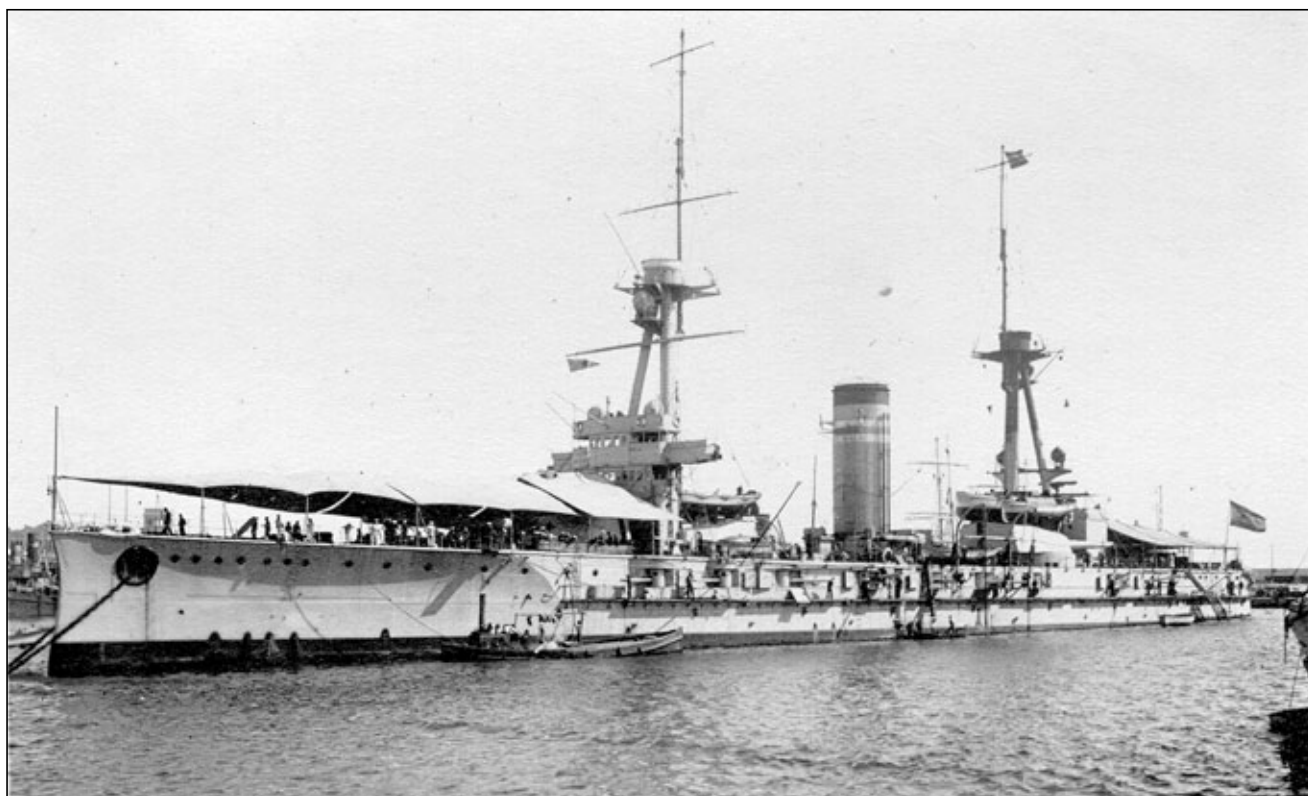


**Nikołaj W. Mitiuckow**  
**Rafael C. Fernández**  
**Kent R. Crawford**

# **Okrety liniowe typu „España”**



---

**Tarnowskie Góry 2007**

---



Szanowni Czytelnicy

Nadeszła jesień, a wraz z nią długie i nudne wieczory. Aby Wam je umilić wydaliśmy monografię poświęconą hiszpańskim okrętom liniowym typu „España”. Były to najmniejsze dreadnoty na świecie, może niezbyt urodziwe, ale bardzo interesujące, tak pod względem opisu ich konstrukcji czy pechowej służby (wszystkie zatonięły!). Odnosnie tej ostatniej to przyznam, że uśmiełem się do łez czytając losy zrewoltowanej załogi „Jaime I”. To, co ona wyrabiała bardziej pasuje do jakiejś tragifarsy, jednak to wszystko co tutaj napisane to prawda, czasami i tacy ludzie „tworzą” historię.

Życzę miłej lektury

Z serdecznym pozdrowieniem  
Jarosław Malinowski

**Oktadka:** Jaime I na redzie Gijón w czasie nalotu frankistowskiego lotnictwa, wrzesień 1936 roku.  
Mal. Seweryn Fleischer

Jaime I, Walencja, lipiec 1929 roku.  
Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla

## Okręty liniowe typu „España”

Nikołaj W. Mitiuckow

Rafael C. Fernández

Kent R. Crawford

Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej S. Sobański

**Redaktor serii:** Jarosław Malinowski

**Rysunki:** Jerzy Lewandowski

**Plansze kolorowe:** Siergiej Balakin

**Opracowanie graficzne:** Jarosław Malinowski

**Skład, druk i oprawa:** Drukpol, Tamowskie Góry

**Źródła fotografii/Photo credit:**

Alejandro Anca Alamillo

Rafael C. Fernández

Dionicio García Flórez

Manuel Ramírez Gabarrús

Antonio G. Erce Lisarraga

Pepe Munoz

Nikołaj W. Mitiuckow

Juan B. Robert Rogla

Instituto de Historia y Cultura Naval

„Warship International”

ISBN 978-83-61069-00-3

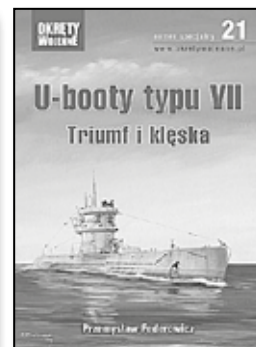
ISSN 1231-014X

Copyright © Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2007

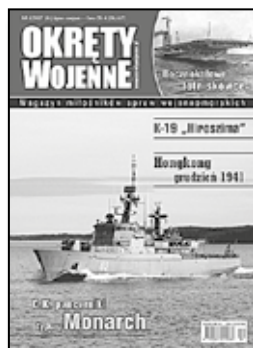
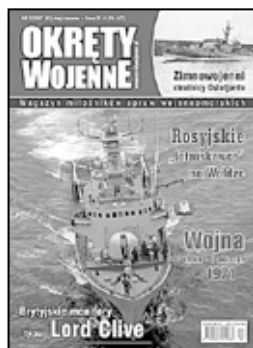
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie, ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

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

## Polecamy monografie !



## Polecamy magazyn „Okręty Wojenne” !



## Wydawca

Wydawnictwo „Okręty Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tamowskie Góry

tel. (032) 384-48-61

e-mail: okrety@ka.home.pl, www.okretywojenne.pl

ING Bank Śląski 94 1050 1386 1000 0002 0086 6507

**Uwaga!**

Niniejsza monografia zawiera dwie rozkładówki z 4 planami okrętów w skali 1:400.  
Stanowi ona jej integralną część i nie może być sprzedawana oddzielnie.



# Geneza budowy

Wrzesień 1913 roku. *España* gotowa do prób w ruchu.

Fot. zbiory Manuel Ramíres Gabarrús

## „Mikasa” dla hiszpańskiej floty

Po klęsce w wojnie hiszpańsko-amerykańskiej każdy hiszpański Minister Marynarki sporządzał własny program wzmocnienia floty, względnie starał się rozwinąć plany poprzednika. Doprowadzić jednak program do Korteżów udało się zaledwie kilka razy.

Plan z roku 1902 sporządzony pod kierownictwem Ministra Marynarki Sánchez de Toca, przewidywał budowę 7 okrętów liniowych o wyporności 14-15 tys. t i prędkości 19 węzłów, którą miały utrzymywać przez minimum 8 godzin oraz zasięgu 2500 Mm przy prędkości 14 węzłów. Przewidywana cena za każdą jednostkę miała wynosić 50 mln peset (łącznie 300 mln). Program ten przewidywał również budowę 3 krążowników pancernych (10 tys. t, 22 węzły i 33,3 mln peset, łącznie 100 mln) oraz innych mniejszych okrętów. Na realizację programu miano przeznaczyć w okresie 8 lat kwotę 585 mln peset. Jednak stopniowo w toku debat kwotę coraz bardziej zmniejszano, aż do chwili, gdy osiągnęła poziom niezbędnych wydatków bieżących. I hiszpańska flota pograżyła się w swego rodzaju letargu.

Jak by to dziwnie nie brzmiało, jednak wyjście z głębokiego kryzysu znalazło się dopiero po zakończeniu nowej woj-

ny. Tym razem, rosyjsko-japońskiej, która w oczywisty sposób zademonstrowała znaczenie floty we współczesnej wojnie. Hiszpański morski sztab generalny, jednak w bardzo swoisty sposób uwzględnił lekcje tego konfliktu. W rezultacie 13 czerwca 1905 kolejny Minister Marynarki Eduardo Cobian przedstawił Korteżom do rozpatrzenia „Projekt ustawy” o budowie nowych okrętów na okres 6 lat, którego trzon stanowić miało nie mniej nie więcej jak tylko 8 pancerników typu *Mikasa*. Cenę każdej jednostki szacowano na 42 mln peset, tym samym koszt całego programu wynosił 396 mln w czasie kolejnych sesji hiszpański parlament wyrażał o programie różne opinie, w większości negatywne, jednak Ministerstwo Marynarki twardo obstawało przy swoim. Nie pomagały informacje ministra finansów Echegeray o obciążeniu jakie budowa stanowić miała dla hiszpańskiej gospodarki, powstanie marynarzy, ani nawet upadek rady ministrów. Nowy Minister Marynarki Miguel Villanueva nadal forsował program, wnosząc do niego jedynie niewielkie modyfikacje, które doprowadziły jego koszt do sumy 400 mln peset. W ostateczności upór marynarzy został nagrodzony i 8 października 1906 ogłoszono królewski dekret o nowym budownictwie okrę-

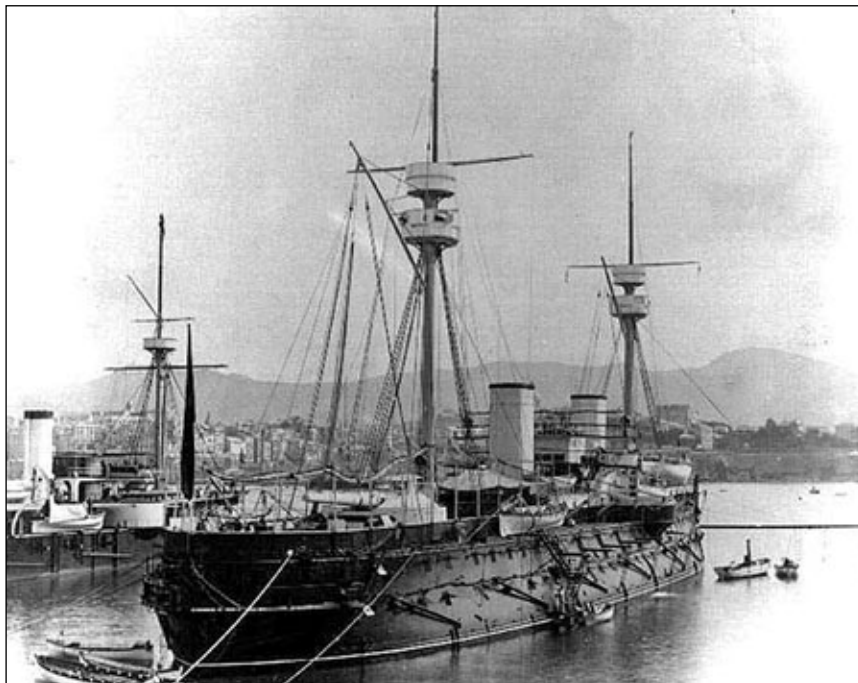
towym, zatwierdzający drugą redakcję projektu kolejnego już ministra Santiago Alba na kwotę ...8,1 mln peset przeznaczonych na budowę 3 kanonierek o wyporności 800 t oraz jednostki szkolnej.

Należy jednak zaznaczyć, że w czasie wszystkich debat prowadzonych w Korteżach, parlamentarzyści rozumieli nadzwyczajną wagę budowy nowych okrętów. W związku z tym prowadzono dyskusję nie tyle o odbudowie floty jako takiej, lecz o tym czy miała być ona oceaniczna czy może tylko przybrzeżna. Główną zaś przyczynę niepowodzeń wspomnianych programów należy widzieć przede wszystkim w niestabilnej sytuacji politycznej w kraju i braku dostatecznie silnego gabinetu, zdolnego konsekwentnie prowadzić wybraną politykę morską.

W roku 1907 do władzy doszedł silny gabinet, na którego czele stał Maura, zaś Ministrem Marynarki był José Ferrándiz.

W dniu 1 czerwca 1907 w Korteżach został przedstawiony projekt nowej ustawy o budownictwie okrętowym, na które zaplanowano nadzwyczajny kredyt w kwocie 200 042 530 peset. Część tak znacznej sumy nowego programu proponowano sfinansować z oszczędności w innych wydatkach Ministerstwa Mary-





Pancernik *Pelayo* był „jedynakiem” w swojej klasie w hiszpańskiej flocie, stąd i tak długo pozostawał w służbie.  
Fot. „Warship International”

narki. Z drugiej strony, aby znaleźć brakujące środki Maura proponował emisję w okresie 8 lat państwowej pożyczki na kwotę 175 mln peset w obligacjach oprocentowanych 3,5% rocznie. Wykup obligacji miał nastąpić w okresie 15 lat, zaś dla przyciągnięcia potencjalnych nabywców kwoty te nie podlegały opodatkowaniu.

Do oszczędności w budżecie José Ferrándiz podszedł bardzo zdecydowanie. Jednym ruchem pióra oddano na złom wszystkie przestarzałe i nie przedstawiające wartości bojowej okręty (w porównaniu z Rosją w sprawie sprzedaży w roku 1904 pancernika *Pelayo* oraz 3 najnowszych hiszpańskich torpedowców typu *Terror*). Następnie ostro obcięto etaty floty. Cały paradoks polegał na tym, że mimo ogromnych strat poniesionych w toku wojny hiszpańsko-amerykańskiej, etaty, zwłaszcza dowódcze i kierownicze, pozostawały na poziomie przedwojennym. Rzeczywiście takie zdecydowanie komandora nie mogło pozostawać bezkarne, po nieco ponad roku zajmowania stanowiska Ministra Marynarki Ferrándiz w 1904 wyleciał z hukiem. Pierwszy krok zdołano jednak uczynić i do czasu swego „drugiego podejścia” na stanowisko Ministra Marynarki w roku 1907 zarówno flota jak i ministerstwo stały się bardziej oszczędne.

Do 20 listopada Kortezy debatowały nad Nowym programem. Parlamentarna większość, przede wszystkim prawnicy i karliści, uważała, że tak ogromne

wydatki są ponad siły gospodarki, mniej radykalnie nastawieni parlamentarzyści, jak zwykle proponowali dokonanie cięć w wydatkach, a jedynie mniejszość parlamentarna (w tym More, Canalejas, Ascarate i inni) popierali Maura i Ferrándiz. Ostatecznie w dniu 27 listopada odbyło się posiedzenie, które przeszło do historii pod nazwą „Sesja patriotyczna”. Po płomiennej mowie premiera (faktycznie zaś w rezultacie przeprowadzonej po mistrzowsku walki zakulisowej), Kortezy z przewagą zaledwie 3 głosów, przegłosowały program Ferrándiza. Istotną rolę odegrało w tym przypadku poparcie Ministra Finansów Osmy, który wykazał, że przyjęte sumy są całkowicie „do wytrzymania” przez budżet.

Później zadziałała już zwyczajna machina biurokratyczna: ocena projektu w wyższej izbie parlamentu oraz jego zatwierdzenie przez monarchę. W rezultacie w dniu 7 stycznia 1908 weszła w życie ustawa o nowym budownictwie okrętowym, której pierwszy paragraf głosił, że ma ona na celu „*obronę państwowości i integralności terytorialnej narodu, gwarantując morskie panowanie w narodowych bazach na liniach komunikacyjnych, a także otaczających morzach*”. W rzeczywistości przedstawiona morska doktryna proponowała wprowadzenie do składu floty jedynie okrętów pozwalających na skuteczne prowadzenie działań w zakresie przeciwdziałania blokadzie. Znając problemy z uzupełnieniem budżetu, Ferrándiz zmuszony był na podjęcie takiego kroku i rezyg-

nację z doktryny oceanicznej. W rezultacie wszystkie zamawiane okręty były w pierwszej kolejności przeznaczone do obrony wybrzeża, na liście priorytetów znalazło się również niezwłoczne rozwinięcie floty podwodnej, jednak w tym okresie okręty podwodne jako klasa dopiero się rodziły i wszelkie eksperymenty z nimi były by niewybaczalnym błędem.

Poza budową nowych jednostek (3 pancerniki, 3 kontrtorpedowce, 22 torpedowce, 4 kanonierki i szereg jednostek pomocniczych) proponowano również dokonanie pełnej rekonstrukcji infrastruktury marynarki wojennej, niezbędnej dla zapewnienia budownictwa okrętowego, remontów oraz zaopatrzenia. Z uwagi jednak na fakt iż przeznaczone w programie sumy nie zabezpieczały rozwoju wszystkich trzech głównych baz (admiralicji) w El Ferrolu, Kadyksie i Kartagenie, Ferrándiz postanowił skoncentrować środki rozwijając wyłącznie El Ferrol i Kartagenę

Mocą królewskiego dekretu No 91 z dnia 21 kwietnia 1908, ustawie z 7 stycznia zapewniono dalsze rozwinięcie i modyfikacje. Dekret zabezpieczał ogólne warunki konkursów na budowę nowych okrętów oraz na przeprowadzenie rekonstrukcji militarnych i cywilnych struktur El Ferrol i Kartageny wraz z równoległymi pracami na obszarze ich akwatorii.

W Kartagenie zaplanowano budowę 3 kontrtorpedowców o wyporności 350 t (przyszłe *Bustamante*, *Villamil* i *Cadaro*), 25 torpedowców o wyporności 180 t, (zbudowano jedynie 22 okręty: *No 1* – *No 22*), 3 okręty podwodne o wyporności 250 t (nie powstał żaden) oraz 4 kanonierki o wyporności 800 t (*Laya*, *Lauria*, *Recalde* i *Bonifaz*). W El Ferrol miały zostać zbudowane 3 pancerniki o wyporności 15 000 t i prędkości 19 węzłów, na które zamierzano przeznaczyć 135 mln peset.

Przez następnych kilka lat Ministrowie Marynarki, którzy zastąpili Ferrándiza wprowadzali w życie program swego poprzednika. Już w 4 lata później José Pidal rozpoczął opracowywanie nowego programu budownictwa okrętowego. Niestety po zabójstwie Canalejas nastąpiła kolejna zmiana gabinetu, jednak Minister Marynarki Amalio Gimene, który zajął to stanowisko w gabinecie hrabiego Romanoneza

Było kilka przyczyn prac nad nowym programem. Jest rzeczą zrozumiałą, że dla opinii publicznej istotną była informacja o tym, że przodujące morskie potęgi rozpoczęły budowę „superdrednotów”, w porównaniu z którymi

najnowsze hiszpańskie okręty liniowe wyglądały jak liliputy przy gigantach. Rzeczywista przyczyna była jednak bardziej prozaiczna, trzeba było zapewnić nowe zamówienia dla zbudowanych z takim trudem stocznii, w przeciwnym bowiem razie groziło im masowe bezrobocie, utrata kadr cennych fachowców i całkowity upadek.

Dlatego też program zaproponowany przez Gimene nie zmieniał zasadniczo wcześniejszego programu Ferrándiza, stanowiąc jego logiczną kontynuację i rozwinięcie. Po rekonstrukcji pochylni i doku zrealizowanej przez Ferrándiza, maksymalna wyporność budowanych okrętów ograniczona była liczbą 20 000 t. W związku też z tym nowe okręty liniowe projektowano z uwzględnieniem wspomnianego ograniczenia, zakładając jednak, że „*będą uzbrojone w najcięższe działa, wyposażone w kotły opalane paliwem płynnym lub kombinacją węgla i paliwa płynnego*”. Przewidywany ogólny koszt 3 okrętów liniowych szacowano na 180 mln peset, co wraz z 3 krążownikami zwiadowczymi o wyporności 3000 t, 6 kontrtorpedowcami o wyporności 700 t, 8 okrętami podwodnymi o wyporności 120 t, powodowało, że całkowity koszt realizacji programu miał dojść do 245 mln peset.

Przy okazji rozwijano infrastrukturę baz morskich, w tym co ważniejsze zamierzano zwiększyć je tak by możliwym było bazowanie okrętów o wyporności przewidzianej programem. Tym samym koszt programu, którego zakładana realizacja miała trwać 8 lat, osiągnął astronomiczną kwotę 343 mln peset!

Obecnie różni eksperci-historycy w bardzo niejednoznaczny sposób oceniają założenia taktyczno-techniczne zaplanowanych okrętów liniowych. Takie autorytety jak *Conway* czy Breyer określają ich wyporność na 21 000 t, prędkość na 21 węzłów, a uzbrojenie na 8 dział kal. 343 mm w 4 dwudziałowych wieżach, a artylerię średniego kalibru na 20 dział kal. 152 mm. Położenie stępki pod wspomniane jednostki miało nastąpić na przełomie lat 1914-15, a ich wejście do służby w roku 1920. To jednak nie więcej jak tylko przypuszczenie. Cały paradoks tkwi w tym, że nawet sami Hiszpanie nie posiadali jasnego wyobrażenia o okrętach liniowych przewidzianych w nowym programie, który nie otrzymał nawet ostatecznej redakcji w ministerstwie, nie mówiąc już przedstawieniu go pod obrady Korteżów! Całą uwagę Ministerstwa w tym czasie skupiały bowiem działania wojenne w Maroku. A zatem praktycznie w tym samym czasie mia-

ły miejsce dwa wydarzenia zmuszające do gruntownej zmiany opinii o priorytetach hiszpańskiej floty: kolejna zmiana rady ministrów i wybuch wojny światowej. Prace nad zmianami ustawy o budownictwie okrętowym szły jednak swoim torem, a najbardziej prawdopodobną nową jednostką wydawał się wariant adaptacji brytyjskiego okrętu liniowego *Orion* do hiszpańskich realiów.

W maju 1914 następcą Gimene na stanowisku Ministra Marynarki Augusto Miranda ograniczył liczbę zaplanowanych okrętów liniowych do 2, przy czym w pierwszym trzyletnim okresie przeznaczono kwotę 70 mln peset na budowę prototypu. Budowę drugiego zamierzano rozpocząć w 1917, po wodowaniu pierwszej jednostki. Wydarzenia pierwszej wojny światowej zmusiły jednak do zmiany podejścia do dużych jednostek nawodnych, w efekcie czego w przyjętym przez Korteży w 1915 programie wydatki wzrosły ze 158 mln do 230 mln peset, jednak największymi okrętami okazały się 4 lekkie krążowniki.

W następnym okresie idea budowy własnych okrętów liniowych jeszcze nie raz zaświtała w głowach odpowiedzialnych urzędników Ministerstwa. Najbardziej zaawansowana była idea budowy jednostek w czasie, gdy urząd ministra zajmował García de los Reyes, który zaproponował w roku 1929 program budowy z brytyjską pomocą 3 okrętów liniowych o wyporności 31 000 t, w których bez trudu można było rozpoznać wersję *Rodney*. Koszt miał wynieść 793 mln peset (8,5 tys. za tonę), faktycznie jednak z uwagi na światowy kryzys była to raczej jedynie bardziej deklaracja zamiarów niż realny program. Za to jego następca Carvia zaproponował Korteżom w roku 1930 nie mniej nie więcej jak tylko 14 letni program budownictwa okrętowego, oszacowany bagatelą na 2,6 mld peset! Szczegółowymi założeniami taktyczno-technicznymi zaplanowanych okrętów liniowych w owym czasie nikt jeszcze się nie zajmował, jednak zakładano, że miały być to 4 jednostki w wariantcie – wyporność 29 000 t, 24 węzły 6 x 355 mm, 12 x 150 mm, 6 x 120 mm plot lub wyporność 23 300 t, 24 węzły, 9 x 305 mm, 12 x 152 mm i 6 x 120 mm plot.

W okresie powojennym opracowano jeszcze jeden program, przewidujący budowę 4 okrętów liniowych, we tym przypadku z włoską pomocą, na podstawie przekazanego Hiszpanom projektu najnowszej jednostki *Impero* (wyporność 46 000 t). W programie z 8 września 1939 założono wydatkowanie całkowi-

cie nieosiągalnej dla budżetu zniszczonej wojną Hiszpanii, sumy 5,5 mld peset (344 mln USD wg ówczesnego kursu)!

Ku rozgoryczeniu hiszpańskich admirałów i na szczęście dla gospodarki kraju w obu przypadkach papiery nie wyszły nawet poza Ministerstwo Marynarki, w pierwszym przypadku przeszkodziła rewolucja 1931 roku, w drugim – klęska państw „Osi” i międzynarodowa izolacja faszystowskiego reżimu Franco.

### Okręty liniowe programu roku 1908

Królewski dekret z 21 kwietnia 1908 ogłaszający konkurs na drednoty nie określał surowych taktyczno-technicznych założeń jednostek, ani sum przeznaczonych na zaplanowane okręty. Ministerstwo i król doskonale zdawali sobie sprawę, że morskie uzbrojenie podlega ciągłemu doskonaleniu, wobec czego nikt nie może wiedzieć co będzie za 10-15 lat, ani w jakim stanie znajdzie się gospodarka kraju. W związku z tym uzgodniono jedynie zasadnicze cechy okrętów oraz maksymalne roczne kwoty, które można było przeznaczyć na realizację projektów.

Ogłoszony międzynarodowy konkurs wzbudził żywe zainteresowanie u przedstawicieli zarówno krajowego jak i zagranicznego kapitału. Zgodnie z obwieszczeniem Ministerstwa Marynarki finalistami konkursu zostały 4 grupy finansowo-przemysłowe.

Pierwszej grupie przewodziła włoska firma Ansaldo. Udział w niej miały jednak również brytyjski Armstrong, czeska Škoda, specjalizująca się w artylerii i francuski Mariel, dostawca materiałów pancernych. W grupie tej dziwną wydawać by się mogła obecność Škody, jednak przecież w tym czasie Włochy i Austro-Węgry pozostawały formalnie w jednym polityczno-wojskowym bloku, tak że Czesi udzielali swoim włoskim sojusznikom sporej pomocy, zwłaszcza w zakresie projektowania trzydziałowych wież artyleryjskich głównego kalibru.

Druga grupa reprezentowała interesy kapitału francuskiego. W jej skład wchodziła filia znanej firmy Forge et Chantier w Gironde, zaś artylerię i opancerzenie miały dostarczyć zakłady Schneider z Creuzot.

Trzecia grupa uważana była oficjalnie za hiszpańską. Reprezentowali ją José Tartier, Inocencio Fernández i hrabia Torre Vélez. W rzeczywistości „lobbowali” oni interesy brytyjskich firm, w pierwszym rządzie triumwiratu MacAlpines (budownictwo okrętowe), Palmers (układy napędowe) i Beardmore (uzbrojenie).





tem włoskim: artyleria w 3 wieżach (2 x III i 1 x II), przy czym przednia na wysokim pokładzie dziobowym. Centralna wieża znajdowała się pomiędzy dwoma kominami i dwoma masztami, co stwarzało obraz symetrii. Drugi natomiast projekt stanowił właściwie włoską adaptację projektu firmy Vickers: artyleria głównego kalibru w 4 dwudziałowych wieżach, jednak z pewnymi cechami włoskimi: pojedynczy maszt pośrodku, między centralnymi wieżami i 2 kominy, połączone z bryłą dziobowej i rufowej nadbudówki (znów otrzymaliśmy symetryczną sylwetkę). Rzecz jasna, nawet poprawiony wariant nie zainteresował hiszpańskiego zamawiającego.

Cena, jaką zaproponował Vickers przedstawicielowi hiszpańskiej floty

kmr Fuster, wynosiła 1398 tys. £ + 92 tys. £ - cena amunicji, łącznie 1490 tys. £. Ustawa z 8 kwietnia 1908 zatwierdzała budowę okrętu liniowego w cenie 45 mln peset (1607 tys. £ wg ówczesnego kursu), równocześnie królewski dekret z 21 kwietnia 1908 precyzował taktyczno-techniczne parametry jednostki: wyporność zmniejszono do 15 000 „długich” t, to jest do 14 764 t, prędkość do 19 węzłów. Wysokość metacentrum wynosiła nie mniej niż 1,06 m; główny pas opancerzenia burtowego miał grubość w linii wodnej 100-230-100 mm oraz szerokość nie mniejszą niż 0,6 m; a górny pas 180 mm.

Projekt przedstawiony przez koncern SECN przypominał bardzo projekt Vickers (patrz tabela niżej). Cena za każ-

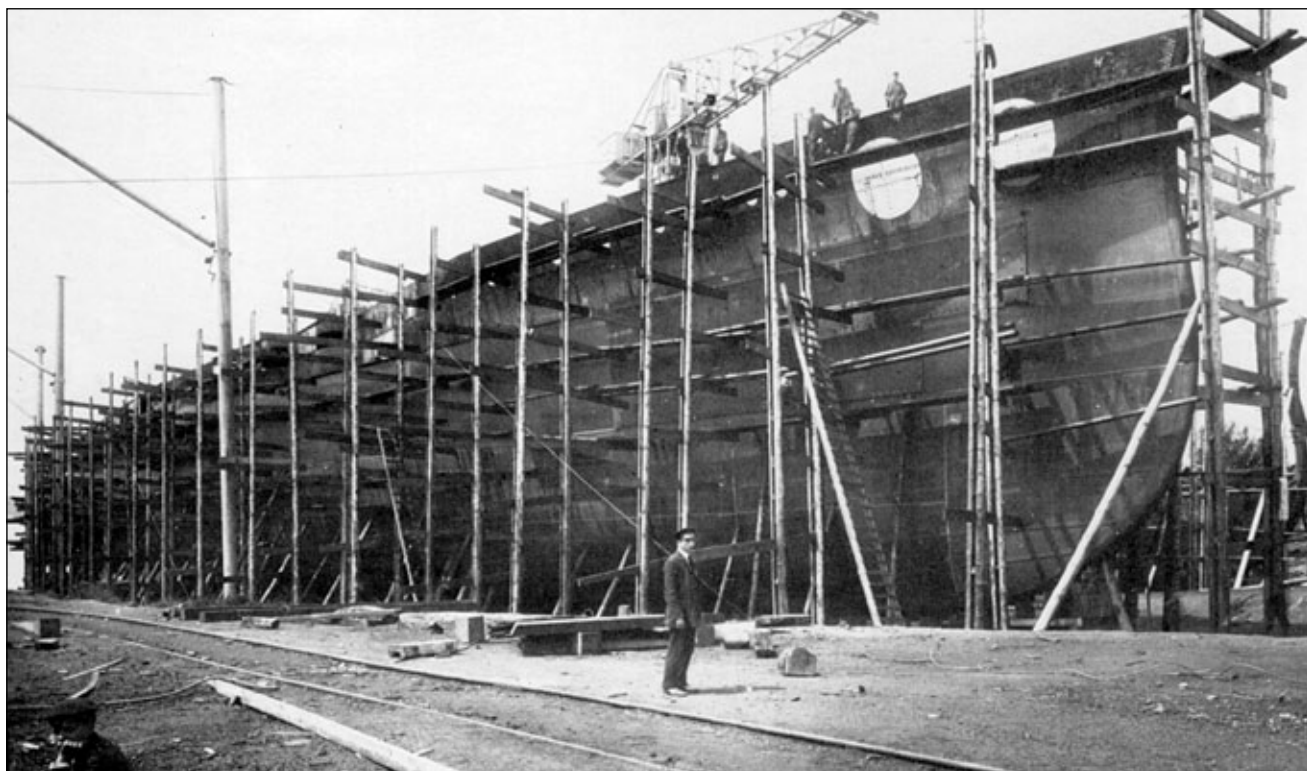
dy okręt wynosiła 43,05 mln peset (1708 tys. £ wg aktualnego kursu).

Po oficjalnym zwycięstwie SECN w konkursie, królewski dekret z 2 lutego 1909 zobowiązywał koncern do wniesienia szeregu korektur (najbardziej wartościowych rozwiązań z projektów konkurentów). Wszystkie te uwagi kierownictwo SECN przyjęło do wiadomości i 20 marca 1909 przekazało zamawiającemu zmodernizowany projekt. W rezultacie rozpatrzenia propozycji pojawił się w dniu 14 kwietnia 1909 roku specjalny królewski dekret, zatwierdzający przedłożony wariant, z niewielkimi uzupełnieniami, dotyczącymi głównie wyboru dostawców.

Wszystkie 3 okręty liniowe budowano w stoczni w El Ferrol, w której w tym

	Założenia techniczno-taktyczne okrętu liniowego dla Hiszpanii (wg Owensa)	Założenia techniczno-taktyczne okrętu liniowego SECN
Wyporność (tony „krótkie”)	15 000 t	15 100 t
Wymiary, m	135,52 x 23,02 x 7,85	132,62 x 23,63 x 7,85
Uzbrojenie	8 x 305 L/45, 20 x 102 mm, 4 x 7,62 mm	8 x 305 mm L/50; 20 x 102 mm L/50; 2 x 3-funtowe 4 x 7,62 mm
Zapas amunicji	80 pocisków na działo kal 305 mm	80 pocisków na działo kal 305 mm 200 pocisków na działo kal 102 mm 400 pocisków na działo 3-funtowe 800 pocisków na km
Załoga	?	700
prędkość, w	19,5	19,5
Moc silowni, KM	16 500	15 500
Zasięg, Mm	?	5000
Metacentrum	0,76	0,91
Maksymalny zapas węgla, t	700	900
Opancerzenie (od dziobu na rufę), mm pas, mm	102-152-229-152-102	75-100-200-230
Górny pas, mm	102-152-178	150
Pokład, mm	25 (50 skosy) –76 (76 skosy)-25 (50 skosy)	Górny pokład nad cytadelą 38; pancerny pokład 38 mm – 25 (nad cytadelą) -50 (rufa)
Barbety, mm	254	250
Grodzie, mm	Rufowa 178	Wewnętrzne grodzie baterii 15 gródź przeciwtorpedowa 38
Stanowisko dowodzenia, mm	254 (dziobowe), 152 (rufowe)	Dziobowe 250, rufowe 150
Struktura wagowa: kadłub z nadbudówką	5800 t (38,7%)	5800 t (38,3%)
Opancerzenie z pokładem	3440 t (22,9%)	3424 t (22,7%)
Uzbrojenie	2630 t (17,5%)	2880 t (19,1%)
Wyposażenie	620 t (4,1%)	600 t (4,0%)
Silownia	1300 t (8,7%)	1350 t (8,9%)
Węgiel	700 t (4,7%)	900 t (6,0%)
Słodka woda	100 t (0,7 %)	100 t (0,7 %)
Zapasy	410 t (2,7%)	46 t (0,3%)





El Ferrol. Trwają prace przy budowie pierwszego hiszpańskiego dreadnota *España*, po prawej widoczny kadłub drugiego okrętu liniowego *Alfonso XIII*.  
Fot. zbiory Manuel Ramfres Gabarrús

właśnie celu królewskim dekretem z 7 kwietnia 1907, zbudowano specjalnie 2 nowe pochylnie (180 x 70 m), a także nowy suchy dok (184 x 35 m). Szczególnie godnym uwagi był fakt, że praktycznie wszystkie materiały, wykorzystane przy budowie pochodziły z samej Hiszpanii, za wyjątkiem opancerzenia,

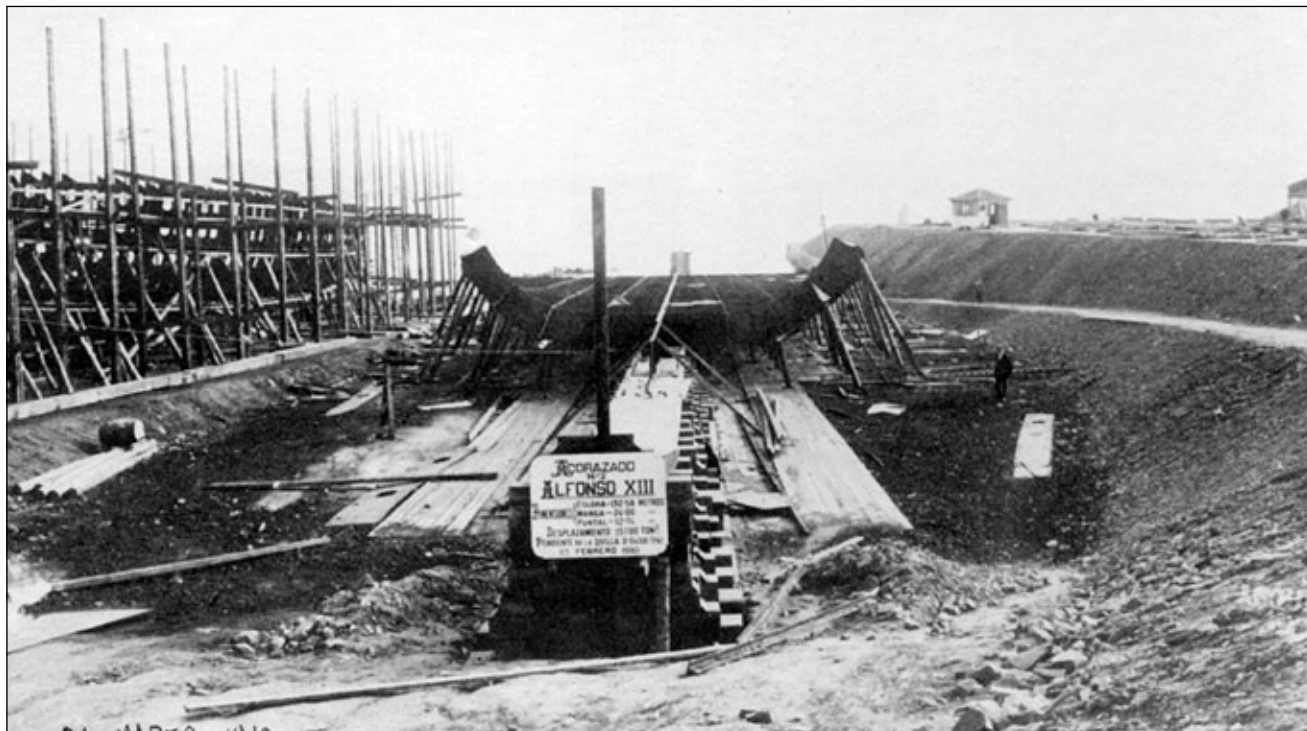
dział głównego kalibru, systemu kierowania ogniem oraz szeregu elementów wyposażenia pomocniczego.

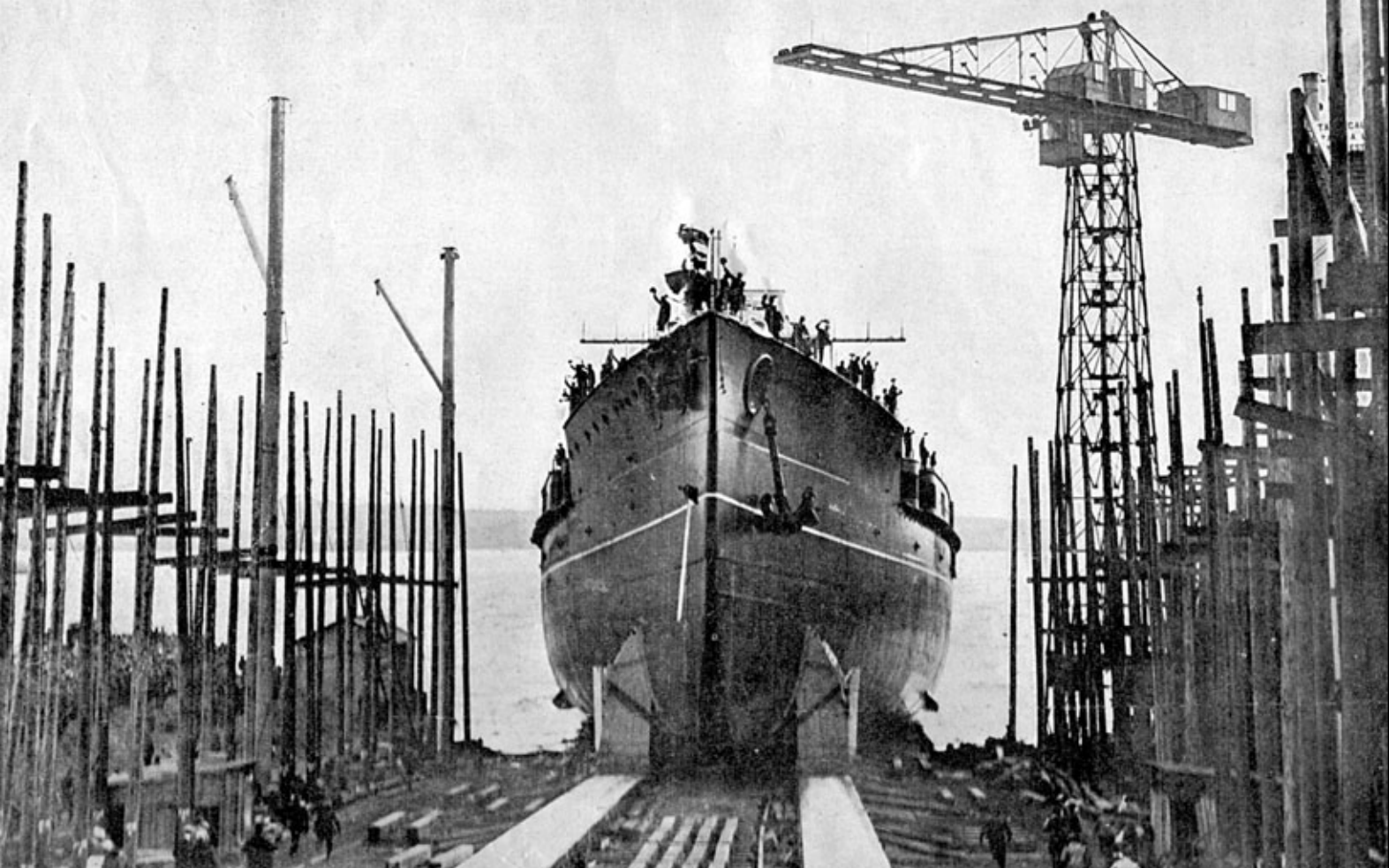
Budowa prototypowej jednostki zabrała koncernowi 4 lata, drugiego okrętu serii 5 lat, a ostatniego odpowiednio 7 lat. Wydłużenie czasu w przypadku drugiego okrętu liniowego wynika-

ło z faktu, że choć do budowy kadłubów obu pierwszych jednostek przystąpiono równocześnie, to jednak priorytetowym był zawsze prototyp, na którym koncentrowano większą uwagę i środki techniczne. Długi odstęp między położeniem stępki pod pierwszą parę a trzecim okrętem wynikał z tego, że do prac

Marzec 1910 roku, położenie stępki pod okręt liniowy *Alfonso XIII*.

Fot. zbiory Manuel Ramfres Gabarrús





Kadłub *Espany* gładko sływa po pochylni.

Fot. zbiory Antonio G. Erce Lisarraga

nad nich przystąpiono dopiero po wodowaniu prototypu (miejsce po wodowaniu drugiego zajął krążownik *Reina Victoria Eugenia*). Poza tym długi okres budowy ostatniego z serii okrętów liniowych wynikał z faktu, że przypadła ona na okres I wojny światowej, co spowodowało odmowę realizacji swoich zobowiązań przez szereg zagranicznych dostawców. Przyjmowanie okrętów przez przedstawicieli marynarki wojennej miało zwykle miejsce parę miesięcy po zakończeniu programu prób. Budochłup i *Espana* już w wodzie.

wę jednostek nadzorował inżynier don Miguel Rochea.

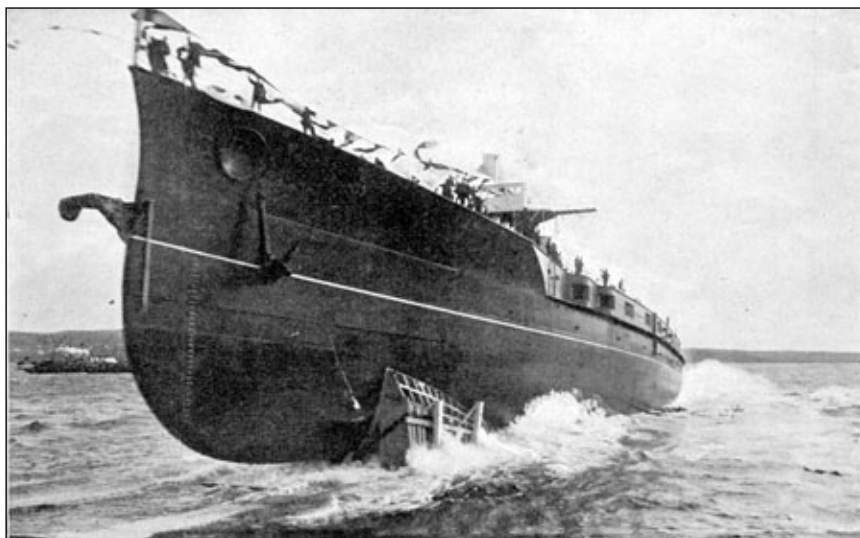
Królewski dekret z dnia 22 listopada 1909 roku nadawał okrętom następujące nazwy: *Espana*, *Alfonso XIII* i *Jaime I*.

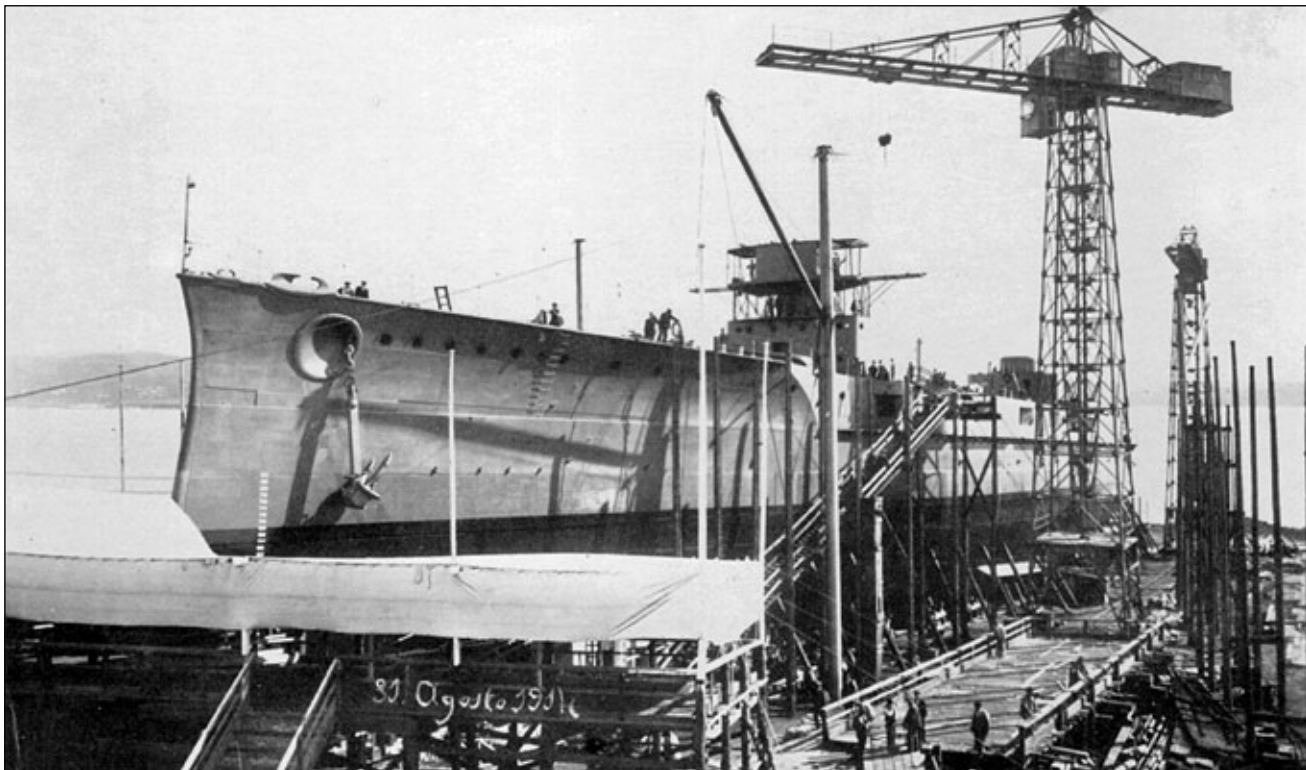
Pierwsza nazwa oznaczała w ojczystym języku Hiszpanię, wówczas monarchię konstytucyjną. Pierwszą *Espana* w hiszpańskiej flocie był 74 działowy okręt liniowy, zbudowany w Rosji w 1811 jako *Nord Adler* a następnie sprzedany Hiszpanii wraz z całą eskadrą Mollera w 1817. Drugą *Espana* była nie-

Fot. zbiory Antonio G. Erce Lisarraga

wielka kanonierka, zbudowana do służby na Filipinach w roku 1898 i zatopiona w czasie wojny amerykańsko-hiszpańskiej. O ile nie liczyć dawnych niemieckich statków, które otrzymała Hiszpania tytułem rekompensaty za zatopiony w czasie I wojny światowej przez U-booty hiszpański tonaż (przez pewien czas znajdowały się one w składzie marynarki wojennej jako transportowce *Espana* z kolejnym numerem), to rozpatrywane okręty liniowe *Espana* były trzecim i czwartym okrętem o takiej nazwie w hiszpańskiej flocie. Tradycja utrzymywana jest i dziś przez niewielką jednostkę szkolną o wyporności 38 t, zbudowaną w roku 1988.

Alfonso XIII (1866-1941) – król Hiszpanii w latach 1886-1931. Był jedynym synem króla Alfonso XII, a urodził się już po jego śmierci. Do czasu uzyskania pełnoletności krajem kierowała jego matka królowa Maria Cristina. Okres panowania Alfonso XIII charakteryzował się wzrostem problemów wewnętrznych: rozpadem tradycyjnych hiszpańskich partii politycznych i powstawaniem nowych, głównie o lewicowym charakterze, wzrostem tendencji separatystycznych w Katalonii, Baskonii i Maroku. Udział w przewlekłej wojnie w Maroku oraz niechęć rządu do przeprowadzania reform doprowadziły





Kadłub *Jaime I* krótko przed wodowaniem (wodowanie nastąpiło 21.09.1914 roku).

Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla

do obalenia króla i utworzenia republiki. Alfonso XIII wraz z rodziną udał się na emigrację, gdzie zmarł. Okręt liniowy *Alfonso XIII* był trzecim z czterech jednostek hiszpańskiej floty noszących tę nazwę. Pierwszy *Alfonso XIII*, krążownik pancerno-pokładowy identyczny z nieszczęsnym *Reine Regente*, wszedł formalnie w skład floty w 1896, jednak tak naprawdę nigdy nie został z uwagi na niską jakość wykonania doprowa-

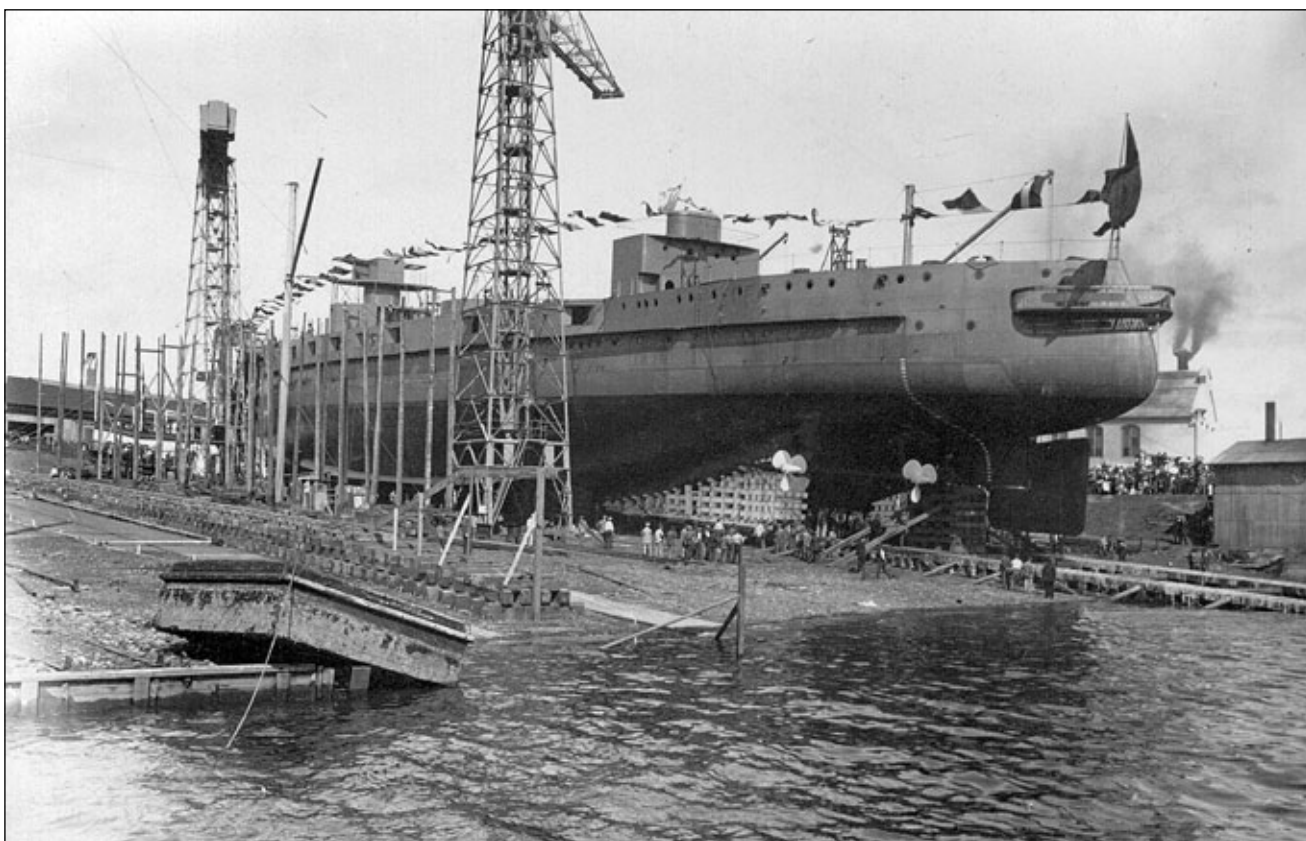
dzony do stanu gotowości bojowej. Drugi – to krążownik pomocniczy, uzbrojony w czasie wojny amerykańsko-hiszpańskiej. I w końcu czwartym *Alfonso XIII* został dawny liniowiec pasażerski, używany przez pewien czas do celów militarnych w latach dwudziestych.

