego roku jej stan zaawansowania wynosił niewiele ponad 20%. Termin przekazania jednostki United States Lines będącemu oddziałem American Classic Voyages przesunął się już wówczas o rok, przy czym koszt jej budowy wzrósł do 460 mln dolarów. Zanim

3. C⁴I – Command, Control, Communication, and Computers.

4. Navy Requirements Oversight Council.

5. Joint Requirements Oversight Council.

6. MARAD – MARitime ADministration – wchodzi w skład Ministerstwa Transportu Stanów Zjednoczonych.

7. Program ten nosił poprzednio nazwy: „Great Hawaiian” i „US-Flag Cruise Ship Pilot Project”

jednak budowa wycieczkowca ruszyła na dobre, w dniu 19 października 2001 roku jego armator ogłosił bankructwo. Zadłużenie firmy wobec ponad tysiąca wierzycieli (w tym Departamentu Transportu) przekroczyło bowiem 450 mln dolarów – wobec niespełna 40 mln dolarów aktywów własnych. W takiej sytuacji prace przy budowie pierwszego statku wstrzymano przy stanie zaawansowania wynoszącym 37%. Stępka drugiej jednostki nie została jeszcze położona, chociaż zamówiono dla niej niektóre elementy wyposażenia – w tym silniki i wały napędowe. Dziesięć dni później amerykańska administracja żeglugi, która do tej pory poręczyła 185 mln dolarów kredytu, formalnie zawiesiła udzielanie dalszych gwarancji.

Na początku 2002 roku Marynarka Stanów Zjednoczonych, wypełniając wytyczne Kongresu z grudnia poprzedniego roku przystąpiła do analiz możliwości przystosowania wycieczkowców, do których od razu przyłączyła się prześmiewcza nazwa „Navy Love Boats”, do roli okrętów dowodzenia. Kadłuby jednostek w oczywisty sposób wymagały modyfikacji, przy czym ich duża objętość dawała znaczne możliwości funkcjonalnego ich przystosowania do nowych potrzeb. Należało przy tym wzmocnić pokłady oraz zabudować lądowiska i hangary dla śmigłowców, a także maszty dla anten urządzeń radioelektronicznych. Koszt przystosowania statku programu „Project America” wydawał się nie być większy niż

szacowany wówczas na 800 mln dolarów koszt budowy pojedynczego okrętu desantowego-doku typu *San Antonio*. Dodatkowe koszty z pewnością generowałyby konieczność zmiany standardów, w jakich budowane były jednostki. Wycieczkowce powstawały bowiem w oparciu o przepisy projektowe American Bureau of Ships i Lloyd Register, a okręty dowodzenia musiałyby spełniać standardy floty, zwłaszcza co do żywotności, kontroli uszkodzeń i obrony przeciwwarowej. Być może nawet, statki „Project America” nie dałyby się przystosować do wymagań floty w żądanym zakresie. Po wykonaniu wstępnych analiz, w kwietniu 2002 roku Szef Operacji Floty admirał Vernon Clark przedstawił więc oficjalne stanowisko Marynarki potwierdzając brak zainteresowania budowanymi wycieczkowcami w kontekście ich konwersji na okręty dowodzenia.

Ostatecznie, z planowanych dwóch wycieczkowców „Project America” ukończono tylko pierwszy, który został przejęty przez Norwegian Cruise Lines. Wodowany w 2003 roku kadłub został przeholowany do Niemiec gdzie z dużym opóźnieniem, spowodowanym min. uszkodzeniami odniesionymi podczas huraganowego sztormu w dniu 14 stycznia 2004 roku, został wyposażony przez Lloyd Werft w Bremerhaven. W dniu 6 czerwca 2005 roku wycieczkowiec pod nazwą *Pride of America* został wprowadzony do eksploatacji we flocie Norwegian Cruise Lines – America. Statek⁸ pływa pod banderą Stanów Zjedno-

czonych, z całkowicie amerykańską załogą, głównie w rejsach wycieczkowych z Nowego Jorku na Florydę i wśród Wysp Hawajskich.

Po rezygnacji z wykorzystania nieukończonych kadłubów wycieczkowców „Project America”, Rada Nadzoru Wymagań Marynarki Stanów Zjednoczonych preferowała opcję budowy uniwersalnych okrętów dowodzenia połączonych sił zbrojnych, poprzez dodanie dwóch jednostek do programu budowy okrętów desantowych-doków typu *San Antonio*. Zamierzano ukończyć je w konfiguracji JCC(X) tak, aby po roku 2010 zastąpiły one obydwie jednostki typu *Blue Ridge* i pozostawały w służbie czynnej co najmniej do 2050 roku.

Pod koniec 2002 roku Marynarka Stanów Zjednoczonych zaczęła jednak stopniowo wycofywać się z projektu uniwersalnych okrętów sztabowych połączonych sił zbrojnych JCC(X) skłaniając się bardziej do wykorzystania jako platform dowodzenia nowoprojektowanych jednostek dla Morskich Sił Dyslokowanych – MPF⁹. Program wcześniejszego rozlokowania jednostek pływających należących do Dowództwa Wojskowego Transportu Morskiego jest istotną składową amerykańskiej triady morskie-

8. Wycieczkowiec został nieco powiększony względem pierwotnych założeń „Project America”. *Pride of America* ma pojemność brutto 226 840 m³ i wymiary 280 m x 32 m x 8,00 m oraz prędkość 21 w. Zabiera na pokład od 2146 do 2440 pasażerów, których obsługuje ponad 1000 osób załogi.

9. MPF – Maritime Prepositioning Force.

Niedoszły „Navy Love Boat” – pływający we flocie Norwegian Cruise Lines wycieczkowiec *Pride of America*. Jego niedokończony kadłub miał stanowić platformę dla nowego amerykańskiego okrętu dowodzenia.

Fot. Cruise Lines



go planowania militarnego XXI wieku, do której należą siły: osłonowe, uderzeniowe i dalekiego bazowania. Podstawowym elementem tych ostatnich są załadowane wyposażeniem i zaopatrzeniem transportowce dyslokowane uprzednio w kluczowych rejonach świata tak, aby w razie potrzeby mogły one w krótkim czasie być gotowe do wsparcia jednostek armii lądowej, floty, lotnictwa, piechoty morskiej i logistycznych. W Programie bierze udział łącznie 35 jednostek pływających podzielonych na trzy kategorie. W pierwszej z nich jest 10 jednostek przeznaczonych do wsparcia armii lądowej, w drugiej 16 jednostek (tj. Morskie Siły Dyslokowane – MPF) dla wsparcia piechoty morskiej oraz w trzeciej 9 jednostek dla wsparcia pozostałych rodzajów sił zbrojnych. Morskie Siły Dyslokowane składają się z trzech dywizjonów, z których 1 Eskadra (3 jednostki) bazuje w Neapolu i odpowiada za wsparcie hipotetycznych operacji militarnych na Morzu Śródziemnym i Wschodnim Atlantyku. 2 Eskadra, której skład jest elastyczny bazuje na wyspie Diego Garcia i działa na Oceanie Indyjskim. 3 Eskadra, również o zmiennym składzie bazuje na wyspach Guam oraz Saipan i operuje na Oceanie Spokojnym.

Począwszy od 1997 roku w Korpusie Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczo-

nych trwają prace nad koncepcją morskich sił dyslokowanych przyszłości – MPF(F)¹⁰. Ich doktryna, która została ogłoszona w dokumencie „MPF 2010 and beyond¹¹”, podpisanym przez ówczesnego dowódcę Korpusu generała Charlesa C. Krulak'a w dniu 31 grudnia 1997 roku, opiera się na założeniu niewielkiej dostępności baz lądowych i oparciu operacji militarnych na siłach ekspedycyjnych bazujących na morzu. Służące jako ich bazy nowe jednostki pływające MPF(F) miałyby być zdolne do zaopatrywania i wsparcia wysadzonej na brzeg brygady piechoty morskiej przez 30 dni oraz zapewnienia obsługi pojazdom i statkom powietrznym. W dniu 5 grudnia 2002 roku zastępca sekretarza obrony ds. zamówień, technologii i logistyki polecił opracowanie analiz efektywności budowy takich jednostek.