Jaime I (1208-1276) – król Katalonii i Aragonii (1213-1276) oraz Majorki (1239-1276). Po śmierci Pedro II Jaime I, jako jego jedyny syn przejął ko-

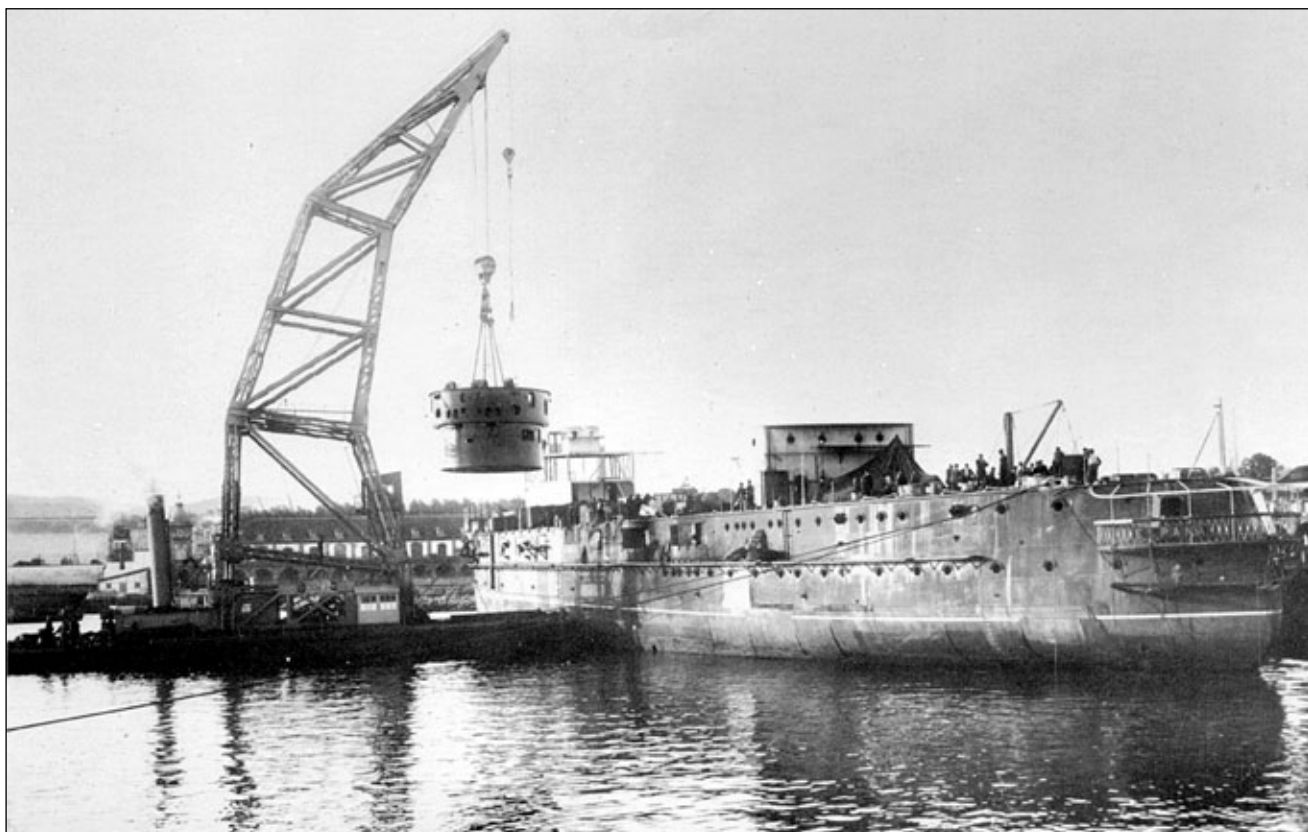
ronę Katalonii i Aragonii. Posiadać nieprzeciętny talent dowódczy, młody król do roku 1227, zlikwidował wszystkich swoich wewnętrznych przeciwników i rozpoczął wojnę z Maurami. W czasie zakończonej powodzeniem, choć krwawej kampanii Jaime I zdobył w roku 1235 Baleary. W 1238 wojska dowodzone przez Jaime I zdobyły po oblężeniu Walencję, a w 1266 Murcję. Po tych działaniach pod władzą Maurów pozo-

Trzeci okręt liniowy *Jaime I* przygotowany do wodowania w sierpniu 1914 roku. Wybuch I wojny światowej mocno opóźnił jego budowę i wejście do służby.

Fot. zbiory Manuel Ramires Gabarrús







Trwa na pokładzie *España* montaż obrotowej wieży dział głównego kalibru.

Fot. zbiory Manuel Ramíres Gabarrús

stał w praktyce jedynie kalifat Granada. Ostatnią kampanią Jaime I był Tunis, który zakończył się jednak katastrofą. Czasy Jaime I oznaczały umocnienie się centralnej władzy monarchii, uporząd-

kowanie finansów państwa i zniesienie ceł wewnętrznych, a także burzliwy rozwój handlu. Okręt liniowy *Jaime I* był pierwszym z dwóch jednostek hiszpańskiej floty noszących to imię. Drugim

był krążownik pomocniczy *Rey Jaime I* wodowany w Genui w 1911, a zmobilizowany między 1936-1939, co spowodowało, że w szeregu prac oba okręty mylono ze sobą.

Trwają prace przy montażu pierwszej turbiny *España*, 19 czerwca 1912 roku.

Fot. zbiory Manuel Ramíres Gabarrús





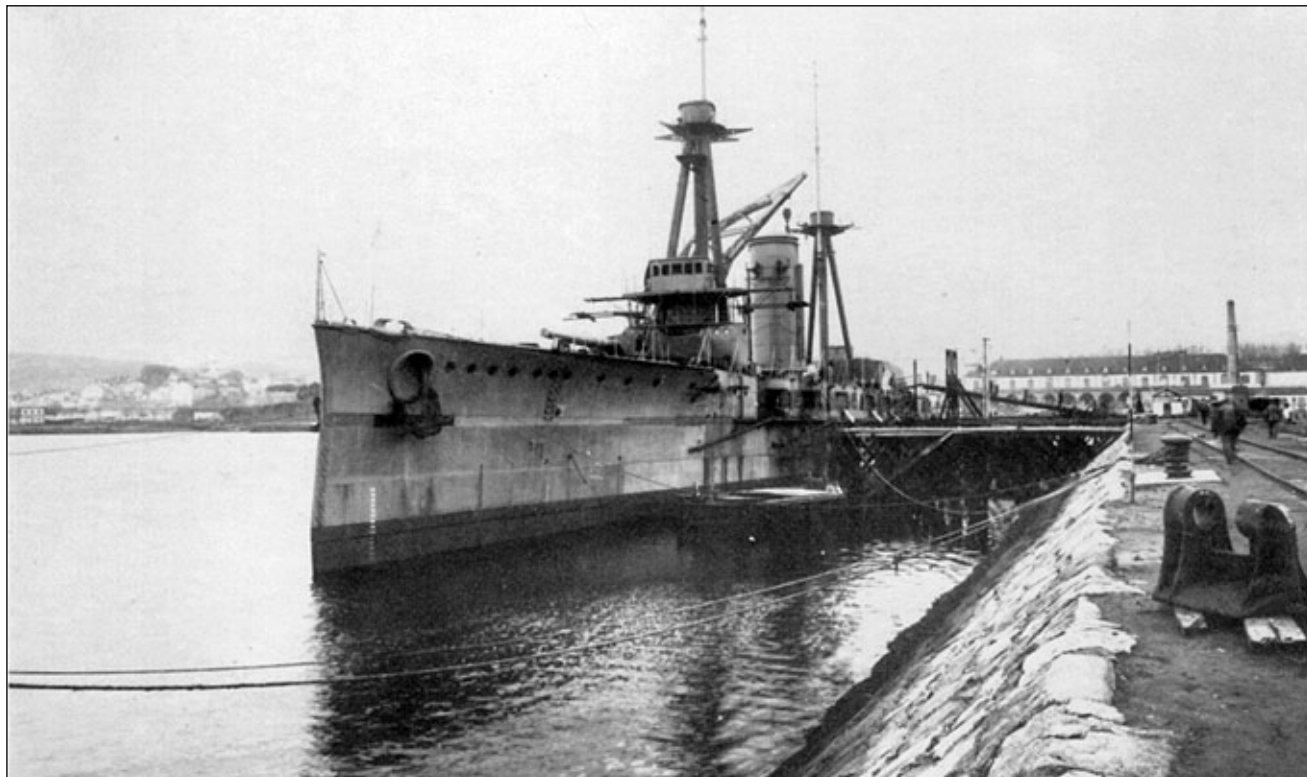
Marzec 1913 roku, *España* posiada już artylerię głównego kalibru, brak artylerii średniego kalibru (do zwalczania torpedowców).

Fot. zbiory Manuel Ramíres Gabarrús

Podstawowe daty z okresu stocznioowego jednostek			
	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>España</i>	2 luty 1909	5 luty 1912	23 październik 1913
<i>Alfonso XIII</i>	23 luty 1910	7 maj 1913	16 sierpień 1915
<i>Jaime I</i>	5 luty 1912	21 września 1914	20 grudzień 1921

Luty 1914 roku. Prace wykończeniowe znajdującego się na wodzie *Alfonso XIII*. Widoczna na okręcie liniowym zamontowana wieża dziobowa oraz wieża lewej burty, a także opancerzenie.

Fot. zbiory Manuel Ramíres Gabarrús







# Opis konstrukcji

Jaime I wychodzi w morze, Walencja, kwiecień 1931 roku.

Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla

## Wymiary i masa

Nie bacząc na niewielką wyporność i prędkość, Vickers i Armstrong wykorzystały w budowie kadłuba swoje doświadczenia z prac nad szybkimi okrętami liniowymi. W rezultacie hiszpańskie

okręty otrzymały znaczne wydłużenie (0,6), dzięki czemu „standardową” prędkość dreadnotów 19-20 węzłów, uzyskiwały przy znacznie mniejszej mocy siłowni. Kształt kadłuba, pozwolił między innymi na stwierdzenie przez A.

Agilere, że podstawą projektu *España* stanowił „skrócony” *Invincible*, który został pozbawiony zbędnej mocy siłowni. Podstawowe wymiary oraz masę (w „długich” tonach) okrętów liniowych typu *España* prezentuje poniższa tabela.

	Pusta		Normalna		Pełna	
Wyporność (t)	13 510		15 700		16 450	
Długość między pionami, m	132,51		132,51		132,51	
Długość całkowita, m	139,88		139,88		139,88	
Szerokość, m	24,00		24,00		24,00	
Zanurzenie średnie, m	6,90		7,77		8,08	
Wolna burta (dziób), m	7,47		6,60		6,29	
Wolna burta (rufa), m	6,17		5,30		4,99	
Współczynnik pełnotliwości ogólnej	0,601		0,620		0,625	
Współczynnik pełnotliwości przekroju owrężnego	0,945		0,951		0,953	
Współczynnik pełnotliwości przekroju wodnicowego	-		0,716		-	
Współczynnik pełnotliwości wzdłużnej	0,635		0,649		0,655	
Wysokość metacentrum, m	1,35		1,53		1,56	
Kadłub, t	5716	42,3%	5716	36,4%	5716	34,7%
Urządzenia napędowe	1244	9,2%	1244	7,9%	1244	7,6%
Opancerzenie	3894	28,8%	3894	24,8%	3894	23,7%
Uzbrojenie	2283	16,9%	2283	14,5%	2283	13,9%
Amunicja	256	1,9%	510	3,2%	510	3,1%
Załoga	117	0,9%	117	0,7%	117	0,7%
Słodka woda	0	0,0%	325	2,1%	469	2,9%
Wyporność standardowa	-	-	14 089	89,7%	-	-
Węgiel	0	0,0%	1020	6,5%	1987	12,1%
Zapasy wody do picia	0	0,0%	140	0,9%	230	1,4%
Minimalne zapasy	0	0,0%	451	2,9%	0	-0%
Ogółem	13 510	100,0%	15 700	100,0%	16 450	100,0%

Wyporność standardowa nie była określana w czasie, gdy budowano okręty liniowe, określono ją dopiero później w czasie eksploatacji. Początkowo planowano wyposażać jednostki w komplet sieci przeciwtorpedowych, o wadze 50 t, tak, że we wszystkich zestawieniach należało by doliczyć tę masę. Łączna masa wszystkich pokładów i grodzi pancernych wynosiła 1614 t.

Kąt przechyłu, przy którym linia wodna sięgała ambrazur artylerii średniego kalibru 17,25°, zaś kąt przy którym linia wodna sięgała krawędzi pokładu górnego 28,5°.

Zwiększenie zanurzenia o 1 cm wymagało ciężaru 24,3 t („długie”). Zależność tą zaobserwowano przy zanurzeniu 70 cm wokół linii wodnej przy normalnej wyporności. Środek ciężkości przy wyporności normalnej znajdował się w rejonie wręgi nr 108, to znaczy około 10 m od wręgi śródkręcia.

Moment przewracający dla wywołania przechyłu dynamicznego o 1 cm można było osiągnąć: przez upadek masy 186 t z wysokości 7,77 m lub 180 t z wysokości 7,00 m. Okres przechyłu burtowego 6,5 s.

### Kadłub

Do wykonania konstrukcji kadłuba wykorzystano stal wyprodukowaną

Dane dotyczące stateczności <i>Alfonso XIII</i> w dniu 21 maja 1917			
	Pusta	Normalna	Pełna
Wyporność, t	13 510	15 700	16 450
Wysokość środka wyporu, m	3,80	4,29	4,46
Wysokość środka ciężkości	8,66	8,41	8,28
Poprzeczna wysokość metacentrum, m	1,35	1,53	1,56
Wzdłużna wysokość metacentrum, m	185,93	167,05	159,10
Kąt maksymalnego ramienia momentu przewracającego	34,8?	35,1?	33,7?
Maksymalne ramie momentu przewracającego, cm	81,0	86,1	84,9
Zakres stateczności	60,9?	64,3?	65,4?

przez baskijską firmę Altos Hornos oraz zakłady metalurgiczne w Felguere.

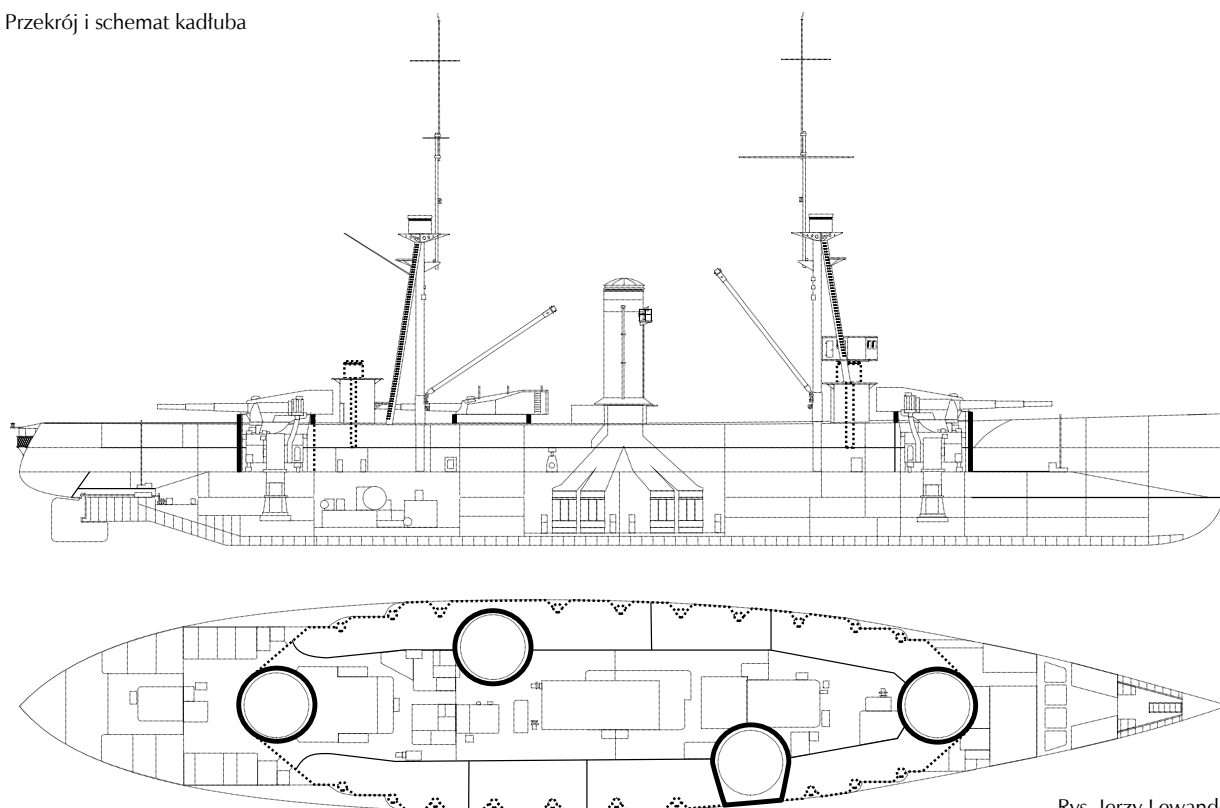
Kadłub *España* posiadał 114 wręg z odstępem 1,22 m między nimi. Wręgi posiadały numerację od 0 do 228 z wykorzystaniem jedynie liczb parzystych. W miejscach, gdzie niezbędne było wzmocnienie, między podstawowymi wręgami wstawiano wręgi pomocnicze, posiadające numeracje nieparzystą. Wręgi wykonane były z arkuszy stali konstrukcyjnej o grubości 7 mm.

Poprzeczne grodzie wodoszczelne zamontowane były na wręgach No 10, 22, 36, 50, 58, 70, 84, 92, 104, 114, 124, 134, 144, 158, 172, 182, 192 i 202. Jako pierwsza zamontowana była (na wrędze 10) gródź zderzeniowa (taranowa). Grodzie zainstalowane na wręgach No 22,

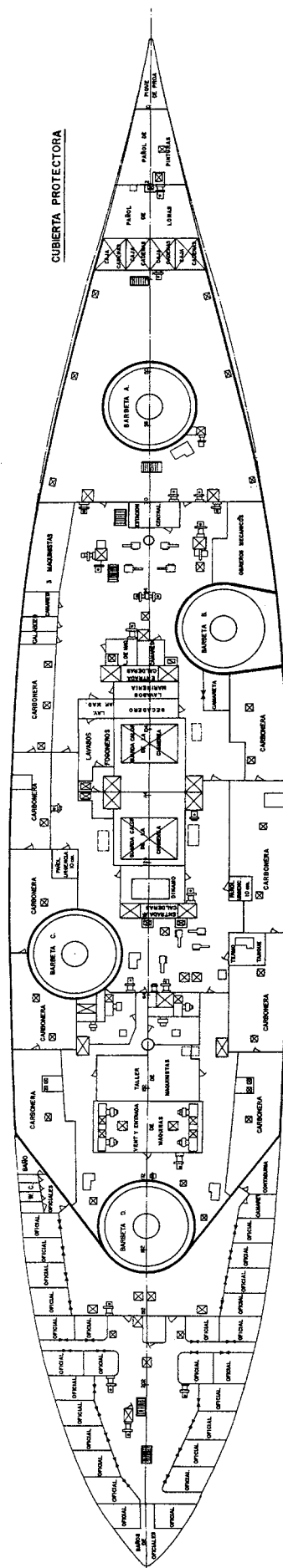
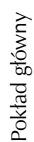
36 i 44, dochodziły po poziom pokładu górnego, No 70 i 192 do poziomu pokładu głównego, zaś pozostałe do poziomu pokładu pancernego.

Gródź zderzeniowa (taranowa) nie posiadała żadnych otworów, natomiast gródź na wrędze No 22 – jedynie niewielkie drzwi na poziomie pokładu głównego. Grodzie na wręgach No 92, 134, 144, 172, 202 i 208, posiadały drzwi wodoszczelne w górnej części pod poziomem pokładu pancernego, wszystkie pozostałe – drzwi wodoszczelne jedynie powyżej poziomu pokładu pancernego. Między wręgami No 144 a No 172 rozciągała się również wzdłużna gródź wodoszczelna rozdzielająca pomieszczenie maszynowni.

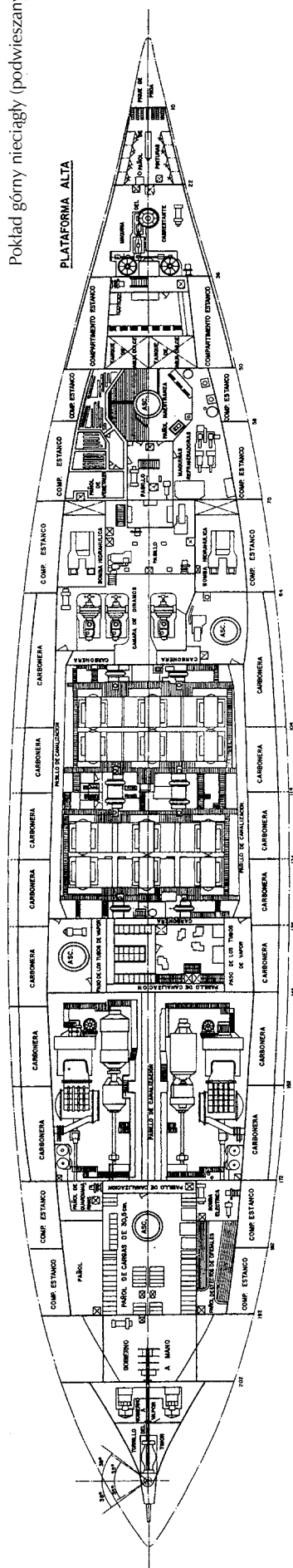
Przekrój i schemat kadłuba



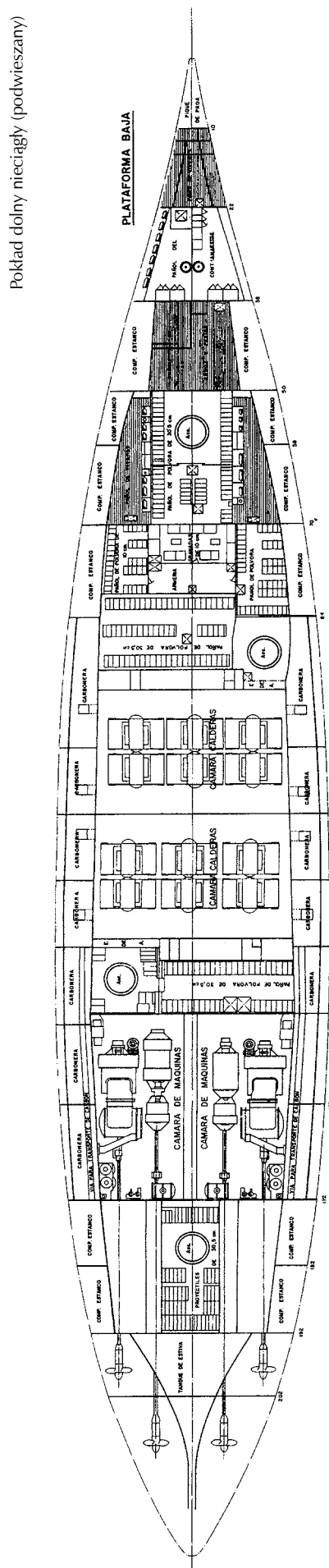
Rys. Jerzy Lewandowski



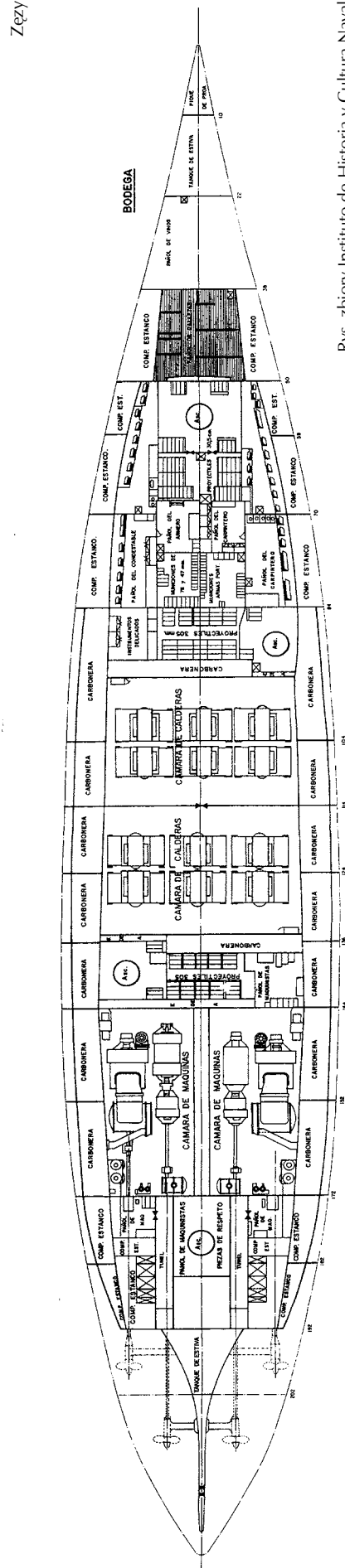
Pokład górny nieciągły (podwieszany)



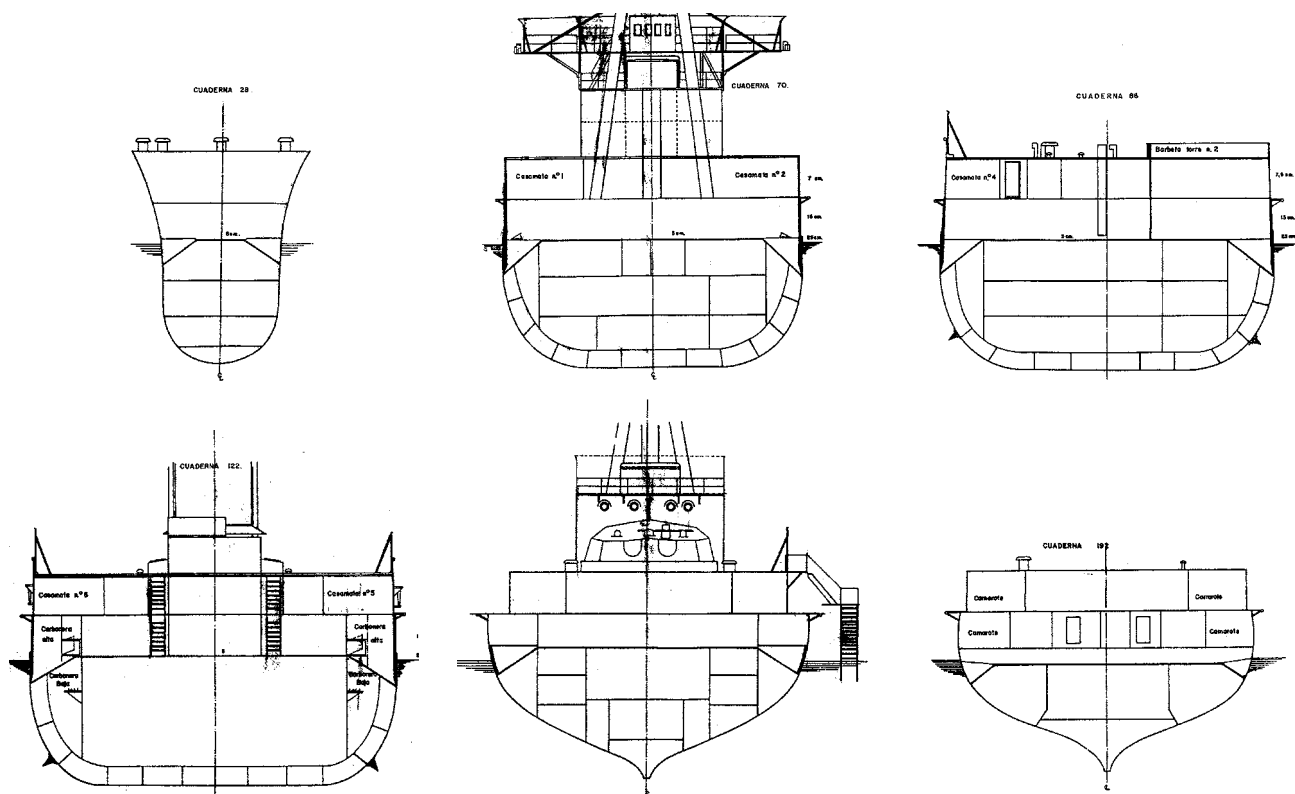
Pokład dolny nieciągły (podwieszany)



Zęzy



Rys. zbiory Instituto de Historia y Cultura Naval



Przekroje poprzeczne kadłuba *España*

Rys. zbioru Instituto de Historia y Cultura Naval

Pionowa stępka rozciągała się od dziobu do wręgi No 202, przy czym na odcinku między wręgami 38 a 174 stępka była wodoszczelna. Stępka miała szerokość 1,07 m, a wykonana była z arkuszy stali konstrukcyjnej o grubości 9 mm na odcinku od dziobnicy do wręgi 50, ze stali o grubości 12 mm między wręgami 50 a 172 oraz ponownie o grubości 9 mm od wręgi nr 172 do 202.

Chociaż współczynnik pełnotliwości przekroju owrężnego (0,95) wykluczał dużą podatności jednostki na przechyły boczne, jako dodatkowe zabezpieczenie okręty liniowe otrzymały 2 stępki przechyłowe, które biegły od wręgi No 82 do No 160, a w centralnej części miały wysokość 0,9 m, zmniejszającą się na końcach do 0,22 m.

Na odcinku między wręgami No 50 do No 172 znajdowało się podwójne dno. Grubość wewnętrznego poszycia wynosiła 22 mm, a zewnętrznego 12 mm.

Królewskim dekretem z dnia 5 lutego 1909 w konstrukcji okrętu liniowego nakazano wprowadzić gródź przeciwtorpedową, zwiększyć wysokość wolnej burty, tak by w rejonie dziobowej wieży artylerii głównego kalibru była ona analogiczna jak w przypadku *Mikasa*. Nakazano również zwiększyć nadwodną wysokość baterii dział kal. 102 mm do zwalczania torpedowców (konkretnej liczby nie ustalono, miała być ona jed-

nak maksymalna). Zasięg przy prędkości maksymalnej 19,5 węzła miał wzrosnąć do 2250 Mm przy normalnym zapasie węgla oraz odpowiednio do 5000 Mm przy zapasie pełnym (maksymalnym). Pełen zapas paliwa mógł być przyjmowany z nadwyżką, ale jedynie do etatowych bunkrów węglowych.

Najbardziej kłopotliwym zapisem w tej „litanii” była kwestia grodzi przeciwtorpedowej. Kadłub okrętu był skonstruowany na tyle ściśle, że po prostu nie było już wolnego miejsca. Oczywiście jako pewien wariant można było przyjąć zwiększenie szerokości, powiedzmy o metr, co jednak doprowadziło by nieuchronnie do wzrostu wyporności, która i bez tego osiągała niebezpieczne dla hiszpańskiej infrastruktury brzegowej rozmiary. W rezultacie w wyniku uzgodnień z zamawiającym powstał swego rodzaju półśrodek: gródź przeciwtorpedową zainstalowano, lecz jej dolna krawędź dosłownie zawisała w powietrzu między trzecimi a czwartymi dennymi poprzecznymi, nie znajdując żadnego rzeczywistego wzmocnienia. Możliwe zresztą, że ta źle pojęta oszczędność doprowadziła w efekcie do zatonięcia *España* na pojedynczej minie. Gródź rozciągała się między wręgami No 50 a No 172 gródź sięgała od punktu między trzecią a czwartą denną poprzeczną do poziomu pokła-

du pancernego, a od wręgi 172 do 192 od dna do poziomu pokładu pancernego. Grubość grodzi 38 mm. Na wręgach No 50, 172 i 192 znajdowały się również poprzeczne grodzie pancerne o grubości 38 mm. Grodzie te były dodatkowo z obu stron wzmocnione stalowymi płytami o grubości 19 mm, tym samym wszystkie komory amunicyjne otrzymały wewnątrz swego rodzaju pancerną „skrzynię”, przykrytą od góry pokładem pancernym.

Na odcinku od wręgi No 84 do wręgi No 172 znajdowały się zasobnie węglowe, podzielone na 7 przedziałów wodoszczelnych grodziami na wręgach No 104, 114, 124, 134, 144 i 158. Ponieważ do utworzenia rezerwowych zasobni wykorzystywano wszystkie cokolwiek przydatne do tego celu pomieszczenia, węgiel przed grodzią na wrędze No 134 podawano do kotłów przez wodoszczelne drzwi w grodzi przeciwtorpedowej, zaś z rezerwowych zasobni rufowych (za wręgą No 134) nie można go było podawać bezpośrednio do kotłów. Wpierw węgiel musiał trafić do etatowych zasobni przy przedziałach kotłowni przez drzwi w grodzi poprzecznej.

Istniały także poprzeczne zasobnie węglowe, które oddzialały pomieszczenia kotłowni od komór amunicyjnych wież No 2 i 3. Dziobowa zasobnia mieściła się między wręgami 92 a 95, nato-



miast rufowa między wręgą 133 a 136, przy czym zasobnie te nie miały szerokości całego kadłuba, a jedynie przedziału kotłowni.

Poza tym na każdym skosie pokładu pancernego na odcinku od wręgi No 84 do No 176 znajdowały się górne rezerwowe zasobnie węglowe. W części rufowej pomieszczenia te dochodziły do poprzecznej grodzi pancernej, która stanowiła kontynuację pionowego opancerzenia cytadeli.

Dwa pokłady znajdujące się między dnem a pokładem pancernym nie były ciągle, bowiem nie udało się w nich umieścić przedziału kotłowni (na odcinku między wręgami No 95 a No 133) oraz przedziału maszynowni z maszynami (na odcinku od wręgi No 144 do No 172). Z tego też powodu nazywano je platformami (górną i dolną), a nie pokładami. Rozpoczynają się na wrędze No 10 na dziobie, a następnie ponownie na rufie między wręgami No 172 a 192, przy czym na innej już wysokości niż w części dziobowej. Poczynając od wręgi 192 biegła już tylko jedna platforma. Cały system rurociągów, rur komunikacyjnych, przewodów parowych i tym podobnych znajdował się na górnej platformie.

Na dolnej platformie znajdowały się magazyny żywnościowe oraz komory amunicyjne dział głównego kalibru i artylerii do zwalczania torpedowców. Na górnej platformie znajdowały się magazyny żywności, części zapasowych, zbiorniki wody pitnej, wciągarki kotwiczne, komory chłodnicze wraz agregatami chłodzącymi, centrala telefoniczna, przedział agregatów prądotwórczych, pompy wodne, sprężarka powietrza do zaopatrywania wież artyleryjskich, ręczne urządzenia sterownicze, trzon steru oraz 6 pomp o wydajności 50 t każda przeznaczonych usuwania wody oraz celów ppoż.

Na pokładzie pancernym znajdowały się rezerwowe zasobnie węglowe, podręczne magazyny amunicji dział kal. 102 mm, niektóre magazyny, pomieszczenie łańcucha kotwicznego, dolne stanowisko kierowania ogniem artyleryjskim, pomieszczenia wentylatorów oraz kubryki załogi.

Na głównym pokładzie znajdowały się kazamaty artylerii średniego kalibru, pomieszczenie radiostacji, lazaret pokładowy, piekarnia, kambuz oraz znaczna liczba kubryków.

Na pokładzie górnym znajdowały się 2 wciągarki kotwiczne (dziobowa i rufowa), żurawiki do obsługi pokładowych środków pływających (w tym również kutrów parowych) oraz przeprowadza-

nia bunkrowania, działka salutowe oraz desantowe, a także pokładowe środki pływające. Na pokładzie tym znajdowały się również 24 luki do zasypywania węgla do pomieszczeń zasobni.

Z uwagi na żądanie zapewnienia maksymalnych sektorów ostrzału dział artylerii głównego kalibru, na górnym pokładzie znajdowały się jedynie 2 nadbudówki i to o dość ograniczonych rozmiarach. W dziobowej nadbudówce (na różnych kondygnacjach) mieściły się magazyny, salon admirański, kabina kapitana, nawigacyjna, służby dyżurnej oraz pomost dowodzenia. W nadbudówce rufowej znalazły się przede wszystkim nawiewniki wentylatorów, a także biblioteka, dwa pomieszczenia wartownicze ze zbrojownią, zapasowa kabina dla VIP-ów, a na pierwszej kondygnacji rufowy pomost i stanowisko kontrolne dalmierzy.

Jeszcze przy projektowaniu słynnego *Dreadnought* konstruktorzy zetknęli się z problemem rozmieszczenia pokładowego sprzętu pływającego w sytuacji, gdy praktycznie na całej powierzchni górnego pokładu w czasie prowadzenia ognia występował podmuch gazów prochowych. Na *Dreadnought* znalazło się wolną i bezpieczną powierzchnię na nadbudówce. W przypadku *España* powierzchnię nadbudówek ograniczono do minimum dla zwiększenia sektora ostrzału, co nie pozwalało na rozmieszczeniu tam pokładowych środków pływających. W rezultacie po 2 kutry umieszczono na dachach wież artyleryjskich No 2 i 3, a 2 szalupy na żurawikach, wysuniętych za burtę na wysokości komina.

Niestety liczba pokładowych środków pływających była niedostateczna i w toku eksploatacji systematycznie ją zwiększano. Przy czym rozmieszczano je na górnym pokładzie, tak że wąskich sektorów ostrzału wież No 2 i 3 przy prowadzeniu ognia na przeciwną burtę nie można było wykorzystać, chociaż formalnie przy obrocie wieży, szalupy znajdowały się niemal dokładnie pod lufami.

Do obsługi ciężkich i umieszczonych wysoko kutrów i szalup przeznaczono 2 ciężkie żurawiki pokładowe, które zamocowane były do nóg trójnożnego masztu. Poza tym na pokładzie znajdowały się jeszcze 2 drewniane przenośne żurawiki, które można było zainstalować w jednym z 6 możliwych punktów na każdej burcie.

Pojedynczy komin został wykonany z arkuszy blach stalowych o grubości 18 mm na wysokości pokładu i 5 mm powyżej. Konstrukcja oraz elementy siłowe

komina zostały wykonane w taki sposób by wytrzymać ciśnienie gazów prochowych przy prowadzeniu ognia przez rozmieszczone w pobliżu działa.

## Siłownia

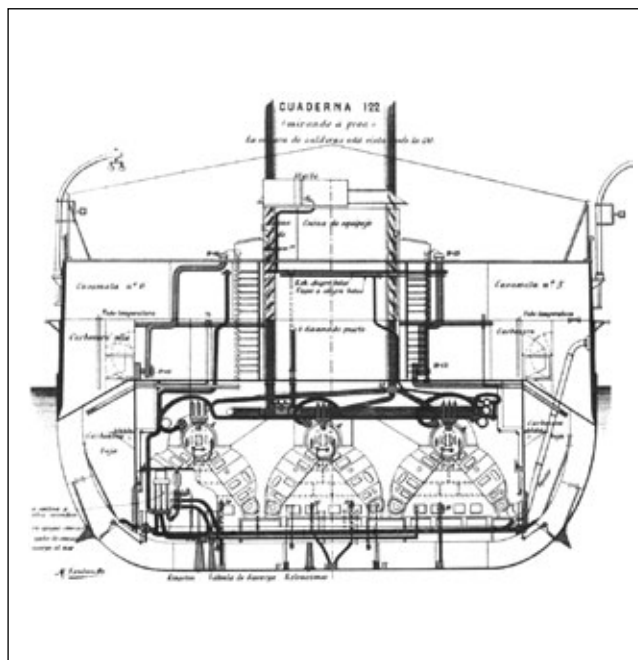
W początkowym projekcie firmy Vickers okręty liniowe miały rozwijać prędkość 19,5 węzła, ponieważ jednak w założeniach taktyczno-technicznych określono ją na 19 węzłów, została ona obniżona. Tę „samowolę” projektantów zdążyło dostrzec w czas i dekret z 5 lutego 1909 mówił już oficjalnie o prędkości 19,5 węzła. Poza tym dekret z 14 kwietnia 1909 nakładał na projektanta obowiązek wykorzystania kotłów parowych systemu Yarrow, których licencyjną produkcję rozpoczynano w Hiszpanii.

Ogółem na okręcie liniowym zainstalowano 12 tego typu kotłów wodnorurkowych z powierzchnią nagrzewu 375 m<sup>2</sup>, które rozmieszczono w 2 kotłowniach, po 3 w rzędzie. Kotły dostarczały parę pod ciśnieniem 16,5 atm. Pierwszych 12 kotłów (dla prototypowego *España*) wyprodukowała barcelońska firma La Maquinista Terrestre y Marítima, a pozostałe zakłady SECN w El Ferrol.

Chociaż w tym czasie przodujące floty rozpoczęły wprowadzać kotły z rurkami wodnymi o małej średnicy, to jednak wszystkie wyprodukowane w Hiszpanii kotły posiadały rurki wodne o dużej średnicy. Były one mniej efektywne, wymagały dłuższego czasu na podniesienie ciśnienia i posiadały większe gabaryty, jednak z uwagi wieloletnią już eksploatację były konstrukcją w pełni niezawodną.

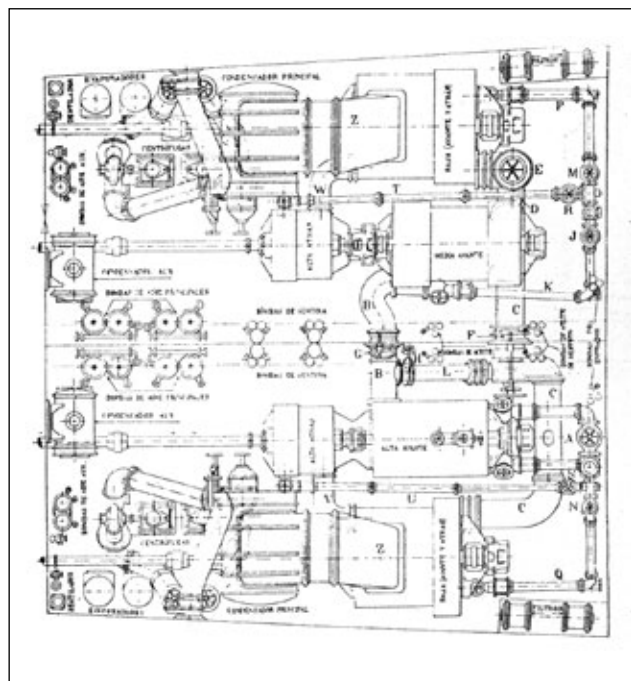
Para za pośrednictwem 4 rurociągów docierała do 4 turbin parowych umieszczonych w przedziale maszynowni, podzielonej grodzią wzdłużną *España* była pierwszym okrętem o napędzie turbinowym we flocie hiszpańskiej. W przedziale maszynowni prawej burty znajdowała się turbina wysokiego ciśnienia oraz turbina niskiego ciśnienia. W przedziale maszynowni lewej burty znajdowała się turbina średniego ciśnienia oraz turbina niskiego ciśnienia. Wszystkie turbiny były nawrotne, co dawało możliwość poruszania się przy 4 pracujących turbinach względnie dokonanie zmiany kierunku obrotów, przy pracujących w jednym tylko przedziale. Wszystkie turbiny należały do systemu Parsons, a ich łopatki wykonane były ze stopu miedziano-niklowego (80% miedzi, 20% niklu).

W normalnym trybie pracy para przechodziła przez turbinę wysokiego ciśnie-



Przekrój przedziału kotłowego na 122 wrędze.

Rys. zbiory Rafael C. Fernández



Plan przedziału maszynowego.

Rys. zbiory Rafael C. Fernández

nia, następnie turbinę średniego ciśnienia i przez 2 turbiny niskiego ciśnienia, jednak w razie potrzeby można było podawać parę tylko do turbin przedziału jednej burty.

Wszystkie turbiny poruszały bezpośrednio wały napędowe, osiągając maksymalnie 365 obrotów na minutę.

Masa skraplaczy pary lewej burty 22 573 kg, a prawej burty 22 453 kg.

Zgodnie z kontraktem moc siłowni miała wynosić 15 400 KM i zapewniać prędkość 19,5 węzła. Maksymalna moc siłowni wynosząca 22 000 KM przy wyporności normalnej zapewniała prędkość 19,9 węzła. Z wymuszonym ciągiem przy forsowaniu siłowni można było uzyskać 26 000 KM i 20,2 węzła. Teoretyczny zasięg przy prędkości 10 węzłów wynosił 7500 Mm.

W czasie prób morski *España* osiągnęła moc 23 337 KM i prędkość 20,3 węzła, *Jaime I* – 23 357 KM i 20,08 węzła, a *Alfonso XIII* – 20,36 węzła (moc siłowni nie odnotowano).

W czasie prób przeprowadzonych w czerwcu 1913 określono faktyczne zużycie węgla i zasięg przy normalnym zapasie 1020 t („długich”) oraz maksymalnym 1985 t („długich”), uzyskując poniższe rezultaty:

- maksymalna prędkość przy wyporności normalnej i mocy 20 100 KM – 19,925 węzła przy 390 obrotach na minutę;
- 11 270 KM – 17,558 węzła i 328 obrotów na minutę, zużycie węgla 7,9 t/godz., tym samym zasięg przy normalnym zapasie 2264 Mm, a przy maksymalnym 4407Mm;
- 4680 KM – 10,75 węzła i 223 obroty na minutę, zużycie węgla 3,375 t/godz., tym samym zasięg przy normalnym zapasie 3249 Mm oraz 6322 Mm przy maksymalnym.

W dniu 27 października 1913 w czasie przejścia z Malagi do Kadyksu okazało się, że przy pełnej prędkości zużycie węgla wynosi 15 t/godz. Uznano przy tym, że tak wysokie zużycie wynika prze-

de wszystkim z niskiej jakości (kaloryczności) spalanego węgla.

Wszystkie 4 śruby napędowe o średnicy 2,4 m posiadały 3 pióra, a ich skok wynosił 2,15 m. Wśród zapasów pokładowych znajdowały się 2 zapasowe śruby, przechowywane w pomieszczeniach wewnętrznych.

### Uzbrojenie

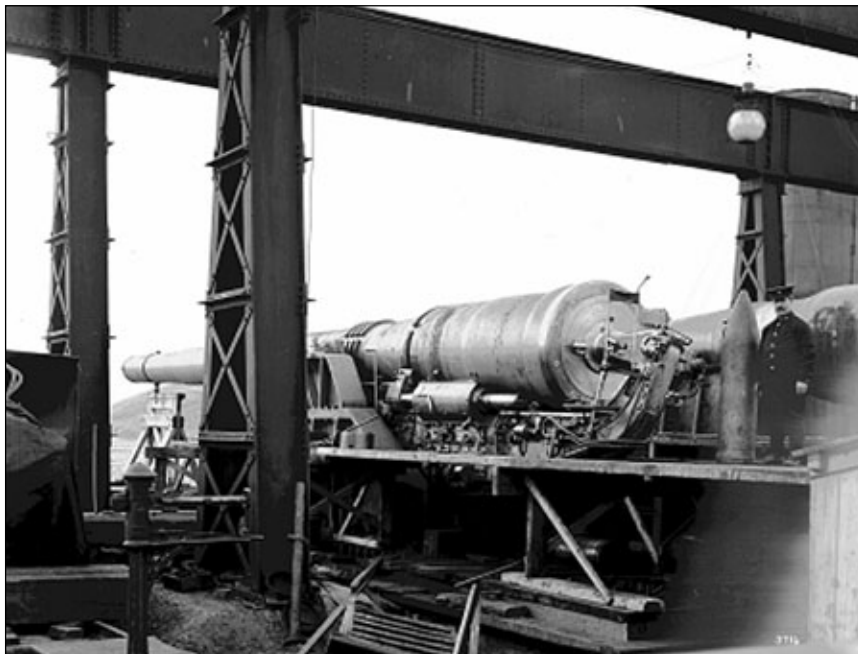
Choć założony zestaw artylerii głównego kalibru składający się z 8 dział kal. 305 mm nie podlegał żadnym zmianom w kolejnych wariantach projektu, to jednak właśnie uzbrojenie było przedmiotem najliczniejszych poprawek i uzupełnień. Dekret z 5 lutego 1909 wymagał zwiększenia długości luf armat kal. 305 mm do 50 kalibrów. Połowę dział przygotowywała firma Vickers ze stali chromoniklowej, a pozostałą część firma Armstrong ze stali niklowej.

Donośność zgodnie z tabelą strzelań 1915 wynosiła 20 000 m przy kącie podniesienia lufy 14°36' pociskiem o wadze

Dane turbin						
	Turbina wysokiego ciśnienia		Turbina średniego ciśnienia		Turbina niskiego ciśnienia	
	Bieg do przodu	rewers	Bieg do przodu	rewers	Bieg do przodu	rewers
Moc na łopatkach	45 600	21 474	30 870	21 474	41 480	12 600
Moc na rotorze	56 700	23 676	30 504	23 676	46 494	44 730
Średnica rotoru, m	1,470	1,450	1,400	1,450	2,460	1,720
Prędkość łopatek, m/s	29,0	29,0	29,5	29,5	64,5	64,5
Waga, kg	34 335	18 321 (prawy) 17 702 (lewy)	34 022		57 226 (prawy) 56 580 (lewy)	

385,55 kg, w punkcie upadku: prędkość 384 m/s, kąt padania 25°7', czas przelotu 37,25 s.

Warto zaznaczyć, że Brytyjczycy otrzymali lufy dział kal. 305 mm o długości 50 kalibrów poprzez proste zwiększenie długości lufy sprawdzonego działa 45 kal., w rezultacie czego po każdym wystrzale powstawały drgania zbyt długiej lufy, których nie sposób było zlikwidować. Zwiększony ładunek miotający nie zostawał w całości spalony, co prowadziło do znacznych różnic prędkości początkowej. W związku z tym gęstość trafień nowych dział była zauważalnie niższa w porównaniu z armatami wcześniejszej generacji. Poza tym wzrost ciśnienia gazów prochowych w przewodzie lufy mocno obniżał ich żywotność. Być może było przyczyną wprowadzenia przez Brytyjczyków dział kal. 343 mm oraz „superdrednotów”. Firma Vickers całkowicie przeprojektowała działa dla *España*, które w niewielkim stopniu przypominały modele Mk XI i Mk XII. Czy udało się w ten sposób wyeliminować mankamenty brytyjskich dział trudno jednoznacznie odpowiedzieć. Hiszpanie ani przed, ani też po typie *España* nie dysponowali pokładowymi działami kal. 305 mm, stąd też zapewne wszystkie mankamenty, o ile takowe występowały, przyjmowali za rzecz



Działo 305 mm na poligonie w Eskmeals.

Fot. zbiory Rafael C. Fernández

normalną, stąd też w pracach hiszpańskich autorów brak negatywnych uwag o wspomnianych działach.

Ładowanie dział możliwe było przy wszystkich kątach podniesienia lufy. Wysokość osi dział: wieża No 1 – 7,65 m, wieża No 2 i No 3 – 7,30 m oraz wieża No 4 – 6,90 m. Lufy dział kal. 305 mm miały konstrukcję warstwową na rdze-

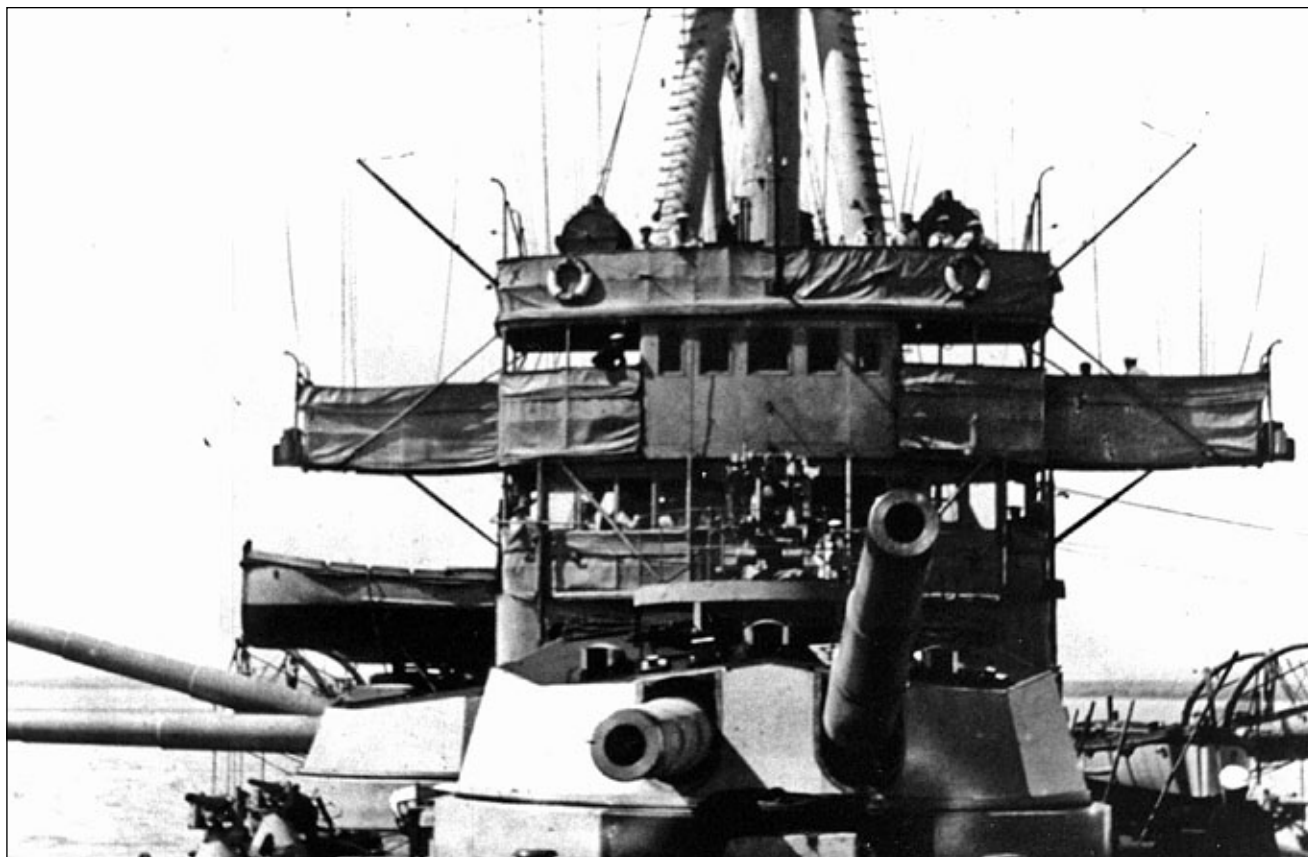
niu osadzona była rura A, następnie 4 rury B, 3 rury C oraz 1 rura A.

Struktura wagowa dział kal. 305 mm:

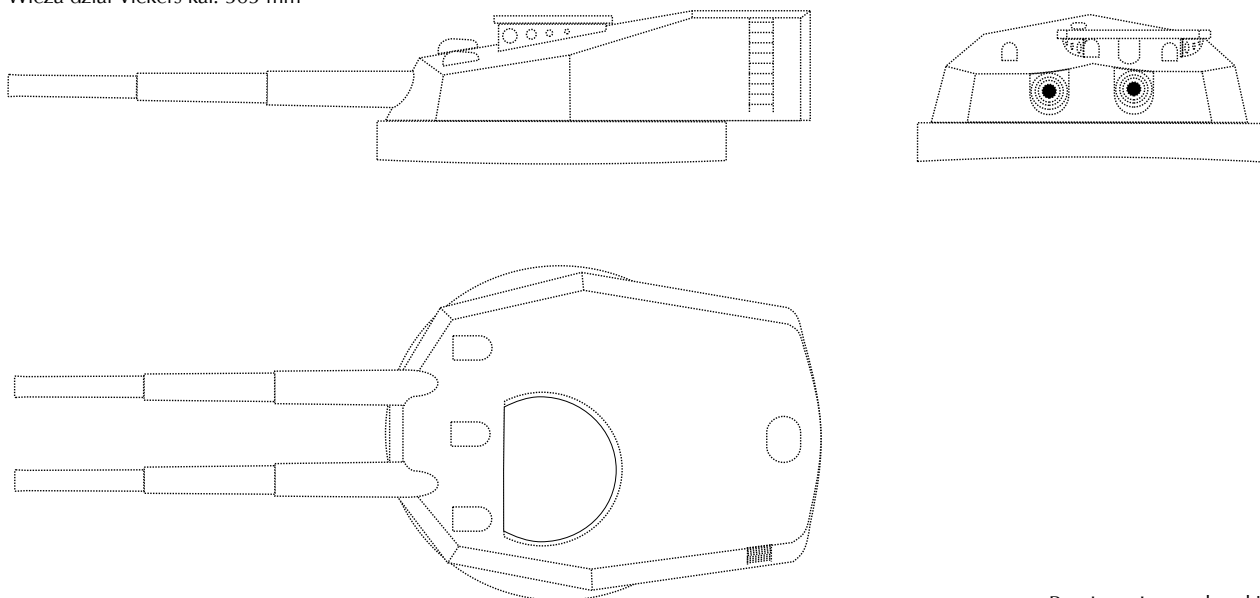
- lufa 65 464,0 kg, w tym zamek 435,5 kg
- łożo 25 485,0 kg
- wieża 240 760,0 kg, w tym opancerzenie 127 711,0 kg

Piękne ujęcie od dziobu wież działowych No 1 i 2 głównego kalibru na *España*, rok 1922.

Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo



Wieża dział Vickers kal. 305 mm



Rys. Jerzy Lewandowski

W skład kompletu amunicji wchodziły pociski: przeciwpancerne (APC), półprzeciwpancerne (SAP), burzący ogólnego przeznaczenia (HE) oraz odłamkowy (szrapnel). Istniał również pocisk ćwiczebny, odpowiadający pod względem masy i gabarytów pociskom przeciwpancernym. Początkowo cały zapas amunicji dla *España* był dostarczany przez firmę Vickers, jednak w czasie I wojny światowej dostawy uległy przerwaniu, wobec czego większość pocisków przeciwpancernych i półprzeciwpancernych zakupiono w szwedzkiej firmie Bofors, zaś produkcję pocisków innych typów podjęły zakłady amunicyjne w La Carraca (Kadyks). Później produkcję wszystkich rodzajów pocisków podjęły zakłady w Reinose (Asturia).

Masa pocisków wszystkich rodzajów wynosiła 385,55 kg. Struktura wagowa wyglądała następująco: pocisk przeciwpancerne: korpus 340,724 kg, czepiec balistyczny 23,226 kg, pierścienie prowadzące 7,700 kg, ładunek wybuchowy 11,150 kg, zapalnik 2,750 kg, natomiast pocisk półprzeciwpancerne: korpus 319,494 kg, czepiec balistyczny 23,226 kg, pierścienie prowadzące 7,700 kg, ładunek wybuchowy 32,350 kg, zapalnik 2,750 kg.

Zapalnik do pocisków pancernych i półprzeciwpancernych – typu uderzeniowego ze zwłoką (w formie zagiętego kanału). Detonator na bazie pojemnika z piorunianem rtęci i detonatorów z kwasu pikrynowego. Detonator uzbrajał się w locie wskutek obrotów pocisku. Później zapalnik Vickers zastąpiono zapalnikiem Bofors opartym na innym sy-

stemie działania - inercyjnym (z detonatorami zawierającymi TNT). Zapalnik w pociskach burzących również uzbrajał się w locie wskutek ruchu obrotowego. W przedniej części pocisku znajdował się podwójny zapalnik składający się z ampułki z piorunianem rtęci i inicjatorem z kwasu pikrynowego. Zapalnik pocisków ogólnego przeznaczenia uzbrajał się w dwojaki sposób – od kontaktu z gazami prochowymi w przewodzie lufy oraz wskutek ruchu obrotowego w locie. Zapalnik w postaci ścieżki prochu czarnego był inicjowany przez pojemnik z piorunianem rtęci. Zapalnik w pociskach odłamkowych (szrapnelach) posiadał 2 rodzaje inicjacji – pierwszą typu kontaktowego na bazie ścieżki prochowej i detonatora z piorunianem rtęci oraz drugą z prochową rurką dystansową.

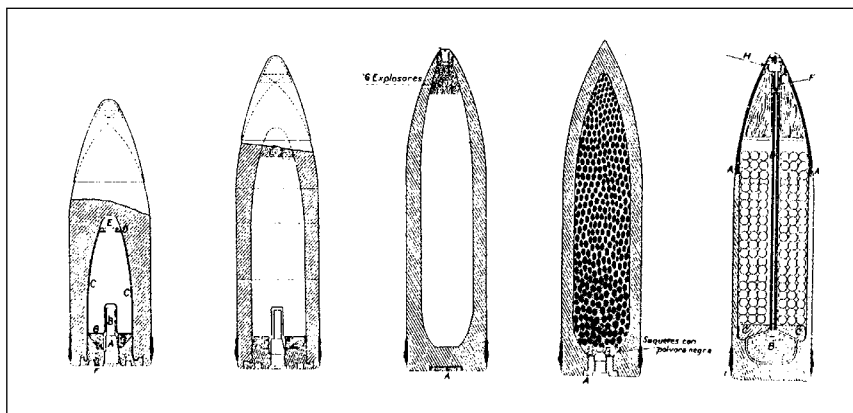
Początkowo, gdy amunicja była dostarczana przez firmę Vickers pociski przeciwpancerne, półprzeciwpancerne

i burzące były napełniane kwasem pikrynowym. Później po przejściu na pociski firmy Bofors, których produkcję podjęto w fabryce w La Carraca, od maja 1919 wszystkie pociski na *España* i *Alfonso XIII* napełniano trójnitoluolem (trotylem), waga ładunków wybuchowych w pociskach firmy Vickers wynosiła odpowiednio – przeciwpancerne 10,43 kg, półprzeciwpancerne 29,93 kg, burzące 36,92 kg. Pierścienie prowadzące wszystkich pocisków wykonane były z miedzi.

Jako materiał miotający wykorzystywano brytyjski proch marki CSP2 (Chilburn Smokeless Powder type 2) składający się: nitrocelulozy 70,5%, nitrogliceryny 23,5%, wazeliny 5,0% i dwuwęglanu sodu 1,0%. Proch formowano w rurki o długości 490 mm, średnicy zewnętrznej 24,8 mm, a wewnętrznej 9,45 mm. Proch produkowała hiszpańska firma UEE (Unión Española Explosivos) w Gualdacano.

Rodzaje pocisków kal. 305 mm.

Rys. zbiory Rafael C. Fernández



Podstawowe parametry taktyczno-techniczne artylerii			
Kaliber	305 mm	102 mm	47 mm
Liczba dział, sposób instalacji	8, dwudziałowe wieże	20, pojedyncze łoża	2 pojedyncze łoża
Całkowita długość mm/kal.	15.658,80 51,38	5.292,00 52,09	?
Długość przewodu lufy mm/kal.	15.293,73 50,00	5.109,00 50,29	2.350,00 50,00
Objętość komory zamkowej dcm <sup>3</sup>	196,63	?	?
Waga, wraz z zamkiem, kg	65 646	2130	305
Waga łoża, kg	25 485	4755	277
Gwintowanie lufy	gwint stały, 72 bruzdy	gwint stały, 24 bruzdy	gwint stały, 22 bruzdy
Zamek	śrubowy, 12 sektorów	śrubowy, 6 sektorów	klinowy, pionowy
Ciśnienie maks.	2992 atm.	?	?
Donośność	21 500 m (15°)	9000 m (15°)	5200 m (?)
Ładowanie	automatyczne przy dowolnym kącie podniesienia lufy	ręczne	ręczne
Prędkość początkowa	914 m/s, następnie dekretem królewskim z 1.08.1914 obniżona do 894 m/s	900 m/s	?
Szybkostrzelność wystrzał/minutę	1	12	?

Ładunek miotający składał się z 4 worków, każdy o wadze 31,97 kg, tym samym łączna masa prochu w ładunku wynosiła 127,9 kg. Przy wykorzystaniu 3 worków (95,91 kg) można było nadać pociskom prędkość początkową 692 m/s. każdy woreczek prochu zaopatrzony był w ładunek inicjujący w postaci 453 g (1 funta) prochu czarnego.

Etatowy zapas amunicji wynosił 172 pociski na wieżę, w tym: 30 przeciwpancernych, 70 półprzeciwpancernych, 30 burzących, 10 odłamkowych i 12 ćwiczebnych.

Pocisk kal. 305 mm w porównaniu z człowiekiem. Fot. zbiory Rafael C. Fernández



Królewski dekret z 5 lutego 1909 nakazywał firmie Vickers wyposażyć wieże głównego kalibru w napęd hydrauliczny, zdublować mechanizmy, tak można było ręcznie kierować ich obrotem oraz wprowadzić pełen komplet środków zabezpieczających eliminujących nieszcześliwy wypadek w przypadku błędu obsługi oraz złych warunków meteorologicznych. Dekret szczególnie podkreślał, że działa powinny być naprowadzane na cel przy kącie podniesienia lufy do +10°, a każda ze sprężyn oporopowrotnika winna wytrzymać 2/3 maksymalnego obciążenia.

W rezultacie armaty głównego kalibru rozmieszczono w dwudziałowych wieżach o napędzie hydraulicznym, a sterowaniu elektrycznym lub ręcznym. Wybierając napęd hydrauliczny konstruktorzy zapewnili stały ból głowy personelu wież z powodu stanu przewodów, lecz w owym czasie był to jedyny dobrze opracowany i poznany, a co ważniejsze niezawodny napęd. Okręty liniowe typu *España* uważa się za jedne z ostatnich jednostek w których zastosowano układ hydrauliczny. Etatowa załoga wieży liczyła 34 ludzi.

Działa posiadały następujące sektory ostrzału: wieża No 1 - 140° (na obie burty), wieża No 2 - 180° (prawa burta), 93° (lewa burta), wieża No 3 - 93° (prawa burta), 180° (lewa burta) oraz wieża No 4 - 140° (na obie burty).

Artyleria średniego kalibru (do zwalczania torpedowców) okrętów liniowych typu *España* składała się z 20 dział kal. 102 mm, rozmieszczonych w 8 kazama-

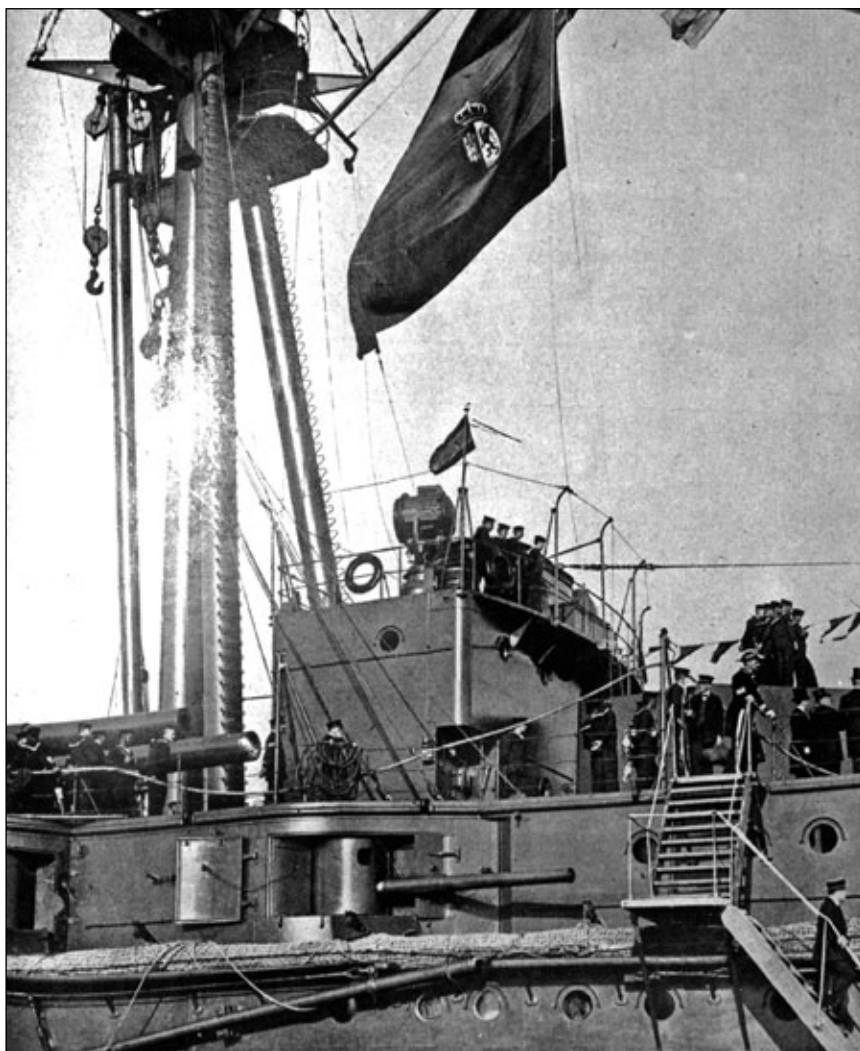
tach: czterech trzydziałowych oraz czterech dwudziałowych.

Dekret z 5 lutego 1909 określał długość lufy działa kal. 102 mm na 50 kalibrów. Oznaczało to, że działa okrętów liniowych miały być identyczne z zamontowanymi wcześniej na krążowniku *Extremadura*. W wyniku eksploatacji zamontowanych na pokładzie krążownika dział marynarze proponowali by „zamek armaty kal. 102 mm był automatycznie przedmuchiwany po oddaniu strzału, by zapobiec możliwemu wyrzutowi gazów prochowych wraz z elementami nieopalonego ładunku miotającego względnie powstaniu nadmiernie wysokiego ciśnienia gazów w komorze zamkowej”. W związku z tym w dekrete z 14 kwietnia 1909 dodatkowo zażądano by każde dział kal. 102 mm zostało zaopatrzone w autonomiczną butle ze sprężonym powietrzem jako zdublowanie sprężarki powietrznej.

Wszystkie działa kal. 102 mm systemu Vickers model E było produkowane w Hiszpanii na licencji przez zakłady Placencie y Trubia.

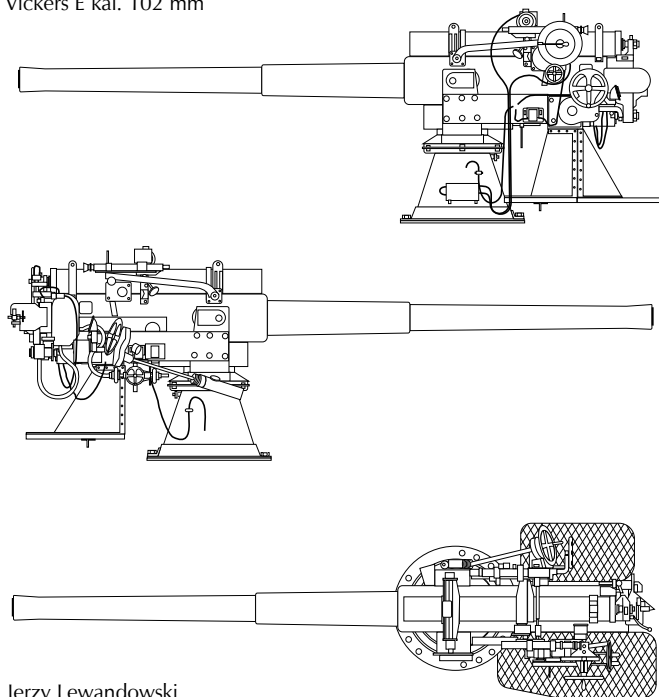
Lufa wykonana była ze stali chromowoniklowej na bazie rdzenia o długości 3070 mm na którym osadzono rurę A, następnie 2 rury B o długości 2749 mm i 2844,9 mm. Wysokość osi dział każdej burty wynosiła odpowiednio od dziobu: No 1 i No 2 – 4,013 m, od No 3 do No 9 – 4,000 m i No 10 – 4,051 m. w skład kompletu amunicji wchodziły pociski: przeciwpancerny, półprzeciwpancerny, burzący, ogólnego przeznaczenia i odłamkowy (szrapnel) oraz ćwiczebny o gabarytach zbliżonych do przeciwpancernego i wadze 14 kg.





Rufowy mostek i maszt na *España* w 1922 roku. Dobrze widoczne kazamaty dział kal. 102 mm.  
Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo

Działo Vickers E kal. 102 mm



Rys. Jerzy Lewandowski

Tablica strzelań 1915 określała maksymalną donośność na 9000 m przy kącie podniesienia lufy  $9^{\circ}52'$  i zastosowaniu pocisków o wadze 14,06 kg, wówczas prędkość początkowa 914 m/s osiągnięto przez zastosowanie ładunku miotającego w postaci 5,275 kg prochu marki CSP<sub>2</sub>. Parametru upadku pocisku przy strzelaniu na maksymalny dystans wynosiły: prędkość 288 m/s, kąt upadku  $20^{\circ}34'$  i czas lotu 21,12 s.

Początkowo na uzbrojeniu znajdowały się pociski wypełnione kwasem pikrynowym, jednak w końcu maja 1919 rozpoczęto ich napełnianie trójnitrotoluenem (trotylem).

Ładunek miotający, podobnie jak w przypadku pocisków kal. 305 mm, stanowił proch CSP<sub>2</sub>, z tym jednak że formowany w rurki o długości 660 mm o średnicy zewnętrznej 7,8 mm i wewnętrznej 2,6 mm. Ładunek miotający składał się z 1 woreczka o masie 5,15 kg.

Etatowy zapas amunicji wynosił po 200 pocisków na lufę, w tym 60 półprzeciwpancernych, 40 burzących, 60 ogólnego przeznaczenia, 25 odlamkowych (szrapneli) oraz 15 ćwiczebnych.

Łoże pojedyncze typu prętowego, naprowadzanie kierunkowe i na dystans, ręczne. Sektor ostrzału  $120^{\circ}$ .

Małokalibrową artylerię okrętów liniowych *España* reprezentowały 2 ćwiczebne działa kal. 47 mm, zamontowane na wieżach No 1 i No 4. Przyrządy do naprowadzania dział w płaszczyźnie pionowej mogły być połączone na sztywno z odpowiednimi mechanizmami dział głównego kalibru, dzięki czemu działa kal. 47 mm i kal. 305 mm mogły być naprowadzane synchronicznie na dystans (synchronizacja naprowadzania na kierunek odbywała się przez obrót wieży). Takie rozwiązanie pozwalało na szkolenie obsługi wieży przy oszczędności drogich pocisków głównego kalibru. Poza tym działa kal. 47 mm mogły być niezależnie naprowadzane ręcznie. Drugim podstawowym przeznaczeniem dział kal. 47 mm było oddawanie salutów. Działa były zaprojektowane i wykonane w Wielkiej Brytanii przez firmę Vickers. Spotykana w wielu publikacjach informacja o wyposażeniu okrętów w działa kal. 42 mm Škoda wydaje się mało wiarygodna.

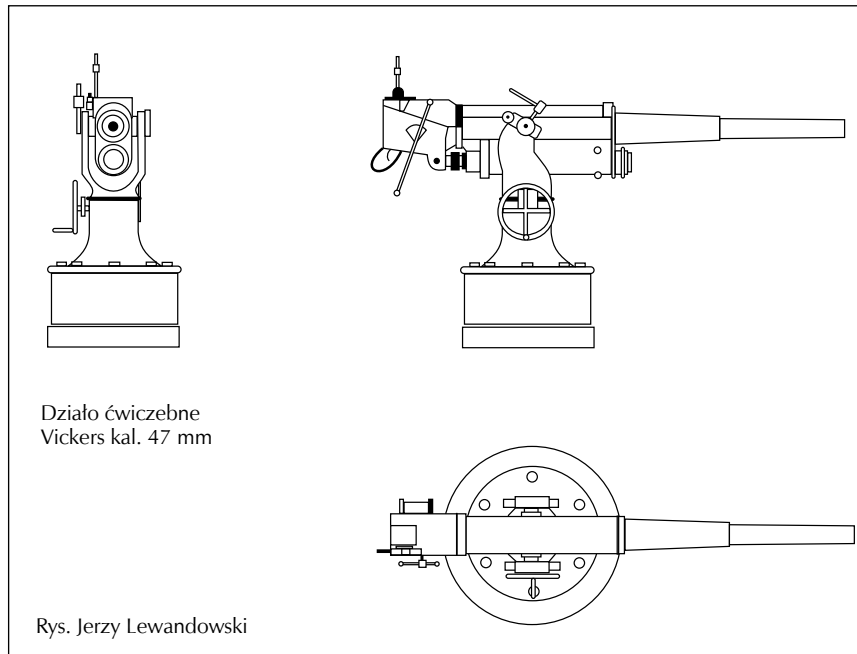
W działach kal. 47 mm stosowano naboje scalone. Ładunek miotający o wadze 0,525 kg składał się z nitrocelulozy, uformowanej we rurki o długości 170 mm, których zewnętrzna średnica wynosiła 13 mm, a wewnętrzna 0,75 mm. Zapas amunicji wynosił 400 pocisków

na lufę, całość stanowiły stalowe pociski o masie 1,31 kg.

Początkowo propozycja SECN przewidywała jedynie 2 działa kal. 47 mm oraz 4 karabiny maszynowe, jednak dekret z 5 lutego 1909 nakazywał by każdy okręt został wyposażony w 2 działa desantowe kal. 70 mm, 2 działa kal. 47 mm oraz 2 km-y.

Dekret z 14 kwietnia 1909 doprecyzował wymagania by działa desantowe oraz karabiny maszynowe należały do najnowszych modeli, identycznych ze znajdującymi się na uzbrojeniu armii.

Dwa działa desantowe kal. 76,2 mm systemu Armstrong z lufą o długości 17 kalibrów posiadały lawetę kołową. Zapas amunicji stanowiło po 300 pocisków na lufę, w tym: 100 stalowych burzących (bomb) oraz 200 odłamkowych (szrapneli). Produkcję dział na licencji prowadziły zakłady w Reinose, choć istnieją podstawy by sądzić, że okręty liniowe otrzymały oryginalne działa produkcji firmy Armstrong. Wszystkie karabiny maszynowe pochodziły z firmy Vickers, posiadały kaliber karabinowy oraz zapas amunicji po 10 000 naboju na lufę. Etatowe stanowiska karabinów maszynowych to skrzydła niższego dziobowego most-



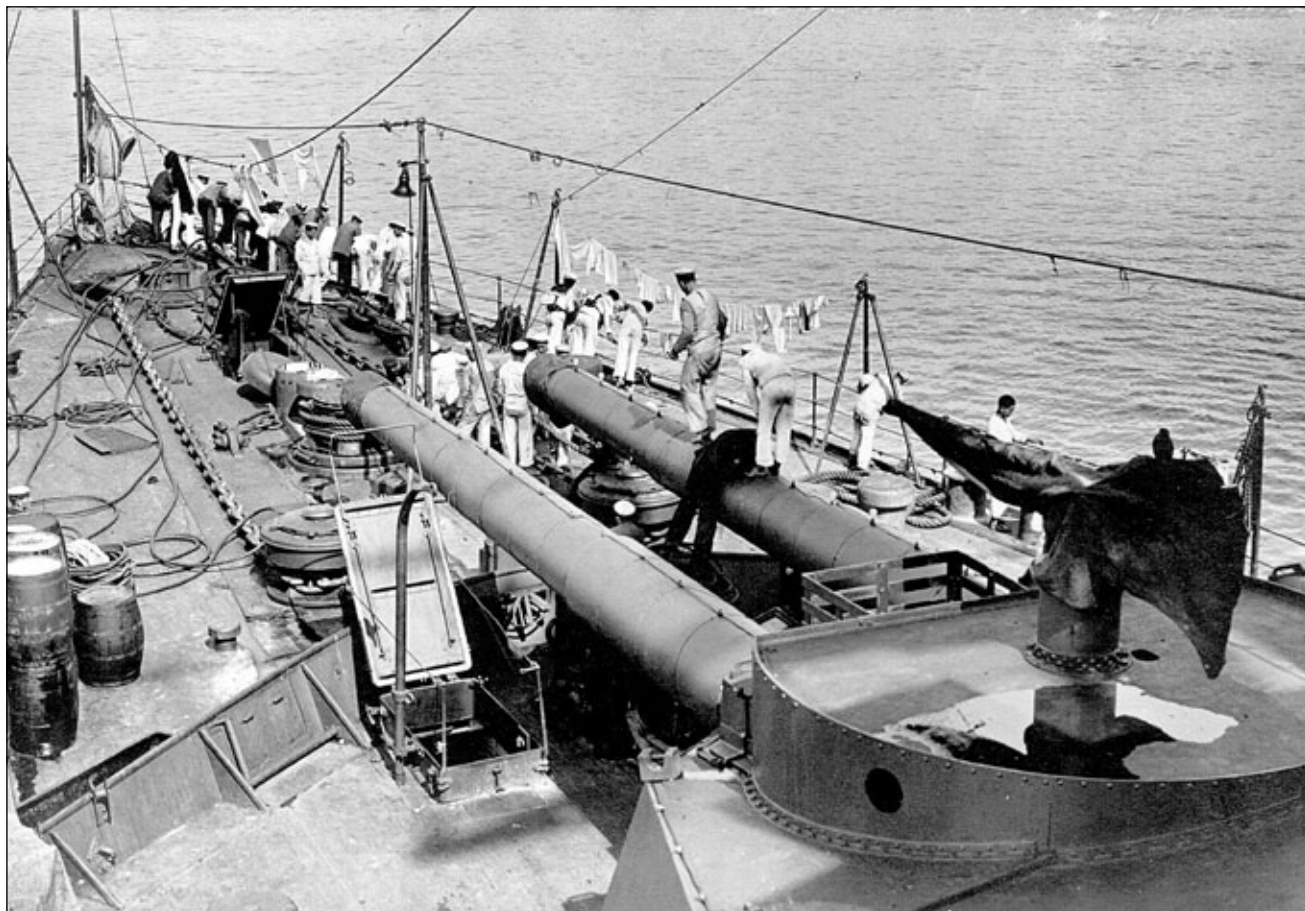
ka. W razie potrzeby mogły być one zainstalowane na lawetach na dwóch kurtach pokładowych.

Po klęsce pod Annoual w roku 1921 opublikowano specjalny królewski dekret, który wprowadzał na uzbrojenie załóg okrętów liniowych typu *España*

po 366 karabinów Mauser wz. 1893, zaś oficerowie otrzymali rewolwery systemu Smith & Wesson.

Początkowo okręty liniowe typu *España* nie posiadały artylerii przeciwlotniczej (spotyka się w literaturze informację, że działa kal. 47 mm były plot.),

Okręt liniowy *España* (?) w końcu I wojny światowej. Dziobowa wieża artylerii głównego kalibru. Dobrze widoczne działo ćwiczebne kal. 47 mm, później zamienione na działo plot. kal. 76 mm. Fot zbiory Pepe Muñoz



Dane techniczne pocisków						
Typ pocisku	Masa kg	Ładunek wybuchowy		Długość	Promień	Korpus pocisku
		masa kg	rodzaj			
305 mm przeciwpancerny	385,55	11,16	trotyl	3,28	4,00	stal hartowana
305 m półprzeciwpancerny	385,55	32,35	trotyl	3,79	4,00	stal hartowana
305 mm burzący	385,55	37,00	trotyl z zapalnikiem kwasu pikrynowego	z 3,85	4,00	stal kuta
305 mm ogólnego przeznaczenia	385,55	32,57	proch czarny	4,16	4,00	stal lana
305 mm odłamkowy (szrapnel)	385,55	3,05	proch czarny	3,85	4,00	?
102 mm przeciwpancerny	14,42	0,50	trotyl	3,40	4,00	?
102 mm półprzeciwpancerny	13,98	1,06	trotyl	3,70	4,00	?
102 mm burzący	?	?	trotyl z zapalnikiem z kwasu pikrynowego	4,20	4,00	?
102 mm ogólnego przeznaczenia	13,97	1,35	proch czarny	4,10	4,00	?
102 mm odłamkowy (szrapnel)	?	?	proch czarny	4,10	4,00	?

jednak opierając się na doświadczeniach I wojny światowej w roku 1927 *Alfonso XIII* i *Jaime I* przechodzące wówczas modernizację otrzymały wówczas działa plot. kal. 76,2 mm, zamontowane na stanowiskach dział kal. 47 mm.

W roku 1936 artyleria plot *España* została uzupełniona 2 otrzymanymi z Niemiec automatycznymi działami kal. 20 mm L/65 C/30. W pracy D. García Flóreza jest mowa, że równocześnie na pokładzie jednostki zamontowano także 4 działa plot. kal. 105 mm.

Informacja ta nie znajduje potwierdzenia na wykonanych w tym czasie fotografiach, więc najprawdopodobniej modernizację taką jedynie planowano, bądź działa znajdowały się na pokładzie przez bardzo krótki czas. W roku 1937 okręt rzeczywiście otrzymał 4 działa plot. kal. 88 mm SK L/45. Choć była to jedynie przeróbka starego, pochodzącego z okresu I wojny światowej, działa 88 L/45, Hiszpanom to specjalnie nie przeszkadzało, bowiem w czasie wojny domowej obie strony

cierpiały na chroniczny brak środków do zwalczania lotnictwa. Działa takie zamontowano między innymi na krążowniku *Navarra*.

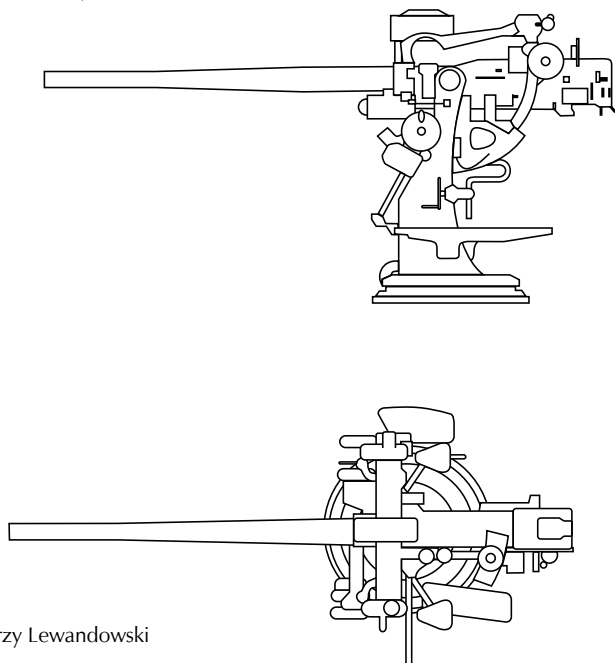
Artylerię plot. *Jaime I* na początku wojny uzupełniono 2 działami plot. kal. 47 mm zdjętymi z niszczycieli *Alsedo* i *Lazaga*. Zostały one zamontowane na skrzydłach dziobowego mostku w etatowym miejscu karabinów maszynowych. Poza tym zgodnie z meldunkiem Ministra Marynarki w styczniu 1937 przygotowywano się do zamontowania automatycznego działu plot. kal. 25 mm. W roku 1937 okręt liniowy otrzymał także kilka wielkokalibrowych km plot. Hotchkiss kal. 12,7 mm. Informacje o zamontowaniu na jednostce otrzymanych z ZSRR dział plot. kal. 76,2 mm nie znajdują potwierdzenia.

Na okrętach typu *España* znajdowało się 5 stanowisk kierowania ogniem artyleryjskim: 2 dalmierze na marsach, rufowe, główne stanowisko kierowania ogniem, pomost bojowy oraz dolne stanowisko kontroli ognia.

Na każdym marsie znajdował się dalmierz systemu Barr & Stroud o 2,74 metrowej bazie, posiadający stereoskopową rurę optyczną systemu Zeiss z 10x powiększeniem oraz po jednym kątomierzu (na podstawie danych ze stanowisk na marsach można było określić odległość do celu).

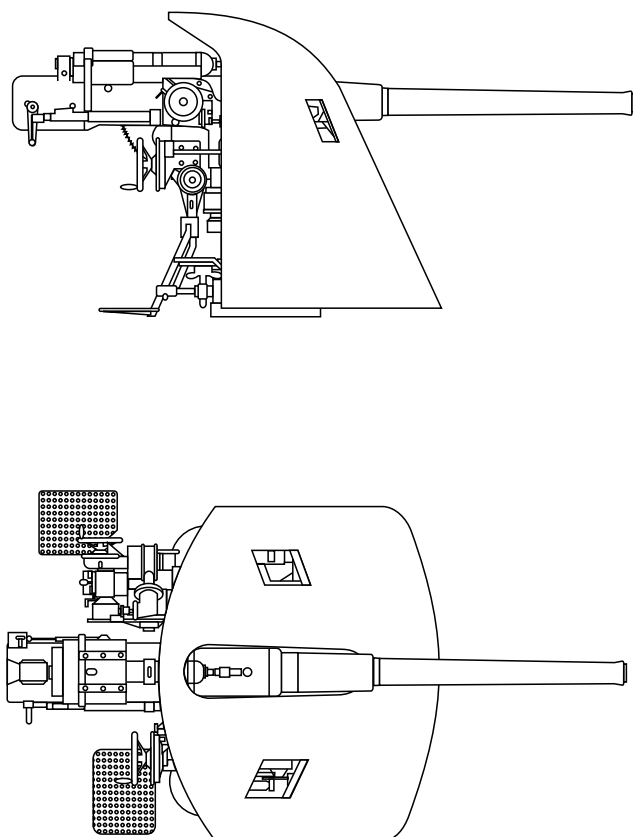
W rufowym, głównym stanowisku kierowania ogniem znajdowało się urządzenie obliczeniowe ROCORD (Rate Of Change Of Range and Deflection – oce-

Działo plot. kal 72,2 mm



Rys. Jerzy Lewandowski

Działo plot. SK L/45 kal 88 mm



Rys. Jerzy Lewandowski

na błędzie odległości i azymutu) systemu Barr & Stroud, „miernik odległości” systemu Vickers oraz 4 grupy przekaźników odległości i azymutu (artyleria okrętu liniowego była również podzielona na cztery grupy: wieże No 1 i 2, wieże No 3 i 4, artyleria średniego kalibru prawej burty i lewej burty).

Każda wieża wyposażona była w 2 systemy naprowadzania w płaszczyźnie pionowej (po jednym na każde działo) oraz system naprowadzania w płaszczyźnie poziomej. Każdy system wyposażony był w lunetę Zeiss z powiększeniem od 5 do 21 razy oraz system elektrycznego podświetlania do prowadzenia ognia w nocy. Królewski dekret z 5 lutego 1909 mówi, że wieże głównego kalibru winny „być wyposażone w dalmierze, tak by zachować zdolność bojową w przypadku uszkodzenia centralnego dalmierza”. Dekret No 157 z 14 lipca 1914 przypomina o konieczności zamontowania na *Alfonso XIII* dalmierza stereoskopowego systemu Zeiss o bazie 3-metrowej w każdej wieży, wszystko wskazuje jednak że na zamiarach się skończyło. Hiszpanie preferowali indywidualne celowanie każdego dział, chociaż praktykowa-

no również strzelanie salwami na sygnał syreny z głównego stanowiska kierowania ogniem.

Artyleria średniego kalibru również dysponowała centralnym systemem kierowania ogniem, który jednak także nie był stosowany w praktyce.

Zadanie dolnego stanowiska kontroli ognia sprowadzało się do wykreślenia na papierze kursów okrętu i jego ce-

lów (na podstawie otrzymanych danych o odległości i azymucie.) Rzecz zrozumiała działało ono wolniej od wskazań ROCORD głównego stanowiska kierowania ogniem, stąd też wypracowywane w dolnym stanowisku parametry wykorzystywane były jako poprawki do wskazań głównego stanowiska kierowania ogniem.

Poza tym okręty wyposażone były również w system blokowania ognia, w sytuacji, gdy wieża znajdowała się w takim sektorze, w którym prowadzenie ognia było niebezpieczne dla samej jednostki. W tych sektorach następowało rozłączenie systemu i na komendę „fuego” (ognia) nie można było oddać strzału.

Dla zapasów amunicji głównego kalibru przeznaczone były 4 komory amunicyjne, po jednej na każdą z wież. Ponieważ wysokość osi dział we wszystkich wieżach znajdowała się na różnym poziomie, wymiary komór odpowiadały położeniu najniższej wieży No 4. Pojemność komór – 200 pocisków + 28 ponad etatowych, na których rozmieszczenie nalegali marynarze przy analizie pierwotnego projektu SECN.

Artyleria średniego kalibru dysponowała 2 komorami amunicyjnymi: pierwszą o pojemności 1750 pocisków na dolnej platformie między wręgami No 70 a No 81 i drugą o pojemności 3250 pocisków na górnej platformie między wręgami No 134 a No 142. Komory były wyposażone w 4 podajniki amunicji.

Wszystkie komory amunicyjne były wyposażone w zawory awaryjnego zatapiania o średnicy 102 mm oraz tunele wentylatorów o średnicy 127 mm i 152 mm.

Dwa komory ładunków miotających głównego kalibru znajdowały się nad komorami amunicyjnymi i posiadały po-

Mars dziobowy z dalmierzem. Poniżej zakryty brezentem reflektor.

Fot. zbioru Dionicio García Flórez







Wnętrze wieży dział kal. 305 mm. Widoczne rury głosowe, którymi przekazywano namiary dla przyrządów celowniczych.  
Fot. zbiory Dionicio García Flórez

jemność po 400 ładunków, czyli po 200 ładunków na każdą wieżę. Poza tym w komorze pod wieżą No 4 można było jeszcze dodatkowo umieścić 336 ładunków miotających do dział kal. 102 mm (56 kaset po 6 ładunków każda).

Awaryjne zatapianie umożliwiały zawory o średnicy 228 mm, a wentylację (z nadmuchem i odciąganiem powietrza) zapewniały rurociągi o pełnej powierzchni 1952 cm<sup>2</sup> dla wieży No 1, 1500 cm<sup>2</sup> dla wieży No 2, 1400 cm<sup>2</sup> dla wieży No 3 oraz 1855 cm<sup>2</sup> dla wieży No 4.

Ładunki miotające dział kal. 102 mm były rozmieszczone w 3 komorach: dwóch w części dziobowej na dolnej platformie (między wręgą No 70 a No 81 na lewej burcie o pojemności 1206 ładunków oraz między wręgami No 70 a No 84 na prawej burcie, o pojemności 1704 ładunków), a także jednej rufowej między wręgami No 135 a No 142 na górnej platformie o pojemności 1200 ładunków. Awaryjne zatapianie umożliwiały zawory o średnicy 152 mm, zaś wentylacja miała sumaryczną powierzchnię odpowiednio 512 cm<sup>2</sup> i 698 cm<sup>2</sup>.

Wszystkie komory dla ochrony przed wybuchem oraz jako termoizolację posiadały drewniane okładziny ścian: 25 mm teakową podłogę, 16 mm ściany oraz 12 mm sufit z czerwonego drewna. Pod drewnianą okładziną znajdowała się 51 mm warstwa korka.

Na pokładzie pancernym znajdowały się również 2 „podręczne” magazyny amunicji średniego kalibru, między wręgami No 126 a No 130 na prawej burcie oraz między wręgami No 123 a No 127 na lewej burcie, każdy o pojemności 100 pocisków oraz 100 ładunków miotających. Magazyny te były wyposażone w rury o średnicy 76 mm od pomp

do awaryjnego zatapiania oraz rurami wentylacyjnymi o identycznej średnicy. Właśnie jeden z tych „podręcznych” magazynków stał się przyczyną późniejszej zagłady *Jaime I*.

Tym samym łączna pojemność wszystkich komór amunicyjnych okrętów liniowych typu *España* wynosiła 5200 pocisków kal. 102 mm oraz 4646 ładunków miotających.

Na pokładzie okrętów znajdowały się również magazyny innego uzbrojenia. Znajdowały się one między wręgą No 76 a No 84 i były podzielone wzdłużną grodzią. W składzie lewej burty przechowywano pociski kal. 76,2 mm i kal. 47 mm oraz skrzynki z nabojami kal. 7 mm. W składzie prawej burty przechowywano natomiast amunicję do karabinów systemu Mauser, rewolwerów Smith &

Wesson, rakiety sygnałacyjne, materiały wybuchowe oraz środki pirotechniczne. Drewniana termoizolacja składów była podobna do komór amunicyjnych dział kal. 102 mm, do zatapiania służyły zawory o średnicy 102 mm, zaś wentylację zapewniały rury o łącznej powierzchni 361 cm<sup>2</sup>.

Do zapewnienia odpowiedniego mikroklimatu w komorach amunicyjnych służyły 2 agregaty chłodnicze. Dodatkowo agregat był przeznaczony do obsługi pokładowych komór chłodniczych. Wszystkie 3 systemy Hall znajdowały się między wręgami No 50 a No 70 na prawej burcie.

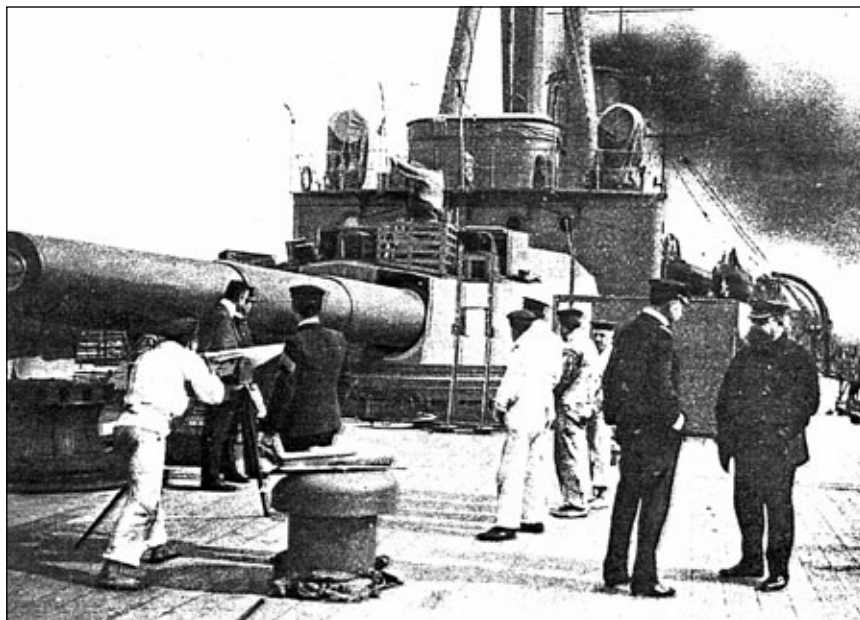
Do prowadzenia walki w warunkach nocnych oraz sygnalizacji służyło 6 reflektorów bojowych o średnicy lustra 750 mm. Na dziobowym i rufowym pomoście znajdowały się po 2 reflektory oraz na każdym marsie po jednym. W odróżnieniu od pojawiającej się tendencji do centralnego kierowania wszystkimi reflektorami z jednego punktu, Hiszpanie utrzymali indywidualne kierowanie jako mniej skomplikowane i bardziej niezawodne.

## Opancerzenie

W trakcie oceny propozycji SECN komisja konkursowa, opierając się na doświadczeniu innych projektantów, uznała opancerzenie za niedostateczne. Tyle tylko, że opinia samej komisji była błędna, bowiem projekty konkurencji posiadały nieco większą wyporność. Królewski dekret z 5 lutego 1909 nakładał na firmę Vickers obowiązek zwiększenia wysokości głównego pasa opancerzenia

Na pokładzie *España* w początkach służby, widoczne oba reflektory pomostu rufowego.

Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo



[illegible]

29

25 mm, zaś skosy, których krawędź opierała się na dolnej krawędzi pasa pancerza burtowego, odpowiednio 30 mm. Poza cytadelą grubość pokładu wynosiła 40 mm w części dziobowej i 50 mm w części rufowej

Wszystkie pokłady wykonane były z płyt o grubości nie większej niż 25 mm, w związku z tym w miejscach, gdzie grubość pancerza była większa płyty były dwuwarstwowe.

Wieżę posiadały opancerzenie o grubości 75 mm w tylnej części i na dachu, natomiast 234 mm od frontu i z boków. Jak już powiedziano wcześniej zamówienie na działa głównego kalibru zostały podzielone pomiędzy firmy Vickers i Armstrong. Firmy te zajęły się również projektowaniem barbet na których osadzono wieże, co doprowadziło do dość niecodziennej sytuacji, że praktycznie opancerzenie każdej barbety było indywidualne. O ile jeszcze w przypadku wież No 1 i No 4 można to ewentualnie zrozumieć, o tyle w odniesieniu do barbet wież No 2 i No 3 jest to już zupełnie niezrozumiałe. Ze względu na swój gruszkowaty kształt barbeta wieży No 2 powtarzała zaprojektowane przez Armstrong rozwiązanie przyjęte na *Dreadnought* natomiast cylindryczny kształt barbety wieży No 3 powtarzał barbetę Vickers z tego okrętu. Doświadczenia wojny światowej wykazały, że gruszkowata barbeta nie była rozwiązaniem udanym, jednak zmiana konstrukcji okazała się już niemożliwa. Niektórzy właśnie w gruszkowatym kształcie barbet wież artyleryjskich upatrują przyczyny zatopienia brytyjskich krążowników liniowych w bitwie jutlandzkiej. Przebijając gruszkowatą barbetę pocisk wpadał bezpośrednio do komór amunicyjnych, natomiast w przypadku barbet cylindrycznych musiał wcześniej pokonać opancerzenie cytadeli.

Barbeta wieży No 1 miała kształt cylindryczny. Od poziomu pokładu pancernego do głównego na 1/3 obwodu od przodu grubość pancerza wynosiła 120 mm, zaś na pozostałych 2/3 – 70 mm. Od poziomu pokładu głównego do górnego przednia 1/3 miała grubość 250 mm, a tylne 2/3 140 mm. Powyżej poziomu górnego pokładu na całym obwodzie pancerz miał 250 mm.

Barbeta wieży No 2 miała kształt gruszkowaty, tępy końcem przylegając do burty. Tępa część miała grubość 250 mm na całej swej wysokości. Odwrotna część barbety od poziomu pokładu pancernego do głównego miała grubość 70 mm, od pokładu głównego do górnego odpowiednio 140 mm, a powyżej górne-



Śródokręcie na *España*, 1922 rok. Uwagę zwracają kutry i szalupa. Fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo

go pokładu 250 mm na całym obwodzie.

Barbeta wieży No 3 miała kształt cylindryczny. Grubość od poziomu pokładu pancernego do głównego wynosiła 70 mm, od głównego do górnego – 140 mm, natomiast powyżej pokładu górnego 250 mm.

Barbeta wieży No 4 miała kształt cylindryczny. Od poziomu pokładu pancernego do głównego połowa barbety skierowana w stronę rufy miała grubość 250 mm, a połowa zwrócona w stronę dziobu 70 mm. Od pokładu głównego do górnego część dziobowa odpowiednio 250 mm, a rufowa 140 mm. Powyżej poziomu górnego pokładu barbeta na całym obwodzie miała grubość 250 mm.

Elementy siłowe wież głównego kalibru również ochraniał pancerz barbety, który nie był jednak konstrukcją nośną, co wynikało z wymogów dekretu z 5 lutego 1909, poza tym dekret nakazywał zamontowanie pancernych tarcz osłaniających ambrazury wież.

Tarcze artylerii średniego kalibru miały grubość 75 mm. Wewnętrzne ściany kazamaty posiadały grodzie przeciwdziałkowe o grubości 15 mm.

Stanowisko dowodzenia na dziobowym mostku chronił pancerz ścian o grubości 250 mm oraz 50 mm dach. Dostęp do stanowiska dowodzenia był możliwy z pomieszczeń poziomu poniżej pokładu pancernego za pomocą rury komunikacyjnej o średnicy 1,1 m. Grubość ścianek rury komunikacyjnej na odcinku między pokładem górnym a głównym wynosiła 150 mm, a pomiędzy głównym a pancernym odpowiednio 75 mm.

Rufowe stanowisko dowodzenia miało ściany o grubości 150 mm oraz 35 mm pancerny dach. Rura komunikacyjna o średnicy 0,5 m na odcinku między

pokładem górnym a głównym jej ścianki miały grubość 75 mm, a między pokładem głównym a pancernym odpowiednio 36 mm.

Stanowiska dalmierzy na marsach ochraniał z boków i od góry 25 mm pancerz.

Komunikacyjne rury we wnętrzu barbety No 1 miały 150 mm ponad poziomem pokładu pancernego i 75 mm poniżej. W przypadku barbety wieży No 4 grubość ta wynosiła odpowiednio 75 mm oraz 25 mm.

Wszystkie płyty pancerne o grubości powyżej 100 mm były utwardzane (cementowane powierzchniowo) metodą Kruppa, płyty o grubości 75 mm z pancerza typu Krupp nie utwardzany zaś cieńsze wykonane ze stali niklowej.

Pierwsza z jednostek typu *España* weszła do służby wyposażona w sieci przeciwtorpedowe systemu Bulivant, które zostały jednak szybko zdemontowane. Pozostałe okręty liniowe serii nie były już w nie wyposażane, chociaż wytyki posiadały krótko.