Prace analityczne nad jednostkami pływającymi MPF(F) były prowadzone wspólnie przez Marynarkę Wojenną i Korpus Piechoty Morskiej. Wśród liczącej 375 okrętów floty, której budowę w marcu 2003 roku Marynarka rekomendowała Kongresowi znalazło się 21 nowych jednostek pływających MPF(F). W raporcie z przeprowadzonych analiz, który został przedstawiony w dniu 21 stycznia 2004 roku, określi-

no konfigurację potencjalnej jednostki zbliżonej do eksploatowanych obecnie Ro/Rowców przystosowanych do obsługi dużych powietrznych statków transportowych. Analizy pokazywały, że nowe jednostki mogłyby pełnić także wiele z funkcji uniwersalnych okrętów sztabowych połączonych sił zbrojnych JCC(X). Niektóre z misji dowodzenia, takie jak np. opracowywanie i wydawanie rozkazów zadaniowych dla sił powietrznych (ATO)¹², przekraczałyby jednak ich możliwości ze względu na konieczność zmieszczenia się w limicie cenowym. Studium rekomendowało budowę trzech dywizjonów po 5-6 nowych jednostek MPF(F). Każdy z dywizjonów miał mieć przy tym możliwość transportowania wyposażenia i zaopatrzenia dla brygady ekspedycyjnej piechoty morskiej, jednostki morskiego wsparcia ogniowego oraz jednostki zabezpieczenia medycznego. W lipcu 2004 roku specjalna grupa wyższych oficerów Marynarki, podczas spotkania w siedzibie Ministerstwa Obrony dokonała dalszego ograniczenia kosztów budowy. Zrezyg-

10. MPF(F) – Maritime Prepositioning Force (Future).

11. Ang.: „Morskie Siły Dyslokowane 2010 i później”

12. ATO – Air Tasking Order

Wprowadzony do służby w 2005 roku okręt desantowy-dok *San Antonio* (LHD-17) podczas prób morskich na Zatoce Meksykańskiej. Dwie jednostki tego typu zamierzano ukończyć w konfiguracji okrętów dowodzenia połączonych sił zbrojnych (JCC(X)) i zastąpić nimi jednostki typu *Blue Ridge*.
Fot. U.S. Navy





Należący obecnie do operującej na Pacyfiku 3 Eskadry Morskich Sił Dyslokowanych RO-ROwiec *Charlton* (T-AKR-314). Być może część nowych jednostek programu MPF(F) będzie przystosowana do pełnienia niektórych funkcji uniwersalnych okrętów sztabowych połączonych sił zbrojnych JCC(X). Fot. U.S. Navy

nowano wówczas min. z możliwości okrętowania nowoprojektowanych samolotów wielozadaniowych JSF¹³, dokonywania przegladów śmigłowców, załadunku i rozładunku przy stanie morza >3 oraz konstrukcji opartej na standardach budowy okrętów wojennych. Wśród wniosków raportu znalazły się zalecenia budowy jednostek MPF(F) w oparciu o kadłub statku handlowego zbudowanego według przepisów American Bureau of Shipbuilding, bez ograniczeń wynikających z wielkości służ Kanału Panamskiego. Jednostki takie miałyby być obsługiwane przez cywilne załogi dowództwa Wojskowego Transportu Morskiego i wyposażone w napęd elektryczny i ciężkie urządzenia przeładunkowe. Miały mieć możliwość obsługi pojazdów i statków powietrznych, a także wsparcia dla jednostek ekspedycyjnej brygady piechoty morskiej oraz możliwość wyładunku dwóch batalionów piechoty morskiej w ciągu 8-10 godzin – jednego za pomocą środków pływających i jednego powietrznych oraz ich wspierania materiałowego podczas pobytu na brzegu przez 20 dni. Całkowity koszt programu budowy nowych jednostek MPF(F) został oszacowany na 9 do 30 mld dolarów.

W strategicznym planie „Sea Power 21” z 2004 roku firmowanym przez Szefa Operacji Floty admirała Vernona Clarka została zawarta koncepcja wyposażenia jednostek MPF(F) w moduły dowodzenia i kierowania klasy C⁴I, które mogłyby wspierać morski komponent Marynarki Wojennej. Dzięki temu, połączone siły zbrojne zyskałyby możliwość działania z bezpiecznych, ruchomych i związanych z ogólnosiwiatową siecią informacyjną baz morskich. Jednostki programu MPF(F), wyposażone tak jak uniwersalne okręty sztabowe połączonych sił zbrojnych JCC(X), byłyby szczególnie wartościowe dla sił Stanów Zjednoczonych w przypadkach odmawiania im dostępu do szlaków tranzytowych tak, jak to miało miejsce podczas wojny w Iraku, kiedy to Turcja odmówiła wojskom amerykańskim dostępu do północnej granicy Iraku. Niezbędną wyporność takiego okrętu określono na 50 tys. ton, przy długości jego kadłuba co najmniej 245 m (>800 stóp). Jednostki musiałyby bowiem mieć możliwość zaokrętowania odpowiedniej liczby żołnierzy piechoty morskiej, adekwatnego do niej lotnictwa pokładowego, rozładunku, zaopatrywania sił na lądzie poprzez powietrzne i nawod-

ne środki transportowe, uzupełniania zaopatrzenia w morzu, remontu pojazdów, samolotów i śmigłowców oraz rekonfiguracji wyposażenia w przypadku różnych misji. Musiałby być także zdolne do współdziałania z operacyjnymi zespołami desantowymi. Z punktu widzenia Marynarki oprócz odpowiedniego modułu sztabowego przeniesionego z jednostek JCC(X) okręty takie musiałyby być wyposażone w centrum medyczne. Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych, wspólnie z Dowództwem Połączonych Sił Zbrojnych w Norfolk w stanie Wirginia pracuje od pewnego czasu nad rozwojem ruchomego modułu dowodzenia i kierowania (DJ2C)¹⁴, który mógłby być wykorzystany przez jednostki programu MPF(F). Okręty mogłyby przekazywać swoje zadania logistyczne i wsparcia będąc wówczas wykorzystywane jako jednostki sztabowe dla dowodzenia i kierowania połączonych sił zbrojnych. Zgodnie z przedstawionymi na początku stycznia 2004 roku założeniami przewidywano wyasygnowanie w latach budżetowych

13. JSF – Joint Strike Fighter

14. DJ2C – Deployable Joint Command and Control.

2005-2009 środków na budowę trzech jednostek programu MPF(F), przy czym pierwsza z nich miałyby osiągnąć gotowość operacyjną w 2011 roku. Przedłożony w sierpniu 2004 roku Sekretarzowi Obrony Donaldowi H. Rumsfeldowi budżet Marynarki Wojennej na rok 2006 opóźniał budowę lidera typu z roku finansowego 2007 na rok 2009.

Na początku 2005 roku dwaj główni amerykańscy budowniczowie okrętów wojennych – koncerny General Dynamics i Northrop Grumman jako alternatywę dla budowy jednostek programu MPF(F) zaproponowały podział ich zadań pomiędzy kilka okrętów różnych klas. Zbudowane według istniejących projektów dałyby one możliwość oszacowania i redukcji kosztów – podczas gdy koszt budowy pojedynczej jednostki MPF(F) był nieznany. W maju tego samego roku Sekretarz Marynarki Gordon England zdecydował o konfiguracji eskadry jednostek Programu MPF(F), która miałyby składać się z 14 okrętów. W tym samym miesiącu Marynarka i Piechota Morska zdecydowały o wykorzystaniu do budowy nowych eskadr okrętów pełniących aktualnie służbę. Zgodnie z planem przedłożonym w dniu 6 czerwca 2005 roku Kongresowi każda z liczących 14 okrętów eskadr miałyby składać się z: dwóch śmigłowców desantowych nowego typu (LHA-R), jednego śmigłowcowca desantowego-doku (LHD), trzech zmodernizowanych transportowców zaopatrzenia i amunicji typu *Lewis and Clark* (T-AKE), trzech zmodernizowanych dużych pojazdowców o średniej prędkości (LMSR¹⁵), dwóch jednostek sił dyslokowanych oraz trzech jednostek nowej

klasy określanej jako: „ruchoma platforma desantowa” – (MLP¹⁶). Każdy z nowych okrętów miałby być budowany według standardów cywilnych, a transportowani żołnierze byłiby przewożeni na brzeg za pomocą poduszkowców desantowych (LCAC¹⁷). Planuje się, że jednostki miałyby długość po około 244 m (800 stóp), prędkość około 20 węzłów i zdolność do częściowego zanurzania kadłuba. Zastąpienie na tych trzech jednostkach załóg wojskowych cywilnymi pozwalałoby przy tym na oszczędzenie około 3 tys. etatów militarnych. Taka eskadra mogłaby zapewnić 20-dniowe dostawy zaopatrzenia dla brygady piechoty morskiej, a koszt jej sformowania oszacowano na 14,5 mld dolarów.

W budżecie roku finansowego 2007 zostało zabezpieczonych 86 mln. dolarów z przeznaczeniem na potrzeby rozwoju technologii niezbędnych dla programu MPF(F). Rozwiązania zastosowane przy budowie okrętów nowego typu mają przy tym zapewnić niskie koszty przy spełnianiu określonych uprzednio wymagań. Budowa pierwszej jednostki jest planowana na rok finansowy 2009, kolejnej na rok finansowy 2010, a dwóch ostatnich w roku finansowym 2011. Wejście okrętów do służby jest przewidywane odpowiednio: w lutym i sierpniu 2015 roku, oraz lutym i czerwcu 2016 roku. Wykorzystanie tych jednostek do celów dowodzenia wciąż jednak pozostaje sprawą otwartą. ●

Od autora

Rozpoczynając cykl artykułów o amerykańskich okrętach dowodzenia nie przewidywałem, że moja przygoda z nimi będzie trwała ponad dwa lata. Skoncen-

trowałem się przy tym prawie wyłącznie na jednostkach budowanych specjalnie, albo przystosowanych poprzez istotne przebudowy do celów sztabowych pomijając niemal zupełnie okręty bojowe wykorzystywane do dowodzenia związkami taktycznymi. Temat, który początkowo wydawał mi się nieciekawym w miarę zagłębiania się w kolejne źródła stawał się coraz bardziej fascynującym. Nie spodziewałem się bowiem, że ta stosunkowo niewielka klasa okrętów wojennych, budowanych na dobrą sprawę tylko w Stanach Zjednoczonych, tak wiele ważyła w historii nie tylko morskich zmagani militarnych XX wieku. Tak szerokie opracowanie tematu nie byłoby przy tym możliwe bez dostępu do globalnej sieci informacyjnej. Dopiero bowiem w dobie internetu możliwe stało się dotarcie do materiałów źródłowych Marynarki Stanów Zjednoczonych takich jak np. Raporty roczne dowódców jednostek typu Blue Ridge. Wiele z zawartych w nich informacji musiałem przy tym pominąć tak, aby historie operacyjne okrętów stały się strawne dla czytelników. Mam nadzieję, że moja praca spotkała się z życzliwą oceną i pomimo błędów i niedociągnięć, które na pewno popełniłem będzie stanowiła istotny wkład w opisywanie historii i dnia dzisiejszego okrętów wojennych. Żartobliwie rzecz ujmując – gdybym nie był inżynierem z amerykańskich okrętów dowodzenia z pewnością mógłbym się doktoryzować.