## Załoga

Zgodnie z tabelą etatów załoga okrętu liniowego *España* liczyła 850 ludzi. Dowódca miał stopień kmdr, a jego zastępca kmdr por. Pozostali to: 2 kmdr ppor., 10 kapitanów, 9 poruczników, lekarz, asystent lekarza, oficer gospodarczy (księgowy), główny kapelan, mechanik I stopnia, 2 mechaników II stopnia, pierwszy bosman, 5 drugich bosmanów, 4 nawigatorów, pierwszy profos, 2 drugich profosów, 8 starszych artylerzystów, starszy radiotelegrafista, 6 pierwszych mechaników, 8 drugich mechaników, 10 trzecich mechaników, 16 mechaników, pierwszy felczer, drugi felczer, 2 star-



szych cieśli, 2 starszych zbrojmistrzów, nurek, starszy medyk, 4 ślusarzy artyleryjskich, 4 torpeda-elektryków, 2 pisarzy, 24 kaprali personelu morskiego, 16 starszych marynarzy. 139 marynarzy drugiego stopnia, 117 marynarzy pierwszego stopnia, 6 4 kaprali personelu artyleryjskiego, 64 marynarzy-artyleryzystów, 2 kaprali-radiotelegrafistów, 2 marynarzy-radiotelegrafistów, 2 kaprali-elektryków, 14 marynarzy-elektryków, marynarz-kantynowy, 2 zbrojmistrzów, krawiec szewc, 2 fryzjerów, 3 medyków, 3 gospodarczych, 4 trębaczy, 2 perkusistów, kok okrętowy, 21 kaprali palaczy, 45 starszych palaczy i 75 palaczy.

Załoga dzieliła się na 20 działów okrętowych, w tym 8 morskich i 2 kotłowych.

Warunki życia na pokładzie *España* padły ofiarą zakładanych parametrów bojowych jednostki, stąd też projekt okrętu liniowego był mocno krytykowany w ówczesnej hiszpańskiej prasie.

Jak już wspomniano same nadbudówki zostały ograniczone do absolutnego minimum, co nie pozwalało rozmieścić w ich wnętrzu niczego więcej poza zbrojownią, biblioteką i szeregiem innych pomieszczeń. W części dziobowej na pokładzie głównym znajdowały się sanitariaty. Na odcinku między grodzią komory łańcucha kotwicznego a barbętą znajdował się szpital pokładowy, składający się z sali ogólnej, izolatki, apteki i łazienki. Głównym problem sprowadzał się do tego, że w momencie opuszczania lub wybierania łańcucha w pomieszczeniach z powodu hałasu i wibracji nie sposób było przebywać. Poza tym z powodu braku miejsca pomieszczenia posiadały niestandardowy kształt, co przykładowo bardzo utrudniało optymalne rozmieszczenie koi. Sala operacyjna znajdowała się za grodzią pancerną, tak że rannych trzeba było z niej przenosić do sal przez otwory w grodzi.

Następnie w kierunku rufy znajdowały się 3 grupy kabin artylerzystów, podoficerów i maszynistów wraz z węzłami sanitarnymi dla każdej z wymienionych grup załogi oraz kabiny oficerów. Między kabinami a kazamatami artylerii średniego kalibru rozmieszczono kambuz oficerski oraz ogólny załogowy. Na odcinku od barbety B do barbety C znajdowała się piekarnia i kabiny oficerskie. Za barbętą C znajdowały się kabiny wyższych oficerów i oficerów sztabu admirałskiego. Pomieszczenia admirałskie zostały umieszczone na rufie, a składały się z wspaniale dekorowanych salonu admirała, jadalni, kabiny, łazienki, a także balkonu. Dodatkowo jeszcze na pokładzie głównym pozostawało nieco

ponad 500 m<sup>2</sup> niewykorzystanych pomieszczeń, przede wszystkim z uwagi na ich niewielkie rozmiary oraz trudną dostępność.

Na pokładzie pancernym rozmieszczono kubryki i węzły sanitarne załogi, a także kabiny oficerskie personelu technicznego (13 na lewej burcie i 14 na prawej burcie). Ogółem znajdowały się 4 kubryki: pierwszy od barbety A w kierunku rufy o kubaturze 153 m<sup>3</sup>, drugi 475 m<sup>3</sup>, trzeci o najbardziej skomplikowanym kształcie o kubaturze 396 m<sup>3</sup> (z uwagi na sąsiedztwo komina i generatora prądu stałego, w pomieszczeniu panowała zawsze wysoka temperatura) oraz czwarty 257 m<sup>3</sup>.

Na górnej platformie nie było żadnych pomieszczeń mieszkalnych, ale mieściły się tam magazyny, 2 zbiorniki słodkiej wody o pojemności 33 t, komora chłodnicza do przechowywania żywności i lodu oraz pralnia. Na dolnej platformie również nie było pomieszczeń mieszkalnych, a poza wspomnianymi już wcześniej zasobnikami węgla, znajdowały się tam magazyny żywności.

Kończąc rozdział warto by wspomnieć jeszcze o sprawach załogi. W dziejach hiszpańskich okrętów liniowych jak rzadko kiedy łatwo można dostrzec starą prawdę, że walczy nie technika, lecz ludzie.

Zgodnie z wspomnieniami radzieckiego doradcy A.P. Łabudina na pokładzie *Jaime I* pozostało jedynie 2 oficerów – dowódca okrętu, posiadający przygotowanie nawigacyjne i inżynier mechanik. Wszyscy pozostali oficerowie zostali spisani na brzeg bądź rozstrzelani jako poplecznicy buntowników. Warto zauważyć, że w swoich wspomnieniach Łabudin wspomina, że choć otrzymał

mundur hiszpańskiego oficera, to nadal chodził jedynie w marynarskim mundurze. Jest rzeczą zrozumiałą, że przy braku oficerów na okręcie marynarze wyróżniali się skrajnym brakiem dyscypliny, tak że nawet radzieccy doradcy w mundurach hiszpańskich oficerów mogli zarobić kulę zza węgla. Brak należytej dyscypliny prowadził między innymi do tego, że marynarze schodzili na brzeg jak im pasowało i często przy takich „przepustkach” niektóre działy okrętowe (w tym również ogniowe!) pozostawały praktycznie bez obsługi.

Z drugiej strony, nawet niewielkie akcje przeciwnika (przykładowo nalot lotniczy) prowadziły do powstania paniki na jednostce. W tej sytuacji brak rzeczywistych działań bojowych na morzu z udziałem okrętu liniowego należy uznać za wielkie szczęście republikanów, bowiem w przeciwnym przypadku nie można nawet wykluczać poddania jednostki. Przecież marynarze okrętu liniowego zajmowali się czym popadło – mitingami, samosądami, tylko nie szkoleniem bojowym. Mogli przykładowo w przypadku alarmu bojowe odmówić zajęcia swoich stanowisk motywując to faktem, że „*jest jeszcze ciemno*”. Przydzielenie na republikański okręty radzieckich doradców poprawiło trochę sytuację, jednak doradców było niewielu. Łabudin jako oficer-artyleryzysta zdołał na pokładzie *Jaime I* „wytresować” nieco przeciwlotników jednostki, na więcej nie starczyło mu ani czasu ani sił (czyt. nerwów – przyp. wyd.).

Na *España* sytuacja była absolutnie odwrotna. Oficerów aż nadto, natomiast brakowało marynarzy. W związku z tym poza przyspieszonymi promocjami pod-

Fotografia propagandowa „Guardia Roja” (Czerwonej Gwardii). Trybunał rewolucyjny na Jaime I należał do najbardziej surowych w całej republikańskiej flocie w okresie wojny domowej.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez





chorążych trzeba było uzupełniać załogę ludźmi z pododdziałów brzegowych. Doskonali rdzeń kadry oficerskiej jednostki doprowadził do efektów odwrotnych niż w przypadku *Jaime I*, (zmiana przygotowanej do działań jednostki w praktycznie bezbronnej), bowiem *España* z przygotowywanego do skreślenia z listy floty okrętu, w przeciągu miesiąca stała się gotowym do boju okrętem liniowym. Inna sprawa, że poprawić jego stan techniczny nie było łatwo, w rezultacie czego jednostka zatонуła na pojedynczej minie.

### Malowanie, maskowanie

Okręty liniowe typu *España* otrzymały początkowo malowanie w kolorze czarnym, w którym przez pierwsze lata pełniły służbę. Jednak już w początkach lat dwudziestych standardem stał się kolor średnio szary (burty i nadbudówki) oraz jasno szary (wieże artyleryjskie).

W odróżnieniu od spotykanych niekiedy w literaturze kolorowych rysunków jednostek, nie posiadały one nigdy maskowania (kamouflażu)

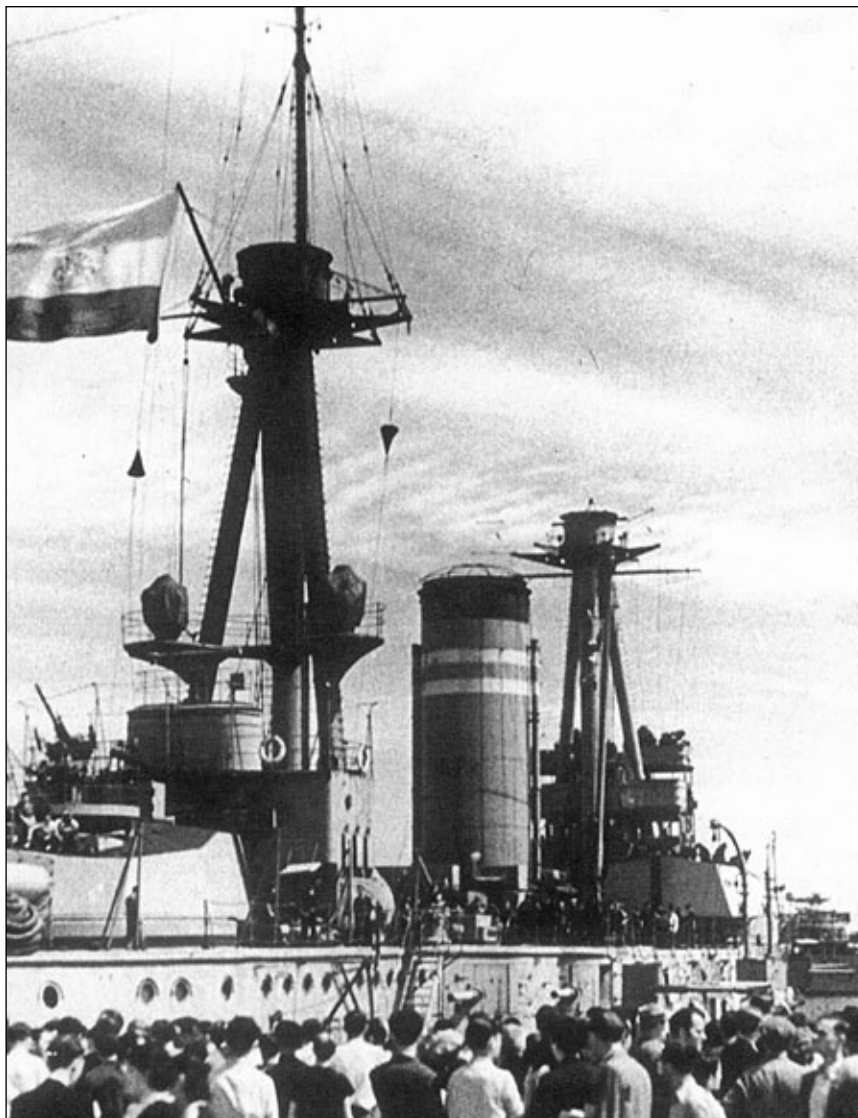
W celu identyfikacji okrętów posiadały one białe pasy na kołpakach kominów – *Alfonso XIII* (później *España*) – jeden pas, *Jaime I* - dwa pasy. W początkowej fazie wojny domowej pasy identyfikacyjne zlikwidowano.

### Podstawowe modyfikacje

Poza wspomnianymi wcześniej zmianami uzbrojenia okręty liniowe przeszły jedynie niewielkie modernizacje, które wpłynęły na ich obraz zewnętrzny. W 1926 na bezanmasztach zainstalowano platformy reflektorów. W 1930 z fokmasztów usunięto długie nok-reje. W 1934 z fokmasztów usunięto stengi. Bardziej zasadniczych przeróbek nie przeprowadzono, choć opracowano ich plany.

*Jaime I* krótko przed wybuchem wojny domowej, widoczny skrócony maszt dziobowy, stengi zdemontowano.

Fot. zbioru Dionicio García Flórez

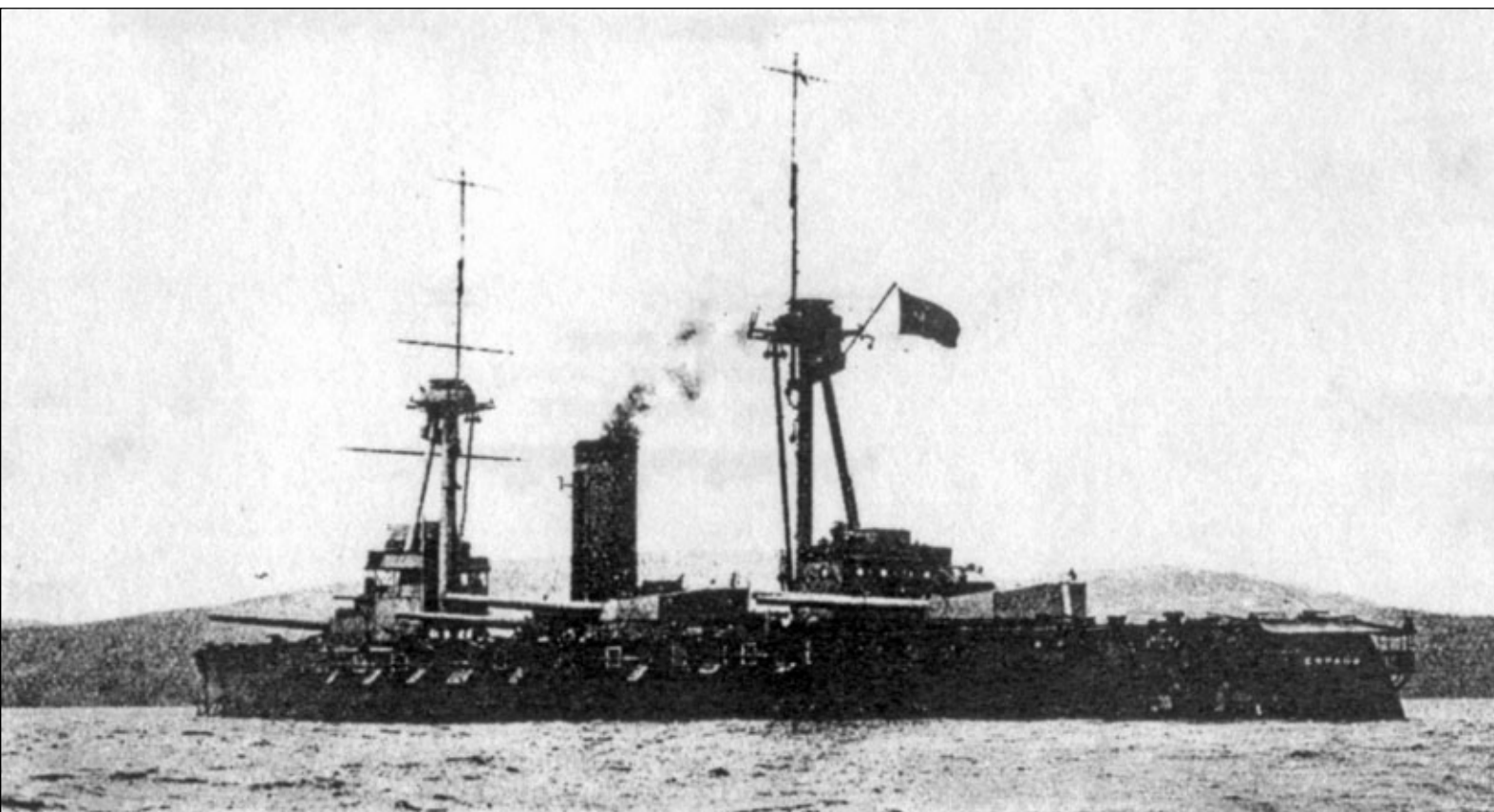


Ukończenie *Jaime I* opóźniło się z powodu I wojny światowej (firma Vickers zerwała wszystkie kontrakty na dostawę artylerii i innych niezbędnych elementów wyposażenia), więc, gdy w 1919 firma podjęła się zrealizować dostawy dla hiszpańskiego okrętu liniowego, powstała koncepcja zasadniczej przebudowy jednostki, która uwzględniała by rezultaty zakończonego niedawno konfliktu. Prawdę mówiąc już w roku 1910 Minister Marynarki Victor Concas wysłał do firmy Vickers zapytanie o możliwą modernizację. Wówczas powstał projekt, zakładający wzrost wyporności do 17 000 t, co miało pozwolić na zainstalowanie nowej, mocniejszej siłowni (w rezultacie miał pojawić się drugi komin), gwarantującej zwiększenie prędkości do 21 węzłów (bez forsowania) Zwiększeniu ulec miało także uzbrojenie i opancerzenie. Realizacja tej modernizacji wymagała jednak zwiększenia kwoty nakładów i projekt jako ponad miarę kosztowny odrzucono, zaś *Jaime I* został ukończony zgodnie z pierwotnym planem.

W rezultacie manewrów 1929 planowano przejście na opalanie kotłów paliwem płynnym oraz zamianę artylerii głównej na mniejszą liczbę dział większego kalibru. Przewidywana suma wydatków przeznaczonych na ten cel miała zamknąć się kwotą około 30 mln peset. W tym czasie rozpoczęły się jednak prace nad nowym programem budownictwa okrętowego, wobec czego z modernizacji obu jednostek zrezygnowano, pozostawiając im funkcję okrętów szkolnych. O ile przekształcenie *Alfonso XIII* w tender przy szkole torpedystów i elektryków nie wymagała dużych nakładów, to przebudowa *Jaime I* na szkołę artylerzystów miała kosztować 10 mln peset. W ramach tej sumy planowano instalację nowych dział kal. 120 mm, zwiększenie kątów podniesienia luf artylerii głównego kalibru oraz zamontowanie nowych urządzeń do kierowania ogniem. Szereg źródeł wspomina także o przejściu na opalanie kotłów paliwem płynnym.

### Ogólna charakterystyka projektu

Okręty liniowe typu *España* przeszły do historii jako najmniejsze w świecie dreadnoty. Co ciekawe w literaturze hiszpańskiej rozpowszechniona jest opinia, że Brytyjczycy specjalnie opracowali projekt takiej jednostki, aby był on o wiele słabszy od współczesnych im okrętów brytyjskich. Jak wynika jednak z przedstawionego wyżej opisu konstrukcji,



*España* w okresie walk z Rifanami w Maroku, 1921 rok.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow

wszystkie ograniczenia *España* miały charakter dobrowolny i wynikały ze słabego rozwoju przemysłu w Hiszpanii.

Tak czy inaczej trudno jest znaleźć analogiczną jednostkę w innych flotach. Co ciekawe z reguły porównuje się je z krążownikami liniowymi typu *Invincible* (z uwagi na bardzo podobne uzbrojenie) względnie z pancernikami obrony wybrzeża (z uwagi na niską prędkość i niewielki zasięg).

Porównanie udziału poszczególnych składników konstrukcji daje jednak zupełnie nieoczekiwaną interpretację hiszpańskiego projektu. Poniżej w tabeli klasyczne drednoty – wolne i słabo opancerzone, ale silnie uzbrojone.

Jakiegokolwiek porównania z brytyjskimi krążownikami liniowymi są raczej niestosowne, poza zdecydowanie różną doktryną wykorzystania jednostek, tabela ukazuje, że okręty typu *España* miały ponad dwukrotnie słabiej rozbudowaną

siłownię przy silniejszym opancerzeniu i nieznacznie silniejszym uzbrojeniu.

Formalne porównanie z pancernikami obrony wybrzeża, poza niską prędkością oraz zasięgiem, także nie wytrzymuje krytyki. Największe jednostki tej klasy, szwedzkie *Sverige*, miały raptem wyporność 7600 t i uzbrojenie 4 dział kal. 283 mm L/45. Poza tym rzekomo niewielki zasięg typu *España* był w pełni charakterystyczny dla drednotów owych czasów.

Tym samym okręty liniowe typu *España* były typowymi drednotami swoich czasów z całkiem silną artylerią. Chociaż działa kal. 305 mm L/50 zalecały się w Royal Navy, delikatnie mówiąc, z nie najlepszej strony, autorzy nie znaleźli żadnych świadectw by podobne problemy męczyły hiszpańskich artylerzystów. Właśnie jakby to dziwne nie brzmiało, silna artyleria wywarła swój największy, dodajmy fatalny, wpływ

na biografie jednostek, które nie nadawały się absolutnie do żadnej modernizacji. Z uwagi na deficyt miejsca na górnym pokładzie konstruktorzy musieli wybrać szeregowie (eszelonowe) rozmieszczenie środkowych wież. Z tej przyczyny na górnym pokładzie nie pozostawało wolne miejsce dla uzupełniającego wyposażenia. Poza tym w toku eksploatacji okazało się, że szeregowie rozmieszczenie wież jest całkowicie niepraktyczne. Nadbudówki cierpiały tak poważnie przy ogniu prowadzonym w poprzek pokładu, że bardzo prędko zakazano podobnych praktyk. Tym samym środkowym wieżom pozostawał jedynie bardzo wąski sektor 100-120° na swojej burcie. Wszystko to razem obróciło w niwecz bardzo silną początkowo salwę burtową.

Zbudowane zgodnie z przedwojennymi standardami okręty liniowe, niemal natychmiast po zakończeniu wojny okazały się już przestarzałe. Szczegół-

Dane niektórych drednotów

Nazwa	Rok	Wyporność, t	Kadłub, t	Siłownia, %	Opancerzenie, %	Uzbrojenie, %
<i>España</i>	1909	15 700	36,4	7,9	24,8	14,5
<i>Neptune</i>	1909	19 910	33,9	11,0	28,6	17,9
<i>Indefatigable</i>	1909	18 801	37,3	19,5	19,9	13,8
<i>North Dakota</i>	1907	20 137	33,4	10,5	30,4	10,4
<i>Helgoland</i>	1908	22 808	30,9	7,9	36,8	15,1

Zasięg niektórych drednotów				
Nazwa	Rok	Wyporność, t	Zapas węgla jako % wyporności	Zasięg przy 10 węzłach
<i>España</i>	1909	16 430	12,1	6322
<i>Neptune</i>	1909	23 493	12,5	6330
<i>North Dakota</i>	1907	22 229	13,2	6500
<i>Floryda</i>	1909	23 443	13,2	6720
<i>Helgoland</i>	1908	25 200	13,5	7900
<i>Kaiserin</i>	1910	27 400	12,9	6450
<i>Courbet</i>	1910	26 000	11,6	4200

nie krytycznie oceniano system kierowania ogniem, jednostki przez cały okres służby dysponowały jedynie pierwotnie zamontowanymi systemami, które już w latach dwudziestych były niedostateczne. To samo można powiedzieć o artylerii plot. Nie uczestnicząc w światowym konflikcie Hiszpanie po prostu „nie zauważyli” rosnącej roli lotnictwa, bo rzeczywiście czym były 2 działa plot kal. 76,2 mm dla okrętu liniowego w latach trzydziestych!? Dlatego też doświadczenia własnej wojny domowej stały się tak ogromnym szokiem. Niezbędne było natychmiastowe zwiększenie liczby luf pokładowej artylerii plot., na co praktycznie nie było środków.

Artyleria pomocnicza (średniego kalibru) kal. 102 mm, choć wyróżniała się celnością i niezawodnością, była jednak całkowicie nieprzydatna do realizacji wyznaczonych jej na pokładzie okrętu liniowego zadań. Była zupełnie nieprzydatna do walki z współczesnymi niszczycielami, a nawet i torpedowcami. Mówiąc prawdę, już w chwili budowy *España* działa kal. 102 mm przeznaczone do zwalczania jednostek torpedowych, zostały w Royal Navy uznane za nieprzydatne dla okrętów liniowych, stąd też trudno zrozumieć dlaczego zostały wprowadzone na uzbrojenie hiszpańskich jednostek. Poza tym rozmieszczenie armat w kazamatach, stawiało pod znakiem zapytania możliwość ich wykorzystania w warunkach silnego falowania.

Jeszcze jednym słabym punktem projektu okazała się niedostateczna ochro-

na części podwodnej oraz niska żywotność. Z tego powodu poszły na dno dwa z trzech okrętów liniowych, w tym druga *España* zdołała zatonać raptem na 1 minie! Podobnym „osiągnięciem” poszczycić mógł się jedynie również brytyjskiego projektu *Audacious*. Główną przyczyną tego faktu należy upatrywać w stateczności okrętów liniowych. O ile statyczna stateczność hiszpańskich jednostek współmierna z ich zagranicznymi odpowiednikami, o tyle wysokość metacentrum zdecydowanie niedostateczna, zwłaszcza w porównaniu z niemieckimi okrętami liniowymi. Tym samym niska stateczność stała się jeszcze jednym potencjalnym problemem.

Co ciekawsze, nawet sami Hiszpanie byli przekonani już w początku lat dwudziestych, że projekt jest przestarzały. Tym nie mniej jednak żaden z okrętów liniowych nie poszedł na złom. Po klęsce w wojnie hiszpańsko-amerykańskiej złotą regułą hiszpańskiej polityki stała się neutralność, granicząca niekiedy z samoizolacją. Rzecz paradoksalna, okręty liniowe typu *España* nie przeciwko komuś ani do walki z kimś, lecz dla poprawy prestiżu własnego państwa. Siła floty uosabiała ogólny potencjał militarny państwa, w sposób podobny, jak przykładowo obecnie liczba głowic jądrowych. W związku z tym posiadanie lub nie, okrętów liniowych stanowiło przedmiot prestiżu dla drugorzędnych państw morskich, wśród których była również Hiszpania. W roku 1910 sprawa dotyczyła prestiżu niejako podwójnie, bowiem miała udo-

wodnić światu, że kraj otrząsnął się już po klęsce roku 1898. W tym czasie Hiszpania była jednak niebogatym krajem, który w projekcie okrętów liniowych w maksymalnym stopniu realizował wszystkie skromne możliwości swego ówczesnego przemysłu.

Hiszpańska doktryna morska, podobnie jak i innych państw „drugiego świata” („trzeciego” w owym czasie jeszcze nie była nastawiona na obronę własnych baz morskich oraz strategicznych linii komunikacyjnych. W tym celu jednak o wiele lepsze były by monitory lub pancerniki obrony wybrzeża. Z drugiej jednak strony założenia taktyczno-techniczne *España* znacznie przewyższały nawet powstałe później pancerniki obrony wybrzeża takich państw jak Szwecja, Norwegia, Finlandia czy Tajlandia. Silniejszymi okrętami do realizacji podobnych zadań (wprowadzonymi rzeczywiście do służby, a nie jedynie pozostającymi projektami na papierze) dysponowały jedynie Turcja, Argentyna, Chile i Brazylia. Jednak utrzymanie tych okrętów przekraczało możliwości skromnych budżetów ich właścicieli, w rezultacie czego przykładowo silniejszy *Minas Geraes* <sup>3</sup>/<sub>4</sub> swej służby pozostawał w rezerwie. W tej sytuacji wypada przyznać, że typ *España* był czy nie najsilniejszym z aktywnie działających okrętów liniowych drugorzędnych flot. Okręty walczyły z Marokańczykami oraz w wojnie domowej (co prawda wszystkie operacje polegały na ostrzale pozycji brzegowych i blokadzie wybrzeży przeciwnika, ale to już inna sprawa). Warto przy tym zauważyć, że wszystkie okręty liniowe zatonięły w czasie prowadzenia o p e r a c j i b o j o w y c h .

W Hiszpanii okręty typu *España* stały prawdziwie milowymi kamieniami w historii floty. W znacznym stopniu pozwoliły na wykształcenie własnych kadr zarówno morskich jak i o profilu technicznym. Tym samym sukcesy hiszpańskiego przemysłu okrętowego, który swoimi siłami zbudował szereg interesujących jednostek od *Canarias* do *Principe de Asturias*, wywodzą się właściwie z typu *España*.

Stateczność niektórych drednotów						
Nazwa	Rok	Wyporność, t	Zanurzenie, m	Wysokość metacentrum, m	Kąt maksymalnego ramienia momentu przewracającego	Zakres stateczności
<i>España</i>	1909	15 700	7,77	1,53	35,1	64,5
<i>Neptune</i>	1909	19 910	8,16	1,62	33,0	61,0
<i>North Dakota</i>	1907	20 137	8,14	1,53	35,0	58,3
<i>Helgoland</i>	1908	22 808	8,20	2,60	21,0	63,0





# Kalendarium służby

*España* w Kartagenie wkrótce po wejściu do służby.

Fot. zbiory Antonio G. Erce Lisarraga

## ESPAÑA (I)

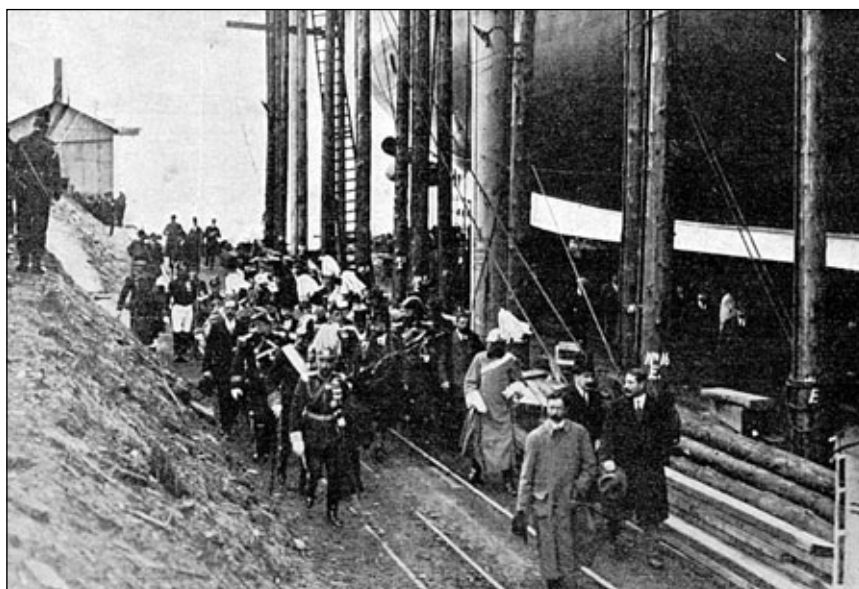
Stępkę pod pierwszą *España* została położona w El Ferrol w dniu 5 lutego 1909. Dokładnie trzy lata później, 5 lutego 1912 odbyła się wspaniała uroczystość wodowania największego w owym czasie okrętu hiszpańskiej floty. W uroczystości uczestniczyli infantka donna Isabela, infant don Carlos i infantka donna Luisa. Hiszpańską flotę reprezentowała eskadra składająca się z pancernika *Pelayo*,

krążownika *Carlos V* oraz torpedowców *Osado* i *Audaz*. Pierwszy hiszpański drednot kosztował skarb państwa 43,3 mln peset (2870 peset za tonę).

Choć latem 1913 nastąpiło ostre pogorszenie sytuacji w Maroku wymagające uczestnictwa praktycznie całej hiszpańskiej floty, jednak pierwszy drednot nie był jeszcze gotowy, w dniach 6, 9 i 11 lipca przeprowadzono próby morskie w rejonie przylądka Cabo Prior

Król wraz z liczną świtą idzie na trybunę by obserwować ceremonię wodowania *España*.

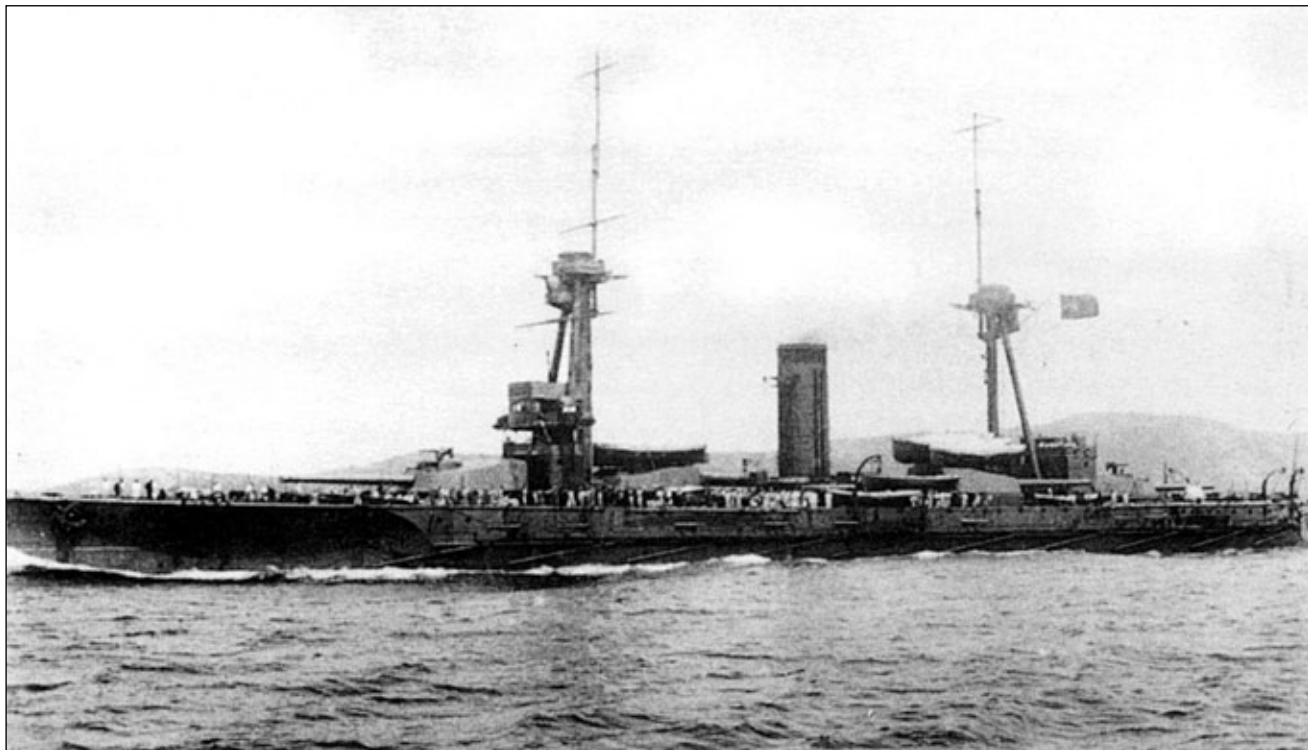
Fot. zbiory Antonio G. Erce Lisarraga



W październiku 1913 mimo, że nie został jeszcze przeprowadzony pełen zakres prób i okręt formalnie nie wszedł w skład floty, okręt liniowy został wyekspediowany w pierwszą misję dyplomatyczną. W dniach od 8 do 13 października 1913 *España*, z naruszeniem wszystkich możliwych przepisów, weszła w skład Eskadry Ćwiczebnej wice adm. Pidala wraz z pancernikiem *Pelayo*, krążownikami *Carlos V*, *Princesa de Asturias*, *Reine Regente*, *Rio de la Plata*, *Extremadura* torpedowcami *Audaz*, *Proserpina* i *Osado*. Jednostki te reprezentowały hiszpańską flotę w Kartagenie w czasie wizyty w Hiszpanii prezydenta Francji Raymonda Poincaré. Prezydent i król Hiszpanii spotkali się na pokładzie jachtu *Giralda*, gdzie doprecyzowano pozycję Hiszpanii w przypadku wybuchu ogólnoeuropejskiego konfliktu. Alfonso XIII zapewnił swego francuskiego gościa, że Hiszpania zachowa neutralność. Po zakończeniu rozmów prezydent powrócił do Marsylii na pokładzie pancernika *Diderot*.

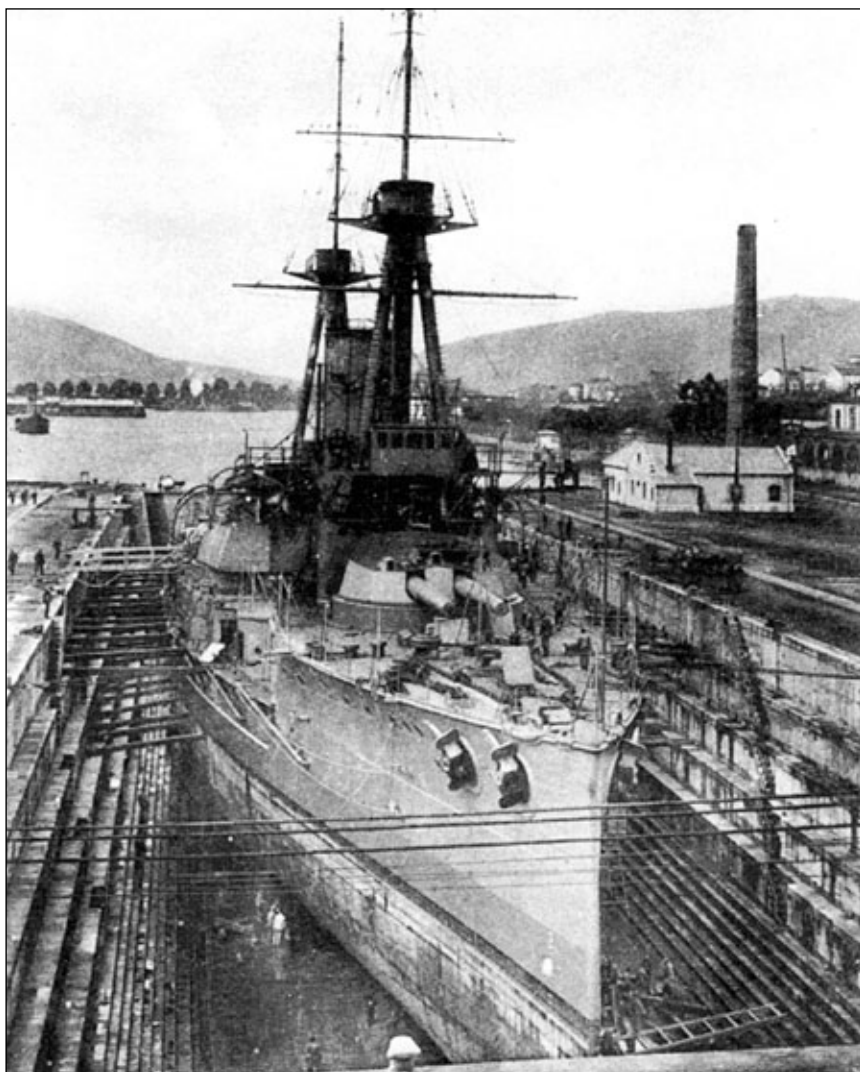
Ta zupełnie bezsensowna misja doskonale pokazuje stan w jakim znajdowała się ówczesna hiszpańska marynarka wojenna. W Maroku trwa w tym czasie, ze zmiennym powodzeniem okrutna wojna i nagle w toku prowadzonych operacji flota w niemal pełnym





*España* w początkowym okresie swojej służby.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez



składzie wycofuje się z teatru działań by wziąć udział w paradzie. Stosując pewną analogię, sytuacja była by podobna przykładowo do przejścia całej eskadry portarturskiej w środku roku 1904 do powiedzmy Pietropawłowska Kamczackiego, gdzie jej inspekcje przeprowadzić miał car.

W czerwcu następnego roku okręt liniowy przeprowadził próby artylerii, które sądząc z oficjalnych dokumentów, okazały się „całkiem zadawalające”. W związku z wybuchem I wojny światowej, w której Hiszpania co prawda nie uczestniczyła zachowując neutralność, jednak obawiając się prowokacji wojujących stron, postanowiła nie ryzykować utraty swych najcenniejszych okrętów. W związku z tym w roku 1915, gdy znów doszło do pogorszenia się sytuacji w Maroku, do Tangeru skierowano jedynie stare jednostki na czele z krążownikiem *Cataluña*, zaś *España* wraz z bliźniaczym *Alfonso XIII* oraz najnowszymi torpedowcami zostały skoncentrowane w El Ferrol, przy czym wykorzystać miano je jedynie w przypadku niezbędnej potrzeby. Królewskim dekretem z 27 marca 1918 wszystkie trzy okręty liniowe (przy czym *Jaime I* nie był w tym czasie jeszcze ukończony) wraz z krążownikami *Reina Victoria Eugenia*, *Princesa de Asturias* i 7 kontrtorpedowcami utworzyły Pierwszy Dy-

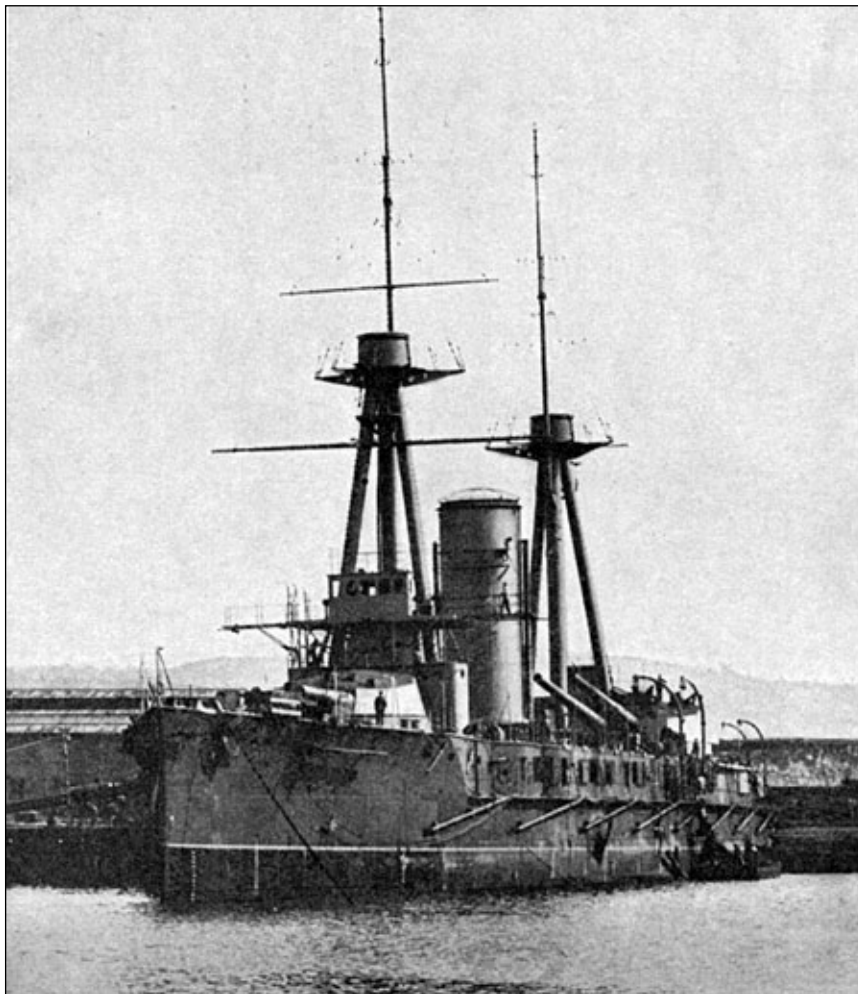
*España* w suchym doku w El Ferrol, maj 1913 roku. Fot. zbiory Dionicio García Flórez

*España* w czasie wojny światowej. Zgodnie z doświadczeniami wojennymi sieci przeciwtorpedowe zostały później zdemontowane.  
Fot. zbiory Antonio G. Erce Lisarraga

wizjon Eskadry Ćwiczebnej, przy czym nadal nie opuszczały El Ferrol.

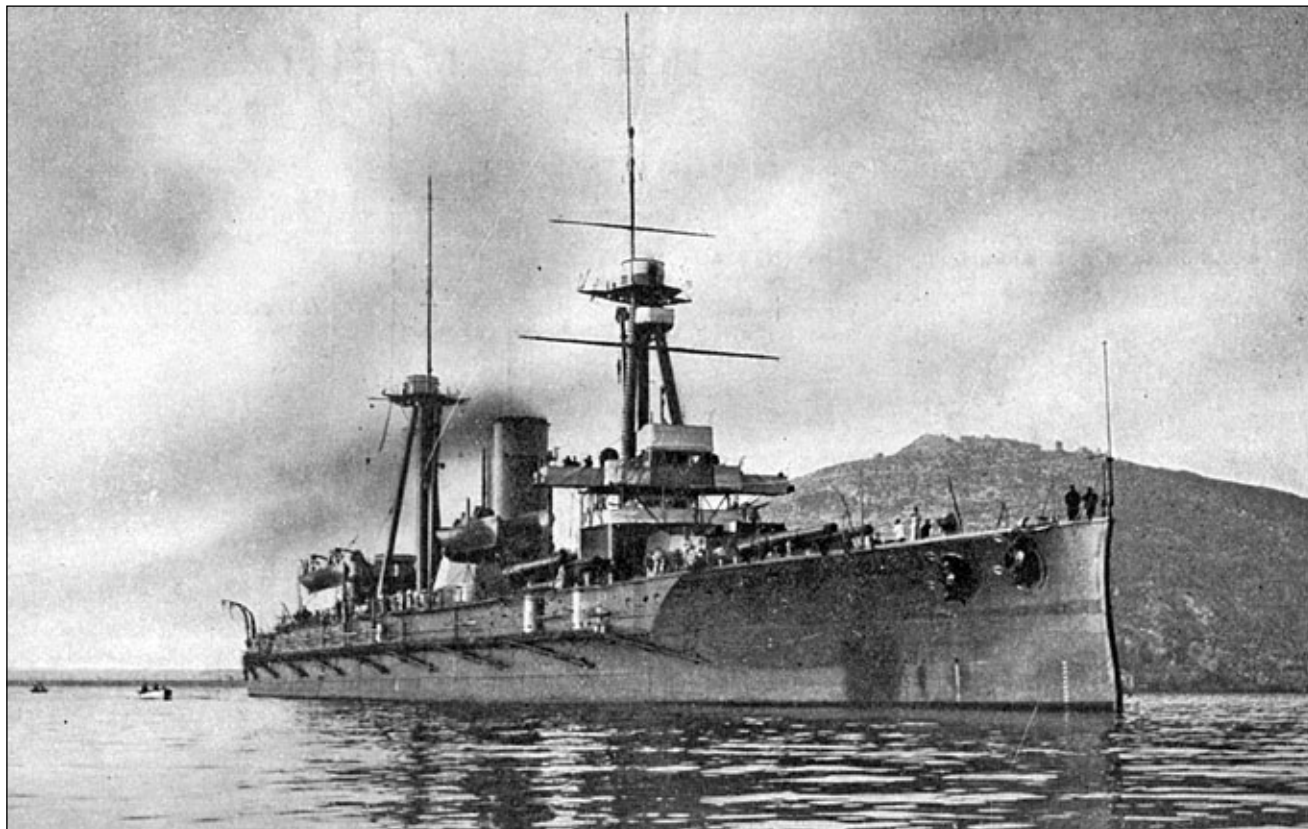
W październiku 1920 jednostka znów znalazła się w centrum uwagi opinii światowej w związku ze swą misją dyplomatyczną. Na pokładzie okrętu wyruszyła do Chile na uroczystości związane ze stuleciem uzyskania niepodległości hiszpańska misja dyplomatyczna na czele z hrabią de Viniasa. Razem z delegacją wyruszył do krajów Ameryki Południowej infant don Fernando. Wychodząc na wody Oceanu Spokojnego, *España* stała się pierwszym hiszpańskim okrętem, który przeszedł przez oddany do użytku zaledwie sześć lat wcześniej Kanał Panamski. Przy okazji okręt reprezentował hiszpańską banderę na uroczystościach związanych z 400 leciem pierwszego rejsu wokół globu. W rezultacie *España* dotarł do Punta Arenas – najbardziej na południe wysuniętego portu, który zdołał osiągnąć hiszpański okręt liniowy.

Latem 1921 dowodzący wschodnim sektorem hiszpańskiego protektoratu generał Fernández Selvestre postanowił jednym zdecydowanym uderzeniem



*España* w El Ferrol w czasie wojny światowej, widoczne zamontowane wytyki i sieci przeciwtorpedowe.

Fot. zbiory Antonio G. Erce Lisarraga





Grupa gości, w strojach z lat dwudziestych, na pokładzie okrętu liniowego *España* przy wieży No 4.  
Fot. zbiory Pepe Muñoz

zrobić porządek z Rifienami. Rezultaty tej hiszpańskiej awantury są powszechnie znane: w dniu 21 lipca w rejonie Annoual 15 tysięczny hiszpański korpus poniósł druzgocącą klęskę, tracąc do 12

tysięcy żołnierzy w zabitych, rannych i jeńcach! Generał Selvestre nie przeżył klęski, popełniając samobójstwo, zaś flocie jak zwykle przyszło ratować honor armii, udzielając wsparcia ognio-

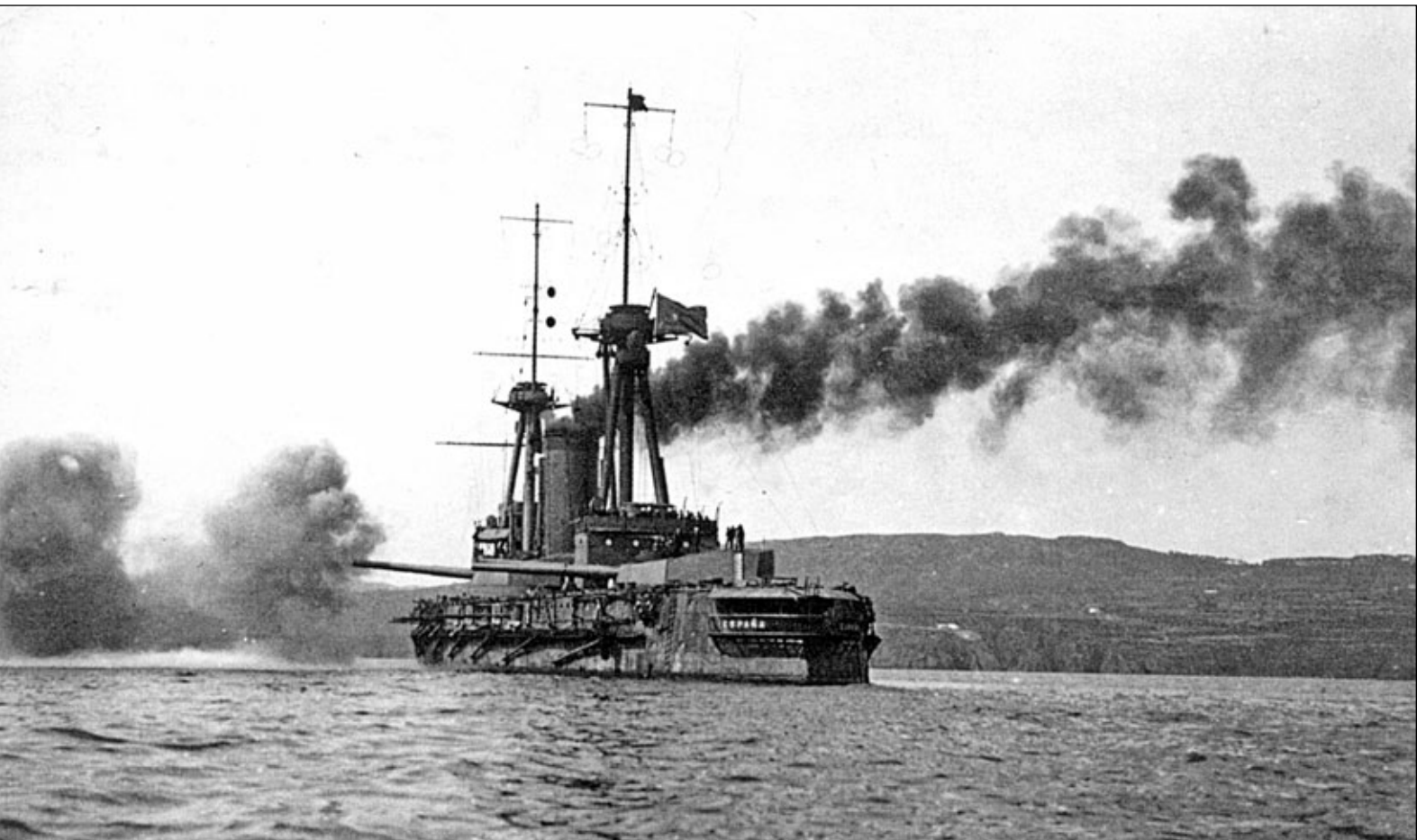
wego oraz zabezpieczając ewakuację. Jak to zostało później zauważone w raportach dowództwa wojsk lądowych, działanie przerzuconego pośpiesznie do Afryki Północnej okrętu liniowego *España* okazały się bardzo efektywne. Ogółem w toku kampanii roku 1921 jednostka wystrzeliła 846 pocisków kal. 102 mm.

W początkach roku 1922 do służby wszedł trzeci i ostatni okręt serii, co pozwoliło na sformowanie jednolitego zespołu, najsilniejszego w całych dziejach hiszpańskiej marynarki wojennej. W dniu 1 sierpnia 1922 *España* po raz kolejny uczestniczyła w misji o charakterze politycznym – przewożąc prezydenta Argentyny Alveara do Santander, gdzie 7 dni później odbyła się uroczystość zaliczenia w skład podchorążych (gardemarinów) księcia Alfonso, starszego syna króla Alfonso XIII, następcy tronu i księcia Asturii. Uroczystość ta była potwierdzona królewskim dekretem No 1 z dnia 6 sierpnia 1922.