Jarosław Palasek

15. LMSR – Large, Medium Speed, Roll-on/Roll-off

16. MLP – Mobile Landing Platform.

17. LCAC – Landing Craft Air Cushion.

Porównanie potencjalnych platform amerykańskich okrętów dowodzenia

Wielkość	Jedn. miary	San Antonio	Project America	MPF 2010
Nośność	ton	-----	6 400	-----
Pojemność	m ³	-----	200 930	-----
Wyporność:				
– lekka	ton	?	-----	48 922
– pełna	ton	25 298	-----	87 672
Wymiary:				
– długość KŁW/całk.	m	?/208,48	?/256,03	289,56/313,94
– szerokość norm./całk.	m	---/32,00	31,85/?	42,67/67,06
– zanurzenie norm./maks.	m	7,01/?	7,93/?	9,75/10,67
Moc maszyn	KM	41 600	?	?
Prędkość ciągła/maks.	w	22,0/25,0	21,5/?	25,0/27,5
Zasięg	Mm/w	?	?	12 000/20,0
Załoga:				
– morska	----	28+332	~2500	-----
– żołnierzy desantu		66+633 (maks. 800)		
– sztabowa		84		

Indyjskie fregaty typu **Talwar**

Prototypowy *Talwar* w trakcie wizyty w Gdyni.

Fot. Andrzej Nitka

Współczesna marynarka wojenna Indii (Indian Navy, IN) wyrasta powoli na jedną z czołowych flot świata, której znaczenie będzie coraz bardziej wykraczać poza basen Oceanu Indyjskiego. Najnowsze plany budownictwa okrętów wojennych dla IN mówią o konieczności posiadania tak „prestżowych” okrętów, jak duże lotniskowce uderzeniowe, atomowe okręty podwodne z bronią strategiczną czy wielkie niszczyciele rakietowe OPL. Ważną rolę odrywać mają także nowoczesne fregaty wielozadaniowe, przeznaczone dla osłony i wsparcia działań w.w. jednostek.

Konieczność pilnego odnowienia klasy pełnomorskich eskortowców wynikała z faktu posiadania w dekadzie lat 1990. stosunkowo nielicznej grupy przestarzałych fregat, których poziom technologiczny odpowiadał mniej więcej początkom lat sześćdziesiątych – było to 6 fregat brytyjskiego typu *Leander*, budowanych na licencji przez stocznnię MDL (Mazagon Dock Ltd.) z Bombaju, oraz stanowiących ich rozwinięcie czyli trzy fregaty typu *Godavari*, będące skrzyżowaniem brytyjskiego kadłuba i siłowni z radzieckimi systemami broni i elektroniki. W świetle burzliwego rozwoju techniki wojennomorskiej na przełomie lat 1980/90., wymienione fregaty stały się zupełnie nieprzydatnym „balastem” dla floty nawodnej, pochłaniając przy tym coraz więcej środków na ciągłe remonty i modernizacje. Stan ten niepokoił kierownictwo Indian Navy do tego stopnia, iż jeszcze w 1996 postanowiono rozpocząć projektowanie nowych okrętów we własnych ośrodkach konstrukcyjnych, przy zastosowaniu najlepszych materiałów

i podzespołów dostępnych na światowym rynku. Krajowe prace studialne dotyczyły okrętów oznaczonych numerem 17 (obecny typ *Shivalik*), lecz ogromne trudności z samodzielnym pokonaniu progów technologicznych sprawiły, że dowództwo IN podpisało porozumienie z rosyjskim biurem konstrukcyjnym SPKB (Siewiernoje Projektno-Konstruktorskoe Biuro) z Petersburga, oferującym szybkie opracowanie planów nowoczesnych okrętów klasy „stealth”, wyposażonych w bardzo silny i wszechstronny zestaw uzbrojenia. Podpisanie oficjalnego kontraktu pomiędzy IN a głównym wykonawcą okrętów, czyli stocznią Bałtijskij Sudostroitielnij Zawod (St. – Petersburg), miało miejsce 21 lipca 1998.

Oferowane fregaty, oznaczone przez producenta jako proj. 1135.6 a przez Indian Navy jako P 17A, bazują na doświadczeniach wyniesionych z projektowania i eksploatacji radzieckich eskortowców typów *Bditielnij*, *Riezwyj* i *Mienżynskij*, wcielanych do służby w latach 1970-93. Inżynierom z SPKB udało się przy tym zachować główne wymiary kadłuba i wyporność poprzedników, choć zarówno linie teoretyczne jak i konstrukcja zładu są oczywiście całkowicie inne. Zasadnicze zmiany to zastosowanie stępki równoległej do linii wodnej – poprzednie typy miały tzw. „konstruktywny diffierient na nos” – oraz zupełnie nowatorskie kształty nadbudówek, komina i hangaru, w celu nadania tym bryłom właściwości zmniejszających echo radarowe. Przednia część burt oraz nadbudowa dziobowa mają kształt bardzo podobny do analogicznych elementów francuskich fregat typu *La Fayette*, co jest wynikiem udziału

Program budowy fregat wielozadaniowych Indian Navy (IN) typu „Talwar” (projekt P 17A lub 1135.6)

Numer Budowy	Nazwa WMF	Numer WMF	Nazwa IN	Numer IN	Położenie stępki	Wodowanie	Rozpoczęcie prób morskich	Podniesienie bandery IN
S 301	<i>Dozornyj</i>	704	<i>Talwar</i> (eks-Kashmir)	F 40	10.03.1999	12.05.2000	.11.2001	18.06.2003
S 302	<i>Udarnyj</i>	711	<i>Trishul</i> (eks-Arunchal Pradesh)	F 43	24.09.1999	24.11.2000	.06.2002	25.06.2003
S 303	<i>SKR 4</i>	?	<i>Tabar</i> (eks-Tofan, eks-Sikkim)	F 44	26.05.2000	25.05.2001	.01.2003	31.07.2004

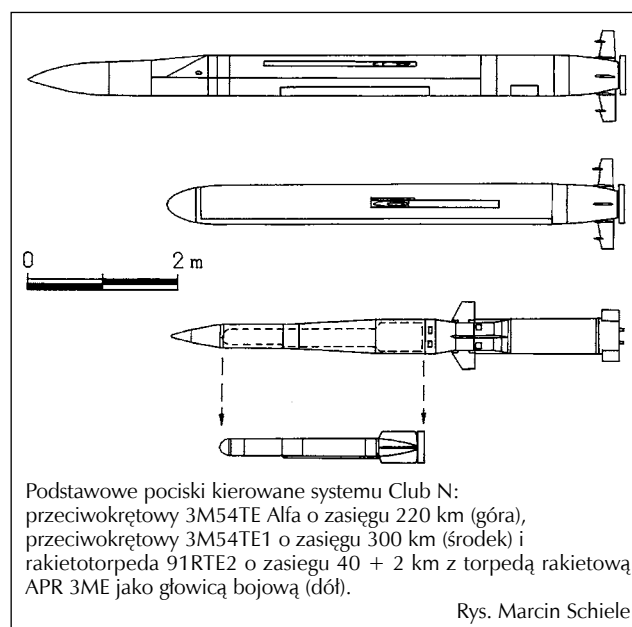
firmy konsultingowej DCNI we wstępnej fazie projektowania okrętów. Ze starszych eskortowców typoszeręgu 1135 przejęto jedynie ogólny układ siłowni głównej oraz kształt masztu kratownicowego. Nowy jest również zestaw uzbrojenia, zwłaszcza raketowego, oraz wyposażenia radioelektronicznego, dostarczanych przez firmy rosyjskie, indyjskie i z państw trzecich (pełna lista dostawców obejmuje 130 przedsiębiorstw).