Wspomniana misja była ostatnią o charakterze dyplomatycznym, zrealizowaną przez nowy okręt liniowy. Rozpoczęte działania wojenne w Maroku wymagały zaangażowania praktycz-

*España* prowadzi ogień na pozycje Rifienów w Maroku, 1921 lub 1922 rok.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez





*España* na skałach Tres Forcas, początek akcji ratowniczej.

Fot zbiory Pepe Muñoz

nie całych hiszpańskich sił morskich w Afryce Północnej. Wcześniej zostało zawarte zawieszenie broni z Rifemami, które ci ostatni wykorzystali, co jest zupełnie zrozumiałe, na przegrupowanie swych sił i dostawę do Maroka materiałów wojennych. Ostatecznie przy pełnym zaskoczeniu taktycznym Rifeni zdołali w sierpniu mocno przycisnąć Hiszpanów w rejonie Tizza Azza, a także przerwać komunikację między Melilla a Tifarautin. W celu uniknięcia klęski podobnej do Annoual niezbędne było rozpoczęcie aktywnych działań i sztab generalny zaplanował przeprowadzenie serii desantów na zajętych przez przeciwnika wybrzeżu.

Do przeprowadzenia operacji przydzielono znaczne siły hiszpańskiej floty, w składzie konwoju znalazły się: dozowiec *Alcazar*, parowiec *España* No 5 oraz kanonierka *Lauria*, które towarzyszyły okrętom liniowym *España* i *Alfonso XIII* oraz niszczycielowi *Cadarso*. W czasie operacji w rejonie Veles de la Gomera okręty liniowe zabezpieczyły dostarczenie desantu w wyznaczony rejon, wcześniej ostrzeliwując pozycje marokańskie, a następnie w toku lądowania wspierając działania ogniem swych dział.

W dniu 20 sierpnia w skład eskadry wiceadm. José Riverý (*Alfonso XIII* flagowiec, *España*, *Cadarso*) weszły także krążownik *Reina Regente* oraz kanonierki *Bonifaz*, *Laya*, *Lauria* i dozowiec *Uad Lucus*. Eskadra była wykorzystywana do ostrzału marokańskich pozycji w Zatoce Alhucemas oraz w rejonie przylądka Quilates-Sidi Idris, tak by stworzyć zagrożenie dla stolicy Rifenu w Azdir. W dniu 22 sierpnia przy wsparciu ogniowym eskadry Hiszpanie zdołali zająć miasto Tifarautin.

Gwoli sprawiedliwości trzeba przy tym zaznaczyć, że wszystkie te akcje nie bacząc na koncentrację sił i zadęcie hiszpańskiej propagandy, przyniosły minimalne sukcesy (może poza zajęciem Tifarautin), a jedynie drażniły Rifenu. Tymczasem flota ryzykowała bardzo poważnie, o tym jak bardzo miano się przekonać już za kilka dni.

Po upadku Tifarautin *España* odeszła do Malagi by uzupełnić paliwo, po czym już samodzielnie skierowała się w drogę powrotną do Melilla. W niedzielę 26 sierpnia 1923 jednostka weszła w rejon silnej mgły. Dowódca postanowił prowadzić jednostkę blisko brzegu i mimo, że poruszał się z niewielką prędkością około południa okręt liniowy wszedł na

skale na trawersie przylądka Tres Forcas. Gdy mgła opadła okazało się, że *España* znajduje się w odległości raptem 200 m od brzegu, dokładnie na wysokości latarni morskiej Tres Forcas, w punkcie o współrzędnych 35°26'25" N i 2°57'40" W.

Z uwagi na uszkodzenie kadłuba powstał silny przeciek na lewej burcie (długa wąska szczelina) w rejonie przedziału maszynowni. Dowódca okrętu kmdr Pedro Sans rozkazał niezwłocznie przystąpić do prac awaryjnych, wysiłki załogi okazały się jednak bezskuteczne, po nabraniu dużej ilości wody, która zatopiła przedziały maszynowni i kubryki aż do pomieszczenia radiostacji, jednostka twardo osiadła na kamieniach z przechyłem na lewą burtę. Na przesłana na brzeg wiadomość o katastrofie w rejon miejsca awarii podeszły *Alfonso XIII*, torpedowiec *No 22*, transportowiec wodnosamolotów *Dédalo*, dozowiec *Alcazar* i *Larache*, parowiec *Alerta* i liczne mniejsze jednostki z pobliskiej Melilla.

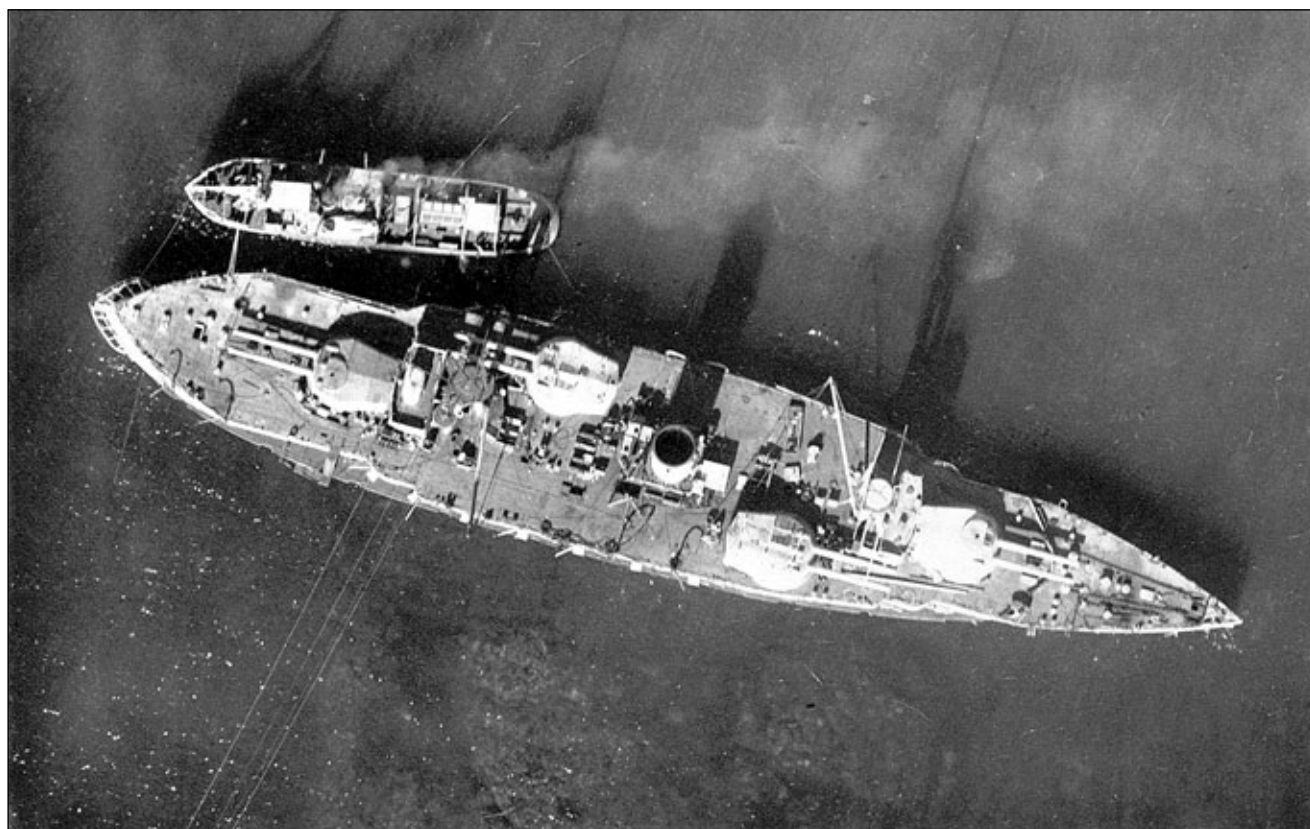
Niestety w powstałej sytuacji cała pomoc ograniczyła się do przeprowadzenia ewakuacji załogi, która na szczęście nie poniosła żadnych strat. Dla zapobieżeniu możliwemu w tym rejonie

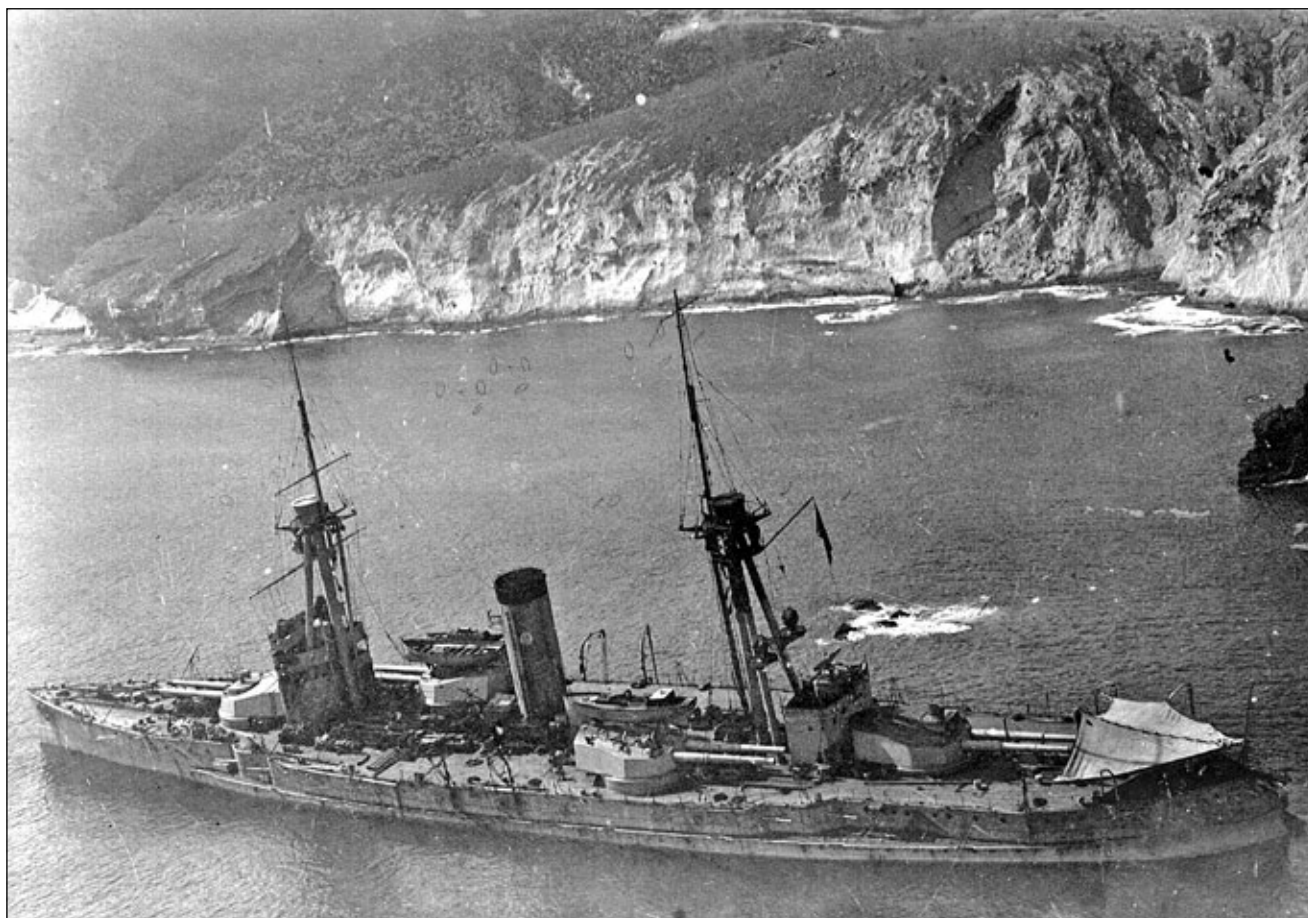




Seria trzech fotografii *España* tkwiącego na skałach Tres Forcas. Podpis na jednej z fotografii opatrzony jest datą: 26 sierpnia 1923 roku.

Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla





Akcja ratownicza na *España*. Wieże artylerii głównej już zdemontowano, widoczny kabel komunikacyjny łączący okręt z brzegiem.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow



szabrownictwu, do czasu rozpoczęcia właściwej akcji ratowniczej na pokładzie *España* pozostał zespół składający się z dowódcy okrętu, 2 oficerów oraz 30 marynarzy, równocześnie loty patrolowe nad jednostką rozpoczęły samoloty z *Dédalo* i *Melilla*. Czarnym dniem dla lotników był pierwszy dzień prac ratowniczych, gdy z powodu mgły wodowało przymusowo aż 5 maszyn, z których na szczęście żadna nie została poważnie uszkodzona.

Po 4 dniach, gdy z Gibraltaru nadeszły silne holowniki, rozpoczęto prace ratownicze, które jednak mimo zaangażowania w nie sporej liczby okrętów i statków, okazały się bezskuteczne. W ciągu najbliższych miesięcy próbowano różnorodnych sposobów ściągnięcia okrętu na głęboką wodę, jednak wszystkie próby zakończyły się niepowodzeniem.

W styczniu 1924 wyszedł specjalny królewski dekret, który asygnował kredyt w kwocie 2 mln peset na ratowanie *España*. Kierownictwo prac ratowniczych objął ppłk korpusu inżynierów budownictwa okrętowego Augusto Miranda, któremu dekret udzielił specjalnych pełnomocnictw.

Przez całe lato roku 1924 prowadzono na szeroką skalę prace ratowni-

cze. W celu ściągnięcia *España* na głęboką wodę, postanowiono zmniejszyć wagę kadłuba okrętu. Z pokładu zdemontowano wszystko, co nadawało się do zdjęcia. We wrześniu wraz z podejściem silnego dżwigu pływającego przysłała kolej na artylerię głównego kalibru. Niestety znów nie obyło się bez incydentów, dla podniesienia zsuniętych pod wodę luf trzeba było skorzystać z usług specjalnej jednostki ratowniczej okrętów podwodnych *Kanguro*. W końcu jesienią pojawiła się nadzieja na pomyślne zakończenie operacji ratowniczej.

Niestety „nieoczekiwanie” nadeszła jesień z charakterystycznymi dla niej silnymi sztormami. Kadłub okrętu silnie osłabiony zarówno katastrofą w roku poprzednim jak i pracami ratowniczymi, nie wytrzymał sztormu w dniu 20 listopada 1924. W tym dniu kadłub przełamał się i przewrócił, co spowodowało, że wszelkie dalsze prace ratownicze stały się już bezprzedmiotowe.

W początkach 1925 hiszpańskie Ministerstwo Marynarki oficjalnie ogłosiło fakt utraty okrętu liniowego i pozwoliło wykorzystać do różnych celów jego uratowane elementy składowe. Artyleria głównego kalibru została w większości przeznaczona na wzmocnienie obro-

ny nadbrzeżnej północnego Maroka, 4 działa kal. 102 mm ustawiono w baterii na wyspie Isla Tarifa, przykrywającej wejście do Kadyksu, a szereg kolejnych trafiło do baterii na Wyspach Kanaryjskich.

Zatopione resztki kadłuba stopniowo znikwały pod wodą, przy czym sztormu rozrzuciły je na sporym rejonie morskiego dna. Tak że obecnie pletwnurkowie znajdują niektóre fragmenty okrętu liniowego rozrzucone żywiołem w całkiem sporej odległości od miejsca katastrofy.

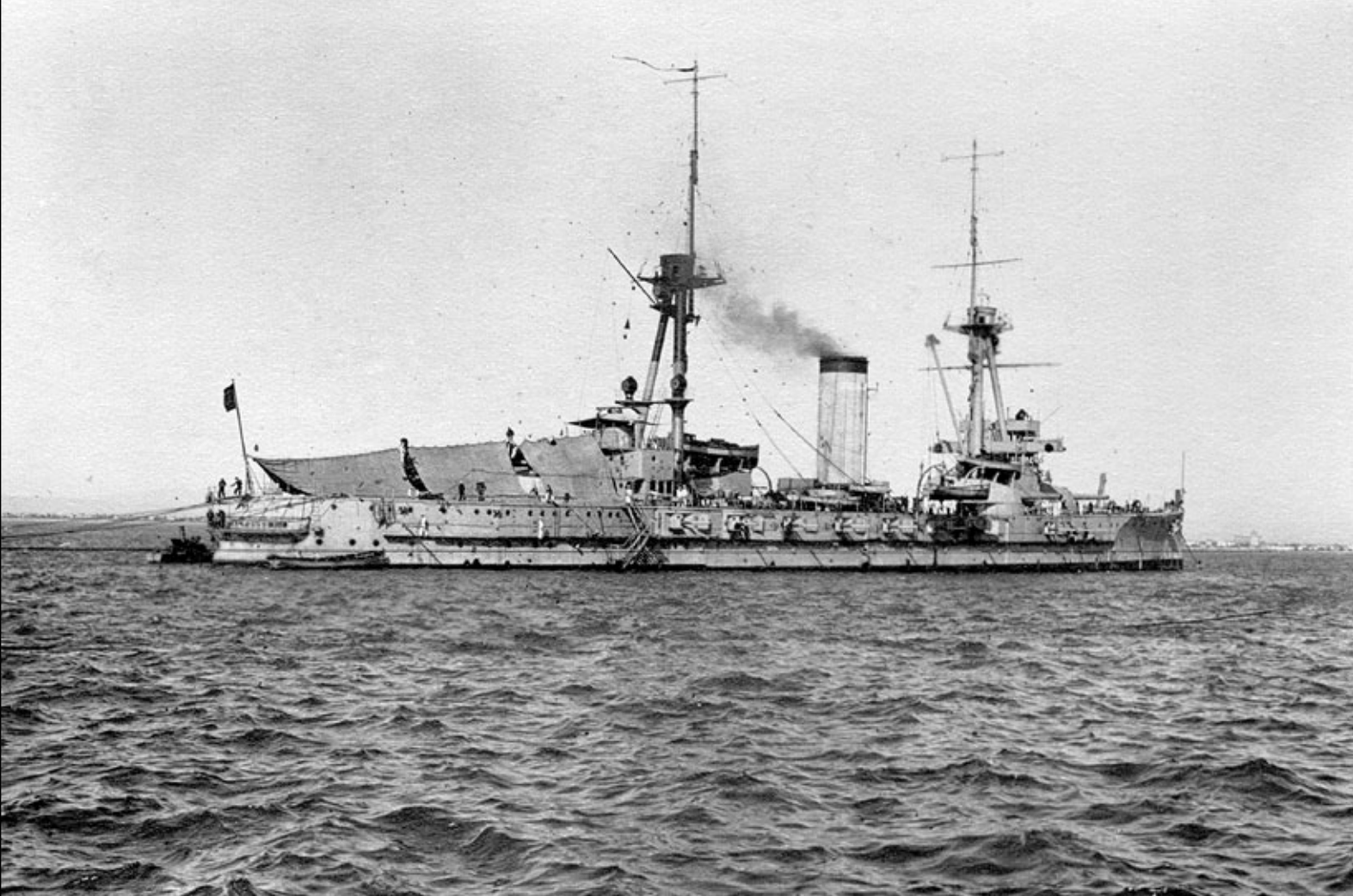
W roku 1925 dowódca *España* kmdr Pedro Sans stanął przed wojennym trybunałem. Rzecz zrozumiała został uniewinniony, bowiem uznanie winy oznaczało by zdemaskowanie całych panujących we flocie porządków. O jakim dochodzeniu w sprawie można było mówić, skoro w owym czasie w Hiszpanii funkcjonowały dwa całkowicie różne komplety map miejsca katastrofy – Ministerstwa Wojny oraz służby hydrograficznej Ministerstwa Marynarki! W rezultacie postanowiono przeprowadzić na szeroką skalę prace hydrograficzne północnych wybrzeży Maroka, a do wsparcia ogniowego działań lądowych wykorzystywać wyłącznie kanonierki.

*España* po sztormie 20 listopada 1924 roku, w skutek którego kadłub uległ przełamaniu.

Fot. zbiory Antonio G. Erce Lisarraga







*Alfonso XIII*, Walencja, lipiec 1929 roku. Uwagę zwracają płóciennne tenty na rufie chroniące przed upałem.

Fot. zbiory Juan B. Robert Rogra

## ALFONSO XIII → ESPAÑA (II)

Uroczyste położenie stępki pod drugi okręt serii *Alfonso XIII* odbyło się w El Ferrol w dniu 23 lutego 1910. O godz. 14.00 w dniu 7 maja 1913 kadłub przyszłego okrętu liniowego spłynął na wodę. Tradycyjnego chrztu jednostki dokonała infantka Isabela. Zakładano, że w ceremonii będzie uczestniczył król Alfonso XIII, jednak sprawy zatrzymały go w Paryżu, tak że córka zastępowała monarchę. Po poświęceniu okrętu liniowego przez arcybiskupa, prezes SECN hrabia Subiria wręczył infantce ozdobiony złotem toporek i kadłub szczęśliwie spłynął na wodę.

W dniu 16 sierpnia 1915 marynarka wojenna podpisała akt odbioru okrętu. Tym nie mniej jednak z uwagi na toczący się światowy konflikt wszystkie przyszłe ruchy jednostki ograniczyły się do zatoki w El Ferrol. Aby urozmaicić dni powszednie, przykładowo na Boże Narodzenie w 1915 narodowa loteria zorganizowała wśród załogi rozgrywkę, których zwycięzca otrzymał nagrodę pieniężną w wysokości 48 tys. peset.

Królewski dekret z 27 marca 1918 skupiał wszystkie 3 dreadnoty w Pierwszym Dywizjonie Eskadry Ćwiczebnej, jednak w przeciwieństwie do swego

bliźniaka *Alfonso XIII* został przerwany do Afryki Północnej, gdzie przystąpił do wykonywania rutynowej służby polegającej na prowadzeniu blokady wybrzeża i wspieraniu ogniem artyleryjskim nadmorskiego skrzydła armii. Właśnie w czasie kampanii roku 1919 działa okrętu, pierwszego z całej serii, otwały ogień do przeciwnika. W czerwcu 1919 na pokładzie jednostki podniósł swoją flagę wiceadm. Pentado, d-ca Eskadry Ćwiczebnej. W towarzystwie niszczyciela *Villaamil* okręt opuścił Kadyks i skierował się do Vigo. W dniu 18 sierpnia wraz z bliźniakiem *España* pod eskortą niszczycieli *Osa* i *Bustamante* uczestniczył w dużych manewrach morskich u wybrzeży Galicji, po których zakończeniu powrócił do El Ferrol.

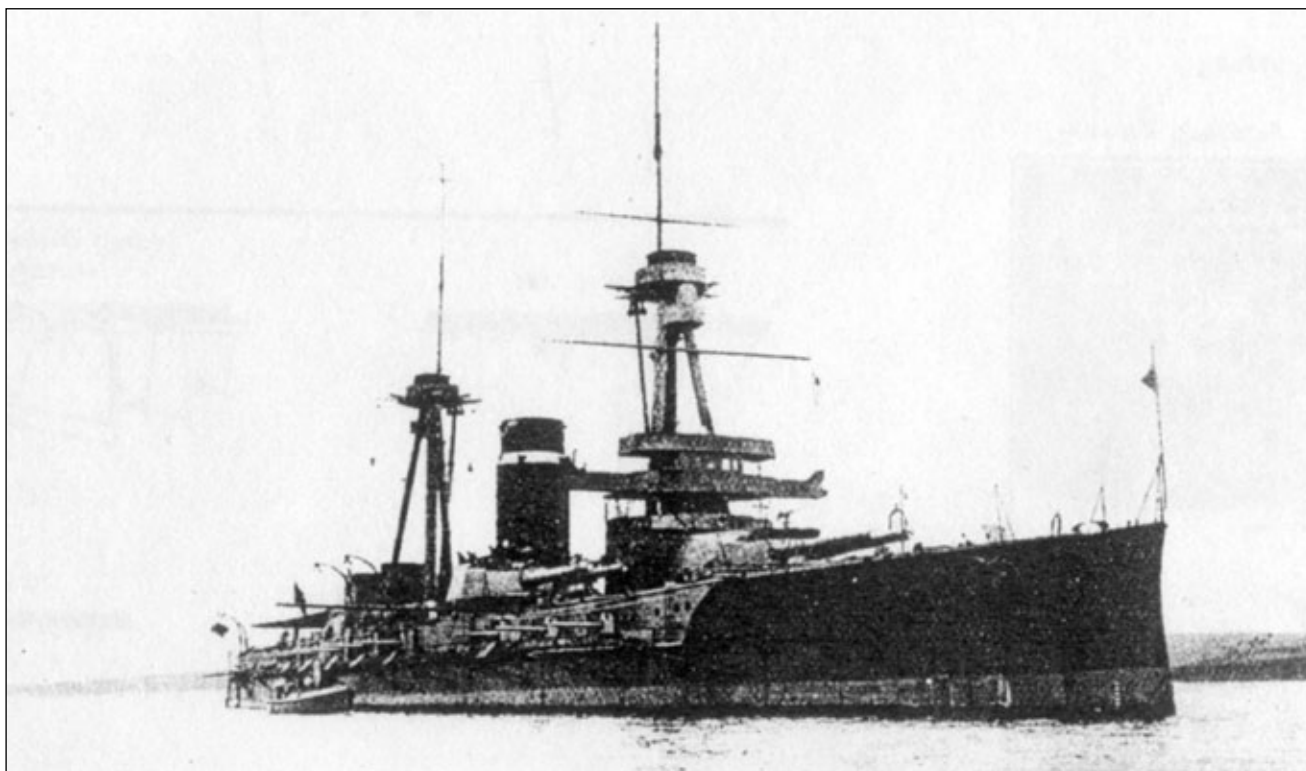
latem 1919 artyleryjskie wsparcie dział dużego kalibru zapewniał stary pancernik *Pelayo*, jednak Ministerstwo Marynarki podjęło decyzję o jego przebudowie na okręt szkolny. Oznaczało to, że *Pelayo* zastępował dreadnoty po raz ostatni. Od tej pory cały ciężar operacji bojowych spoczął właśnie na nowych okrętach liniowych. W związku z tym już w styczniu 1920 *Alfonso XIII* powrócił do Kadyksu by w razie potrze-

by móc natychmiast przejść na wody marokańskie,

Międzynarodowy prestiż Hiszpanii wymagał jednak innych działań i latem 1920 oba ukończone dreadnoty postanowiono wykorzystać do misji dyplomatycznych, pretekstem których była 400 rocznica rejsu „Hernando Magallanesa” – jak brzmiała zhispanizowana wersja nazwiska Fernando Magellana. O ile *España* wyróżniła się rejsom do portów Ameryki Południowej leżących nad Pacyfikiem, to *Alfonso XIII* otrzymał zadanie reprezentowania hiszpańskiej bandery na wybrzeżu atlantyckim. Po raz pierwszy zadanie to otrzymała tak duża hiszpańska jednostka.

Wizyta rozpoczęła się od odwiedzenia Hawany. Hiszpańska kolonia w Hawanie z wielką radością witała pojawienie się jednostki koło zamku Morro i podarowała banderę bojową ufundowaną przez kupiecką gildię miasta. Warto zaznaczyć, że jednostka był pierwszym hiszpańskim okrętem jaki odwiedził Hawanę od czasu uzyskania przez Kubę niepodległości (jeśli nie liczyć wizyty w dniu 24 czerwca 1908 okrętu szkolnego *Nautilus*). Pojawienie się w tej byłej kolonii najpotężniejsze- go hiszpańskiego okrętu wywołało falę





*Alfonso XIII* w 1919 roku w czarnym malowaniu.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow

patriotyzmu wśród miejscowych Hiszpanów. W rezultacie pojawiła się idea upamiętnienia pomnikiem marynarzy poległych w 1898. Pierwsze 250 peset na ten cel zebrała wśród siebie hiszpańska kolonia w Hawanie. W rezultacie 3 lata później w Kartagenie odsłonięto pomnik bohaterów Cavite i Santiago de Cuba. W uroczystości uczestniczył monarcha, którego imię na burcie jednostki zapoczątkowało całą inicjatywę.

W październiku okręt liniowy skierował się do Puerto Rico, następnie odwiedził szereg portów atlantyckiego wybrzeża USA. Godne uwagi wydarzenia rozegrały się w Annapolis. W owym czasie w porcie stał na kotwicy eks-hiszpański krążownik *Reina Mercedes*, zdobyty przez Amerykanów w Santiago. Obie strony oddały powitalne saluty, w czasie którego nad *Mercedes* na krótki moment pojawiła się znów hiszpańska flaga. Po wizycie w Nowym Jorku jednostka powróciła do Hiszpanii.

Z wydarzeń następnego roku, należy przede wszystkim wspomnieć styczeń 1921, gdy okręt liniowy jako pierwsza jednostka hiszpańskiej floty otrzymała żyrokompas systemu „Sperry”.

W kwietniu 1921 *Alfonso XIII* ponownie przerzucono na wody Północnej Afryki, gdzie wrócił do wykonywania zadań związanych z morską blokadą Po klęsce pod Annoual okręt zaczął bardziej aktywnie uczestniczyć we wspieraniu wojsk lądowych, przy czym

największą była operacja wsparcia desantu wysadzonego w październiku w Tiguiche. Ogółem w ciągu roku 1921 jednostka wystrzeliła 515 pocisków kal. 305 mm oraz 538 kal. 102 mm.

W następnym roku *Alfonso XIII* przeprowadził jeszcze kilka operacji wsparcia armii lądowej i wysadzanych desantów. W roku 1922 do służby wszedł transportowiec wodnosamolotów *Dédalo*. Praktycznie od samego początku okręt ten ściśle współpracował z *Alfonso XIII* w ramach jednego zespołu. Taka swoista „symbioza” była bardzo korzystna dla obu jednostek, okręt liniowy ochraniał swoją artylerią transportowiec wodnosamolotów, którego maszyny prowadziły rozpoznanie i kierowały ogniem artyleryjskim. Jeszcze jednym ważnym wydarzeniem tego roku było skupienie w ramach Eskadry Ćwiczebnej dowodzonej przez kontradm. Gomeza Rube po raz pierwszy i jak się miało okazać ostatni wszystkich trzech nowych dreadnotów (poza nimi w skład zespołu wchodziły jeszcze 3 niszczyciele typu *Villaamil* oraz torpedowce *No 5* i *No 14*).

W sierpniu 1923 okręt liniowy uczestniczył w akcji ratowniczej swego bliźniaka *España*, lecz jedynym rezultatem całej operacji było wprowadzenie do załogi jednostki w kwietniu 1924 etatowych nurków. Najważniejszą jednak lekcją wyciągniętą z utraty dreadnotu był wycofanie dużych jednostek nawod-

nych z udziału w operacjach blokadowych.

W tym czasie Hiszpanie zaczęli aktywnie poszukiwać na arenie międzynarodowej sojusznika do własnych działań w Maroku. Wojskowa dyktatura gen. Primo de Rivera – Dyktatoria, która doszła do władzy w Hiszpanii próbowała znaleźć poparcie u innej śródziemnomorskiej dyktatury – Musoliniego. Primo de Rivera widział podstawę destabilizacji północnego Maroka w Tangerze, który Rifeni bardzo umiejętnie wykorzystywali dla swoich intryg (przede wszystkim dla tajnych dostaw uzbrojenia), Włosi zaś podzielali idee włączenia Tangeru do hiszpańskiej strefy protektoratu, co stanowić miało realną podstawę dla stworzenia wojsko-politycznej osi Madryt – Rzym. Jak byto dziwnie nie wyglądało, ale właśnie oba hiszpańskie dreadnoty wzięły udział w królewskiej wizycie we Włoszech.

W listopadzie 1923 w Walencji na pokład *Alfonso XIII* wsiadła rodzina królewska i prezydent Dyktatoriatu. Ceremonii towarzyszył „airshow” w wykonaniu wodnosamolotów z *Dédalo*. Najjaśniejsza delegacji przybyła do La Spezia 15 listopada, eskortowana przez okręt liniowy *Jaime I*, krążownik *Reina Victoria Eugenia* (nazwany tak na cześć żony Alfonso XIII, zwyczaj nazywania okrętów na cześć panujących monarchów, był dość popularny w krajach zachodniej Europy, przyczyny rezygnacji

Rosji z takiej praktyki należy doszukiwać się w wydarzeniach XVIII stulecia, gdy Turcy o mało co nie zdobyli okręt liniowy nazwany na cześć monarchii *Jekaterina II*), niszczyciele *Cadarso* i *Villaamil* oraz 4 okręty podwodne typu *B*.

Jednak już 18 grudnia Włosi oficjalnie zrezygnowali z dalszego popierania idei przekazania Tangeru Hiszpanii, co doprowadziło do rozpadu właściwie nawet jeszcze nie zawiązanego sojuszu. Były dwie podstawowe takiej postawy Włoch, po pierwsze silny opór Francji, dostrzegającej zagrożenie swoich interesów przez taki blok, a po drugie kierunek marokańskie tak naprawdę nie był dla Italii w żadnym stopniu atrakcyjny i perspektywiczny. Późniejsze wydarzenie, jakie rozegrały się w Maroku dały jednak Hiszpanom możliwość znalezienia sobie rzeczywistego sojusznika. W kwietniu 1925 sytuacja w Maroku uległa ponownej destabilizacji. Na stronę powstańców przeszedł szereg kolejnych plemion, co pozwoliło im na podjęcie działań bojowych na dużą skalę. W dniu 20 sierpnia Rifeni niespodziewanym uderzeniem zdobyli należącą do Hiszpanii od roku 1673 wyspę Peñon, w rezultacie czego władze

hiszpańskie obwieścili o rozpoczęciu aktywnych działań przeciwko buntownikom. W początkowym etapie proponowano wprowadzenie ostrej blokady wybrzeża, tak by nie tylko uniemożliwić dostawę sprzętu wojennego dla Rifinów, ale nawet połów ryb w przybrzeżnych wodach.

Choć po stracie *España* Hiszpanie przerzucili cały ciężar działań bojowych na kanonierki i dozorowce, to w rozpoczętej operacji uczestniczyła praktycznie cała flota, w tym 2 drednoty. W dniu 27 maja *Alfonso XIII*, na którym podniósł swoją flagę wiceadm. Yolí, *Jaime I* wraz z niszczycielem *Alsedo*, wyszły z Kartageny w celu przeprowadzenia szkolenia bojowego, obejmującego również strzelania artyleryjskie.

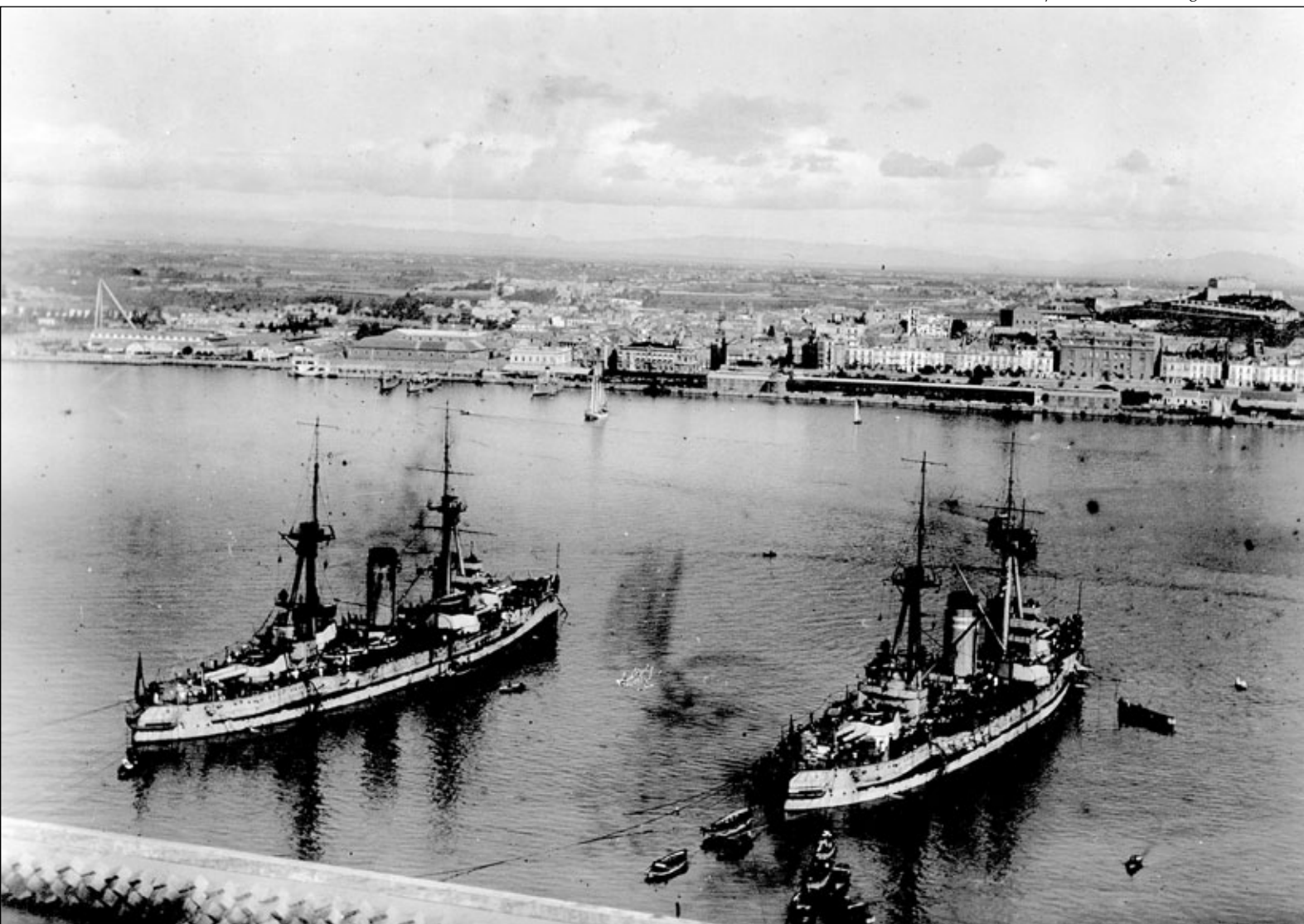
W dniu 3 czerwca do zespołu dołączył niszczyciel *Velasco*, zaś w Zatoce Algieras rozpoczęto koncentrację sił wydzielonych do przeprowadzenia operacji. W dniu 10 czerwca eskadra została oficjalnie podporządkowana głównodowodzącemu. 14 czerwca dołączył krążownik *Méndez Núñez*, a 4 lipca – jego bliźniak *Blas de Lezo*, kończąc tym samym formowanie „Eskadry”. W dniu 11 lipca dołączył transportowiec wod-

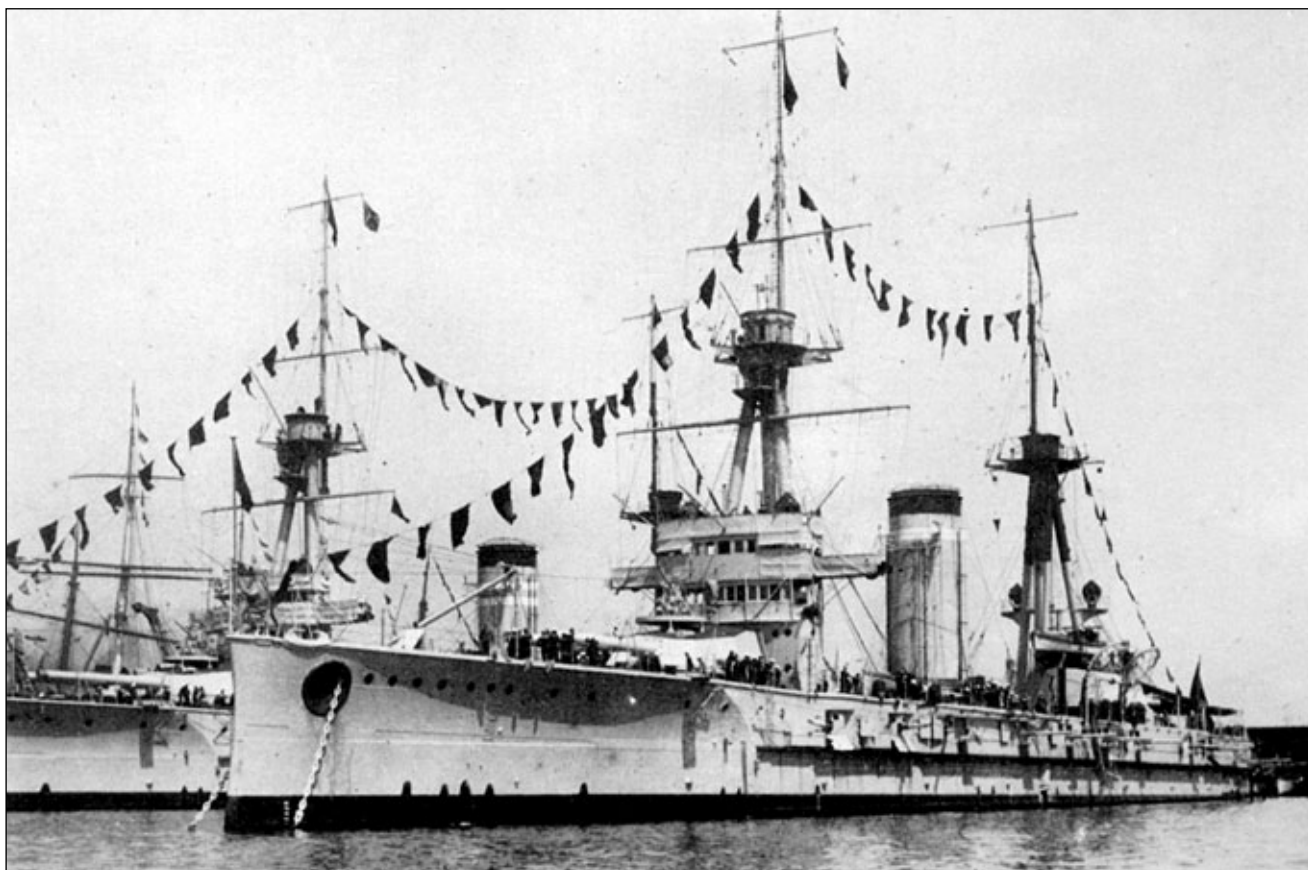
nosamolotów *Dédalo* oraz torpedowce *No 11* i *No 17*, które jednak pod względem operacyjny m nie były podporządkowane wiceadm. Yolí. *Dédalo* tworzył samodzielny oddział lotnictwa morskiego, zaś torpedowce weszły w skład „Sił Morskich Afryki Północnej” i zostały przydzielone jako eskorta transportowca wodnosamolotów.

Jednak w operacji desantowej nastąpiła nieprzewidziana zwłoka, za którą winę ponosili zbuntowani Rifeni, którzy tym razem skierowali swoje działania przeciwko Francuzom. Abd el-Krim zamierzał zdobyć stolicę Maroka miasto Fez, znajdujące się we francuskiej części protektoratu. Dało by to jemu możliwość pozyskania dalszych stronników oraz poprawiło pozycję w międzynarodowych negocjacjach. Abd el-Krim nie wiedział jednak, że zadając dotkliwą klęskę Francuzom sam niejako przesądził swój los, bowiem naruszył poczucie ich narodowej dumy – jak to oni, zwycięscy Niemców w wojnie światowej mieli zostać pobici przez jakiś dzikusów. W rezultacie już w maju odbyły się hiszpańsko-francuskie rozmowy o aktualnym położeniu i warunkach wprowadzenia pokoju w Maroku. Ponieważ

Fotografia lotnicza wewnętrznej redy Barcelony. Na pierwszym planie *Alfonso XII* i *Jaime I*, wrzesień – październik 1928 roku.

Fot. zbioru Juan B. Robert Rogra





*Alfonso XIII* w Barcelonie, po lewej stronie widoczny *Jaime I*, 1929 rok.

Fot. zbiory Manuel Ramíres Gabarrús

Abd el-Krim odmówił przyłączenia się do hiszpańsko-francuskiego porozumienia, gen. Primo de Rivera i marsz. Pétain ogłosili w dniu 28 lipca, że jedynym możliwym sposobem okiełznania Rifenów pozostają działania wojenne, i tym samym początkowo wyłącznie hiszpańska operacja desantowa zmieniła się we wspólne hiszpańsko-francuskie przedsięwzięcie.

Początkowo Hiszpanie planowali lądowanie na plażach w rejonie Morro Nuevo, jednak z uwagi na zwielokrotnienie sił desantu postanowiono również rozszerzyć front lądowania od Morro Nuevo do Azdir. Przy planowaniu operacji ogromne znaczenie miały francuskie doświadczenia zdobyte w czasie operacji pod Gallipoli. Do desantu przeznaczono 2 brygady: działania brygady gen. Fernández de Pereza zabezpieczała francuska eskadra kontradm. Hallier w składzie okręt liniowy *Paris*, krążowniki *Metz* i *Strasbourg* oraz niszczyciele *Annamite* i *Tonkinois*, a brygady gen. Leopoldo Saro eskadra wiceadm. Yolí. Naczelne dowództwo operacji spoczywało w rękach gen. Primo de Rivera, który wraz ze sztabem znajdował się na pokładzie *Alfonso XIII*.

W dniu 1 września Eskadra otrzymała długo oczekiwany rozkaz wejścia do Alhucemas. W tym dniu *Alfonso XIII*

ostrzeliwał wybrzeża Zatoki Alhucemas, aby wywołać u przeciwnika wrażenie przeprowadzania zwyczajnej rutynowej operacji. 5 września o godz. 14.00 w rejonie Rio Martín na pokład *Alfonso XIII* wszedł gen Primo de Rivera ze swoim sztabem.

Ranikiem 6 września rozpoczęło się wyjście hiszpańskich sił z Ceuty do rejonu desantowania. Bezpośrednie wsparcie desantu zapewniały okręty „Sił Morskich Afryki Północnej” (2 krążowniki, 6 kanonierek, 4 torpedowce, 10 dozorowców i 4 holowniki). Eskadrę wiceadm. Yolí przeznaczono do dalekiego wsparcia desantu.

6 września 1925 hiszpańskie okręty rozpoczęły ostrzał szeregu punktów marokańskiego wybrzeża, tak by stworzyć u przeciwnika wrażenie prowadzenia rutynowej operacji. *Reina Victoria Eugenia* ostrzeliwała rejon ujścia rzeki Lay, a oba drednoty wzgórze Tiquisazt, podczas, gdy 4 wodnosamoloty z *Dédalo* przeprowadziły bombardowanie z powietrza i korygowały ogień ciężkich dział. O godz. 18.00 okręty liniowe postawiły zasłonę dymu, by ukryć wysadzany w rejonie Morro Nuevo desant. Z nastaniem zmroku okręty eskadry oświetlały reflektorami bojowymi szereg punktów wybrzeża by nie dać odpocząć przeciwnikowi.

O świcie 8 września okręty desantu rozpoczęły jego wysadzanie w wyznaczonym rejonie. Gdy jednak podniosła się mgła okazało się, że jednostki desantu z uwagi na ich różne parametry techniczne i silne prądy morskie są rozproszone na dużym obszarze. W rezultacie Primo de Rivera postanowił przesunąć o dobę termin samego lądowania. Ranikiem 8 września mimo mgły i silnego wschodniego wiatru, dowództwo postanowiło mimo wszystko rozpocząć operację (charakterystyczny fakt, meteorolodzy uprzedzali o pogorszeniu się pogody, na co Primo de Rivera zapewnił, że będzie dobra... jednak mu się nie udało). Desant liczący 9,4 tys. żołnierzy brygady był skoordynowany z francuskim natarciem w dolinie Wergha i hiszpańskim w pobliżu Tetuánu.

*Alfonso XIII* stał na kotwicy w odległości 1000 m od brzegu, na wyznaczonym mu odcinku wybrzeża. O godz. 13.00 po przygotowawczym ostrzale z dużych okrętów, do brzegu dobiła pierwsza z 3 barek pierwszej fali desantu K-23, a następnie po raz pierwszy w tego rodzaju operacjach na brzeg zjechały 3 czołgi Renault M 1917 FT co miało miejsce na plaży Sebadilla, nieco na zachód od miasteczka Iksadin.

Choć obrońcy pod każdym względem ustępowali Hiszpanom, to jednak dzia-

łali ze sporym zuchwalstwem. Wg danych hiszpańskiego wywiadu w rejonie miało znajdować się 14 – 15 połowych armat kal. 75-90 mm i nawet *Alfonso XIII* został trafiony pociskiem jednego z nich! Pocisk trafił w pas pancerza burtowego i nie spowodował żadnych uszkodzeń.

W dniu 11 września o godz. 06.30 francuskie okręty rozpoczęły wsparcie lądowania desantu 9 tys. żołnierzy brygady Pereza.

Desant podobnie jak ten z 8 września nie odbył się w zaplanowanym miejscu w rejonie Sfiha – Espalmadero na plaży koło Punto de los Frailes.

Ogółem między 8 a 14 września wysadzono na brzeg 12 tys. ludzi i 16 czołgów. Do 23 września desant osiągnął górski masyw Malmusi, do 30-go ujście rzeki Isli, a w końcu 1 października rozszerzono przyczółek do rejonu Rocosas – Sfiha, stwarzając zagrożenie dla stolicy Rifenów w Ażdir, zwłaszcza po opanowaniu wzgórz Monte Amecram i Adrar Sedum. W rezultacie następnego dnia zajęto Ażdir praktycznie bez walki. Przez cały ten czas okręty liniowe ogniem swych dział wspierały nadmorskie skrzydło desantu, krusząc całkiem silne rifeńskie umocnienia. Szczególnego znaczenia nabrało wsparcie w okre-

sie między 14 a 22 września, gdy z uwagi na warunki pogodowe niemożliwy był dowóz wzmocnienia. Warto także wspomnieć, zupełnie niesłusznie pomijany fakt, że do chwili wybuchu II wojny światowej praktycznie tylko Hiszpania posiadała doświadczenie w przeprowadzaniu desantów na tak dużą skalę, tak że za zgodą władz wojskowych hiszpańscy specjaliści konsultowali nawet swych amerykańskich kolegów.

Po tej operacji dalszy niepodległy byt marokańskiego państwa był przesądzony, jednak działania bojowe w północnej Afryce trwały jeszcze i w następnym roku. W tych operacjach większą rolę odgrywały jednak już małe kanonierki i jednostki zaopatrzeniowe. W tej sytuacji w październiku *Alfonso XIII* powraca do Kartageny, gdzie w listopadzie dołącza do niego bliźniaczy *Jaime I*.

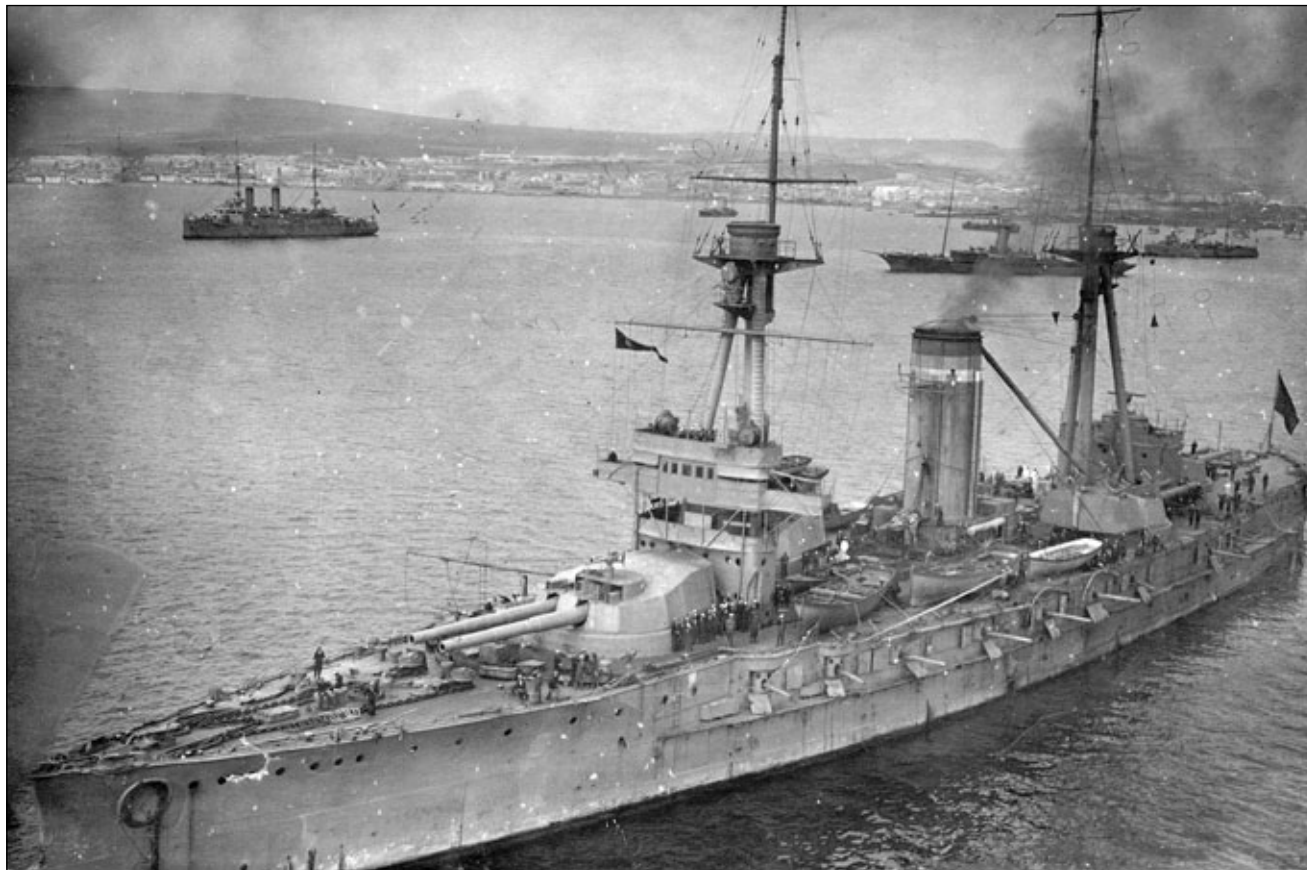
Z innych zasługujących na uwagę faktów tego okresu wspomnieć należy udział *Alfonso XIII* i *Jaime I* w eskortowaniu w lipcu 1927 królewskiej pary w podróży do „uspokojonej” strefy protektoratu. W dniu 20 października 1927 królewski dekret zmienił Eskadrę Ćwiczebną w Eskadrę, w której skład obok dreadnotów weszły również 2 najnowsze krążowniki typu *Príncipe Alfonso*.