Proces budowy przebiegał bardzo sprawnie i szybko, gdyż stępkę pod prototyp położono 10 marca 1999 a zwodowano go już w kilkanaście miesięcy później, 12 maja 2000. Podczas tej uroczystej ceremonii fregacie nadano tradycyjne hinduskie imię *Talwar*, oznaczające starożytny rodzaj miecza. Po całkowitym wyposażeniu prototyp przeszedł serię długotrwałych prób stoczniowych na Zat. Fińskiej i na Bałtyku południowym, z rosyjskim dowódcą i załogą – pewną ciekawostką było to, że formalnie wpisano go czasowo na listę floty rosyjskiej z nazwą *Dozornyj* i numerem burtowym 704! (jest to zresztą stała praktyka, stosowana wobec jednostek przeznaczonych na eksport). *Talwar* przejęty został przez Indian Navy w maju 2002, a następnie udał się w rejs na północne wody Rosji w celu odbycia strzelań bojowych. Kolejne dwa okręty – *Trishul* i *Tabar* – wodowano 24 listopada 2000 i 25 maja 2001, a ich ukończenie zaplanowane pierwotnie na listopad 2002 i czerwiec 2003. Jedną z klauzul kontraktu zawiera opcję na budowę drugiej serii podobnych okrętów. Możliwość taka została skwapliwie wykorzystana przez dowództwo IN, gdyż pod koniec 2005 podpisano z firmą Rosoboroneksport nowy kontrakt na dostawę trzech fregat. Zostaną one wyposażone w indyjskie pociski ponaddzźwiękowe BrahMos PJ 10 o zasięgu 300 km (ZON), a ich budowę ma się zająć stocznia Jantar z Kalinigradu (stępkę pod pierwszą położono 27 sierpnia 2007 – przy. red.).

Siłownia główna jednostek P 17A składa się z czterech turbin gazowych pracujących w układzie COGAG (Combined Gas And Gas Turbines) na dwa wały napędowe. Autorem siłowni M. 7N 1 jest ukraińska firma SPB Maszprojekt a wykonawcą zakłady AO Zoria z Nikołajewa (ukr. Mykołajiw). Zespół ten tworzą dwie turbiny marszowe GT 6000 o mocy 4416 kW każda oraz dwie turbiny mocy szczytowej GT 16000 o mocy jednostkowej 11 776 kW. Dzięki zastosowaniu przekładni R 1063 łączącej oba wały napędowe, istnieje możliwość przenoszenia momentu obrotowego na obie śruby przez dowolnie wy-

braną turbinę. Układ taki jest bardzo przydatny w przypadku uszkodzenia technicznego lub bojowego, a główną jego wadą jest ciężka i skomplikowana przekładnia, która emituje silne drgania do otoczenia. Obie pary silników głównych ustawiono w sąsiednich przedziałach wodoszczelnych, co także jest dość ryzykownym rozwiązaniem. Ruch postępowy nadają dwie stałe, pięciopłatowe śruby napędowe, osiągające prędkość do 300 obr./min. W podwójnym dnie okrętu rozplanowano zbiorniki mieszczące 800 ton paliwa turbinowego, dieslowskiego i dla śmigłowca pokładowego. Przeciętną autonomiczność jednostek określa się na 30 dni uwzględniając przy tym jedno tankowanie paliwa ze zbiornikowca towarzyszącego eskadrze. W oddzielnych przedziałach ustawiono cztery generatory spalinowo-elektryczne Wärtsilä-Cummins WCM 1000/5 o mocy 1000 kW każdy. Wg danych projektanta załoga fregat liczy 18 oficerów oraz 162 podoficerów i marynarzy; indyjski etat obejmuje 264 marynarzy...

System uzbrojenia fregat typu *Talwar* przeznaczono do zwalczania celów podwodnych, nawodnych, powietrznych



Podstawowe dane techniczne pocisków kierowanych z rodziny Club N/S

Oznaczenie pocisku	3M54E Alfa	3M54E1	3M14E	91RE1	91RE2
Średnica kadłuba, mm	533	533	533	514	514
Śr. głowicy bojowej, mm	430	.	.	350*	350*
Długość całkowita, mm	8220	6200	6200	8000	6200
Masa startowa, kg	2300	1780	1780	2050	1300
Masa głowicy bojowej, kg	200	400	400	450*	450*
Prędkość marszowa, km/h	648-864	648	648	2700	2160
Prędkość ataku, km/h	3600	864	864	2700	2160
Pułap marszowy, m	10-15	10-15	.	-	-
Pułap ataku, m	3-5	3-5	.	-	-
Zasięg maksymalny, km	220	300	300	50	50
Zasada naprowadzania	I/AR	I/AR	I/ Sat	I	I
I – inercyjne, AR – aktywne radarowe, Sat – nawigacja satelitarna					
* Głowicę bojową tworzy nowa torpeda raketowa APR 3ME o następujących parametrach: masa głowicy bojowej 76 kg, długość całkowita 2760 mm, prędkość 76-194 w, maksymalny zasięg ok. 2500 m, głębokość działania do 800 m, aktywna głowica akustyczna o zasięgu wykrywania 2000 m.					

i naziemnych, w tym położonych daleko w głębi lądu. Większość tych zadań może wykonywać rodzina najnowszych pocisków kierowanych oznaczonych wspólną nazwą Club, opracowanych w latach 1990. Przez firmę Nowator (Jekatierinburg) i przystosowanych do odpalania ze stałej, pionowej wyrzutni KBSM 3S14E. Jest ona właściwie stelażem wykonanym z rur o przekroju kwadratowym, służącym do zamocowania ośmiu cylindrycznych kontenerów transportowo-startowych w położeniu pionowym i zawierających wewnątrz wybrany model pocisku. W chwili obecnej znane są cztery modele rakiet przenoszonych przez okręty nawodne (tzw. Club N, N od Nawodnyj korabl):

- 3M54TE Alfa do zwalczania okrętów nawodnych (ponadźwiękowy),
- 3M54TE1 do zwalczania okrętów nawodnych (krążący),
- 3M14TE do zwalczania celów naziemnych (krążący) oraz
- 91RTE2 do niszczenia zanurzonych OP (rakiet balistyczna z torpedą ZOP w części głowicowej).

Pocisk 3M54TE Alfa to broń o dwóch zakresach prędkości, poddźwiękowym na odcinku marszowym i wysokonadźwiękowym – 2,9 Macha – w fazie ataku, naprowadzana na cel przez platformę bezwładnościową i aktywną głowicę. Głowica radarowa ARGS 54 wykrywa okręty i statki z odległości 60 km, a dzięki wysoko zorganizowanej „sztucznej inteligencji” jest w stanie rozróżnić typ (sic!) atakowanego okrętu, a tym samym zestaw jego środków obronnych i samodzielnie wypracować taktykę ataku. Nowoczesna głowica bojowa o masie 200 kg wnika do kadłuba nieprzyjacielskiej jednostki z prędkością rzędu 3600 km/h.

Pocisk 3M54TE1 ze względu na mniejszą prędkość maksymalną – 860 km/h – nadaje się do zwalczania okrętów o mniejszym potencjale obronnym, jednostek transportowych, stałych instalacji morskich, np. wież wiertniczych itp. Posiada on tę samą głowicę samonaprowadzania ARGS 54. Bardzo oryginalną konstrukcję ma „skrzydlata rakietka” typu 3M14TE, gdyż wyposażono ją w całkowicie pasywny system naprowadzania, co znacznie utrudnia jej wczesne wykrycie i zniszczenie. Jest ona mianowicie kierowana na cel lądowy za pomocą platformy bezwładnościowej, odbiornika nawigacji satelitarnej (np. GLONASS) oraz ... barometru. To ostatnie urządzenie mierzy wysokość względną podczas lotu, która to informacja porównywana jest z cyfrową mapą terenu zapisaną w pamięci głowicy naprowadzania.

Pocisk 91RTE2, określany tradycyjnie mianem „raketotorpedy”, ma zasięg lotu balistycznego 40 km a zadany rejon zrzutu głowicy bojowej osiąga jedynie dzięki pracy czulej platformy

Obrotowa wyrzutnia MS 196 systemu plot. M 22 Urgan.

Fot. Andrzej Nitka

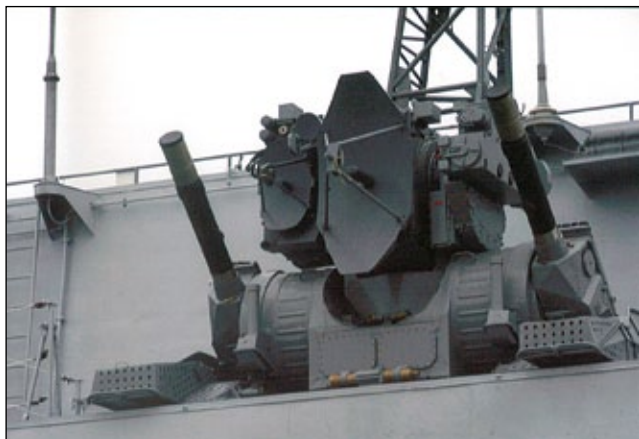


Armata uniwersalna Arsenál A 190 E kal. 100 mm. Fot. Andrzej Nitka

my bezwładnościowej. Głowicę bojową rakiety może tworzyć np. nowa torpeda raketowa APR 3ME, osiągająca w wodzie prędkość do 194 węzłów! Pewną wadą tej broni jest stosunkowo niewielki zasięg działania samej torpedy – ok. 3 km – wynikający z szybkiego zużywania się paliwa raketowego przy tak dużej prędkości. Wymienione powyżej pociski będą sukcesywnie wprowadzane do uzbrojenia Indian Navy – w pierwszej kolejności są to rakietki krążące 3M54TE1, których zamówiono wstępnie 200 sztuk. Wg ocen specjalistów system broni Club N może wzbogacić się w dalszej przyszłości o inne modele rakiet, np. przeciwokrętowych PJ 10 BrahMos (indyjska odmiana rosyjskiej rakietki 3M55 Oniks) lub nawet przeciwlotniczych, np. z rodziny lądowych pocisków 9M96. Dzięki temu wyrzutnie 3S14 staną się poważnym konkurentem amerykańskiego systemu Mk 41 VLS oraz zachodnioeuropejskiego systemu Sylver A 50/70 na światowych rynkach uzbrojenia morskiego.