Jesienią 1929 odbyły się duże manewry Eskadry w rejonie między Kartageną a Wyspami Balearskimi. Parametry taktyczno-techniczne najnowszych krążowników *Príncipe Alfonso* i *Almirante Cervera* odbiegały na tyle od bojowych możliwości dreadnotów – weteranów, że Ministerstwo Marynarki podjęło decyzję o podjęciu ich gruntownej modernizacji.

Proklamowanie republiki spowodowało, że wydatki na flotę ulegały stałemu zmniejszaniu (w ciągu 5 lat wydatki Ministerstwa Marynarki zmniejszono 2,5-krotnie, ze 100 mln peset w 1930 do 40 mln w 1936) i o żadnej modernizacji, a co dopiero budowie nowych jednostek, w ramach przydzielonych środków, nie mogło być mowy. Jedynym, co zmieniło się na *Alfonso XIII*, to nazwa okrętu. Imię obalonego monarchy uznano za nie patriotyczne i specjalnym poleceniem władz 17 kwietnia 1931 roku okręt liniowy otrzymał nazwę *España*, tak jak utracony kilka lat wcześniej bliźniak. W dniu 22 kwietnia 1931 wydano populistyczny rozkaz „O zwalnianiu do rezerwy”. Rozkaz spowodował radość personelu i załoga *España* została natychmiast zredukowana do 1/3 stanu etatowego. Sytuacja taka utrzyma-

*Alfonso XIII*, prawdopodobnie w 1930 roku. Na drugim planie od lewej na prawą: *Cataluna*, *Urania*, niszczyciel typu *Bustamante* i kanonierka typu *Canalejas*.

Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla







Reda Walencji 7 kwietnia 1931 roku. Od lewej do prawej: *Almirante Cervera* (widoczny tylko dziób), *Alfonso XIII*, *Jaime I*, *Principe Alfonso*, *Miguel de Cervantes*.  
Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla

ła się przez 4 miesiące, aż do chwili przybycia nowych rekrutów.

Wracając do reformy floty, 19 sierpnia 1931 władze ogłosiły utworzenie Pierwszego Dywizjonu Eskadry w składzie; drednoty *España* i *Jaime I* oraz krążowników *Libertad*, *Almirante Cervera* i *Miguel de Cervantes*. W praktyce było to naigrywanie się ze starego okrętu, który w tym czasie znajdował się w El Ferrol, z całkowicie niesprawnymi maszynami i każde jego wyjście z zatoki w składzie dywizjonu możliwe było jedynie na holu.

W rezultacie, specjalnym rozkazem z 15 listopada 1931 okręt liniowy *España* został przeniesiony do I rezerwy, by następnie w ciągu kolejnych 45 dni, zgodnie z „*Regulaminem o stanie okrętów*” zostać całkowicie rozbromionym.

Wszystkie późniejsze dyskusje o losie *España* sprowadzały się generalnie do dwóch wariantów: oddać jednostkę na złom albo mimo wszystko przeprowadzić modernizację. Stąd też do-

kumenty Ministerstwa Marynarki to znoszą, to znów przywracają I rezerwę. Przykładowo rozkazem z 14 lipca 1932 i z 30 listopada 1935 okręt przeniesiono do I rezerwy, przy czym ostatni rozkaz nr 271 właśnie z 30 listopada 1935 przenoszący ostatecznie do rezerwy wydaje się mieć decydujące znaczenie. W rezultacie praktycznie cała artyleria głównego kalibru pod pretekstem remontu wież No 1 i No 4 była niezdadna do użycia.

Ale równocześnie rozkazem z 6 września 1933 okręt liniowy otrzymał nowy kod radiowy EBAB (tym samym rozkazem *Jaime I* nadano EBAA), a od 1 stycznia 1934 na burtach okrętów pojawiały się nowe numery taktyczne, przy czym *España* otrzymał unikalny w światowej historii numer „00”.

#### Bunt

Załoga okrętu jednoznacznie popierała politykę Frontu Ludowego. Rewolucyjnej agitacji pomógł fakt, że na okręcie pozostała jedynie nieliczna za-

łoga, przeznaczona praktycznie do jego ochrony, która bez trudności mogła kontaktować się z nastrojonymi rewolucyjnie robotnikami. Przy czym w roku 1936 o jakiegokolwiek gotowości bojowej jednostki trudno mówić. Okręt był całkowicie zdekompletowany, większość cennego wyposażenia, w tym nawigacyjnego i łączności, została przekazana na przechowanie do magazynów na lądzie. Ani kotły, ani maszyny, ani uzbrojenie nie nadawało się do użycia bojowego bez solidnego remontu. W chwili buntu okrętem dowodził kmr por. Luis Pinero Bonet, jednak dosłownie przed samymi wydarzeniami został wezwany do Madrytu i czasowo przekazał dowodzenie w ręce kmr ppor. Gabriel Anton Roza.

Po wybuchu buntu znajdujące się w El Ferrol okręty pozostały wierne republice. W dniu 18 lipca po odejściu krążowników *Libertad* i *Miguel de Cervantes* sytuacja uległa jednak zmianie. W całej Galicji dochodziło do wystąpień frankistów, w związku z czym

na znak protestu robotnicy El Ferrol w dniu 20 lipca postanowili ogłosić strajk polityczny.

W tym czasie w El Ferrol znajdowały się: krążownik *Almirante Cervera* w doku, przy nabrzeżach okręt liniowy *España*, 2 jeszcze nieuzbrojone krążowniki *Canarias* i *Baleares*, niszczyciel *Velasco*, dozorca *Xauen* i *Uad Martin*, torpedowce *No 2* i *No 7*, a także przybyły z Avila transportowiec *Contramaestro Casado*. W różnych stadiach budowy pozostawały stawiacze min *Júpiter*, *Vulcano* i *Neptuno*. Najbardziej rewolucyjnie nastawieni marynarze odeszli na pokładach krążowników, ale mimo to obsada bazy liczyła około 3700 ludzi, którzy kontrolowali port, arsenał, koszary i szkołę morską. Niektórzy z marynarzy popierali bunt, niektórzy republikę, jednak większość zajmowała pozycję neutralną, oczekując dalszego rozwoju wydarzeń.

Po rozpoczęciu strajku, gdy tylko na brzegu miało miejsce kilka eksplozji, dowódca okrętu liniowego Anton, rozkazał sformować zbiorczą kompanię do pomocy dowództwu bazy, w której grupy robotników próbowały zdobyć szturmem arsenał, gdzie przechowywano broń. Oficerowie *España* liczyli, że załoga weźmie ich stronę, jednak się przeliczyli. Komitet okrętowy, gdy dowiedział się o formowaniu kompanii, uznał, zgodnie z resztą z prawdą, te działania za wsparcie buntowników. Trzech aktywistów komitetu, wraz z ludźmi ze zbiorczej kompanii, natychmiast udali się na rufę okrętu, gdzie znajdował się dowódca i zażądali od niego odpowiedzi o przeznaczeniu kompanii. Anton odpowiadał w ostrej formie, że to on jej dowódcą i wszyscy będą wypełniać jego rozkazy, co spowodowało strzelaninę. Porucznik Núñez de Prado nie zdążył nawet wyciągnąć broni, bo wcześniej znalazł się na linii ognia i został podziurawiony kulami. W trakcie strzelaniny został jeszcze śmiertelnie ranny porucznik don Carlos Suanzes Jaudenes. Rany odniósł także i sam Anton, lecz, gdy próbował dowlec się do lazaretu pokładowego został zakłuty bagnietami przez marynarzy (zgodnie z materiałami sprawy sądowej, zabójstwa miał dokonać palacz o przezwisku Chiquito, motywując to tym, że wcześniej dowódca ukarał go niesprawiedliwie za pijaństwo). W odpowiedzi na strzelaninę, z brzegu otwarła ogień morską piechota, wsparta przez zbuntowanych oficerów, wymiana ognia wkrótce jednak wygasła, bowiem z brzegu dyna-

mika konfliktu na pokładzie była zupełnie niezrozumiała.

Wkrótce do powstańców przyłączył się krążownik *Almirante Cervera*, który wszedł na środek zatoki i wziął na celownik swych dział głównego kalibru najważniejsze punkty arsenału.

Po przejściu komendy nad okrętem liniowym, komitet okrętowy natychmiast podniósł na nim republikańską flagę. Część marynarzy zeszła na brzeg, tym razem jednak by przyłączyć się do robotników. Nie była to co prawda zbiorcza kompania, ale oddzielne grupy marynarzy, które nie posiadały żadnego centralnego dowództwa. Wzięli oni udział w zdobyciu doku, elektrowni arsenału i szeregu innych kluczowych punktów. W zdobytej stacji radiowej arsenału, udało się aresztować jej dowódcę porucznika don Jesús Escudero Arevalo, które wkrótce potem rozstrzelano pod zarzutem, że jakoby brał udział w strzelaniu do marynarzy. Tym nie mniej jednak, nie bacząc na wszystkie sukcesy były to jedynie luźne grupy bez jednolitego dowództwa, czego najlepszym dowodem może być fakt, że w nocy 21 lipca doszło do strzelaniny między dwoma z nich.

I rzeczywiście regularne wojska buntowników dały sobie z nimi radę. Największy efekt psychologiczny wywołało bombardowanie *España* i krążownika *Almirante Cervera* przeprowadzone około 08.00 rano w dniu 21 lipca przez 2 wodnosamoloty Savoia Marchetti SM-62. Przy czym by przypadkiem za bardzo nie uszkodzić, cennych przecież okrętów zastosowano jedynie bomby o wagomiarze 10 kg.

Choć stopniowo dowództwo, którym kierował Lopez Amor zaczęło brać pod swoją komendę rozproszone oddziały, to jednak utracono wiele cennego czasu. Do portu dotarły 2 samochody pancerne buntowników, podciągnięto również broń ciężką – działa i moździerze. Wieczorem 21 lipca białą flagę podniósł *Almirante Cervera*. Rankiem 22 przed przybyłym na pokład kmr Francisco Moreno Fernández złożyli broń ostatni obrońcy *España*.

Ogólne straty w czasie walk o El Ferrol, pozostały nieznane, choć numer gazety „Correo Gallego” z 25 lipca mówi o 30 zabitych i 135 rannych. Przed wojennym trybunałem stanęło 72 marynarzy z *España*. 28 z nich skazano na rozstrzelanie, 34 otrzymało dożywocie, a 10 uniewinniono.

Warto zauważyć, że po tych ostatnich wydarzeniach Ministerstwo Marynarki skreśliło okręty frankistów

ze stanu floty, w następstwie czego nie mogły one formalnie podnosić hiszpańskiej bandery. W dniu 14 sierpnia pojawił się unikalny rozkaz, zgodnie z którym wszystkie późniejsze działania zdobytych w El Ferrol okrętów liniowych *España* i niszczyciela *Velasco* należy uznać za piractwo.

## Rok 1936

Natychmiast po przejściu *España* frankiści podjęli działania zmierzające do odbudowy okrętu. Pierwszym nowym dowódcą jednostki został kmr por. Luis de Vierna Belando. O ile republikańska flota miała problemy ze skompletowaniem niezbędnej obsady oficerskiej, o tyle frankistom brakowało kadry marynarskiej. Załogi uzupełniano ochotnikami, żołnierzami piechoty morskiej oraz personelem instytucji brzegowych. Jednak nawet w ramach tego kontyngentu *España* nie mógł liczyć na najlepsze kadry. W początkowej fazie wojny te zostały skierowane na uzupełnienie załóg krążownika *Almirante Cervera* i niszczyciela *Velasco*, które były wówczas najbardziej wartościowymi jednostkami floty frankistów, a później na krążowniki *Canarias* i *Baleares*. Tym nie mniej jednak udało się skompletować jądro załogi okrętu liniowego, wykorzystując do tego celu 80 uczniów morskiego poligonu artyleryjskiego.

Już 12 sierpnia udało się doprowadzić okręt do stanu, który pozwalał na samodzielne wyjście w morze, co absolutnie przeczyło przedwojennym pesymistycznym ocenom Ministerstwa Marynarki. Chociaż z artylerii głównego kalibru do stanu technicznej sprawności udało się doprowadzić 2 wieże – No 1 i No 4, zaś z artylerii średniego kalibru raptem 12 dział, to nawet w tym stanie okręt pod względem siły ognia artyleryjskiego ustępowała jedynie jednej jednostce przeciwnika – *Jaimé I*. W całkiem niedługim czasie udało się jeszcze uruchomić 1 działo we wieży No 3, natomiast wieży No 2 nie udało się już nigdy doprowadzić do stanu używalności.

Ponieważ działa kal. 102 mm ze swą donośnością 6000 m, miały jedynie umiarkowaną wartość, zostały stopniowo praktycznie w całości zdemontowane. 6 dział trafiło w charakterze artylerii plot. na krążownik *Canarias*, a kilka innych zostało zamontowanych w bateriach nadbrzeżnych w Ribadeo. Artyleria plot. jednostki składająca się z 2 starych armat kal. 76,2 mm, nie stanowiła żadnego zagrożenia dla współczesnych samolotów.



Dziekawe ujęcie *España* (II) (eks-*Alfonso XIII*) w czasie sztormu, widoczne lufy dziobowej wieży dział kal. 305 mm.  
Fot. zbiory Dionicio García Flórez



Choć okręt liniowy został uznany za nadający się do służby, jego stan techniczny wykluczał dalekie rejsy, wobec czego cały swój dalszy żywot działał w rejonie północnego wybrzeża Hiszpanii wykonując zadania o charakterze pomocniczym. Przy czym krąg zadań jaki postawiono bazującym w Galicji okrętom był niemały. Były to poszukiwania okrętów podwodnych przeciwnika, blokada republikańskiej Asturii, ochrona własnego rybołówstwa oraz ostrzał pozycji nieprzyjaciela.

Z uwagi na swój sędziwy wiek *España* była nazywana przez załogi z bazy w El Ferrol „El Abuelo” („Dziad”).

Z powodu niepowodzenia letniego natarcia na Madryt, buntownicy uznali za podstawowe zadanie sierpnia 1936 roku dojście do morza na północy Hiszpanii w prowincji Gipuscoa, dzięki czemu stało by się możliwym odcięcie Asturii i Baskonii od bezpośrednich dostaw drogą lądową z Francji. Siły gen. Mola rozpoczęły operacje które celem było opanowanie Irun i San Se-

bastián, gdzie doszło to ciężkich bojów. Sytuacja wymagała natychmiastowego wsparcia ogniowego wojsk lądowych przez jednostki floty, wśród których *España* ze swoimi działami kal. 305 mm, była cennym uzupełnieniem, bowiem pozwalała ostrzeliwać nie tylko samo wybrzeże, ale również tereny położone w głębi lądu.

W dniu 12 sierpnia o godz. 07.30 pokręt liniowy ze skompletowaną jako tako załogą i w stanie pozwalającym na samodzielne utrzymywanie się na wodzie, wyszedł po raz pierwszy w morze pod eskortą niszczyciela *Velasco*. Operacją kierował kmdr Francisco Moreno Fernández, który podniósł swą flagę na *España*. Celem operacji był ostrzał Gijón i San Sebastián, lecz Moreno rozpatrywał to wyjście w morze jako trening dla załogi jednostki.

Dowództwo frankistów wysłało *España* w morze aby przechwycić wracający do Hiszpanii liniowiec pasażerski *Cristóbal Colón* (10 800 BRT). Statek

ten opuścił Hawanę jeszcze w końcu lipca i w tych dniach oczekiwano jego pojawienia się w rejonie jednego z kontrolowanych przez republikanów portów. Niestety pojawienie się *España* nie pomogło wiele w wykonaniu zadania, bowiem *Cristóbal Colón* zdołał ująć pogoni krążownika *Almirante Cervera* i wejść do Santander.

Tym nie mniej okręt po osiągnięciu wyznaczonego kwadratu, ostrzelał stolicę Guizpuloa San Sebastián, a także znajdujące się w pobliżu pozycje republikanów, które hamowały frankistowskie natarcie. Następnie jednostka przeniosła ogień na cele znajdujące się wzdłuż szosy San Sebastián – Bilbao.

W dniu 15 sierpnia *España* i *Velasco* znajdowały się w rejonie San Sebastián. Gdy okręt liniowy prowadził bezskuteczną wymianę ognia z bateriami nadbrzeżnymi w pobliżu zamku Santa Catalina, starając się zniszczyć miejscowe magazyny, niszczyciel zajmował się poszukiwaniem statków handlowych, które próbowały wejść do republikańskiego portu. Następnego dnia pod przykryciem dział stojącej na kotwicy w zatoce Bilbao *España*, *Velasco* wszedł do portu Santurce, gdzie ostrzelał i podpalił składy paliwa.

W dniu 17 sierpnia do tej niewielkiej eskadry dołączył krążownik *Almirante Cervera*. Po wzmocnieniu zespół ponownie rozpoczął wymianę ognia z nadbrzeżnymi umocnieniami w San Sebastián, ostrzeliwując forty San Marcos, Chorotoquieta, Guadalupe oraz baterię nadbrzeżną na Monte Urgull. Operację kontynuowano również dnia następnego, a do listy celów dołączył jeszcze Gran Cursal. Wkrótce jednak krążownik został skierowany do działań przeciwko Gijón i *España* w pojeździe ostrzeliwała fort Guadalupe. Należy zaznaczyć, że w tym dniu frankistowskie jednostki niemal cudem uniknęły storpedowania przez okręt podwodny C-6 (d-ca kmdr ppor. Mariano Romero Carnero), który kilkakrotnie zajmował pozycję wygodną do przeprowadzenia ataku na przeciwnika.

Rankiem 19 sierpnia okręt liniowy kontynuował swój pojedynek z fortem Guadalupe, jednak wkrótce dowódca otrzymał rozkaz powrotu do El Ferrol. 20 sierpnia jednostka minęła przylądek Peñas i wieczorem 21-go weszła do El Ferrol, kończąc z powodzeniem swoje pierwsze od wielu lat wyjście w morze.

W raporcie dowódcy zaznaczono, że okręt mógł rozwijać prędkość 13-14 węzłów, jednak jedynie przez krótki czas. Działały jedynie 3 z 4 wież

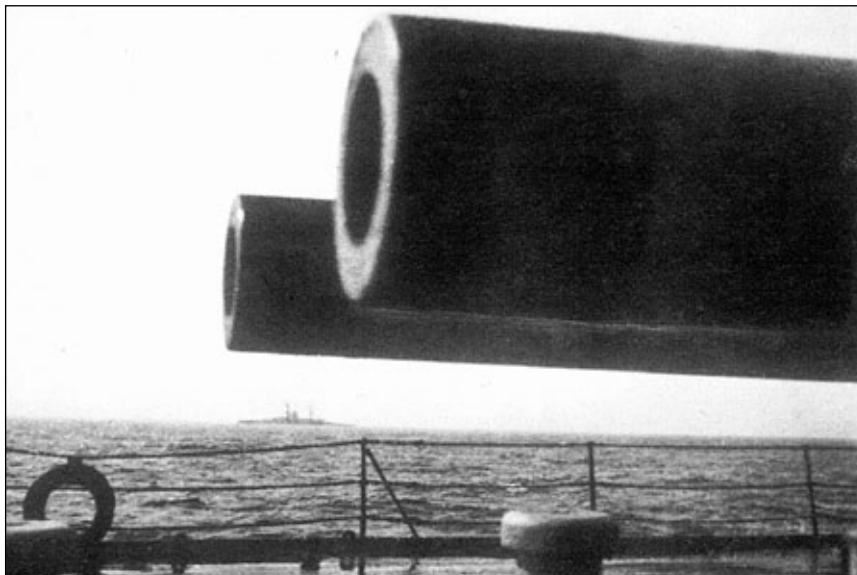
artyleryjskich głównego kalibru. Z artylerii średniego kalibru było sprawne 12 dział, jednak ich stan był kiepski, natomiast pozostałe 8 nie nadawało się do niczego. Inne stanowiska bojowe i działy okrętowe również działały w sposób niezadowolający. Słowem okręt powrócił bezpiecznie do bazy wyłącznie z powodu tego, że przeciwnik nie dysponował w tym rejonie żadnymi jednostkami bojowymi.

Już 25 sierpnia okręt liniowy wraz z niszczycielem podeszły ponownie pod San Sebastián, gdzie *España* kontynuowała pojedynek ogniowy z bateriami nadbrzeżnymi, zastępując odwołany do El Ferrol *Almirante Cervera*. Funkcją jednostki eskorty niszczyciel *Velasco*, godził z łowami na statki próbujące przerwać blokadę wybrzeża, a także na trawlerzy próbujące łapać ryby w strefie przybrzeżnej. W dniu 26 sierpnia frankiści mogli zanotować pierwszy sukces, bowiem niszczyciel zatrzymał parowiec *Constan* (2700 BRT) transportujący żelazo z Bilbao do Gijón. W dniu następnym, po przeprowadzeniu kontroli statek zatopiono.

Jedyną siłą zdolną do przeciwstawienia się frankistom na północy, były republikańskie okręty podwodne, których liczba stopniowo wzrastała. Niestety nie mogły pochwalić się one żadnym bojowym sukcesem, w czym istotną rolę odegrały wady techniczne sprzętu. Przykładowo w nocy z 31 sierpnia na 1 września, dowódca okrętu podwodnego *C-5 Remigio Verdia*, zauważył na swoim peryskopie ciemną sylwetkę *España*, powracającą po kolejnym ostrzale fortu Guadalupe. Wystrzelona torpeda trafiła w prawą burzę okrętu liniowego, i ...nie wybuchła. Prawdopodobnie było to efektem niesprawności zapalnika lub zbyt ostrym kątem spotkania z celem.

Przypadek ten dobitnie wykazał jak mocno ryzykuje dowództwo nacjonalistów, kierując dużej jednostki bez odpowiedniego zabezpieczenia przeciw okrętom podwodnym. W rezultacie nacisk na użycie dużych okrętów nieco zmalał, choć nie można powiedzieć by przestano wykorzystywać je aktywnie. W przypadku *España* początkowo spowodowało się to do konieczności odroczenia daleko w morze na noc po zakończeniu ostrzału.

W dniu 1 września *España* odniosła sukces zmuszając do poddania się kanonierkę *Juan Mari* (209 t). Akcja miała miejsce na wysokości przylądka Peñas, a zdobycz po odkonwojowaniu do El Ferrol, została szybko wcielona w skład



Inne ujęcie dział 305 mm na *España* (II).

Fot. zbiory Dionicio García Flórez



frankistowskiej floty. W toku przechodzenia do El Ferrol kanonierka, z przyczyną załogą na pokładzie, pełniła funkcję eskorty okrętu liniowego.

Pobyt okrętu liniowego w porcie nie trwał długo. Po zabunkrowaniu *España* została skierowana do Irun, gdzie frankiści toczyli intensywne walki w celu zdobycia miasta. O intensywności walk najlepiej świadczy fakt, że górujące nad miastem wzgórze Punta czterokrotnie przechodziło z rąk do rąk. Ostatecznie 5 września Irun zdobyto, w czym swój udział miało również wsparcie ciężkich dział *España*. Później jednostka ostrzeliwała jeszcze szereg celów w San Sebastián, jednak z powodu usterek musi wrócić do El Ferrol, tak że upadek San Sebastián 13 września odbył się już bez udziału okrętu liniowego.

W dniu 24 września do portów Baskonii wszedł zespół floty republikańskiej. W tej sytuacji zrezygnowano z dalszych wyjść w morze *España*.

Choć gen. Franco próbował wyjaśnić możliwość wydania siłom floty republikańskiej generalnej bitwy, to jednak dowództwo morskie zdecydowanie odrzuciło ten wariant. Co prawda działa kal. 203 mm wprowadzonego dopiero do służby krążownika *Canarias* przewyższały wszystkie działa okrętowe republikańców, ale była to jedyna licząca się siła. Działo *Almirante Cervera* po działaniach na północy kraju było silnie rozkalibrowane, zaś *España* ze swą 14 węzłową prędkością była faktycznie jedynie pływającą baterią, która hamowała by ruchy całej eskadry. Poza tym frankiści nie mogli zupełnie nic przeciwstawić republikańskim niszczycielom. Ostatecznie więc dokonano reorganizacji Narodowej floty. *España* i *Velasco* stały się trzonem Sił Morskich Kantabriki, podporządkowanej dowódcy okręgu morskiego El Ferrol. Tymczasem oba ciężkie krążowniki skierowano na południe do Kadyksu, co doprowadziło do zlikwidowania re-



publikańskiej blokady w Cieśninie Gibraltarskiej. Tymczasem *España*, choć niektóre republikańskie okręty widziały ją w Cieśninie, gdzie miała uczestniczyć w zatopieniu 29 września niszczyciela *Almirante Ferrándiz*, faktycznie znajdowała się w tym czasie w El Ferrol, gdzie była poddawana remontowi w celu zwiększenia jej potencjału bojowego.

Ledwie republikańskie okręty opuściły Zalew Baskijski, frankistowskie jednostki wznowiły przerwana blokadę wybrzeża.

Dowodzący okręgiem morskim El Ferrol, a równocześnie d-ca sił frankistowskiej floty, kontradm. Castro Arizcun, postanowił zrekompensować niedostatek liczby okrętów większym ich zaangażowaniem w działania blokadowe. Dla zapewnienia efektywności blokady, frankistowski zespół praktycznie przez cały czas pozostawał w morzu, wracając do portów jedynie w celu uzupełnienia zapasów i przeprowadzenia niezbędnych remontów. Udział *España* w tych działaniach był jednak bezcelowy, bowiem wspomniane zadania z powodzeniem mogła realizować nawet kanonierka, zaś uzbrojenie okrętu liniowego po prostu nie miało godnego przeciwnika!

W dniu 14 października *España* (kmdr por. Luis de Vierna), krążownik pomocniczy *Domine* (kmdr ppor. Mendisabal) oraz 6 pomocniczych kanonierek (*Tritónia*, *Himera*, *Sírica*, *Galicia*, *Argos* i *Santa Urbana*) otrzymały rozkaz natychmiastowego wyjścia w morze w celu przechwycenia greckiego statku *Silvia* (5300 BRT), na którego pokładzie wg informacji wywiadu miało znajdować się 1900 t materiałów wojennych przeznaczonych dla republikańców (40 000 karabinów, 1500 karabinów maszynowych, 4 baterie artylerii polowej oraz znaczne ilości innych materiałów). Tym razem podjęte środki okazały się bardziej efektywne niż w przypadku *Cristóbal Colón* i 18-go kanonierki zdołały przechwycić transportowiec.

Tym razem *España* dotarła do Pesagesa, gdzie spotkała się z pomocniczą kanonierką *Virgen del Carmen*, której uzupełniła zapasy, a następnie ruszyła go Gijón, a 24 powróciła do bazy. Rezultatem tego rejsu było zdobycie kanonierki *Musel* (165 t)

Po powrocie do El Ferrol na okręcie liniowym w szybkim tempie rozpoczęto montaż 4 otrzymanych z Niemiec dział plot. kal. 88 mm oraz 2 automatycznych działek kal. 20 mm. Równocześnie udało się doprowadzić do użyt-

ku piąte działo kal. 305 mm.

W dniach od 29 października do 2 listopada frankiści przeprowadzili wszystkimi posiadanymi siłami zakrojoną na dużą skalę akcję w celu przecięcia linii kontrabandy we wschodniej części Zatoki Biskajskiej. W toku operacji *España* w dniu 30 października zatrzymała w rejonie przylądka Machichaco statek *Manu* (3300 BRT), a nieco później zabezpieczyła działania pomocniczej kanonierki, która zatrzymała parowiec *Arate Mendi* (2700 BRT). Okręt liniowy stał się ponownie celem ataku torpedowego okrętu podwodnego C-5 (kmdr ppor. José Lara), który podobnie jak poprzedni okazał się nieskuteczny.

W miesiącach listopad – grudzień *España*, *Velasco*, *Dómine* i *Ciudad de Valencia* wychodziły w morze w celu wsparcia działań blokadowych prowadzonych przez pomocnicze kanonierki. Te ostatnie znajdowały się poza zasięgiem widoczności z brzegu, aby nie prowokować przeciwnika do nowych ataków. Warto wspomnieć o przeprowadzonym w dniu 27 grudnia 1936 przez *España*, *Velasco*, *Dómine* i *Ciudad de Valencia* ostrzale portu Musel, w którym w tym czasie znajdował się niszczyciel *José Luis Díez* oraz okręty podwodne C-2 i C-5. Kilka dni później, 30 grudnia *Velasco* zatrzymał statek *Victor Chavarria* (4950 BRT), a *España* wiązał ogniem baterie nadbrzeżne na przylądku Cabo Maior.

### Rok 1937

W nowym 1937 roku już 6 stycznia *España* wraz z innymi jednostkami wyszła w morze, tym razem biorąc kurs na Bilbao. W dniu 7 stycznia sygnaliści okrętu liniowego rozpoznali na horyzoncie republikański niszczyciel *José Luis Díez* (ppor. Carlom Moya). Republikańska jednostka przeprowadzająca patrol między własnymi portami natknęła się na pomocniczą kanonierką *Galerna*. Wynik starcia wydawał się być z góry przesądzony, bowiem 4 działom kal. 120 mm kanonierka przeciwstawiała jedynie 2 działka kal. 102 mm, a przy tym nie mogła ani wycofać się ani też uniknąć starcia. Tym samym pojawienie się *España* zapobiegło zagładzie frankistowskiej jednostki. Sprawiedliwości trzeba oddać, że w obawie przed potężnymi działami pancernika niszczyciel szybko się wycofał.

W nocy z 8 na 9 stycznia niszczyciel *Velasco* i pomocniczy stawiacz min *Geneveva Ferro* postawiły zaporę minowa

w rejonie Bilbao. Udział *España* w tej operacji sprowadzał się do zapewnienia możliwości wsparcia ogniowego. Po wykonaniu zadania okręty bezpiecznie powróciły do El Ferrol.

W dniu 12 stycznia rozpoczęła się jeszcze jedna podobna operacja, tym razem eskadra, na której czele znajdowała się *España* skierowała się do Avila i Gijón. Tam okręt liniowy po raz pierwszy został zaatakowany przez republikańskie samoloty, które nie uzyskało żadnych sukcesów (zgodnie z raportami radzieckich doradców, nalot błędnie datowano na grudzień, przy czym zaznaczono, że „z uwagi na ostrzał z brzegu z ataku musiano zrezygnować i wycofać się”, kolejny nalot, zgodnie z republikańskimi danymi, przeprowadzono 9 stycznia na wysokości San Sebastián, z tym, że o ile miał on miejsce, to frankiści nie zauważyli go).

Następnie *España* skierowała się do Pesagesa i dalej w kierunku Vilano (Biskaje), gdzie w nocy z 16 na 17 stycznia rozpoczął pojedynek ogniowy z miejscowymi bateriami, które zabezpieczały pola minowe. Republikanie zakomunikowali o trafieniu okrętu liniowego przez baterie nadbrzeżne, zaś źródła frankistowskie mówią, że „kilka pocisków upadło w linii kilwateru”. Jednak bezpośrednio po tej akcji jednostka pośpiesznie powróciła do El Ferrol. Choć brak dowodów na uszkodzenia okrętu, można jednak przypuszczać, że w rezultacie gwałtownego wzrostu ciśnienia hydrostatycznego wywołanego bliskimi upadkami pocisków, doszło do obłuzowania blach poszycia kadłuba. Przecieki spowodowały pospieszny powrót jednostki do bazy, choć w drodze do domu *España* zabezpieczała jeszcze operację stawiania min w rejonie Castro Urdiales.

W dniu 20 stycznia *España* wyszła w morze z nowym dowódcą kmdr Joaquín López Cortijo. Po dwóch dniach oddział desantowy jednostki zajął statek *Carier*, który pancernik odkonwojował do El Ferrol. Po dwóch dniach jednostka znalazła się znów na morzu, a jej ofiarą padł statek *Alejandro*.

28 stycznia okręt został zaatakowany przez 2 republikańskie samoloty Breguet XIX. Zgodnie z raportami lotników jedna z bomb miała trafić w *España*, informacji tej nie potwierdzili jednak frankiści, tym nie mniej jednostka, eskortując przechwycony statek, powróciła do El Ferrol.

W dniach 31 stycznia – 4 lutego okręt ponownie wykonywał zadania związane z blokadą. Tym razem jednak bez

żadnych sukcesów, a z wszystkich dostrzeżonych okrętów trzeba było zrezygnować. W lutym podobne zadania *España* realizowała jeszcze 2 razy. W dniach 11-15 lutego celem było zabezpieczenie operacji minowej realizowanej przez niszczyciel *Velasco* rejonie Gijón i Santander. Przy okazji okręt liniowy prowadził blokadę linii żeglugowej między Musel a Gijón, na której zdołał przechwycić statek *Mar Báltico*, który odkonwojował do El Ferrol. W dniach 24-27 lutego jednostka wraz z pomocniczymi kanonierkami znajdowała się w rejonie Bilbao. W dniu 24 lutego wmieszał się w pojedynek niszczyciela *Velasco* z republikańskimi kanonierkami *Biscaya* i *Gipuscoa*, zmuszając te ostatnie do odwrotu do Gijón.

W pierwszych dniach marca *España* znalazła się ponownie na morzu. Pierwszym większym sukcesem tego miesiąca było przechwycenie 8-go wraz z krążownikiem pomocniczym *Ciudad de Palma* parowca *Achuri* z ładunkiem 4000 t węgla. Wysyłając węglowiec pod eskortą krążownika do El Ferrol, okręt liniowy wyruszył prowadzić blokadę rejonu Santander. W drodze powrotnej do El Ferrol w dniach 13 i 14 marca *España* ostrzeliwała lądowe szlaki komunikacyjne w rejonie portu Musel.

24 marca jednostka wyszła w morze pod dowództwem cz.p.o. kmr ppor. Pedro Neto, jednak pierwszym zadaniem nowego dowodzącego było holowanie w dniu 26 marca niszczyciela *Velasco*, po awarii siłowni do jakiej doszło w rejonie Pesagesa.

Jeszcze w czasie poprzedniego wyjścia w morze w dniach 12-19 marca, na pokładzie okrętu liniowego oczekiwano, że po zakończonym remoncie w Bordeaux, republikański niszczyciel *José Luis Díez*, będzie próbował przerwać się przez linie blokady. Niestety z niszczyciela zdezerterował jego dowódca, a w oczekiwaniu na nowego – kmr ppor. Orasio Pereza, jednostka pozostawała we francuskim porcie. W końcu przygotowania zakończono i niszczyciel 30 marca wyszedł w morze. Po drodze napotkał krążownik pomocniczy *Ciudad de Palma*, który natychmiast wezwał *España*. Pancernik udał się we wskazany rejon i w okolicy Castro Urdiales wykrył w odległości 28 000 m republikańską jednostkę. O godz. 06.30 okręt liniowy otworzył z dystansu 20 000 m. ogień z wieży No 1 i No 2. *Díez* rozwinął jednak pełną prędkość i wyszedł ze strefy ostrzału. Niewiele później, już w rejonie Santander, obserwatorzy *España* ponownie

rozpoznali niszczyciel. Gdy jednak pancernik ruszył by znaleźć się w zasięgu skutecznego ognia, w odległości 21 000 m jednostkę udało się zidentyfikować jako brytyjski niszczyciel

Następnego dnia *España* ponownie otwarła ogień do dwóch podejrzanych sylwetek, po czym stał się przedmiotem ataku republikańskiego lotnictwa i ostrzału z brzegu. Po przerwaniu wymiany ognia jednostka aresztowała statek *Maria* z ładunkiem kontrabandy, który niezwłocznie skierowano do El Ferrol.

Po serii klęsk dużych operacji, z których największa miała miejsce pod Guadalajara, frankiści postanowili skoncentrować swoje działania na północy kraju. W końcu kwietnia przegrupowała się armia gen. Mola, otrzymując wzmocnienie w postaci ruchomej grupy artylerii oraz lotnictwa legionu „Condor”. W dniu 31 marca rozpoczęto natarcie na Bilbao. Zadania floty, tak jak poprzednio sprowadzały się do wsparcia ogniowego nadmorskiego skrzydła wojsk oraz prowadzenia blokady wybrzeża. W dniu 1 kwietnia *España* ostrzelała republikańskie pozycje między Castro Urdiales a Santona. W dniu tym został również zatrzymany statek *Nuestra Señora del Carmen* (4500 BRT), po czym pancernik skierował w rejon Santander by kontynuować ostrzał pozycji. 3 kwietnia *España* i kanonierka *Lauria* uczestniczyły w ostrzale rejonu na wschód od Lequeitio, zaś 4 kwietnia w związku z pogorszeniem się warunków atmosferycznych pancernik powrócił do El Ferrol. Do tego czasu natarcie straciło impet, a po republikańskim przeciwuderzeniu na froncie aragońskim, w rejonie Bilbao nastąpił spokój.

Dlatego też, 11 kwietnia *España* po wyjściu w morze następnego dnia ostrzelała Gijón, a przez kolejne 2 dni wraz z *Ciudad de Valencia* prowadziła blokadę wybrzeża przeciwnika w rejonie Musel.

W dniu 6 kwietnia frankiści ogłosili, że od tej pory będą przechwytywać wszystkie statki z żywnością kierujące się do portów północnej Hiszpanii. Komunikat ten postawił władze brytyjskie w trudnym położeniu. Zgodnie z normami prawa międzynarodowego blokadę można wprowadzać jedynie w stosunku do stron uczestniczących w konflikcie zbrojnym, zaś Brytyjczycy do tej pory odmawiało uznania republikańców i frankistów za strony wojujące. Podobny wybieg prawny wyklucał możliwość zatrzymania i kon-

troli brytyjskich jednostek handlowych, dzięki czemu wymiana towarowa na pokładach statków należących do brytyjskich towarzystw żeglugowych uległa znacznemu wzrostowi, pomnażając zyski właścicieli. Tym samym ponieważ w Hiszpanii nie było stron wojujących, kapitanowie brytyjskich statków zawsze mogli prosić okręty Royal Navy o wsparcie, jeśli ktoś próbował ich zatrzymać poza 3 milowym pasem wód terytorialnych.

W dniu 15 kwietnia z taką praktyką po raz pierwszy zetknęła się *España*. W tym dniu obserwatorzy wykryli 2 statki handlowe pod brytyjską banderą eskortowane przez brytyjski niszczyciel, które zmierzały do portów strefy republikańskiej. 18 kwietnia *España* zatrzymała brytyjski parowiec *Thorpehall*, który dzień wcześniej stał się przedmiotem zatargu między Royal Navy a krążownikiem *Almirante Cervera*. Tym razem podszedł brytyjski niszczyciel, po czym po krótkiej dyskusji z dowódcą pancernika przekonał do puszczenia statku wolno. 21 kwietnia *España* i *Velasco* próbowały w rejonie Santander zatrzymać brytyjski statek *Wardham*, który schronił się pod ochronę niszczyciela Royal Navy.

Po powrocie *España* do El Ferrol dowództwo objął ponownie kmr Joaquín López Cortijo, by już 23 kwietnia wyprowadzić okręt wraz z krążownikiem pomocniczym *Ciudad de Palma* w morze. Już następnego dnia doszło do nowego incydentu z Brytyjczykami. Tym razem zatrzymaniu statków *Jennie* i *Oakgrave* przeciwstawił się krążownik *Shropshire*, zaś 26 w rejonie Bilbao niszczyciel *Forster* i okręt liniowy *Royal Oak*, nie pozwoliło *España* zatrzymać statek *Cousset*.

W tym czasie frankiści wymieniali się wzajemnymi oskarżeniami z Brytyjczykami i Francuzami, w odpowiedzi na co jeden z brytyjskich ministrów stwierdził żartobliwie, że po raz pierwszy od roku 1588 Royal Navy boi się Hiszpanów. W rezultacie by nie doprowadzić do międzynarodowego skandalu, zupełnie nie potrzebnego rządowi Franco, buntownicy postanowili zacząć stawiać duże zapory minowe na wodach terytorialnych kontrolowanych przez republikańców. Dawało to możliwość bezpośredniego oddziaływania na właścicieli statków i ich kapitanów, zamiast na rządy. Admiralicja rekomendowała wszystkim brytyjskim statkom, znajdującym się mniej niż 100 Mm od Bilbao, zebrać się we francuskim porcie San Jean de Luz, w oczekiwaniu na rozstrzygnięcie sprawy.

kiwaniu na dalsze instrukcje. O ile któryś ze statków chciał płynąć do portów Hiszpanii samodzielnie, mógł liczyć na wsparcie Royal Navy jedynie poza strefą wód terytorialnych. Praktyka ta dała rezultaty! Z powodu długiego postoju we Francji ładunki zaczęły się psuć, wobec czego armatorzy zdecydowali się skierować swoje statki do innych portów.

W nocy z 29 na 30 kwietnia *España* zabezpieczała niszczyciel *Velasco*, który stawiał składającą się z 70 min zapórę. Następnie obie jednostki skierowały się w rejon Santander. O godz. 07.20 przy próbie zatrzymania statku *Knitsley*, w odległości 3 Mm od Santander okręt

liniowy wszedł na minę, postawioną w tym miejscu w przeddzień przez stawiacz min *Júpiter*.

Chociaż w wyniku wybuchu zginęło zaledwie 5 ludzi z przedziału maszynowego, to eksplozja uszkodziła kadłub starej jednostki, powodując, że jakakolwiek walka o utrzymanie okrętu stała się niemożliwa, co stanowi kolejny dowód stanu technicznego w jakim znajdował stary pancernik. Ryzykując wejście na minę lub uszkodzenie kadłuba w rezultacie uderzenia fal, do *España* podszedł niszczyciel i przyjął na pokład 820 członków jej załogi. Republikańskie gazety informowały, że niszczyciel zjął jedynie oficerów, a około

600 ludzi podniosły z wody miejscowe jednostki rybackie i *Ciudad de Palma*, co wydaje się raczej mało prawdopodobne.

W czasie prowadzenia operacji ratowniczej z lotniska w Santander wystartował samolot pilotowany przez Miguela Sambudio. Samolot mógł zabrać raptem 2 bomby o wagoniarze 50 kg, tak więc informacje szeregu krajowych i zagranicznych historyków o tym, że „w czasie nalotu jedna bomba przebiła pokład spowodowała wielorakie uszkodzenia wewnętrzne, które okazały się fatalne dla okrętu” nie sposób traktować poważnie. W czasie 3 kolejnych ataków na *España* Sambudio szybko wyczerpał zapas bomb i musiał odlecieć.

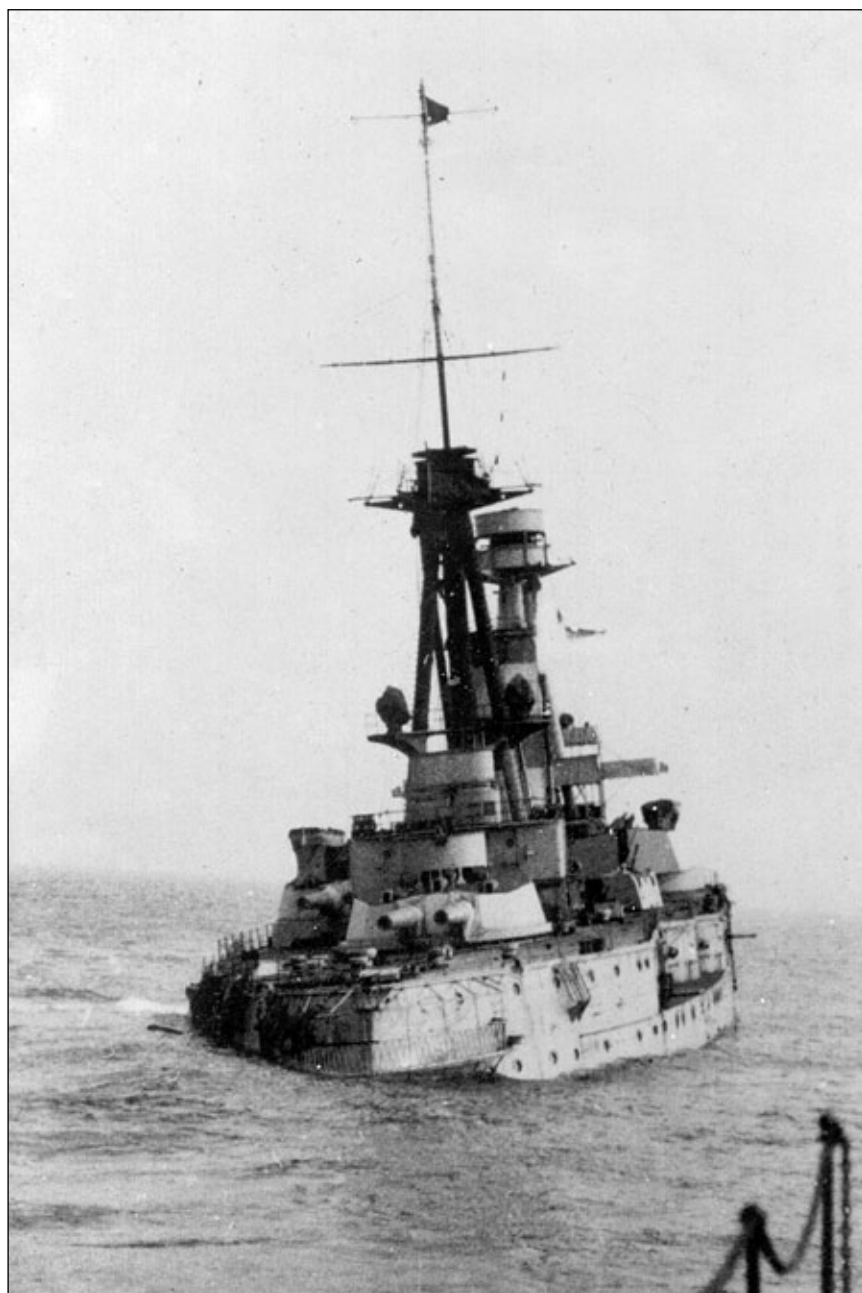
*España* utrzymała się na powierzchni przez około 40 minut, po czym zatonała. Wśród frankistowskiej prasy popularna była także opinia, że gdy prąd zaczął znosić uszkodzony okręt liniowy w kierunku zajętego przez republikańców brzegu, jego dowódca wydał rozkaz zatopienia okrętu. Jednak tak po prawdzie przyczyn szybkiego zatonięcia jednostki w pierwszej kolejności należy upatrywać w jej opłakanym stanie technicznym.

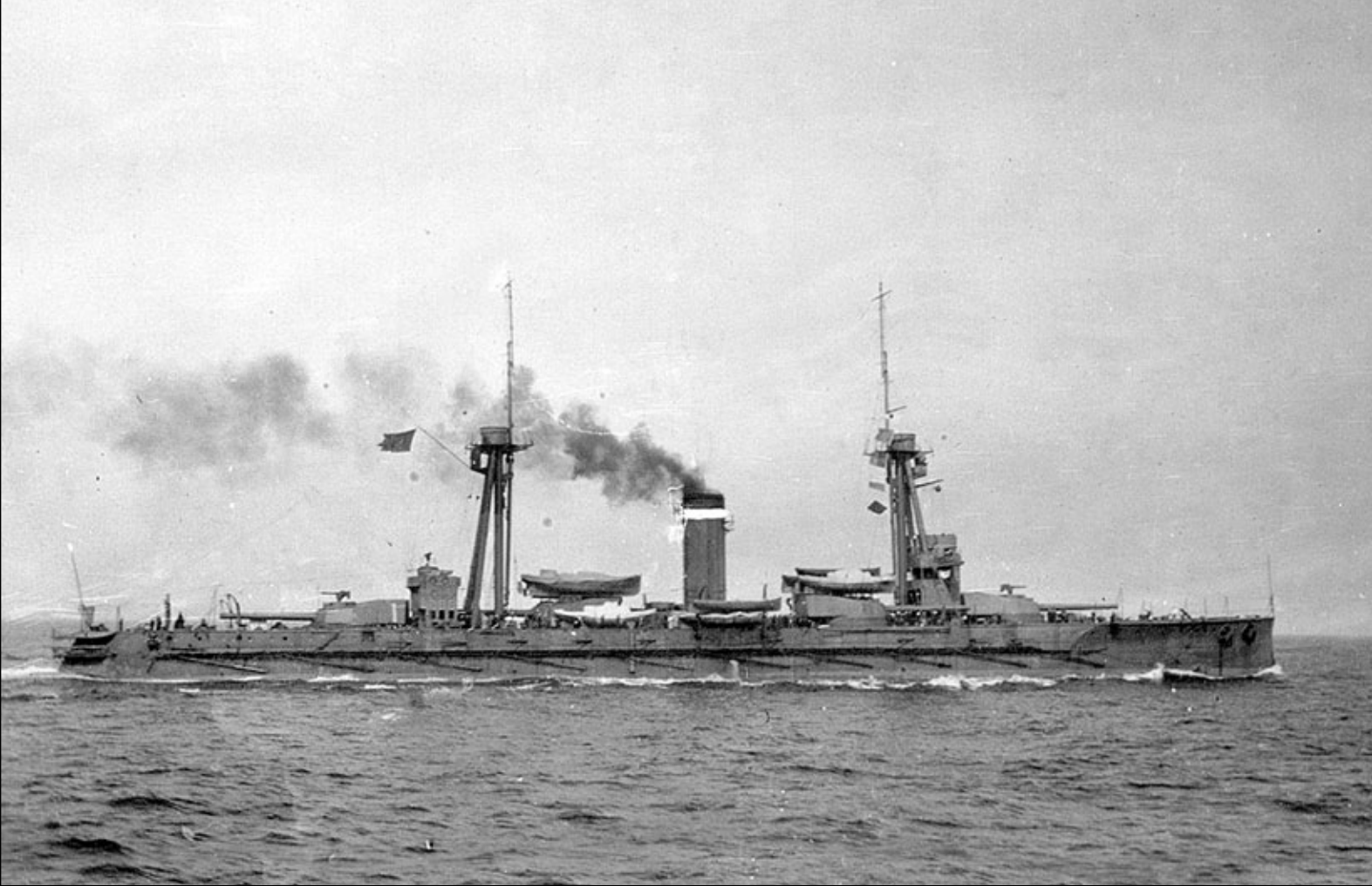
Jest rzeczą zupełnie niezrozumiałą dlaczego republikańskie lotnictwo nie zaatakowało *Velasco*, który przeładowany rozbitkami nie był zdolny do jakiegokolwiek obrony. Za uratowanie rozbitków dowódca niszczyciela kmdr ppor. Francisco Nunez Rodriguez został odznaczony „Medalla Naval”.

Utrata okrętu liniowego obniżyła nieco ducha bojowego frankistów, jednak blokada na północy pozostała nadal utrzymana, zaś przejście *Almirante Cervera* utrzymało w dalszym ciągu przewagę nad siłami republikańskimi.

Po raz pierwszy od czasu zatonięcia jednostki na jej pokład ludzie weszli dopiero 17 maja 1984 roku. Byli to nurkowie marynarki wojennej Hiszpanii z okrętu ratowniczego *Poseidon*. Wrak odnaleziono w odległości 3 Mm od brzegu plaży Sardinero, o ironio losu na wysokości dawnej letniej rezydencji króla Alfonso XIII, którego imię okręt nosił przez długie lata. *España* leży na głębokości od 57 do 63 m przewrócona stępka do góry, częściowo przykryta warstwą osadów dennych i białego piasku, w otoczeniu fragmentów konstrukcji, które wypadły za burtę w chwili przewrócenia się. Ogromna wyrwa w lewej burcie jednoznacznie wskazuje na przyczynę zatonięcia – podwodnego wybuchu miny dennej.

Zatonięcie *España* na minie 30.04.1937 roku. Fragment znanej fotografii z szerszym polem widzenia.  
Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla





*Jaime I* na morzu, orientacyjnie lata dwudzieste. Opaska identyfikacyjna na kominie wskazuje, że to *Alfonso XIII*, zastanawia jednak szerokość tej opaski, prawdopodobnie są to ślady retuszu z czasów wojny domowej.