Na fregatach typu *Talwar* zainstalowano także oddzielne wyrzutnie pocisków plot. średniego zasięgu, w postaci klasycznych, jednoramiennych wyrzutni MS 196E. Przystosowano je do strzelania najnowszymi odmianami jednostopniowych rakiet 9M38, tj. M 1 i M 2, o zasięgu maksymalnym odpowiednio 32 i 45 km. W dwóch podpokładowych zasobnikach obrotowych znajduje się jednostka ognia wynosząca 24 szt. broni. Rakietka 9M38M2 wyposażona jest w 70-kilogramową głowicę bojową o skutecznym promieniu rażenia 20 m. Zadziałanie głowicy inicjuje nowoczesny zapalnik laserowy, przy pomocy którego system naprowadzania obraca pocisk – wzdłuż własnej osi – w ten sposób, by ukierunkowany strumień odłamków jak najskuteczniej raził cel powietrzny. Omawiane rakietki mogą także niszczyć cele nawodne, gdyż zaopatrzone są w oddzielny zapalnik uderzeniowy ze zwłoką; ponadto zadania takie ułatwia stosunkowo niski minimalny pułap lotu wynoszący zaledwie 5 m. Powyższy system raketowy OPL oznaczony jest w Rosji nazwą Tornado, a w wersji eksportowej Shtil 1E (pewne zamieszanie terminologiczne powodują sami Hindusi, którzy rakietom nadali własne imię Kashmir).

Najbardziej uniwersalnym rodzajem uzbrojenia jest 100 mm armata automatyczna A 190E, o długości lufy L/59, przystosowana do niszczenia wszystkich potencjalnych celów, za wyjątkiem obiektów zanurzonych. Stanowi ona znacznie unowocześnioną i gruntownie przebudowaną odmianę starszej armaty AK 100, ze zredukowaną masą całkowitą z 37 do 22 ton. A 190E ma bardzo dobre parametry taktyczne, gdyż strzela na odległość 22 km i pułap 12 km z ogromną szybkostrzelnością teoretyczną, wynoszącą do 120 poc./min., czyli taką samą jak w 76 mm AK 176. Podwojenie szybkostrzelności teoretycz-



Artyleryjsko-rakietowy system plot Tuła 3K87 Kortik na fregacie *Tabar*.
Fot. Reinhard Kramer

nej osiągnięto przez ulepszenia w systemie automatyki działa oraz zastosowanie wydajnych urządzeń do chłodzenia komory naboju i lufy. W skład jednostki ognia wchodzi standardowe pociski używane już wcześniej (OF 58, ZS 58, ZS 58R) oraz nowoczesna amunicja z dodatkowym napędem rakietowym i samonaprowadzająca się na cel za pomocą detektora promieniowania laserowego odbitego od celu. Pocisk plot. ZS 58R ma masę całkowitą 15,6 kg, radiozapalnik Ar 32 i skuteczny promień rażenia 5/10 m (rakiet/samolot). W magazynie podwieżowym znajduje się 180 naboju skalonych 100 mm przystosowanych do natychmiastowego użycia (łączny zapas obejmuje 480 naboju).

Po obu stronach hangaru ustawiono kombinowane zestawy bliskiej obrony przeciwrakietowej Tuła 3K87 Kortik. Na każdej obrotowej podstawie znajduje się komplet technicznych środków wykrywania, śledzenia i celowania oraz broń rakietowa i artyleryjska, w tym:

- osiem kontenerów-wyrzutni z pociskami 9M311, 9M311-1 oraz 3M87 o zasięgu lotu 8 km i prędkości ataku 3276 km/h,
- dwie ulepszone armaty rotacyjne 6K30 kal. 6 x 30 mm o skutecznej donośności 5 km i szybkostrzelności 5400 poc./min.,
- radiolokator wykrywania i śledzenia celów 3P87, pracujący w paśmie L/M, o skutecznym zasięgu wykrywania ok. 20 km,
- dalmierz radiolokacyjny sprzężony z armatami kal. 30 mm,
- głowica optroniczna zawierająca kamerę termalną i dalmierz laserowy, współpracująca z pociskami 9M311,
- jednostka ognia złożona z 24 rakiet w kontenerach oraz 3000 naboju skalonych UOF 84 i UOR kal. 30 mm.

System Kortik należy do grupy wyjątkowo skutecznej broni antyrakietowej, gdyż jest w stanie zestrzelić nieprzyjacielski pocisk o wysokiej prędkości naddźwiękowej, a nawet ... szczątki tego pocisku, które na skutek siły inercji mogłyby uszkodzić okręt. Wg niektórych źródeł zachodnich na każdej fregacie przewozi się dodatkowy zapas rakiet 9M311, 9M311-1 i 3M87, wynoszący aż 200 sztuk!

Na okrętach projektu P 17A wygospodarowano także miejsce na niezwykle rozbudowany kompleks urządzeń, służących do wykrywania, śledzenia i zwalczania celów podwodnych, składający się z wymienionych uprzednio rakietotorped oraz wyrzutni pocisków głębinowych, ciężkich torped, dużego śmigłowca pokładowego, a także kilku stacji hydroakustycznych. Na dziobowej pokładówce mostka, ustawiono klasyczną już dzisiaj, dwunastolufową wyrzutnię automatyczną RBU 6000

kal. 213 mm. Jest ona przystosowana do strzelania rakietowymi bombami głębinowymi RGB 60 o masie startowej 120 kg i maksymalnym zasięgu lotu 5800 m. Każda bomba wyposażona jest w aktywny zapalnik akustyczny WB 2 o zasięgu 6 m. Efektywność całego systemu wzmacnia możliwość przekazywania na odległość 50 m dźwiękowych „komend” do pozostałych 11 bomb w salwie, w momencie gdy pierwszy zapalnik uchwycił kontakt – dzięki takiemu rozwiązaniu cały materiał wybuchowy zawarty w jednej salwie (282 kg) nie jest bezproduktywnie „marnowany”... Jak podają indyjskie źródła, Indian Navy zakupiła także bomby 90 R działające w ramach systemu Zapad. Posiadają one aktywno-pasywny hydroakustyczny system samonaprowadzania o zasięgu wykrywania 130 m (pozostałe dane 90 R: masa startowa 113 kg, zasięg maksymalny 4300 m, zasięg minimalny 600 m, głębokość działania do 1000 m). We wnętrzu kadłuba okrętu znajduje się magazyn mieszczący 96 bomb RGB 60 i 90 R, które za pomocą łańcuchowego podnośnika podawane są bezpośrednio na wyrzutnię. Cały system MIT/Zapad RPK 8 Zapad będzie z pewnością używany głównie do aktywnej obrony przeciwtorpedowej i do zwalczania podwodnych środków szturmowych, tak jak to miało i nadal miejsce na wszystkich dużych okrętach nawodnych rosyjskiego Wojskowo-Morskiego Flota.

Fregaty typu *Talwar* posiadają także wyrzutnie ciężkich torped kal. 533 mm, usytuowane na śródokręciu i osłonięte podwyższonym nadburciem. Są to podwójne aparaty typu DTA 53-956, w układzie 2 x II, przystosowane do strzelania kilkoma typami torped uniwersalnych i przeciwpodwodnych (nawiasem mówiąc ten sam model wyrzutni zainstalowano na polskiej korwecie *Kaszub*). Indian Navy od wielu lat używa dwóch zasadniczych torped na jednostkach nawodnych:

- SET 65 Jenot 2 (tzw. „izdzielje 265”) o napędzie elektrycznym w postaci baterii akumulatorów srebrno-cynkowych SC 240 i silnika elektrycznego, nadającego prędkość maksymal-



Wyrzutnia torped DTA 53-956 kal. 2 x 533 mm. Fot. Andrzej Nitka

ną 40 w i zasięg pływania 15 km. Torpeda może atakować cele podwodne znajdujące się na głębokości od 20 do 400 m przy pomocy głowicy bojowej o masie 250 kg. Aktywno-pasywna głowica hydroakustyczna dysponuje zasięgiem przechwytywania 800 m, a zapalnik akustyczny jest aktywowany przy dystansie 10 m od powierzchni potencjalnego celu,

- 53-65 K („izdzielje 243”) o napędzie turbinowym, czerpiącym energię ze zbiorników benzyny i ciekłego tlenu. Torpeda służy do zwalczania celów nawodnych na dystansie 19 km przy pomocy głowicy bojowej o masie 308 kg. Pływa ona na głębokości od 2 do 14 m z prędkością 45 w i naprowadza się na ślad torowy atakowanej jednostki. Inicjację ładunku wybuchowego zapewnia niekontaktowy zapalnik elektromagnetyczny.



Ciekawe ujęcie fregaty *Talwar* od rufy z widocznym hangarem dla śmigłowca Kamow Ka-28. Fot. Andrzej Nitka

W chwili obecnej brak wiarygodnych doniesień o zakupie innych, nowszych modeli torped produkcji rosyjskiej (np. USET 80, TEST 96), za wyjątkiem informacji o wprowadzeniu do uzbrojenia uniwersalnych torped elektrycznych TEST 71-ME-NK naprowadzanych akustycznie lub za pomocą kabla metalowego. Głównym ulepszeniem tej broni jest zastosowanie zmodernizowanej głowicy hydroakustycznej o zasięgu wykrywania powiększonym do 1800 m.

Najbardziej efektywnym środkiem ZOP jest ciężki śmigłowiec pokładowy, dysponujący własnym stałym hangarem i dość dużą platformą startową. Należy on do eksportowego wariantu maszyny Kamow Ka-27PL, oznaczonego Ka-28, charakteryzującego się prędkością przelotową 240-250 km/h i maksymalnym czasem patrolowania w strefie o promieniu 185 km wynoszącym 2 godz. 15 min. Wewnątrz komory bombowej Ka-28 może przenosić jedną lekką torpedę ZOP, np. 350 mm raketową APR 2 lub 324 mm elektryczną A 244 S, osiem bomb głębinowych PŁAB 250-120 lub samonaprowadzających się KAB 250 PŁ albo 40 boi hydroakustycznych RGB 55 lub RGB 75. Na bocznych punktach podwieszeń można zainstalować pociski przeciwokrętowe 420 mm Ch 35 Uran lub 400 mm Sea Eagle o zasięgu 110-130 km. Techniczne środki rozpoznania śmigłowca tworzy radar Osminog E, sonar zanurzalny WGS Roś lub Ahalya oraz detektor zaburzeń pola magnetycznego APM 73W Bor. Wymiennie na fregatach bazować mogą także śmigłowce dozoru radiolokacyjnego Ka-31 wyposażone w radar E 801 Oko o zasięgu 250 km. Ta druga maszyna może być ponadto wykorzystywana do naprowadzania pocisków krążących z rodziny Club N na odległe cele morskie lub lądowe.

Do grupy uzbrojenia specjalnego zaliczyć należy wyrzutnie celów pozornych. Każda fregata ma od 4 do 8 wyrzutni KT 216 kal. 10 x 122 mm, tworzących system biernej walki elektronicznej PK 10 Śmiełyj. Wyrzutnie KT 216 ładowane są ręcznie kilkoma rodzajami pocisków, w tym antyradarowym AZRS 50, podczerwonym AZSO 50 i antylaserowym AZSK 50. Pomimo małego zasięgu lotu – zaledwie 100 m – pociski te mają całkiem niezłe parametry, np. jeden AZSR 50 jest w sta-

nie utworzyć „fałszywą” sylwetkę okrętu o powierzchni 800 m², utrzymującą się w powietrzu przez 2 do 5 minut. Do stawiania celów pozornych, w postaci specjalnych pocisków artyleryjskich, służą pokładowe armaty kal. 100 mm oraz 30 mm. W tym miejscu należy również wspomnieć o uzbrojeniu przenośnym, obejmującym oprócz standardowej broni strzeleckiej grupy abordażowej także lekkie pociski plot. 9M313 Igła 1E w ilości 8 sztuk oraz granatniki MRG 1 kal. 7 x 55 mm przeznaczone do zwalczania nieprzyjacielskich pływonurków i podwodnych środków dywersyjnych.

Ten niezwykle rozbudowany zestaw uzbrojenia pokładowego połączony został funkcjonalnie z wyspecjalizowanymi środkami rozpoznania, identyfikacji, klasyfikacji, naprowadzania uzbrojenia i walki radioelektronicznej. Pociski krążące typu Club N współpracują z systemem radiolokacyjnym 3C25 Garpun E, którego charakterystyczna antena ułożona została tuż przy krawędzi dachu sterówki. Radar ten pracuje w paśmie I/J (8-20 GHz) i ma dwa reżimy pracy: klasyczny o zasięgu instrumentalnym 40 km i pozahoryzontalny o zasięgu 180 km. Garpun przeznaczony jest do wykrywania celów nawodnych, przekazywania komend do własnych pocisków krążących, a także do detekcji obcej emisji elektromagnetycznej. Warto nadmienić, że radar ten produkowany jest obecnie przez indyjski koncern Bharat Electronics Ltd. (BEL) na rosyjskiej licencji, pod lokalną nazwą APARNA (Active and Passive Radar for Navigation and Attack).

Projektanci fregat stosunkowo dużo uwagi poświęcili kompleksowi wykrywania celów powietrznych, znajdujących się na różnych pułapach, od kilku metrów do kilkunastu kilometrów. Głównym sensorem dalekiego zasięgu jest radiolokator MR 760 MA Friegat M2EM, umieszczony na topie masztu i składający się z dwóch anten o szyku fazowym, odwróconych do siebie „placami”, oraz nowoczesnego systemu identyfikacji „swój-obcy”. Wg danych producenta ma on maksymalny zasięg wykrywania celów powietrznych 230 km, pracuje w paśmie E (2-3 GHz) i jest w stanie śledzić 50 szybko poruszających się obiektów jednocześnie. Friegat M2EM jest ściśle powiązany z podsystemem dowodzenia 3R91 przeznaczonym do wypracowania komend dla rakiet plot. 9M38. Dzięki zastosowaniu cyfrowych procesorów czas reakcji systemu, od momentu wykrycia samolotu do startu pierwszej rakiety, został ograniczony do zaledwie 6 sekund. Pociski 9M38 naprowadzane są metodą półaktywną przy współpracy z reflektorami radarowymi OP 3 (MR 90), które „oświetlają” stale cel wiązką promieniowania elektromagnetycznego. Cztery OP 3 ustawio-

Elektronika na fregacie *Tabar* w całej okazałości. Najbardziej w oczu rzuca się radar dozoru powietrznego Saljut MR 760 M Friegat M2EM z podwójną anteną, przed nim radar nawigacyjny Kelvin Hughes Nucleus 3 6000 A. Fot. Reinhard Kramer



no parami po bokach dachu sterówki oraz na pomostach wydzielonej pokładówki, zlokalizowanej pomiędzy masztem kratownicowym a kominem. Pracują one w paśmie F (3-4 GHz) a ich zasięg określa się na 45-50 km.

Drugim radiolokatorem dozoru przestrzeni powietrznej jest MR 352 Pozitiw E, ukryty pod dielektryczną kopułą ustawioną na dachu hangaru dla śmigłowca. Pracuje on w paśmie I (8-10 GHz) i charakteryzuje się zasięgiem instrumentalnym 100 km (cele powietrzne) lub 50 km (cele powierzchniowe). Pozitiw E bezpośrednio sprzężony z zestawami prak. Kortik, dla których przekazuje dane o szybkich, nisko lecących celach powietrznych. Jego parametry jakościowe są podobne do możliwości radaru Friegat, stąd też w razie konieczności może on przejąć funkcję tego ostatniego urządzenia.

Zadania radaru kierowania ogniem artylerii uniwersalnej pełni system 5 P 10 E Puma, złożony z płaskiej, fazowanej anteny – zastanawiające jest to, że ma ona zdolność pełnego obrotu w płaszczyźnie poziomej i pionowej! – oraz kilku standardowych urządzeń elektrooptycznych, w tym dalmierza laserowego. Radar ten ma zasięg instrumentalny 60 km i jest w stanie śledzić nawet małe obiekty, jak nieprzyjacielskie – i oczywiście własne – pociski artyleryjskie w locie, co umożliwia precyzyjne wyliczenie ich trajektorii a tym samym współrzędnych topograficznych strzelającego działła znajdującego się na pokładzie okrętu lub na lądzie. Puma E pracuje w pasmach H/I/J (6-20 GHz), a jej system laserowy służy również do naprowadzania własnej amunicji kierowanej typu Krasnopol kal. 100 mm.

Na rejach masztu zainstalowano dwa niewielkie radary MR 212 Wajgacz-Najada, pracujące w paśmie I (8-10 GHz) i charakteryzujące się zasięgiem 45 km. Są to urządzenia wielozadaniowe,



Ujęcie pomostu z przodu, na jego dachu widoczny radar kierowania ogniem 3C25 Garpun E. Fot. Andrzej Nitka

daniowe, gdyż służą do nawigacji morskiej, do naprowadzania własnego śmigłowca na pokład w nocy lub przy złych warunkach pogodowych oraz, o czym się często zapomina, do wykrywania niskolatających celów powietrznych. Ta ostanía „opcja” sprawia, że MR 212 należy traktować jako istotne sensory wsparcia systemu obronnego okrętu, bezpośrednio sprzężone z systemem prak. Kortik oraz wyrzutniami KT 216. Ponadto na przedniej platformie masztu zainstalowano importowany radiolokator nawigacyjny Kelvin Hughes Nucleus 3 6000 A (ARPA) pracujący w pasmach H/I (6-10 GHz).