Fot zbioru Pepe Muñoz

## JAIME I

W dniu 5 lutego 1912 odbyło się wodowanie pancernika *España*, a później jeszcze tego samego dnia, na zwolnionym miejscu położono stępkę pod nowy okręt liniowy *Jaime I*. Uroczyste wodowanie odbyło się w dniu 21 września 1914. w ceremonii uczestniczył infant Carlom i infantka Luiza. Do czasu tego wspianego wydarzenia, losy okrętu liniowego przebiegały zgodnie z pierwotnym planem, jednak na późniejszych losach swoje piętno wywarła rozpacz w Europie wojna światowa. Dostawy szeregu materiałów i elementów wyposażenia z zagranicy przestały nadchodzić, w rezultacie czego zamiast w planowanym 1916 jednostka nie osiągnęła gotowości bojowej aż do września 1921. W rozpoczętych w początkach następnego roku próbach okrętu w ruchu osiągnięto prędkość 20,023 węzła przy mocy siłowni 23 357 KM. Tym samym protokół odbiorczy został podpisany dopiero w styczniu 1922 roku, co spowodowało, że *Jaime I* był najdłużej budowanym ze wszystkich bliźniaków, co oczywiście nie przeszkodziło wcale włączyć go „zaocznie” jeszcze w roku 1918 w skład Pierwszego, Dywizjonu Eskadry Ćwiczebnej. Już w dniu 22 stycznia okręt został wysłany do Ma-

roka. Rzecz jasna z uwagi na niezgraną załogę jednostka nie mogła uczestniczyć w żadnych poważnych operacjach, tym nie mniej jednak zdołała już „wejść do historii”. Jesienią okręt liniowy został wysłany do Konstantynopola dla obrony hiszpańskich interesów w toku rozpoczętej właśnie wojny grecko-tureckiej. Już w tej pierwszej misji dyplomatycznej doszło do nieprzyjemnego incydentu, jednostka zdołała szczęśliwie uniknąć poderwania się na minie, których pełno pozostało jeszcze w Cieśninach, jednak 15 grudnia zderzyła się z parowcem *Grass*. W wyniku kolizji doszło do poważnego uszkodzenia kadłuba *Jaime I*. Przeprowadzone dochodzenie potwierdziło pełną niewinność dowódcy pancernika, wobec czego remont przeprowadzono we włoskim Pola (dziś chorwacka Pula) na koszt armatora statku. Pobyt *Jaime I* (który dopiero co wszedł do służby!) wykorzystano na przeprowadzenie kapitalnego remontu całej artylerii pokładowej.

Po zakończeniu prac w dowód wdzięczności Włochom, *Jaime I* wraz z bliźniaczym *Alfonso XIII*, uczestniczył w listopadzie 1923 w oficjalnej wizycie we Włoszech.

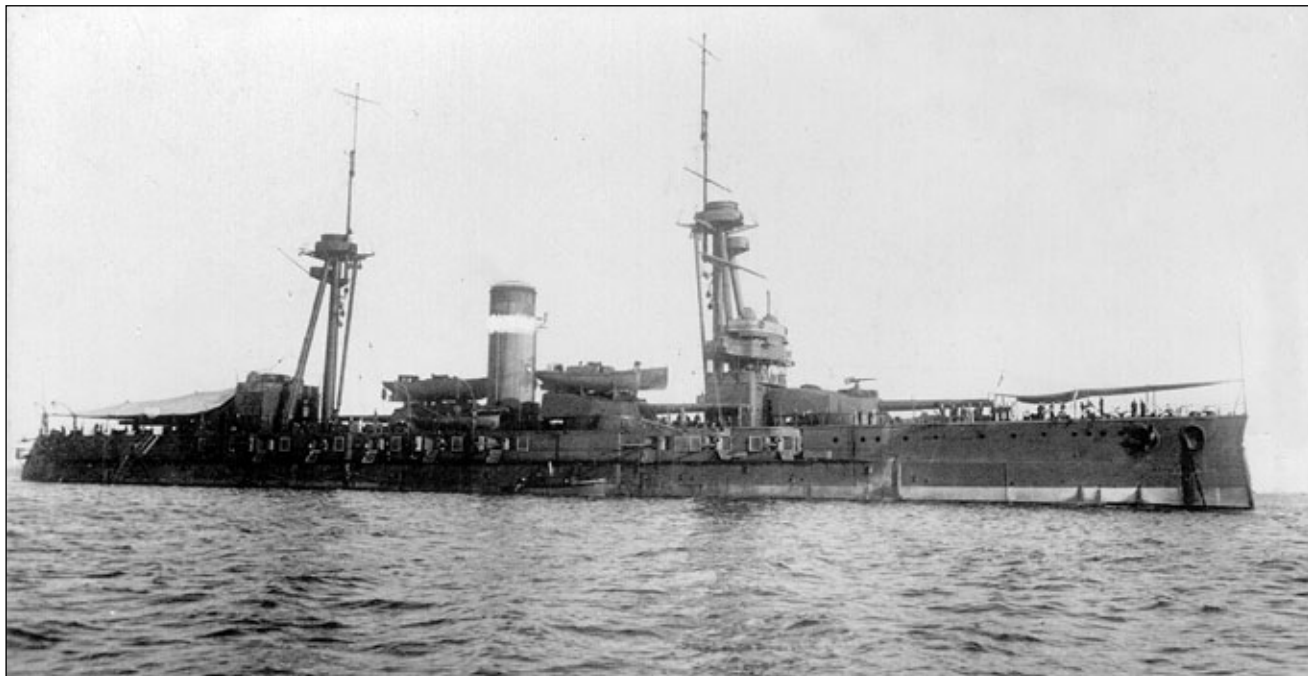
Największy jednak rozgłos przyniósł jednostce udział w kampanii marokań-

skiej, zwłaszcza jej ostatniemu etapowi. W dniu 27 maja 1925 jednostka wraz z *Alfonso XIII* wyszła z Kartageny by 18 czerwca wejść do Zatoki Algeciras, w której skoncentrowano hiszpańską flotę przed akcją w Zatoce Alhucemas.

Zgodnie z planami operacji w przeddzień lądowania hiszpańskie okręty przeprowadziły ostrzał artyleryjski szeregu kluczowych punktów marokańskiego wybrzeża, tak by zdeorientować przeciwnika co do miejsca rzeczywistego desantu. I jakby to dziwnie nie zabrzmiało, to jedynym okrętem, który poniósł straty w załodze po tej demonstracji, była nie jakaś pomocnicza kanonierka, ale właśnie *Jaime I*!

Z uwagi na mgłę, okręty desantu nie zdołały osiągnąć nakazanych rejonów, co spowodowało przesunięcie o dzień terminu lądowania. 8 września *Jaime I* zapewniał wsparcie ogniowe w wyznaczonym rejonie wybrzeża, a gdy z brzegu nadeszła informacja, że walczącym oddziałom brakuje artylerii, skierowano tam oba desantowe działa pancernika (wg relacji uczestników akcji, brak artylerii był rzeczywistym koszmarem dla walczących). W odróżnieniu od większości hiszpańskich okrętów *Jaime I* pozostawał w zatoce aż do zwycięskiego





*Jaime I*. Pocztówka z lat dwudziestych. Opaska identyfikacyjna nosi również ślady retuszu, aby upodobnić jednostkę do *Alfonso XIII*.

Fot. zbiory Pepe Muñoz

końca, ubezpieczając wojska od strony morza przed wszelkimi niespodziankami. Dopiero w początkach listopada 1925 okręt rzucił kotwicę w Kartagenie.

W dniu 3 lipca 1927 na pokładzie jednostki pojawił się król Hiszpanii z małżonką. W towarzystwie krążowników *Méndez Núñez* i *Reina Victoria Eugenia* pancernik odwiedził miasta spacyfikowanego protektoratu: Ceuta, Mellila i Sanjurjo, po czym 8 lipca wysadził mo-

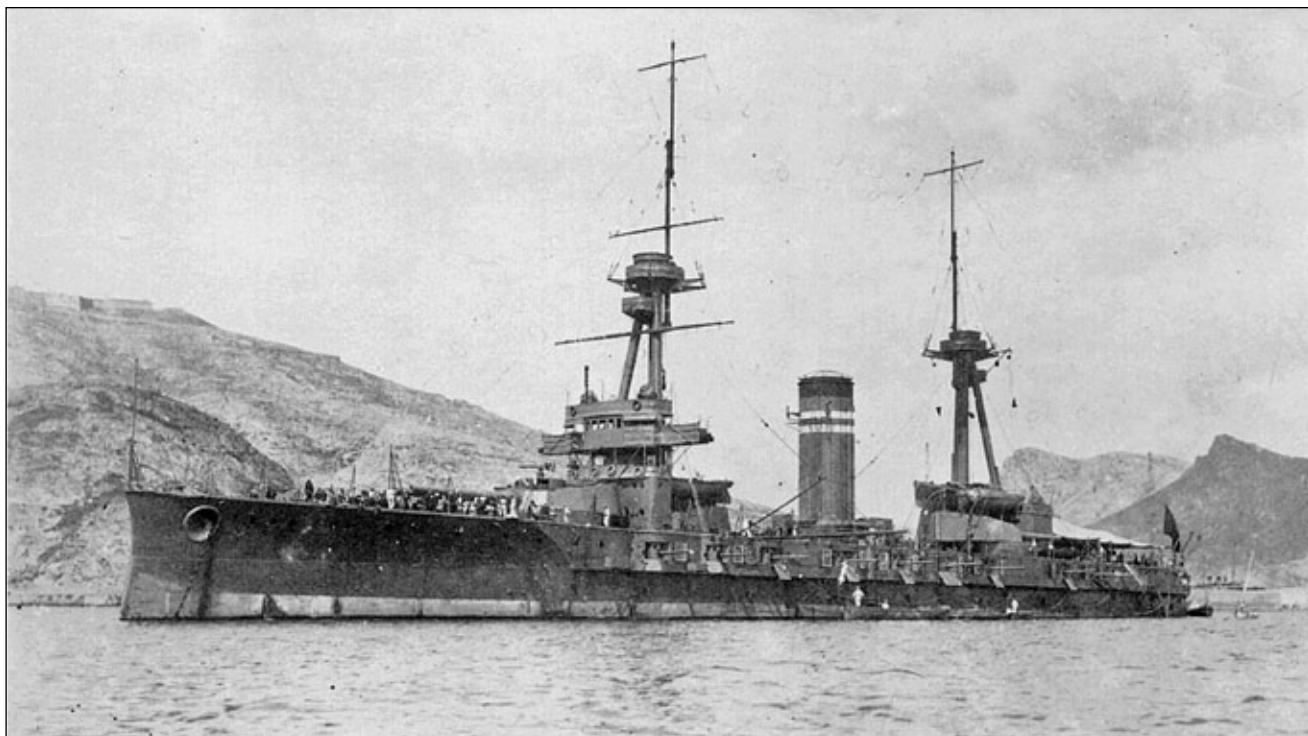
narszą parę na brzeg w Maladze. W październiku, po tym jak zlikwidowano Eskadrę Ćwiczebną, *Jaime I* wraz ze swym bliźniakiem i 2 ukończonymi krążownikami typu *Príncipe Alfonso* sformowały zespół, który otrzymał nazwę po prostu „Eskadra”. W jej składzie jednostka uczestniczyła w wielkich manewrach jesienią 1929, które wykazały całkowite nieprzystosowanie okrętów liniowych do walki ze współczesnymi krążownikami.

Choć może zabrzmieć to dziwnie, ale nowa republikańska władza uznała nazwę okrętu za całkowicie odpowiednią, bowiem w większym stopniu kojarzyła się ona nie tyle z konkretnym monarchą, ile przebiegiem sławnej rekonkwisty.

W dniu 19 sierpnia 1931 oba okręty liniowe oraz 3 krążowniki typu *Libertad* skoncentrowano w „Pierwszym Dywizjonie Eskadry”. Najciekawsze jednak wydarzenie w dziejach jednostki w tym

Piękne ujęcie *Jaime I* na redzie Barcelony, późne lata dwudzieste.

Fot. zbiory Manuel Ramíres Gabarrús



Flota hiszpańska na wewnętrznej redzie Barcelony, prawdopodobnie w 1929 roku. Od lewej do prawej: *Jaime I*, *Alfonso XIII*, *Mendez Nuñez*, *Blas de Leso*, *Principe Alfonso*. Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla

okresie wiąże się ponownie wypełnianiem funkcji reprezentacyjnych. Zgodnie z rozkazem Ministerstwa Marynarki w dniu 29 października 1933 *Jaime I* przyjął na pokład w Mentonie zwłoki wybitnego hiszpańskiego romanisty Vicente Blasco-Ibanez, oddając salut 19 wystrzałów armatnich, po czym przewiózł trumnę do Walencji

W początku lat trzydziestych proponowano przeprowadzenie gruntownej modernizacji pancernika i jednostkę skierowano do stoczni. Z uwagi jednak na tradycyjne problemy finansowe Hiszpanii, spotęgowane dodatkowo zmianą systemu politycznego na republikański, z planowanej modernizacji wyszedł ostatecznie tylko drobny remont. W sylwetce zauważalne było usunięcie w roku 1934 przedniej stengi. Choć w czasach republiki jednostka zachowała gotowość bojową, to miała wiele różnorodnych problemów. Przykładowo, defekty rurek kotłowych powodowały, że nie można było utrzymywać przez dłuższy czas prędkości pozostałych jednostek eskadry. W związku z tym, choć nominalnie okręt pozostawał flagowcem eskadry, faktycznie jednak był tylko pływającą baterią, co niezmiennie wykazywały wiosenne manewry w latach 1932, 1933 oraz 1934.

Początkowe reformy republikańców doprowadziły do zdecydowanego upadku dyscypliny. Warto zauważyć, że w owym czasie wartownicy znajdowali się na posterunku nie dłużej niż 1 godz. w ciągu dnia i 2 godz. nocą. I nawet przy takiej pobłażliwości załoga *Jaime I* ciągle prowadziła akcje protestu z powodu „uciśku”. Do pierwszego poważnego wystąpienia doszło już 9 maja, w pierwszym roku istnienia republiki. W tym dniu wzburzenie marynarzy wywołał fakt, że z-ca dowódcy nie dał komuś przepustki. Sytuacja była nader poważna i dla jej załagodzenia na pokład okrętu przybyły nawet władze El Ferrol, gdzie wówczas bazował *Jaime I*, a nawet sam Minister Marynarki!

Z uwagi na fakt, że w tym czasie wykluczone było stosowanie wobec załogi jakichkolwiek rozwiązań siłowych, Ministerstwo Marynarki postawiło na aspekt „bojowy i polityczny”. Warto gwooli sprawiedliwości dodać, że wówczas manewry przeprowadzano regularnie i ze sporą intensywnością.

W ramach manewrów rozpoczętych 15 maja 1934 ćwiczone uderzenia eska-

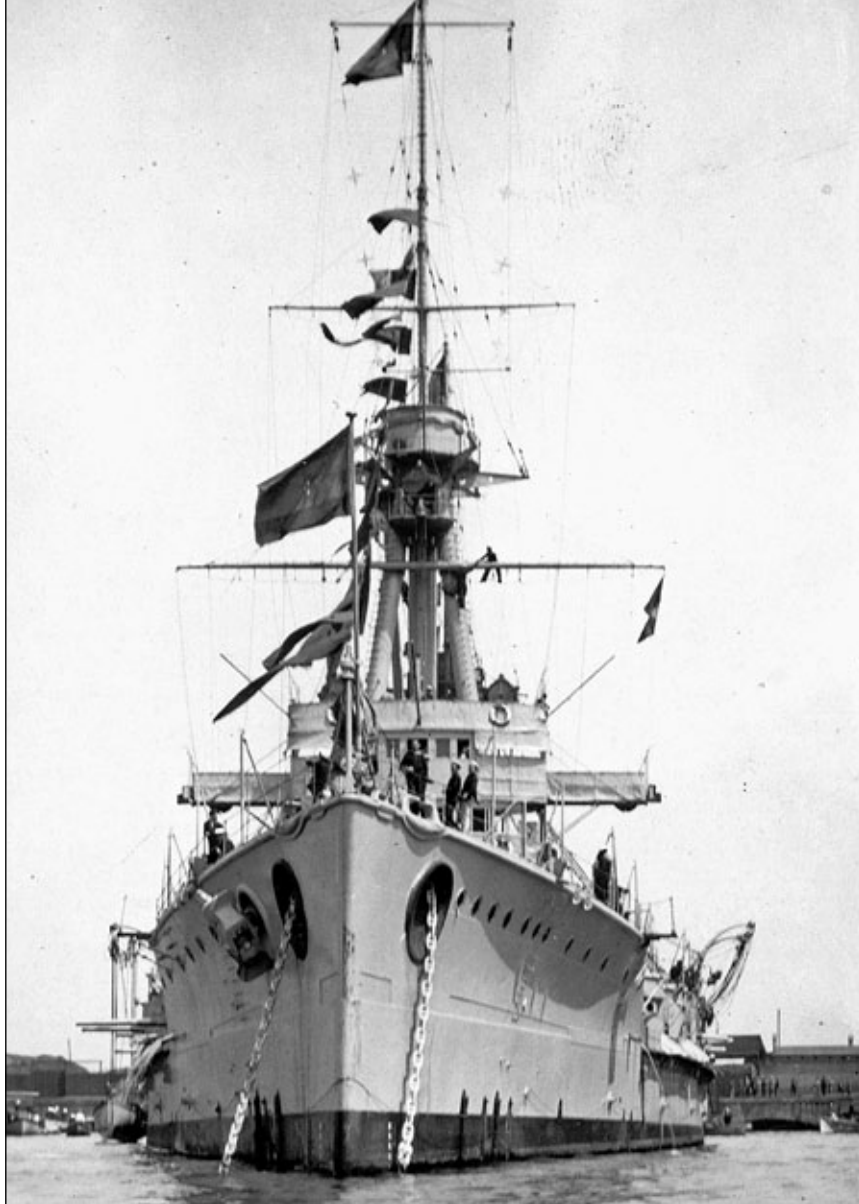


ładne ujęcie od dziobu, Barcelona, koniec lat dwudziestych.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow

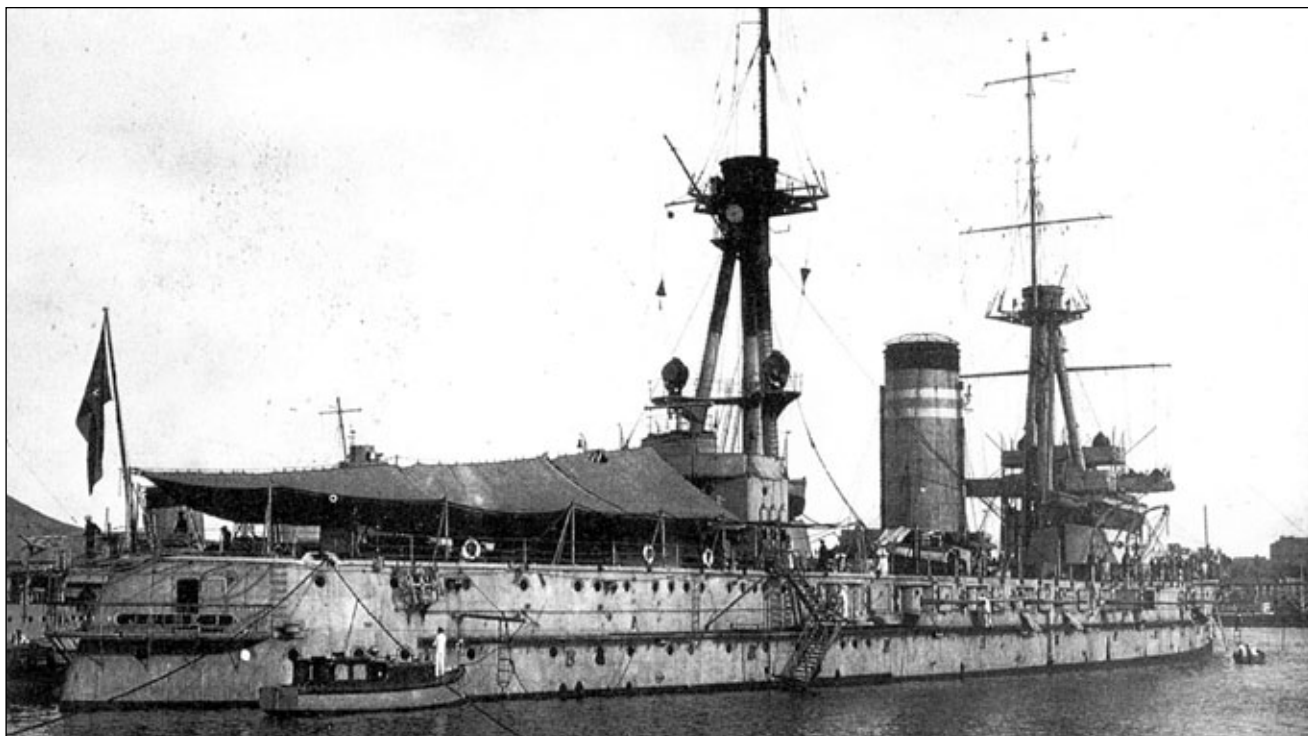
dry „Czerwonej” na brzeg w rejonie Tarragona-Barcelona (3 krążowniki typu *Libertad* i 4 niszczyciele), którym przeciwstawiła się eskadra „Niebieska” (*Jaime I*, krążownik *República*, 5 niszczycieli, 7 okrętów podwodnych i lotnictwo z baz brzegowych). Po zakończeniu manewrów wszyscy ich uczestnicy przeszli w paradnym szyku przed Ministrem Marynarki, znajdującym się na pokładzie *Jaime I*.

W tym okresie jednak flota poza manewrami, prowadziła w pełni realne operacje bojowe. W roku 1934 władze republikańskie, chcąc uspokoić podstawowe siły polityczne w kraju, włączyły do swego gabinetu 3 przedstawicieli katolickiej partii CEDA, uważanej za forpocztę faszystów. Niemal natychmiast przez całą Hiszpanię przetoczyła się na znak protestu fala mitingów i wystąpień. Najpoważniejsza była sytuacja w Asturii. Mało tego, że nie zdołano uspokoić tam październikowych wystąpień, to jeszcze było wiadomo, że górniczy organizują czerwoną gwardię w sile ponad 30 000 ludzi i szykują się do marszu na Madryt by obalić rząd. Wszystko to szybko przerodziło się w działania bojowe na dużą skalę, w których, o ironio losu, główną siłą uderzeniową wojsk rządowych stanowiła legia cudzoziemska gen. Franco. Zaś nadmorskie skrzydło legionistów, podobnie jak o miało miejsce w czasie



*Jaime I* w szarym malowaniu, które zachował do swojego zatonięcia.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez





*Jaime I* na kotwicy w ujściu rufowym, Walencja, 1931 r.

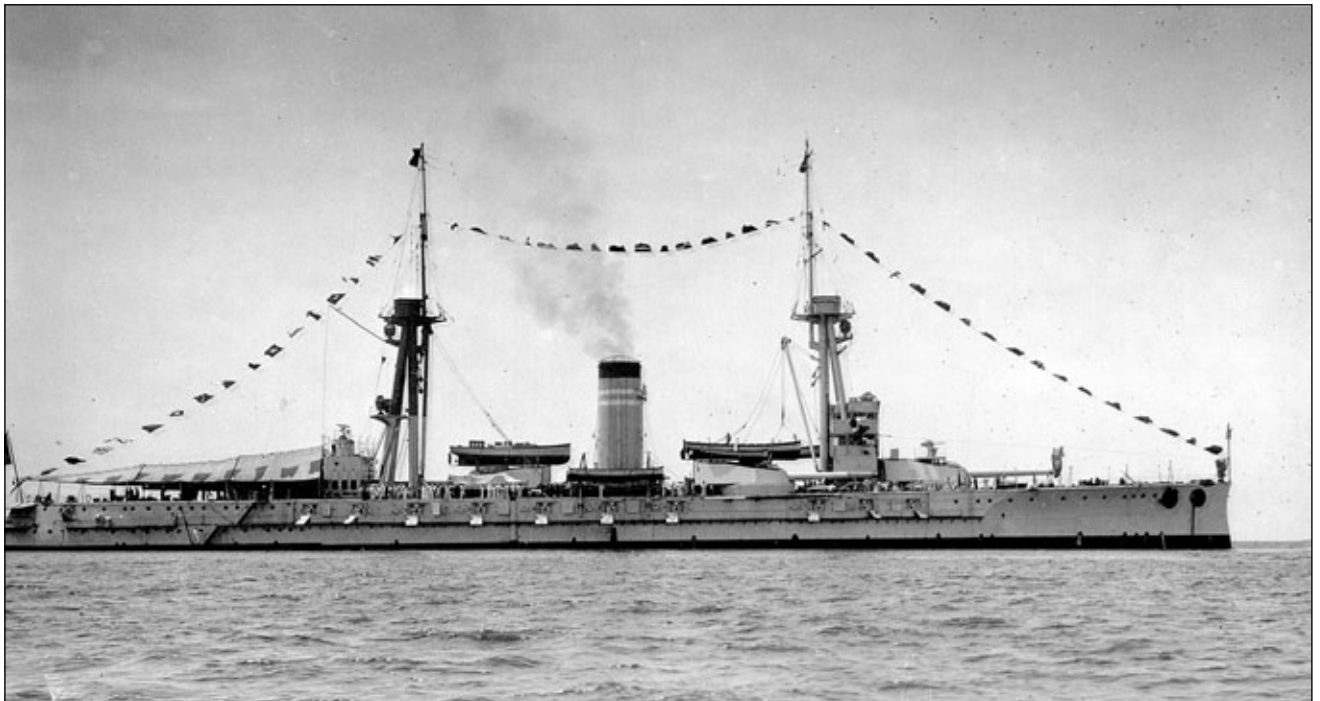
Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla

kampanii marokańskiej, ubezpieczała flota. W ciągu 15 październikowych dni *Jaime I* wyróżnił się bombardowaniem dzielnicy Gijón – Simadevilla oraz wzgórza Santa Catalina, zabezpieczając lądowanie desantu (z którego 2 ludzi zdezerterowało na stronę powstańców). Poza tym okręt liniowy ubezpieczał również dostawy uzupełnienia i amunicji. Oficjalnie w wyniku październikowych walk (meldunek Ministra Spraw Wewnętrznych z 3 stycznia 1935 r.) zginęło 1325, a rannych zostało dalszych 2951 osób, w głównej mierze rzecz jasna członków czerwonej gwardii.

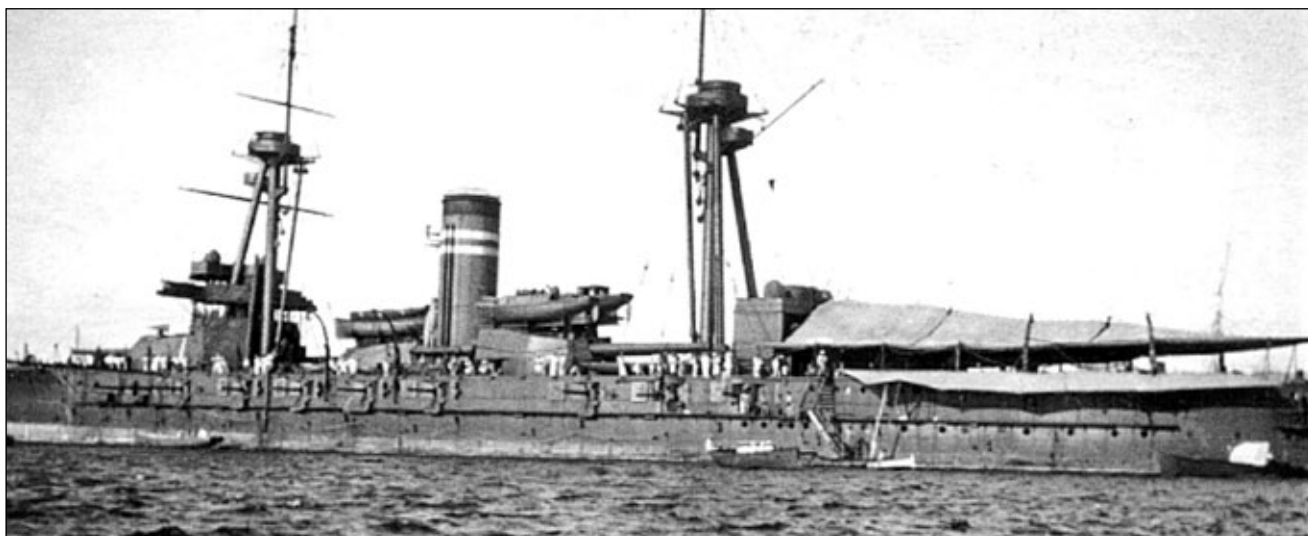
Początek roku 1936 oznaczał dla Hiszpanii przygotowania wojskowego puczu, którego celem było obalenie republikańskich władz. Z uwagi na fakt, że marynarze i podoficerowie na okrętach aktywnie popierali władzę, jako jeden z kroków przygotowujących bunt było przeprowadzenie w maju dużych manewrów morskich. Na czas ich trwania pod rozkazami szefa głównego sztabu morskiego Francisco Javier de Salas Gonzales znalazły się: *Jaime I*, krążownik Méndez Núñez oraz Pierwsza Flotylla Niszczycieli w składzie: *Almirante Valdés* (flagowiec) *Sánchez Barcáiztegui*, *Almirante Ferrándiz* i *José Luis Díez*. W eskadrze przeciwnej dowodzonej przez wiceadm. Miguel de Mier del Rio znajdowały się krążowniki *Libertad*, *Miguel de Cer-*

*Jaime I* na morskiej paradzie w Pollensa, 1934 rok.

Fot. zbiory Juan B. Robert Rogla







*Jaime I* na kotwicy, rozłożone tenty na rufie. Na wieżach No nr 3 i 4 widoczne kutry i barkasy.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez

*vantes, Almirante Cervera*, Druga Flotylla Niszczycieli w składzie: *Churruca* (flagowiec), *Alcalá Galiano*,

*Lepanto* i *Almirante Antequera* oraz wszystkie okręty podwodne. Włączenie w skład działających sił *Jaime I* i *Méndez Núñez*, jednostek o nader problematycznej wartości bojowej, wyraźnie dowodzi, że celem kierownictwa floty było jej skoncentrowanie w jednym miejscu, tak by ich oficerowie mogli uzgodnić plany puczu. Miejsce manewrów również wybrano nie przypadkowo, bowiem w tym czasie właśnie na Wyspach Kanaryjskich znajdował się gen. Franco.

Grupa wiceadm. Mier w dniach 4-9 maja bazowała na wyspie Los Palmas de

Gran Canaria, a Salas do 11 maja na Santa Cruz de Tenerife. W czasie manewrów dowództwo eskadry spotkało się z gen. Franco, gdzie doprecyzowano plan buntu oraz udział w nim marynarki wojennej. Choć rozmowy prowadzone były w warunkach ścisłej tajemnicy, są podstawy by do twierdzenia, że do spotkania z Salas doszło na pokładzie *Jaime I*. Po zakończeniu manewrów okręt liniowy oraz krążowniki wyruszyły na północ, gdzie przeprowadzono próbne strzelanie.

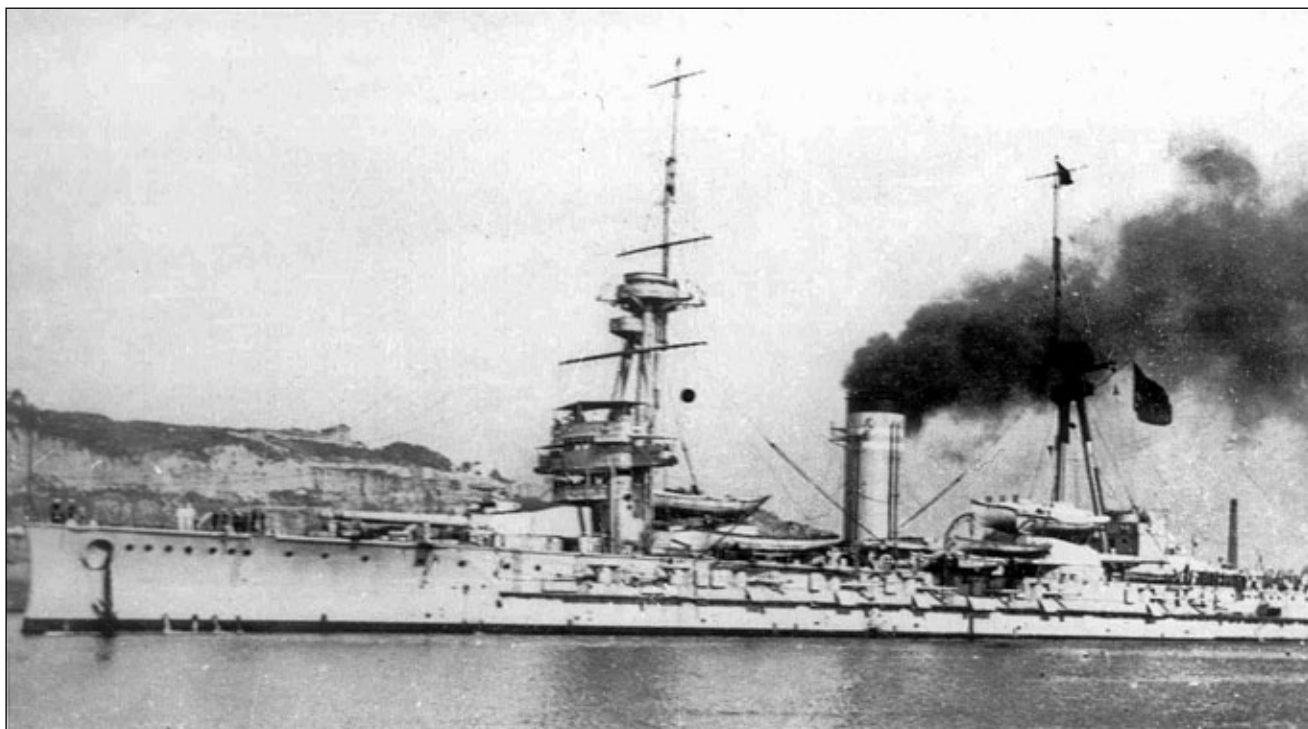
### Bunt

Początek lipca przywitał *Jaime I* w Vigo w drodze do El Ferrol, który osiągnął 14 lipca. Jednak jeszcze w nocy 15

lipca Minister Marynarki Jiral postanowił skierować szereg okrętów w te miejsca, gdzie ich obecność będzie niezbędna dla utrzymania cywilnych władz w razie nieprzewidzianych wydarzeń. Zgodnie z tą dyspozycją *Jaime I* niemal natychmiast wyruszył do Santander i 17 lipca 1936 wraz z niszczycielem *Almirante Antequera* dotarł na miejsce przeznaczenia. Ta nastąpiła zmiana dowództwa okrętu, które Ministerstwo Marynarki uważało za bliskie buntownikom. Kmdr Julio Iglesias Abelaira został zastąpiony na stanowisku dowódcy przez kmdr Joaquín Garcíá del Valle, równocześnie dotychczasowego z-cę d-cy kmdr por Luis Vierna Belando zastą-

*Jaime I* w ładnym ujęciu z lat trzydziestych.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow



pił kmdr ppor. Bernardo Navarro Capdevilla.

Niemal natychmiast po wybuchu puczu okazało się, że „matecznikiem” buntowników jest Maroko, skąd zaczęto pośpiesznie przerzucać wojska na półwysep. W związku z tym Sztab Morski postanowił zaktywizować działania w Cieśninie Gibraltarskiej i wierne władzom okręty otrzymały rozkaz pójścia na południe. O godz. 11.45 w dniu 18 lipca *Jaime I* wyszedł w morze. Nocą 19-go wyruszył za nim niszczyciel, który przybył do Malagi 21 lipca za dnia.

Początkowo rozkaz dla *Jaime I* nakazywał przejście do Vigo w celu zabunkrowania paliwa i oczekiwanie na dalsze instrukcje. Na okręcie liniowym działa organizacja oficerska, gotowa wesprzeć bunt, lecz z uwagi na fakt, że jednostka znajdowała się daleko od głównych sił floty, spiskowcy nie mogli wiedzieć w jakim stadium realizacji znajduje się pierwotny plan buntu. Problem komplikował się dodatkowo, bowiem należący do spisku radiooficer pancernika kpt. Felix Fernández Fourier od 16 lipca znajdował się na urlopie, podobnie jak 1/3 załogi. Tym samym wystąpienia w Maroku okazały się zaskoczeniem nie tylko dla wiernych rządowi członków załogi, ale nawet dla spiskowców.

19 lipca okręt rzucił kotwicę w Vigo. Z uwagi na to, że pucz nie zdołał się jeszcze rozprzestrzenić na całą Galicję, a garnizon Vigo skłonny był przyłączyć się do niego, zaraz po przybyciu pancernika

na jego pokład wszedł przedstawiciel wojsk lądowych propozycją by dowódca *Jaime I* przystał do buntu. I choć brzmi to dziwnie, sam popierający buntowników del Valle, odmówił. Na pokładzie okrętu liniowego po zwolnieniu części załogi, występował ostry brak personelu i sformowanie oddziału do działań na lądzie, w którego skład weszli by najaktywniejsi zwolennicy buntu, wyda jednostkę na łatwy łup prorządowych agitatorów. Odpowiedź rzecz jasna nie usatysfakcjonowała przedstawiciela armii, który obwiniając dowódcę okrętu o wszelkie możliwe grzechy pośpiesznie opuścił pokład.

Poza tym różne informacje o puczu, jakimi dysponowała załoga zaczęły się z wolna składać w pewną całość. W Vigo doszło do narady oficerów *Jaime I* dla ustalenia planów dalszych działań. Narada oficerów proponowała działać szybko i energicznie. Po pierwsze należało spisać z okrętu wszystkich zwolenników rządu, po drugie przejąć kontrolę nad radiostacją i po trzecie bojkotować wszystkie rozkazy Ministerstwa. Dysponujący jednak większym doświadczeniem del Valle przeciwstawił się swym oponentom, stwierdzając, że trzeba działać ostrożnie i przemyśleć, tak by nie sprowokować załogi do działań. Dowódca zaproponował wykonywanie rozkazów władz i pójście na południe, tyle tylko, że zamiast ostrzału Kadyksu, należy nocą rzucić kotwicę w jednym z portów wybrzeża afrykańskiego, przykładowo

Ceuta i przy pomocy wojsk oraz miejscowych władz przywrócić pełną kontrolę nad okrętem.

W dniu 20 lipca o godz. 03.00 *Jaime I* wyszedł w morze. W południe (wg dziennika pokładowego o godz. 12.45), gdy okręt znajdował się na trawersie Mondego, radiotelegrafista odebrał informacje z flagowego krążownika *Libertad*, w którym rozkazano aresztować natychmiast wszystkich zbuntowanych oficerów, przejąć kontrolę nad okrętem oraz ignorować rozkazy Kadyksu, jako całkowicie fałszywe.

Komunikat zmusił komitet okrętowy do bezzwłocznych działań. Załoga podzieliła broń ręczną – karabiny, pistolety i karabiny maszynowe. Wszyscy pojedynczy oficerowie znaleźli się pod strażą.

Dowódca okrętu wraz z 4 innymi oficerami znajdował się w tym czasie w kabinie nawigacyjnej jednostki. Aby pozbać ich woli oporu członkowie komitetu okrętowego okrzykami mostek, profilaktycznie rozmieszczając karabiny maszynowe na mostu rufowym, wieżach No 2 i No 3 oraz strzelców na marsach. Nasz żądanie marynarzy by oddać im dowództwo, oficerowie odpowiedzieli odmową. Wybuchła strzelanina, która trwała około 20 minut, w jej wyniku kilku ludzi było zabitych i rannych. Sam del Valle został ranny w ramię. Brak amunicji zmusił oficerów do kapitulacji, a następnie o godz. 16.30 Ministerstwo otrzymało radiogram: „Wierni frankistom dowódcy i oficerowie zostali pobawieni swych

Ciekawa fotografia lotnicza, na wieżach No 1 i 4 widoczne działa plot. kal. 76,2 mm

Fot. zbiorcy Nikołaj W. Mitiuckow





Początek wojny domowej, *Jaime I* w Tangerze.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez

funkcji. Opór stawili znajdujący się na mostku. W wyniku działań zabito kmdr ppor. i kpt., ciężko raniono kpt. i ppor., a także kpr artylerii i 2 marynarze wierni władzom. Prosimy o pilną informację co zrobić z ciałami. Współrzędne na godz. 15.00 N 39°37' i W 9°24'".

Później pancernik skierował się do międzynarodowego portu Tanger. W czasie podchodzenia do portu, gdy było już jasne, że jednostka znajduje się pod kontrolą republikańskich władz, zaatakowało ją frankistowskie lotnictwo, i choć nie uzyskało żadnych sukcesów, to jednak doszło do paniki wśród marynarzy. 21 lipca o godz. 19.00 *Jaime I* rzucił kotwicę w Tangerze. Wszyscy ranni, zarówno oficerowie jak i marynarze zostali przewiezieni do szpitala, gdzie później 2 z nich zmarło z ran.

Z uwagi na fakt, że podstawowe lądowe siły buntowników zostały skoncen-

trowane w północnym Maroku, głównym zadaniem republikańskiej floty w tym czasie było podjęcie skutecznej blokady afrykańskich portów. Poza tym praktycznie cały wybrzeże Cieśniny Gibraltarskiej, poza międzynarodową strefą Tangeru, znalazło się w rękach buntowników. W rezultacie skoncentrowano w tym rejonie silną republikańską eskadrę na czele z *Jaime I*. Pod wpływem zagranicznych rządów, przede wszystkim francuskiego, republikańskie dowództwo zmuszone było wycofać okręty z Tangeru. Nocą 22 lipca *Jaime I* wraz z eskortującym niszczycielem *Almirante Ferrándiz*, stanął na kotwicy w Zatoce Algeciras. W dniu następnym podeszły do nich główne siły floty republikańskiej. Po uzupełnieniu paliwa z przybyłego z Malagi zbiornikowca *Ophir*, eskadra w składzie pancernik, 2 krążowniki i niszczyciele, w nocy z 22/23 podniosła kotwicę

przeszła do kontrolowanej przez rząd Malagi.

Przyłączenie się do republikańców ostatniej dużej jednostki floty (krążownik *Méndez Núñez*, choć wszedł w skład eskadry znacznie później, w tym czasie znajdował się Gwinei Równikowej, z dala od głównych wydarzeń) zmieniło nastroje w Morskim Sztapie i gwarantowało czasową przewagę sił. Niestety na okręcie liniowym największe wpływy posiadali anarchiści, którzy swymi pomysłami powodowali ciągły ból głowy dowództwa. „Czerwona Gwardia” na *Jaime I* posiadała tym nie mniej znaczną siłę, wywierającą nadal istotny wpływ na życie polityczne floty.

### Blokada Cieśnin

Po przybyciu okrętu liniowego do wyznaczonej strefy, nadszedł rozkaz, zgodnie z którym na stanowisko dowódcy jednostki (etat komandora!) wyznaczony został por. Carlos Esteban Hernández.

Republikańskie władze rozumiały konieczność prowadzenia aktywnych działań w Cieśninie, jednak letnie akcje charakteryzowały się z reguły niską efektywnością. Główną przyczyną niepowodzeń kryła się nie tylko w braku oficerów na okrętach, ale już prędzej w braku jednolitego podejścia w sztabie, co do powodu prowadzenia tego rodzaju działań. W rezultacie okręty często otrzymywały przeciwstawne rozkazy. Głównym zadaniem *Jaime I* w tym okresie było zabezpieczenie sił lekkich działających przeciwko buntownikom. Zgodnie z rozkazem Ministra Marynarki w Maladze miała przez cały czas znajdować się jedna z 3 dużych republikańskich okrętów – pancernik lub któryś z krążowników.

Stan techniczny okrętu, który uzupełnił stan rządowej floty, był o wiele lepszy niż jego bliźniaka *España*, znajdującego się u frankistów. Przede wszystkim jednostka posiadała komplet uzbrojenia artyleryjskiego. Przy czym w czasie pobytu w Bilbao, część dział kal. 102 mm zdemontowano by uzbroić jednostki pomocnicze. Dział kal. 305 mm, chociaż nominalnie przewyższały donośność dział kal. 203 mm frankistowskich ciężkich krążowników, faktycznie jednak ich donośność była znacznie mniejsza. Dział kal. 203 mm miały mniejszy rozrzut pocisków, a poza tym krążowniki posiadały przewagę prędkości, co pozwalało im zająć najkorzystniejszy do ostrzału zasięg. Tym samym *Jaime I* mógł być wykorzystywany jedynie do wsparcia sił głównych.

O świcie 25 lipca *Jaime I* otrzymał swoje pierwsze zadanie bojowe. W tym



*Jaime I* w pierwszym okresie wojny domowej. Jeszcze jedna fotografia propagandowa „Viva Republika!”. Fot. zbiory Dionicio García Flórez



Flaga republikańska na gaflu *Jaime I*. Fot. zbiory Dionicio García Flórez

dniu wraz z krążownikami *Libertad* i *Miguel de Cervantes* jednostka wyszła w celu ostrzelania wojskowych celów w Ceuta. Gdy jeszcze było ciemno republikanie praktycznie o włos minęli się z parowcem buntowników, transportującym 5 kompanii Legii na półwysep, wzajemnie się nie zauważając.

Ostrzał był prowadzony w dwóch etapach, trwających po godzinie z około 2 godzinna przerwą spowodowaną pojawieniem się mgły. Okręty znajdowały się w odległości od 12 000 do 15 000 m od brzegu, prowadząc ogień z dział głównego kalibru, pancernik kal. 305 mm, a krążowniki 152 mm. Zgodnie z informacjami frankistów, rezultaty ostrzału były zupełnie przeciętne, bowiem większość pocisków wylądowała w dzielnicach mieszkaniowych. W rezultacie czego zginęło 30 mieszkańców, a dalszych 100 zostało rannych.

Okręty nie napotkały na żadne przeciwdziałanie. Bateria nadbrzeżna Hacho i twierdza Benzut posiadały zbyt małe pole ostrzału by móc przeciwstawić się ostrzałowi. Co prawda z lotniska w Tetuán poderwano szybko 4 samoloty typu Breguet XIX, jednak nalot nie przyniósł żadnych rezultatów, o ile nie liczyć wywołania paniki na pokładzie *Jaime I*.

Po zakończeniu operacji *Jaime I* i *Miguel de Cervantes* powróciły do Malagi, a *Libertad* przeszedł do Almerii.

Następnego dnia, po przyłączeniu się krążownika *Libertad*, zespół ostrzeliwał Melilla oraz znajdującą się w pobliżu bazę wodnosamolotów. Wieczorem, po uprzedzeniu przez radio miejscowych władz i mieszkańców miasta, okręty otworzyły ogień. W toku ostrzału pancernik zdołał oddać 44 strzały ze swych dział kal. 102 mm. I znów, podobnie jak w przeddzień, nie było żadnego przeciwdziałania, zaś najbardziej ucierpiała na bombardowaniu ludność cywilna. W tym dniu ogromne znaczenie dla frankistów miało wsparcie lotnicze. Samoloty kilka razy atakowały republikańskie okręty i choć wszystkie naloty nie przyniosły żadnych sukcesów, to jednak zmusiły przeciwnika do zygzakowania, nie dając tym samym możliwości precyzyjnego namierzenia strategicznych celów. A poza tym pojawienie się samolotów, wywołało znów panikę wśród załogi *Jaime I*.

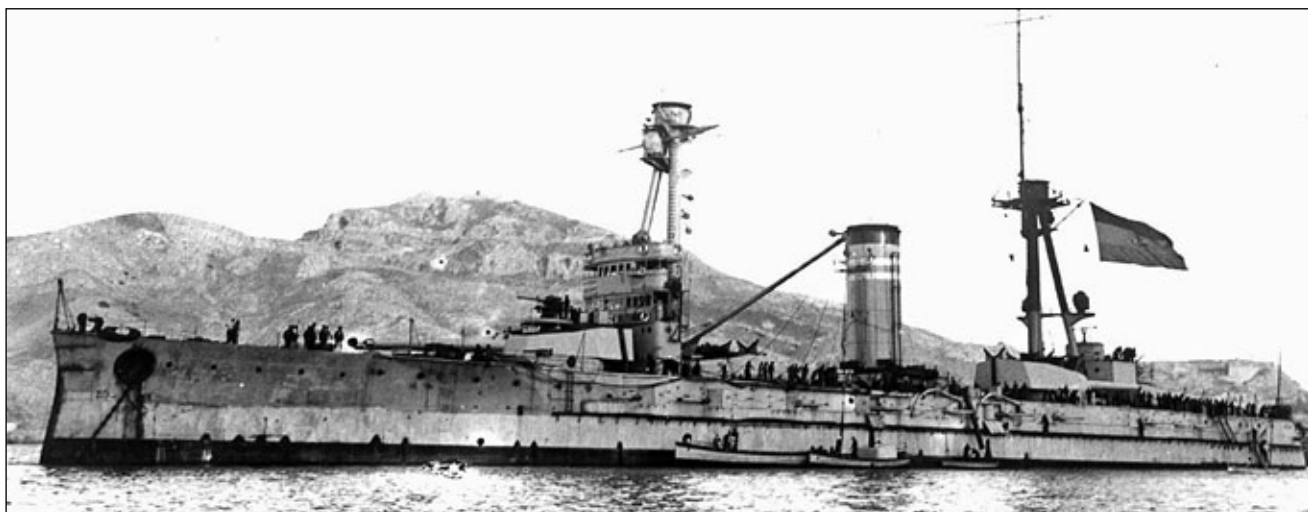
Wkrótce Morski Sztab otrzymał informację, że krążownik buntowników *Almirante Cervera* wyszedł z El Ferrol kierując się na południe. Natychmiast znalazł się szereg świadków, którzy rzekomo widzieli okręt w rejonie Gibraltaru.

Spowodowało to pewne zmniejszenie aktywności floty w Cieśninie i zmusiło republikańskie kierownictwo do przypomnienia sobie o egzotycznym już w owych czasach sposobie przeciwdziałania. Nie bacząc na doświadczenie wojny hiszpańsko-amerykańskiej i rosyjsko-japońskiej wskazujące na niską efektywność podobnych działań, republikanie postanowili „zakorkować” bazę w Kadyksie!

W celu odwrócenia uwagi przeciwnika w dniu 2 sierpnia *Jaime I* i *Libertad* ostrzeliwały ujście rzeki Guadiaro. Tymczasem w nocy niszczyciel *Almirante Ferrándiz* przykonwojował załadowany cementem statek *Landfort* do ujścia rzeki Gwadalkiwir. Jednak, jak należało się tego spodziewać operacja zakończyła się kląpą, a zatopiony na płyciźnie Sanlucar statek nie zagroził dostępu do Sevilii.

W dniu 3 sierpnia *Jaime I* i *Libertad* ponownie wyszły w morze by przeprowadzić ostrzał wybranych celów na wybrzeżu. Tym razem były to Tarifa i Algeciras. *Jaime I* próbował ostrzelać ze swych dział strefę koncentracji wojsk przeciwnika w rejonie miejskiego cmentarza i fermy Punta Carnero. Miejscowe baterie nadbrzeżne niewiele mogły zdziałać wobec dział kal. 305 mm i po oddaniu kilku strzałów zamilkły (w republikań-





Jaime I w początkowym okresie wojny domowej.

Fot. zbioru Rafael C. Fernández

skich raportach jest mowa, że „baterie nadbrzeżne zostały zmuszone do milczenia”).

W dniu 5 sierpnia przy pełnym panowaniu republikańców w Cieśninie, frankiści przeprowadzili śmiałą akcję, polegającą na przeprowadzeniu całego konwoju z wojskiem na półwysp. Konwoju, który później był znany jako „Konwój Zwycięstwa” (początkowo był on planowany na 3 sierpnia, jednak z uwagi na ostrzał przez *Jaime I* Algeciras, został przesunięty w czasie o 2 dni). W odpowiedzi republikańskie kierownictwo postanowiło przeprowadzić akcję odwetową. Proponowano przeprowadzić równoczesny ostrzał praktycznie wszystkich kluczowych pozycji w Cieśninie – głównych lotnisk, portów itp., co wymagało zaangażowania praktycznie całej republikańskiej floty. Zadaniem *Jaime I* było ostrzelanie portu Algeciras.

W dniu 7 sierpnia o godz. 06.30 republikański samolot rozpoznawczy zrzucił kilka bomb na Algeciras, jednak z uwagi na ogień przeciwlotniczy, były one niecelne. Do tego czasu do portu podeszły już *Jaime I*, *Libertad* i niszczyciel *Churrucá*. O godz. 08.30 dwie ostatnie jednostki odłączyły się i skierowały ostrzelać Tarifa i Punta Carnero, zaś *Jaime I* wszedł do Zatoki Algeciras. W godz. od 08.30 do 09.00 (dopóki pancernik nie wszedł do portu) ostrzeliwały go baterie nadbrzeżne na przylądkach Punta Carnero i Punta San García, jednak ich ogień był niecelny.

W tym czasie frankiści dopiero rozpoczęli budowę baterii nadbrzeżnych i jedyną ochronę portu stanowiła kanonierka *Dato*, uzbrojona w działa kal. 102 mm. Tym samym wynik starcia był już z góry przesądzony. Wymiana ognia rozpoczęła się z dystansu 4000 m i grad pocisków

kal. 305 mm i 102 mm z pancernika nie dał *Dato* żadnych szans. Wkrótce jeden z pocisków kal. 305 mm trafił prawą burtę, wpadł do wnętrza kadłuba i gwałtowna eksplozja zniszczyła mostek kapitański wraz z kabiną radiową i przedni maszt. Dwa dziobowe działa zostały całkowicie rozbite, a oba rufowe okazały się w tej sytuacji zupełnie bezużyteczne, bowiem przeciwnik znajdował się od strony dziobu.

Nieco później prawą burtę kanonierki na wysokości pokładu mieszkalnego dosięgły jeden za drugim 2 pociski kal. 102 mm, pozbawiając załogę jakichkolwiek szans na dalszy opór. Jeden z pocisków przeleciał praktycznie przez cały okręt wszedł w dziobowej części prawej burty, a wyszedł w rufowej lewej burty. Po drodze wywołując eksplozję amunicji działał plot. lewej burty. Liczne odłamki powstałe przy eksplozji drugiego pocisku i detonacji zapasu amunicji spowodowały powstanie licznych przebieg w kadłubie, kominie i łodzi pokładowej.

W dziobowej części okrętu powstał silny pożar. Dowódca kanonierki chcąc zapobiec eksplozji amunicji rozkazał zatopić dziobowe przedziały, jednak skierowany w tym cel por. Gonzales nie mógł wykonać zadania z uwagi na straszne zadymienie. Wówczas dowódca jednostki kmr pp. Manuel Sunico Castedo rozkazał ewakuować rannych i otworzyć wszystkie dostępne kingstony. Jednak na chwilę przed tym, gdy *Jaime I* zauważył, że *Dato* tonie, w kanonierkę trafił jeszcze jeden pocisk kal. 305 mm. Pocisk eksplodował w marynarskich kubrykach, zniszczył windę kotwiczną, spowodował wypiętrzenie pokładu przed mostkiem oraz burty w części dziobowej, niszcząc całkowicie drewniane pokrycie pokładu. Po tym wybuchu kanonierka osiadła dziobem na dnie, jednak

z uwagi na fakt, że głębokość w tym miejscu wynosiła ledwie 4 m, przedziały rufowe woda zapełniała powoli, zaś pożar nadbudówce trwał jeszcze długo. W czasie bitwy na pokładzie *Dato* 24 marynarzy zostało zabitych, rannych i kontuzjowanych.

Widząc, że przeciwnik tonie, pancernik przerwał ogień i zaczął zbliżać się do okrętów pozostających w porcie. Z dystansu 2000-3000 m jednostka wznowiła ostrzał. Tym razem głównym celem był dozorca *Uad Quert*. Choć nie osiągnięto bezpośrednich trafień, jednak dozorca został silnie pocięty odłamkami, które między innymi uszkodziły kotły, pozbawiając okręt możliwości ruchu. Dowódca wydał natychmiast rozkaz opuszczenia okrętu, na pokładzie pozostała jedynie zmiana dyżurna. Trzecią ofiarą był torpedowiec *No 19*, który swoimi manewrami starał się odciągnąć republikańców od statków w zatoce. Jednostka nie posiadała torped, więc jej działania markowały jedynie ataki torpedowe. Torpedowiec również nie otrzymał bezpośrednich trafień, lecz został poważnie uszkodzony odłamkami.

Po godz. 15.00 do ostrzału przyłączył się krążownik *Libertad*. Do godz. 18.35 republikański zespół zdołał spowodować znaczne szkody. Z ponad dwóch dziesiątków statków znajdujących się w porcie poważnie uszkodzony został *Ciudad de Ceuta* na którym zniszczono szereg kabin pasażerskich, komin oraz szalupy. Równie poważne szkody powstały na pokładzie holenderskiego statku *Dempo*.

Rezultaty akcji z 7 sierpnia należy jako całość uznać za doskonałe. Republikańskie zdołali faktycznie sparaliżować działania frankistów w Cieśninie Gibraltarskiej. Kanonierkę *Dato* buntownicy wydobyli już wkrótce, jednak do połowy lutego 1937 znajdowała się ona w remoncie

w Kadyksie. *Uad Quert* był remontowany na miejscu w Algeciras, jednak do akcji powrócił dopiero we wrześniu.

Po zakończonej powodzeniem akcji hiszpańskie władze republikańskie ogłosiły blokadę Maroka, Wysp Kanaaryjskich, Ifni i Rio de Oro. W rzeczywistości jednak na wprowadzenie w życie tej deklaracji republikańskie nie mieli ani sił ani środków. Przy czym od tej pory frankiści zaczęli na szeroką skalę wykorzystywać banderę państw neutralnych, przede wszystkim Niemiec i Włoch, dla zamaskowania swoich działań. Wszystkie deklaracje polityczne nie miały jednak żadnego wpływu na losy republikańskiej floty, która nadal pozostawała w Cieśninie. Aktywność jej jednak uległa silnemu ograniczeniu, z uwagi na braki amunicji, której zużycie w pierwszych tygodniach wojny było bardzo duże. Jak to zwykle bywa siły rządowe musiały realizować zadania, których nie planowały. Katalończycy postanowili rozpocząć „na własny rachunek” operację zmierzającą do zajęcia Balearów, wobec czego władze centralne musiały wesprzeć sojuszników, tym bardziej że sukces tej akcji mógł pozbawić buntowników punktu przeładunkowego na trasie z Włoch.

W dniu 3 sierpnia niszczyciel *Almirante Miranda* doprowadził do Maon statek *Marquez de Comillas* na którego pokładzie wyruszyła pierwsza część katalońskiego korpusu ekspedycyjnego pod dowództwem kapitana WWS Alberto Bayo. Po wysadzeniu ludzi niszczyciel pośpiesznie powrócił do Barcelony by przyprowadzić pozostałe jednostki. W dniu 5 sierpnia również wojska rządowe rozpoczęły przygotowania do ekspedycji na Baleary. W związku z powrotem *Mirandy* do Walencji, o świcie 7 sierpnia z portu wyruszył konwój z bojownikami pod dowództwem kapitana Guardia Civil Manuel Uribbara. Konwój eskortowały niszczyciele *Almirante Miranda* i *Almirante Antequera*. Zostały zajęte Formentera i Ibiza (w obu przypadkach desant nie napotkał oporu: 30 żołnierzy garnizonu Formentera poddało się natychmiast po otrzymaniu ultimatum, zaś na Ibiza po ostrzale miejscowego zamku przez *Miranda*). Tym samym w rękach frankistów pozostała jedynie największa wyspa archipelagu Majorka. 15 sierpnia duży konwój składający się z 10 statków, pod eskortą niszczycieli *Almirante Antequera* i *Almirante Miranda*, kanonierek *Xauen* i *Tetuán*, torpedowca *No 17*, 3 okrętów podwodnych oraz całego szeregu mniejszych jednostek skierował się w kierunku Majorki.

Wśród przydzielonych do operacji jednostek znajdował się parowiec *Rey Jai-*

*me II*, co dało asumpt wielu historykom twierdzić, że uczestniczył w niej republikański pancernik. W samej rzeczy po zakończeniu operacji w Cieśninie *Jaime I* wszedł do Malagi w celu uzupełnienia paliwa. Tam rządową flotę czekała jednak niemiła niespodzianka. Wraz z pojawieniem się samolotów najnowszej konstrukcji z niespotykaną dotąd ostrością stanęła kwestia obrony przeciwlotniczej. Uzbrojenie, jakim dysponował flota było przestarzałe i zupełnie niewystarczające. W dniu 13 sierpnia w Maladze bombowiec Junkers Ju-52 (d-ca kpt. Henke) uzyskał bezpośrednie trafienie w dziób pancernika, lokując tam 250 kg bombę. W wyniku nalotu zostało poszkodowanych 47 ludzi (na miejscu zginęło 6, a kilku następnych umarło później z ran). Przy czym ciał 2 marynarzy nie udało się odnaleźć i jedna z wersji mówi, że wykorzystali oni nalot by zdezerterować z jednostki. W następstwie naloty trzeba było jednak skierować okręt liniowy do Kartageny na remont. Warto zauważyć, że w dniu przejścia z Malagi do Kartageny na pokładzie utworzono trybunał rewolucyjny, przypominający bardziej farsę lub parodię niż sąd. W toku posiedzenia 10 oficerom (kmdr ppor., 4 kapitanów i 3 poruczników) zarzucono szereg przestępstw, w tym współdziałanie z faszystami w bombardowaniu okrętu, a w rezultacie, nie bacząc na sprzeciw niektórych członków komitetu okrętowego, wszystkich skazano na rozstrzelanie. Po wykonaniu wyroku, ciała zabitych przywiązano do pokładu i wyrzucono za burtę.

Remont pancernika był bardzo nie na rękę kierownictwu floty, a tym bardziej desantom Bayo. Od samego początku operacja na Majorce szła nie tak. Nie licząc na napotkanie dosta-

tecznie silnego oporu desant uwikłał się ciężkie walki. W dniu 22 sierpnia kapitan Bayo, w swoim szyfrogramie zażądał wsparcia działami „*Santiago-I*” (kodowa nazwa *Jaime I* w tej operacji), jednak ukończyć remont i przyłączyć się do sił działających w rejonie Majorki okręt mógł dopiero 1 września. Choć wraz z krążownikiem *Libertad* i kanonierką *Tetuán* utworzyły one grupę operacyjną, to jednak przeznaczenie żołnierzy desantu było już zadecydowane. 2 września pancernik przeprowadził nalot ogniowy na San Servera, jednak już w nocy z 2/3 września buntownicy, przy wykorzystaniu 3 otrzymanych z Włoch bombowców, rozpoczęli kontruderzenie. W związku z tym jednostka musiała powrócić do desantu, gdzie przybyła do rejonu rankiem i o godz. 05.00 otworzyła ogień na pozycje nacierającego przeciwnika. Wynik operacji był już przesądzony, desant nie wytrzymał i inicjatywa przeszła w ręce frankistów. W dniu 4 września przeprowadzono ewakuację ocalałych żołnierzy desantu z przylądka Punta Amer i portu Porto Cristo, przy czym część z nich ulokowano na pokładzie *Jaime I*.

### Pochód północny

Aktywizacja frankistów na północy zmusiła republikańskie kierownictwo do dokonania przerzutu floty do Kantabrii, co prawdopodobnie było największym strategicznym błędem. Niewątpliwie można długo spierać się o celowość wysłania na północ eskadry, nie budzi jednak wątpliwości fakt, że włączenie w jej skład rozwijającego niewielką prędkość *Jaime I*, wiązało pozostałe jednostki. Jedynym pozytywnym efektem marszu pancernika na północ było po pierwsze to, że zdjęto z jego pokładu część dział

Trybunał rewolucyjny na *Jaime I*, lata 1936-1937.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow



kal. 102 mm, które przeznaczono na uzbrojenie pomocniczych jednostek baskijskiej floty, a po drugie był on wykorzystany jako transportowiec do dowozu na północ broni i amunicji.

Zgodnie z planem przewidywano wyjście z Malagi wieczorem. Eskadra początkowo trzymała się w pobliżu brytyjskiego Gibraltaru, by uniknąć kontaktu ogniowego z bateriami nadbrzeżnymi Ceuty. Następnie należało skręcić na południe i trzymać się afrykańskiego brzegu by nie wchodzić w strefę ognia baterii w Algeciras i utrudnić działanie lotnictwu z Kadyksu. Później wykorzystując mrok nocy, eskadra miała wyjść na otwarte morze by uniknąć ewentualnego pościgu i obejść Półwysep Iberyjski, tak by za dnia osiągnąć porty Asturii. Rejon El Ferrol zamierzano pokonać dniem, nie podejmując jednak walki z eskadrą przeciwnika.

W dniu 19 września, po zakończeniu przygotowań do pochodu, główne siły floty republikańskiej opuściły o godz. 21.00 Kartagenę. Były to krążownik *Libertad* wraz z niszczycielami *José Luis Díez*, *Almirante Valdés*, *Escaño*, *Lepanto*, *Almirante Antequera*, *Almirante Ferrándiz* i *Almirante Miranda*. Po osiągnięciu Malagi od eskadry odłączył się *Almirante Ferrándiz*, za to dołączyły *Jaime I* oraz *Miguel de Cervantes*.

Skoncentrowana w Maladze flota, do wieczora 21 września przygotowywała się do skoku na północ. Wszystkie niszczyciele zostały skupione w 2 dywizjonach: pierwszy, pod dowództwem kpt. Vicente Ramires z *José Luis Díez*, drugi, którym kierował dowódca *Lepanto* kmdr por. Valentin Fuentes. Dowodzenie całą operacją spoczęło w rękach kmdr ppor. Miguel Buiza z *Libertad*.

Na czele szyku szedł flagowy *Libertad*, za nim *Jaime I* i *Miguel de Cervantes*. Niszczyciele pełniły rolę swobodnego ekranu, znajdując się przed względnie na trawersie eskadry. Przechodząc przez Cieśninę Gibraltarską niszczyciele szły w szyku torowym za dużymi okrętami.

Nie bacząc na pomoc neutralnych okrętów, przede wszystkim niemieckich, frankiści przegapili przejście eskadry przez Cieśninę. O godz. 21.45 dowódca bazy morskiej w Tarif zameldował do Kadyksu, że z brzegu dostrzeżono 2 „czerwone” (republikańskie) niszczyciele. 40 minut później Ceuta meldowała o dostrzeżeniu niszczyciela i krążownika. Dopiero następnego dnia Kadyks otrzymał najbardziej wiarygodną informację z niemieckiego krążownika *Nürnberg*, że główne siły floty w towarzystwie 5 niszczycieli przeszły Cieśninę Gibraltarską.

Wieczorem 22, już na Atlantyku, eskadra skierowała się na północ. Wieczorem następnego dnia osiągnęła trawers El Ferrol. Do tego czasu dowódca bazy El Ferrol został uprzedzony, że w składzie eskadry znajduje się okręt liniowy oraz 2 krążowniki, wobec czego nie podjął żadnych przeciwdziałań.

Wieczorem o godz. 07.00 23 września *Jaime I*, *Libertad*, *Miguel de Cervantes* oraz 3 niszczyciele przy ogólnej radości mieszkańców, weszły do Gijón (kolejne 3 niszczyciele poszły do Santander). W tych portach, a później również w Bilbao, dokąd eskadra weszła 29 września, z okrętów wyładowano uzbrojenie i amunicję, dostarczoną z Kartagenu i Malagi.

Niemal natychmiast po przybyciu republikańska eskadra zetknęła się z licznymi trudnościami związanymi z bazowaniem. Po pierwsze dał się zauważyć deficyt paliwa, co poważnie ograniczało działania okrętów, a po drugie ciasne redy baskijskich portów uniemożliwiały manewrowanie na nich. A jeśli uwzględnić jeszcze dodatkowo całkowity brak lotnictwa myśliwskiego i obrony plot., można sobie wyobrazić, że flota została praktycznie zagnana do pułapki. Frankistowskie lotnictwo panowało w dzień i w nocy, a jedynymi środkami przeciwdziałania była tylko skromna artyleria plot. samej eskadry. Poza tym w portach nie było żadnej możliwości przeprowadzenia bardziej kwalifikowanych napraw, takich przykładowo jak wymiana rurek w kotłach, brakowało również amunicji dużego kalibru.

W czasie swego krótkiego pobytu na północy kraju, pancernik praktycznie nie wyróżnił się niczym na polu militarnym, co być może wynikało z ożywionych starań jego dowódcy, który wykazywał konieczność zachowania dla republiki tak cennego okrętu. Stąd też za najważniejszą operację można uznać ostrzał i zniszczenie przez *Jaime I*, *Libertad* i *Miguel de Cervantes* w dniu 10 października mostu w odległości 3 Mm od miasteczka Deva.

Za to marynarze *Jaime I* znów „wyróżnili się” na lądzie. Początkowo w dniu 25 września przeprowadzili „nalot” na pływające więzienie *Altuna Mendí*, a 2 października na *Cabo Quilates*. W obu przypadkach wszystko wyglądało identycznie: marynarze rozprawili się z wszystkimi przetrzymywanymi więźniami politycznymi, podczas, gdy baskijskie straże w momencie ich przybycia, kryły się na swoim okręcie.

Tym nie mniej jednak zaszły pewne zmiany sytuacji strategicznej związku

z przebazowaniem floty: z jednej strony ułatwione zostały dostawy sprzętu wojennego do Baskonii i Asturii, z drugiej jednak, główne siły floty frankistowskiej przeszły do Kadyksu, co spowodowało przerwanie blokady Cieśniny. Jednak najgorszym dla republikańców było zniszczenie w Cieśninie w dniu 29 września niszczyciel *Almirante Ferrándiz*. Po tym incydencie Morski Sztab zaczął planować operację powrotu eskadry na Morze Śródziemne. Dodatkowym czynnikiem przemawiającym za powrotem floty były wspomniane zabójstwa więźniów politycznych, w tym najbardziej zbulwersowało wszystkich rozstrzelanie 38 osób na *Cabo Quilates*. Republikańskie dowództwo musiało z goryczą stwierdzić, że nie dysponuje mechanizmem hamującym rozpasanych anarchistów z *Jaime I*. Tymczasem w postępowaniu z Baskami, którzy formalnie byli sojusznikami należało wykazywać się dużym wyczuciem i taktem.

Wykorzystując obecność eskadry zaczęto formować baskijskie siły morskie. Na rozkaz Rady Obrony Baskonii w firmie rybackiej *Pesqueras y Secaderos de Bacalao de España* zarekwirowano 6 jednostek, które zamierzano przebudować na kanonierki. Pięć z nich zostało uzbrojonych w 1-2 działa średniego kalibru (w tym 4 działa kal. 102 mm zdemontowane z *Jaime I*, przed powrotem na Morze Śródziemne). Były to: *Tramontana*, *Euskal Erria*, *Hispania*, *Vendaval* i *Galerna*. Szósta jednostka *Mistral* została wyposażona w działa zdemontowane z przechwyconego przez republikańskie lotnictwo (!) frankistowskiego parowca *Tiburón*.

W dniu 13 października o godz. 10.30 Buiza rozpoczął operację powrotu floty do Kartagenu. Zgodnie z planem zamierzano poruszać się z prędkością 10 węzłów, co dawało możliwość osiągnięcia 17 października o godz. 00.00 punktu odległego o 40 Mm od przylądka San Vicente, tak by jeszcze tej nocy sforsować Cieśninę. W dniu 17-go o godz. 06.00 rano do eskadry miał dołączyć niszczyciel *Gravina*, eskortujący z Casablanca statki *Campeador* i *Cabo Prior*. Od strony Morza Śródziemnego w operacji forsowania Cieśnin miały uczestniczyć krążownik *Méndez Núñez* i niszczyciele *Churrua*, *Sánchez Barcáiztegui* i *Alcalá Galiano*, którym zlecono zadanie rozpoznania, a następnie w określonym punkcie przyłączenie się do eskadry.

Niestety początkowe plany przyszło skorygować. Winny temu był kolejny wyskok anarchistów z *Jaime I*, którzy przekazali drogą radiową kierownictwu floty

frankistowskiej swego rodzaju wyzwanie na pojedynek: przyjmijcie walkę albo poddajcie się.

Pozostawiając na północy niszczy-ciele *José Luis Díez* i *Císcar*, republikańska eskadra wzięła kurs na Morze Śródziemne. Tym razem kierownictwo floty frankistowskiej oczekiwało spotkania z republikanami. Nad eskadrą praktycznie przez cały czas krążyły frankistowskie samoloty zwiadowcze, meldujące o wszystkich manewrach okrętów. Choć to nie do wiary, jednak wszystko skończyło się na kilku nieudanych nalotach lotniczych. Dopiero porównanie po wojnie map z wykreślonymi kursami, wykazało, że przeciwnicy minęli się ze sobą raptem o 10 Mm!

Następstwem północnego pochodu był jeszcze gorszy stan siłowni okrętu liniowego, która przez cały czas nie mogła doczekać się należytego remontu. Na północy republikanie nie dysponowali dokiem nadającym się na przyjęcie pancernika, tak że również stan obrośniętej części podwodnej przedstawiał wiele do życzenia. W raporcie Ministerstwa Marynarki o stanie floty z 2 stycznia 1937 czytamy „*jego niedostateczną wartość bojową dodatkowo jeszcze obniża zły stan rurek kotłowych, co nie pozwala na utrzymywanie prędkości, niezbędnej dla prowadzenia jakiejkolwiek operacji bojowej*”.

### Pływająca bateria

W czasie nieobecności republikańskiej floty na Morzu Śródziemnym, frankistowskie krążowniki zdołały zorganizować blokadę morską wybrzeża zajętego przez siły rządowe, ostrzeliwując wybrzeże i przechwytywać statki z ładunkami. Tak więc po powrocie do Kartageny rządowa eskadra winna rozpocząć operację odzyskiwania utraconego morza. Pierwszorzędne znaczenie miało przeprowadzanie transportowców, dostarczających do Hiszpanii niezbędny sprzęt wojskowy. Na dzień 20 listopada Morski Sztab zaplanował kolejną operację w rejonie przylądka Cabo Antonio. Tak jak wcześniej, główny ciężar operacji przypadał na krążownik *Miguel de Cervantes*. Pozostała część floty winna pozostać w stanie gotowości do wsparcia krążownika. W dniu 22 listopada główne siły floty wyszły na zewnętrzną redę Kartageny.

W tym czasie w rejon Kartageny podszedł okręt podwodny *Torricelli*, niedługo przed tym formalnie odstąpiony frankistom przez Włochy i skreślony z listy floty, ale zachowujący jeszcze włoską załogę. Jako pierwszy cel ataku około godz. 08.00 dowódca jednostki zidentyfikował,

po jego trójnożnym maszcie, *Jaime I*. Pogoda sprzyjała przeprowadzeniu ataku, mgiełka skutecznie skrywała peryskop i ślady torpedy, co skwapliwie wykorzystali Włosi, zajmując odpowiednią pozycję. O godz. 08.30 zidentyfikowano drugi cel – krążownik *Miguel de Cervantes*. Po podejściu bliżej okazało się, że pancernik stoi pod zbyt ostrym kątem kursowym, wobec czego postanowiono zaatakować znajdujący się dalej krążownik, w nadziei, że *Jaime I* będzie kontynuował ruch i sam wyjdzie pod wyrzutnię. Po odpaleniu 2 torped w kierunku krążownika, okręt podwodny nie mógł się jednak wynurzyć na powierzchnię by sprawdzić rezultaty ataku. Tak więc, dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności torpedy pierwotnie przeznaczone dla *Jaime I* dosięgły krążownik *Miguel de Cervantes*, na dłuższy czas wyłączając go z działań bojowych.

Te wydarzenia miały daleko idące następstwa dla anarchistycznego kierownictwa pancernika. Podobnie jak wcześniej w Asturii i Baskonii, opierając się na założeniu, że republika może stracić w wyniku ataków torpedowych, faktycznie uchylali się od udziału w dalszych operacjach. By jednak nie zostać podejrzanym o tchórzostwo, standardową przyczyną niegotowości jednostki do wyjścia w morze była „*konieczność uzupełnienia paliwa*”. W związku z tym by wyprowadzić okręt w morze, dowództwo musiało każdorazowo niemal prosić załogę.

Jeszcze jedną przyczyną długiego postoju pancernika w porcie było wzmocnienie jego ochrony plot. Do wcześniej-

szych 2 dział plot. kal. 76,2 mm, dodano 2 działa plot. kal. 47 mm zdjęte z niszczycieli *Alsedo* i *Lazaga* oraz automatyczne działko plot. kal. 25 mm. Wszystko to były jednak półśrodki, bowiem zapewnienie jednostce należytej obrony plot. wymagało minimum 4 dział kal. 76,2 mm oraz 8 dział automatycznych. Właśnie w tym czasie dla doprowadzenia załogi *Jaime I* do stanu jakiejkolwiek gotowości bojowej na okręt skierowany został kpt.-lt (pol. kpt.) Juan Sánchez (radziecki doradca A.P. Łabudin, wcześniej d-ca dywizjonu plot. okrętu liniowego *Oktiabrskaja Rewolucija*).

W początkach roku 1937 rozpoczęły się ciężkie walki o Malagę, i republikańskie dowództwo zdołało jakoś przekonać anarchistów by wzięli udział we wsparciu bohaterskich obrońców miasta. Wraz z innymi okrętami *Jaime I* okazywał silne „*wsparcie*” oddziałom lądowym... pozostając w gotowości do wyjścia w morze.

Rzeczywiście, frankiści również nie mogli pojąć logiki republikanów nie wysyłających pancernika do wsparcia nadmorskiego skrzydła. W związku z tym stanowiska obserwacyjne stale jakoby widziały *Jaime I* spieszący w kierunku linii frontu. W nocy z 16/17 stycznia specjalnie na poszukiwanie okrętu liniowego, którego wywiad frankistów „*odnalazł*” w odległości 50 Mm na południe od Malagi, wysłano 2 kutry torpedowe *Falange* i *Requeté*, które jednak nikogo nie wykryły.

Po upadku Malagi udało się w końcu znaleźć salomonowe rozwiązanie

Grupa marynarzy przy wieży głównego kalibru. Czas relaksu lepszy od wyczerpującego i nudnego szkolenia.  
Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow





w kwestii dalszego wykorzystania pancernika. Zdecydowano o skierowaniu *Jaime I* do Almerii, najbliższego Cieśninie, republikańskiego portu. Z jednej strony gwarantowało to trwałość oporu oddziałów lądowych czujących za plecami wsparcie największych dział floty, a z drugiej oddalenie krnąbrnej i niepoahamowanej załogi od podstawowych sił marynarki wojennej.

10 lutego pod eskortą niszczycieli *Le-panto* i *Alcalá Galiano* okręt liniowy przeszedł do Almerii, a po zakończeniu swojej misji niszczyciele odeszły ostrzelać Alhucemas.

W celu zapobieżenia dalszemu posuwaniu się frankistów na froncie nadmorskim, działa jednostki były gotowe w każdej chwili otworzyć ogień do nieprzyjaciela. W tym celu na pozycjach republikańskich oddziałów rozmieszczono punkty obserwacji i korygowania ognia, które były połączone z okrętem liniami telefonicznymi. Nie wykluczone było prowadzenia ognia na wprost w sytuacji, gdyby frankiści przedarli się do miasta. Do tego jednak nie doszło i aż do końca wojny front ustabilizował się w rejonie Motril. Z jednej strony pojawienie się pancernika w Almerii poprawiło morale jej obrońców, z drugiej jednak przyciągało jak magnes nieprzyjacielskie samoloty i kutry torpedowe.

Przy czym pierwsza i prawdopodobnie ostatnia próba zaatakowania okrętu w nocy z 19/20 lutego bezpośrednio na redzie Almerii przeprowadzona przez kutry torpedowe *Nápoles* i *Sicilia* nie przyniosła żadnych rezultatów. Natomiast naloty lotnictwa przeprowadzano z godną pozazdroszczenia systematycznością. Pierwszy miał miejsce ledwie 2 dni po przybyciu okrętu do miasta, gdy 12 lutego grupa kilku bombowców próbowała zbombardować port.

W celu zabezpieczenia jednostki w porcie republikanie musieli rozwinąć czterodziałową baterię plot, dowodzoną przez radzieckiego doradcę M. Antonienko. Warto zaznaczyć że bateria otrzymała najnowsze radzieckie przyrządy kierowania ogniem, którymi nie dysponowały jeszcze nawet oddziały Armii Czerwonej (RKKA). Na rezultaty nie trzeba było długo czekać. Silny nalot przeprowadzony rankiem 19 lutego. O świcie na okręt liniowy posypało się kilkadziesiąt bomb o wadze 100-200 kg, z których 4 eksplodowały w niebezpiecznej bliskości na molo i w wodzie, nie przynosząc jednak na szczęście poważniejszych uszkodzeń. Zgodnie z meldunkami naziemnych punktów obserwacyjnych, w tym dniu przeciwniczy Antonienko trzema

salwami zestrzelili operujący na pułapie 2000 m wodnosamolot.

Po dwóch dniach wspólnym wysiłkiem nadbrzeżnych i pokładowych artylerzystów, zdołano zestrzelić pojedynczy frankistowski bombowiec, usiłujący atakować pancernik z morza od strony słońca, który spadł w rejonie przylądka Gata. W dni 22 lutego nadbrzeżni przeciwniczy zestrzelili jeden z trzech usiłujących zaatakować port bombowców (informacje z pracy S.W. Abrosow, *Na niebie Hispanii*, Moskwa 2003, napisanej na podstawie materiałów RGWA. Okazało się, że z reguły piloci, którzy trafili na ogień plot., nurkowali wychodząc ze strefy ostrzału na małych wysokościach, co u naziemnych obserwatorów wywoływało wrażenie, że samolot został strącony. Opublikowane po wojnie dane potwierdzają jedynie zestrzelenie w tym okresie 1 maszyn).

Szczególnie nieprzyjemne były dla republikanów naloty nocne. W związku z nimi do Almerii skierowano 3 pochodzące z dostaw radzieckich reflektory bojowe, które choć rozmieszczone na brzegu. Obsługiwane były jednak przez elektryków z okrętu liniowego. Środki te pozwoliły na zwiększenie efektywności ognia plot. w nocy.

Jednak mimo ciągłych alarmów plot. większość załogi *Jaime I* nie przywiązywała do nich większej uwagi, kręcąc się bez celu, co w jeszcze większym stopniu obniżało ogólną dyscyplinę. Chcąc w jakiś sposób podnieść dyscyplinę republikańskie dowództwo postanowiło „za-trudnić” pancernik przy ostrzale Malagi w dniu 24 kwietnia, choć z czysto wojskowego punktu widzenia, po prawdzie nie było ku temu żadnej potrzeby, a cała rzecz sprowadzała się jedynie właśnie do aktywizacji zaokrętowanego personelu.

Wkrótce po północy 23 kwietnia zaczęły opuszczać Kartagenę główne siły: krążowniki *Libertad* (pod flagą głównodowodzącego kmdr ppor. Miguel Buiza), *Méndez Núñez* oraz 5 niszczycieli, później miał dołączyć do nich z Almerii *Jaime I* w towarzystwie niszczycieli *Almirante Miranda* i *Gravina*. Spotkanie obu zespołów nastąpiło 24-go rano około 09.00.

Ostrzał rejonu Motril – Torrox przeprowadziły idące w szyku torowym *Libertad*, *Jaime I* i *Méndez Núñez*, zaś niszczyciele wyruszyły dalej w kierunku Malagi z zadaniem jej ostrzału, a w przypadku napotkania nieprzyjaciela pozorowania sił głównych.

Później eskadrę atakowało wiele samolotów, tak, że nie wykonując zada-

nia do końca Buiza rozkazał odwrót do domu. Około godz. 16.00 eskadra wzięła kurs na północ. Z nastaniem nocy okręty utworzyły szyk torowy, skracając dystanse między sobą. Chociaż rezultaty operacji były więcej niż skromne, to nastroje marynarzy bardzo bojowe. Wszędzie miały miejsce burzliwe dyskusje, wymiana uwag oraz pomyślnych prognoz dotyczących strat buntowników.

Wieczorem około godz. 20.00 na wysokości Almerii *Jaime I* odłączył się od eskadry wraz z 2 towarzyszącymi niszczycielami. Głęboką nocą przechodząc koło latarni morskiej Sabinal, pancernik wszedł na mieliznę, odezwały się następstwa prowadzonego poprzedniego dnia strzelania. Z uwagi na wojnę lądową morską była zgaszona, zaś w wyniku strzelania dział głównego kalibru stare wyposażenie nawigacyjne pracowało w sposób skrajnie niezadowalający. W efekcie nawigacją była prowadzona w oparciu o wyliczenia, do których przyjęto 11 węzłową prędkość okrętu wynikającą z liczby obrotów śruby. Rzeczywista prędkość była jednak niższa, wynosiła bowiem 10 węzłów, tak więc zwrot na Almerię wykonano zbyt wcześnie.

Mechanicy i obsługa maszynowni z miejsca dokonali niezbędnych sprawozdań, ale na szczęście w podwodnej części kadłuba nie było poważniejszych uszkodzeń. Wraz z nastaniem świtu pojawiła się całkiem niemiła perspektywa – stojący nieruchomo okręt mógł ściągnąć na siebie uwagę jednostek pływających i samolotów przeciwnika. Przez całą noc i rano trwały prace ratownicze i tylko dzięki wspólnemu wysiłkowi holowników portowych i niszczycieli zdołano ściągnąć pancernik na głęboką wodę. Jak się później okazało wysiłki ratowników nie były daremne. Jeszcze w nocy znajdujący się w pobliżu niemiecki krążownik *Leipzig*, przekazał frankistowskiemu dowództwu informację o awarii okrętu liniowego i rankiem w rejonie przylądka Sabinal pojawił się ciężki krążownik *Canarias*. Spóźnił się jednak, bowiem w tym czasie pancernik zdołał się już bezpiecznie skryć w Almerii.

Chcąc zablokować okręt liniowy w porcie, jeszcze w nocy 6 kwietnia kutry torpedowe *Falange* i *Requeté* postawiły u wejścia do portu niewielką zapórę minową. 13 maja miny znalazły swoją pierwszą ofiarę – brytyjski niszczyciel *Hunter* (5 zabitych i 24 rannych). Wśród okrętów, których załogi udzielały pomocy Brytyjczykom, był również *Jaime I*. Na pokładzie jednostki umieszczono rannych, którymi opiekowali się medy-

cy z pancernika, do czasu aż poszkodowani zostali przekazani na okręt szpitalny *Maine*.

Jeszcze jedno wydarzenie maja, nowym dowódcą okrętu liniowego został awansowany do stopnia kmdr por. Francisco Benavente Garcia de la Vega, a komisarzem politycznym Gabriel Pradal.

Choć frankistowskie lotnictwo przeprowadzało naloty na Almerię praktycznie każdego dnia, to jednak najintensywniejsze ataki na pancernik miały miejsce w dniach 21, 23 i 24 maja.

W nocy z 24/24 pojedynczy wodnosamolot Savoia Marchetti SM-62 próbował zbombardować jednostkę, jednak 4 bomby upadły w odległości około 500 m od okrętu, nie powodując żadnych uszkodzeń.

Rankiem 24 maja, gdy *Jaime I* stał przy nabrzeżu Levante, w powietrzu pojawiła się piątka maszyn Savoia Marchetti SM-79 „Sparviero”, pod dowództwem majora Mario Aramu. Samoloty ubezpieczała piątka myśliwców. Z wysokości 3000 m bombowce zrzuciły 12 bomb o wagomiarze 250 kg, które spadły w bezpośrednim sąsiedztwie pancernika. 7 z nich wybuchły na nabrzeżu, 1 między nabrzeżem a okrętem, zaś 2 dosięgły *Jaime I*. Nie większe uszkodzenia spowodowała bomba z czwartego samolotu, która eksplodowała na pokładzie baterijnym przy lewej burcie, uszkadzając dział kal. 102 mm. Kolejna bomba, która również przebiła górny pokład spowodowała pożar na rufie, który jednak udało się szybko opanować. Zginęli sierżant Luis Lopez, kaprale artylerii Avelino Prendez i Angel Sabin, mat Arribal Prado i st. mar. Manuel Muniz, a dalszych 23 ludzi odniosło rany.

Choć grupy ratunkowe dość szybko zdołały usunąć skutki trafień, a okręt pozostawał na wodzie, jednak przeprowadzenie niezbędnego remontu wymagało przejścia do Kartageny. Przejście przeprowadzone w nocy 27-go zabezpieczała flotylla niszczycieli oraz kutry torpedowe z Pormana. Uzupełnienie zabezpieczenia stanowił okręt podwodny *S-1*, który zajął pozycję w rejonie Majorka – Ibiza. O świcie 28 maja okręt bezpiecznie osiągnął Kartagenę i zacumował rufą przy molo Curro.

W Kartagenie A.P. Łabudin przekazał swoje obowiązki niedawno przybyłemu z ZSRR kmdr ppor. B.L. Bogdenko, który właśnie ukończył Akademię Morską w Leningradzie, a do Hiszpanii trafił jako Julio Olivarez. Objąć swych obowiązków Bogdenko jednak już nie zdążył.

W południe 17 czerwca, gdy na okrętach wydawano obiad, na pokładzie

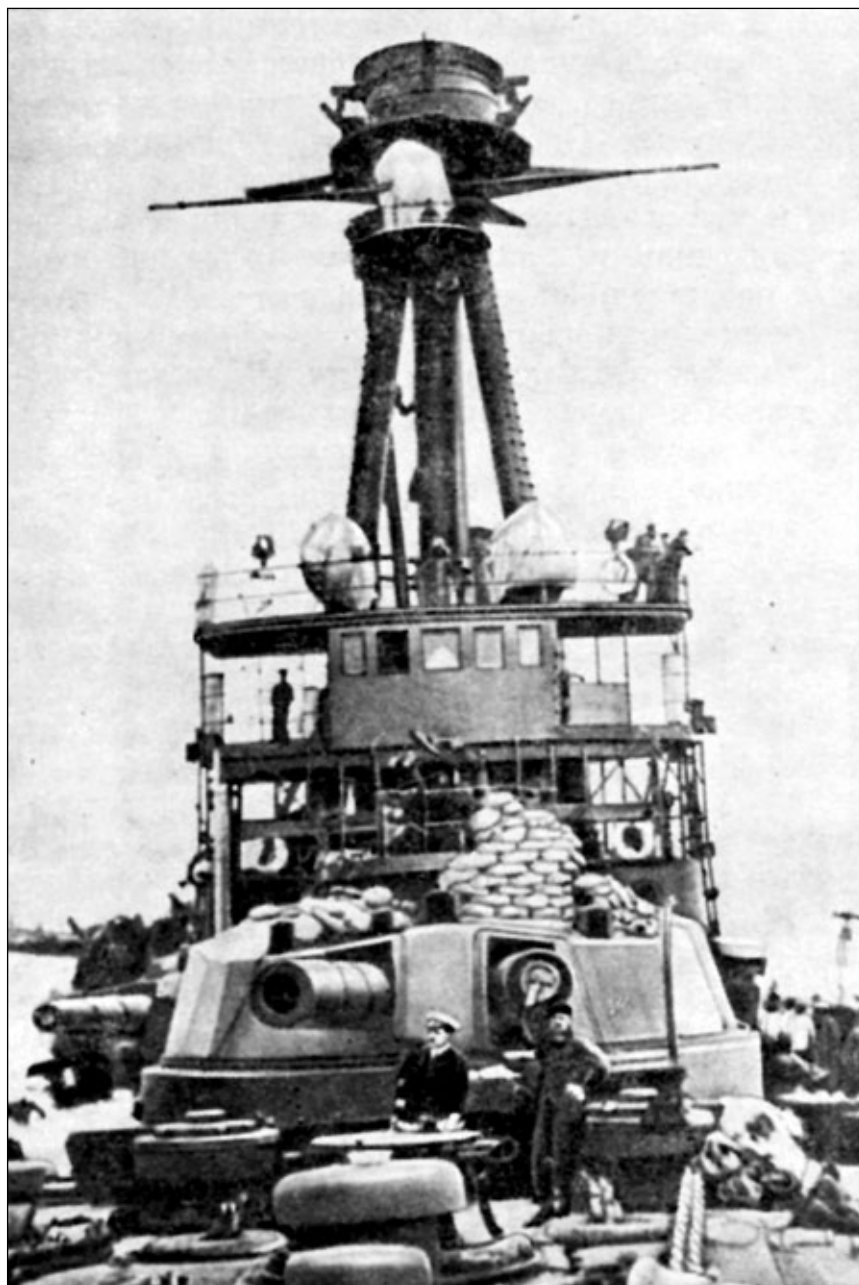
pancernika przycumowanego do mola Curro miał miejsce silny wybuch w rejonie komór amunicyjnych wieży No 3, na okręcie wybuchł pożar. Z miejsca dziesiątki szalup i kutrów rozpoczęły ratowanie żywych i rannych członków załogi okrętu liniowego. Na miejsce awarii dotarły silne armatki wodne zamontowane na holownikach. Wkrótce na jednostce zaczęły rozrywać się pociski, umieszczonej na górnym pokładzie artylerii plot., poważnie utrudniało akcję ratowniczą. W sytuacji, gdyby płomienie objęły pociski głównego kalibru, należało oczekiwać potężnej eksplozji, mogącej uszkodzić wiele znajdujących się w porcie jednostek, na szczęście do tego nie doszło. Pancernik zaczął chylić na prawą

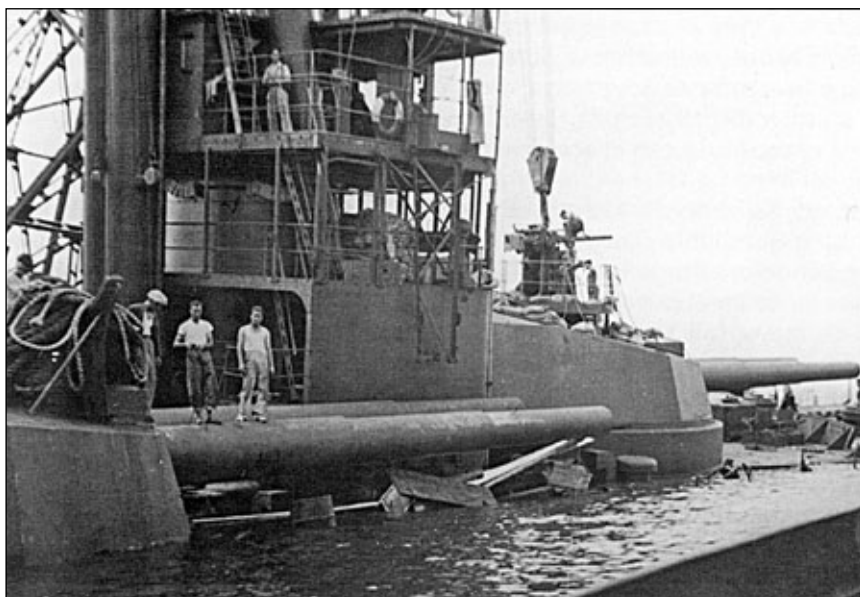
burtę i w niedługim czasie pokład skrył się całkowicie pod wodą z niewielkim przechylem na prawą burtę. Choć w wystających z wody nadbudówkach trwał jeszcze pożar, to nie przedstawiał on już żadnego niebezpieczeństwa dla pozostałych jednostek.

Komisja śledcza ustaliła przyczyny zatonięcia jednostki, było to niedbalstwo załogi. Eksplozja komór amunicyjnych dział kal. 102 mm nastąpiła wskutek niewłaściwego stosowania palników gazowych wykorzystywanych do spawania przy pracach remontowych jednej z uszkodzonych przez włoskie bombowce grodzi, znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie komór. Od pocisków kal. 102 mm zdetonowa-

Radziecki doradca w czasie inspekcji okrętu po eksplozji.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow





Widok na wieżę No 1 i 2 po wybuchu. Zaczyna się demontaż dział plot. kal. 76,2 mm z wieży No 1. Fot. zbiory Dionicio García Flórez

Rufowy mostek, woda sięga powyżej pokładu bateryjnego. Fot. zbiory Dionicio García Flórez



ły komory dział głównego kalibru wieży No 3 (dach wieży został zerwany, a sam wybuch zniszczył całkowicie komin). Jak to zwykle bywa w sprawę włączyły się sprawy natury politycznej: frankistowskiej propagandzie wygodnie było wspominać o „piątej kolumnie” działającej na republikańskich tyłach. Również dla radzieckich doradców „kolumna” była wygodnym wytłumaczeniem – jak mogliśmy zwyciężyć, skoro wszędzie byli szpiegzy. Samych republikańców o opinię, zwłaszcza po ich klęsce nikt już nie pytał. Słynna uwaga N.G. Kuzniecowa o paleniu w komorach amunicyjnych pancernika, także, choć może to dziwnie zabrzmieć, pochodzi z frankistowskiej propagandy. Prawdę mówiąc nie dysponujemy absolutnie żadnym rzeczywistym świadectwem o sytuacji w republikańskiej flocie. Jako przykład może służyć święte przekonanie, że republikanie nie posiadali torped, w rezultacie czego w nocnym boju koło przylądka Palos frankistowskie krążowniki działały bez ubezpieczających je niszczycieli!

Nie ustalono także w sposób jednoznaczny strat osobowych, ich wielkość różni się znacznie w poszczególnych źródłach (liczba zabitych od 80 do 300, a rannych od 150 do 200). Oficjalne dane władz republikańskich mówią o 20 zabitych i 100 rannych. Najprawdopodobniej jednak w spisie tym zawarto jedynie tych, których ciała znaleziono na miejscu tragedii i zmarłych z ran. Po wydobyciu kadłuba pancernika w roku 1947 wszystkie odnalezione szczątki przekazano na miejski cmentarz w Kartagenie, sądząc po danym cmentarza pochowano tam około 300 ciał.

Na szczęście w wyniku eksplozji nie poniósł żadnych szkód krążownik *Libertad* i parowiec przycumowane przy burcie okrętu liniowego. W rezultacie tragedii zwolniony został szef bazy w Kartagenie kmdr Valentin Fuentes, którego zastąpił maszynista Alfonso Jativa.

Demontaż resztek jednostki rozpoczęli jeszcze republikanie, lecz zakończono go dopiero po wojnie w połowie lat czterdziestych. Tym samym na lata na wpół zatopiony *Jaime I* stał się czy nie główną wizytówką Kartageny. Do chwili obecnej zachowało się mnóstwo fotografii radzieckich doradców „na pokładzie pancernika, który wyleciał w powietrze”.

Szereg elementów wyposażenia oraz artyleria średniego kalibru i plot., znalazły swoje nowe zastosowanie na okrętach i w oddziałach brzegowych jesz-



Wartownik przy wieży No 1.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow

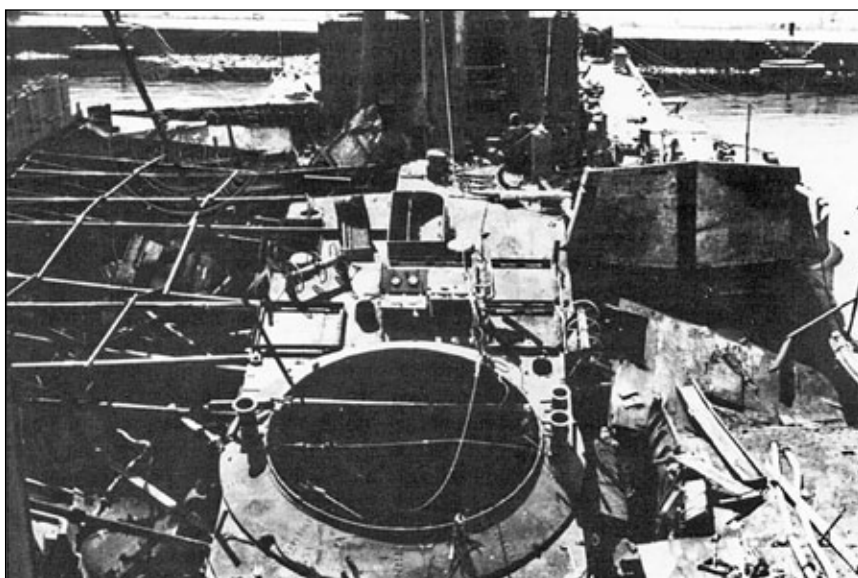
cze w czasach republiki, tym niemniej jednak 6 nieuszkodzonych wybuchem dział głównego kalibru wpadło w ręce frankistów.

W tym miejscu należy wspomnieć, że szereg morskich autorytetów, takich jak Conway czy Breyer wspominają o możliwości budowy w Hiszpanii w ramach programu 1939 krążowników typu „superwaszyngtoński” z działami kal. 305 mm. Zgodnie jednak z niedawno odtajnionymi materiałami, głównym uzbrojeniem okrętów o wyporności 17 500 t miało być 8-9 lub nawet 12 dział kal. 203 mm. Inna sprawa, że w jednym z wariantów uzbrojenie miało zostać skupione w 3 trzydziałowych wieżach. Wtedy też Hiszpanie idąc za przykładem Brytyjczyków wykorzystujących swoje działa kal. 381 mm z krążowników typu *Conqueror* do uzbrojenia okrętu liniowego *Vanguard*, postanowili znaleźć zastosowanie dla przechowywanych w magazynach dział z *Jaime I*. W tym przypadku trzydziałowe wieże z armatami kal. 203 mm miano zastąpić dwudziałowymi z armatami kal. 305 mm. Rzecz jasna 6 dział kal. 305 mm mogło wystarczyć tylko na 1 krążownik. Choć prowadzono w Niemczech rozmowy w sprawie uzbrojenia pozostałych krążowników artylerią głównego kalibru z zatopionego *Dunkerk* czy przezbrojonego *Scharnhorst*, wszystko pozostało jedynie w sferze planów.

Tymczasem ostatecznie 6 dział kal. 305 mm z *Jaime I* zainstalowano w pojedynczych wieżach i ustawiono w bateriach nadbrzeżnych dla wzmocnienia obrony w zatoce Majorki, 3 na wybrzeżu Costa de Refeubeitx oraz 3 na przylądku Cabo



Demontaż dział plot. kal. 76,2 mm dachu wieży No 1 po wybuchu. Fot. zbiory Dionicio García Flórez

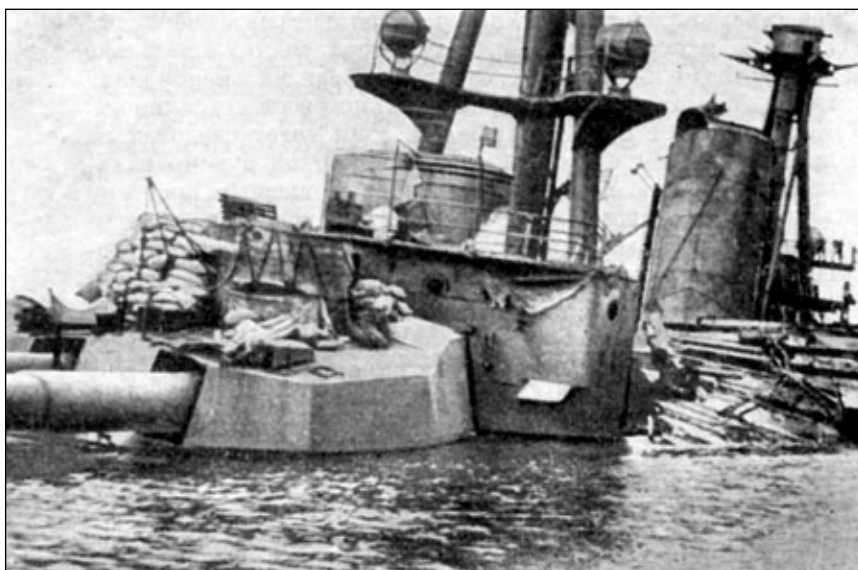


Widok z masztu na zniszczony komin, z lewej widać co pozostało z wieży No 3 po wybuchu.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez

Po wybuchu, ciekawy widok z rufy.

Fot. zbiory Nikołaj W. Mitiuckow







Wrak *Jaime I* po podniesieniu, wieże dział 305 mm zdemontowane, rejon największych zniszczeń obudowany drewnianymi belkami.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez

Blanco. Baterie modernizowano w latach 1950 i 1974, a ostatecznie zdekompletowano i rozebrano w 1994. Do chwili obecnej na poprzednim miejscu zachowa-

wano jedno działo, które jako atrakcja przyciąga wielu turystów, kolejne znajduje się na ekspozycji Muzeum Morskiego San Carłom w Palma de Malorca.

Fotografia powojenna. Trwa przebudowa 2 starych dział z okrętu liniowego *Jaime I* na jednodziałowe wieże dla artylerii nadbrzeżnej w zakładach San Carlos.

Fot. zbiory Manuel Ramírez Gabarrús



## Bibliografia

1. Zasoby RGA WMF (Rosja), RGWA (Rosja), BMN (Biblioteca del Museo Naval, Hiszpania), AGM (Archivo General de la Armada, Hiszpania), FOARSA (Forjas y Aceros de Reinos, Hiszpania), BMS (Vickers Yarrow Museum, Wielka Brytania).
2. Królewskie dekrety, Dekrety rządowe oraz Rozkazy Ministerstwa Marynarki, opublikowane w gazecie „Gaceta de Madrid” z odpowiednią datą.
3. *Leningradcy w Ispanii*, Leningrad, Lenizdat 1973.
4. Bordejé y Morencos F. *Visicitudes de una política naval*, Madrid, Ed. San Martín 1977.
5. Cerezo Martínez R., *Armada Española, Siglo XX en 4 tomos*, Madrid Ed. Poniente 1983.
6. Cervera Pery J., *La Guerra naval Española (1936 – 1936)*, Madrid Ed. San Martín 1988.
7. De la Vega A., *La Propulsión Mecánica en la Armada*, Madrid E.N. Bazán 1982.
8. Fontela y Maristany M., *Descripción de las torres del acorazado España, su artillería y municiones*, Madrid Imprenta del Ministerio de Marina, 1917.
9. Fontela y Maristany M., *Descripción de los servicios del acorazado España*, Madrid Imprenta del Ministerio de Marina 1915.
10. García Flórez D., *Buques de la Guerra Civil Española: Acorazados y Cruceros*, Madrid Ed. Almena 2002.
11. García Parreño J., *Armas navales Españolas*, Madrid E.N. Bazán, 1982.
12. Infesta Perez J.L., *Los Dreadnought Españoles: España, Alfonso XIII y Jaime I*, Madrid JMC Libros 2000.
13. Ramírez Gabarrús M., *La construcción naval militar Española (1730-1980)*, Madrid E.N. Bazan 1980.