Wszystkie istotne elementy technicznych środków wykrywania celów podwodnych dostarczyła strona indyjska, a ściślej wymieniona już wcześniej firma BEL, pełniąc rolę głównego kooperanta. W dziobowej gruszcze fregat zainstalowano przetworniki hydrolokatora APSOH (Advanced Panoramic Sonar Hull mounted), wysyłającego i odbierającego ultradźwięki o częstotliwości 7 kHz. APSOH opracowany został na bazie

francuskiego urządzenia Thomson Marconi Sonar TMS 2633 Spherion B, produkowanego w Indiach na licencji, a charakteryzującego się przeciętnym zasięgiem wykrywania 20 km. Z kolei we wnęce umieszczonej na rufie pod platformą startową śmigłowca znajduje się urządzenie do wydawania opływu sonaru o zmiennej głębokości zanurzenia SSN 137. Jest to hydrolokator aktywny, średniej/niskiej częstotliwości, podobno również opracowany na bazie technologii firmy TMS. Fregaty P 17A posiadają także najpewniej inne typowe podsystemy hydroakustyczne, takie jak sonar identyfikacji IFF, telefon podwodny, echosondę pionową itp. Całość w/w urządzeń pracuje w ramach zintegrowanego systemu walki podwodnej HUMVAAD, także opracowanego przez zakłady BEL.

W skład systemu elektroniki bojowej wchodzi także urządzenia przeznaczone do aktywnego przeciwdziałania, wykrywania i klasyfikacji obcego promieniowania elektromagnetycznego. Reprezentują je trzy pary anten systemów Irbis K, BEL Ajanta Mk 20 oraz MP 407 Start 2M, umieszczonych na burtach nadbudowy dziobowej i po obu stronach masztu kratownicowego. Całą walkę elektroniczną, włącznie z użyciem biernego systemu PK 10 Smięłyj, nadzoruje oddzielny podsystem ASOR 11356, integrujący różne komponenty dostarczone przez firmy rosyjskie, indyjskie, włoskie oraz izraelskie. Okręty wyposażone zostały ponadto w holowane generatory i detektory ultradźwiękowe, służące do obrony przeciwtorpedowej. Należą one najpewniej do modelu TOTED, produkowanego przez zakłady BEL na licencji brytyjskiej (Graseby Marine Type 182).

Wg źródeł indyjskich fregaty typu P 17A dysponują zintegrowanym systemem wspomagania dowodzenia, podobnym w swej konstrukcji i architekturze dowodzenia, podobnym w swej konstrukcji i architekturze do analogicznych urządzeń zachodnich. Należy on do modelu Triebowanije M, zaprojektowanego i wyprodukowanego przez rosyjską spółkę Granit, który wyposażony został w sześć konsoli operatorskich z wyświetlaczami klasy LCD. Warto w tym miejscu nadmienić, że hinduski informatykowi udało się w pełni zintegrować w jedną całość różne komponenty pochodzące z Rosji i państw zachodnich, które opracowywane były wg różnych standardów i norm technicznych, często jeszcze w starej technice analogowej. Pomimo początkowych kłopotów z tym związanych, obecny stan sprawności operacyjnej systemu dowodzenia ocenia się na w pełni zadowalający. Triebowanije M otrzymywać będzie dane bojowe nie tylko z pokładowych sensorów okrętów, ale także z odbiornika łączności satelitarnej SATCOM, który zostanie zainstalowany dopiero w macierzystym porcie. Dodatkowym urządzeniem komunikacji wewnętrznej jest odbiornik morskich danych nawigacyjnych Kelvin Hughes IN-MARSAT.

Przedstawiony powyżej opis wielozadaniowych fregat rakietowych typu *Talwar* upoważnia do stwierdzenia, że okręty te należą do grupy najwybitniejszych konstrukcji morskich zaprojektowanych na świecie na przełomie XX/XXI wieku. Ich twórcom udało się bowiem nie lada sztuka zestawienia wyjątkowo bogatego systemu uzbrojenia elektroniki bojowej w bardzo małym kadłubie, wywodzącym się w prostej linii ze starszych okrętów, pływających do dzisiaj pod rosyjską banderą. Fregaty P 17A dysponują przy tym tak „wyręfinowaną” bronią, jaką są pociski krążące dużego zasięgu – nawet w europejskich flotach NATO nie ma jeszcze w służbie takich jednostek! Mała, kompaktowa sylwetka utrudnia przedwczesne wykrycie tych okrętów, a jednocześnie zmniejsza prawdopodobieństwo bezpośredniego trafienia przez bombę lotniczą czy pocisk artyleryjski.



Piękne ujęcie *Tabar* wykonane w Rostocku, fotografia dobrze ukazuje linię kadłuba fregaty.

Fot. Reinhard Kramer

ryjski. Najgroźniejsza obecnie broń, czyli szybkie pociski przeciwokrętowe, mogą być relatywnie łatwo wykryte i całkowicie obezwładnione przez nadzwyczaj rozbudowany system OPL. Tak więc jeszcze raz rosyjscy inżynierowie i stoczniovcy pokazali światu swoje ogromne, niepodważalne „morskoje mąstierstwo”...

Jednak najważniejszą konkluzję powyższego opisu jest stwierdzenie, że przyszłe rosyjskie eskortowce będą projektowane właśnie na bazie doświadczeń i obliczeń wyniesionych i uzyskanych w czasie procesu budowy i prób morskich indyjskich fregat typu *Talwar* i *Shivalik*! Dlatego też konstrukcja powyższych okrętów powinna być szczegółowo przeanalizowana również przez specjalistów MW RP, w celu wypracowania wstępnych założeń taktyczno-technicznych przyszłych następów fregat typu *Generał Kazimierz Pułaski*. ●

Podziękowanie

Autor pragnie serdecznie podziękować za nieocenioną pomoc jakiej przy pisaniu powyższego materiału udzielili panowie: Arhur Davidson Baker IIIrd, Werner Globke, Krzysztof Kubiak oraz Stephen Saunders.

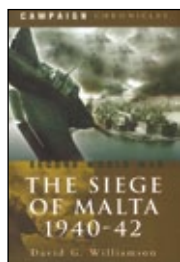
Bibliografia

1. Baker III A.D., *Combat Fleets of the World 2002-2003*, Annapolis 2002.
2. Globke W., *Weyers Flottentaschenbuch 2005-2007*, Boon 2005.
3. Korszunow Ju.L., Stokow A.A., *Torpedy WMF SSSR*, St. Petersburg 1994.
4. Kosticzenko W.W., Prostokiszyn A.A., *Pojuszcziye friegaty. Bolszoje protivoolodczye korabli projekta 61*, Moskwa 1999.
5. Kuzin W.P., Nikolskij W.I., *Wojenno-Morskoj Flot SSSR 1945-1991*, St. Petersburg 1996.
6. Pawłow A.S., *Wojennyje korabli Rossii 1997-1998 g. Sprawocznik*, Jakuck 1997.
7. Sharpe R., *Jane's Fighting Ships 2000-2001*, Coulsdon 2000.
8. Szirokorad A., *Sowietskaja korabielnaja artillerija*, St. Petersburg 1996.
9. Szirokorad A., *Rakiety nad moriem. Rakietajna tiechnika otieczestwiennogo Wojenno-Morskogo Flota*, w „*Tiechnika i woorużenije*” 1997 No. 11-12.
10. Szirokorad A., *Sowietskije powdodnyje lodki poslewojennoj postrojki*, Moskwa 1997.
11. Wasilew A.M., Łogaczew S.I., Majdanow O.P., oraz inni, *Istorija otieczestwiennogo sudostrojenija T. 5. Sudostrojenije w poslewojennyj pieriod 1946-1991 g.g.*, St. Petersburg 1996.
12. Wasilew Je.M., (red.), *Morskaja artillerija otieczestwiennogo Wojenno-Morskogo Flota. Sprawocznik*, St. Petersburg 1995.

13. „Military Parade”, Moskwa 1999-2002.
14. „Military Technology”, Bonn 1998-2005.
15. „Morza, Statki i Okręty”, Warszawa 1996-2003.
16. „Morskoj Sbornik”, Moskwa 1991-1999.
17. „Naval Forces”, Bonn 1996-2006.
18. „Niewskij Bastion”, St. Petersburg 1996-1996.
19. „Nowa Technika Wojskowa”, Warszawa 1994-2006.
20. „Raport WTO”, Warszawa 1998-2006.
21. „Tajfun”, St. Petersburg 1996-2000.

Podstawowe dane techniczne fregat typu „Talwar” (Project P 17A)

Wyporność konstrukcyjna, tm	3300
Wyporność normalna, tm	3620
Wyporność przy pełnym zanurzeniu, tm	4035
Długość całkowita kadłuba, m	124,80
Długość na KLW, m	115,00
Szerokość maksymalna kadłuba, m	15,20
Szerokość kadłuba na KLM, m	14,10
Zanurzenie minimalne kadłuba, m	4,20
Zanurzenie z gruszką dziobową, m	5,80
Moc marszowych turbin gazowych GT 6000, kW	2 x 4416
Moc szczytowych turbin gazowych GT 16000, kW	2 x 11 776
Moc całkowita czterech turbin gzwowych, kW	32 400
Moc generatorów WCM 1000/5, kW	4 x 1000
Prędkość maksymalna chwilowa, w	32
Prędkość maksymalna ciągła, w	30
Prędkość ekonomiczna, w	14
Zasięg przy prędkości ekonomicznej 14 w, Mm	4850
Zasięg przy prędkości maksymalnej 30 w, Mm	700
Maksymalne zapasy paliwa, tm	800
Autonomiczność działania, doby	30
Załoga, oficerowie + marynarze niższych rang	18 + 162
Armaty, liczba luf x kal. w mm	1 x 100, 24 x 30
Wyrzutnie torped, l. rur x kal. w mm	4 x 533
Wyrzutnie raket, l. x nazwa	8 x Club N, 1 Shtil 1E 16 x 9M311 (Kortik), 8 x Igla 1E
Wyrzutnie rbg, l. x kal. w mm	12 x 213
Śmigłowiec ZOP, liczba x typ	1 x Kamow Ka 28



The Siege of Malta 1940-42

David G. Williamson
s. 161, mapy, tabele, zdjęcia czarno-białe,
Pen and Sword Books 2007,
Cena 19,99 GBP.

Brytyjska oficyna Pen and Sword wydaje od lat ciesząc się zasłużonym powodzeniem serię Campaigns Chronicle. W jej części dotyczącej II w. ś. ukazała się ostatnio pozycja opisująca zmagania o utrzymanie Malty. Posiadanie tej wyspy miało kluczowe znaczenie przede wszystkim dla przebiegu walk w Afryce Północnej: dość powiedzieć, że gdyby niemiecko-włoska blokada Malty doprowadziła do kapitulacji jej garnizonu, kampania afrykańska, i w ogóle wojna na Morzu Śródziemnym, miałyby zgoła inny przebieg. Po ponad 60 latach od tamtych wydarzeń autor przypomina dzieje walki o Malte, strategię przyjętą przez Brytyjczyków, zmierzającą do jej utrzymania dosłownie za wszelką cenę, przebieg walk na morzu i w powietrzu (wraz z operacją „Pedestal”) oraz – co często pomijali inni autorzy – życie codzienne Maltańczyków, całkowicie uzależnionych od dostaw drogą morską. Słynne konwoje maltańskie, które były obiektem zażartych ataków lotnictwa i okrętów podwodnych, stanowiły jedyne źródło zaopatrzenia. D. G. Williamson przedstawia też strategię obu stron konfliktu, uwzględniając zwłaszcza przesłanki, które skłoniły Londyn, pomimo ponoszonych ciężkich strat w ludziach i sprzęcie, do utrzymania wyspy. Zaletą książki są „Dodatki” zawierające m.in. siły i środki walki Brytyjczyków, Niemców i Włochów, w tym także dane dotyczące brytyjskiego garnizonu na Malcie.

Bartłomiej Zborski



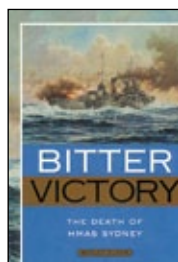
The Fujita Plan. Japanese Attacks on the United States and Australia During the Second World War

Mark Felton,
s. 210, zdjęcia czarno białe.
Pen and Sword Books, 2006
Cena 19,99 GBP.

Fascynująca książka! I to nie tylko dla marynistów lecz i dla zainteresowanych mniej u nas znanymi, a jakże pasjonującymi epizodami II w.ś. Opowiada o ostatecznie nie zrealizowanych, lecz przygotowywanych przez Japonię planach inwazji najpierw Australii, a potem Stanów Zjednoczonych. Obie operacje uważano za niezwykle trudne do przeprowadzenia z uwagi przede wszystkim na ogromne odległości (dziś wiadomo, że na inwazję USA nie było szans), niemniej w Tokio poważnie je rozważano. Wcześniej prowadzono rozmaite działania o charakterze raczej terrorystycznym niż militarnym, mające na celu zastraszenie ludności cywilnej Australii i Zachodniego Wybrzeża w Ameryce, choć Japończycy rozważali także „Pearl Harbor bis”, czyli powtórny nalot na tamtejszą bazę i zniszczenie może nawet lotniskowców. Autor omawia obszernie m.in. nalot wodnosamolotów startujących z japońskich miniaturowych okrętów podwodnych na Sydney; tzw. akcję balonową, czyli wysyłanie z Japonii nad lasy Oregonu balonów z ładunkami zapalająco-wybuchowymi; ataki torpedowe na żeglugę i latarnie morskie u wybrzeży Australii; ostrzeliwanie przez okręty podwodne nadbrzeżnych rafinerii w Kalifornii – wreszcie słynną sprawę domniemanego nalotu japońskich łodzi latających na zakłady North American Aviation w Los Angeles gdzie produkowano bombowce B-25 oraz rajd dowodzonego przez Meiji Tagamiego (weterana działań przeciw australijskiej żegludze) podwodnego krążownika I 25 na Oregon. Pierwszym pilotem, który we wrześniu 1942 r. zbombardował z katapultowanego z pokładu tej jednostki wodnosamolotu Yokosuka E14Y1 terytorium Stanów Zjednoczonych był Nobuo Fujita. Wcześniej wykonywał on loty zwiadowcze nad Sydney, Melbourne oraz nad nowozelandzkimi miastami Wellington i Auckland. Zrzucone ładunki zapalające nie wyrządziły jednak większych

szkód. Wcześniej, w maju 1942, dwie potężne czterosilnikowe łodzie latające Kawanishi H8K1, zwane „latającymi jeźdźcami” z uwagi na sterujące liczne lufy artylerii pokładowej zbombardowały (także bez szczególnych efektów) bazę w Pearl Harbor. Czy planowane u schyłku wojny na Pacyfiku uderzenia na Kanał Panamski oraz cele militarne w USA – w tym wypadku nalotów miały dokonać wodnosamoloty M6A1 „Seiran” uzbrojone w bomby i torpedy i przewożone nad cel w hangarach okrętów podwodnych typu I 400 przyniosłyby jakiejkolwiek efekty strategiczne? Na pewno nie, chyba żeby bomby były uzbrojone w głowice jądrowe... Na szczęście jednak badania nad bombą atomową znajdowały się w Japonii na niskim stopniu zaawansowania. W praktyce najważniejszym skutkiem japońskich działań było internowanie i osadzenie przez Amerykanów w obozach jenieckich niemal wszystkich zamieszkałych w USA Japończyków. Ale to już inna historia...

Bartłomiej Zborski



Bitter Victory. The Death of HMAS Sydney

Wesley Olson,
s. 437, zdjęcia czarno-białe, mapki,
rozkładany plan okrętu,
University of Western Australia Press,
Nedlands, 2006,
ceny nie podano.

Jedną z niewyjaśnionych zagadek II w.ś. są losy australijskiego krążownika *Sydney*, który 11 XI 1941 r. wypłynął z Fremantle w rejs patrolowy. Miał powrócić za 19 dni, tak się jednak nie stało, ponieważ wdał się w potyczkę z niemieckim rajderem *Kormoran*. Zniszczył przeciwnika ogniem artylerii (przebieg tego pojedynku znany jest dość dokładnie z relacji niemieckich rozbitków, którzy po pewnym czasie dotarli na australijski brzeg) i... właśnie, co się stało potem? Dlaczego okręt zniknął bez śladu? Dlaczego z jego załogi nikt się nie uratował? Wprawdzie także krążownik odniósł zniszczenia w następstwie ostrzału z dział przez Niemca i trafienia torpedami, jednak nie mogły one spowodować zatopienia jednostki. Wydana po raz pierwszy w 2000 r. książka znanego australijskiego historyka (z zawodu maszynisty kolejowego, który podjął specjalistyczne wyższe studia powodowany przede wszystkim pragnieniem ustalenia przyczyny tej tragedii narodowej swojej ojczyzny) zawiera najpełniejsze jak dotychczas, najbardziej wnikliwe i rzeczowe odtworzenie nie tylko przebiegu starcia, ale przede wszystkim prawdopodobnych dalszych losów *Sydney*. W. Olson własną, bardzo wiarygodną hipotezę, analizuje jednak wiele rozmaitych możliwości. Podaje wiele zagadkowych szczegółów związanych z tragedią: oto na przykład w latach 80. XX w. Biblioteka Narodowa w Canberze otrzymała list od R.W. Masona służącego w XI 1941 r. na *Harman*. Twierdził on, że odebrał wtedy sygnały radiowe ze śmiertelnie rannego krążownika. Czy tak było istotnie? Dlaczego jednak Australijczycy nigdy nie powołali oficjalnej komisji mającej wyjaśnić przyczyny zaginięcia okrętu? W jakiej mierze może być prawdziwa hipoteza jakoby ostateczny cios zadały mu torpedy wystrzelone z japońskiego okrętu podwodnego? Dlaczego tak długo zwlekano z podjęciem poszukiwań, mimo że *Sydney* nie powrócił do Fremantle w wyznaczonym terminie? Dlaczego rozpoczęto je z 48-godzinnym opóźnieniem? W VI 2002 r. David Shackleton, wiceadmirał Royal Australian Navy oświadczył, że nie istnieją materiały dokumentarne pozwalające na rozpoczęcie oficjalnych poszukiwań wraku okrętu, choć wcześniej specjaliści z tej marynarki orzekli, iż takie materiały owszem, istnieją, a poszukiwania należy podjąć. A w VIII/IX 2001 r. grupa eksploracyjna próbowała ekshumować szczątki pogrzebanego na Christmas Island wyrzuconego ongiś przez morze nieznanego marynarza, który miał należeć do 645-osobowej załogi *Sydney*. Niestety, grób okazał się pusty... Do książki dołączono obszerny fragmenty raportu dotyczącego akcji bojowej *Kormorana*, przedstawione go Kriegsmarine przez przez zwolnionego podczas wojny i repatriowanego do Rzeszy (w ramach wymiany zatrzymanego personelu medycznego) dra Siebelta Habbena.

Bartłomiej Zborski